

SPIDER

MAGAZIN



- Bremsanlage und Leerlaufeinregulierung
- Deutsche Weinstrassenfahrt
- Routenplaner im Test
- Einladung zur Jahreshauptversammlung
- Rally di Monte Carlo



Oben ohne **oben mit?** oder

**Beim 124 Spider nur eine Frage der
Jahres- oder Tageszeit.**

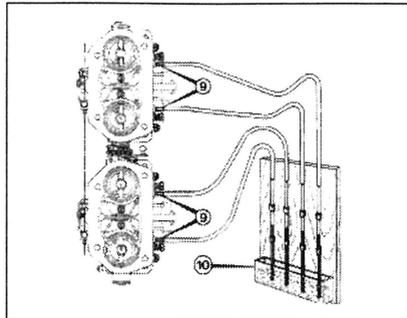
*Nicht Ihrer Freizeit.
Mit anderen Worten: die Verwandlung eines 124 Spider von
offen in geschlossen (oder umgekehrt) ist eine
Sache von wenigen Handgriffen und Minuten.
Dabei spielt es keine besondere Rolle, ob es sich
um das Stoffverdeck oder das (auf besonderen
Wunsch gegen Mehrpreis lieferbare) hard-top handelt.
Und, bitte schön: beide Aufsätze "stehen" dem Spider
ausgesprochen gut. Was nicht zuletzt
aus der Tatsache resultiert, daß der Wagen auch
"oben mit" viel Rundumsicht bietet,
mehr als bisher üblich.*

*Sollen wir noch über Instrumentierung,
über Ausstattung, Platzverhältnisse sprechen?
Wir glauben, mehr als ein wenig anregen kann man
den Experten auf diesem Wege sowieso nicht.
Denn daß Sie als Sportwagenfahrer mehr,
viel mehr erwarten, ist selbstverständlich.
Aber dazu brauchen Sie den Wagen selbst.
Und einen versierten Gesprächspartner.
Sie sollten mit Ihrem Fiat-Händler sprechen.*





Editorial	4
Technik	
Schema der Bremsanlage	5
Leerlaufeinregulierung	6
Technikforum	8
Reportage	
FIVA Fahrzeugpaß	11
Julkapp in Bad Segeberg	13
Deutsche Weinstrasse	14
Umfeld	
Rally di Monte Carlo	17
Versteckte Werbung	21
Vorstand	
Im Auktionsfieber	22
Hauptversammlung	24
Internetnews	25
kurz vorgestellt	26
Rubriken	
Mitgliederbewegung	27
kurz & bündig	27
Termine	30
Teilemarkt	32
Adressen	35



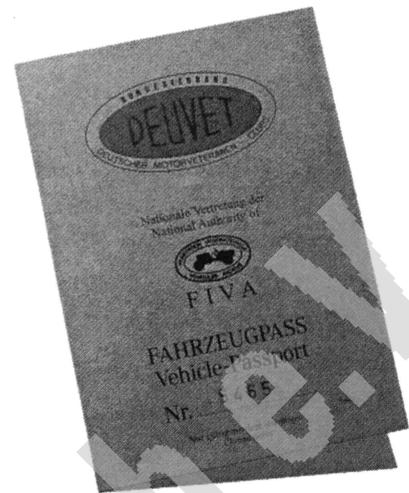
6 Leerlauf: "Die Einregulierung einer Mehrfachvergaseranlage sollte nicht nur nach Gefühl erfolgen", sagte Fiat 1970.



14 7. Deutsche Weinstraßenfahrt: Renate Rossard und Günther Ackermann sind mit ihrem 124 AS-Spider mitgefahren.



17 3. Historische Rallye von Monte Carlo: Mit einem Fiat 124 Abarth Gruppe 4 waren Giuliano Caldelari und Raffaele dabei.



11 Den Paß bitte: Wie man zum FIVA-Fahrzeugpaß kommt, welche Kosten damit verbunden sind, schildert uns Christian Schlamp.

Redaktionsanschrift

Tilman Döring
 Krähenweg 35
 22459 Hamburg
 e-mail: TDO@fiat-spider.de
 Tel: 040/555 21 90

Redaktionsschluß:

20.05.2001

Themenvorschläge

Spider-Urlaubsgeschichten
 Wahre Spidergeschichte
 Titelfotos
 Technikberichte

Titelfoto

Hier geht Familie Schlamp zu dritt zügig im BS 1 in die Kurve

Rückseite

Front- und Heckantrieb. 1975 drifteten auf der 2200 km langen Schweden-Rallye Saab 96 V4 und Fiat 124 Abarth Rallye gemeinsam durch die Winterlandschaft.



Braves Alltagsauto

Wer aufmerksam am Straßenverkehr teilnimmt, weiß es natürlich schon lange: Es gibt nicht nur den Fiat Spider auf unseren Straßen, sondern neben anderen aufregenden Sportwagen (z.B. Maserati, Porsche) auch die vielen Alltagsautos.

Viele unserer Clubmitglieder, wie auch ich, waren in den vergangenen Wintermonaten mit solchen Autos unterwegs. Sicherlich gleichen sich die meisten dieser Autos, denn sie sind praktisch und besitzen oft Einrichtungen, die das Fahren angenehm machen. Kindersitze und die dazugehörigen Krümel, sowie sperrige Spider-Teile haben reichlich Platz. Aber sie sind auch alle ein bißchen langweilig, fehlt ihnen doch eindeutig jenes Feeling, das nur vom Spider



ausgeht. Ich freue mich schon, denn in wenigen Tagen habe ich dieses Feeling nach fünfmonatiger Pause endlich wieder. Mit einem Dauerlächeln im Gesicht kurbel ich dann an der schwergängigen Lenkung, spüre von hinten die Starachse poltern und höre, wenn es end-

lich offen dem Sommer entgegen geht, das typische Klappern der Verdeckschnallen.

Die Redaktion wünscht euch allen eine Unfall- und Pannenfreie Spidersaison. Wir sehen uns auf den zahlreichen Treffen.

Euer *Tilman*

+++ Spider- Club Hotline +++

Tel. 0 4 0 / 6 0 9 5 1 5 5 8 +++ Fax. 0 4 0 / 6 0 3 6 8 1 7

+++ Spider- Magazin Hotline +++

0 4 0 / 5 5 5 2 1 9 0

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Wulfsdorfer Weg 46, 22359 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 7.-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45.- frei Haus. Auflage 270 Stück.

V.i.S.d.P. Fiat 124 Spider Club e.V.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit nachdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 02/98 Satz&Layout:

Tilman Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
Tel.: 040 / 5552190

Druck:

Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

Anzeigenleitung: Tilman Döring

Mitglieder der Redaktion:

Tilman Döring (TDO)
Frank-Oliver Grahmann (FOG)
Michael Möller (Mö)
Sönke Suhr (SU)
Ralf de Vree (rdv)

Internetadresse:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Kieler Volksbank eG
BLZ 210 900 07
Kto.-Nr. 62 52 62 00

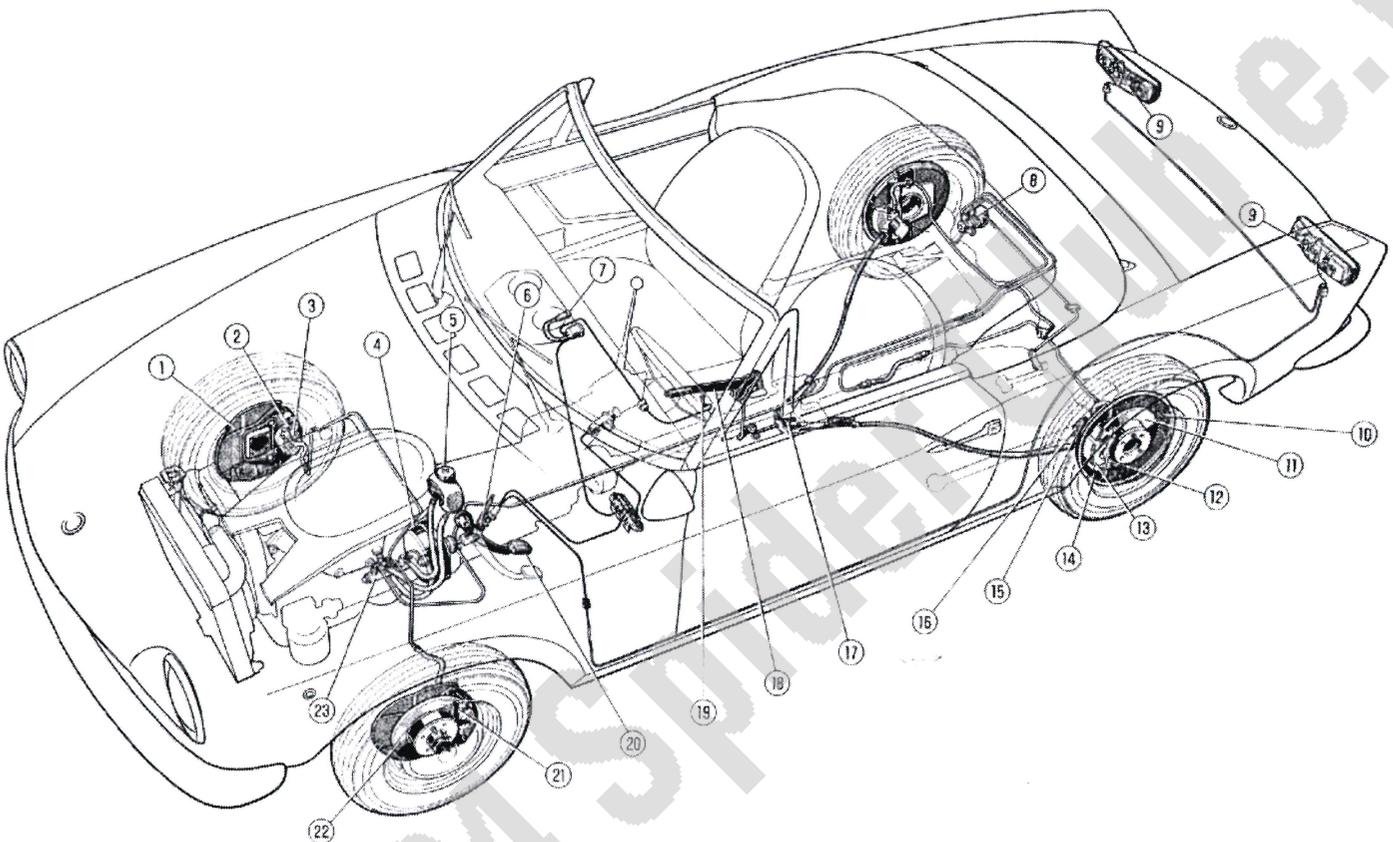


Bremsanlage

FIAT
124 SPORT
1600

FAHRGESTELL
SCHEMA DER BREMSANLAGE
Spider

BLATT
III-n



Schema der Bremsanlage

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Abdeckscheibe für Vorderradbremsen. 2. Entlüftungsschraube für vorderen Bremskreis. 3. Bremszange eines Vorderrads. 4. Unterdruck-Bremsverstärker. 5. Doppelbehälter für Bremsflüssigkeit des vorderen bzw. hinteren Bremskreises. 6. Druckschalter für Bremslicht. 7. Warnlampe der angezogenen Handbremse. 8. Bremskraftregler im hinteren Bremskreis. 9. Bremslichter. 10. Hintere Abdeckscheibe für Hinterradbremsen. | <ol style="list-style-type: none"> 11. Brems Scheibe eines Hinterrads. 12. Stützplatte der Bremszange. 13. Bremszange eines Hinterrads. 14. Vordere Abdeckscheibe für Hinterradbremsen. 15. Entlüftungsschraube für hinteren Bremskreis. 16. Feststellbremse. 17. Spanner für Handbremsseil. 18. Handbremshebel. 19. Druckschalter für Anzeige der angezogenen Handbremse. 20. Bremspedal. 21. Gleitbacke mit Bremsbelag. 22. Brems Scheibe eines Vorderrads. 23. Tandem-Hauptbremszylinder. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



Leerlaufregulierung von 1970



FACHBEREICH AUTOMOBILE

INFORMATION

KUNDENDIENST

Heilbronn, 10. August 1970

Nr. 36/70

Betr.: FIAT 124 Sport 1600 (110 PS)
Leerlaufregulierung der Mehrfach-Vergaseranlage

Die Leerlaufregulierung der beiden Doppelvergaser WEBER 40 IDF 10/11 kann nicht mehr nach Gefühl, sondern nur noch mittels Instrumenten und zwar Drehzahlmesser, Abgastester und Unterdruckmessgerät bzw. Synchrontester vorgenommen werden.

Nachstehend haben wir die Grundeinstellung und ab Punkt 12 die Reihenfolge der Nachregulierung aufgeführt:

- 1.) Luftfilter abnehmen
- 2.) Messinstrumente anschließen
- 3.) Motor warmlaufen lassen, Kühlwassertemperatur mind. 70°C, Motorzustand, Zündung, Zündkerzen in Ordnung.
- 4.) Gasstange am Drosselklappenhebel 1 aushängen und Drosselklappenwellen auf Leichtgängigkeit kontrollieren, alle Drosselklappen müssen exakt in Leerlaufstellung zurückfallen.
- 5.) Lösen der vier Kontermuttern an den 4 Umluftregulierschrauben 2 und vorsichtiges festziehen der Schrauben. Umluft wird abgesperrt, anschließend Kontermuttern festziehen.
- 6.) Die vier Leerlaufmischregulierschrauben 3 vorsichtig festziehen, bis sie sich nicht mehr weiterdrehen lassen, dann um eine Umdrehung zurückdrehen.
- 7.) Leerlaufeinsteilschrauben 4 und Vergaserverbindungsschraube 5 lösen.
- 8.) Drosselklappenwellenhebel 1 nach unten drücken, bis Feder 6 leicht zusammengedrückt.
- 9.) Vergaserverbindungsschraube 5 einschrauben, bis sie die Anlagefläche des Hebels 7 berührt.
- 10.) Leerlaufeinsteilschraube 4 einschrauben, bis sie Drosselklappenhebel 1 berührt, dann eine Umdrehung weiter zudrehen.

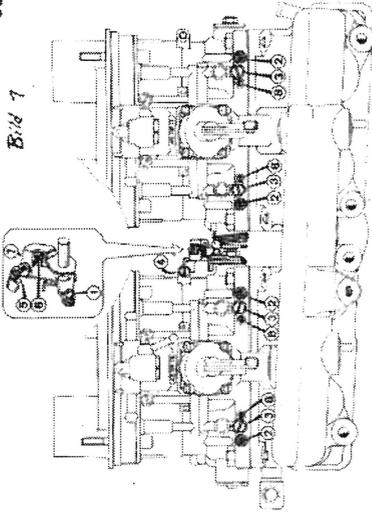
-2-

DEUTSCHE FIAT AKTIENGESELLSCHAFT HEILBRONN/NECKAR

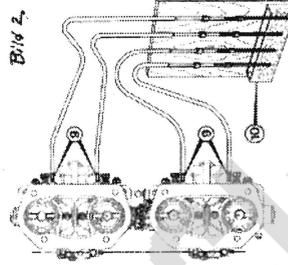
KUNDENDIENST-MITTEILUNG Nr. 36/70

Seite 2

Bild 1



11.) Unterdruckmessgerät anschliessen (siehe Bild 2). Vorher Verschlusschraube 8 entfernen und Anschlußnippel 9 einschrauben.



Um eine genaue Anzeige (ohne Pulsbewegung) zu erreichen, ist die Durchgangsbohrung auf 0,5 mm Durchmesser begrenzt.

12.) Bei laufendem Motor kontrollieren, ob Unterdruck an allen Vergasern und Zylindern gleich ist. Diese Kontrolle kann auch mit einem Synchrontester vorgenommen werden, allerdings auf Kosten der Anzeigelgenauigkeit.

-3-



13.) Eine Angleichung innerhalb des Vergasers kann an den Umluftregulierschrauben 2 erfolgen. - Wenn z.B. am Vergaser für Zylinder 1 und 2 am Zylinder 1 ein höherer Wert gemessen wird, als am Zylinder 2, so muß die Kontermutter der Umluftregulierschraube 2 am Zylinder 1 gelöst und die Schraube entsprechend herausgedreht werden. Bei Verwendung des Synchronesters muß diejenige Umluftregulierschraube völlig geschlossen bleiben, wo der höchste Stand erreicht wird.

14.) Falls nötig, ist auch am Vergaser für Zylinder 3 und 4 die gleiche Abstimmung vorzunehmen.

A C H T U N G : Eine der Umluftregulierschrauben 2 muß an einem Vergaser immer völlig geschlossen bleiben!

15.) Wenn die Werte zwischen Vergaser 1 und 2 unterschiedlich sind, so können sie an den Vergaserverbindungsschrauben 5 auf den gleichen Wert abgestimmt werden.

16.) LeerlaufEinstellschrauben 4 verstellen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 900 - 980 U/min. erreicht wird.

17.) Mit den vier Leerlaufgemischregulierschrauben 3 ist nun jeder Zylinder einzeln einzustellen. Die günstigste Gemischzusammensetzung wird erreicht, wenn der Drehzahlmesser die höchste Drehzahl anzeigt. Deshalb beim Verdrehen der Schrauben Drehzahlmesser genau beobachten. Zum Schluß kann der gesamte Abgaswert gemessen werden; er sollte 4,5 Vol. % CO betragen.

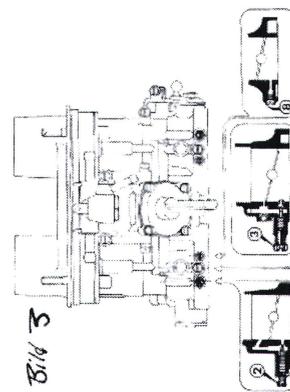


Bild 3

Sollte sich nach Durchführung dieser Arbeiten laut Punkt 16 und 17 die Drehzahl und damit der Unterdruck verändern, so sind die entsprechenden Arbeiten zu wiederholen.

18.) Verschlussschrauben 8 einsetzen.

19.) Gasgestänge am Hebel 1 einhängen.

20.) Luftfilter montieren.

Durch die Einwirkung der Durchblasegase (blow-by) besteht nun die Möglichkeit, daß die Leerlaufdrehzahl abfällt. An der LeerlaufEinstellschraube 4 und evtl. an den 4 Leerlaufgemischregulierschrauben 3 kann eine Nachregulierung erfolgen.

DEUTSCHE FIAT ARTIENGESELLSCHAFT
Fachbereich Automobile



Technikforum

Auszug aus den Beiträgen des Forums unserer Homepage. Alles ohne Gewähr!

Frage von Marco: mir ist ein **CS1 mit (angeblich) 90 PS** angeboten worden. Wagen ist US-Import. Konnte keine Literatur dazu finden. Um welchen Motor könnte es sich handeln? Warum nur die geringe Leistung?

Antwort von Heribert: Mit der Umrechnung der PS ist das so eine Sache, aber tendenziell stimmt die PS-Angabe. Es gab zwei US-Ausführungen, 49-States mit 93 PS und California mit 87 PS. Durch Entfernen der Abgasrückführung und Austausch des Abgaskrümmers und des Hosenrohrs gegen die Europaversion sind aber relativ einfach zusätzliche PS zu aktivieren.

Antwort von Marcus Müller: Man kann zwar die Leistung durch Umbau mit einem anderen Krümmer und Rückbau der Abgasrückführung etwas erhöhen, mehr als 5-8 PS sind da aber sicherlich nicht drin. Die europäischen CS1 Versionen hatten eine wesentlich höhere Verdichtung, andere Zylinderköpfe sowie andere Vergaser und kamen daher auf 118 PS. Sie wurden aber nur bis 1973/74 gebaut. Hinzu kommt, dass ein derartiger Umbau zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führt! Die Chancen, dass das in Deutschland jemand merkt sind zwar gering, aber dennoch gegeben. Wenn Umbau, dann ist sicherlich ein Umbau auf einen 2,0 Liter Einspritzer sinnvoller. Der hat dann auch einen geregelten Kat (EURO-1), den man auch problemlos eingetragen bekommt. Außerdem passt die Leistung-

scharakteristik von diesem Motor (viel Drehmoment aus dem Keller) auch besser zu dem Auto. Wenn die Leistung (103 PS) nicht genügt, so sind auch bis zu 140 PS möglich – auch mit TÜV (G+B Motorentechnik).

Antwort von Heribert: Gemessen am Aufwand ist das Ergebnis bestimmt nicht schlecht und liegt sicher über 100 PS. Der beschriebene Umbau bewegt sich in ganz anderen Dimensionen in Punkto Preis und Aufwand. Ich kann auch nicht einsehen, warum man einen schönen Vergasermotor mit einer Einspritzung verunstaten soll. Es ist auch bekannt, dass der Euro-CS1 seine 118 PS werksseitig nie erreichte. Wenn schon ein Totalumbau, dann mit neuen Kolben etc. und 2 Weber 40 IDF und bei Bedarf mit Kat von Matrix.

Antwort von Marcus Müller: Ich wollte hier sicherlich keine Vergaser / Einspritzer Diskussion lostreten. Wenn jemand Vergaser bevorzugt, so gibt es sicher auch dafür einige Argumente. Lediglich die Leistungsangaben von deutlich über 100 PS für einen CS1/US Motor ohne Abgaspumpe und mit Euro Krümmer bezweifle ich doch recht stark. Subjektiv leidet natürlich besonders das Ansprechverhalten und die Drehfreude unter dem „US-Abgasquatsch“. Das lässt sich schon deutlich verbessern. Die eigentliche Leistung, die auch für entsprechende Fahrleistungen sorgt wird aber nun mal in erster Linie durch die folgenden Faktoren beeinflusst: 1. Verdichtung: US

Modelle haben hier nur 1:8 oder 1:8,5 während die 118PS Modelle knapp 1:10 hatten. Hohe Verdichtung ohne Kat führt zwar zu guter Leistung aber auch zu höheren Abgaswerten, die ohne Kat nicht beherrschbar sind. 2. Nockenwellen. US Modelle haben viel „zahmere“ Nockenwellen mit kleinem Hub und geringer Überschneidung, um die Abgaswerte zu verringern. Höhere Überschneidung bedeutet immer mehr Leistung durch längere Ventilöffnungszeiten aber auch höhere CO und NOx Werte, da unverbranntes Benzin in geringen Mengen wieder in den Auspuff kommt. 3. Vergaser. Die US Modelle haben z.T. andere Vergaser (kleiner). Außerdem gibt es veränderte Bedüsungen, die auch wieder die Leistung beeinflussen. Ich möchte abschließend nochmals betonen, dass die oben genannten Faktoren sich fast ausschließlich auf die maximale Leistung, nicht aber auf Drehmoment und Durchzug auswirken. Die maximale Leistung, die auch hier genannt wird fällt aber bei höheren Drehzahlen an (> 5000).

Antwort von Frank Pukownick: Ist vollkommen normal, der 1800 ccm CS1 wurde in USA mit ca. 90 PS (meiner hat 87 PS) versehen. Nur der TÜV in Deutschland wollte das nicht glauben. Habe aber orig. Bestätigung von FIAT bekommen.

Antwort von Guido: Die US-CS1 Motor Version (ca. 90 PS) unterscheidet sich von der Europa-CS1 Version (118 PS) durch folgende Punkte: 1. Verdichtung



8.0:1 (US) 9.8:1 (Europa) 2. Vergaser Weber 32ADFA (US) 34 DMS (Europa) 3. Nockenwellen 5/53 53/5 9,7mm Hub (US) 15/55 55/15 9,9mm Hub (Europa) 4. Zündverteiler mit geänderter Zündkennlinie 5. Auspuffkrümmer 1-Rohr (US) Doppel-Rohr (Europa) 6. Auspuffanlage mit größerem Durchmesser ohne KAT (Europa), geänderte Auspuffführung

Die Umrüstung der kompletten Auspuffanlage inkl. Krümmer und Hosenrohr bringt ca. 10 PS Mehrleistung. Nockenwellen und Vergaser bringen noch mal ca. 10 PS. Die restliche Mehrleistung entfällt auf die höhere Verdichtung (höhere Kolben) und den Zündverteiler.

Frage von Tom: Mein Spider ist gestern stehen geblieben. Bin mit 120 km/h unterwegs gewesen als es plötzlich zischte und komische Geräusche aus dem Motorraum kamen. Als ich anhielt war der Motor auch schon aus und es **kam Dampf und ein wenig Wasser aus dem Motorraum** in der Höhe Ölwanne/Getriebe. Er sprang nicht mehr an. Was kann das sein? Ist es die Kopfdichtung oder etwas anderes. Was muss ich alles wechseln?

Antwort von Jochen: Ohne Garantie geben zu wollen, hat sich bei dir die Zylinderkopfdichtung verabschiedet. Die komischen Geräusche könnten dann von einem Klemmer oder Fresser herrühren. (Motor heiß gelaufen) kann man aber nur mit Sicherheit sagen wenn du den Kopf runterbaust. Wenn du die Möglichkeit hast, mach mal einen Kompressionstest oder noch besser eine Druckprüfung (Druck-

kerze) an deinem Motor (die gibt dir dann Aufschluss was kaputt ist)

Frage von Markus Ludvik: Meine **DS Spiegel** (innenverstellbar da in die kleinen Scheiben der Vordertüren geschnitten) sind kaum einstellbar. Hat jemand damit Erfahrung?

Antwort von Carlo: Schraube sie mal raus, dann siehst Du, daß Du dort einige Einstellmöglichkeiten hast! Meistens fallen sie nach unten, da die Plastiknut ausgeschlagen ist. Tausche einfach die Plastik-U-Scheibe der rechten mit der Plastik-U-Scheibe der linken Seite!

Frage von Markus Siebert: Ich habe an meinen 2l Fiat-Motor eine Doppelvergaseranlage montiert. Gefüttert wird das ganze über die serienmäßige mechanische Benzinpumpe. Ist es sinnvoll, oder gar erforderlich eine **elektrische Benzinpumpe** nachzurüsten. Welche Vor- bzw. Nachteile hat ein Umbau? P.S.: Ich habe einen Fiat 131 Racing

Antwort von Guido: Unbedingt notwendig ist der Tausch nicht, aber die elektrische Benzinpumpe hat ein paar wichtige Vorteile: Die elektr. Pumpe fördert drehzahlunabhängig, der Pumpendruck ist nahezu konstant. Die elektr. Pumpe kann in unmittelbare Nähe vom Kraftstofftank montiert werden. Dadurch vermeidet man die sog. Dampfblasenbildung im Kraftstoffsystem, da der Siededruck des Kraftstoffes in direkter Abhängigkeit vom ANSAUGWEG der Pumpe steht (und dieser ist bei der mechanischen Pumpe erheblich lang!). Beim Ansaugen des

Kraftstoffes wird der Druck in der Saugleitung herabgesetzt, in Folge dessen sinkt der Siedepunkt des Kraftstoffes -> es bilden sich Dampfblasen -> der Motor läuft unrund oder geht bei ungünstigen Bedingungen sogar aus und springt nicht mehr an. Moderne Autos haben aus diesem Grund die Kraftstoffpumpe sogar im Tank !!! Des Weiteren heizt sich der Kraftstoff im Gegensatz zur mechanischen Pumpe nicht so auf, da die elektr. Pumpe nicht in Kontakt mit dem „heißen“ Motorblock ist.

Frage von Wolfgang: It. Repairmanual sollen am OTP die Nocken des 1. Zylinders schräg nach oben zeigen (Kompression), wenn die Markierungen der Zahnräder mit den kleinen Zeigern fluchten. Bei meinem 125BC040 (US-Version) ist in dieser Nockenstellung jedoch der 4. Zyl im Kompressionstakt. Werden beide Nockenwellen um 180 gedreht sind dann erst die Ventile des 1. Zyl geschlossen. **Habe ich die Zahnräder der Nockenwellen vertauscht** (S = Auslass, A = Einlass)? Oder ist das Zahnrad der Nebenwelle (hat auch ein S drauf) nun falsch auf der Auslasswelle? Oder passt das ganze eh, und ich muss einfach den Verteiler entsprechend verdrehen?

Antwort von Guido: A=Einlass S=Auslass ist richtig, wenn die Nockenwellen auf Markierung stehen (Loch fluchtet mit Zeiger) ist der 4. Zylinder im Zünd-OT, d.h. beide Ventile sind geschlossen, die Nocken zeigen nach oben. Der 1. Zylinder steht dann auf Ventilüberschneidung, d.h. Ein- u. Auslassventile sind geöffnet. Der Verteilerfinger des



Zündverteilers muss in dieser Stellung auf den 4. Zylinder in der Verteilerkappe weisen. Warum weiß keiner, ist aber bei den Fiat-DOHC Motoren so!

Frage von Andreas H.: Auf meinen USA-Reimport CS 1 haben amerikanische "Fachleute" eine Neulackierung mit thermoplastischem Lack aufgebracht. Der amerikanische "Pfuscher" könnte sich allerdings für mich auch als Vorteil erweisen, da der Lack offensichtlich ohne jede Vorarbeit auf den alten Lack aufgebracht wurde. D.h. an den Stellen, an denen der "neue" Lack jetzt abplatzt, kommt der ausgeblähte Originallack zum Vorschein. Meine Frage lautet also: **wie bekomme ich den Ami-Lack herunter** um eine normale Basis für einen Lackneuaufbau zu erhalten? Beizen? Heißluft? Neue Produkte die ich noch nicht kenne?

Antwort von Olli: Probier es doch mal mit Heißluft und Spachtel, damit geht der Thermoplastlack wunderbar ab. Ich habe damit einen ganzen Spider entlackt, allerdings Baujahr '68. Sogar der Original-Fiatlack löste sich damit wunderbar. Du solltest nur beachten, dass der Spachtel keine scharfen Ecken hat, sonst gibt es Kratzer im Blech, die nachher aufwendig gefüllt werden müssen. Diese Methode ist zwar schweißtreibend, aber nicht so eine Schweinerei wie Abbeizen oder Abschleifen.

Frage von Dirk: Kennt vielleicht jemand einen Trick, wie man die **Fensterkurbeln** bei meinem CS0 ohne das beschriebene Servicewerkzeug abbekommt. Habe die Vermutung, dass man

eine gewisse Form von Gewalt anwenden muss.

Antwort von Jochen: Ganz einfach, wenn du einen Schlitzschraubenzieher zwischen Fensterkurbel und Blende schiebst, das ganze mit dem Schraubenzieher anhebst kannst du einen U-förmigen Draht (musst wahrscheinlich die Kurbel bisschen drehen bist Du die Öffnung siehst) entdecken. Dieser Draht ist an seinen Enden nach außen gebogen und hält die Fensterkurbel. Zum Ausbau diesen Draht an einem seiner Enden mit dem Schraubenzieher blockieren damit der Draht beim vorsichtigen weiterkurbeln nicht abhauen kann, sondern sich aus seiner Nut heraushebelt. Ach ja noch ein Tipp: Wenn du den Hebel wieder anbauen willst, einfach den Draht wieder auf die abgebaute Fensterkurbel in seine Nut drücken, anschließend die Fensterkurbel mit leichten Schlägen (Hand) auf denn Zapfen drücken.

Frage von Harry: Wegen starkem Ölverlust ungefähr am Zündverteiler, habe endlich meinen 82er CS0-Motor zerlegt. Den Krümmer habe ich abgebaut und dabei festgestellt das einige **Stehbolzen nicht richtig angezogen** waren. Kann es sein das dies der Grund für den Ölverlust war, oder könnte es auch sein das die Dichtung zwischen Zylinderkopf und Nockenwellenbank undicht ist? Das meiste Öl tropfte auf den Krümmer und verbrannte dort, etwas lief aber auch am Motor herunter. Wie kriegt man die Stehbolzen fest und gleichzeitig dicht?

Antwort von Marcus Müller: Du hast völlig recht: Das Öl kommt aus den Stehbolzenlöchern. Die

einzigste Möglichkeit ist hier, die Stehbolzen zu erneuern und am besten mit Loctite Schraubensicherung einzukleben. Vorher muß die Bohrung aber halbwegs ölfrei sein. Wenn man kein (leider sehr teures) Werkzeug zum Eindrehen von Stehbolzen hat, hilft nur die gute alte Methode mit zwei gekonterten Muttern.

Frage von Michael Bartsch: Wer kann mir sagen welche Einspritzanlage serienmäßig in meinem CS0 Bj. 80 eingebaut ist. US - Modell 2000 i.e. Müsste, denke ich, eine Bosch sein, aber da gibt es wohl auch verschiedene Varianten (bei Bosch, nicht bei Fiat. Interessiert mich, da ich Bosch-Literatur entdeckt habe und wissen will, ob ich mich für L-tronic, k-tronic oder was auch immer informieren muss.

Antwort von Guido: Im Fiat 124 Spider sind nur Bosch L-Jetronic Einspritzanlagen verbaut worden!

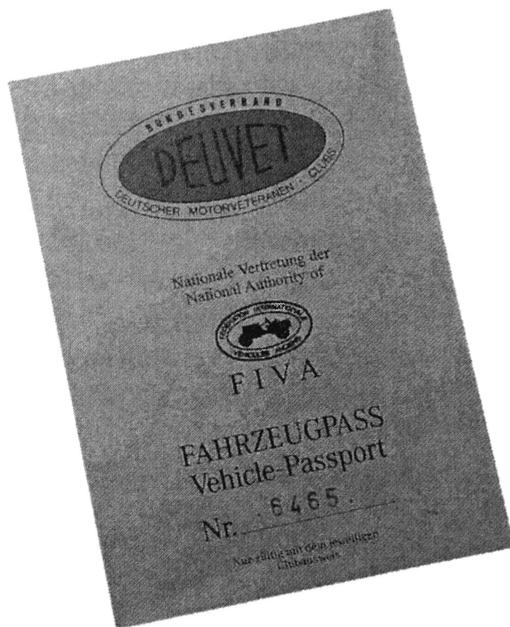
Frage von Edwin: Was macht Ihr gegen ein **nerviges Quietschen** der Silikondämpfer.

Antwort von Guido: Alle Gummibuchsen des Stabilisators und die Kunststoff-Federtelleranlagen erneuern!





Deuvel / FIVA Fahrzeugpaß



Der Weg zum FIVA-Fahrzeugpaß

Im Rahmen einer Rallye für Klassische Automobile, die im benachbarten Ausland stattfinden sollte und für die der FIVA Fahrzeugpaß benötigt wurde, entschied ich mich, diesen Paß für meinen Spider ausstellen zu lassen.

Daher rief ich beim DEUVEL an und bat um Unterlagen für die Beantragung eines Fahrzeugpasses. Ich bekam einen 12-seitigen Fragenkatalog zugeschickt, den ich beantwortet und mit einigen Fotos ausgefüllt, zurück schicken sollte. Gleichzeitig wurde mir ein Gutachter in meiner Nähe genannt, der das Fahrzeug begutachten und meine

Angaben bestätigen sollte.

Da es für Fiat in unserer Region noch keinen Sachverständigen des DEUVEL gab, wurde mir Herr Fürst vom Alfaclub genannt.

In den nächsten Tagen beschäftigte ich mich mit dem Ausfüllen des Fragenkataloges. Dort mußten ganz genaue Angaben zu Typ und der Herkunft des Wagen gemacht werden. Wo und wie lange gebaut, in welcher Stückzahl und von wem entworfen usw. Zu den technischen Angaben mußte ich Fachliteratur zur Hilfe nehmen. Die Gesamtlänge des BS 1 wurde in 3 Büchern unterschiedlich ange-

geben. Ich entschied mich für die Angaben aus meinem Fahrzeugbrief.

Zu guter Letzt sollte man dann noch Angaben zur Vorgeschichte des Wagen machen.

Zu fast allen Komponenten wie z.B. Motor, Vergasern, Getriebe, oder Rückleuchten wurden die Hersteller und Typenangaben verlangt. Nachdem ich alles artig ausgefüllt hatte, rief ich Herrn Fürst an und machte mit ihm einen Termin aus, sich das Fahrzeug anzusehen. Herr Fürst sagte mir am Telefon dann noch, was er gerne sehen würde und was nicht.



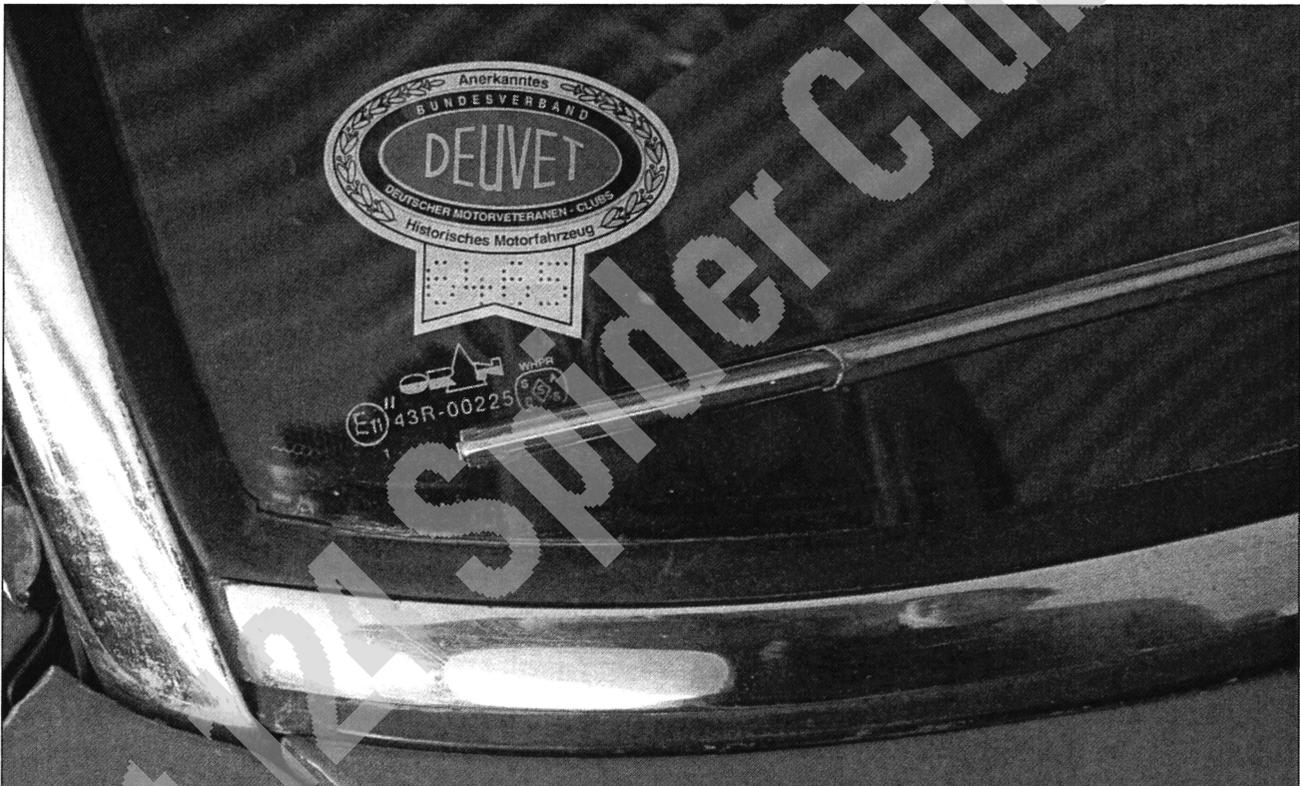
Also, noch schnell nach Bad Segeberg und durch Jürgen den Endtopf vom Auspuff gegen den Originaltopf getauscht. Auch den CD Wechsler, der versteckt im Kofferraum saß, entfernte ich vorsichtshalber. Dank Tux (Christiane Büll), die die notwendigen Fahrten für mich erledigt hatte, wurde der Wagen schließlich gerade noch rechtzeitig zum Besichtigungstermin

fertig. Der Prüfer schaute sich den ganzen Wagen kommentarlos an, und zeichnete, nachdem er sich auch meinen dicken Ordner mit all den Rechnungen und Belegen der letzten 18 Jahre angesehen hatte, die Unterlagen ab.

Hinterher erklärte er mir, daß es ihm auf einen vernünftigen Allgemeinzustand ankommt. Abweichungen vom Original wie z.B. Leder statt

Kunstleder oder Teile, die der Sicherheit dienen wie Automatikgurte, würden der Originalität keinen Abbruch tun.

Ich schickte die Unterlagen zurück an den DEUVET und bekam ca. 1 Woche später zwei Fahrzeugpässe und meine mit einer Nummer geprägten Unterlagen wieder zurück. Ein Aufkleber mit der Fahrzeugpaßnummer klebt nun an meiner Windschutzscheibe.



Hier ist noch eine Aufstellung der Kosten: Für Mitglieder des DEUVET (also für alle Mitglieder des Fiat 124 Spider Club e.V.) gelten die Preise aus der nebenstehende Tabelle. Bei Fragen zum Fahrzeugpaß stehe ich euch gerne zur Verfügung.

Euer Christian

DEUVET - Paß	DM 80,—
für Nicht - Mitglieder	DM 200,—
DEUVET- Paß mit FIVA Identity Card	DM 180,—
Für Nicht - Mitglieder	DM 400,—
Paßänderungen (Adressänderung, Kennzeichenänderung, Nachtrag von Fahrzeugveränderungen etc.) kosten	DM 30,—



Julklapp in Bad Segeberg

Wie jedes Jahr in der Vorweihnachtszeit stand uns das traditionelle Julklapp bevor. Diesmal hatten uns Ines und Jürgen Loch nach Bad Segeberg eingeladen. Als die Einladung in unserem Briefkasten lag, begann das große Überlegen: Was können wir verschenken? Zumal der Betrag von DM 10,00 nicht überschritten werden durfte. Nach diversen Streifzügen durch die Kieler Innenstadt haben wir dann endlich die passenden Julkappgeschenke gefunden. Aber das war nicht das einzige Problem. Ines und Jürgen wollten die Spielregeln für unser Julklapp ein wenig verändern. Die Geschenke sollten schön und originell verpackt werden, da sie im verschlossenen Zustand erwürfelt werden sollten. Dazu später mehr. Bei den "Löchern" angekommen, strömte uns schon ein schöner Duft aus der Küche in die Nase. Ines hatte für die gesamte Mannschaft ein leckeres Essen gezaubert. Mit vollen Bäuchen ging es dann endlich los. Der große Sack mit den vielen Geschenken wurde in der Mitte unserer Runde ausgekippt. Die erste Würfelrunde begann. Die größten Pakete waren natürlich die Favoriten. Nachdem jeder von uns ein Paket in der Hand hatte, begann die zweite Würfelrunde mit wilden Tauschaktionen. Besonders begehrt waren ein Paket mit leckeren Naschereien auf dem Geschenk-



Liane, Andrea und Wolfgang warten auf Geschenke



Ina trifft immer



Liane ist erstaunt

papier und ein Paket, das eine Langspielplatte vermuten ließ. Am Ende dieser Runde durfte nun endlich ausgepackt werden. Viele lustige und schöne Geschenke kamen zum Vorschein. Die vermutete Langspielplatte entpuppte sich dabei als Kalender. Der weitere Abend wurde dann noch gemütlicher. Es wurde bis spät in die Nacht gequatscht. Auch das Spielzimmer der "Löcher", ausgestattet mit einem Billardtisch und einer Dartscheibe, blieb nicht leer. Nach diversen fehlgeworfenen Dartpfeilen hoffen wir, daß die Beiden jetzt nicht renovieren müssen. Unser nun schon alljährlich wiederkehrendes Julklapp im Kreise vieler Spideristi ist immer wieder eine tolle Veranstaltung, um den Winterschlaf unseres Spiders besser zu überstehen.

Vielen Dank an Ines und Jürgen Loch für den schönen Abend und die tolle Verpflegung.

Eure Andrea



Ralf und Claudia verschaffen sich den Überblick



Dennis und Shorty sind gespannt



Andrea hat gewürfelt



Sönke hat getauscht



Viele bunte Schokoladenautos



Deutsche Weinstraßenfahrt

Renate Rossard und Günther Ackermann nahmen im vergangenen Jahr mit ihrem AS-Spider an 15 Oldtimer-Rallyes und Ausfahrten teil. Die schönste Ausfahrt war die Weinstraßenfahrt im August. Der Erlebnisbericht macht Lust auf den kommenden sommerlichen Fahrtwind.



Fiat 124 AS-Spider beim Start zur 7. Deutschen Weinstraßenfahrt

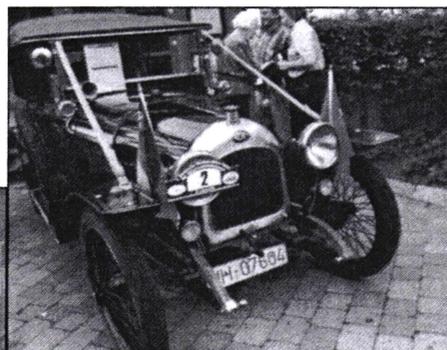
Die Veteranenfreunde Schloss Wachenheim veranstalteten am 26.8.2000 zum siebten Mal die „Deutsche Weinstraßenfahrt“ für historische Automobile und Motorräder.

Das barocke Sektschloss in Wachenheim war der Aus-

gangspunkt der vergnüglichen Oldtimerausfahrt, die ohne Streß und Hektik durch die südliche Weinstraße mit ihrem mediterranen Flair führte.

164 Teilnehmer boten den zahlreichen Zuschauern ein sehenswertes Starterfeld. Mit der Startnummer 151 nah-

men wir mit unserem Fiat 124 AS-Spider, Baujahr 1969 teil. Das älteste Fahrzeug war ein Buchet A2 6/10, Baujahr 1912



Ältestes Teilnehmerfahrzeug Buchet A2 6/10



Am Ziel Schloss Wachenheim

aus Hamburg.

Die Route führte von Wachenheim über Neustadt an der Weinstraße nach St. Martin, wo im Weingut Schreieck eine Weinprobe stattfand. Auf der Weiterfahrt konnten die Teilnehmer die reizvolle Landschaft mit den malerischen Winzerdörfern wie Eden-



Deutsch - Französisches Fiat 124 Spider Team: Ackermann / Rossard

koben, Rhodt oder Rietburg genießen und überall am Wegesrand winkten die freundlichen Bewohner begeistert den Oldtimerfahrern zu. Kulinarische Pfälzer-Spezialitäten gab es beim Mittagessen im Weingut Marienhof in Flemlingen.

Die Nachmittagstour führte über romantische Sträßchen. Die malerischen Ausblicke über sanfte Rebhügel und Weinfelder ließen Ferienstimmung wie in der Toskana aufkommen. Auch das Wetter brillierte mit totalem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen. Unterwegs kam auch der sportliche Ehrgeiz nicht zu kurz, indem verschiedene Wertungsprüfungen absolviert werden mußten. Über Essingen, Haß-

loch, Mußbach klang im historischen Schlosshof in Wachen-

heim und sehr gastfreundlichen Organisation. Die Veteranen-



Weinprobe im Weingut Schreieck in St. Martin

heim die Oldtimerausfahrt mit der Siegerehrung aus. Ein besonderes Lob gilt der perfek-

te und sehr gastfreundlichen Organisation. Die Veteranen-



Rast an der Deutschen Weinstraße

tung mit einem Concours d'Elegance am 25.08.2001.

Die deutsche Weinstraße ist im Frühling, Sommer und

Herbst eine der schönsten Straßen in Deutschland und ein einmaliger Genuß, diese „oben ohne“ im Fiat 124-Spider zu befahren! Im Jahr 2000

nahmen wir an 15 Oldtimer-Rallyes und Ausfahrten teil, absolvierten 15.000 km ohne jegliche Panne und Reparatur! Besonde-

ren Dank unserem Fiat-Meister Hermann Walter aus Neu-ried-Dundenheim, der selbst 124-Spider-Fahrer ist und unseren 124 AS-Spider immer optimal vorbereitete. Ein Beweis auch dafür, wie zuverlässig ein gepflegter Fiat 124-Spider als Oldtimer sein kann!

Herzliche Grüße vom deutsch-französischen Team

Günther Ackermann, Lahr
Renate Rossard, Colmar

IMMER EINE IDEE BESSER!



OCC-CLUB-KONDITIONEN:
BIS ZU 20% GÜNSTIGERE
VOLLKASKO-BEITRÄGE
FÜR CLUBMITGLIEDER!

WIR SIND DIE SPEZIALISTEN FÜR DIE VERSICHERUNG VON
ALTEN UND NEUEN LIEBHABERFAHRZEUGEN.

DAS BAUJAHR SPIELT KEINE ROLLE!

BITTE FORDERN SIE JETZT UNSEREN KOSTENLOSEN PROSPEKT AN ODER BESUCHEN
SIE UNSEREN AKTIVEN INTERNET-SERVICE: WWW.OLDIECARCOVER.DE



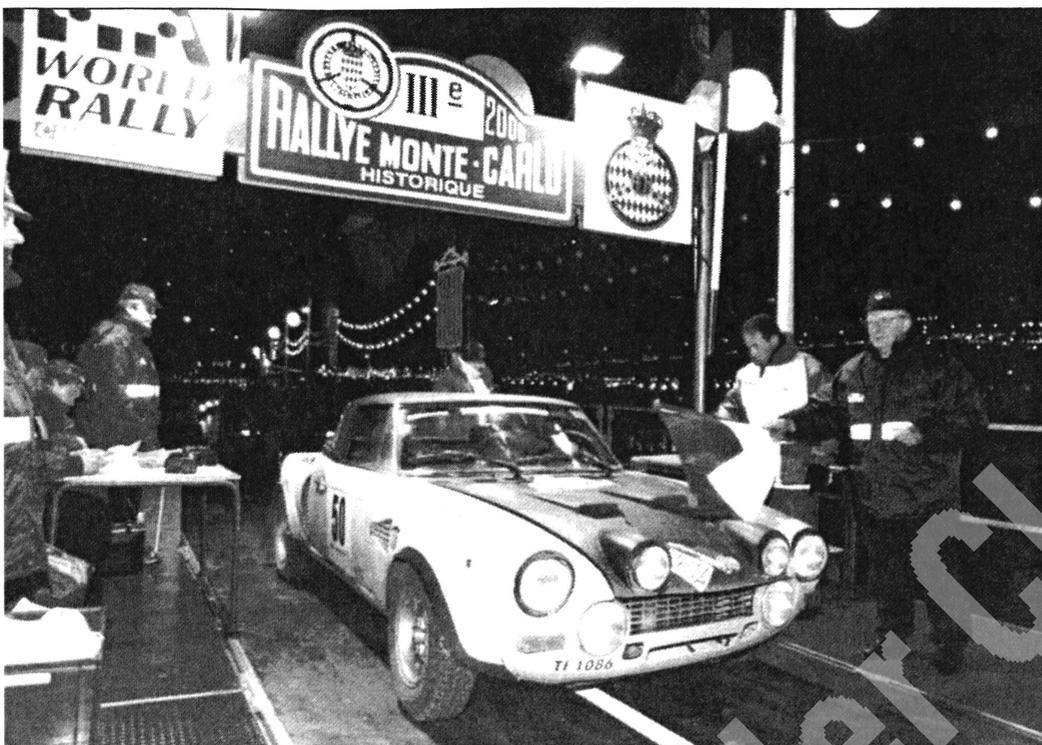
OCC · WIELANDSTR. 14 B · 23558 LÜBECK · TEL. (0451) 87 18 4-0 · FAX (0451) 8 13 20 38 · WWW.OLDIECARCOVER.DE



Rally di Monte Carlo Teil 1

Mit einem Simca Rallye 1 begann vor 25 Jahren für Giuliano Caldelari das Rennfieber. Damals mischten die 124iger Fiat's immer vorne mit. 25 Jahre später im Jahr 2000 ging es schließlich mit Freund Raffaele in einem 124 Abarth Gruppe 4 auf die 2200 km lange Rallye Monte Carlo.

Aus dem Italienischen von Nina Lepori
Überarbeitet von Dr. Karlheinz Döring



Ein Jugendtraum erfüllte sich

Ich will Euch von meiner begeistertsten Teilnahme an der 3. historischen Rallye von Monte Carlo an Bord meines Fiat 124-er Abarth, Gruppe 4, erzählen. Um mich vorzustellen muss ich sagen, dass ich 45 Jahre, von Beruf Architekt und schon immer von Motoren, besonders von Rallyes begeistert bin. In meiner Jugend habe ich in den 75-77-er Jahren mit meinem kleinen Simca Rallye 1 an einigen Autorennen um die schweizerische Meisterschaft teilgenommen. Ich habe immer die Fiat 124-er bewundert, die zu jener Zeit alles gewannen. Heute nehmen meine Frau Didi und ich mit dem 124-er oder mit einem

Mini Cooper 998 an Oldtimerrennen in Italien teil.

Zunächst will ich darauf hinweisen, dass die Idee, eine Rallye für jene Oldtimerwagen zu organisieren, die an der originalen Rallye teilgenommen hatten, von den Verantwortlichen des Automobil Clubs Monaco stammt. Danach soll die Rallye so stattfinden, wie sie immer gedacht war, nämlich: Annäherungsetappen mit Starts von verschiedenen europäischen Städten, dann die gemeinsame Strecke, schließlich in der letzten Nacht die Strecke zu den hinter Monaco liegenden Alpen, die so genannte "Nacht auf den Spikes".

Die Rallye so zu organisieren war besonders wichtig, weil die neuen von der FIA auferlegten Regelungen den Zauber der Rallye Monte Carlo entarten ließen oder doch wenigstens verengt haben.

Nachdem ich mit jenen gesprochen hatte, die die vorangegangene Veranstaltung mitgemacht hatten und gehört habe, wie begeistert sie waren, dachte ich daran, mich zusammen mit meinem Freund Raffaele für die Millennium-Veranstaltung anzumelden.

Es ist nicht ratsam, an einem Autorennen wie die "Monte" ohne Vorbereitung



teilzunehmen. Vorallem verlangt die 2.200 km lange Strecke bei ziemlich niedrigen Temperaturen die Auswahl verschiedener Reifen. Deshalb muss man ein eigenes Service-Team haben, das den Fahrern folgt. So haben wir für die 14 vom Automobilclub angemeldeten Wagen ein Team von 4 Fiat Mulipla für den schnellen Service und 2 Transportwagen für Reifen und Benzin organisiert. Die "Monte" wird eigentlich wie eine Zuverlässigkeitsfahrt mit vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten ausgetragen. Die Teilnehmer müssen also an bestimmten Strecken jeweils vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeiten einhalten, die erst beim Start bekannt gegeben werden. Angesichts dieser Tatsachen haben wir uns auf den Automobilclub Rossomontebello in Turin stützen müssen, der schon 12 Wagen angemeldet hatte und mit Capsoni-Capsoni (124-er Abarth) im vergangenen Jahr an 4. Stelle lag.

Nachdem im September

1999 unsere Anmeldung bestätigt wurde, haben wir mit den Vorbereitungen angefangen.

Die Strecke

Statt ein richtiges Roadbook zur Verfügung zu stellen, wie wir es üblicherweise haben, stellten die Veranstalter nur eine Straßenbeschilderung, die allerdings für Frankreich sehr gut ist, zur Verfügung. Als erstes muss man sich deshalb Michelin-Landkarten besorgen und die Strecke überprüfen. Unsererseits haben wir uns daraus ein Roadbook mit den Fahrrichtungen gezeichnet.

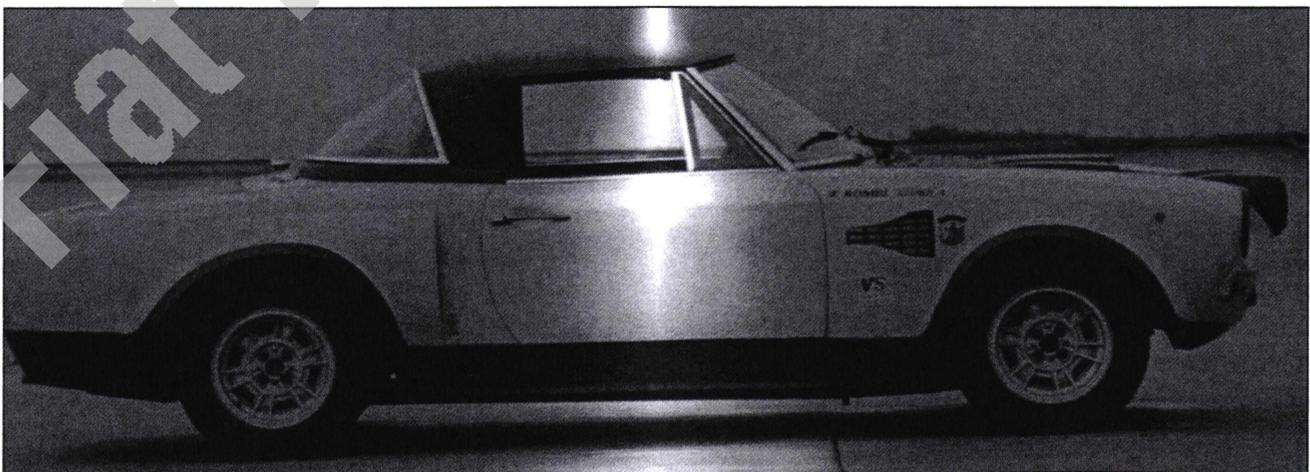
Ein zweites Problem war die Überprüfung der Strecke, insbesondere der Prüfstrecken, an denen die Zeit gemessen wurde. Der Umstand, dass wir ziemlich viele Leute gewesen sind, hatte den Vorteil, weniger Arbeit zu haben, denn jede Mannschaft hatte einen besonderen Bereich zu bearbeiten.

Nach einigen Monaten, in

denen wir Versammlungen abhielten und Streckenproben gemacht haben, ganz zu schweigen von den Abenden, die wir in der Werkstatt verbrachten, um den Wagen auf die "Monte" vorzubereiten, kam endlich der Samstag der Tag der Abfahrt:

Samstagmorgen, am 22. Januar, Lingotto in Turin.

Nachdem wir den Wagen auf den Anhänger geladen haben, fahren wir morgens um 8.00 Uhr nach Turin. Dort, beim "Centro Lingotto", der ersten FIAT Fabrik, fand die technische und administrative Überprüfung statt. Von Turin müssen insgesamt 70 Wagen abfahren. Die anderen Wagen fahren zur gleichen Zeit von Barcelona, Reims, München und Oslo ab. Die Wettervorhersage ist gut: kalt und windig. Während wir uns Turin nähern präsentiert sich uns eine herrliche, schneebedeckte Gebirgslandschaft. Die Atmosphäre bei der Überprüfung ist besonders geräuschvoll, also sehr "latinisch", mit





einem Wort: großartig. Als Architekt habe ich die Möglichkeit, die Renovierung des Industriegebäudes zu schätzen, in das durch Geschäfte, Büros, Restaurants etc mehr Leben gekommen ist.

Um 14.00 Uhr begeben sich die Teilnehmer einernach dem andern zum Karlsplatz, dem gesellschaftlichen Mittelpunkt von Turin, wo die offizielle Abfahrtsrampe vorbereitet war.

Um 17.00 Uhr dann der Start!

Der erste Wagen ist ein Porsche 911RS von "Tchine", gentleman driver, der an vielen Rennen der 70er und 80er Jahre mit unterschiedlichem Erfolgen teilgenommen hat. Nach und nach starten die anderen, schließlich auch wir.

Auf den Straßen ist um diese Zeit viel Verkehr. Doch können wir dank der perfekten Organisation den Verkehr umgehen, indem wir die Taxen- und Buswege benutzen

dürfen. Der Abarthmotor läuft ausgezeichnet. Wir sind im Nu am Tenda-Pass, der Grenze zu Frankreich. Der Weg ist noch lang, aber unsere Begeisterung macht ihn leichter. So sind wir im Handumdrehen in Nizza und am Sonntagfrüh um 4.00 Uhr in Die. Hier müssen wir eine Zeitkontrolle anfahren. Da wir zu früh gekommen sind, können wir die Zeit nutzen und unseren Wagen überprüfen. Es fängt an in kleinen Flocken zu schneien. Den Anwesenden, die auf den Stempel warten, ist schon Sorge anzumerken, auch deshalb weil der "Col de Rousset", der eine erhebliche Höhe über dem Meeresspiegel hat, auf uns wartet. Mit unserem Handy, versuchen wir von unseren Automobilclubpartnern, die vor uns sind, Näheres über das Wetter zu erfahren. Die Nachrichten sind nicht ermutigend. Es fängt an, heftiger zu schneien. Es wird immer schwieriger, voran zu kommen. Wir montieren die Schneeketten und fahren zur nächsten Stempelkontrolle weiter. Je höher wir kommen, um so dichter

schneit es. Einige Wagen haben am Straßenrand angehalten, andere liegen quer. Etwa 2 km vor dem Gipfel geraten wir mitten in einen Schneesturm, der 40 cm Neuschnee auf die Straße wirft, und alle Teilnehmer zwingt anzuhalten. Die Ersten haben schon mit den Veranstaltern Verbindung aufgenommen und erfahren, dass es an der nächsten Zeitkontrolle keine Strafpunkte gibt und, was noch wichtiger ist, dass so bald wie möglich ein Schneepflug kommen soll, um uns herauszuholen.

Zusammen mit den Mannschaften aus Oslo erreichen wir mit einer Stunde Verspätung Burgoin-Jallieu. Die Jury setzt uns deshalb an das Ende der Kolonne, die Vals des Bains erreichen soll. Es ist 8.00 Uhr in der Frühe. Das ist für uns Latiner die Zeit für einen guten Kaffee. Zu unserer Überraschung holt Canzian (Abarth 124) Mokka und einen Gaskocher aus seinem Reisekoffer. Wahrscheinlich wird das der beste Kaffee meines Lebens bleiben.





Nach dieser kräftigenden Stundenpause machen wir uns wieder auf den Weg nach Vals les Bains unserem nächsten Etappenziel. Wegen einer Reihe von Umplazierungen ist unser Serviceprogramm ins Wasser gefallen. Trotzdem gelingt uns dank des Handys noch vor dem Fahrerlager in Vals einen Reifenwechsel von Schneeauf Spikereifen zu vereinbaren. Wir müssen sehr früh ankommen, um vollzutanken und uns den Reifenwechsel, und eine allgemeine Prüfung des Wagens erlauben zu können. Wir fahren deshalb die letzten 200 km mit hoher Geschwindigkeit. Wir fühlten uns schon am Ziel, als wir plötzlich ein unheimliches Geräusch hörten, das vom Differential kam. Jedes Mal, wenn wir nach rechts abbiegen mussten, wurde das Geräusch im Innenraum, der total ohne Schalldämmung ist, immer lauter. Wir dachten verwirrt an einen Achswellenschaden, der sicherlich schwierig zu reparieren sein würde. Aber nachdem die guten Mechaniker das Differential mit Öl nachgefüllt und die Haube abgeschmiert hatten, hat zum Glück alles wieder gut funktioniert. Wir kamen am Sonntagnachmittag um 15:00 Uhr ohne Probleme im Fahrerlager an. Die erste, 800 km lange Etappe war also geschafft.

Das Programm sieht jetzt die "etappe de classement" mit einem 45 km Zeitrennen zum Burzet, der sagenhaften

Wertungsprüfung der alten Rallye, vor. Diese Wertungsprüfung dient dazu, die Startordnung für den nächsten Tag festzulegen.

Um 16:00 Uhr müssen wir uns schon wieder in Marsch setzen. Wir hatten kaum Zeit, uns das Gesicht zu waschen. In Vals ist das Wetter zwar kalt aber schön. Die Aufklärer teilen uns über Handy mit, dass über dem Kontrollpunkt, der 30 Minuten von Vals entfernt liegt, ein Schneesturm tobt. Wir machen uns neugierig auf den Weg, und tatsächlich in Burzet beginnt es zu schneien. Zu unserer Überraschung bekommen wir bei der Abfahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 47 km/h mitgeteilt.

Mit losen Zügeln starten wir mit unserem Abarth und versuchen so schnell wie möglich zu fahren. Auf einem Berggipfel stellen wir fest, dass unsere Sicht so gut wie Null ist, und dass die Straße nur noch an den schwarz / gelb gestrichenen Pfählen zu erkennen ist. Da mein ganzes Trachten dahin geht, den Kontrollpunkt zu erreichen, ohne andere Ergebnisse erzielen zu wollen, fahre ich langsamer und versuche so ans Ziel zu kommen. Wir sind nach 80 Kilometern in Vals zurück und stellen fest, dass wir von 240 Teilnehmern an der 92. Stelle liegen. Sehr gut für uns aber noch besser für die anderen des Montebello, von denen G. Aghem (Cancia HF) an der ersten, Capsoni

(124 Abarth) an der siebten und Canzian an der zehnten Stelle placiert sind. Wie zu erwarten war, haben wir am Abend diese Ergebnisse ausgiebig gefeiert. Leider mussten wir daran denken, dass für den nächsten Tag die Abfahrt der ersten Mannschaft schon für morgens 9.00 Uhr vorgesehen war.

Montag, den 24. Januar

Nach einem kurzen abertiefen Schlaf treffen wir uns alle im Fahrerlager zur 350 km langen Etappe Vals-Vals. Minitütlich wird gestartet. So können wir den Freunden, die vor uns abfahren, noch Glück wünschen. Der Tag ist sehr schön, jedoch wissen wir schon, dass es über Vals schneit. Die Etappe ist länger als die vom Vortag: Man muss nach Wiederholung des Kontrollpunkts Burzet Saint Bonnet le Froid erreichen. Der Name sagt schon alles. Tatsächlich gibt es auf der Strecke viel Schnee, wodurch es schwierig wird geradeaus zu fahren, ohne dass die Räder durchdrehen (was wichtig ist, um die Distanzen abzuschätzen und die Durchschnittsgeschwindigkeit genau berechnen zu können). In St.-Bonnet ist es eiskalt. Das Fahrerlager befindet sich auf Dorfplatz.

Erst mal Motor abstellen. In der nächsten Ausgabe geht es weiter.

Ciao, Giuliano Caldelari



Die versteckte Spider - Werbung

**Corinna ist gekommen.
Mit freundlichem Diebels!**



Diese Werbung wurde von Guido Brüning entdeckt



Im Auktionsfieber

Die Auktionen gehen weiter

Ich hatte bereits im letzten Heft davon berichtet, dass uns das Auktionsfieber gepackt hat. Ralf und Olli liefern sich ein Wettrennen, wer das nächste interessante Angebot im Internet findet. Da war es sicher auch eine gute Idee der beiden ihre Alias-Namen auszutauschen. Bei aller Begeisterung besteht ja durchaus das Risiko, dass die beiden mal die einzigen sind, die für einen Artikel bieten und den Preis in ungeahnte Höhen treiben.

Ihr erinnert euch sicher an meine erste Auktion, von der ich berichtet habe. Der Spider im Penthouse Heft Juli 1977. Nun ist der Artikel mit dem Titel „Spider on the

fly“ nicht gerade übermäßig lang und nicht gerade durch Techniklastigkeit geprägt. Dafür gibt es zwei schöne Bilder und eine sehr nette Verkaufsgeschichte über den Spider. Leider ist keines der Bilder in

der Mitte des Heftes zum ausklappen (Centerfold), wie ich gehofft hatte. Sei es drum. Das wirklich herzige an dem Artikel ist es, einmal zu lesen, worauf der amerikanische Autor so Wert legte. Hier ein

paar Highlights: Gelobt wird das klassische Pininfarina Design in leuchtendem Finish, das vornehme Cockpit, die sehr(!) komfortablen Sitze sowie der elegante Touch der handverlesenen(!) Holzapplikationen. Das einfach zu bedienende und völlig dichte Verdeck (klapperfrei! - im Gegensatz zu amerikanischen Autos, sagt er) begeistert ihn ebenso, wie das problemlo





Hauptversammlung

FIAT 124 Spider Club e.V.



Christian Schlamp
- 1. Vorsitzender -
Wulfsdorfer Weg 46
22359 Hamburg
E-mail: erster@fiat spider.de

Hotline des Vereins
Tel. 0 40 / 609 515 58
Fax 0 40 / 603 881 7

<http://www.fiat spider.de>

Hamburg, 13. Februar 2001

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 2001

ein. Sie wird in diesem Jahr am Samstag, den 02.06.2001 im Hotel Forellenhof in Soltau um 17:00 Uhr stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2000
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenrevisors
6. Jahresbericht des Kassenwartes
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahlen des Vorstandes
9. Verschiedenes

Unter Punkt 9 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge bitten wir dem Vorstand bis zum 1. Mai schriftlich einzureichen. Wir freuen uns über Anregungen und Verbesserungsvorschläge, um die Clubarbeit gemäß Euren Interessen aktiv zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Christian Schlamp



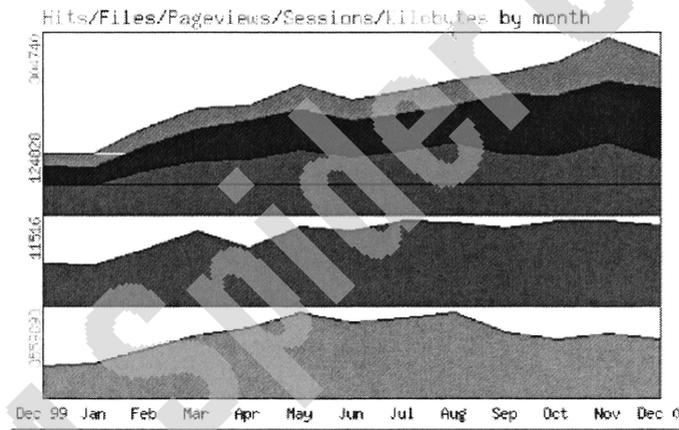
Internetnews

Die Mitglieder unseres Mailverteilers wissen es schon: Unsere Members-only Zone auf der Homepage ist eröffnet! Natürlich steht sie allen Mitgliedern offen, selbstverständlich teile ich Benutzername und Kennwort mit, aber nicht in diesem Artikel. Also wer mal reinschauen möchte, melde sich bei mir, bei seinem Regionalleiter oder bei Christian. Dort erhält er die Zugangsdaten. Neben Mitgliederlisten in verschiedener Sortierung gibt es unseren Archivbestand und demnächst Termine mit Teilnehmerlisten und speziellen Technikinformationen.

Was gibt es sonst Neues von unserer Homepage? Wir blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2000 zurück. Unsere Besucherzahlen haben sich bei über 10.000 Sitzungen pro Monat eingependelt. Das Feedback ist weiterhin enorm und mündet in Weihnachtskarten aus fernen Ländern wie Jugoslawien (dort sind mind. 4 Spider bekannt). Unser Register führt über 2700 Spider aus aller Welt auf, unsere

Farbtabelle sind bis auf den CS0 (1980-1982) komplett. Trotzdem sind Originaltabellen als Scan oder Leihgabe willkommen!

Zwei Farbtabelle von FIAT aus 1975 und 1983 (GB) sind gerade fürs Archiv ersteigert worden. Sie kommen neben 18 (!) weiteren Prospekten von einer amerikanischen FIAT-Sammlerin, eBay sei Dank! So sind wir auch an Schaltpläne aus den Jahren 1975-1979



ca. 10.000 Besucher pro Monat auf unserer Homepage

gekommen, die wir irgendwie einzuscannen versuchen.

Als weitere Neuigkeit war eigentlich ein Chatroom vorgesehen, indem zu bestimmten Zeiten über den Spider (schriftlich) geplaudert werden sollte, aber der Deutschland-

club ist uns irgendwie zuvor gekommen. Nach einer neuen Adresse (www.fiat-spider.de soso..), einem Kleinanzeigenmarkt (achja?), einem Mitgliedsbereich (wie bitte?) und nach meiner öffentlichen Anfrage, ob Interesse nach einem spiderspezifischen Chatraum besteht, war der Deutschlandclub dieses Mal schneller: Erich, trotzdem gute Arbeit!

Weiter kann berichtet werden, dass wir bereits zwei regelmäßig zahlende Werbepartner für unsere Homepage haben. Weitere sind natürlich herzlich willkommen (bei den Besucherzahlen!!!). Ferner gibt es durch die entstandenen Kontakte neue Infos oder Reportagen über den Fiat 124 Spider, die wir Euch nicht vorenthalten möchten (s. Rallyebericht).

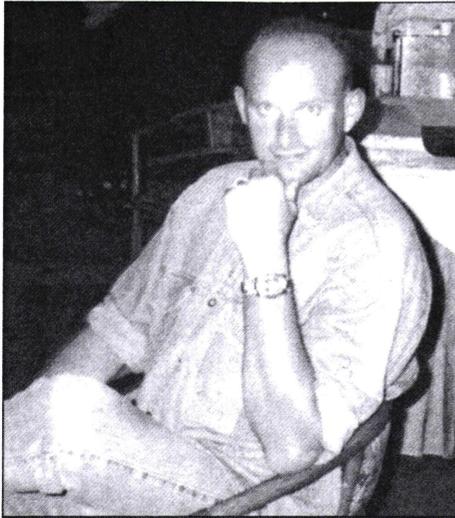
Schaut einfach mal vorbei unter www.fiatspider.de.

Euer Ralf





Kurz vorgestellt



Name: Armin Albus
Regionalleiter Schwarzwald
Anschrift: Nordstr. 3/2, 74232 Abstatt
Geburtsdatum: 27.12.63
Auto: CSA von 1973, 1730 ccm, 128 PS



Wie bereits im Heft 3/00 erwähnt, habe ich die Leitung der Region Heilbronn übernommen. Die Liebe zum Spiderfahren entdeckte ich schon 1983. Meinerster Spider war ein AS Baujahr 1969. Der eine oder andere erinnert sich sicherlich noch an dieses Auto (schwarz mit roter Innenausstattung). Seit 1992 besitze ich einen Abarth Spider, den ich durch meine Erfahrung als Karosseriebauer selbst restauriert habe. Näheres stand im SM 4/94.

Armin Albus





Neue Mitglieder

Wolfgang Fürst	Mecklenburger Weg 9 23812 Wahlstedt	04554/2410 Region 1
Klaus Kopp	Unterdorf 39 78730 Lauterbach	07422/92326 Region 9
Jan Philipp Petersen	Am Sooren 11a 22149 Hamburg	040/6520278 Region 2
René Velarde Rast	Alsterdorfer Str. 344 22297 Hamburg	040/5535953 Region 2

Adressenänderung

Herbert Hofmann	Sonnenstraße 12 63762 Großostheim/Ringheim	06026/1675 Region 8
Bernd Witzke	Dithmarscher Str. 38 22049 Hamburg	040/68282968 Region 2

Unbekannt Verzogen

Thomas Brahm	Ellingsshohl 41 56076 Koblenz	0228/696864 Region 7
Dirk Müller	Am Schützenhof 4 53119 Bonn	0228/988780 Region 7
Takanari Ichikawa	In der Höhl 5 50129 Bergheim	02238/945099 Region 7
Michael Mehl	Pflänzerweg 6 65396 Walluf	06123/74172 Region 8
Angelique Eppers	Am Brennhaus 3 65933 Frankfurt	069/39048795 Region 8
Eike Silvester Wiemann	Gr. Bockenheimer Str. 54 60313 Frankfurt	069/282297 Region 8

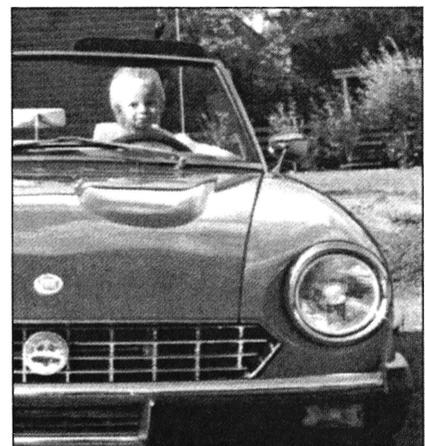
Kappen für die Kleinen

Wer sich in der Oldtimer-szene bewegt, wird feststellen, dass immer häufiger Kinder mit von der Partie sind. Und natürlich sollen auch die Kleinen stilgerecht unterwegs sein. Haben sie das Glück, in einem Cabrio mitfahren zu dürfen, fehlt es oft an der richtigen Kappe.

Hierschafft Ulrich Baldeweg jetzt Abhilfe. Er bietet Cabrio-

Kappen bis 55 Zentimeter Kopfumfang an. Die Schutzhaube aus Leder für 95 Mark ist in verschiedenen Farben erhältlich, dick oder dünn gepolstert und verfügt über Ohrklappen und verstellbaren Kinnriemen.

Die Bezugsquelle: Ulrich Baldeweg, Alte Dorfstrasse 5, 23883 Sterley,
Tel.: 4545 / 791419

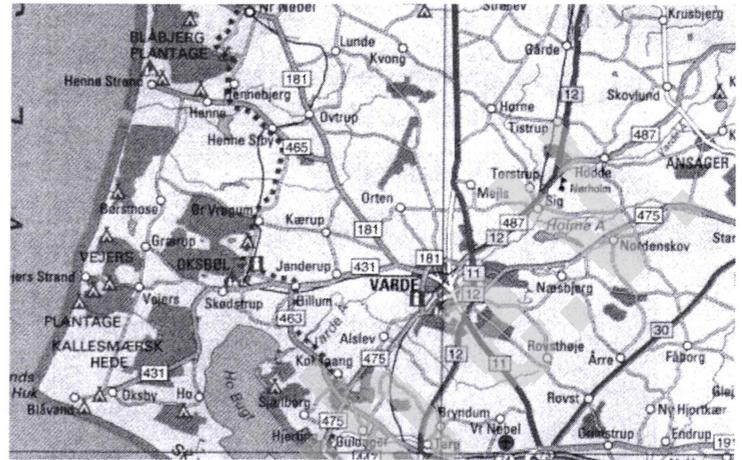




Routenplaner im Test



Stehen wir im Stau, oder sind wir der Stau? Eine Routenplanung mit Hilfe des Internet kann Stauerlebnisse und damit verbundene Nachwirkungen vermeiden.



Adresse	www.easytour.de	www.falk.de	www.map24.de	www.mappy.com	www.opel.de
Vorteile	Deutschland- und Europakarten, wahlweise in Deutsch und Englisch, gute Streckenliste, Datenaustausch mit Nokia Communicator	Eine der besten Seiten im Test. Varta- und Marco-Polo-Reiseführer, Weltatlas integriert, Schnellsuche, sehr genaue Karten.	Dreisprachig, Adressensuche, Schnellsuche, Infos zu Bundesländern und Sehenswürdigkeiten, Rückfahrberechnung.	Siebensprachig, europaweite Suche, Kontrollfrage nach Eingabe, Adressensuche, viele Zwischenstationen, gibt Freizeittipps	Europaweite Suche, übersichtliche Streckenliste per E-Mail versendbar, bis zu vier Zwischenstationen.
Nachteile	Kein Durchschnittstempo, grobe Karte, bei Straßenart nur Ausschluss von Autobahn möglich, nur zwei Zwischenstationen.	Keine Wahl zwischen kürzester und schnellster Strecke, kein Zoom, keine Start- und Ankunftszeit.	Keine Europakarte, keine Wahl von Straßenart, kürzester/schnellster Strecke oder Zwischenstationen.	Regelmäßige Systemabstürze, extrem lange Rechenzeit, findet kürzeste Strecke nur nach Vorgaben.	Geringe Zoom-Qualität, keine Wahl der Straßenart, kein Durchschnittstempo, kennt viele Orte nicht.
Urteil	befriedigend	gut	ausreichend	ungenügend	ausreichend

Adresse	www.passo.de	www.reiseplanung.de	www.teleinfo.de	www.shellgeostar.com	www.web.de
Vorteile	links zur Verkehrslage und www.clevertanken.de , Cityguide, SMS-fähig, gute Abbiegediagramme.	Zwei Routenplaner (Europa/Dtl.), ADAC-Staumeldungen, Infos zu Sehenswürdigkeiten und Regionen, Links zu Bahn-/ Reise-Seiten.	Viele Stadtpläne, Karten für jeden Richtungswechsel, sehr gute Karte, Zoom, Streckenliste mit Karte verlinkt, viel Service.	Beste Seite im Test, sechssprachig, personalisierbar, Reiseberater, Buchungsservice. Schnellsuche, komfortabler Zoom.	Adressensuche in Deutschland, Kostenrechner, Rückreise-Berechnung, Hinweise zu Tanken, Parken, Stausund Bauustellen.
Nachteile	Nur Deutschland, keine Karten oder Wahl von kürzester/schnellster Strecke, Straßenart. Durchschnittstempo.	Karte sehr grob, Zielgebiet ungenau, Flüsse nicht maßstabsgenau, keine Wahl der Straßenart.	Wenig Zwischenstationen, keine europaweite Suche.	Nur Ausschluss von Mautstrecken möglich, wenig Zwischenstationen.	Streckenliste schwierig, keine Wahl von Straßenart/Tempo.
Urteil	ausreichend	befriedigend	gut	sehr gut	ausreichend



Quelle: Auto Bild, Ausgabe Dez. 2000, Nr. 50

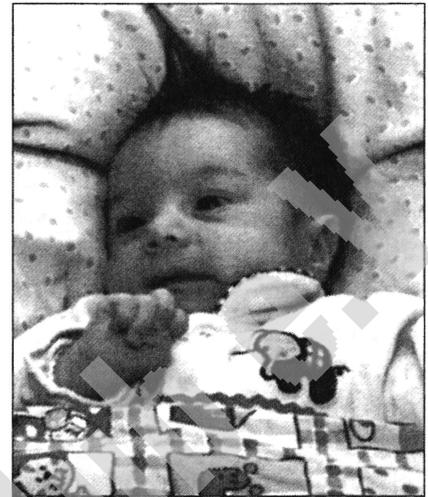


Region Köln hat Nachwuchs

Am 19.12.2000 um 10:06 Uhr haben Manfred und Sabine Kurschatke ihr zweites Kind bekommen. Nina war bei der Geburt 50 cm groß und 2700 g schwer. Sie wird zusammen mit ihrem 3 jährigen Bruder Jan ihren Eltern in den kommenden Jahren bestimmt viel Freude bereiten. Herzlichen Glückwunsch im Namen aller Stammtischmitglieder aus der Kölner Region! „Mani“ ver-

sprach beim letzten Stammtisch aus diesem feierlichen Anlass „unverzüglich“ mit der Restauration seines Spiders fortzufahren, so das dieser dann rechtzeitig zum 18. Geburtstag von Töchterchen Nina fertig ist!

(Wie wir alle wissen ist nach 10 Jahren Restauration immerhin schon der Kofferraum fertig!!!). Wohl dann, viel Erfolg!



Hochzeit im Norden

Julia und Dennis aus Hamburg haben geheiratet. Am 28. Dezember 2000 fand in der Elbkuppel des Hotels Hafen Hamburg die Hochzeit statt. Der Hamburger Vorstand wünscht den Beiden viel Glück für die gemeinsame Zukunft. Vielleicht sollte sich Dennis jetzt



schon einmal über die Einbaumöglichkeiten eines Kindersitzes im Spider Gedanken machen. Über die gesetzlichen Möglichkeiten informierte das Spider Magazin in der Ausgabe 4/00.

Na denn, jetzt fehlt nur noch der Nachwuchs.

Solohaube aus dem Handschuhfach



Leute, die sich mit der Anorakmode nicht anfreunden können und die Kapuze im Kragen auch nicht mögen, aufgepasst:

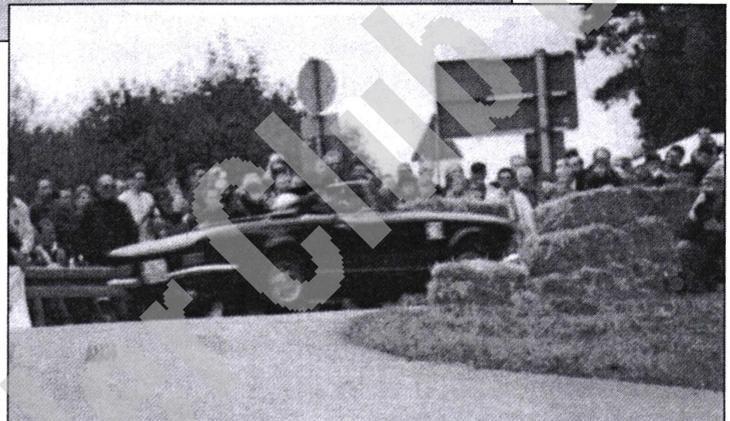
Es gibt jetzt eine Solohaube, die in jedes Handschuhfach (Cabriofahrer) beziehungsweise in jede Tasche passt. Die Extra-Kapuze für den kleinen Regen zwischendurch besteht aus zwei Teilen, die oben am Kopf fest miteinander verbunden sind: einer Innenkappe aus Baumwolle mit Druckknöpfen, die über oder unter der Jacke

getragen werden kann und aus der eigentlichen Kapuze, die aus Mikrofaser gefertigt ist und einen Klettverschluss hat. Dank ihres flachen Schnittes stört die Haube nicht beim Blick zur Seite, sie dreht sich mit. Kostenpunkt 79 Mark, erhältlich nur in Schwarz. Die Bezugsadresse:

Motorrad Garage, Konrad Möllering, Konrad-Adenauer-Straße 1, Garagenhof, 31177 Harsum, Tel.: 05127-4838, Fax: -3187. Quelle: Oldtimer Markt 8/2000



Schwäbischer Hill Event



In Tübingen fand im letzten September zum 13. mal das Oldtimer-Festival Retromotor statt. Veranstalter war Rainer Klink, Chef des Auto- und Spielzeugmuseum Boxenstop. Knapp 300 gemeldete Fahrer mit ihren Oldtimern fanden sich zu diesem Treffen mit bundes-

weit wohl einmaliger Vielfalt ein. Höhepunkt war das Bergauf-Rennen, bei dem sich gleich nach dem Start Fahrer und Auto durch eine schwierige 180-Grad-Kurve schrauben mußten. An dieser Stelle beobachteten ca. 500 Zuschauer hinter Strohballen auch ei-

nen Fiat Spider der begleitet vom italienischen Auspuff-Sound den Berg hochhetzte. Der Spider-Fahrer Björn Staiger mußte zwei Läufe auf der abgesperrten Straße absolvieren, wobei er mit einer Zeitdifferenz von 1,07 sec. Platz 43 belegte.

Termine

Termine

Termine

Techno Classica 05.-08.04.01



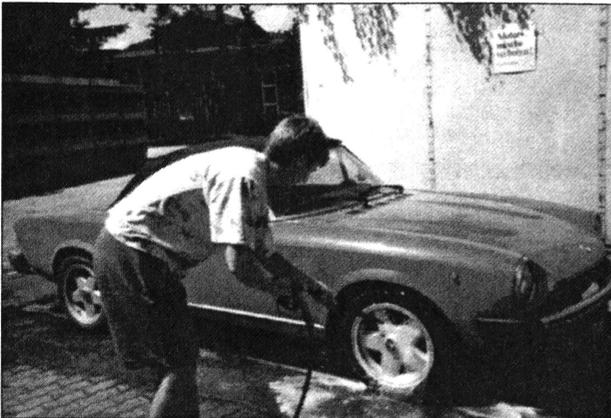
Internationale Börse für
Oldtimer, Classic-Cars, Motorräder,
Ersatzteile und Restaurierung
Club Meeting International
ESSEN, 5.-8. APRIL 2001

Die Techno-Classica öffnet zum 13. mal für 4 Tage in Essen ihre Tore. Mit über 105.000 Besuchern und 770 Ausstellern im vergangenen Jahr, ist sie die Oldtimer-Weltmesse. Die Highlights auf dieser Messe sind: Qualifizierte

Restaurierer, Ersatzteile, Werkzeuge, Wartungsprodukte, Dienstleistungs- und Serviceanbieter, das Forum für Clubs, IG's und Museen, Bekleidung, sowie eine internationale Börse für nostalgische Sammelobjekte.



Frühjahrsputz 07.04.2001



Jürgen drückt sich nicht vorm Abwasch

Am 07.04.2001 ist das Datum, an dem das Auto Center Südstadt Bad Segeberg wiederum allen Spideristi die Möglichkeit gibt, ihr liebstes Stück zu putzen

oder kleine Weh-Wehchen zu beseitigen. Wer aber dazu keine Lust hat, ist trotzdem herzlich willkommen, um die anderen von der Arbeit abzuhalten und sich im Laufe des Tages

am Verzehr vom Mittagessen, Kaffee und Kuchen zu beteiligen. Ab 17.00 Uhr sollten dann alle mit ihren Arbeiten abgeschlossen haben, denn dann geht es für alle auf eige-

ne Kosten in eine nahe gelegene Kneipe mit guter Küche (glauben wir zumindest, denn gesehen haben wir die Küche noch nicht, aber das Essen ist gut). In diesem Jahr haben wir uns vom Fernsehen anstecken lassen und werden ein kleines Quiz veranstalten, bei dem man (oder Frau) ein Auto gewinnen kann. Mehr wird nicht verraten.

Also dann bis zum **07.04.2001** in Bad Segeberg ab **9.30 Uhr**.

Jürgen, Ines und Franziska Loch

Haupttreffen Pfingsten 01.-04.06.2001

Wer sich noch nicht in Soltau angemeldet hat, weil er noch unschlüssig ist, hier noch einmal das Programm in Kurzform. **Freitag:** Abendessen à la carte im Hotel. **Samstag:** Besuch des Spielzeugmuseums, Sekt Empfang, Kutschfahrt durch den Naturschutzpark Lüneburger Heide, Jahreshauptversammlung, rustikales

Abendessen mit Spiel und Spaß im Hotel. **Sonntag:** Start zu Orientierungsfahrt, anschließend Freizeit, z.B. um die Lüneburger Altstadt zu erkunden, Abendbuffet im Hotel mit großer Siegerehrung, Musik und Tanz. **Montag:** Abfahrt zur Firma Del Priore, wo ein kleiner Imbiss wartet. Dort kann das gut sortierte Lager besichtigt und das eine oder an-

dere Ersatzteil erworben werden. Anmeldeschluß ist der **15.4.2001**.

Info:

Ralf und Claudia de Vree

Tel.: 04532/261319

oder

Sönke Suhr und

Ina Zimmermann

Tel.: 04131/269827

und natürlich unter

www.fiatspider.de

Viva Italia 15.-17.06.2001

Viva Italia in Eggenburg ist das Internationale Treffen von Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Fiat, Lamborghini, Lancia, Maserati bis Zagato. Das Programm sieht am Samstag die Classic-Rallye über rund 200 km Landstraßen des Wald- und Wein-



viertels vor. Am Sonntag findet eine Sonderprüfung in zwei Durchgängen auf abgesperrter Strecke statt. Das Treffen ist familiär, locker, freundlich und sportiv. Info.: Manfred Palmberger, Hochstraße 30, A-3730 Eggenburg
Tel/Fax: 0043-2984-4564



17

31.03.-01.04.01

Technorama Kassel - Oldtimermarkt für A, M, Ersatzteile, Literatur, Werkzeug etc.

Info: H. Leicht

Griesbadgasse 28
89073 Ulm

Tel.: 0731/24452, Fax: /24457

09.-10.06.01

20. Bockhorner Oldtimer- und Teilemarkt mit großem Rahmenprogramm.

Info: H. Ahlers, Fichtenstr. 18,
26345 Bockhorn

Tel.: 04453/7333, Fax: /72888

26.08.01

Moto Revival Prolog auf dem 26. Hamburger Alstervergnügen für 60 A, M + Gespanne

Info: media direct hh 13 GmbH,

Uwe Quentmeier

Tel.: 040/6117080

Fax: /61170815



Verkaufe

Teilesammlung für 124 Familie, fast nur Neuteile, nur komplett, Neupreis DM 28.378, VB DM 4.500. Außerdem Teile für alle alten Fiats und: FIAT 124 ABARTH RALLY 1973. Unrestauriert und komplett. Martin Svensson, Schweden. Liste und Infos: c/o Ralf de Vrée
Tel.: 04532/261319 abends
<webmaster@fiatsspider.de>

Div. Teile, 1x CD30, sehr guter Zustand, 100 DM; Ansaugbrücke Alquati für Doppel-Fallstrom 120 DM; Holzlenk-rad mit Nabe VHB
Tel: 0177-8853873, Marcus
<fiat-abarth@web.de>

US-Spider 1800 CS1 Bj 74, US-Import, vor 5 Jahren restauriert, seit 2 Jahren verstaubt der Wagen wegen Zeitmangel in der Garage. Habe damals über 15.000,- DM investiert (Belege vorh.). Da nicht angemeldet, kein TÜV mehr VB 6.500,- DM, Alexander Sorg
<asorg@online.de>

US Stoßstangen, von einem '79 Vergaser (vorne und hinten) ziemlich guter Zustand (Chrom) Preis VB, Jan aus München <janfleischhacker@t-online.de>

Spider 124 DS, Baujahr 1983, Bestzustand, Sonnenlandverdeck, ATG, Edelstahluspuff, cherryrosso, VB 18500,- DM Tel.: 49-89-68019778 Peter Gleixner
<p_gleixner@yahoo.de>

Spider CS0, EZ. 81; 205-Alu; AT-Getriebe neu; 128tkm; Motor defekt; rot; Zustand 3-4; Außer das der Motor einen

Fresser hat, war er noch voll fahrtüchtig. FP. 3000DM
Tel.: 0177/5787579; Nähe Frankfurt
Tom Malek <tmalek@gmx.de>

Spider 124 AS, 1,6ltr., 90PS, Bj.: 06/1969, H-Zulassung, Motor/Getriebe Zustand 2 ca. 100.000 km, TÜV neu, rot/innen schwarz, Liebhaberfahrzeug, sehr gepflegt, CD 30 Felgen, VB 14.000 DM, Tel.: 0711/4569284, Thomas Richter
<richter-t@t-online.de>

Motorblock BS1 Typ: 125 BC.000, Verkäufe Motorblock ca. 30.000 km mit Ölwanne, Ölpumpe etc. läuft einwandfrei gegen Gebot abzugeben. Tel.: 0171-1752349, Detlev Müller
<Struwelpeter-Haarstudio@t-online.de>

124 DS, fast neu, 1. Hand, ORIGINAL 10500km, EZ 01/85, silber/schwarz, unfallfrei, sehr schönes Fahrzeug, unverbastelt alles Original, VB 28500,- DM Tel.: 069/704809
Werske <AWerske@aol.com>

Fiat 2000 Spider US, Bj. 1981, Originalzustand, blau/beige, aussen 2-3 (Blech 1-kein Rost- Lack 3) Innen 2, Motor und Getrieb komplett mit Originalteilen überholt, Nardi, TÜV/AU neu, eingetragener Kat. Steht in Bad Kreuznach bei Mainz. VHB 9500.- Tel.: 06703/3222
Gerhard Förster
<foerster.foerster@t-online.de>

124CS1; Bj. 74, TÜV 12/2002, Chrommodell, 110tkm, 1.8l, 118 PS, Schweizer re-import, weisse Blinker, orig.

Campagnolo, Innenkotflügel, Edelstahluspuff, neue HA, 4-Sitzer, hohlraumversiegelt ab EZ, gruenmetallic / schwarz, umstaende-halber VB 7800.- Tel.: 07742/922385 od. 0174/7149671, H. Markow <hol_mar@yahoo.com>

CD 30 – Felgen, die Felgen sind pulverbeschichtet (der Bremsstaub haftet nicht mehr an). Dazu gibt's die Nabenkappen mit Abath-Emblem und einen kompl. Satz Radbolzen. Außerdem ist auch ein Satz Felgenschlösser dabei. Die Felgen sind unbereift. Statt neu 1600,-DM würde ich sie für 800,-DM abgeben.
Thomas Meyer <thomas@th-meyer.de>

BS 1, Volumex Einzelstück mit Volumexmotor, ca 150 PS Neulackierung, Einbau, Eintragung 1996, Motorlaufleistung seitdem ca. 8000 km. Ferrarirot, Leder schwarz, CD-Wechsler. Neu: Reifen, Auspuffanlage, Chromstoßstangen, Verdeck Holzlenkrad, fast alle Verschleißteile. Investiert über 20.000 DM. Wg Familienzuwachs abzugeben.
VB 13.900 DM
Tel.: 069 423334, Henning

BS 1 Bj. 71, guter Zustand, Farbe rot, Verdeck neu. Extras: 205-er Reifen auf CD 30, tiefergelegt. Fzg. siehe auch OCC-Werbung bzw. Bericht „Clubreise“ in Motorklassik 8/98, VHB 11.000,- Tel.: 0 61 31/ 881886, Häring Joachim
<mainzel-anjo@compuserve.com>

300° Sport-Nockenwellen, 9,9 mm Hub mit Verteilerzahnrad an der Auslassnockenwelle von Vick Autosports



Teilemarkt

(<http://www.vickauto.com/>), ca. 1000 km gelaufen für DM 650,- Guido <GB@fiatspider.de>

Rücksitzbank und -Lehne, Rücksitzbank schwarz (gut) und Lehne (leider mit geplatzter Naht). Zustand 3. VB 80.- (NP heute 900.-). Kunstleder schwarz, müssten aus BS stammen, bin mir da aber nicht sicher. Hamburg, Michael Bartsch, Tel.: 040/5502511 <dr.bartsch@planet-interkom.de>

Teile für 124 Spider + Coupe, SPIDER: Stoßstange vorne CS, Motorhaube, Scheinwerfer, Windleitblech, Wischergestänge mit Motor, Windschutzscheibenrahmen, Armaturen, Mittelkonsole, Hinterachse, Sitze CS, Innenausstattung DS, diverse Kleinteile COUPE: Motorhaube, Tür rechts, diverse Kleinteile Preise auf Anfrage Standort: Offenburg/Baden-Württemberg, Tel: 0781 35252 (Jürgen) oder 0173/9401313 (Toni) <g70@gmx.de>

Restaurationsobjekt, CS2 2000 ca. 100000km den Motor hab ich überholt, das Getriebe ist gut Diff. und so alles i.o. hab angefangen mit einer Komplettrestauration. D.h. die Rohkarosserie ist fast fertig. neue Radhäuser hinten, Schweller etc. Die Außenbleche waren reif für die Presse. Chrom, CD30, Amaturen, Sitze ist alles komplett und gut. 2900.- VB. München, Jan Fleischhacker <janfleischhacker@t-online.de>

Spider- Projekt, fast rostfrei(!), kpl. US(Kalifornien)Spider Bj. 80, TÜV 5/01, teilweise gestrippt, +3tlg. Körper Hardtop +2Sätze CD30-Alus +2 neuwertige Reifen +2 zus. Motoren 120 Vergaser PS mit Abarth Getriebe u. 130 Einspritz PS inkl. nötiger Teile aus 131/Argenta

+2 Stck. 40er Weber neuwertig mit Zub. + Ansaugbr. für 131 und Spider, original gute Chromst.st. +neue Abarth-hörner +neue Sportauspuffanlage (+3PS) m.Pap. +2.Anlasser +2 Gasdruckst.d. +Satz gestauchte Federn +2Sportausenspiegel +Abarthlenkrad +Momo neu + Holzlenkr.neu +Chromgep.träger gut, nur kpl. für 4999,-. Nur für kurze Zeit. Tel.: 0175/6063532, Wehner <oliverwehner@surfeu.de>

124 US Spider, Bj. 1980, 100.000 mls, DM 10.900,- wegen Nachwuchs. 1990 erworben aus 2. Hand, reines Liebhaber Sommerfahrzeug (stets abgemeldet), Reimport aus Kalifornien, VW Sonderfarbe dark burgundy, Sportfahrwerk, 205er Reifen auf Ronal 5 Stern Alu Felgen, Gepäckträger, technisch ständig gewartet und Teile ausgetauscht (Vorder- und Hinterachse, Kühlsystem, Getriebe), Rial Holzlenkrad, TÜV stets ohne Mängel, Technikzustand 2-3, Lackzustand 2-3, Innenausstattung 3-4 Jürgen Schaubel <juergen.schaubel@scout24.com>

Verdeck für CS1, Farbe: schwarz, 100,- VB, Andy <AndreasHagen1@aol.com>

1974 Baby Blue Fiat 124 Spider, currently in Baton Rouge, Louisiana, USA, looks and runs good, NEW tires, brakes, water pump, and seat upholstery (black interior and top), driven regularly, strong engine, 83,400 miles, asking US\$2200 in Baton Rouge, John Rogers Smith <smith.john@worldnet.att.net>

Pininfarina Spider 124, mit nur 1800 km, wie neu, in der Garage stehend, silber metallic, innen schwarz, kein Unfall, top gepflegt, letztes Jahr beim TÜV,

Bj 1984, inkl. Hardtop mit 100 PS. Der Wagen steht für 26.800,- FP bei uns fahr, bzw. abholbereit. Probefahrt, Kontrolle durch Werkstatt bei ernsthaften Kaufabsichten jederzeit möglich. Tel.: 0211- 7480874 oder 0173 - 616 7 666, Andreas Vogt <jediritter_de@yahoo.de>

Innenspiegel vom CS2, Bj. 79 DM 50 + Versandkosten Stefan Grathwohl <mail@stefan-grathwohl.de>

Mille Miglia Alu-Felgen, 6X13, Hersteller „Maifrini“ von 1972, Typ MILLE MIGLIA, 8-Stern Design schwarz/poliert, mit 1000Miglia Alu-Emblemen, DM 400,- Meicel <meicel.huebner@hdw.de>

Fiat US-Turbo-Spider, Bj. 82, 42000 mls., schwarz, innen/Verdeck beige, Zustand 2-3. Das Lade-Überdruckventil ist defekt, bin auf der Suche danach. regelmäßig gewartet. VB DM 16800.- Tel: 08531-134477 Thomas Anzinger <Thomas.Anzinger@t-online.de>

124 DS, EZ 06/83, 110.000 km, rot, innen schwarz, mit G-Kat, Teppiche, Verdeck, Differential, Reifen und Perrennung neu, elektrische Fensterheber, Wurzelholz. Standort: 78224 Singen DM 20.900,— Telefon 07731 / 66029 Mobil 0171 / 44 20 950 Uwe Leuenberger <Leuenberger@t-online.de>

Volumex Kompressor, Verkaufte NEU-EN Volumex Kompressor ohne Zubehör. Original verpackt. Standort Hannover/Celle ggf. Bl, KO, F, RD. André <andre@alfisti.net>

Vergaseranlage, 40-iger Fallstrom Weber mit Brücke in gutem Zustand ? Preis VS, Tel: 0228/7667511 Johannes Crump <hubratc@t-online.de>

Suche

Vergaser, mein 124 CS2 Vergaser verbraucht auch nach einer Überholung des serienmäßigen Vergasers 28/32 ADHA deutlich über 10l/100Km. Daher suche ich dringend einen 34 DMS oder 34 DMTR, Marke Weber. Tel. 02548-919936, zw. 18-20 Uhr, Ralf Tenge <RalfTenge@Informatik-Kooperation.de>

Stosstange hinten für DS Eurospider, mit oder ohne Halter, mit oder ohne Gummiauflagen. Bitte nur einwandfreier oder nagelneuer Zustand.

Tel.: 0173/3057962, Carsten Schmid <C.Schmid@BDI-Online.de>

Schließzylinder für Kofferraumschloß und Kaltstartventil für CS0, Dirk <d.maintz@gmx.de>

VX-Lochfelgen = SP- 10 (spiderpoint) Ilja <ilehart@gmx.de>

Spidersuche/Tausch gegen KTM LC4 mit Wertausgleich, wenn es geht in Punkt Blech im guten Zustand, können Mängel

da sein. Michael Schwarte <Michael-Schwarte@t-online.de>

Diverses: Abdeckplatte Ersatzrad/Tank für CS0, kräftige Fensterheber Motoren r+l, Zierleisten Innenverkleidung (Türen), Teppich, verschiedene Embleme, evtl. auch andere Artikel für CS0 anbieten Tel.: 0172/2486827 Michael Giesbert <m.giesbert@12move.de>

Fiat 124 DS Europaspider unfallfrei, schwarz, mit Kat in Original- Bestzu-



stand. Wünschenswert Baujahr 1985, Km max. bis 60.000. Bevorzugt Raum Süddeutschland
Tel.: 07542-22497, Christof Hemm
<Christof.Hemm@T-Online.de>

Speichenräder CS0 und Adapter für meinen CS0 - 2000i, max. Reifengröße: 185/70. Bitte alles anbieten.
Tel.: 06421/931093 od. 0172/9283399
Dirk Schmidt
<d.schmidt@krieg-schmidt.de>

Zylinderkopf für meinen Euro 1800er Spider od. evtl 2000 (m. Nockenwellen) in gutem Zustand zu fairem Preis.
Tel.: 07082-941582 (ab 18.00 Uhr)
Andreas Buchter
<andi@zaunkoenig.net>

spider body, 1975-79 FIAT SPIDER CS1 only body in good shape to restore it. Thanks, ATHENS GREECE. Tel.: 003019714681, PEPPE CHRISTO
<omegasun@otenet.gr>

Stoßstange für 124 DS hinten. Tel.: 02238/58980 oder 0221/220 4473. Boljahn, Petra
<petra.boljahn@wdr.de>

Persenning gut erhalten in schwarz oder weinrot für meinen 82er Spider J. Heinrich
<Fa.Heinrich@t-online.de>

Lüfterdüsen der Mittelkonsole aus dem Fußraum. Farbe egal, natürlich in brauchbarem Zustand. Notfalls nur rechts,
Tel.: 0172/2486827, Michael Giesbert
<michael.giesbert@bindan.de>

pininfarina-emblem, emblem „f“ rund für haube 50,00 für einen '82 pininfarina 124, Tel.: 0041 79 221 09 21, Mauro
<mlardi@gmx.ch>

Kühler „dicht“ für BS, Bj 70 mit 1400er Motor. Klaus Kopp
<Klaus.Kopp@gmx.de>

Satz guter CD 30 Felgen. Raum Norddeutschland. Jan Kroehnert
<JanKroehnert@yahoo.de>

Weber 44 IDF Vergaser, zwei Doppelvergaser 44 IDF in „unverbastelten“ Zustand zu einem vernünftigen Preis.
Guido <GB@fiat spider.de>

Differential mit 10/39 Übersetzung für Spider Hinterachse „alter“ Bauart.
Guido <GB@fiat spider.de>

LM-Felgen 7J x 15, DS Bj. 85, mit oder ohne Bereifung, Tel. 0214/58285 Peter Janes
<peter.janes.pj@bayer-ag.de>

Rückleuchtenabdeckung im Kofferraum AS, (die vom BS und CS sind anders und passen nicht) Oliver Matthes
<fuzzi20@gmx.de>

Spyder Felgen gebraucht + original für '75 124 Spyder. Typ egal. Tel.: +49-173-3532245 Axel Dallmeier
<dallmeier-axel@vobis.com>

Looking for Italian chromed bumpers for Fiat 124 spider, front and rear. also front right and left indicators (feux clignotants in french). Stulemeijer Olivier
<olivier.stul@skynet.be>

turbo system, COMPLETE FOR MY 2000 SPIDER 1982, TEL.: 0030977344830 ATHENS GREECE ATHANASIOS KITSINELIS
<akitsin@hellasnet.gr>

Für CS1, Bj.74, eine vordere Chromstoßstange, einen Satz CD-30-Felgen und eine beige Persenning.
Tel.: 08121/73849, Reiner Oldhues
<reiner.oldhues@addcom.de>

Chromaußenspiegel mit Dreiecksfuß und Eurostoßstangen bis '74!
Thomas Haub <thomas.haub@gmx.de>

VX-Lochfelgen, Tel.: 0172/7248142 Harri
<ilehart@gmx.de>

Für BS1, Fahrpedal (für Model mit Doppelvergaseranlage) und Beifahrersitz, schwarz Kunstleder oder Komplettsatz in schwarzes Leder.
Tel.: 0031 575 452983, W. Siemes
<wouter.siemes@tip.nl>

Komplette Heizung für CS 1 (Regler in der Mittelkonsole mit Zügen, Kühlrippen und Regler mit Gehäuse unter dem Amaturenbrett). Stefan Kohl
<spider124@planet-interkom.de>

Weber-Doppelvergaser, für Spider 2000 mit Ansaugbrücke, Stoßstangen-Hörner von Abarth vorn-hinten, alles in einem guten Zustand.
Tel.: 0203/01725263247, Bender

Dreiecksfensterrahmen, Kaltstartventil und Kofferraumschloß für CS2
Dirk <d.maintz@gmx.de>

US-Turbo-Spider Ersatzteil „Wastegate Actuator“ (Überdruckventil) für den US-Turbo-Spider mit Lader von Legend Industries.
Tel.: 08531-134477 Thomas Anzinger
<Thomas.Anzinger@t-online.de>

Alufelgen (am liebsten CD 30) in guten Zustand fuer meinen CS1.
Tel.: 0179/4976411 Marco Micelli
<micelli@iname.com>

Persenning für Spider DS, Bauj.85 schwarz Tel.: 06078/72706
Stefan Schreck
<dagmar.stefan@eplus-online.de>

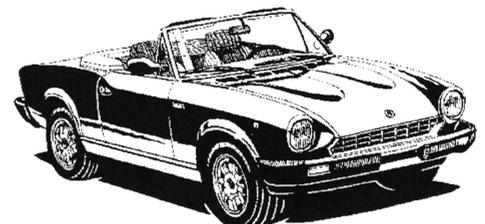
300° Nockenwellen wenn möglich mit 10,2 mm Hub, einstellbaren Nockenwellenrädern und 44 idf Vergaser event. mit Ansaugbrücke. für 124 Spider.
Tel.: 09872/5110, Mike Schulz
<mschulz@jas-smt.com>

Stoßstangen BS vorne, Chrom gut, für einen BS. Tel. 0172-2356061. Ralf Tenge
<Ralf_Tenge@Informatik-Kooperation.de>

Vorderachsträger sowie Dreieckslenker, für einen CS2. Teile können auch gerne stark mitgenommen / defekt sein. Nur verzogen sollten sie nicht sein.
Axel, Tel.: 0173/3479570
<franke.axel@web.de>

Persenninghaken DS, ab 82, rund mit Loch, H+N Teilenr. 1446099822, die 2 Schrauben dazu Nr.3011671280 und die Plastikunterlage. Holtmann will fuer die Neuteile DM 30.- max. DM12.- joedixx
<power24@t-online.de>

US/CS2 Stoßstangen, gut erhalten hinten+vorne, mit oder ohne Kunststoffanbauteile Tel.: 07731/955146 abends STEFAN GRATHWOHL
<mail@stefan-grathwohl.de>





Vorstand

Funktion	Name / Adresse	Aufgabe	Telefon E-Mail
1. Vorsitzender	Christian Schlamp (CS) Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	Ansprechpartner für Mitglieder und Interessenten, technische Beratung AS/CS/CS1	040/60951558 CristianSchlamp@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Michael Möller (MM) Tinsdaler Kirchenweg 285 a 22559 Hamburg	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	040/810421 MichaelMoeller@fiat spider.de
Kassenwart	F.-Oliver Grahmann (FOG) Steenrott 15 24214 Gettorf	Finanzen/Kasse, Ansprechpartner für Regionalleiter, Redaktionsmitglied (Ressort: Regionales)	04346/5155 OliverGrahmann@fiat spider.de
Beisitzer	Guido Brüning (GB) Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	Ansprechpartner für TÜV-Fragen und Technische Beratung allg.	02252/81812 GuidoBruening@fiat spider.de
Beisitzer	Tilman Döring (TDO) Krähenweg 35 22459 Hamburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	040/5552190 TilmanDoering@fiat spider.de
Beisitzer	Sönke Suhr (SU) Neue Sülze 2a 21335 Lüneburg	Verlage und Sponsoren, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	04131/269827 SoenkeSuhr@fiat spider.de
Beisitzer	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	04532/261319 RalfdeVree@fiat spider.de

Regionalleiter

Gebiet Region	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Schleswig-Holstein Region 1	F.-Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 Gettorf	04346/5155 OliverGrahmann@fiat spider.de
Hamburg Region 2	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/6032290 CristianSchlamp@fiat spider.de
Berlin Region 3	Uwe Boddenberg	Tannenbergallee 30 14055 Berlin	030/30099229 Uwe.Boddenberg@bpa.bund.de
Friesland Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421/3648514 meik@huettinger.com
Bielefeld Region 5	Marco Kollmeier	Turnerstr. 49 33602 Bielefeld	0521/1367127 MKollmeier@schueco.de
Kassel Region 6			
Köln Region 7	Guido Brüning	Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	02252/81812 Guido.Bruening@t-online.de
Frankfurt Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886 mainzel.anjo@t-online.de
Schwarzwald Region 9	Armin Albus	Nordstr. 3/2 74232 Abstatt	07062/65059
München Region 10	Christoph Spanner	Sachsenkam 18 81369 München	089/7696699
Würzburg Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	09321/921629



Fiat 124 Spider Club e.v.