

SPIDER

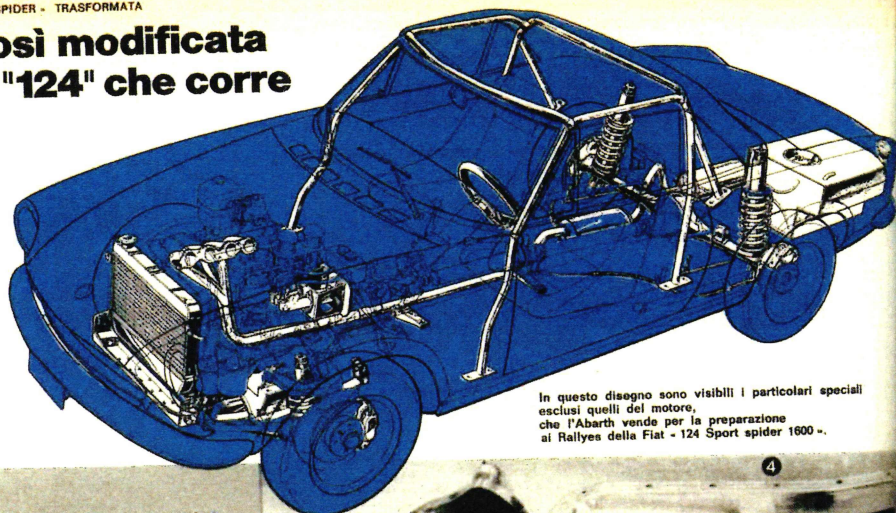
MAGAZIN



*Augen auf beim Spiderkauf
Mit dem Spider auf Weinlesefahrt
Original oder nicht
Ein ganz besonderer Winterschlaf*

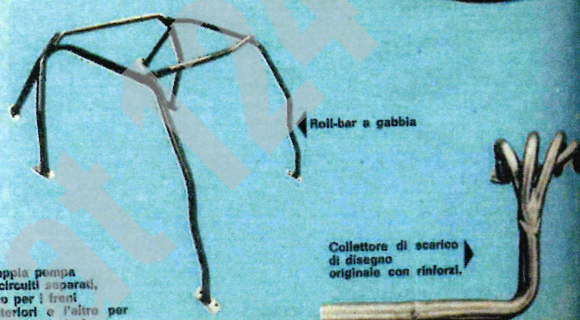
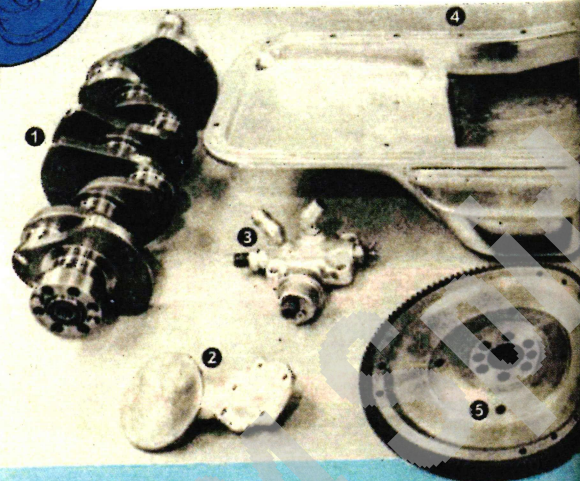


Così modificata la "124" che corre

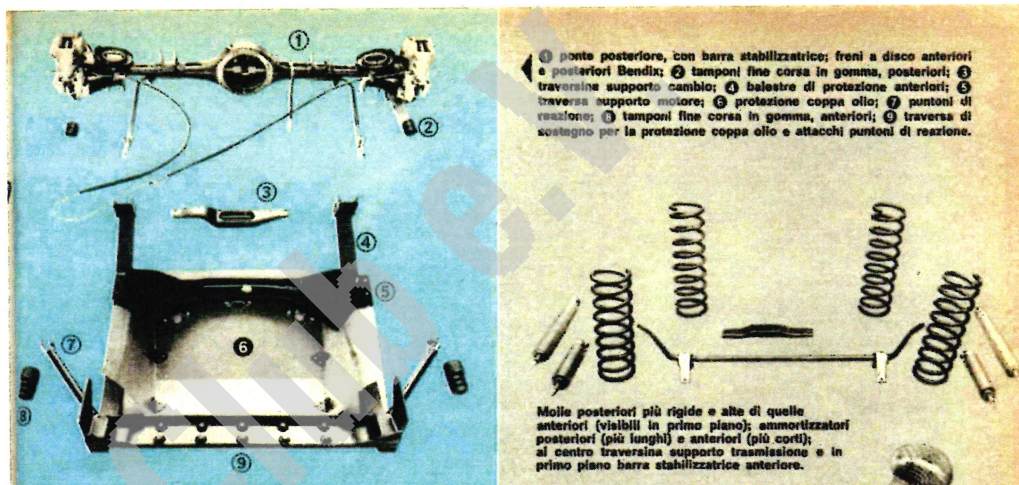


In questo disegno sono visibili i particolari speciali esclusi quelli del motore, che l'Abarth vende per la preparazione al Rallye della Fiat « 124 Sport spider 1600 ».

- 1 all'albero motore vengono aggiunte due spine nella parte attacco al volano, per migliorare il trascinamento; questa lavorazione e l'albero motore non sono in vendita;
- 2 pescante per pompa olio con rete;
- 3 flangia uscita ed entrata olio motore con attacchi per manometro e termometro;
- 4 coppa olio meno profonda ma più larga, per contenere lo stesso quantitativo di lubrificante;
- 5 volano motore alleggerito e con due fori in più per l'innesto alle due spine applicate sull'albero motore;
- 6 alberi a camme di scarico (con ingranaggio) e d'aspirazione con pulegge alleggerite (forate) e fori centrali in più per una migliore messa in fase;
- 7 valvole di aspirazione e scarico di diverso diametro in Nimonic;
- 8 bielle alleggerite, lavorate e lucidate;
- 9 pistoni con segmenti speciali;
- 10 testata con condotti aspirazione e scarico lucidati, collettore aspirazione, due carburatori Weber 44 IDF e tromboncini di aspirazione.

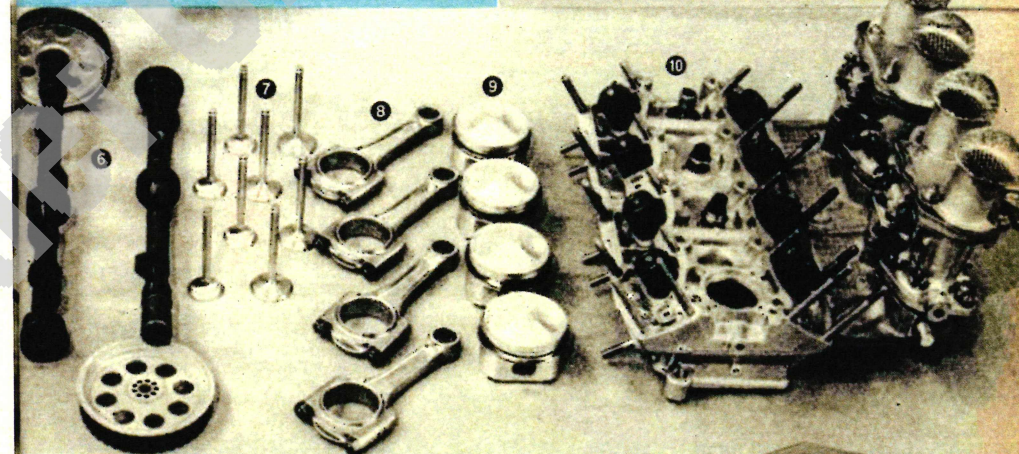


Collettore di scarico di disegno originale con rinforzi.



1 ponte posteriore, con barra stabilizzatrice; freni a disco anteriori e posteriori Bendix; 2 tamponi fine corsa in gomma, posteriori; 3 traversina supporto cambio; 4 balestre di protezione anteriori; 5 traversa supporto motore; 6 protezione coppa olio; 7 puntoni di reazione; 8 tamponi fine corsa in gomma, anteriori; 9 traversa di sostegno per la protezione coppa olio e attacchi puntoni di reazione.

Molle posteriori più rigide e alte di quelle anteriori (visibili in primo piano); ammortizzatori posteriori (più lunghi) e anteriori (più corti); al centro traversina supporto trasmissione e in primo piano barra stabilizzatrice anteriore.



Impianto di scarico originale Abarth.

Serbatoio carburante di maggiore capacità.

L'Abarth vende i singoli pezzi per potenziare il motore della Fiat « 124 Sport spider 1600 », applicando le modifiche qui descritte, che sono valide anche per i motori che la Fiat monta sui modelli « 124 Sport coupé 1600 » e « 125 Special » berlina. La dotazione completa costa circa 300-350.000 lire.

Radiatore unico per il raffreddamento dell'acqua e del lubrificante.

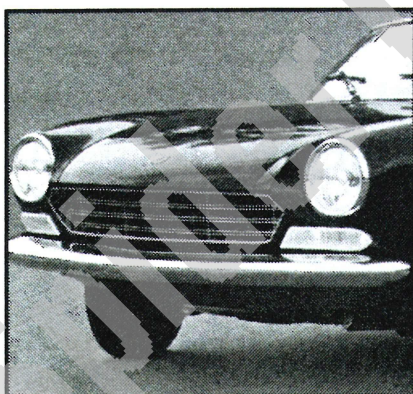
Inhaltsverzeichnis



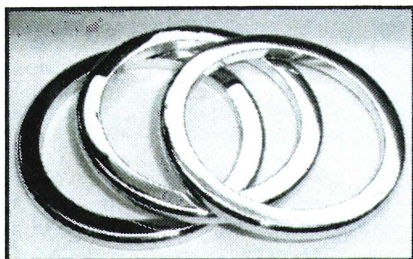
Editorial	4
Technik	
Nochmal der Motorträger	5
Technikforum	7
Reportage	
Weinlesefahrt im Elsas	10
Umfeld	
Verdammt lang her	14
Alles original?	18
.... und selbst	21
Eine Liebeserklärung	23
Vorstand	
Der Süden ruft	24
Hauptversammlung	25
Internetumfragen	26
Rubriken	
Mitgliederbewegung	26
kurz & bündig	27
Neues vom Deuvet	27
Termine	30
Teilemarkt	31
Adressen	34



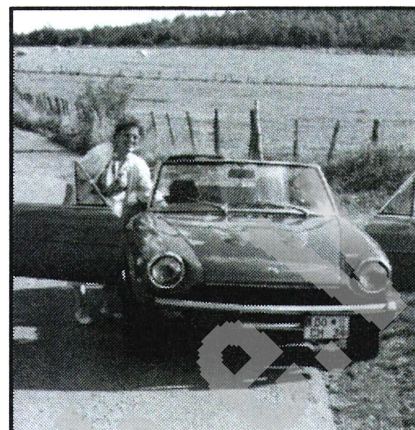
10 Weinlesefahrt: An der 70 km langen Fahrt entlang der elsässischen Weinstraße nahmen Renate Rossard und Günter Ackermann teil.



14 Vergangene Zeit: Ein AS wurde Ende der 70iger von einem Schrottplatz gerettet. Stefan Jürgen Wolf erinnert sich.



18 Originalität: Darf ein Spider umgebaut werden? Dazu äußerten sich einige kritische Leser im Internet.



23 Eine Liebeserklärung: Ein Gedicht von Petra Buginski beschreibt die Dreiecksbeziehung Frau, Mann und Spider

Redaktionsanschrift

Tilmann Döring
Krähenweg 35
22459 Hamburg
e-mail: TDO@fiatsspider.de
Tel: 040/555 21 90

Redaktionsschluß:

20.05.2002

Themenvorschläge

Spider-Urlaubsgeschichten
Wahre Spidergeschichten
Titelfotos
Technikberichte

Titelfoto, Letzte Seite

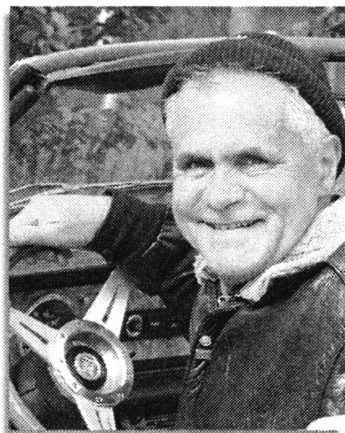
Der DS von Andreas Fohs überwinterte im Showroom eines Teppichimporteur. Mehr dazu auf Seite 29

Rückseite

Wozu Scheibenwischer? Einen besonderen DS besitzt Clubmitglied Stefan Bayer. 600 km auf dem Tacho zeugen von viel Ruhe im Spiderleben



Und los



Mit dem Frühjahr kommt auch endlich wieder die Spider-Saison. Einige von euch sammeln nun endlich das Werkzeug ein, andere müssen vielleicht noch Werkstattrechnungen überweisen und die Vergesslichen beginnen jetzt mit der Schlüsselsuche. Schließlich

ist bald der große Tag da. Mit leichtem Herzklopfen wird der Zündschlüssel unter dem Armaturenbrett in das Schloss gesteckt, gedreht und Ein gut gewarteter Spidermotor hat nur darauf gewartet, denn er wird sofort anspringen und sich mit gleichmäßiger Leerlaufdrehzahl aus dem Winterschlaf zurückmelden. Es kann losgehen. Die erste größere Ausfahrt ist hoffentlich für viele das Frühjahrestreffen im Sauerland am Sörpensee, zu dem Rudi, Petra, Ulrike, Stephan und Verena am 19. April eingeladen haben. Wir Nordlichter haben vorher noch ein Treffen im Auto Center Südstadt. Bei kollektivem

Putzen, Schrauben und Klönen wird so im Norden die Spider-Saison eingeläutet. Für Liane und mich fängt die Saison schon Ostern an. Wie jedes Jahr treffen wir uns mit Freunden über die Feiertage um die Cabrio-Saison mit einer gemischten Ausfahrt zu eröffnen. Diesmal geht es mit Saab 900 Cabrio, Alfa Spider und unserem Spider ins Weserbergland. Natürlich wie jedes Jahr mit Zelten, Bodenfrost und jeder Menge Spaß.

So, jetzt suche ich wohl besser mal meine Schlüssel....

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

Druck: Druckerei Papenfuss
Osdorfer Landstraße 162
22549 Hamburg

Anzeigenleitung: Tilmann Döring

Mitglieder der Redaktion:

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

Internetadresse:

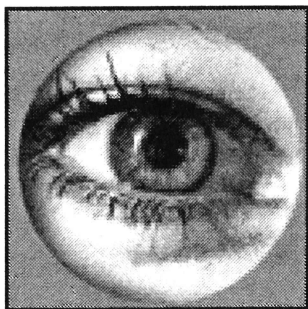
<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

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



Der Motorträger

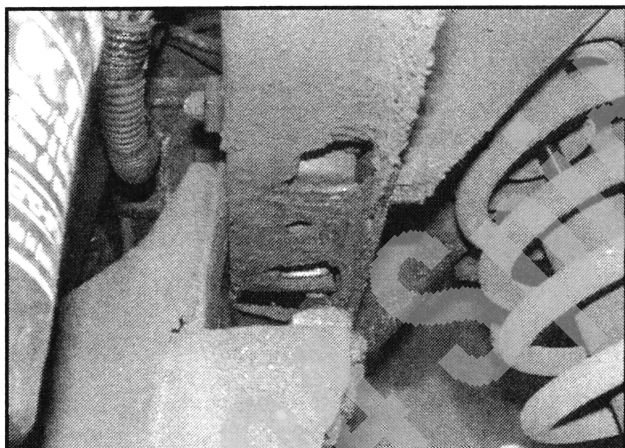


Augen auf beim Spiderkauf

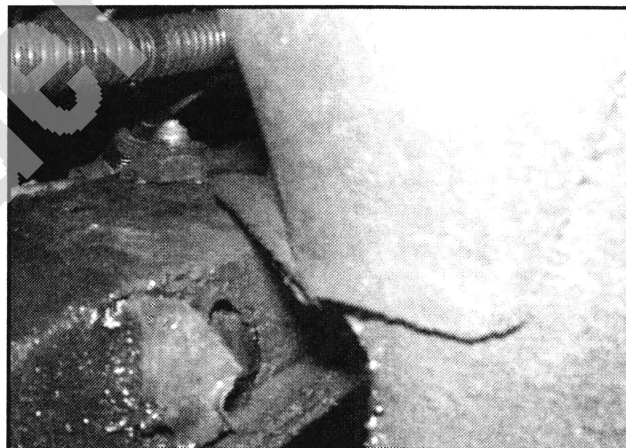
Hier ein paar abschreckende Bilder von einem 124er Spider-Schnäppchen von einem „Spider-Newbi“ aus unserer Kölner Stammtisch-Runde. Ich habe dieses Fahrzeug das erste

Mal im Spätsommer auf einem Stammtischtreffen in Kommern gesehen. Der neue Besitzer erzählte mir dort stolz, dass er diesen tollen US-Spider CS1 für „nur“ 9500,- DM mit frischem

„TÜV“ erstanden habe. Mein erster Eindruck von diesem Auto war niederschmetternd, alles angegammelt, vermurkst, stümperhaft zusammengeschaubt, vergammelte Innen-



So darf der Motorträger...



... auf keinen Fall aussehen

Bitte teilt uns Adreß-, Bankverbindungs- oder sonstige Datenänderungen mit. Einfach ausgefüllt in einen Fensterumschlag stecken und abschicken.



Name, Vorname des Mitglieds

☐ **Neue Adresse**

FIAT 124 Spider Club e. V.
c/o Christian Schlamp
Wulfsdorfer Weg 46

22359 Hamburg

Strasse, Haus-Nr.

PLZ / Ort

Tel. / E-Mail



ausstattung, umgestrickter, verölter, 132er i.e Motor usw.! Um den neuen Besitzer nicht vor den Kopf zu stoßen, habe ich aber keinen Kommentar zu dem Auto abgegeben. Vor drei Wochen rief der „Newbi“ bei Mani und Detlef an: Der Spider mache Probleme beim Schalten, er würde mal schnell vorbeikommen, es könne sich ja nur um eine Kleinigkeit handeln. Der Fehler war auch tatsächlich schnell gefunden. Durch eine verpfuschte Reparatur an den Motorraumlängsholmen und

am Motorquerträger selbst war die Vorderachse kurz vorm „Rausfallen“!!! Dadurch hatten sich der Motor und das Getriebe schon soweit verdreht, dass man natürlich nicht mehr schalten konnte.

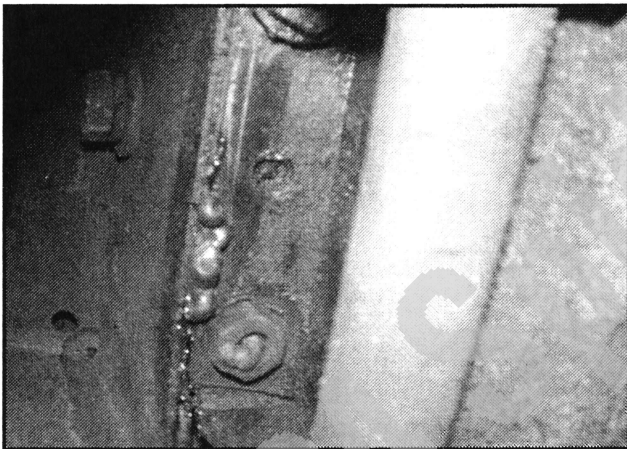
Nicht auszudenken, wenn sich die Vorderachse beim Fahren komplett verabschiedet hätte.

Wie dieses Fahrzeug an die zwei Jahre „TÜV“ (ohne erkennbare Mängel vom TÜV Rheinland) gekommen ist, ist mir ein Rätsel!

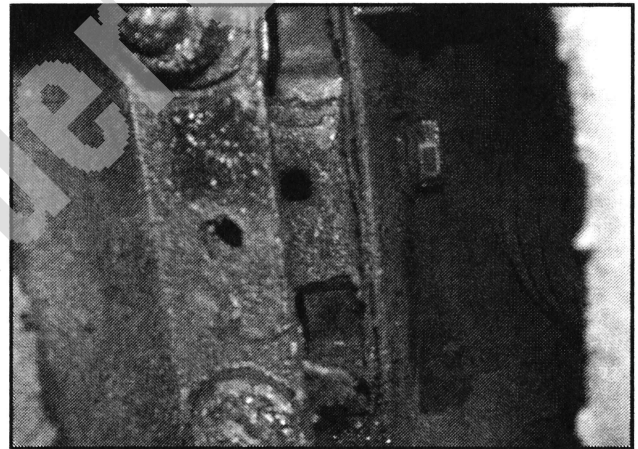
Ich frage mich nur: Warum wenden sich Spider-Neulinge nicht vorher an unseren Club und machen sich über die Schwachpunkte an diesen Fahrzeugen sachkundig? Dann würden solche Rein- bzw. „Rausfälle“ garantiert nicht passieren!

Der „Spider-Newbi“ versucht momentan rechtlich gegen den Vorbesitzer vorzugehen und den Kaufvertrag wegen „arglistiger Täuschung“ rückgängig zu machen. Ich bin mal gespannt, wie diese Sache ausgeht.

mfg, Guido



Daher Finger weg von...



... so "reparierten" Spidern

☐ Neue Bankverbindung

Institut

PLZ

Konto-Nr.

☐ Änderung der Fahrzeugdaten

Typ, Baujahr

Fahrgestellnummer

Kfz-Kennzeichen

Ort, Datum

Unterschrift



Technikforum

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

Frage von Arnd Dünzinger: Restauriere einen BS 1 Bj.70, ich habe gerade einen **neuen Cho-kezug eingebaut** (der alte war in den linken Kotflügel hineingestopft!!!) wo schließe ich ihn am Vergaser an? Und dann noch zum **Wischermotor**, er läuft sehr langsam wie in Zeitlupe, woran liegt das? er hat eine 4-er Steckverbindung.

Antwort von Onkel C: Meistens liegt es am Relais, welches vergammelt und verrostet ist. Dieses ist aber mechanisch geregelt und kann zerlegt und gesäubert werden. Vorsicht, darin sind kleine Federn und Kugeln, die beim Demontieren rausfallen können. Bei mir hat das Wunder gewirkt!

Antwort von Andi: Zum Wischermotor: Der ging bei mir auch nur sehr langsam und das bei nasser Scheibe. Als ich jedoch wg. 'Totallichtausfall' den Lenkstockschalter erneuerte, ging plötzlich der Wischer samt Intervallschaltung ganz 'normal'.

Antwort von Stefan Ahlgrimm: Bei mir gingen die Scheibenwischer auch wie in Zeitlupe, im Takt dazu haben sogar die Scheinwerfer geflak-

kert. Des Rätsels Lösung war rein mechanischer Natur: Die Wischerwellen waren mangels Fett verrostet und dadurch total schwergängig. Bevor der Wischermotor eines Tages blockiert wird und Kabel brennen, am besten mal das Windleitblech abschrauben und den Wischermotor aushängen, Mechanik dann auf Leichtgängigkeit prüfen. Wenn schwergängig: Wellen ausbauen, reinigen, fetten, zusammenbauen.

Frage von Carsten Schmid: Die **Kohlen meines Wischermotors** (vom 1984er DS) sind bis zum Anschlag verbraucht. bekomme ich Neue? Was muss ich beim Zusammenbau beachten?

Wo liegt der Unterschied bei den Wischermotoren? da gibt es Dreikabel- und Vierkabel-Anschlüsse?

Gibt es Austauschmotoren von Bosch oder passen die Motoren von anderen Fahrzeugen z.B. Alfa oder Lancia.

Antwort von Markus: Schau Dich mal auf dem Schrottplatz um! Du wirst Dich wundern, an wie vielen (italienischen) Wagen dieser oder ein sehr ähnlicher Wischermotor verbaut wurde! Nachdem ich meinen mit

Schrottteilen repariert hatte, funktionierte sogar die Intervallschaltung wieder. Ist eigentlich relativ einfach, wenn du berücksichtigst, dass beim Wischer nicht Plus, sondern die Masse geschaltet wird!

Antwort von Carsten Schmid: www.neumann-kohlebuersten.de da gibt es die Kohlebürsten in allen Variationen. P.S. was in dieser Sache Bosch-Dienste, die Marelli-Werksvertretungen und auch Fiat an Ersatzteilservice geboten haben - Katastrophe !!!

Frage von Tom: Habe heute an meinem 2000 Kompression gemessen (läuft etwas unrund, „hustet“ durch den Auspuff). **1. Zyl.- 9 bar, 2. Zyl. - 8 bar !!! 3. u. 4 Zyl. - 10 bar** ist das noch ok? kann das „husten“ woanders herkommen? oder ist das gar normal?

Antwort von Pletti: Es kommt nur bedingt auf die Höhe der Kompr. an, auch die Gleichmäßigkeit ist maßgebend. Hast Du beim Messen Vollgas gegeben? Hast du vorher das Ventilspiel gemessen und eingestellt? Beeinflusst Kompr.-diagramm und Motorlauf.



Antwort von Chris: Mein Kleiner ist gerade beim Onkel Doktor ;-). Der Doc meinte auch, dass es auf die Gleichmäßigkeit ankommt. Nach Reinigung und Einbau von neuen Kerzen sowie neuem Öl sind die Werte alle auf gleicher Höhe (ich meine es waren 8-9 bar). Der Doc meinte es läge am Alter - könnte man mit der richtigen Menge Öl regeln - nur nicht zu viel

Frage von Covelli: Meine **Heizung im Spider** CSO ist nach Minuten auf Höchstleistung. kann Sie aber nicht regulieren oder ausschalten.

Antwort von Werner: Schau einmal unter dem Armaturenbrett hinter der Mittelkonsole nach, ob sich die Klappe des Heizungskasten beim Regulieren der Heizung bewegt bzw. ob die Klappe schließt. Wenn nicht, ist die Befestigung des Zuges im Heizungskasten abgerostet. Du musst dann den Kasten ausbauen und dir eine neue Befestigung für den Zug anbringen.

Antwort von Jürgen S: Falls die Züge alle in Ordnung sind, ist mit Sicherheit das Heizungsventil am Wärmetauscher defekt.

Frage von Torsten: Habe ein kleines Problem mit austretender Kühlflüssigkeit! Der Motorblock

zeigt an der Einlassseite **Spuren von Kühlflüssigkeit** (nicht viel, auf dem Boden sieht man nichts!). Als das Fahrzeug letzten Winter gestanden hat trat es auch auf, war aber im Sommer o.k! Wie kann das sein!? Kann es etwas mit Temperaturen zu tun haben!

Antwort von Dirk Klüver: Kann es sein, dass du eine Weber Doppelvergaseranlage aufgebaut hast? Auf jeden Fall glaube ich, dass es sich um Wasserverlust aus den Befestigungsbolzen des Ansaugkrümmers handelt. Die Bohrungen gehen durch bis in den Kühlkreislauf. Also schau mal nach. Wenn ich recht haben sollte, dann musst du die Bolzen/Schrauben entfernen und mit Dichtmittel wieder einsetzen.

Frage von Onkel C: ...Suche **vernünftigen Kleber**, der a) klebt, und auch noch unter gewisser Spannung, im Sommer, und der b) mir die Scheibe nicht zerstört. Das Problem habe ich auch beim Coupe, der hinteren Fenster! bin für jeden Tipp dankbar. Bis jetzt hat alles von 12 bis Mittag gehalten, oder aber die Scheiben zertört!!

Antwort von Klaus Kopp: Habe auch erst die verschiedensten Kleber versucht, sogar den Spezialkleber von H&N. Hat

alles nicht gehalten. Seit einem Besuch beim Autoglas-Händler (Kosten 10€) hält der Verschluss seit letztem Frühjahr.

Antwort von Markus: Bei mir hat absolut nix länger als eine Woche gehalten. Auch das Carglass-Zeugs fiel irgendwann wieder ab (bevorzugt bei viel Sonne - also entweder durch Wärme oder UV). Ich war schon drauf und dran, zum Glaser zu fahren und ein Loch bohren zu lassen, um das Sch....teil festzuschrauben, da sah ich einen Arbeitskollegen mit ARALDITE rumpanschen. Das hält jetzt! Harz: ARALDITE AV 138 M Härter: ARALDITE HV 998

Antwort von Ralf: Ich bekam den goldenen Tipp von unserem Schrauber Jürgen Loch: Ihr solltet sicherlich Spezialkleber verwenden (z.B. Glas-Metall-Kleber von Loctite), viel wichtiger ist aber die Stelle, an der der Kleber auf die Scheibe aufgetragen wird, von der anderen Seite zu schwärzen. Die Sonneneinstrahlung mit entsprechender Wärmeentwicklung sorgt nämlich für eine Zersetzung, molekulare Veränderung etc.. des Klebstoffes (sollen uns die Chemiker erklären *g*)

Antwort von Matze: Stabilit-express von Henkel. Gibt es in jedem Baumarkt. Hält bei mir



seit 2 Jahren ohne Probleme. Von innen ist er aber blass-gelb. Also wenig nehmen, damit es nicht beim Andrücken zu sehr rausquillt.

Antwort von Nils: Hab ich bei Arnold in Lauenau kleben lassen, die haben vom (Auto-?) Glaser einen Kleber, der unter einer UV-Lampe (ähnlich wie beim Zahnarzt) aushärtet. Seitdem hab' ich keine Probleme mehr damit gehabt. Denke, dass jeder halbwegs gute Glaser Dir helfen kann.

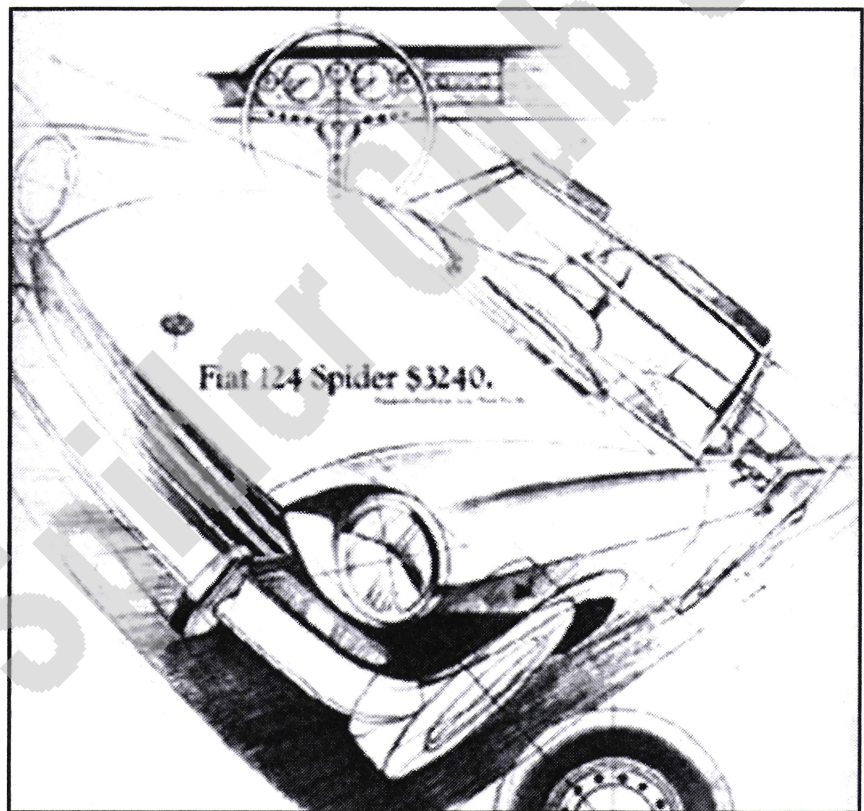
Frage von Werner Wellner: Ich habe dieses Wochenende das Getriebe meines CS2 auseinander genommen. Nachdem ich in den Katalogen die notwendigen Ersatzteile herausgesucht habe, sind mir die doch sehr großen Preisunterschiede zwischen Marken- bzw. **Erstausstatterqualität und Reproqualität** aufgefallen. Sind die Qualitätsunterschiede wirklich so gravierend, dass die Preisunterschiede gerechtfertigt sind? Wer hat Erfahrung? Welcher Lieferant ist der Zuverlässigste?

Antwort von Schröder: Was die Lager betrifft, ist meines Erachtens der Bezug über den Kugellagerfachhandel der günstigste und beste. Einige der Getriebelager sind zwar keine Normteile aber über ihre meist

6-stellige Zeichnungsnummer, welche sich auf dem Lager befindet, meist eindeutig zu identifizieren. So kann man für kleines Geld Lager von SKF, INA, usw. bekommen, welche in Ihrer Qualität den ursprünglich verwendeten meist überlegen sind aber mindestens gleich-

beziehen kannst.

Frage von Thomas: Habe mir diese Woche meinen 2ten CSO gekauft und habe Belege das **die Bremsen und Scheiben neu** sind. Diese quietschen aber fürchterlich (nur die rechte Seite) und rechtshinten klackert irgendwas, wenn man auf die



Werbung und Preis von 1969

wertig. Ich habe ein AS-Getriebe auf diese Weise überholt.

Antwort von Michael

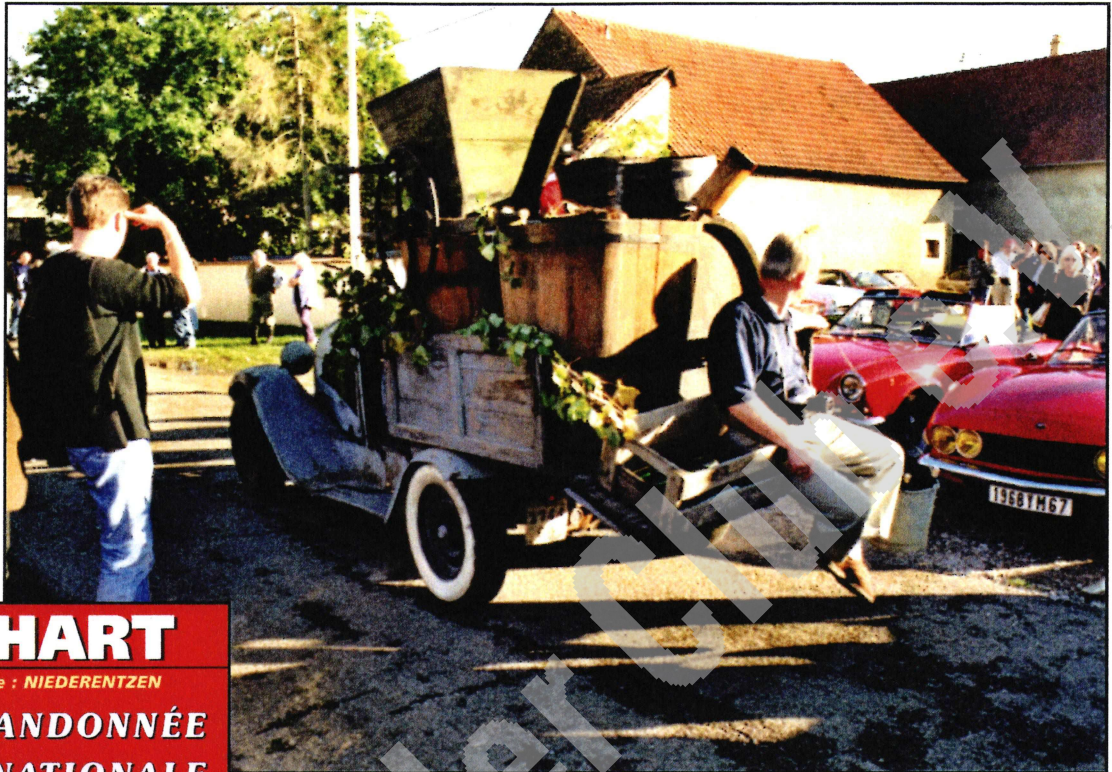
Bartsch: Ich würde Dir auch von polnischen oder chinesischen Lagern abraten, ich habe mein Getriebe bei Axel Augustin in Flensburg mit SKF-Teilen überholen lassen, da kriegst Du auch das Material, was Du nicht von Kugellagerherstellern direkt

Bremse tritt. Beim Anfahren schleifen sie auch noch ein wenig. Was kann das sein?

Antwort von Jens: Ursache für Bremsenquietschen ist meist ein Schwingen des Bremsbelags im Bremssattel. Um dies zu vermeiden nehme ich immer Kupferpaste, welche dünn auf die Rückseite des Belags aufgebracht wird.



Weinlesefahrt



Ein Weinlese-Oldtimer führt die Teilnehmer zur Gemeindehalle in Rustenhart

Die schönen Italiener

von Renate Rossard und Günther Ackermann

meter langen Weinlesefahrt, die durch den südlichen Teil der elsässischen Weinstraße führte.

An fröhlich uns zuwinkenden Weinerntegruppen vorbei ging die Route über Ensishheim, Ungersheim, Bergholtz nach Soultzmatt, wo der höchstgelegene 420m hohe Weinberg des Elsaß liegt. An Ruinen

stolzer mittelalterlichen Burgen, pittoresken Weindörfern und jeder Menge Weinhängen vorbei, erreichten die Oldtimer Gueberschwihr mit seinem romanischen Turm. Unser Fiat 124 AS-Spider kletterte bravourös die zum Teil steilen Anstiege der Weinstraße hoch. Von hier konnten wir Richtung Hattstatt einen traumhaften Blick über die Weinberge

RUSTENHART

* à 5 km de l'ancien site : NIEDERENTZEN

DIMANCHE
7
OCTOBRE
2001

**21^e RANDONNÉE
INTERNATIONALE
DES VENDANGES**



A partir de **13h00**: **EXPOSITION DES VEHICULES**

15h00: " **RETRO SHOW** "
présentation des équipages en tenue d'Époque

16h00: Thème de l'année: " **LES BELLES ITALIENNES** "
(Alfa Romeo - Ferrari - Fiat - Lancia - etc...)

ENTRÉE : 20 F à partir de 14 ans

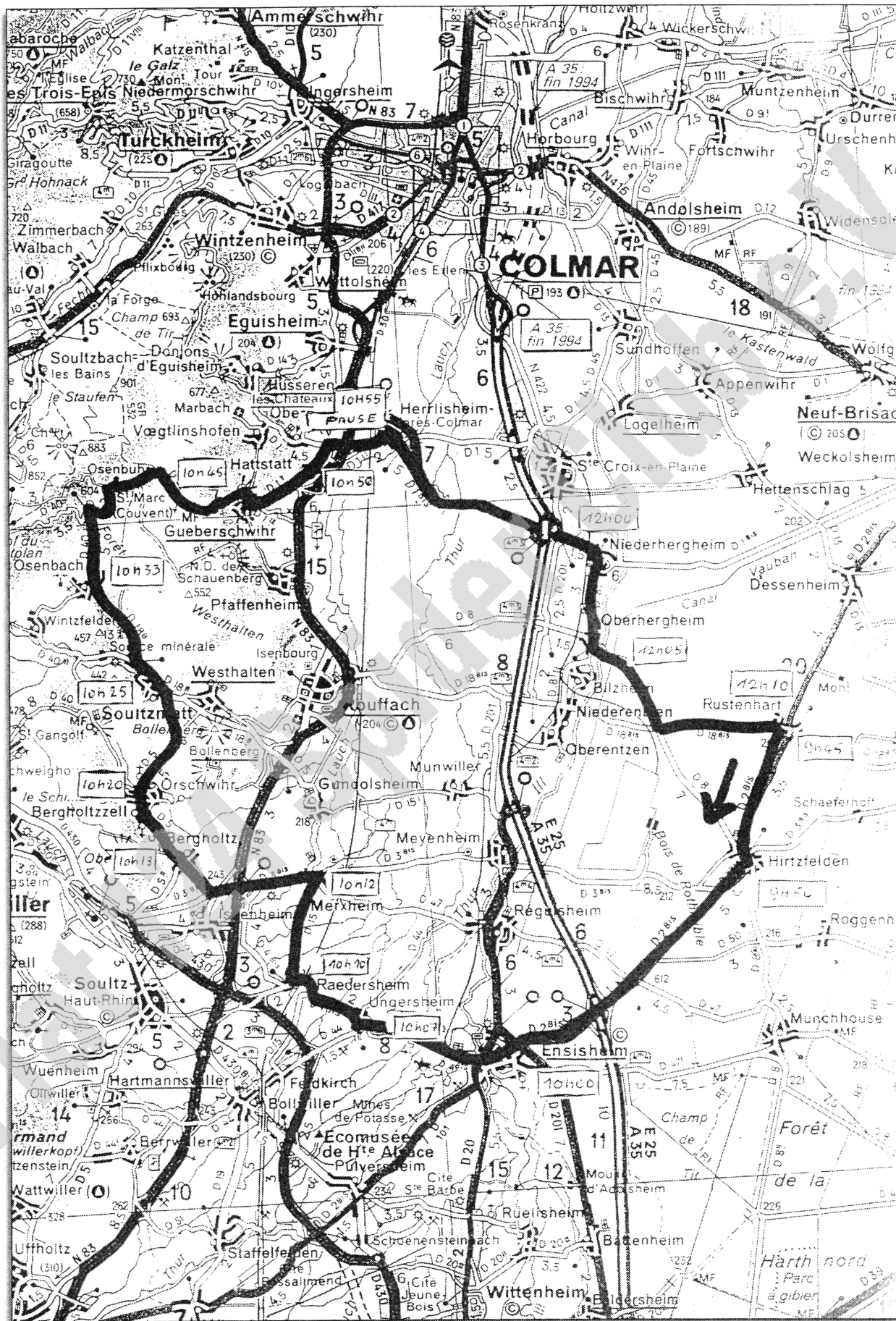
A partir de **17h00**: Salle des Fêtes (**ENTRÉE GRATUITE**)
RESTAURATION - VIN NOUVEAU

Organisé par



**CLUB DE VÉHICULES
ANCIENS
D'ALSACE - MULHOUSE**
B.P. 1106 - 68053 MULHOUSE CEDEX

Unter diesem Motto fand am 7.10.01 die 21. internationale Weinlesefahrt des Oldtimer Clubs D'Alsace-Mulhouse statt. Über 230 Oldtimer aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Belgien trafen sich in Rustenhart und starteten zur 70 Kilo-



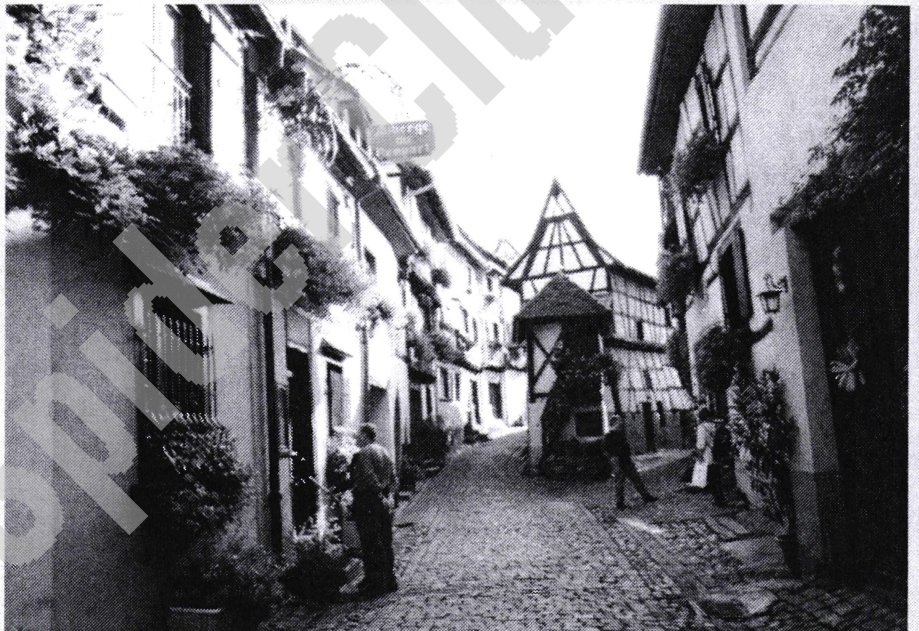


genießen, die im sonnengelben, warmen Licht des Herbstes einen faszinierenden Charme ausstrahlten. In Eguisheim, einem der schönsten Weinorte des Elsaß, begeisterten uns die blumengeschmückten Gassen, die Jahrhunderte alten Fachwerkhäuser, die barocken Wirtshaus-schilder und alten Renaissancebrunnen. Die gemütlichen Weinstuben und Weinkeller in denen gefeiert wurde ließen Herbstferienstimmung aufkommen. In Herlisheim war dann Aperitifpause mit einer Weinprobe beim Winzer Jacques Bauer. Köstlich mundeten Riesling, Sylvaner, Pinot Noir und Muskatwein. Froh gelaunt und bester Stimmung ging die Weinlesefahrt zurück nach Rustenhart, wo die Teilnehmer das Mittagessen erwartete.

Am Nachmittag erwarteten tausende Zuschauer die Präsentation der Retro Show. Jedes Oldtimerfahrzeug mit Besatzung wurde dem begeisterten Publikum vorgestellt. Das Thema dieses Jahres war „LES BELLES ITALIENNES DIE SCHÖNEN ITALIENER“! Zwischen der Fiat-Rarität Balilla-Roadster Bj. 1935 und einem Fiat Dino-Spider Bj. 1968 glänzte unser 124 AS-Spider Bj. 1969. Auch die schönen Rücken der Fiat-Schönheiten konnten das Publikum entzücken. Mehrere Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Lancia, Topolinos und eine



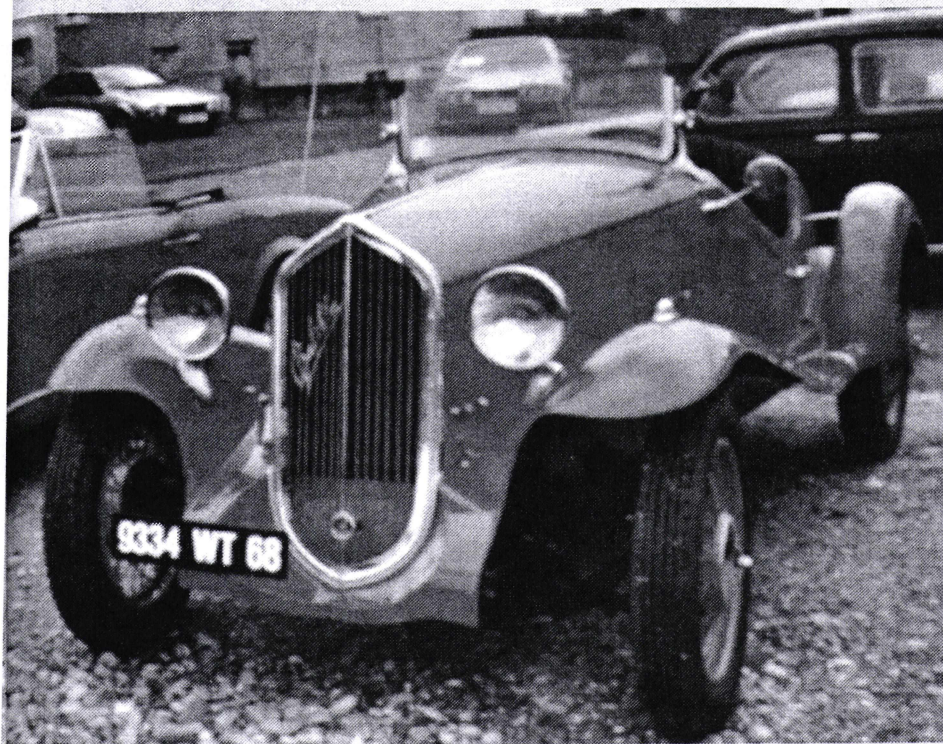
Fiat Schönheiten: Balilla-Rodster Bj. 35, 124-Spider Bj. 69 und Dino-Spider Bj. 68



Malerische Gasse in Eguisheim



Die 12 Mitglieder des Fiat 500 Club wurden mir einem Sonderpokal ausgezeichnet



Fiat 500 Armada und Topolinos waren vertreten. Das älteste Fahrzeug war ein Lancia Artina Bj. 1931. Ein Weinlese-Oldtimer führte dann die Teilnehmer zur Gemeindehalle von Rustenhart, wo der neue Wein mit Nüssen und einem kräftigen Winzervesper serviert wurde. Mit einem Sonderpokal wurden die 12 Mitglieder des Fiat 500 Clubs ausgezeichnet. Es war eine tolle Veranstaltung mit einer wunderschönen Ausfahrt.



Weinstraße bei Gueberschwihr

Besonders im Herbst ist die 170 Kilometer lange elsässische Weinstraße, welche im Norden in Marlenheim beginnt und im Süden bei Thann endete, ein besonderer Genuss. Man kann überall den besonders guten Wein probieren, sich mit den Winzern unterhalten, die male-rischen, mittelalterlichen Weindörfer und -städte wie Straßburg und Colmar besuchen und sich nach jeder Etappe von einem der zahlreichen, kulinarischen Kochgenies verwöhnen lassen, denn das Elsaß ist eine der besten Feinschmeckerregionen Frankreichs. Eine besondere Freude ist es dann, eine der schönsten Weinstraßen Europas mit dem Fiat 124-Spider zu befahren!

Herzliche Grüße von den Südlichern

R. Rossard +
Günther Hahn





Verdammt lang her...

von Stefan Jürgen Wolf

Vergangene Zeiten. Ein AS wurde Ende der 70iger von einem Schrottplatz gerettet und ging auf große Fahrten. Teil 1

„Ich mach schon mal das Tor auf“, rufe ich Martin zu, der mir kurz zuwinkend mit einem scharfen Rechtsschwenk die kurze Hofeinfahrt hinunter zur Garage verschwindet. Kurze Zeit später vernehme ich das vertraute Knarren der rostigen Federn des Garagentoröffners und noch ein paar Atemzüge später das satte „Klapp“ einer behutsam ins Schloss fallenden, schweren Autotür. Das metallene „Klack-Knack“ des Gasgestänges ist deutlich bis hier herauf in die Einfahrt zu hören, als das Gaspedal zwei mal kurz hintereinander durchgetreten wird. Ein Anlasser orgelt und zwei, drei Umdrehungen später ist der wunderbare Doppelnocker zum Leben erweckt. Anfänglich noch zögerlich und leicht unwillig Gas annehmend, röhrt es bald schon sonor aus den beiden armdicken Endrohren einer Abarthanlage, die eigentlich vom Alfa stammt. Deren Endtopf aber passte in Verbindung mit einem Vorschalldämpfer aus einem Ford Escort RS nebst dazugehörigem Mittelrohr damals ebenso wunderbar unter das Auto und seitdem verrichtet

diese Auspuffanlage Marke Eigenbau auch bereits seit zwei Jahren ausgezeichnet ihren Dienst. Unbemerkt vom TÜV und dem Auge des Gesetzes tut sie dies eben auch mit einem unwiderstehlichen und einzigartigen Sound.

„Morgen, Alter, alles klar soweit?“, fragt mich Martin und stellt dabei den Motor wieder ab. Wir verladen unser Gepäck. Das heißt, eigentlich haben wir vor, unser Gepäck zu verladen. Doch als wir den Kofferraumdeckel öffnen müssen wir einsehen, dass dieses Vorhaben zum Scheitern verurteilt ist. Jedenfalls in dem von uns geplanten Umfang. Also selektieren wir, was wir nicht unbedingt brauchen aus unserem Reisegepäck heraus und verfrachten es ins Haus.

„Immer noch zuviel“, bemerke ich und will gerade das Gurtband lösen, das die schwere Werkzeugkiste gegen Verrutschen sichert, als Martin mir mit dem Finger auf die Schulter tippt. „Das vergiss mal lieber wieder“, sagt er kopfschüttelnd und fügt hinzu: „Die muß mit. Oder haste etwa zuviel Geld. Außerdem, ne andere Werkstatt als meine Garage kriegt der Kleine hier in

seinem restlichen Leben nicht mehr zu sehen. Nur über meine Leiche.“

„OK!“, sage ich achselzuckend und deute auf die Rückbank. „Können wir da nicht noch so ein paar Kleinigkeiten unterbringen?“

Martin öffnet die Fahrertür, steigt ein und beugt sich nach rechts, um die Beifahrertür ebenfalls zu öffnen. Danach richtet er sich im Sitz auf und löst die beiden Haken der Verdeckverriegelung am oberen Chromrahmen der Windschutzscheibe. Mit der rechten Hand greift er nun die Handschlaufe am Verdeck und befördert es mit sanftem Schwung nach hinten. Das beigefarbene Kunststoffdach faltet sich dabei leicht an den vorgesehenen Stellen. Martin steigt wieder aus, und ich gehe zur Beifahrerseite. Dann falten wir gemeinsam das Dach vorsichtig nach hinten zusammen und achten sorgfältig darauf, die kleine Kunststoffscheibe des Verdecks nicht zu knicken. Danach legen wir die schwarze Kunstlederpersenning auf und knöpfen sie rundherum am Wagen fest.

„Ist zwar noch ein bisschen



frisch so früh am Morgen, aber ziehen wir eben solange ne Jacke an. Offen fahren wollten wir ja eh, oder?", sagt Martin und verstaut zwei Campingstühle, die Dackelgarage (gemeinhin auch als Zwei-Mann-Zelt bekannt), den Gaskocher, Luftmatratzen und zwei kleinere Reisetaschen hinter den Sitzen und auf der Rückbank. Weitere zwei kleinere Koffer, einige wenige Plastiktüten mit Schuhen und Kleinkram und eine mittelgroße Pappschachtel mit allerlei Klein-Ersatzteilen für Vergaser, Zündung, Bremsen, Licht etc. fanden neben Warn-dreieck, Verbandskasten und Reservekanister noch im Kofferabteil Platz. Dann schließe ich vorsichtig die Klappe. Wir sehen uns befriedigt an und nicken beinahe gleichzeitig. „Klappe zu, Affe tot!“, rufe ich und biete Martin eine HB an. „Wenn Du willst, können wir gleich los. Oder gehen wir noch schnell Kaffee trinken?“ fragt Martin und dreht sich dabei in Richtung Hauseingang um. Klar gehen wir erst noch Kaffee trinken. Ist schließlich für einige Wochen das letzte Mal, dass wir diesen herrlichen Kaffee bekommen, den Martins „Turbomaschine“ in Rekordzeit fabriziert. Was für eine Kaffeemaschine! Eine Krupps. Zwei Bügel, einer jeweils links und rechts von der zentralen Heizplatte aufsteigend sind oben über Kanne und aufgesetztem Filter zusammengesetzt. Dort

befindet sich ein kleiner, chromfarbener Hebel, der nach Befüllung der Maschine mit Wasser und Kaffeepulver umgelegt, den Brühvorgang in Gang setzt. Kaum zwei (2!) Minuten später ist unter Getöse und Gezi-sche die Glaskanne darunter mit gut acht Tassen herrlichem Kaffee gefüllt, der so heiß ist, dass man ihn unmöglich sofort oder ohne Milch trinken kann. Ich jedenfalls kann das nicht. Für Martin stellt das überhaupt kein Problem dar. So trinkt er auch bereits die dritte Tasse, als ich noch nicht mal mit meiner ersten fertig bin.

„Klick“ – der Gurt rastet im Schloss ein. Martin wendet und im Vorbeifahren verabschieden wir uns winkend von seinen Eltern, die vor dem Haus warten. Endlich sind wir unterwegs. Sechs Wochen Urlaub. Ein Wahnsinn! Den überaus steilen Berg zur Hauptstraße rollen wir vorsichtig über das glatte Kopfsteinpflaster hinunter. Kommt einem hier einer entgegen und man muß bremsen, so kann es ohne Weiteres auch auf trockener Strasse dazu kommen, dass der Wagen ins Rutschen gerät und sich nicht mehr stoppen lässt. Dann gute Nacht, Marie!

Wir sind unten. Wir beachten die Vorfahrtbiegen rechts ab und fahren nun auf der Hauptstraße in Richtung Weidenau auf der Hauptstraße fahren wir nun. An

der ersten Ampel stehen wir bei Rot ganz vorn neben einem roten Golf I GTI. Verächtlich und ein wenig mitleidig mustert der Fahrer im Muskel-Shirt und mit Vokuhila-Frisur unser Gefährt von oben herab, um dann bei Grün eine ordentliche Menge Gummi auf die Straße zu radieren. „Lass den Spinner. Heute nicht.“, sagt Martin. Wir wollen noch weiter kommen, als bis zur ersten Ampel. Südfrankreich soll es sein. Zuerst über die Autobahn bis nach Basel. Dann über Landstraßen durch die Schweiz und über den Gott-hard nach Italien. Danach Lago Maggiore, Lago di Como, Aostatal, Seealpen und Nizza. Alles Weitere ergibt sich dann schon. Genau so soll es sein.

Italien, die Heimat unseres Reisegefährts. Dort, genauer gesagt in Oberitalien, in Turin erblickte er anno 1967 das Licht der automobilen Welt. Seine Eltern waren Gianni Agnelli und Sergio Pininfarina. Bereits bei seiner Geburt hat man gesehen, dass er nur die besten Gene mitbekommen hat. Er war (im Original) einmal von leuchtend gelber Farbe mit schwarzen Kunstledersitzen und bar jeder Art von Kopfstütze oder Sicherheitsgurt. Sein Herz schlug vorn unter einer kurzen, flachen Haube im Takt von vier Zylindern, gesteuert von zwei obenliegenden Nockenwellen und beatmet von einem Del-Orto



Registervergaser. Bei seiner Geburt hatte sein Herz 1425 ccm und die schwangen sich auf zu knapp 90 munteren Pferdchen. Für damalige Verhältnisse waren unglaubliche 8000 Touren und mehr kurzzeitig schadlos möglich. Unglaublich zumindest für Serienmotoren. Nur der Motorradmotor eines Honda S 600 war zu noch atemberaubenden Drehzahlen (jenseits der 10.000er Marke) fähig.

Getauft wurde er auch. Auf den Namen „SPORT SPIDER 124“. Er bekam über die Jahre noch rund 200.000 Brüder und Schwestern hinzu, von denen noch eine ganze Reihe putzmunter zu sein scheinen und zu gelegentlichen Klassentreffen erscheinen. Für mich ist und bleibt der FIAT 124 SPORT SPIDER, vornehmlich in den Ausführungen der frühen Jahre, der klassische Sportwagen schlechthin. Er, und neben ihm nur noch die Alfa Romeo Giulietta SPIDER, sind funktionelle Lustobjekte, alltagstauglich, erschwinglich und von zeitloser Eleganz. Da kommen ihre jeweiligen Nachfolger nicht im mindesten mit.

Unser SPIDER war eines der ersten Modelle mit dem kleinen 1400-er Motor des FIAT 125. So fand ihn Martin Ende der 70-er Jahre in erbarmungslosem Zustand auf einem Siegener Schrottplatz. Er verliebte sich

sofort in den „Kleinen“ und erstand ihn für sage und schreibe 350 (!) Emmchen. Zwei Jahre und unzählige Garagenstunden später gab der TÜV dem SPIDER und dem schlaksigen, jungen Mann im blauen Monteuranzug mit dem „FORD GRAB“ Aufnäher auf der stolzen Brust den einstweiligen Segen. Weitere 2 Jahre später beginnt meine Freundschaft mit Martin und somit auch meine bis heute unbefriedigte, leider nur platonische Liaison mit dem SPIDER. Und obwohl ich bis zum heutigen Tag nie selbst einen eigenen SPIDER besessen habe, bin ich so unendlich viele Kilometer auf Traumstraßen und durch hinreißende Landschaften in ihm gefahren, dass mir dieses Automobil vertrauter ist als alle anderen Automobile, die ich vorher und danach besessen habe. Auch wenn darunter so tolle Wagen waren wie ein NSU TT oder ein ALFA ROMEO GT 1300.

Später, nachdem der 1400-er seinen Geist bei rund 190.000 Kilometern aufgegeben hatte und auch das Originalgetriebe nur noch sehr widerwillig die nötigen Gangwechsel vollzog, erhielt der alte SPIDER eine Herzverpflanzung. Ich war zu dieser Zeit in der Lehre zum Speditions-Kaufmann bei PRACHT in Siegen-Eiserfeld und wie der Zufall es wollte blickte ich aus dem Fenster meines Büros

genau auf einen angrenzenden Schrottplatz. Weil mich nun Schrottplätze seit jeher als unerschöpfliche Fundgrube für so manche Rarität in ihren Bann gezogen hatten, kannte ich nach einigen Tagen bereits sämtliche Wracks, die auf diesem speziellen Platz übereinander getürmt waren. So fiel es mir eben auch sofort auf, als eines Tages im November der Abschleppwagen des Schrotthändlers mit einem Metalliegblauen, verunfallten FIAT 132 auf der Ladefläche unter meinem Fenster vorbei fuhr. Natürlich ging ich in meiner Mittagspause nicht wie üblich zum Essen, sondern lenkte meine Schritte ohne Umwege zu besagtem Schrottplatz. Der junge Mann, den ich antraf, hatte bereits Radio, Batterie und Räder des 132-ers abgebaut und war gerade dabei, ihn mit seinem Kran zu oberst auf einen Stapel anderer Wracks zu hieven. Auf meine Fragen nach dem Zustand von Motor und Getriebe konnte er mir keine Antwort geben und den Wagen noch mal herunterzuholen, die Batterie anzuklemmen und es selbst zu versuchen, dazu hatte er keine Lust. Ich fragte nach dem Preis von Motor und Getriebe. „Na, so dreihundert Mark müsste das aber schon bringen.“, meinte er nachdenklich. „Gekauft!“, rief ich und er hievte den Wagen wieder herunter. Ich zahlte



hundert Mark an und ließ mir eine Quittung ausstellen. Dann eilte ich zurück ins Büro und rief bei Martin zu Hause an, um ihm ausrichten zu lassen, dass ich am selben Abend noch vorbeikommen wolle.

Seine Augen schienen fast aus ihren Höhlen zu treten, als ich ihm die Quittung unter die Nase rieb. „Du suchst doch schon länger nach einem passenden Ersatz für deinen Motor“, sagte ich. „Und da dachte ich, als ich den Preis hörte, dass dir bei deiner chronisch leeren Studentenkasse dieses Motörchen wohl wie gerufen käme.“

„Wie lange hat der Schrottplatz auf?“ fragte Martin wie aus der Pistole geschossen. „Bis sechs oder so, kann das sein?“ – Ruf schon mal an. Hier auf der Quittung steht die Nummer. Ich besorge inzwischen den Granada von Bentlers mit dem Hänger.“

Gesagt, getan. Um fünf vor sechs standen wir auf dem Hof des Schrotthändlers. Der Motor war bereits samt Getriebe ausgebaut und lag zur Abholung bereit. Nur die Sache mit dem Preis stellte sich als nicht so einfach heraus. Der Chef vom Ganzen meinte nämlich sein Gehilfe hätte keine Ahnung von der Materie und er könne uns Motor und Getriebe unmöglich so billig überlassen. Nach einigem hin und her einigten wir uns auf die Zahlung von

dreihundertfünfzig Mark, so dass Motor und Getriebe, die bereits geleistete Anzahlung mitgerechnet nunmehr 450 Mark kosteten. Immer noch spottbillig fanden wir und luden auf.

So kam dann an einem nasskalten Dezemberwochenende kurz vor Weihnachten auf dem Hof hinter der Shelltankstelle in Siegen-Geisweid ein neues Triebwerk in den SPIDER.

Nach einigem Gefummel mit ein paar notwendigen Umbauten hieß es: „Sitzt – passt – wackelt – und hat Luft“. Probelauf! Schlüssel rein, Kupplung durch, Gang raus, Gas zweimal durchtreten und.....nichts! Nochmal.

Wieder nichts. Kein Laut. Etliche Versuche später immer noch nichts. Nur der Anlasser hatte inzwischen die Batterie leer georgelt. „Hol den Alfa. Wir ziehen ihn an.“ sagte Martin ziemlich entschlossen. „Der läuft heute noch, wetten?. Ich baue ihn jedenfalls nicht wieder aus.“

Sprach's und befestigte ein Schleppseil zwischen SPIDER und SPIDER. Gleich unser erster Versuch war nach gut zweihundert Metern von Erfolg gekrönt. Er lief! Aber wie. Gerade mal auf zwei Töpfen polternd konnte Martin den Motor notdürftig für zwei, drei Minuten am Leben halten. „Hätte mich auch gewundert, wenn das so einfach gewesen wäre.“ murmelte er und verschwand mit Kerzenschlüssel, Ratsche, 10-er

Schlüssel und Schraubendreher zwischen den Zähnen in den Tiefen des Motorraums.

Martin ist ein Genie, was das Einstellen von Motoren angeht. Er braucht keine Computer oder teure Geräte um Zündung und Vergaser einzustellen. Selbst die überaus diffizile Einspritzanlage am V6 des Capri RS 2.6 ist für ihn kein Problem. Handbuch in die Ecke geschmissen, Ohren und Fingerspitzen gut durchblutet und abtauchen. Voilà! Läuft wie geschmiert! So was war bereits damals eine Seltenheit. Und heute erst. Chiptuning, pfui Spinne!

Alle Kerzen hatte er gewechselt und die beiden 40er Weber Doppelvergaser grob synchronisiert. Dann überbrückten wir die Batterie mit dem Alfa und sieh da... er lief. Und wie. Auf allen vier Pötte, ganz so wie es sein sollte. Wir führten Freudentänze in unseren durchnässten Stiefeln auf und rannten nach vorn in die Tankstelle, um etwas zu trinken zu holen. Das musste gefeiert werden. Martin brauchte noch etwa eine Stunde, bis er mit dem Ergebnis seiner Einstellarbeiten zufrieden war und ölverschmiert aber so breit wie noch nie zuvor grinsend aus dem Motorraum wieder auftauchte. Im letzten Tageslicht montierten wir noch die Haube.

Wie geht es wohl weiter? In der nächsten Ausgabe erfahrt ihr es.



Alles original?



Original oder Nicht

38 Gramm Messing lösen eine Grundsatzdiskussion aus

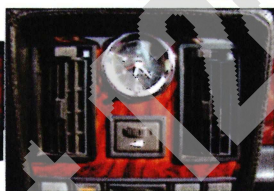
von TDO

Technik

Eine runde Sache



Wischer: Digitale Messinstrumente



Nachher: Eine runde Sache, die Zeit an

Trifft man einen DS- oder VX-Fahrer in seinem Spider und fragt nach der Uhrzeit, bekommt man oft nur ein müdes Achselzucken als Antwort. Zu schwer fällt der weltliche Blick auf die „schöne“ Digitaluhr im sonst sehr schön ansprechenden (Wagen)innenraum. Die Digitaluhr stammt wiederum aus der Kaufhaus-Autozubehör-Abteilung von 1980. Sie passt einfach nicht in die Originalumgebung und auch nicht in die Würstchen- und Lederlandschaft. Für Abwechslung gibt es hier die Abhilfe. Der Digitaluhr muß der runden Analoguhr, die in den AS, BS und CS-Modellen verwendet wurde, weichen. Hierzu wird der rechteckige Durchbruch in der Armaturentafel mit einer Fräse so weit ausgearbeitet, daß sich der runde Uhrstamm einbaulich



Die Messung, poliert und verchromt durch die vier Phasen ab

Sicherlich möchte sich jeder Spiderfahrer, jede Spiderfahrerin von der heutigen Autowelt abheben. Eben anders soll es sein – aber darf sich der Spider auch von anderen Spidern abheben?

Zum Beispiel durch kleine Umbauten? Nein, nein und noch mal nein rufen da die Originalitäts-Fetischisten, warum nicht, meinen die anderen. Sehr interessant sind

hier die Reaktionen einiger kritischer Spider-



Diese Messingringe überdecken entstehende Ecken beim Einbau einer Analoguhr

freunde auf den Artikel im Spider Magazin 3/01 „Eine runde Sache“.



Hi Spiderfans,
ich habe im hier veröffentlichten Spidermagazin den Beitrag „eine runde Sache“ (<http://www.fiatspider.de/sm0103-t.pdf>) zur „Verschönerung“ eines DS-Cockpits gelesen. Einige Bemerkungen dazu: Ok, die Digitaluhr ist nicht so der Bringer.....aber immer noch besser als dieses Chrommonster, dass hier als der Inbegriff des zeitgenössischen Designs präsentiert wird. Wer den DS mit all seinen Versuchen „up to date“ zu bleiben (in einer Zeit, wo VW Golf-Henkelkörbchen modern eingestellte Cabrio-Kunden abwarben) nicht mag, soll eben ein anderes Auto fahren. Ich finde auch, dass die Kunstledersitze nicht so toll sind, und das der riesige Dimmer auch dezenter sein könnte, aber so gehört es sich nun mal für einen DS. Dimmer und die Chromuhr passt auch nicht. Uns überall die schwarzen Instrumente mit den dicken Chromringen überbauen und in Silikon einbetten und das Holzfurnier ausfräsen....barbarisch!!!!. Dann also alle DS als „AS-Replikas“ umschminken und komplett das AS Cockpit einbauen, auf Vergaser umstellen und schmale Reifen drauf machen???? Besser der TDO (Autor des Artikels) verkauft seinen DS, und holt sich einen Alfa Spider ,83 , dann hat er richtig was zum optimieren.....Macht was ihr wollt, mein DS bleibt wie er ist

Bitte um Eure Kommentare

Norbert

Hallo Norbert,

ich vertrete diesbezüglich eine andere Meinung. Schon immer hat es Modifikationen an PKW's gegeben. Ansonsten könnten einige Zubehörlieferanten sicherlich ihren Laden schließen. Und wie auch schon Marc erwähnte - „Die Schönheit liegt im Auge des Betrachters“. Wenn es diese mehr oder weniger auffälligen Veränderungen nicht geben würde, wären die Spidertreffen mit z.T. bis zu 50 und mehr Spidern sicherlich ein wenig langweiliger, weil es ja den Puristen zu Liebe nur 4 verschiedene Modelle, die allerdings in unterschiedlichen Farben, gibt. Ist vielleicht ein bisschen wenig. Ich stehe zum meinem Umbau (DS ,83, mit Chrom-Uhr (ohne Dimmer), BS Stossstangen und Volumex-Felgen (Nachbau)... die Spiegel kommen auch noch weg) weil's mir besser gefällt - denn: Handtuchhalter gehören in's Badezimmer) Gruss, Jürgen auch ein Spiderfan

Hallo Spideristi,

ich kann mich den Meinungen, ein Auto möglichst in dem Design zu erhalten, in dem es damals „gemeint“ war, nur anschließen. Es ist eben nicht alles nur schön gewesen, damals nicht und heute ist es es auch nicht. Und was ist überhaupt „schön“? Das liegt immer im Auge des Betrachters. Die Grundsatzfrage für mich ist: „Kann ich eine Sache so akzeptieren, wie sie ist“, oder will ich nach meinen Vorstellungen eingreifen? Ist es nicht so wie bei Menschen auch? Kann ich meine Partnerin nur akzeptieren, wenn sie geschminkt ist? Ich finde, Schönheit entsteht, wenn ALLE Facetten eines Menschen oder einer Sache ihre Gültigkeit haben.

Das gilt auch für die Meinungsvielfalt! Ciao Jörg



Hi,

ich bin eigentlich auch der Originalität verschrieben. Aber ehrlich: Wenn jemand seinen Spider „verschönern“ oder besser individualisieren will, ist das m. E. seine Sache und ich akzeptiere seine Entscheidung. Ob ich es schön finde, ist eine andere Sache.

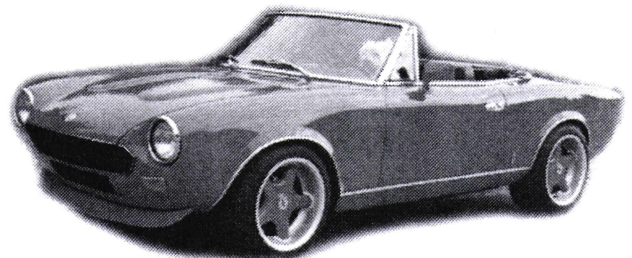
Wenn das Ergebnis weiterhin einen spidertypischen Eindruck (Sprich bei Verwendung von Originalteilen) hinterlässt, ist das doch okay?!

Ciao, Ralf (Webmaster) „Der in seinem AS auch die 6. Armatur (=Analoguhr) des BS.. drinlässt“

Ralf,

da kann ich Dir nur voll und ganz zustimmen. Letztendlich ist es jedem selbst überlassen, was er aus seinem Spider macht. Das ganze kann nur einen Nachteil haben, dass dann so gut wie alle Originale „verschwinden“. Man schaut sich doch einfach mal den MGB in der „Gummiboot-Version“ an. Nicht gerade hübsch aber ein Auto, der den Charakter der Zeit widerspiegelt. Oder die Spoilerlippen beim Alfa. Oder unsere Gummistoßstangen. Und das find ich schade, die häßlichen Entleins haben dann keine Überlebensberechtigung mehr. Bestes Beispiel in unseren Kreisen; ich sage nur armes 124 Coupe. Ist echt schade drum! Nicht falsch verstehen, es handelt sich dabei um kein häßliches Entlein, aber das Offenfahren wird eben bevorzugt, zum Schaden des Coupes. Also Leute, habt doch ein bisschen mehr Selbstbewußtsein. Nicht jeder braucht nen Ferrari-Verschnitt. Und es wird die Zeit kommen, da wird Eurer wieder ganz „up to date“ sein ;-)

ciao,mario



... nur ein originaler Spider spiegelt die Zeit, mit all ihren schönen und häßlichen Dingen wider. Jede Änderung individualisiert den Spider zwar und macht ihn für seinen Besitzer somit schöner, verfälscht aber das Bild des Autos als Zeuge einer Zeit, in der die Geschmäcker noch anders waren

ich habe meinen DS so gekauft weil er mir damals so gefallen hat und so soll er auch bleiben. wenn ich einen AS will, dann kauf ich einen AS und rüste nicht einen DS auf AS um! auch ich habe überlegt auf Abarth-Gummis oder Chromstoßstangen umzurüsten, mach ich aber nicht..... zur Geschichte des Spiders gehört der DS dazu. und der DS war ein erfolgreiches Spider/Cabrio/Fiat/Pininfarina-Kapitel der 80er-Jahre. warum das nicht pflegen?



... und selbst?

Von alten Sachen kann ich mich generell sehr schlecht trennen. So besitze ich z. B. immer noch aus meiner Lehrzeit Streichhölzer der Handwerkskammer, bei der ich meine Gesellenprüfung ablegte. Und aus meiner Marinezeit besitze ich immer noch das Vorhängeschloss meines Spindes. Auch meinen Spider besitze ich seit 17 Jahren. Er befindet sich fast im Originalzustand,

aber eben nur fast, denn einige Teile wurden in all den Jahren überarbeitet oder erneuert, wenn sie verbraucht waren. Vor dem Erneuern steht bei mir nach Möglichkeit immer erst das Reparieren, weil ich mich eben nicht von..... So habe ich vor einiger Zeit meine Türgriffe einschließlich der Schließzylinder zerlegt, entchromt, poliert und neu verchromt lassen. Finanziell gesehen purer Schwachsinn, aber dafür

öffne ich meine Türen immer noch mit den alten Türgriffen und nicht mit Ersatzteilen. Entsprechend diesem Motto sieht mein ganzer Spider, ein 80iger CS0, aus. In all den Jahre hat sich auf unzähligen Strecken zwischen dem Nordkap und Italien einiges an Patina gebildet. Sie erzählt mir jedes Frühjahr aufs Neue von vielen schönen Erlebnissen die ich mit dem Spider schon erleben durfte. Einige Ecken und Rundungen stelle ich hier vor.



Nicht original:

Zahlreiche Schwingungsbrüche waren entscheidend für den Wechsel vom Original zu einem VA-Endtopf. Die beiden Endrohre gefallen mir, auch wenn es das 1980 so nicht gegeben hat. Die Schwingungsbrüche gehören seitdem der Vergangenheit an, und von einer optischen Ähnlichkeit mit einem tiefergelegten Breit-Golf ist der Spider noch Lichtjahre entfernt.



Originalteile umgebaut:

Vor 12 Jahren kaufte ich bei einem Tischler Wurzelholz furnier, um damit und mit Kunst und Epoxi-Kleber, meinem Armaturenbrett ein helles freundliches Aussehen zu geben. Die ehemals schwarzen Instrumentenringe entlackte und polierte ich. Seit dem umranden sie meine Uhren im hellen Aluminium-Look.

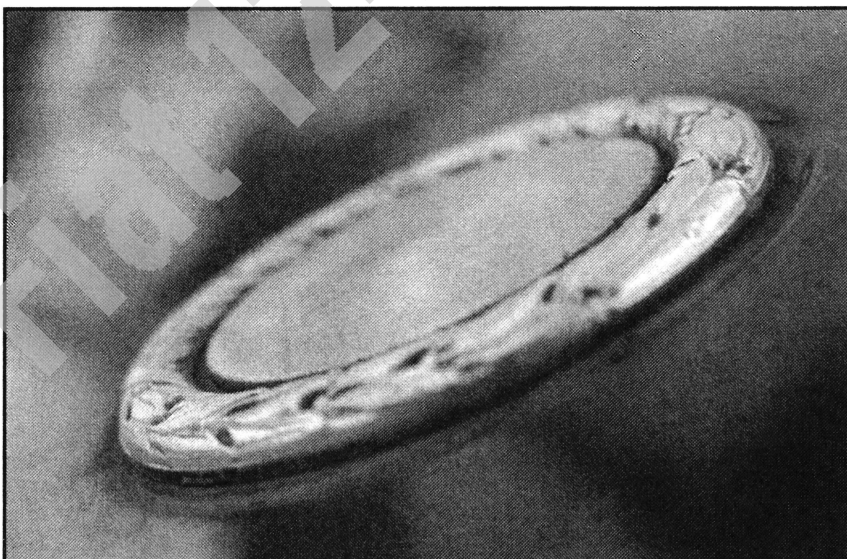
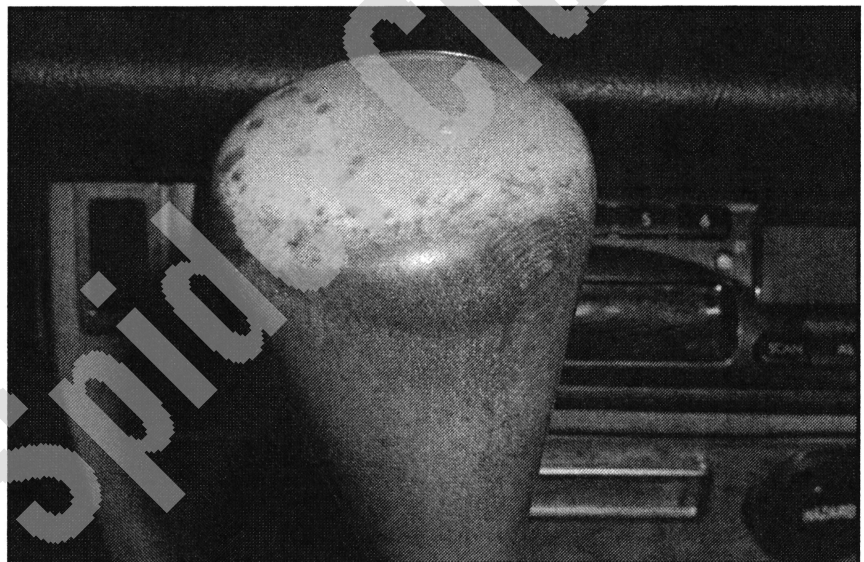


Sehr original:

Hier sind noch der erste Teppich und die erste Bepolsterung vorhanden. Unter dem Gaspedal haben schon viele Hacken am Ausbruch durch den Wagenboden gearbeitet. Sand von verschiedenen Stränden war dabei ein fleißiger Helfer, bevor er von Zeit zu Zeit vom Staubsauger entführt wurde.

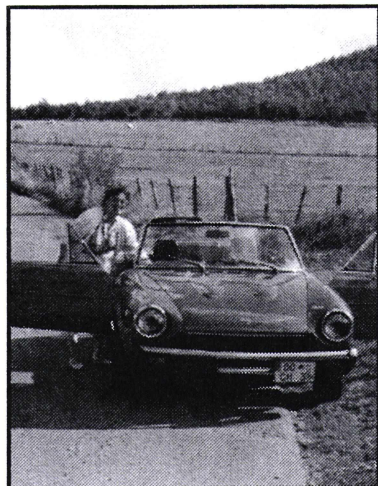
Richtig original:

Deutlich zeigt die Lackierung des Originalgangknüppels Auflösungserscheinungen. Als Ablagefläche für die rechte Hand dient der Gangknüppel seit einigen Jahren nicht mehr. Nicht zuletzt durch diese Unart quittierte auf einer Urlaubsfahrt in der Toskana eine Schaltgabel im Getriebe ihren Dienst.



Äußerst original:

Das unleserliche Fiat-Emblem auf der Kofferraumhaube ist eine Funktionsfläche. Nur auf ihm drücke ich die Haube zu, nicht jedoch, ohne vorher mit der rechten Hand an die rechte Hosentasche geklopft zu haben. Erst wenn der dort befindliche Wagenschlüssel sein o. k. durch ein metallisches Klappern gegeben hat, schließe ich den Kofferraum.



Hallo,

ihr lieben stressgeplagten, aber kampfgeprobten, Ehefrauen, Verlobten, Lebensabschnittsgefährten, Freundinnen usw. eines unheilbaren Spider-Freaks.

Ich habe da mal eine Frage. Bewusst wende ich mich hier und heute dabei nur an meine Geschlechtsgenossinnen, obwohl ich absolut sicher bin, dass angesichts der doch schon

recht zahlreichen begeisterten „Spideristinnen“ in unserem Club das Ganze durchaus auch umkehrbar wäre.

Also, liebe Club-Freundinnen, kennt Ihr das auch? Dies leichte „Zorn-Gefühl“ im Bauch, wenn ER „ganz kurz nur mal“ verschwindet, und dann beim Schrauben kein Ende findet? Man gönnt dem Mann ja seinen Spaß, doch schließlich möchte man (frau) auch mal was.

Petra Buginski, Dortmund
(DO-CM 3)

Das so ein „Schätzchen“ viel Arbeit macht,
das haben wir uns im Vorfeld gedacht;
wir wissen auch eine Ausfahrt durchaus zu schätzen,
tun, während ER schuftet, mit Freundinnen schwätzen

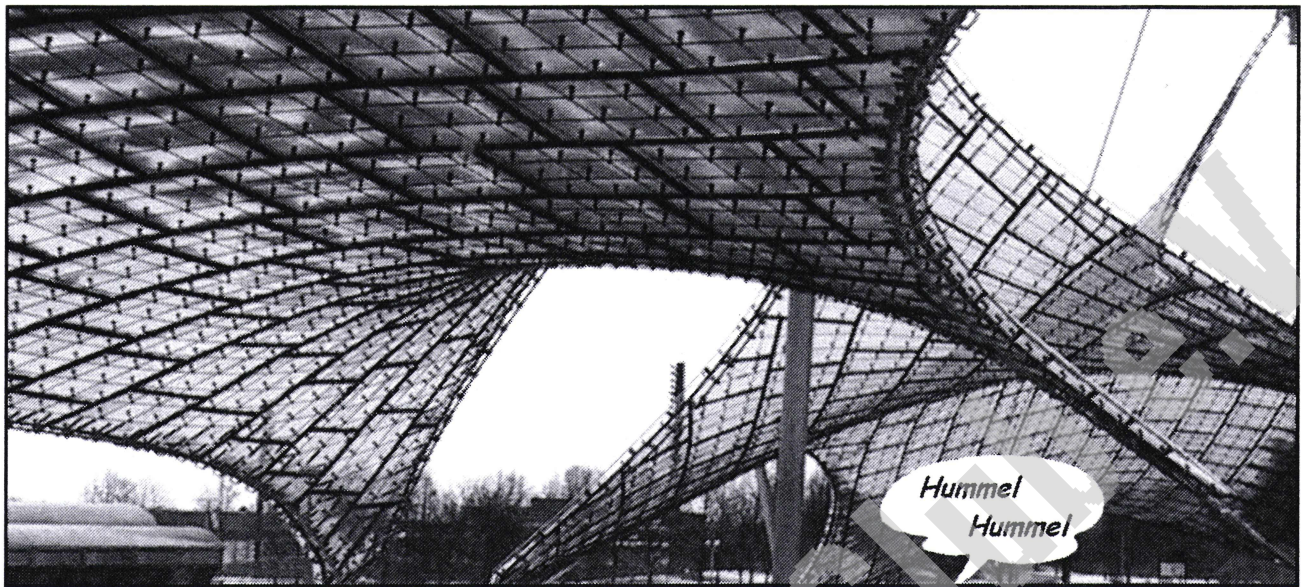
Nur geht es Sommer wie Winter so, und das dann Stund' um Stund'
Werden wir sauer, meckern“ wir mal, heißt's liebevoll „Halt den Mund!“ ...

Da könnte man manchmal schon verzagen.
Doch seien wir ehrlich - wollen wir's wagen?
Wir lieben sie doch, diese Verrückten
Und absoluten Spider-Verzückten.

Und schau'n wir dann selber mal unter die Haube,
wächst langsam auch in und der Glaube:
Mehr Open-Air_Spaß kann's nicht geben -
Unser Spider: ER soll leben!!



Der Süden ruft



..... und der Norden antwortet

Bald 10 Jahre ist es her, dass wir die Idee der Regionalverantwortlichen ins Leben gerufen haben. Die ursprüngliche Idee dahinter war, etwas von der „Nordlastigkeit“ unseres Clubs wegzukommen. Es war teilweise gar nicht so einfach Leute zu finden, die Lust hatten, vor Ort in der Region Initiative zu entfalten. In manchen Ecken lief es gut an (z.B. Frankfurt), in anderen weniger. Manchmal waren auch erst einmal noch gar keine Mitglieder da. Wir freuten uns damals riesig über ein neues Mitglied im Süden. Christoph Spanner bereicherte uns in München und ich dachte: den belaberst du jetzt! Gesagt, getan – Christoph war dabei! Nun fehlten zunächst die Leute und als dann endlich welche kamen, ließen sie sich nur sehr schwer motivieren. Zumindest hatten

Christoph und ich etwas davon. Wir entwickelten nämlich eine wirklich interessante Telefonbeziehung. Ich habe wohl noch nie mit jemandem so viel telefoniert, den ich in 10 Jahren noch nie zu Gesicht bekam.

Wozu erzähle ich das? Seit 1. Januar 2002 habe ich einen neuen Job in München begonnen. Zum Ende Februar nun verlege ich auch meinen Lebensmittelpunkt dorthin. Die Kartons sind gepackt und der Süden ruft. So habe ich dann auch Christoph kurz vor Weihnachten das erste Mal live gesehen. Wir haben auch bereits gemeinsam die Initiative ergriffen: Immerhin ist es uns gelungen, vor einigen Tagen einen ersten Stammtisch mit immerhin vier Teilnehmern durchzuführen. Aufgrund dieses grandiosen Zuspruchs haben wir

uns entschieden, das gleich noch mal zu machen. Wir treffen uns das nächste Mal am 12.03.2002 ab 19:00 Uhr im Fliegerbräu (Sonnenstr.2, 85622 Feldkirchen / Riem, Tel: 089 / 90 36 032). Wir freuen uns über jeden, der dazu kommen möchte! Vielleicht macht ja der eine oder andere Spideristi aus dem Bayerischen mit?!

Nebenbei bemerkt werde ich mich nun in diesem Jahr mal davon überzeugen, ob das Wetter im Süden tatsächlich sooo viel besser ist, als in Hamburg. Ich bin gespannt. Ich werde demnächst wieder von dieser Stelle aus über unsere Fortschritte berichten.

Bis bald

Euer Michael Möller



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 / 603 681 7
<http://www.fiat-spider.de>

Hamburg, 12. Februar 2002

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 2002

ein. Sie wird in diesem Jahr am Samstag, den 18. Mai 2002 im Mövenpick Hotel in Ulm um 17:15 Uhr stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2001
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstands
5. Jahresbericht des Kassenrevisors
6. Jahresbericht des Kassenwartes
7. Entlastung des Vorstandes
8. Veränderungen im Vorstand
9. Neuwahlen des Vorstandes
10. 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



Umfragen aus dem Internet

Was ist für Euch der schönste Spider / what your choice for the most beautiful spider?

Ihre Meinung	Klicks	%	Umfragestart: 1.12.01 13:50
AS 1400 spider (~67-69)	280	47.06	
BS/BS1 1600 spider (~70-72)	68	11.43	
CS/CS1 spider 1800 european (~73-74)	45	7.56	
CS1 1800 US / new bumpers (~75-78)	21	3.53	
CS2/CS0 2000 spider	39	6.55	
2000 Spider Limited Edition	13	2.18	
2000 Spider Turbo	26	4.37	
CSA Abarth	22	3.70	
Spidereuropa / Azurra	54	9.08	
Volumex	27	4.54	
Summe	595	100%	Last vote: 1.1.02 21:20

Welche Teile benutzt Ihr bevorzugt zur Reparatur Eures Spider / what type of spares do you use for spider restoration?

Ihre Meinung	Klicks	%	Umfragestart: 1.1.02 22:08
Immer nur Original FIAT Teile / always just original FIAT parts!	51	53.12	
möglichst preisgünstige Neuteile, notfalls auch aus Osteuropa oder Repro / i prefer cheap spares like OEM-ware!	15	15.62	
ich versuche gebrauchte Teile zu kriegen / i try to get used parts	16	16.67	
egal, was gerade verfügbar ist / no matter, what's available	12	12.50	
ich hab noch jedes Teil repariert gekriegt / i have even rebuilt every part for myself	2	2.08	
Summe	96	100%	Last vote: 30.1.02 18:28

Neue Mitglieder

Rudolf Heußner	Althoffstr. 4	02323/459158
Region 7	44625 Herne	rudolf.heussner@gmx.de
Ulrich Iben	Almhofweg 4	07821/51458
Region 9	77933 Lahr	
Marco Leoff	In der Reute 11	07324/9833365
Region 9	89542 Herbrechtingen-Eselsburg	m.leoff@leoff-partner.de
Willi Schreinemachers	Am Haas 33	02452/89484
Region 7	52525 Waldfeucht-Haaren	
Philipp Schwedes	Repgowstr. 5	0221/2221212
Region 7	50931 Köln	pschwedes@netcologne.de

Adressenänderung

Thomas Dengg	Kirchstrasse 19	07502/7818
Region 10	88273 Blitzenreute	thomas.dengg@gmx.de
Gerold Freiberg	Königin-Elisabeth-Str.55	030/ 30111140
Region 3	14059 Berlin	geroldfreiberg@gmx.de

Mitgliederbewegung/ kurz & bündig



Frank-Oliver Grahmann	Bahnhofstr. 35	04331/334777
Region 1	24783 Osterrönnfeld	
Ulrich Hagn	Steinsdorfstrasse 22	
Region 10	80538 München	ulrich.hagn@dlr.de
Michael Möller	Tuttlinger Str. 9	0172/8124124
Region 10	80686 München	mic.moe@gmx.de
Holger Schaufuss	Am Weier 14	06742/806847
Region 7	56283 Nörtershausen/Pfaffenheck	Holger.Schaufluss@web.de

IMMER EINE IDEE BESSER!

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



**NEUER INTERNET-AUFTRITT
MIT TARIFRECHNER:
WWW.OLDIECARCOVER.DE**



**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.**



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

Kennzeichengröße bei Oldtimern



Vorne 130 x 255 mm ?

Immer wieder ist die Kennzeichengröße bei Oldti-

mern ein Diskussionspunkt. Normalerweise kann von der Zulassungsstelle verlangt werden, an einem Fahrzeug eine entsprechende Halterung anzubringen, wenn an der serienmäßig

vorgesehenen Stelle ein vorschriftsmäßiges Kennzeichen nicht untergebracht werden kann.

Erhält man für das hintere Kennzeichen noch eher eine



Ausnahmegenehmigungen bis hin zur Erteilung eines Leichtkrafttradkennzeichens (130 x 255mm), so sind die Zulassungsstellen angehalten, beim vorderen Kennzeichen hart zu bleiben und auf normale ein- oder zweizeilige Kennzeichen zu bestehen.

Für Oldtimer wurde jedoch im Text zum H-Kennzeichen (§21c StVZO) bzw. in den Begründungen im Verkehrsblatt von 1997, S. 538ff., seitens des Bundesverkehrsministeriums betont, dass es sich hier um Fahrzeuge handelt, „bei denen in erster Linie das historische Erscheinungsbild das Sammlerstück ausmacht und

somit Veränderungen am Fahrzeug dem äußeren historischen Erscheinungsbild weniger zuträglich sind.

Einer Anregung des DEUVET an die Länder folgend, bekräftigte Hessen diese Auffassung in einem Erlass an die Zulassungsstellen: „Weil es sich bei Oldtimern aber um Fahrzeuge handelt, bei denen in erster Linie das äußere Erscheinungsbild den historischen Wert bestimmt, kann nicht gefordert werden, dass das Fahrzeug zu verändern ist, wenn es nicht möglich ist, an der am Fahrzeug vorgesehenen Stelle

ein normalgroßes Kennzeichen anzubringen. Gegebenenfalls kann im Wege einer Ausnahmegenehmigung ein Leichtkrafttradkennzeichen für hinten und in besonderen Fällen auch für vorne zugeteilt werden.

„Bei Kennzeichen-Problemen wenden sich DEUVET-Mitglieder daher an unsere Geschäftsstelle.



Schmutz eiskalt beseitigen

Die mobilen Einsatzdienste der Trockeneisbläser GmbH bieten Kfz-Werkstätten eine ganz besondere Reinigungsmethode. Mit der Technik des Trockeneisstrahlens lassen sich sowohl Werkstattböden und Hausfassaden als auch Elektromotoren und elektrische Geräte reinigen. Selbst alte Fahrzeugkarossen, die restauriert werden sollen, werden mit diesem Verfahren ohne Rückstände gesäubert. Karosserie und Lack bleiben dabei unbeschädigt. Die Reinigungstechnik ähnelt dem Prinzip des Sandstrahlens. Als Strahlmittel dient allerdings reiskorngroßes Trockeneisgra-

nulat aus so genannten Eis-Pellets. Diese haben eine Temperatur von mindestens Minus 78,5 Grad Celsius. In der Strahlanlage werden die Pellets in einen Druckluftstrom eingeleitet, auf bis zu 300 m/s beschleunigt und durch Hochleistungsdüsen auf die zu reinigende Oberfläche geschossen. Beim Auftreffen des Granulats unterkühlt die Schmutzschicht durch Thermochock. Unterschiedliche Ausdehnung reißt die Verschmutzung auf, so dass sich diese vom Untergrund löst. Dabei verflüchtigt sich das Trockeneisgranulat vollständig, ohne Rückstände zu hinterlas-

sen. Beim Auftreffen auf die Oberfläche entsteht eine so hohe kinetische Energie, dass die Eis-Pellets explosionsartig verdampfen. Die gefrorene Schmutzschicht wird abgesprengt und fällt zu Boden. Das Strahlmittel CO₂ entweicht in die Luft und muss nicht entsorgt werden. An fünf Standorten (Ulm, Hamburg, Krefeld, Berlin, Schwerin) bietet die Trockeneisbläser GmbH ihre Dienste an. Die Firmen so ausgestattet, dass ein Einsatz unmittelbar vor Ort möglich ist.

Die Kontakt-Adressen der jeweiligen Standorte über: www.kfzbetrieb.de



Spider im noblen Winterschlaf

Warum kam ein Spider-ist im Bully zum letzten Herbsttreffen?

von Andreas Fohs

An einem Sommertag sah einst ein lieber Teppichimporteur aus Wallenhorst einen Fiat Spider vor einer Apotheke stehen. Frank, so hieß der gute Mann, gefiel das Fahrzeug, denn es erinnerte ihn an seine wilden Zeiten in den 70er Jahren und an seine Herbstkollektion, die topaktuell genau auf das Design dieser Zeit anspielte. Frank beschloss seinen Freund den Apotheker Andreas über das Fahrzeug zu befragen.

Dieser war doch tatsächlich der stolze Besitzer des roten Pininfarina Klassikers. Er erzählte dem Teppichimporteur von der Historie seines Schätzchens und den Rallye-Erfolgen in den

70ern. Nun ist aber die Form wie Ihr alle wisst ja schon aus den 60er Jahren und das abgebildete Auto gar ein später DS aus dem Jahre 1985. Egal, sagte Frank, das Aussehen sei typisch genug für die 70er. Und so bat er darum sich den Wagen zur Dekoration seiner Teppichmodenschau ausleihen zu dürfen. Das Apothekerlein Andreas erkannte die gute Möglichkeit, sein bestes Stück warm und trocken für die kalte Jahreszeit unterzubringen und gelobte auch noch eine Kollektion klassischer 70er Jahre Schallplatten in hübschen Plattenhüllen mitzubringen.

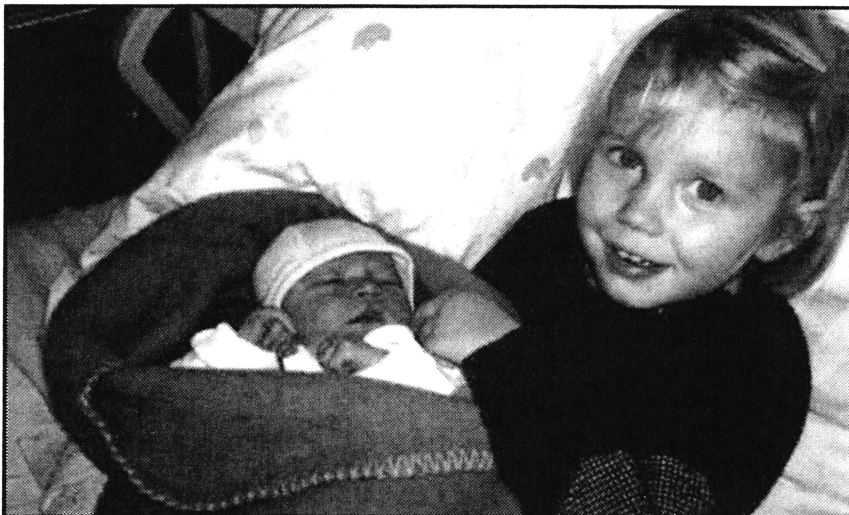
Kurz vor seiner Abreise nach Heilbronn zum Spider-Herbsttreffen und dem anschließenden Griechenlandurlaub stellte er das Weltrekordfahrzeug (Ihr wisst schon: Teilnehmer der

längsten Cabrio-Schlange der Welt im August in Osnabrück) bestückt mit einem CD-Magazin 70ies Hits und mit offenem Verdeck dem Teppichimporteur in den Showroom. Auf den Rücksitz legte er das große Spider-Buch und ein paar Spider-Magazine, auf dass sich Franks Kunden auch ja schön informieren konnten. Die Hausmesse soll dann ein voller Erfolg geworden sein, zumal man auch noch ein italienisches Büffet servierte. In der Zwischenzeit hat Frank in der dafür frei gewordenen großen Garage des Spiders seinen pensionierten wohlgepflegten Mercedes 560 SEL untergebracht, ein 80er Jahre Klassiker des Designers Bruno Sacchi. Vielleicht ist das ja der Beginn einer großen Autonarenfreundschaft.

Grüße von Andreas

Nachwuchs bei Familie Trost

Es wird eng im Spider, denn Familie Trost aus Rheinbach hat Nachwuchs bekommen. Die 3 Jahre alte Tochter Anna gibt immer noch den Ton an, aber seit dem 4.12.2001 spielt Mette die erste Geige. Mit 52 cm und 3470 Gramm erblickte sie um 16:43 Uhr das Licht der Welt. Zur Geburt herzlichen Glückwunsch vom Vorstand und schön den Spider behalten.

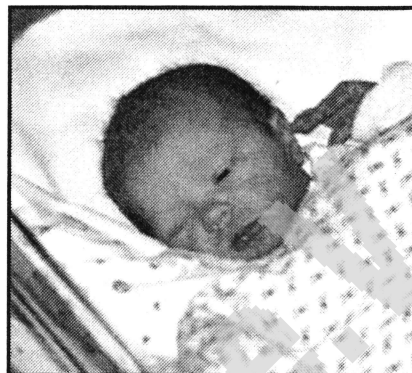




Das Gleiche bei Familie Labes

Und noch mal Glückwünsche vom Vorstand, denn Nicole, Hubertus und Louis Labes sind stolz und glücklich über die Geburt der kleinen Tochter Lili Sophie. Die kleine Prinzessin

wurde am 21.2.02 um 20:35 Uhr geboren; Mutter und Kind geht es sehr gut. Lili wog bei der Geburt 3285 Gramm und war 51 cm lang. Hier schon einmal ein erster Eindruck:



 **Termine**

 **Termine**

 **Termine** 

Frühjahrsputz 06.04. 2002

Das Auto Center Südstadt in Bad Segeberg eröffnet die Spider-Saison am 06.04.2002 mit dem schon bekannten Spiderputztag. Für das leibliche Wohl sorgt Ines wieder persönlich. Von 10:00 bis 17:00 Uhr ist das Hallentor geöffnet. Wer will, kann anschließend auf eigene Kosten ins Paradies



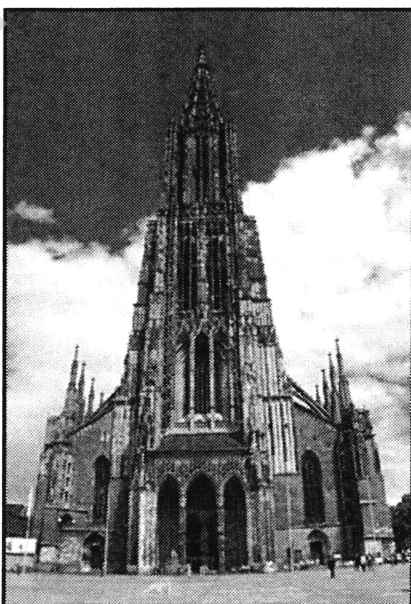
zum Essen gehen. Wer nur zum Tratschen kommen möchte, ist natürlich ebenfalls willkommen. Um Putzplätze und Essen besser planen zu können, bitten wir um eine kurze Nachricht.

**Tel. 04551/2800
oder 04551/81728**

Das Loch Team.

Jahreshaupttreffen 17.-20.05.2002

Silke und Michael Lenz laden Euch Pfingsten zum diesjährigen Haupttreffen nach Ulm ein. Das Programm ist reich gefüllt, so warten die Ulmer Altstadt, das Münster, und der Ulmer Spatz auf zahlreiches Erscheinen. Ein Höhepunkt ist neben der Hauptversammlung die große „Allgäuer Alpen Rallye“ mit einem Besuch eines Oldtimer-Museums auf der Strecke. Meldet Euch bitte mit dem



beiliegenden Anmeldeformular an, und beachtet den Anmeldeschluß am **19.04.02.**

Bei Rückfragen erreicht Ihr Silke und Michael unter:

**Michael und Silke Lenz
Riedlenstr. 18/2
89079 Ulm**

**Tel. 07305 / 932940
Fax 0731/9329255**

**oder
michael.lenz@fiatspider.de**



Creme 21 vom 27.-30.06.2002

In den siebziger Jahren war sie die Kultkosmetik: „Creme 21“. Beinahe jeder deutsche Haushalt hatte die Hautcreme in der orangeroten Blechdose im heimischen Badezimmer-Spiegelschrank. Heute steht der Name für ein Lebensgefühl. Die geburtenstarken Jahrgänge verbinden mit ihm Batik T-Shirts, Schlaghosen und ganz besondere Autos. Das Team des Youngtimer Club Deutschland

e.V. belebt „Creme21“ wieder. Als Klassiker-Veranstaltung voll eigenem Flair. Mit „creme 21“ startet eine automobile Zeitreise. Im Mittelpunkt stehen Auto- und Motorradklassiker, die vor 1981 gebaut wurden. Bei Sammlern sind diese nachwachsenden Liebhaberstücke unter einem eigenen Namen bekannt: „Youngtimer“. Mit einer Veranstaltung, die nur ihnen gewidmet ist, schließt der in Oldenburg

ansässige Youngtimer Club Deutschland eine Lücke in den Terminkalendern der Klassiker-Szene. Zum ersten Mal gibt es eine überregionale Veranstaltung, die überwiegend Youngtimern offen steht und dem Zeitgeist der Sechziger und Siebziger gewidmet ist. Der Teilnahmepreis beträgt 777,- EURO und gilt für zwei Personen. Weitere Infos unter: www.creme21.net

Teilemarkt Teilemarkt Teilemarkt

Verkaufe

Div. Teile 124, verkaufe „Solex“ Doppelvergaseranlage ohne Krümmer 100 € VB. 4 Stahlfelge 5,5j x 14 mit 175-70-14 100 €. Div. Vergaser, Ansaugkrümmer, Innenausstattung, Auspuff, Kleinteile. Tel.: 0221/436472 oder 0172/9524343 Rolf Bodewig r.bodewig@t-online.de

Spider 124 CS, Sondermodell. Zustand wie aus dem Laden, Wurzelholz, Leder, Goldmetall. 3 Wege Kat, Bauj. 1981, Limit. Fahrzeug (50 Jahre Pininfarina) Nummeriert „549“, von Privat fast zu verschenken da nur für € 5.200,- zu haben. NOT-VERKAUF. Dieter Hellmann dieter.hellmann.odw@12move.de

Abarth Hörnchen, nur für vorne, Ein Satz CD 93 Cromodora Räder Tel.: 02428/6340 Andreas luedi64@aol.com

AS-Teile, AS-Rückleuchten, brauchbarer Zustand, AS-BS Blinker ohne Gläser, guter Zustand.

Hauben, Kleinteile Tausch gegen Hardtop möglich. Oder alles VB Tel.: 02428/6340 Andi luedi64@aol.com

Automatikgetriebe, Verkaufe Automatikgetriebe und alles was dazu gehört, meine E-mail ist michelepasq@gmx.de

EINIZIGARTIGER SPIDER, 2000 Einspritzer, Bj. 82, komplett revidiert 99-01: Technik, Karosserie, Interieur... Bilder per Email, siehe www.fiatspider.de/124CS008182114.jpg Lack Schwarz, Int. und Verdeck (Stoff) Weinrot, Holzlenkrad, CD30, eigenständige Abarth-Optik, professionell geänderte Frontmaske, alle Arbeiten in Fachwerkstatt. TÜV auf Wunsch neu, sofort mängelfrei fahrbereit, die letzten 10 Jahre keinen Tropfen Regen gesehen, immer in Garage. Investiert DM 25.000,- wg. Hobbywechsel in Richtung Grossfamilie und berufl. Zeitmangel für Ausfahrten für FP DM 18.000,- zu verkaufen.

Tel.: 0172-3024296 J. Heinrich fa.heinrich@t-online.de

Dreiteiliges Hardtop zu verkaufe für 124 Spider. Sehr gut erhaltenes, dreiteiliges Hardtop. FP € 400.-Marco 124pinfa@web.de

Fiat 124 Spider, 2000ie CS0 US für Bastler. Wegen Hobbyaufgabe günstig abzugeben. Preis VB. Nähe Krefeld. Tel 0173/6187230 Georg Dufeu georg.dufeu.gd@bayer-ag.de

Tausch, kompletten 1600er Motor mit Zündvert., Vergaser, Ansaugbrücke, Abgaskrümmer und passendes 4-Ganggetriebe gegen dreiteiliges Hardtop in vernünftigem Zustand. Tel.: 02428/6340 oder 0177-6747400 Andi luedi64@aol.com

Verdeckspiegel / Verdeckverriegelung, also die Verriegelungen für den 124er Fiat Spider bis Baujahr 82. 2 Stück, einer links, einer rechts



gegen Gebot abzugeben.
Ronny Hermann
wolkenkratzer@t-online

Fiatspider CS2 Bj. 79, hellblau-metallic ca. 64000mls, braucht ein wenig Arbeit (Dach defekt) nicht angemeldet, aber Tüv noch vorhanden. Bereifung noch sehr gut. Vorne 205 hinten 225. 3700 € Stefan ibizasunner@aol.com

Fiat PININFARINA, 124 DS, 82, grün, 119.000km, rostfrei (Sommerauto), neues Verdeck (beige), TOPZUSTAND, ab Motorfahrzeugkontrolle, VP 11'000 € Tel.: 0041/34 431 25 82 (Schweiz, Kt. Bern) Annemarie Reist
annemarie.reist@tiscalinet.ch

1600er Motor, mit allen Nebenagr., Getriebe, Achsen hinten-vorne, Innen-aust. Schwarz: Sitze, Kopfst., Rückb., Türverkl., AS Hauben vorne und hinten, BS-Blinker hinten, Abarth-Hörner, Hörmann-Federn, Frontscheibe mit Chromrahmen (neuw.), 1 Satz CD 30 alles komplett für 1000 €, einzeln Vb. Tel.: 02428/6340 oder 0177-6747400 Lüdicke Andreas luedi64@aol.com

124 Spider BS1, zum Schlachten. Verkäufe wg. Hobbyaufgabe BS1-Teile, viele Karosserieneuteile, Technikneuteile, Unfallkarosse. Tel.: 0172-5109961 Carsten Pape pape-und-bank@t-online

Fiat 124 Spider, CS0 Bj. '82. Verkäufe Fiat Spider CS0, 2,0i, 105 PS, Baujahr 05/1982, dunkelblau mit beige Innenausstattung. 55.000 Meilen gelaufen, G-Kat (günstige Steuer!), Lack ungefähr 3 Jahre alt. Keinen Winter gelaufen, kein Rost! Sonderausstattung: Hörmann-Sportfahrwerk (ca. 30mm tiefer), 195er Räder auf 15"-Felgen von Ronal, ANSA-Auspuffanlage, verchromte Gepäckbrücke. Viele Neu-

teile, u.a. Luftmengenmesser(!), Vorderachse, Kühler (keinen Austausch!) etc. Preis: 8.000 €. TÜV und AU wird auf Wunsch neu gemacht. Zuverlässiges und ehrliches Auto. Fotos auf Wunsch per Email. Tel.: 0179/1194244. Nils Seib
n.seib@tu-bs.de

Verkaufe Spider 2.L, mit G-Katt. Bj. 31.03.1983 Motor, Getriebe, Hinterachse neu Überholt Verschleisteile erneuert. Kein Winter gelaufen sehr wenig Rost TÜV und AU auf Wunsch neu. Farbe Braun. Tel.: 07071/87465
Preis: ca. 5000 € Dirk Lange
LangeDirk1@aol.com

Verkauf 124 DS Spider, Pininfarina, Bj. 1983, 130.000km, 77

wachs zu verkaufen, oder Tausch gegen Käfer Cabrio 1303 Fotos und Infos per E-Mail VB 8.000 € Till Fastabend
Till.Fastabend@t-online.de

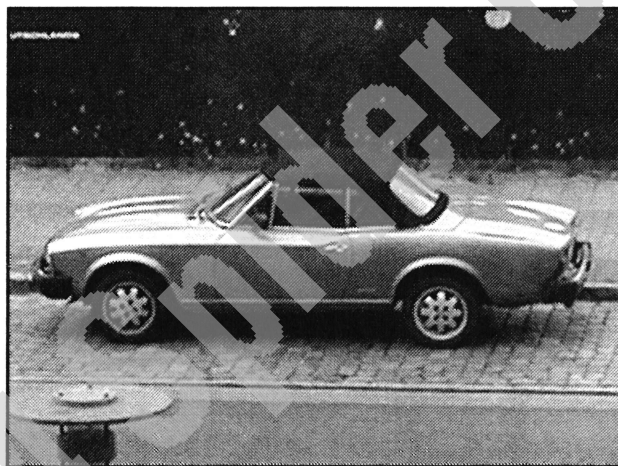
Familie braucht neues Auto! Der Spider muß leider weg! EZ: 1979! Automatik, Schwarz, braune Sitze, beiges Verdeck, Rundum überholt beim Spiderservice Hamburg! Top Zustand! VB: 4500 €! Tel.: 0177/534 72 66 Mehl mehl24@aol.com

Spider Europa DS, Fiat Spider Europa, EZ 8/85, blau-metallic, sehr guter Zustand (ansehen lohnt sich), ca. 163000 km, nur Sommer gefahren, G-Kat, Leder, Alu, EFH usw. TÜV/AU vor Winter neu, VB 6.900,- €, Tel.: 04235/2106 (Langwedel/ Großraum Bremen) Arend www.t-online.de/home/starma/spider.jpg
starma@t-online.de

Hardtop, 3 teiliges Körbler Hardtop zu verkaufen. VB € 675,- Bilder können auf Anfrage gemailt werden. Köln Tel.: 0172/2017696 Gregor Mombauer
farsof@aol.com

Pininfarina, Hardtop schwarz, guter Zustand, orig. Pininfarina, Pininfarina Preis: 250€ Tel.: 04101/26324 oder 0179/1027557 Soeren Pinzer
soeren@mac.com

85'er Spider, orange-rot. Ich kann es leider nicht fassen. Aber das 3. Kind schafft es. Mein Spider (Jg 85), guter Zustand ist zu verkaufen. CD-30 Felgen, tiefer, + 4 x Cromodora-Felgen, CD-Radio Ab 12500DM (6400Euro) geht es los. Zur neutralen Überprüfung des technischen Standes, werde ich ihn in Segeberg checken lassen. Tel.: 0163/8702241 Thomas Bach



Spider Europa DS von starma@t-online.de bei Bremen

KW, rot-schwarz, Sommerfahrzeug, Zustand 2-3, VB 8000,00€ Tel: 05323/84368 oder 0171/4245772 Ina Portugall
ina-portugall@web.de

Hardtop DS, 3 teiliges Hardtop Original für 124 DS in neuwertigem Zustand (nie benutzt) zu verk. Festpreis: 650,- € sitabark@aol.com oder Tel.: 0171/6526565 (Standort Würzburg - Bayern)

Spider Limited Edition 818, Bj. 81, champ.metallic, Klima, Leder, eFH., G-Kat, alles original (natürlich neu lackiert), viel investiert und wenig gefahren, wg. Familienz-



thomasralfbach@aol.com

AS-Teile, habe noch diverse Blechteile (Türen li+re, Hauben v. + h.), Kotflügel, Achsen, etc. von 68er AS-Spider (keine Innereien) in relativ gutem Zustand.

Andreas Buchter
pixory@t-online.de

Beifahrertür CS, die Tür befindet sich in absolutem Topzustand (rost- und beulenfrei sowie lackiert). Die Tür besitzt die Türgriffe der „alten“ Spider, also nicht die Griffmulden

der letzten Ausführungen. WICHTIG: Die Tür paßt nur in US-Ausführungen, da sich in der Tür ein Seitenaufprallschutz befindet, weshalb der Türschließer gegenüber europäischen Versionen um ca. 5 cm nach oben versetzt ist.

Joachim Häring
mainzel_anjo@compuserve

Felgen, 4 mal CD 167, 6 X 14 mit Bereifung (70 %) im Auftrag für 450 € zu verkaufen.

Tel.: 04551/81728 ab 17:00 Uht

Verschiedene Spiderteile, schwarzes Stoffverdeck 200 €, schwarze Mittelkonsole 100 €, schwarze Radiokonsole 50 €, Rückbank (Lehne und Sitzfläche) 100 €, BS1-Armaturenbrett in Wurzelholz mit Uhren 250 €, Nardi-Holzlenkrad, neu 85 €, 2 Türen vom BS1, Stück 150 € und div. Kleinteile. (Ski heil und Beine auch, Groß TDO)

Christian Schlamp,
Tel.: 040/6032290

ChristianSchlamp@fiatsspider.de

Suche

Obenliegender Zündverteiler, Fiat 124 ie oder 132 ie.

Tel.: 0221/436472 Rolf Bodewig
r.bodewig@t-online.de

Werkstatthandbuch o. ä. für 81'er 124 Spider CS2 2000.
hukoehler@gmx.de

Tel. 0170/4182408
Hubert Koehler

Satz 14 Zoll Felgen, in ordentlichem Zustand für Fiat Spider.

Tel. 0172/5664034
Martin Görtemöller
rallye-mg@gmx.de

Eurospider 124 DS defekt, nach 14-jähriger Abstinenz mit Motorschaden oder evtl. Unfallschaden. Andreas Wieser

ABWieser@aol.com

Suche Gepäckträger, zum Klemmen

Tel.: 0179/459-1909
Joachim Bagemihl
bagemihl@hotmail.com

Fächerkrümmer, für 2L-Spider CS2 Tel.: 06742/806847 Holger
Holger.schaufluss@web.de

Zierbleche, am Schweller, unterhalb der Türen! Sind ca. 10 cm breit! Bitte jeder melden der was hat und sich trennen kann! Max Sporrer
max.sporrer@gmx.net

Verdeck, Kunststoff für einen US Spider Bauj. 1978

Tel.: 02181/470448 Uwe Hofmann
Hofmannclaudiahofmann@web.de

Sitz/Rücksitzbank, beige (nur Lehne) und einen beigen Fahrersitz. alles anbieten. Wenn möglich für einen CS1, Bj 76. Mark
wachterm@web.de

CS 1 Hinterachse, komplett für CS1 in gutem Zustand zu vernünftigem Preis.

Tel.: 07082/941582
Andreas Buchter
pixory@t-online.de

Luftmengenmesser, für 81'er CS2. Tel.: 06071/496959

Hubert Koehler
hukoehler@gmx.de

DS Motor, auch in Teilen, aber möglichst wenig Kilometer Jim
ilehart@gmx.de

Volumex-Felgen, neuwertiger Satz und Lenkrad-Schleifkranz, da die Hupe nicht mehr funktioniert. Nel Krabiell
nel@krabiell.de

Sitze und Felgen, für 77er Carsten Sauer
cerbsen@addcom.de

Windschott, Tom
tomiboy74@yahoo.de

Gummiecke US-Stoßstange, hi. li. (CS0 Bauj. 80), Befestigung ohne Rost. Heinz Feder
Heinz-Feder@t-online.de

FIAT SPIDER, Bj.81-86 außen: schwarz, grün oder dunkelblau, innen beige, km: bis 100TKM gepflegt! Tel.: 06074/61192 ab 20h. DAMIAN POPCZYK
sport-rebel@t-online.de

Weber 34 DMS 201, evtl. zugehörigen Luftfilter. Blinkergehäuse rechts (im Kotfl. vorn) Europavers. Zustand egal Tel.: 0172/8348240 Peter Plettrichs
peter.plettrichs@hsproducts.de

Lederausstattung, diverse schwarze Echtleder-Teile für 124CS2 Stefan Grathwohl
mail@stefan-grathwohl.de

Armaturenbrett oder Schablone, suche alten Satz Original-Armaturenbretter (nicht verzogen, ansonsten Zustand egal) oder eine genaue Schablone. brauche: Linkes Panel (5 Instrumente), Mitte, Handschuhfach, Schalthebel. Telefon 089/76774807 Tyron Montgomery
Spider124@TyronMontgomery.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/BS/CS1	040/60951558 CristianSchlamp@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Michael Möller (MM) Tuttlinger Str. 9 80686 München	Händlerkontakte, technische Beratung DS, Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	0172/8124124 MichaelMoeller@fiat spider.de
Kassenwart	Sven Willen (SW) Seeblick 13 24106 Kiel	Finanzen/Kasse	0431/3054014 SvenWillen@fiat spider.de
Beisitzer	Guido Brüning (GB) Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülrich	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 Bargteheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	04532/261319 RalfdeVree@fiat spider.de

Regionalleiter

Gebiet	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Region			
Schleswig-Holstein	Sven Willen (SW)	Seeblick 13 24106 Kiel	0431/3054014 SvenWrage@fiat spider.de
Region 1			
Hamburg	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/60951558 CristianSchlamp@fiat spider.de
Region 2			
Berlin	Uwe Boddenberg	Tannenbergallee 30 14055 Berlin	030/30099229 Uwe.Boddenberg@bpa.bund.de
Region 3			
Friesland	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421/3648514 meik@huettinger.com
Region 4			
Bielefeld	Marco Kollmeier	Turnerstr. 49 33602 Bielefeld	0521/1367127 MKollmeier@schueco.de
Region 5			
Kassel			
Region 6			
Köln	Petra Boljahn	Hackenbroicher Straße 19 50259 Pulheim	02238/58980 petra.boljahn@wdr.de
Region 7			
Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131/881886 mainzel.anjo@t-online.de
Region 8			
Schwarzwald	Armin Albus	Nordstr. 3/2 74232 Abstatt	07062/65059
Region 9			
München	Christoph Spanner	Enthammerstr 6 85567 Grafing b.München	08092/33231 spanner@pilodata.de
Region 10			
Würzburg	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	09321/921629
Region 11			



