

SPIDER

MAGAZIN



*Frohe Weihnachten und
ein gutes neues Jahr 2003*



Das Herbsttreffen in Verl
Start-Nr. 1 auf der Mosel-Hundsrückfahrt
Man lebt nur zweimal
Reorganisation im Deuvel



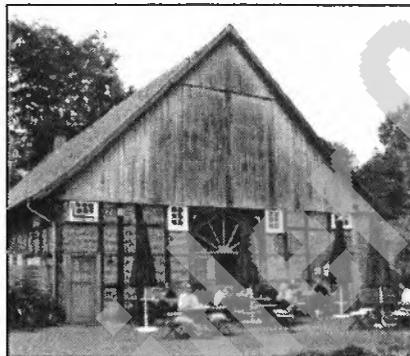


Editorial	4
Technik	
Lampredi Motor Teil 2	5
Technikforum	8
Reportage	
Herbsttreffen	11
Umfeld	
Schweizurlaub Teil 2	16
Mosel Hundsrückfahrt	18
Im Rückspiegel	22
Vorstand	
Schnipsel von unterwegs	24
Reorganisation Deuвет	25
Der Erste spricht	26
Beitragserinnerung	28
Rubriken	
Mitgliederbewegung	28
kurz & bündig	30
Chevy - V8 - Power	32
Termine	33
Teilemarkt	35
Adressen	38
Die letzte Seite	39



5

Die Evolution: Der Einsatz des Doppelnockenwellenmotors begann 1966 im Spider und endete in modifizierter Form 1989 im Tipo



11

Herbsttreffen: Zum Saisonabschluss trafen sich 35 Spider in Verl. Ralf und Ulla Wirth berichten von dem gelungenen Treffen



18

Zum Nachahmen empfohlen: Renate Rossard und Günther Ackermann berichten von der Mosel-Hundsrückfahrt



24

Alltagsgeschichten: In der neuen Rubrik veröffentlichen wir eure Anekdoten rund um den Spider

Redaktionsanschrift

Tilmann Döring
 Krähenweg 35
 22459 Hamburg
 Email: TDO@fiat-spider.de
 Tel: 040/555 21 90

Redaktionsschluß:

20.02.2003

Themenvorschläge

Spider-Urlaubsgeschichten
 Spider - Anekdoten
 Titelfotos
 Technikberichte

Titelfoto

Schöner als eine weiße Hochzeitskutsche ist ein weißer AS. Das fanden auch Claudia und Oliver Matthes.

Rückseite

Eine sauber aufgebaute Maschine sorgt für Fahrspaß in einem Abarth-Spider. Besitzer unbekannt.



Was für ein Hobby



Es ist Anfang November und in Hamburg rufen morgens die ersten Minusgrade nach dem Eiskratzer. Die meisten Spider dösen abgemeldet in ihren Winterquartieren vor sich hin. Auch ich döse eines Abends mit einer Erkältung im Bett liegend vor mich hin, als es plötzlich klingelt. Völlig aufgeregt steht Jochen (Name geändert) vor der Tür. Jochen hat beruflich mit Autos zu tun, wäre jetzt allerdings lieber Bäcker, denn er

ist mit einem Kunden-Spider auf dem Weg zu seiner Werkstatt keine 500 m von uns liegen geblieben. Kein Wasser, dafür jede Menge hervorquellender Dampf zwangen Jochen nach einem Nothalt in einer Bushaltestelle den Weg zu Fuß fortzusetzen. „Was für ein Hobby“ dachten wir und teilten uns erst mal ein Bier während Liane leere Flaschen mit Wasser füllte. Wenig später kurierte ich meine Erkältung draußen weiter aus, indem ich Jochen zum Spider begleitete. Ein Cabriofahrer brummte offen mit seinem Spitfire an uns vorbei. „Merkt der noch was?“ fragten wir uns und trugen unsere Wasserflaschen, Taschenlampe und meine Erkältungsbirne zum Spider an der Bushaltestelle. Dort angekommen füllten wir das Wasser in den Kühler und der Kühler

wiederum ließ das Wasser auf den Asphalt ablaufen. „Was für ein sch.... Hobby“ lachten wir und machten uns sehr schnell mit dem Spider auf den Rückweg. Bevor Jochen die Fahrt in die Werkstatt antrat, füllten wir bei uns die Wasserflaschen nochmal auf. Ich legte mich wieder ins Bett, Liane schimpfte ein bisschen mit mir während ich mir die Decke über die Ohren zog.

Ich freue mich schon auf die nächste Saison und natürlich auf Weihnachten. Ob ich mir dieses Jahr neue Kühlerschläuche wünsche? Eine Wasserpumpe? Schließlich ist Spiderfahren das schönste Hobby überhaupt.

In diesem Sinne wünsche ich allen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in das Jahr 2003.

Tilmann

+++ 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 3,50 € je Heft, im Jahresabonnement € 23,- 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)

Michael Möller (Mö)

Ralf de Vrée (rdv)

Sven Willen (SW)

Internetadresse:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

Kieler Volksbank eG

BLZ 210 900 07

Kto.-Nr. 62 52 62 00



Unser Lampredi - Motor Folge 2

Die Evolution

von Andreas Pfitzer

Andreas Pfitzer ist IG-Mitglied, dreifacher Trevi VX-Besitzer und Macher der Clubzeitschrift „La Lanzettina“. Vielen Dank an Andreas! Der Artikel wurde schon in der „La Lanzettina“ veröffentlicht.

Da der Lampredi-Motor ursprünglich für die 124er-Serie von Fiat entwickelt wurde möchte ich mich zuerst mit dieser und den nachfolgenden Fiat-Modell-Reihen beschäftigen. Der Fiat 124 erschien im April 1966 in Form einer viertürigen



124 Limousine in der ersten Grundform

Limousine. Er erhielt die erste Ausführung des neuen Motors mit seitlicher Nockenwelle und 1197 cm³, welcher 60 PS leistete. Der Einsatz des Doppelnockenwellenmotors begann im Herbst 1966, als Fiat den 124 Spider auf dem Turiner Autosalon vorstellte. Im Frühjahr 1967 wurde dann das technikgleiche



Ein eleganter Wagen: 124 Sport-Coupe'

Coupé eingeführt. Stammt der Entwurf für den Spider von Pininfarina, so waren für die Form des Coupés Vater und Sohn Felice und Gian Boano verantwortlich. Felice war Designer bei Ghia, 1958 ging er zu Fiat und gründete das Centro Stile. Am Anfang war der Doppelnockenweller den beiden Sport-Versionen vorbehalten. Ab 1971 gab es ihn dann auch in der Sportlimousine 124 Special T, bis 1973 als 1438 cm³ - 80 PS und von 1973 bis 74 als 1592 cm³ - 95 PS. Die verschiedenen Ausführungen des 124er hatten ein langes Leben. Die Produktion der Limousine wurde 1974 eingestellt, überlebte als Lada aber bis Mitte der Neunziger Jahre. Der letzte von ca. 198 000 gebauten Spider rollte als Pininfarina Spidereuropa am 30. Juli 1985 direkt vom Band ins Pininfarina Werksmuseum. Auf die in 490 Exemplaren gebaute Volumex-Version werde ich im dritten Teil, welcher die verschiedenen Lancia-Modelle behandelt, näher eingehen. In den Kleinanzeigenseiten der

Oldtimer-Magazine tummeln sich heute noch jede Menge Spider, nach einem gut erhaltenen Exemplar des 1975 nach ca. 279 000 eingestellten und in drei Serien gebauten Coupés muß man heute schon länger suchen. Eigentlich schade um den attraktiven sportlichen Viersitzer.

War der 124er in der unteren Mittelklasse angesiedelt so bekam er 1967 einen fast gleich gestylten großen Bruder in Form des 125 zur Seite gestellt. Dieser erhielt von Anfang an den Zweinockenwellen-Motor als 1608cm³ - 90 PS mit einem Vergaser und als 125S mit Doppvergaser und 100 PS - zu einer Zeit als in der Mittelklasse 75 PS das Maß aller Dinge bedeuteten. Der 125 wurde 6 Jahre gebaut, überlebte aber als Polski-Fiat bis 1988. Das negative Image der osteuropäischen Versionen Lada und Polski-Fiat verhinderte bis heute die Karriere der 124/125er Limousinen als Klassiker, sie sind fast völlig verschwunden. Im Jahre 1973 erschien dann der Nachfolger



des 125 in Form des Fiat 132. War beim Erscheinen des 125 die Motorpresse voll des Lobes, so mußte sich der 132 herbe Kritik gefallen lassen. Die Form wirkte unausgewogen, der sportliche Lampredi Motor, welcher zuerst in zwei Versionen als 1600er mit 98 PS und als 1800er mit 105 PS angeboten wurde, passte nicht zum komfortablen, weichen Fahrwerk. Da die Konkurrenz inzwischen leistungsmäßig nachgezogen hatte, gab es dann ab 1975 eine Zweiliterversion mit 112 PS. Anfang der achtziger Jahre war dies für eine Zweiliter-Limousine dann doch wieder zu wenig, und so erhielt der 132 in den letzten beiden Produktionsjahren noch eine Einspritzversion mit 122 PS. Diese Maßnahme sollte auch den inzwischen unzeitgemäß hohen Benzinverbrauch reduzieren. 1983 wurde der 132 facegeliftet und erhielt den Namen Argenta. Wie vom Fiat Spider gab es auch vom Argenta eine Volumex-Version, welche aber nur in Italien angeboten wurde. Da inzwischen jeder Hersteller in der Mittelklasse eine Dieselsonne anbot, blieb auch der Argenta davon nicht ausgenommen. Im Jahre 1985, von der Konzeption inzwischen 12 Jahre alt, erhielt die 132/Argenta-Baureihe dann einen modernen Nachfolger mit Frontantrieb in Form des Croma,



Lancia, Alfa, Saab entwickelten den Croma

jenem Modell welches im Fiat-Konzern die Plattform-Bauweise einführte. Um Entwicklungs- und Produktionskosten zu senken wurden Lancia Thema, Alfa 164 und Saab 9000 auf der gleichen Bodengruppe aufgebaut. Die Karriere des Lampredi-Doppelnockenwellen-Motors war jedoch noch lange nicht am Ende.

Die Lücke in der unteren Mittelklasse die mit Einstellung der 124er-Limousine entstanden



Der 131 Mirafiori ist ein Mittelklassewagen

war, füllte ab 1974 der 131 Mirafiori (benannt nach seinem Produktionsort) aus. Die unteren Leistungsklassen hatten bis 1977 den Motor mit seitlicher Nockenwelle, bald gab es aber wieder Sport (1585 cm³/95 PS) und Super Sport (1995 cm³/115 PS) - Versionen mit Lampredi-Motor. Basis für viele Tuner um auf den internationalen Renn- und Rallyepisten erfolgreich mitzumischen. Mit der 1977 erfolgten Einstellung der Pro-

duktion des Spiders für den europäischen Markt, fehlte dem Fiat-Konzern das Basisauto für den Rallye-Einsatz und so wurde die Abarth-Ausführung des 131 als Nachfolger auserkoren.



131 Abarth Rallye in Kriegsbeimholung

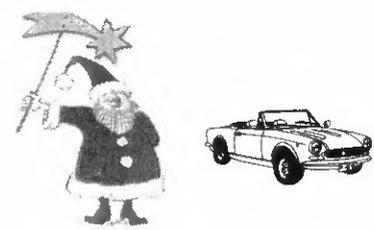
Keine schlechte Wahl, wie die 1977, 1978 und 1980 eingefahrenen Rallye-Weltmeistertitel beweisen. Auf die Abarth-Versionen wird im vierten Teil näher eingegangen, wenn es um die Sport-Karriere des Lampredi-Motors geht. Das Nachfolgemodell des 131, Regata genannt,



Der Familiäre auf Regata Basis

erreichte mit seiner langweiligen Form und ohne imagefördernde Sportmodelle nie die Popularität des Vorgängers, hatte aber Anfangs immer noch den Doppelnockenwellen-Motor mit 1585 cm³ und Zentraleinspritzung.

Ein weiteres Einsatzfeld des Motors in seiner ursprünglichen Form waren die Sport-Versionen des Ritmo. Das 1979 als Golf-Konkurrent eingeführte Modell litt



Das Ritmo-Cabrio von Bertone

unter seinem sich als völlig unitalienisch verhaltenden neuen Motors. Dieser Ruf verhallte 1982 schlagartig mit der Einpflanzung der Doppel-Nockenweller. Als 105TC und 130TC Abarth wurden echte GTI-Killer auf die Straßen entlassen. Wer die Preisentwicklung bei Modellen mit dem Scorpion beobachtet, ist nicht schlecht beraten, sich einen Ritmo-Abarth, den es zur Zeit nach etwas Suche, noch für kleines Geld zu haben gibt, an Land zu ziehen. Von 0 auf 100 in 8 Sekunden ist auch heute kein schlechter Wert.

Seinen zweiten Frühling erlebte der Lampredi-Motor ab 1985 als Hochleistungs-Komfort-Motor in den Modellen der oberen Mittelklasse des Fiat-Konzerns im Fiat Croma und Lancia Thema. Genauso wie Opel in Deutschland (mit Kapitän, Admiral, Diplomat und Senator) hatte Fiat schon immer Probleme, Modelle der gehobenen Klasse am Markt zu etablieren. Die Opel KAD-Reihe der letzten Serie oder der Fiat 130 (mit einem von Lampredi konstruierten V6-Motor) waren sicher ganz ausgezeichnete Fahrzeuge, doch es fehlte ein-

fach das Image eines Mercedes, BMW oder Jaguar). Mit dem 1985 vorgestellten, von Giugiaro gezeichneten Croma startete Fiat einen erneuten Angriff auf BMW 5er und Co., verschaffte sich mit dem Lancia Thema dabei aber zugleich Konkur-



Der Croma in seiner elegantesten Form

renz aus eigenem Hause. Bei den Motoren verzichtete man auf Neukonstruktionen und überarbeitete die Lampredi-Motoren. Das aufdringliche Brummen der Maschinen im am meisten benutzten Drehzahlbereich von rund 3500/min war eines Fahrzeugs der gehobenen Klasse nicht mehr würdig. Genau wie Mitsubishi und Porsche beim 944er besann man sich auf die von Lanchester im Jahre 1906 entwickelte Idee der gegenläufigen Ausgleichswellen. Um einen vibrationsfreien Lauf zu gewährleisten (BMW bot immerhin einen Sechszylinder in der 2-Liter-Klasse) versah man den inzwischen fast 20 Jahre alten Motor mit dieser Technik. Es war zugleich die erste tiefgreifende Änderung am Lampredi-Block. Als Einbaulage für die beiden mit doppelter Motordrehzahl rotierenden Ausgleichswel-

len wählte man zwei Positionen: eine unten im Block, knapp oberhalb der Kurbelwelle, die andere auf der Gegenseite etwas unterhalb der Blockoberkante. Das Ergebnis überzeugte mit kultiviertem, vibrationsfreiem Lauf. Die Leistung blieb mit 120 PS vergleichsweise bescheiden, wer mehr wollte erhielt mit 155 PS im Croma Turbo nicht nur die bisher schnellste sondern auch kultivierteste Limousine von Fiat. Der Croma blieb ohne Nachfolger, denn die Rolle der gehobenen Klasse spielen im Fiat-Konzern heute Alfa Romeo und Lancia.

Das letzte Einsatzgebiet in Fiat-Modellen erlebte der Lampredi-Motor in den 1989 vorgestellten Modellen Tipo und Tempra. Neben den 1400er und 1600er-Standard-Versionen mit einer Nockenwelle, wurden im 1800er und im 2000er der Doppelnockenwellen-Motor eingesetzt. Beim 2000er mit dem für Lancia Delta und Thema entwickelten 16-Ventil-Zylinderkopf. Und beim Thema Lancia bin ich auch schon am Ende des zweiten Teils, denn mit den Lampredi-Motoren in den verschiedenen Lancia-Modellen wird sich der dritte Teil der Serie befassen. Erwähnenswert wäre noch, daß Motor und Antrieb des Fiat Spiders von 1981 bis 1986 im Vierzylinder-Morgan eingebaut wurden



Technikforum

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

Frage von Torsten: Kann man auf die **Stahlfelgen** bis Bj.1978 schlauchlose Reifen aufziehen? Welches Gewinde haben die Radschrauben (M12x1,25?) und ist das Gewinde bei den modernen Fiat immer noch gleich?

Antwort von Karl-Ludwig: schlauchlos geht, wenn die Felgen einen sog. „Doppel-Hump“ haben, der auch aus der Bezeichnung ersichtlich ist, z.B. 5 Jx13 H2. Die meisten alten Fiatfelgen sind wohl H1-Felgen (müssen mit Schlauch gefahren werden). Zu den Radschrauben weiß ich nur, dass die Radschrauben sich neben Gewindemaß- und steigung auch beim Sitz des Schraubenkopfes unterscheiden (Kegelbund, Kugelbund, mit Bundkragen oder ohne).

Antwort von Michael Hroch: Die ‚aktuellen‘ Fiat-Radschrauben für Stahlfelgen sind M12 x 1,25 Kegelbund und sollten auch beim Spider für die Stahlfelgen passen. Am Besten vorher mit einer Schraube vorsichtig probieren.

Frage von Toni Ramoni: Dieses Jahr ist es nun doch passiert: Bei meinem ‚83 DS0 hat sich **ein feiner Riss** zwischen Windschutzscheibe und einem der Lüftungsgitter auf dem

A-brett gebildet. Hat jemand positive Erfahrung mit Reparaturkits oder eine Alternative?

Antwort von Stefan R.: Habe mir vor 4 Jahren ein Reparaturkit bei H&N gekauft und eingebaut. Wird mit einer Art Silikon (liegt der Lieferung bei) angebracht. Handschuhfachdeckel muss man etwas anpassen. Sonst geht's ganz einfach. Lenkrad mitsamt Lenksäule (unterm Armaturenbrett) losschrauben, die restlichen Instrumente losschrauben, rechts und links die kleinen Verblendungen weg und Lüfterblenden raus. Nach vier Jahren noch kein Problem damit gehabt. Farbe ist weiterhin tiefschwarz!

Antwort von Jürgen W.: Wir haben unserem CS0, also noch das Armaturenbrett ohne Mittelkonsole, Anfang des Jahres einen Reparatursatz spendiert. Wir haben uns lange vorher umgesehen, sind dann bei Arnold fündig geworden. Die Narbung ist nicht von dem Originalkunstleder zu unterscheiden, zudem ging der Satz übers ganze Armaturenbrett und nicht wie einige andere nur über die obere Hälfte. Die Anpassungsarbeiten haben wir auf der Fahrerseite am Instrumentenbrett vorgenommen, dadurch blieb die noch originale Furnierung des Hand-

schuhfachdeckels unversehrt, auch an den Kanten. Ich habe mit Schmirgelpapier den Reparatursatz zuvor noch von der Rückseite dünner geschliffen, wo es sonst am Instrumentenbrett und Handschuhfachdeckel geklemmt hätte. Das ganze habe ich vorher x-mal vor dem Kleben am ausgebauten Armaturenbrett (sind nur 4 Schrauben gewesen beim CS0) angepasst. Praktisch waren dabei diese Kunststoffleimzwingen aus dem Baumarkt, die wie überdimensionale Wäscheklammern aussehen. Also lieber ein paar Mal mehr vor dem Verkleben testen, besonders auch wie sich der Handschuhfachdeckel öffnen lässt, bevor es ans Kleben geht. Ich habe übrigens lieber Pattex transparent als Kleber vertraut. Also ich kann nur empfehlen, sich den Rep.satz in Natura anzusehen, vor dem Kauf, als blind zu bestellen. Denn nicht jeder Satz ist auch in der Maserung ansprechend. Manche sehen auf den ersten Blick nach Hartplastik aus. Übrigens soll es beim Beziehen mit Leder aufgrund der Materialstärke, auch zu Problemen mit dem Handschuhfachdeckel kommen, so dass die Kanten des Deckels dann oft massiv unter die Feile müssen.



Frage von onkel c: weiß jemand die genauen **Daten der Nockenwellen** vom BS1 und Abarth? benötige vor allem Gradzahl und Hub.

Antwort von Hermann: Mit den Gradzahlen kann ich nicht dienen, kann man aber ausrechnen!? Steuerzeiten sind bei beiden identisch 13-53-53-13 (26-66-66-26). Nockenhub BS1 9,56 mm, Abarth 9,9 mm.

Frage von Stefan R.: Was ist besser - **Motor den ganzen Winter in Ruhe lassen** oder alle paar Wochen mal laufen lassen?

Antwort von Taki: Ich habe folgendes vor und dies zum dritten Mal: 1.) Batterie baue ich aus und lagere sie im Keller. 2.) Im Frühjahr wird sie eingebaut und alles funzt ohne Probleme. 3.) Eine „Decke“ erhält „Luigi“ auch, da er doch zum Frieren neigt :-)

Antwort von Marcus Müller: Den Motor alle paar Wochen kurz zu starten ist gefährlicher Unfug. Solange er nicht richtig warm wird (90 Grad-Öltemperatur) bilden sich nur gefährliche Säuren und Kondensate, die sehrschädlich sind. Sie waschen das Öl von den Zylinderwänden. Im Stand und ohne Last wird man die Öltemperaturen kaum erreichen. Daher: Entweder mindestens 30 min zügig fahren oder aber aus lassen!

Frage von Markus: Hallo,

ich muss mal wieder meinen Motor zwecks neuer Dichtungen ausbauen, fahre ein CS0 Modell Bj. 82 und bin es leid, das Getriebe (könnte auch neue Dichtungen vertragen) auszubauen. Die Frage ist: bekomme ich den **Motor mitsamt Getriebe raus?** Wer hat da schon Erfahrungen gemacht?

Antwort von Marcus Müller: Das ist im Prinzip kein Problem. Du musst allerdings die gesamte Vorderachse demontieren: 1. Räder, Federn, obere Querlenker demontieren. 2. Spurstangen ab 3. Gesamten Motor abnabeln.

sonst nicht an die Schrauben kommt. Genauso wurden die Autos im Werk übrigens montiert.

Antwort von Karl-Ludwig: Das Vorgehen halte ich für Unfug. Die Nebenarbeiten sind kaum geringer, als beim üblichen Ausbau nach oben, hinterher hast Du zusätzlich den Stress, die Achse wieder einwandfrei einzubauen, und neu vermessen musst Du sie dann auch. Den Motor nach oben herauszunehmen, ohne das Getriebe auszubauen ist wirklich kein Problem, man kommt an die



Das Auto-Center-Südstadt wünscht allen Kunden und Spiderfahrern ein frohes Fest und ein erfolgreiches Jahr

4. Kardanwelle ab 5. Schalthebelabdeckung ab 6. Fahrzeug per Hebebühne absenken & vorderen Achsträger und Getriebe auf dem Boden abstützen (stabil !!!) 7. Achsträger und Getriebehälter lösen. 8. Karosserie nach oben entfernen - Motor + Getriebe bleiben auf dem Boden liegen ! Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge. Ist ohne Hebebühne nicht machbar. Außerdem braucht man sicherlich einen stabilen (200 kg) Werkstattisch, auf dem Motor und Getriebe liegen, da man

Verbindungsschrauben zum Getriebe gut genug dran. Ist der Motor erst raus, ist das Getriebe in Nullkommanix auch herausgenommen. Beides zusammen auszubauen, ist eine böse Fitzelei, da man die Motor-Getriebeeinheit kippen und vorsichtig ausfädeln muss um nicht die Spritzwand zu verschmieren. Einen Hebekran zu bekommen, dürfte nicht das größte Problem sein, notfalls hat man schnell einen Traktor mit Frontlader zur Hand ;-).

Antwort von Wolfgang: Ich



hab den Motor samt Getriebe nach oben herausgenommen. Der Achsträger ist dazu nicht abzumontieren und ich würde wirklich davon abraten! Hab das ganze allein mit einem Flaschenzug gemacht. Mit einem Seil durch die Krümmer kannst du die Neigung gut im Griff behalten. Die Spritzwand hab ich mit einer Decke und Schaumgummi gepolstert. Die Motorhaube (und Kühler) hab ich vorher abgebaut. Wenn du den Zyl.kopf vorher runternimmst geht's natürlich um ca. 20 kg leichter. Auch der Einbau war ebenso kein Problem. Zeit lassen, nicht hudeln, alle Kabel abklemmen, die gefährdeten Stellen abdecken, dann geht's schon.

Antwort von Cid: ich habe die Methode von unten schon erfolgreich angewendet. Ist ganz gut wenn man sowieso komplett restauriert (also auch Vorderachse etc). Dann spart man sich nämlich den Werkstattkran. Ist vor allem Gut, wenn man fast immer alleine schraubt. Ich brauchte nur kurz Hilfe von einem Freund um den Spider wieder über den Motor-/Getriebe zu heben und mit Unterstellböcken hochzuhalten.

Frage von Sarah: In der Winterpause möchte ich einige Steinschläge an meinem DS ausbessern. Wo bekomme ich einen **passenden Lackstift**? Bei Fiat konnte man mir trotz

vorhandenem Farbcode nicht weiterhelfen.

Antwort von Michael Bartsch: Versuche es mal in einer größeren Lackiererei, nun ist die gesuchte Farbe nicht gerade häufig, meist sind die Leute da ganz entgegenkommend, hilfreich ist es vielleicht, in mehreren Firmen nachzufragen.

Antwort von Peter: Lackstifte für alle Farben, natürlich auch Spiderfarben gibt es in München bei der Fa. PROSOL, Dachauer Str.533, Tel: 089/35 73 45-0.



Antwort von Norbert: In Friedrichshafen bin ich dann zu dem Autolackierer „Lackier-Center Reichle GmbH“ gegangen. Der hat mittels dem Farbcode die Farbe direkt zusammengemischt und als Lackstift abgefüllt. Preis: 0,00 EUR (Service des Hauses)

Frage von Carsten: Die **Intervallschaltung funktio-**

niert nicht, die Wischer bleiben irgendwo auf der Scheibe stehen, nie an der gleichen Stelle und schon gar nicht unten. Kohlen des Wischermotors waren verschlissen, habe ich schon getauscht. das Relais habe ich ebenfalls getauscht. die beiden anderen Wischerstufen funktionieren einwandfrei.

Antwort von Markus: Wahrscheinlich hast Du beim Kohlenwechsel den Deckel am Ritzel falschrum eingebaut. Der ist, wenn ich mich recht erinnere, mit 4 Schrauben befestigt, das heißt man kann ihn im 90-Grad-Intervall drehen. Wenn Du die falsche Stellung hast, dann stimmt die Endabschaltung nicht mehr. Möglich ist auch, dass die Blechlasche, die für die Abschaltung zuständig ist, etwas verbogen ist. Dann läuft der Motor unkontrolliert nach.

Antwort von Sascha: Das Federblech mit den Kontakten ist wohl recht anfällig. Meine beiden Spider hatten dieses Problem. Abhilfe schafft eine 0.5mm Teppichmesser Klinge. Bei den Solingern passen die beiden äußeren Löcher. Also Flex mit 1mm Trennscheibe raus und einen Streifen aus der Klinge schneiden. Mit Kupferdraht einen Kontakt in das eine Loch nieten und das Teil dann an die Befestigung nieten. funktioniert schon seit ein paar tausend Kilometern.



Herbsttreffen



Saisonausklang mit 35 Spidern in Verl

Herbsttreffen in Verl 2002

von Ralf und Ulla Wirth

Endlich wieder ein Spidertreffen. Nachdem wir unsere Heimfahrt vom Frühjahrstreffen mit einem ADAC-Abschleppwagen Richtung Niederrhein antreten mussten, weil unser Fiat einen Motorschaden hatte, freuten wir uns (der neue Motor, unser grüner Spider und wir) auf die Fahrt nach Verl. Marc aus Kamp-Lintfort, ebenfalls stolzer Besitzer eines grünen Spiders,

begleitete uns. Wir hatten ihn neugierig gemacht. Nicht nur die Ansammlung verschiedenster 124er-Varianten und -Baujahre, sondern auch die Fahrerinnen und Fahrer machen ein solches Treffen interessant. Leider verzögerte sich die Anreise durch einen 2 ½ stündigen Aufenthalt im Stau. Währenddessen blickten wir besorgt zur Temperaturanzeige, die viel zu schnell

anstieg. Rauchwolken stiegen jedoch noch keine auf, also weiter. Endlich kamen wir unserem Ziel näher, aber weit und breit keine anderen Fiat Spider zu entdecken. Die Rallye sollte um 10.00 Uhr beginnen. Auf der Suche nach unserem Hotel sichteten wir am Straßenrand eines Waldes den ersten blauen 124er. Friedel Jürging und Christian Schlamp kamen bereits



In unterschiedlichen Farben reihen sich verschiedene Spidermodelle auf



Man traf viele "alte Gesichter".....



.....aber auch "Neulinge".....



.....von denen einige noch.....



.....vor Ort in den Club eintraten

sehr beschäftigt mit dem Rallyefragebogen aus dem Wald. Nach einer kurzen Begrüßung erhielten wir eine Wegbeschreibung zum Hotel und den Rallyefragebogen. Nach etlichen Kilometern zwecks Antwortsuche trafen wir uns mit Gleichgesinnten am Steinhorster Becken. Zunächst beantworteten wir so gut es ging die Fragen.

Danach wollten wir uns die Autos ansehen. Aber der Ehrgeiz trieb alle schnell weiter. Wir mussten schnell hinterher, um nicht den Anschluss zu verpassen. Irgendwo musste ja schließlich die Rallye mal enden. Der nächste Stop war in Rheda-Wiedenbrück auf einem Parkplatz. Hier wurden wieder ein paar Fragen beantwortet und

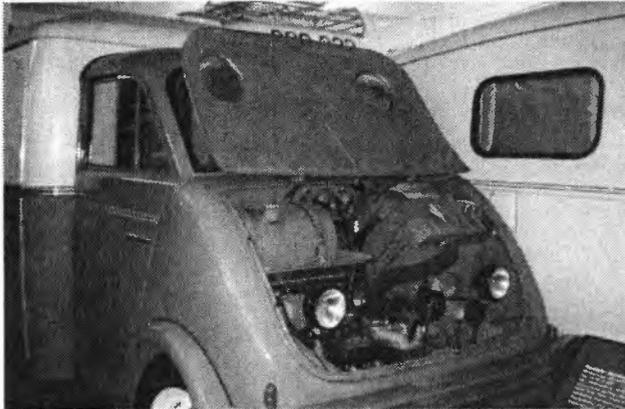
anschließend ging es zum Mittagessen ins Seekaffee. Nach dem Mittagessen fing es leider an zu regnen und alle wollten nur schnell ins noch trockene Auto. Für unseren Begleiter Marc war daher wieder keine Zeit zum Umschauen. Die Fahrt ging jetzt mit ca. 35 Spidern zum Westfalia-Museum. Dort konnte man Campingbusse aus alten



Die Stehhöhe ist tatsächlich ausreichend



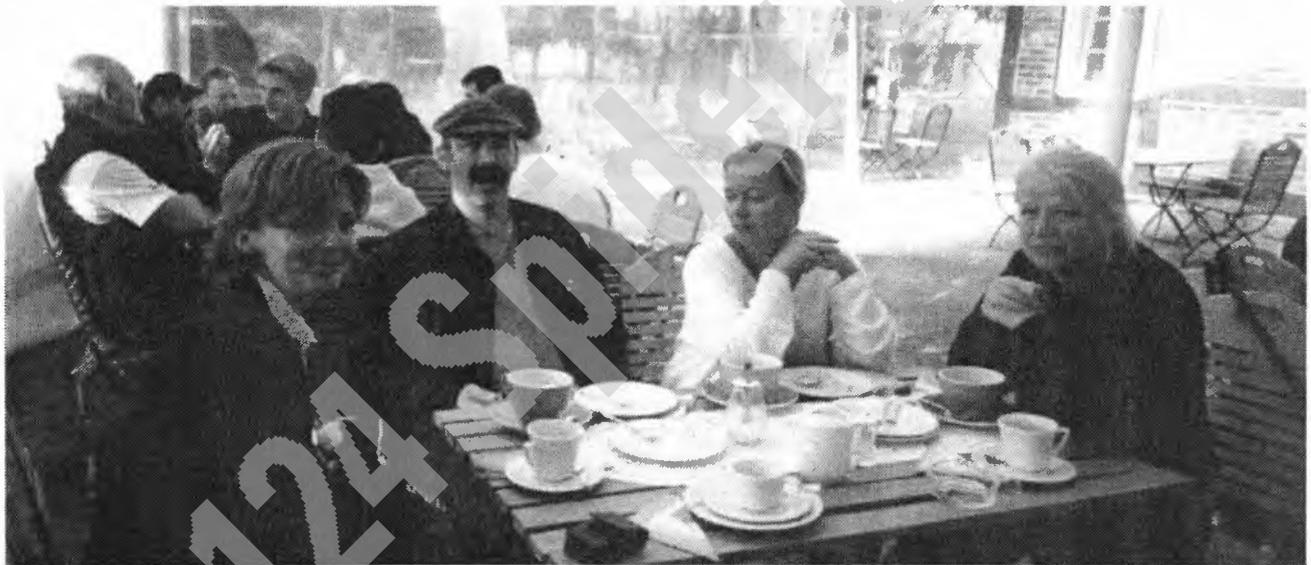
Mehr Platz als im Spider findet Alfred



DKW - Campingbus mit großer Klappe



Kaffeetrinken in Eberts Kotten



Gemütliche Runde

Zeiten bewundern. Nach dem Museumsbesuch schien dann endlich wieder die Sonne und wir konnten „oben ohne“ zu Eberts Kotten zum Kaffeetrinken fahren. Für Marc wurde Essen und Trinken zur Nebensache, denn auf dem Parkplatz standen mindestens 35 Spider. Jetzt oder nie war die Zeit, um Fotos zu schießen. Es dauerte nicht

lange, und Marcs Träume gingen weiter in Erfüllung. Nach und nach wurde die eine oder andere Motorhaube geöffnet. Es wurde gefachsimpelt und verglichen. Das Warten hatte sich gelohnt. Mit vollen Filmen und sehr zufrieden verabschiedete sich Marc von uns, um wieder Richtung Heimat aufzubrechen. Für uns ging es zum nächsten

Programmpunkt. Im Hotel etwas aufbretzeln und dann zum gemütlichen Zusammentreffen. Nach dem Abendessen wurde der Sieger der Rallye bekannt gegeben. Den dritten Platz belegten Rolf Bodewig und Jürgen Abel, den zweiten Platz belegten Sonja und Johannes aus Krefeld und den ersten Platz (schon zum dritten mal) Gundi



Abendessen im Hotel



Erster Platz für Gundi und Guido



Den dritten Platz belegten Rolf und Jürgen



Der zweite Platz ging an Sonja und Johannes



Besuch des Oldtimer-Teilemarkt in Rheda-Wiedenbrück



Währe fast mal Wirklichkeit geworden. Seekamps und Karmann



Die Spider durften auf dem Ausstellungsgelände parken



In der Sonne lassen sich die Spider bewundern



und Guido. Mit einigen Bierchen und netten Gesprächspartnern beendeten wir den gelungenen Abend. Ein paar Nachtschwärmer testeten noch die Dorfdisco. Der nächste Morgen begann mit einem schönen Frühstück und herrlichem Spiderwetter. Um 10.30 Uhr hieß es sammeln auf dem Meierhof. Anschließend besuch-

ten wir gemeinsam den in Rheda-Wiedenbrück stattfindenden Oldtimer-Teilemarkt. Unsere Spider wurden gleich als Programmpunkt eingebracht, und so parkten wir direkt auf dem Oldtimermarktgelände. So viele Cabriolets zogen natürlich alle Besucherblicke auf sich, und so standen alle Spider in der Sonne und ließen sich

bewundern. Auf der Heimfahrt fuhren wir wieder „oben ohne“ Richtung Niederrhein, diesmal ohne ADAC-Abschleppwagen. Die lange spiderlose Winterzeit werden wir mit Fotos ansehen und den schönen Erinnerung an das letzte gelungene Herbsttreffen verbringen.

Ralf und Ulla



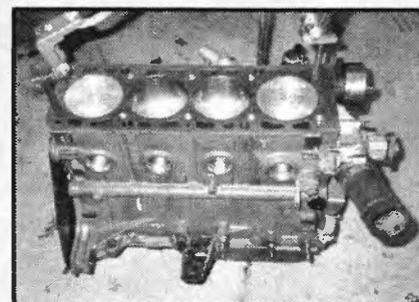
Wir, das sind Ralf und Ulla Wirth aus Wesel / Niederrhein. Unser grüner Spider CS1 ist aus dem Jahr 1975 (genannt die grüne Zicke) Der Kauf des

Wir sind Ralf und Ulla

Spiders vor 7 Jahren erfolgte aus Liebe auf den ersten Blick. Seitdem sind wir fit im Anschieben, Abschleppenlassen, Ersatzteilebesorgen, Reparieren usw. Doch wenn die Sonne scheint und der Spider ohne Probleme fährt werden wir für die kleinen

Ärgernisse immer entschädigt. Mittlerweile hat er auch einen neuen Motor und einiges mehr. So können wir die nächste Spidersaison vielleicht ohne größere Ausfälle genießen.

Bis bald Ralf und Ulla Wirth





(Teil 2) **Mit dem Packesel in die Schweiz**

von Ralf de Vree

Nach einem Tag Regenpause klarte es wieder auf und unsere letzte Fahrt um den Lago Maggiore war gerettet. Nachdem wir wieder heil aus Lugano rausgekommen waren, ging es südlich nach Ponte Tresa, wo wir vor der italienischen Grenze vom Luganer See abbogen und dem Fluss Tresa zum Lago Maggiore folgten. Der Grenzübergang war wieder problemlos, es sollten aber noch unplanmäßig viele weitere Grenzübergänge folgen.

Zuerst genossen wir aber die Strecke am Ostufer des Sees entlang in Richtung Süden, also in Richtung Laveno. Wenige Ortsdurchfahrten, wenig Verkehr, viel Sonne und einige als Tunnel getarnte Tropfsteinhöhlen prägten diese wundervolle Strecke. In Laveno wurde die Autofähre nach Verbania genommen, damit die Tagestour um den See auf eine akzeptable Länge gekürzt wurde.

In Richtung Norden befuhren wir dann die ausgebaute SS34, die nach Cannobio zum 2. Grenzübertritt führte. Das Mittagessen mit Blick auf den See wurde dann nicht in Brissago, Ascona oder Locarno eingenommen. Gefunden haben



Mit diesem Packesel ging Familie de Vree nach dem Pfingsttreffen auf große Fahrt

wir stattdessen ein wunderbares Terrassenrestaurant in Ronco mit Parkplatz vorm Haus (absolute Seltenheit!) und Blick auf die Isole die Brissago. Das mondäne Ascona haben wir dann nur aus der Ferne gesehen. Die Stadt ist weitgehend für den Autoverkehr gesperrt und bei weitem nicht so sehenswert, wie es immer beschrieben wurde. Leider war von dort die Straßenführung eher uninteressant und vor allem schlecht ausgeschildert, so dass wir eher zufällig wieder auf richtigen Strecke nach Minusio landeten.

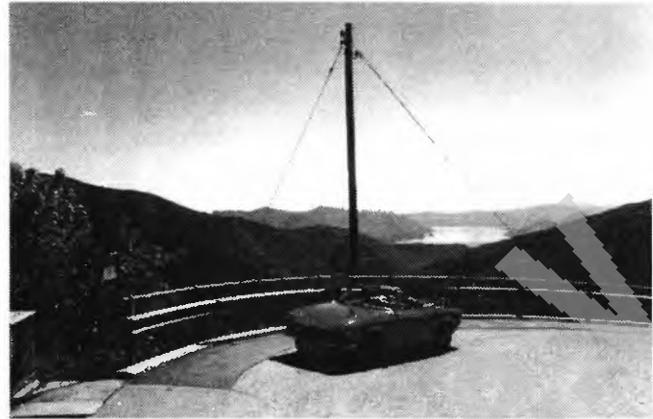
Nach der Einmündung des namensgebenden Ticino in den Lago Maggiore führte die Strecke endlich auch wieder ans Ufer. Der weitere Streckenverlauf führte uns durch Vira, Gerra und Zanusa zum 3. Grenzübergang. Die Zöllner lächelten freundlich,

winkten uns wieder durch, ein komisches Schild mit verschiedenen Öffnungszeiten wurde ungelesen abgetan. Weiterführte die Strecke über Pino nach Maccagno, die wir fast ungestört von weiterem Straßenverkehr genießen konnten. Und dann Maccagno: Erst wieder die üblichen Baustellenschilder, dann das runde Gesperrtschild, und da: wieder das Öffnungszeitschild! „Diese Tunneldurchfahrt ist zu folgenden Zeiten geöffnet...“ Was nun? 2,5 Stunden warten oder gleiche Strecke zurück oder...? Da war noch die Strecke über den Berg. Wenn schon nicht Gotthardpass, dann wenigstens hier ein paar Serpentine heizen!

Die Abzweigung machte Appetit, die Straße war höchstens 1,5 Spuren breit und stieg steil an! Nach der



Das Kleingedruckte wurde nicht gelesen



Dafür gab es eine aufregende Umleitung über viele Serpentine

Ortsgrenze besann sich unser Spider seiner heißspornigen Herkunft und die Kompressorhupe durfte uns freie Fahrt in den Kurven und Serpentine sichern. Nach ca. 10 Serpentine waren unsere Jungs richtig wach, Claudia nass geschwitzt und ich heiß auf den Rest der Strecke!

Die letzten Spuren der Zivilisation führten uns direkt auf den Kirchenvorplatz von Cadero und bescherten uns eine Begegnung mit dem Linienbus aus Vira. Na ja, der Klügere gibt nach. Claudias Befürchtung, dass auch diese Strecke an einer Baustelle enden könnte, war also unbegründet. Dafür wies uns das nächste Schild auf die Schneekettenpflicht bei Schneefall hin, und die Schneeräumfähe wiesen den Weg. Bei 897 m wurde ein Beweisfoto gemacht, es ging wieder bergab, Aber das war nur das Vorspiel! Die genaue Lektüre der Karte prophezeite eine Passhöhe von 1395 m für den Alpe di Neggia. Das war nach dem Rendezvous mit dem

Schafen und knapp oberhalb der Baumgrenze. Die Radrennfahrer und wir waren jedenfalls froh über die Pause auf dem Bergkamm. Und der Ausblick auf die schneebedeckten Berggipfel entschädigte für alle Widrigkeiten. Unser Spider hatte sich die Pause jedenfalls redlich verdient.

Die Passabfahrt bescherte uns 14% Gefälle und todesmutige Radrennfahrer, die uns unbedingt überholen wollten. Bitte, ihr habt ja keine Hupe, fahrt ruhig vor! Unser kleiner Exkurs endete wieder in Vira. Nach knapp 2 Stunden Adrenalin

hatte uns der Lago Maggiore wieder. Die Alternativroute geriet dagegen natürlich langweilig, aber man kann eben nicht alles haben. Wobei, wer ist schon mal mit 80 km/h auf einer 4-spurigen Straße bei 8% Steigung den Berg hochgerast? (Zu erleben zwischen Cadenazzo und Bironico)

Fazit: Das Tessin im Mai ist wunderschön, noch nicht von Touristen überhäuft, aber eben auch nicht ganz regensicher. Die Strecken abseits der Haupttrouten machen am meisten Spaß – aber vergesst die Schneeketten nicht * grins * ! rdv



Die Passhöhe des Alpe di Neggia beträgt 1395 m. Hier sind 897 m schon geschafft



Mit der Startnummer 1 nahmen Renate Rossard und Günther Ackermann an der Oldtimerfahrt des MSC-Adenau teil



Mosel - Hundsrückfahrt

Wir begannen die Oldtimer-saison 2002 mit „der Fahrt in den Mai“, welche vom MSC-Adenau organisiert wurde. Wir hatten mit unserem Fiat 124 AS-Spider die Startnummer 1 und nahmen am 1. Mai an der Rallye rund um den Nürburgring teil.

Route 1: Die Untermosel - von Burgen und romantischen Mühlen

Am 2. Mai starteten wir unsere romantische Moseltour am Unterlauf der Mosel in Koblenz. Dieses Tal hat eine 2000-jährige Kultur- und Weingeschichte. Die ersten Weinberge klettern vor uns die Hänge hinauf, in der Ferne lockt eine Burg. Wir haben den ersten Moselweinort Winnigen erreicht. Wahrzeichen des Ortes ist der Weinhexe-Brunnen im malerischen Weinhof. An der Fährstraße 19 steht

das Geburtshaus von August Horch, dem Begründer der alten Horch Audi Werke. Im Heimatmuseum des Ortes wird eine Horch-Dokumentation präsentiert.

Das Moseltal wird immer enger. In Kobern-Gondorf ragen über dem Ort die Kreuzfahrer Oberburg und die St. Matthias Kapelle. Im Mühlental 17 auf dem Weg zur Oberburg entdecken wir die sehr romantische „alte Mühle Höhreth“ aus dem 11. Jahrhundert. Das Gebäude ist mit Natursteinen gebaut und hat einen sehr idyllischen, bepflanzten Innenhof. Die charmante Wirtin empfängt uns sehr gastfreundlich mit einem Glas Winzersekt, das mit Holunderblütensaft und einem Stück Zitrone besonders gut mundet. Anschließend genießen wir die rustikal-regionale Winzerküche und den köstlichen Mosel-

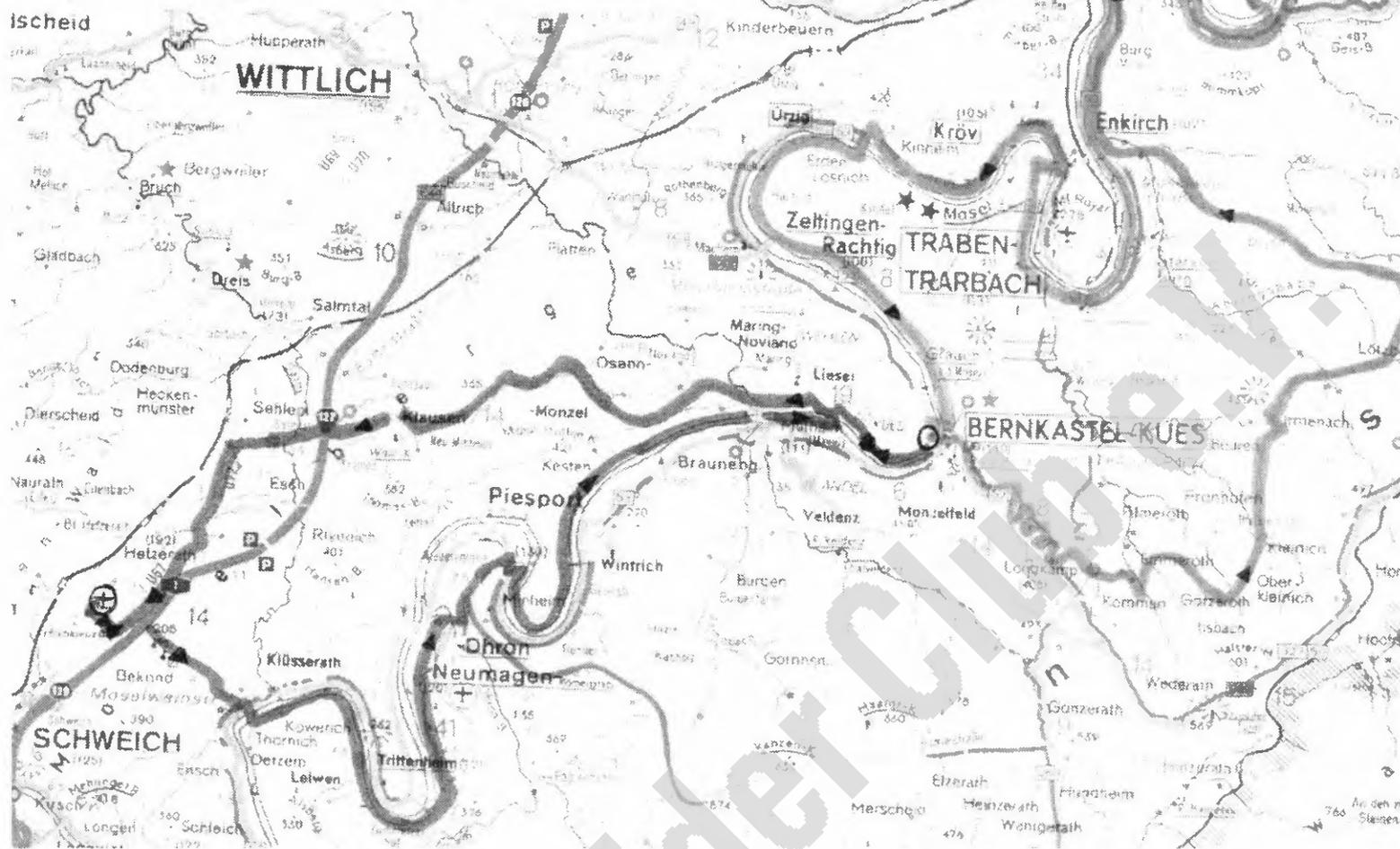
wein, welcher der Mühlenbesitzer selbst anbaut. Wir sind so begeistert, dass wir bestimmt wiederkommen!

Weiter geht es mosel-aufwärts. Wir machen einen Abstecher über Münster-Maifeld ins Elzbachtal. Ein betörender Duft der gelbblühenden Rapsfelder strömt in unseren Spider, den man nur beim Offenfahren erleben kann. Hoch über dem Elzbach thront die Burg Pymont. Am Fuße der Burg hinter der Bachbrücke liegt etwas versteckt ein Teich, in den sich ein kleiner Wasserfall stürzt - davor liegt die Pyrmonter Mühle. Wir legen eine kleine Fotopause ein, trinken auf der Terrasse Cafe und genießen das einmalig schöne Landschaftsbild. Wir fahren zurück und überqueren die Mosel bei Löf. Im ruhigen Baybachtal übernachteten wir.

**amstag, 4. Mai zur Marienburg, grüne Kennung = Hinfahrt
rote Kennung = Rückfahrt**

sonntag, 5. Mai zum Flugplatz, blaue Kennung = Hin- u. Rückfahrt

Ischeid



Route 2: Die Mittelmosel -Wein und Burgen im Überfluss

Am 3. Mai setzen wir unsere Fahrt moselaufwärts fort. Leider ist das Wetter ziemlich schlecht. Öfters müssen wir das Verdeck an unserem Spider schließen, weil es regnet. Wir sind froh, dass der Verdeckmechanismus leicht und schnell funktioniert. Über Treis-Kadern erreichen wir Cochem, wo uns über der Stadt die Reichsburg grüßt. In schier unendlichen Schleifen schlängelt sich die Mosel durch das Mittelgebirge. Dicht am Fluss liegen die Weinorte, einer schöner als der andere. Wir kommen nach Beilstein, ein besonderes Schmuckstück mit

seinem romantischen Ortskern. Alte Fachwerkhäuser, enge Gassen, Weinranken und Blumenkästen, Winzerschenken und Weinhandlungen prägen das Ortsbild. Über dem Ort liegt die Burg Metternich. Auf kleinen Weinpfaden fahren wir die Mosel weiter entlang und blicken vor Bremm auf den 378m hohen Calmont. Der Berg ist sehr berühmt, denn er ist mit über 65 Prozent Steigung der steilste Weinberg der Welt!

Direkt am Moselufer, gegenüber von Bremm, liegt wie ein gestrandetes Schiff die Klosterruine Stuben. Im 12. Jahrhundert gab es hier ein Nonnenkloster und weil die Nonnen wohl wenig fromm

lebten, wurde im 18. Jahrhundert das Kloster in ein freies Damenstift umgewandelt und 1794 aufgelöst. Seitdem verfiel es und ist heute eine Ruine.

Über Alf, Bullay kommen wir nach Zell, wo wir unseren Spider am Moselufer parken, um das Städtchen zwischen Schwarze-Katz Brunnen und kurfürstlichem Schloss zu Fuß zu erkunden. Über Briedel, Pünderich, Enkirch erreichen wir Traben-Trarbach, die Stadt des Jugendstils. Bei Wolf wechseln wir wieder auf die rechte Moselseite und kommen nach Kröv mit seiner berühmten Weinlage „Kröver Nacktarsch“. Ziemlich am Ortsausgang sehen wir ein wunderschönes Fachwerkhaus und halten sofort



an. Leider ist das Weingut „Dreigiebelhaus“ noch geschlossen. Zwei Besen vor dem wunderschönen Garten zeigen an, dass es sich um eine Straußenwirtschaft handelt. Wir besichtigen den Weinort Kröv und beim zweiten Anlauf haben wir Glück. Der Besitzer des Weingutes Kilian Klein öffnet gerade das Tor und lädt uns spontan in seinen Weinkeller zu einer Weinprobe ein. Herrlich mundet der Findling, Rivaner, Müller Thurgau und Riesling. Wir erfahren interessantes über das 300 Jahre alte Weingut, welches drei Fachwerkgiebel in einer Fassade hat und die Herstellung dieses edlen Moselweines.

Wir mobilisieren die letzte Staureserve in unserem Spiderkofferraum und nehmen einen Karton Moselwein mit. Gut gestimmt und bester Laune kommen wir in Bernkastel-Kues an. Im Ort sind schon sehr viele Touristen und so entschließen wir uns kurzfristig in den Hunsrück zum Übernachten hochzufahren.

Route 3: Hunsrück-deutsche Edelsteinstraße

Wir haben es nicht bereut, denn am Abend finden wir ganz abgelegen im ruhigen Hahnenbachtal den Forellenhof „Reinhardtsmühle“ in der Nähe von Bundenbach. Da es wieder stark regnet, überlässt uns der freundliche Gastwirt einen

trockenen Stellplatz unter einem überdachten Unterstellplatz. Beim Abendessen sitzen wir im Wintergarten des Restaurants und blicken auf einen romantischen Weiher, aus dem die frischen Forellen kommen. Das Essen und der Nahwein sind exzellent und sehr zu empfehlen!

Am 4. Mai fahren wir an der Keltensiedlung Altburg vorbei über ein Teilstück der Deutschen Edelsteinstraße nach Herrstein. Der mittelalterliche Ort weist ein fast geschlossenes Ensemble von rund 60 Fachwerkhäusern auf, die mit großem Einsatz restauriert wurden. In einem der Türme wurde einst der Räuberhauptmann Schinderhannes gefangen gehalten. Über Idar-Oberstein, wo man jede Menge Edelsteine finden kann, Bruchweiler, Morbach kommen wir zurück zum Ausgangspunkt nach Bernkastel.

Route 4: Bernkastel-Kues -Marienburg und schönen Oldtimern

Auf dem Moselparkplatz im Ortsteil Kues erwarten uns am Nikolausufer über 100 Oldtimerfahrzeuge. Wir nehmen mit der Startnummer 54 an der Mosel-Hunsrückfahrt 2002 der Oldtimerfreunde Bernkastel-Kuesteil. Ein besonders schöner Oldtimer war ein Opel-Admiral Cabrio.

Vor dem Start stehen wir mit unserem Fiat 124 Spider zwischen einem Austin Healey, Mini und MGB. Im Hintergrund liegt die Burgruine Landshut. Die Fahrt beginnt durch den Stadtteil Bernkastel mit seinen historischen Gebäuden, insbesondere der Marktplatz mit den alten Fachwerkhäusern ist besonders schön gestaltet. Wir haben eine Sondergenehmigung mit unseren Oldtimern durch die Fußgängerzone zu fahren. Tausende von Zuschauern sind begeistert und begrüßen die Oldtimerfahrer mit viel Beifall. Durch die Bernkasteler Schweiz geht es kurvenreich zum Hunsrück hinauf. Über sehr abgelegene Bergstraßen mit idyllischen Dörfern fahren wir bergauf - bergab, wieder der Mosel entgegen. Einige Veteranenfahrzeuge haben zum Teil Probleme bei den Steigungen und so kamen einige zu spät auf der Marienburg bei Alf an. Dort konnten die Teilnehmer den traumhaften Ausblick über die wohl schönste Moselschleife bei einer Kaffeepause genießen.

Strömender Regen erwartete die Oldtimerfahrer auf der Rückfahrt. Für die Fahrzeuge ohne Verdeck war es eine Fahrt für „Kaltduscher“. Kurz vor Zeltingen fing plötzlich unser Spider an zu stottern. Ich zog instinktiv den Choke, und so erreichten wir noch das Ziel in Bernkastel-Kues.



Fiat 124 Spidervor
der Burg Pyrmont



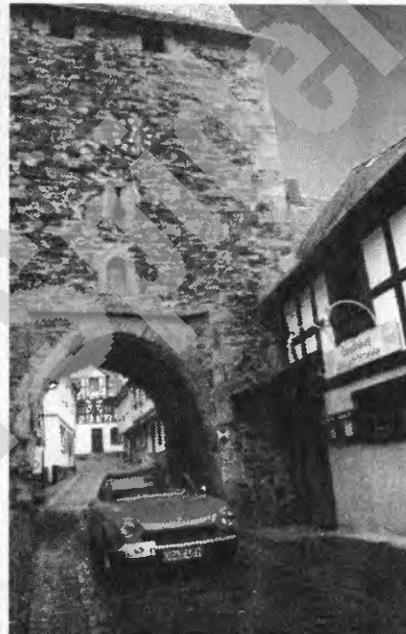
Die Mosel bei Cochem
mit der Reichsburg



Calmont, der steilste Weinberg der Welt



Klosterruine Stuben gegenüber von Bremm



Gothischer Uhrturm in Herrstein



Oldtimertreffen in Bernkastel-Kues

An die Heimfahrt war nicht mehr zu denken. Zum guten Glück haben wir noch einen Freund in Zeltingen und so übernachteten wir in diesem schönen Moselort. Am Sonntag morgen bringt unser Freund uns zu einem Bekannten, der Mechaniker ist. Dieser stellt fest, dass der Vergaser an unserem Fiat 124 Spider total verdrückt war. Wir hatten vorher an einer Freien Tankstelle schlechtes Benzin erwischt. Nachdem der Vergaser gründlich gereinigt ist, absolvieren wir eine kurze Probefahrt und stellen fest, dass unser Spider wieder problemlos läuft. Wir verabschiedeten uns nach einem informativen Benzingespräch und kommen wohlbehalten nach 1.500km Fahrt wieder in Lahr / Schwarzwald an, wo uns die ersten Sonnenstrahlen begrüßen.

Einen besonderen Dank an Hans Bauer und seine Ehefrau für die spontane Hilfe, sowie unserem Freund Dieter Hoffmann!

Trotz dem Regenwetter war die Mosel-Hunsrückfahrt ein besonders schönes Erlebnis und es war für uns ein kleiner Trost, dass es bei der diesjährigen Mille Miglia auch nur geregnet hat.

Herzliche Oldtimergrüße senden

Günter Ackermann
Renate Rosard



Im Rückspiegel

Für die einen ist er ein Oldtimer der sechziger Jahre, andere kennen ihn als außergewöhnlichen Traumwagen der achtziger. Alle haben Recht, denn als „Pininfarina Spidereuropa“ erlebte der Fiat 124 Spider ein Revival.

Man lebt nur zweimal



Eine automobiler Schönheit: Der Fiat 124 Spider

Es war eine echte Schönheit, die Fiat auf dem Turiner Automobilsalon 1966 im Scheinwerferlicht präsentierte. Die schicke Form überzeugte, obwohl - oder vielleicht gerade weil - Designer Pininfarina leicht erkennbar Linien früherer Projekte zitierte. Dass die Basis des schicken Spider eher bieder war, störte kaum jemanden. Tatsächlich war das Auto Produkt einer frühen Umsetzung des heute allgegenwärtigen Baukastensystems: Er stammte direkt vom „Auto des Jahres 1966“ ab, dem Fiat 124.

Für den Spider wurde die Bodengruppe der Limousine verkürzt, dazu gab es einen modernen 1,6-Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und 90 PS - genug für ein Spitzentempo von immerhin 170 Kilometer pro Stunde. Ergänzt wurde dies durch einige Extras

und Konstruktionsmerkmale, die damals alles andere als selbstverständlich waren: Ein Fünfganggetriebe galt in den Sechzigern als Seltenheit - im Spider gehörte es zu Serienausstattung. Auch beim Verdeck hatte sich Fiat Mühe gegeben: Es ließ sich leicht zusammenklappen und bot auch in geschlossenem Zustand gute Sicht nach allen Seiten.

Nur bei den Sitzplätzen beschränkte man sich auf das Nötigste. Zwar galt der Spider als so genannter „Zwei-plus-zwei-Sitzer“. Die hintere Reihe allerdings konnte nur extrem platz sparenden Passagieren in absoluten Notsituationen zugemutet werden.

Der Erfolg ließ nicht auf sich warten: 30.000 Spider fanden allein bis 1970 einen Käufer. Was folgte, war die typische Geschichte eines erfolgreichen

Automobils mit den üblichen Veränderungen und Weiterentwicklungen. So kamen Leistungshungrige ab 1970 in den Genuss von immerhin 110 PS. Dafür sahen sie beim Blick nach vorne aber nicht mehr auf das glatte Blech der bisherigen Motorhaube, sondern blickten auf zwei längliche Buckel. Die waren nötig geworden, um den neuen Motor unterbringen zu können. Auch innen wurde der Spider aufgepeppt.

Die Europäer mochten den Spider - und die Amerikaner waren von dem offenen Fiat sogar regelrecht begeistert. Ein Großteil der Produktion sollte daher künftig auf der anderen Seite des Atlantik verkauft werden und Fiat ordentliche Einnahmen bescheren. Die strengeren Sicherheitsvorschriften der USA waren denn auch mit ein Grund dafür, dass die Spider



von 1974 an mit klobigeren Stoßfängern anrollten.

Bis es soweit war, hatte Fiat in der Zwischenzeit mal wieder einen anderen Motor unter der Haube untergebracht, diesmal einen 1,8-Liter. Zudem wurde von 1972 bis 1974 eine Sonderserie gefertigt, die heute zu den begehrtesten Variationen des Themas 124 Spider gehört: „Fiat 124 Abarth Rallye“ hieß dieses Werk und war im Grunde nichts anderes als die „Brutal-Ausgabe“ des Urproduktes. Äußerlich zeigte sich der Abarth in zeitgemäßer Bemalung mit mattschwarzen Haubendeckeln und verbreiterten Kotflügeln samt Breitreifen.

Dazu kam eine Reihe technischer Modifikationen wie der Einsatz Gewicht sparender Materialien - die Türen bestanden aus Aluminium, die Hauben aus Kunststoff. Gekrönt wurde das Ganze von einem serienmäßigen Hardtop. Doch was die Begierde der Enthusiasten weckte, war vor allem der Motor, der den Spider mit seinen serienmäßigen 128 PS zu bisher ungeahnten Fahrleistungen beflügelte. Mit Tuningteilen ließ sich die vorhandene Kraft noch steigern. Gedacht war das Stück aber nicht als „Sportler für jedermann“. Vielmehr waren die rund 1000 gebauten Exemplare eine so genannte Homologationsserie für die Zulassung des Wagens im Renn-

sport - vor allem von privaten Fahrern, aber dann und wann auch im Werkseinsatz.

So weit, so normal. Doch 1974 begann für den Spider der Anfang vom Ende. In jenem Jahr verschwand das Auto aus den Verkaufslisten in Europa. Nur noch Amerika galt fortan als „Spiderland“. Schließlich wollte Fiat damals mit dem kleinen keilförmigen Targa-Mobil X 1/9 auf dem Heimatkontinent in eine neue Sportwagen-Ära starten.

Allerdings hatte Fiat die Rechnung ohne die Kundschaft



Sondermodell Fiat 124 Spider Rallye

gemacht. Denn nach kurzer Komplett-Abstinenz begannen erste Händler damit, in Europa Re-Importe aus den USA zu verkaufen - nicht ohne Erfolg. Ende der siebziger Jahre wollte Fiat wieder selber daran verdienen und nahm den inzwischen recht angejahrten Spider erneut ins Programm auf. Die Kunden bekamen ein Auto, das sich merklich verändert hatte. Außen prangten die US-Stoßfänger, innen gab es eine merklich modernisierte Ausstattung, und

unter der Haube rumorte ein Zwei-Liter-Motor.

Diese Ära endete 1982. Der Spider war nun endgültig tot, zumindest unter der Marke Fiat. Denn es kam die Idee auf, den zuletzt „Spider America“ genannten Klassiker ebenso wie den X 1/9 nicht mehr unter dem ursprünglichen Namen zu verkaufen. Vielmehr übernahm Pininfarina als Karosseriebauer die Produktion, der Zweitürer hieß „Pininfarina Spidereuropa“. Zu kaufen gab es ihn wie gewohnt beim Fiat-Händler.

Die neuen Herren beschränkten sich jedoch nicht darauf, das Original einfach weiter zu bauen. Sie ersannen vielmehr eine Sonderserie, die nach dem „Sport-Spross“ der Siebziger heute wohl die zweitbegehrteste Spider-Ausführung ist. Volumex hieß dieser letzte Höhepunkt der Spider-Geschichte, der zugleich ihr Schlusspunkt war. Das Herzstück war hier ein Kompressor, der dem Motor zu immerhin 135 PS Leistung verhalf. 500 Fahrzeuge wurden von 1983 bis 1985 gebaut, die meisten in Rotmetall lackiert. Am 30. Juli 1985 um 15.00 Uhr wurde dann bei Pininfarina der letzte Spider montiert. Insgesamt entstanden in der knapp 20-jährigen Geschichte 198.107 Exemplare.

Quelle: Der Spiegel 5/2002



Schnipsel von unterwegs

odergar exklusives Fahrzeug ist. Vielleicht irre ich mich aber auch. Oder ich verstehe die Spielregeln der Großstadt einfach nicht.

Eines sonnigen Samstagmorgens parkte nämlich vor einem Café in der Hamburger City ein sehr gepflegter maronbraunmetalllicfarbender DS. "Ein schöner Wagen" sagte ich dem Fahrer, einem jungen, selbstverständlichgutaussehenden Mann. "Ja, kann aber nicht jeder haben" war die gänzlich unerwartete Antwort. Leicht verdattert erwiderte ich. "Naja, ich habe auch einen". Daraufhin beschied er mir knapp. "Aber bestimmt nicht so einen schönen". Mein verzagtes "Doch" hörte er schon nicht mehr.

Merke: das Fahren eines Spiders beweist zwar Geschmack, ist jedoch für sich alleine noch keine Garantie für guten Stil.

2. Nachwuchsförderung

Kürzlich waren wir bei Freunden zum Abendessen eingeladen. Wir fuhren mit dem treuen UNO hin. Weil die Freunde ein Haus und Nachwuchs haben, und wir nur eine kleine Küche und keine Geschirrspülmaschine, arrangieren wir uns derzeit so, dass wir einfach in ihrer Küche

kochen. Wir kaufen ein, und Katrin und Manfred kümmern sich um Küche und Nachttisch. Zwischendurch können sie bequem Linus ins Bett bringen. Das hat sich gut bewährt. Dem anderthalbjährigen Sohn, der schon prima "Saab" (ein 92er Saab 900 Cabrio Typ "Kragenbär") und "Audi" sagen kann, brachten wir bei dieser Gelegenheit auch die wichtigen und schönen Wörter "Fiat" und "Spider" bei. Und ich versprach ihm, dass wir im Sommer bestimmt einmal mit dem Spider fahren würden. Während sich die Erwachsenen weiter unterhielten verschwand Linus im Flur und schleppte kurz darauf seinen Autokindersitz in die Küche. "Spiderfahr'n ? Spiderfahr'n ?" krächte er fragend. Von soviel jugendlichem Enthusiasmus bin ich noch immer tief gerührt. Im nächsten Sommer werde ich mein Versprechen bestimmt einlösen.

Merke: Wählen die Eltern ihre Fahrzeuge mit Bedacht, muß man sich um den Nachwuchs keine Sorgen machen.

Wenn ihr auch eine "wahre Spidergeschichte" erlebt habt, die ihr gerne erzählen wollt, schreibt, faxt oder mailt sie an die Redaktion des Spider Magazins. Euer Sven



Mit einem alten Fiat Spider ist es ein bisschen wie mit einem hübschen Hund: oft und leicht ergeben sich Gespräche und Kontakte, die einem sonst verschlossen geblieben wären. Beide sind erstaunliche "Kommunikatoren". Jede Fahrt mit dem Spider, sei es eine Alpenüberquerung oder nur mal eben zum Getränke holen, ist Anlaß für erzählenswerte Begebenheiten von Spidern und Menschen. Sicher hat jeder von euch die ein oder andere Anekdote vom Straßenrand zu erzählen.

An dieser Stellen soll künftig die Gelegenheit bestehen, die schönsten oder erstaunlichsten Begebenheiten aus dem Spideralltag Revue passieren zu lassen. Ich erinnere mich aus der letzten Zeit an folgende zwei Begebenheiten:

1. Hamburger Arroganz

Macht mir dann und wann jemand ein Kompliment für meinen Spider, so freue ich mich und bedanke mich artig. Dies umso mehr, als der Fiat Spider ja nicht wirklich ein seltenes



Reorganisation im Deuвет

Die Verwaltung und die Arbeit des Deuвет sollen zukünftig noch effizienter werden. Dazu hat sich der Deuвет folgende Ziele gesetzt:

Der Deuвет muss schlagkräftiger werden, muss besser akzeptiert werden, muss schneller und effizienter arbeiten und muss kontinuierlich erreichbar sein.

Um dies zu erreichen, wurden die drei Kernkompetenzen festgelegt:

- **Politische Arbeit**
- **Öffentlichkeitsarbeit nach innen (Clubs) und außen (Medien)**
- **Clubbetreuung**

Um die politische Arbeit effizienter gestalten zu können, muss der Vorstand weitestgehend frei von Verwaltungstätigkeiten sein. Schnelle, effektive Entscheidungen und hohe Flexibilität sind gefragt. Kompetente Berater sind erwünscht.

Um das Handeln des Deuвет besser verstehen und besser daran besser teilhaben zu können (Stichwort Transparenz), ist die Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern. Sowohl die Clubs als auch die Medien müssen schneller und genauer informiert werden. Dadurch wird die Arbeit des Deuвет nachhaltiger publik, woraus sicherlich eine Erhöhung der Mitgliederzahl folgt. Das tatsächliche Gewicht der Oldti-



merszene muss besser dargestellt werden. Um Vorteile vom Deuвет zu haben, muss dieser die Clubbetreuung intensivieren: Kontinuierliche Erreichbarkeit der Geschäftsstelle, besseres Infomaterial und verstärkte personelle Betreuung verbessern den Kontakt und die Akzeptanz.

Für die Umsetzung werden Verwaltung und Aufgabenverteilung im Vorstand neu geregelt. Die Aufgaben im Vorstand werden wie folgt verteilt:

Präsident: Leitung des Verbandes, Vertretung des Verbandes nach außen und innen, politische Arbeit, Einbringen von Plänen, Anregungen, Ordnungen, und Programmen, Koordination der Aufgabenbereiche und Leitung von Sitzungen.

Vizepräsident: Finanzen, Clubkontakte, Politikkontakte.

Vizepräsident: Industriekontakte, Planung von Messen und Vorstandssitzungen, Spezialaufgaben, Medien.

Vizepräsident: Internationale

Kontakte, Fahrzeugpasswesen, Clubbetreuung

Durch die Reduzierung des Vorstandes von 7 auf 4 Personen und die damit verbundenen Einsparungen von Vorstandskosten, ist die Einstellung einer Bürokräft möglich. Dadurch ist eine kontinuierliche Erreichbarkeit der Geschäftsstelle gewährleistet. Dies ist nur ein Auszug von Änderungen die der Deuвет durchführt

25 Jahre hat der Deuвет funktioniert. Die gestiegenen Erwartungen an einen Oldtimerverband haben jedoch in letzter Zeit Schwächen aufgedeckt. Eine grundlegende Reorganisation war notwendig und wurde erfolgreich vollzogen.

Wie jeder Club, lebt auch der Deuвет von Personen, die sich mit dem notwendigen Enthusiasmus und der Bereitschaft, viel Zeit zu investieren, sich für die Interessen und Ziele der Oldtimerbesitzer einsetzen. Möge es gelingen.

TDO



Hier spricht der Erste



Liebe Spiderfreunde

Das Jahr neigt sich wieder einmal dem Ende zu und das ist aus meiner Sicht auch gut so. Eigentlich bin ich was Daten und Zahlen angeht nie so genau und führe auch nie Buch darüber.

Was den Spider angeht, ist das anders. Seit ich vor 19 Jahren meinen gebrauchten BS1 Spider kaufte, habe ich mir immer die Jahreskosten (Reparatur, Inspektionen) und die gefahrenen Km aufgeschrieben. Wenn ich so in meinen Unterlagen blättere war da manché bittere Pille zu schlucken. Besonders während der Bundeswehrzeit und meiner 2 Ausbildungen wusste ich so manches mal nicht, wie ich die

nächste Reparatur bezahlen soll.

Im Jahr 1988 z.B. hat mich der Spider angemeldet vom April bis Oktober 1.276,-- DM an Reparatur und Ersatzteilen gekostet.

Darin enthalten waren, die Zylinderkopfdichtung zu erneuern incl. Zylinderkopf zu überholen und sogar ein gebrauchtes Getriebe. In diesen 7 Monaten bin ich aber auch auf einer langen Reise 21.000 km gefahren.

Wenn man die Zahlen vertauscht, also die Kilometerangabe gegen den DM-Betrag austauscht, entspricht das ziemlich genau der Kosten-Kilometer-Bilanz für dieses Jahr, was die Stimmung nicht hebt.

Gut man muss fair bleiben da steckt natürlich auch die Behebung des Frontschadens drin, den mein kleiner Ausrutscher auf Sardinien verursacht hat, aber trotzdem ist da ein bitterer Beigeschmack.

Nachdem der Wagen erst im August zurück auf die Straße kam, habe ich keine Fahrt ohne Störungen beenden können, zur Krönung ist mir, wie einige von Euch wissen, beim Herbst-

treffen noch das Differential weggebrochen.

Seitdem habe ich ein gestörtes Verhältnis zu dem Auto. Zwar habe ich ihn noch reparieren lassen, ihn dann aber, so wie er war, in die Garage gestellt. Dass der Spider ausgerechnet in diesem Jahr sein H - Kennzeichen bekommen hat, macht mich fast noch wütend, da ich ihn nämlich jetzt noch fahren könnte, wenn ich wollte. Aber ich will nicht!

Da kümmerge ich mich lieber um erfreuliche Dinge wie den Spiderclub.

Wie Ihr in der Beilage seht, und einige von Euch schon beim Herbsttreffen in Gütersloh gesehen (auch gekauft) haben, hat der Club unter Leitung von Manfred Seekamp eine neue Kollektion von Polo hemden, Sweatern und Schirmmützen machen lassen. Dazu kommt, dass wir den versilberten Spider Schlüsselanhänger noch einmal neu aufgelegt haben. Die Vielfalt der Farben und Größen ist diesmal so groß, dass wir eigens dafür ein Bestellformular entworfen haben. Unser Merchandising Direktor Manfred ist bemüht diese Kollektion schrittweise zu erweitern.



Einige haben es vielleicht gemerkt, damit Ihr bis Weihnachten noch die Gelegenheit habt, Euren Liebsten vielleicht etwas aus unserer Kollektion unter den Weihnachtsbaum zu legen, hat Tilmann unter Einsatz all seiner Kräfte diese Ausgabe des Spider Magazin um einige Tage vorgezogen.

Wie mir Ralf bestätigt, ist die Anzahl der Clubmitglieder auf 232 Mitglieder gestiegen, und

selbst wenn ich die Austritte zum Jahresende abziehe, bleibt ein Plus von 4 Mitgliedern im Vergleich zum Vorjahr. Also irgendwo geht es in diesem Lande doch noch bergauf.

Wie sicherlich viele von Euch wissen, war das nächste Jahrestreffen in Berlin geplant. Aufgrund mehrerer Großereignisse in Berlin war es nicht mehr möglich, ausreichend Unterkünfte für ein Haupttreffen zu buchen. Daher

hat der Vorstand in Absprache mit den Berlinern das diesjährige Treffen in die Nähe von Hamburg verlegt. Dafür wollen jedoch die Berliner im Jahre 2004 das Haupttreffen ausrichten.

Ich wünsche Euch allen ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes und gesundes neues Jahr und hoffe das wir uns nächstes Jahr in Ahrensburg sehen.

Euer Christian

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



D-Mark vs. EURO, Mac vs. Windows

Das Reich des Bösen liegt bekanntlich weder in der ehemaligen UdSSR, noch auf der Achse Bagdad – Pjöngjang, sondern in Redmond, Kalifornien. Von dort aus terrorisiert die Gang um Bill Gates seit Jahren Computernutzer auf der ganzen Welt. Nur eine kleine Gemeinschaft fröhlicher Apple-Macintosh-User leistet durch autonome Kaufentscheidungen und absturzfremde kreative Arbeit konstruktiven Widerstand.

Und entgegen zahlreicher und auf Unwissenheit basierender Mythen ist so ein Mac voll IBM/Windows-kompatibel. Nur leider schert sich die Windowswelt nicht immer in gleicher Weise um die freundlichen und aufgeschlossenen Macs. "Ihr müsst leider draußen bleiben" heißt es dann oft, vor allem beim Online-Banking. So leider auch bei unserer ansonsten wirklich exzellenten Hausbank.

Da der Wechsel des Kassensystems (von Olli zu mir) auch einen Wechsel der Arbeitsgeräte (von PC zu Mac) mit sich brachte, mussten für den Beitragseinzug 2002 erst neue technische Wege ge- und erfunden werden (kommt die Bank nicht zum Mac, muss der Mac eben zur Bank kommen). An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass besagte Bank ihr Online-Banking mit eben jenem Macintosh-Modell bewirbt, dem es in der Realität den Zugang verweigert. Der Beitragseinzug kam daher erst sehr spät in Gang. Dies bitte ich noch einmal zu entschuldigen. Im nächsten Jahr wird es wieder zeitnah und reibungslos klappen.

Reibungslos hingegen hat die Umstellung von D-Mark auf EURO geklappt.

Diejenigen von Euch, die dem Club noch immer keine

Einzugsermächtigung erteilt haben, bitte ich, den Beitrag für 2003 in Höhe von **EUR 50,-** bis zum **15.02.2002** auf unser:

Clubkonto Nr. 625 262 00
Kieler Volksbank eG
BLZ 210 900 07

zu überweisen. Wer dem Club bereits eine Einzugsermächtigung erteilt hat, sollte mir auch einen eventuellen Wechsel seiner Bankverbindung bis zum **10.02.2003** mitteilen.

Für Fragen stehe ich Euch selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Fröhliche Weihnachten & einen guten Rutsch ins neue Jahr
 Sven



Neue Mitglieder

Markus Astor Region 7	Bernhard-Letterhausstr. 27 50670 Köln	0177/2210408 Markus.Astor@web.de
Andreas Beutin Region 5	Schinkelstr. 6 99089 Erfurt	0361/6536438 andreas.beutin@t-online.de
Heike Bohling Region 7	Maarbachstr. 111 53347 Alfter	0228/696125
Michael Gedigk Region 5	Walgernheide 33B 48231 Warendorf	02581/1628 gedigkSPD@aol.com

Mitgliederbewegung



Carsten Salewski
Region 5

Oesterleystr. 12
30171 Hannover

0511/9805298
mail@csalewski.de

Adressenänderung

Mario Berluti Region 9	Friedrich-Ebert-Str. 27 76316 Malsch	07246/6020 mario.berluti@web.de
Rudi Buginski Region 7	Schüruferstr. 253 44287 Dortmund	0231/5335986 Pe-Ru.Buginski@web.de
Ulrich Kronenberg Region 8	Drei-Linden-Str. 22a 65812 Bad Soden	06196/61067 Ulrich.Kronenberg@equinet-ag.de
Wolfgang Loher Region 3 (7)	Botschaft Tunis/Tunesien 11020 Berlin	? Loher@raha.com
Frank Lütke Region 2	Harnackring 7 21031 Hamburg	0172/4321336 fluethe@studio-hamburg.de
Lars-Ulrich Müller Region 2	Eichenweg 1 25436 Tornesch	04122/907207 lamuelle@hotmail.com
Kai Volland Region 4	Küsterkampweg 15 27383 Scheeßel	? KaiVolland@gmx.de

Unbekannt verzogen

Stefan Ebber Region 7	Pastoratsweg 2 46359 Heiden
Walter Maassen Region 7	Schoenforster Str. 1 52156 Monschau

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

Name, Vorname des Mitglieds

Neue Adresse

Strasse, Haus-Nr.

PLZ / Ort

Tel. / E-Mail

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

22359 Hamburg



Saisonabschluss in Kiel

Am Sonntag, den 13. Oktober 2002, trafen sich 2 (in Worten: zwei) Kieler Spider nebst Besatzung spontan zu einer gemeinsamen Ausfahrt.

Nach wochenlangem Sonnenschein im Norden wurde es höchste Zeit, die nördlich

in Kiel, ein rot-schwarzer und ein schwarz-beiger Spider ein. Der frohe Farbmix aus rot, schwarz, blau und gelb ließ den eher blassgrauen Himmel ebenso vergessen, wie die Temperaturen im einstelligen Bereich. Ulrike und Peter Kuiper zeigten auf die

See und fuhren stattdessen die "kleine Runde" über Otten-dorf, Achterwehr und Felde an den Westensee. Im "Café Zeit" wärmten wir uns bei Milchkaffee und Kuchen auf, und tauschten Spider- und andere Geschichten aus. Nach einer vergnügten



der Elbe laufenden Spider vor dem Saisonende noch einmal zusammenzurufen. Eine kurzfristige Rundmail verhallte jedoch weitgehend ungehört in den weiten Auen Schleswig-Holsteins.

Trotzdem fanden sich am vereinbarten Treffpunkt, dem Parkplatz vor dem neuen IKEA

Frage "Offen oder zu?" nur ihr bestes Haifischlächeln, zippten die Pilotenjacken zu und zogen ihre Wollmützen auf.

Wegen des etwas unfreundlichen Wetters und der geringen Teilnahme verzichteten wir auf die ursprünglich geplante größere Fahrt durch die Holsteinische Schweiz an den Plöner

Stunde ging es über kleine Straßen durch die schon herbstbunten Wälder zurück nach Kiel. An der Stadtgrenze verabschiedeten wir uns mit dem festen Vorsatz, im nächsten Jahr wieder eine kleinere oder größere (Lokal-)Ausfahrt ins nähere Umland zu planen.

SW



Neue Bankverbindung

Institut

PLZ

Konto-Nr.

Änderung der Fahrzeugdaten

Typ, Baujahr

Fahrgestellnummer

Kfz-Kennzeichen

Ort, Datum

Unterschrift

kurz & bündig



Hochzeit mit drei Spidern

Mindestens 3 Spider waren Zeugen der Hochzeit von Claudia und Oliver Matthes am 16/17.8.2002. Der rote BS1 der beiden war beim Standesamt dabei und einen Tag später feierte der weiße AS bei der kirchlichen Hochzeit



mit. Clubmitglied Gert Murtfeld mit seinem DS hatte die fiese Idee mit dem feuchten Eichenstamm und der stumpfen Säge.

Aber alles wurde gemeistert. So soll es in der gemeinsamen Zukunft weitergehen.

Das wünscht euch der Vorstand.

Hochzeit am Freitag den 13.



Von wegen, Freitag der 13. sei ein Unglückstag! An diesem Tag gaben sich Martina Viets und Kai Volland aus Brockel das Jawort. Also ist dieser Tag natürlich ein Glückstag, zu dem der Vorstand alles Gute wünscht. Als zukünftiger Papa denkt Kai jetzt schon über den Einbau eines Kindersitzes im Spider nach. So wird der Spider in Zukunft auch einen praktischen Nutzen besitzen.

Kleine Helfer

Soforthilfe für defekte Leuchten. Zersprungene Scheinwerfergläser können mit den Schnellreparaturbändern von ATG (www.atggbh.com, Tele-

fon 086 62 – 66 080) unterwegs flink geklebt werden.

So kommt am Weg zur Werkstatt kein Wasser in die Leuchte, der Reflektor bleibt

unbeschädigt. Transparent, orange und rot erhältlich.

Preis: 10,20 Euro

Ein drahtiger Pinsel für alle Stellen. Der „Muldengrim-mel“ ist ein praktischer Helfer und sollte bei keinem Bastler

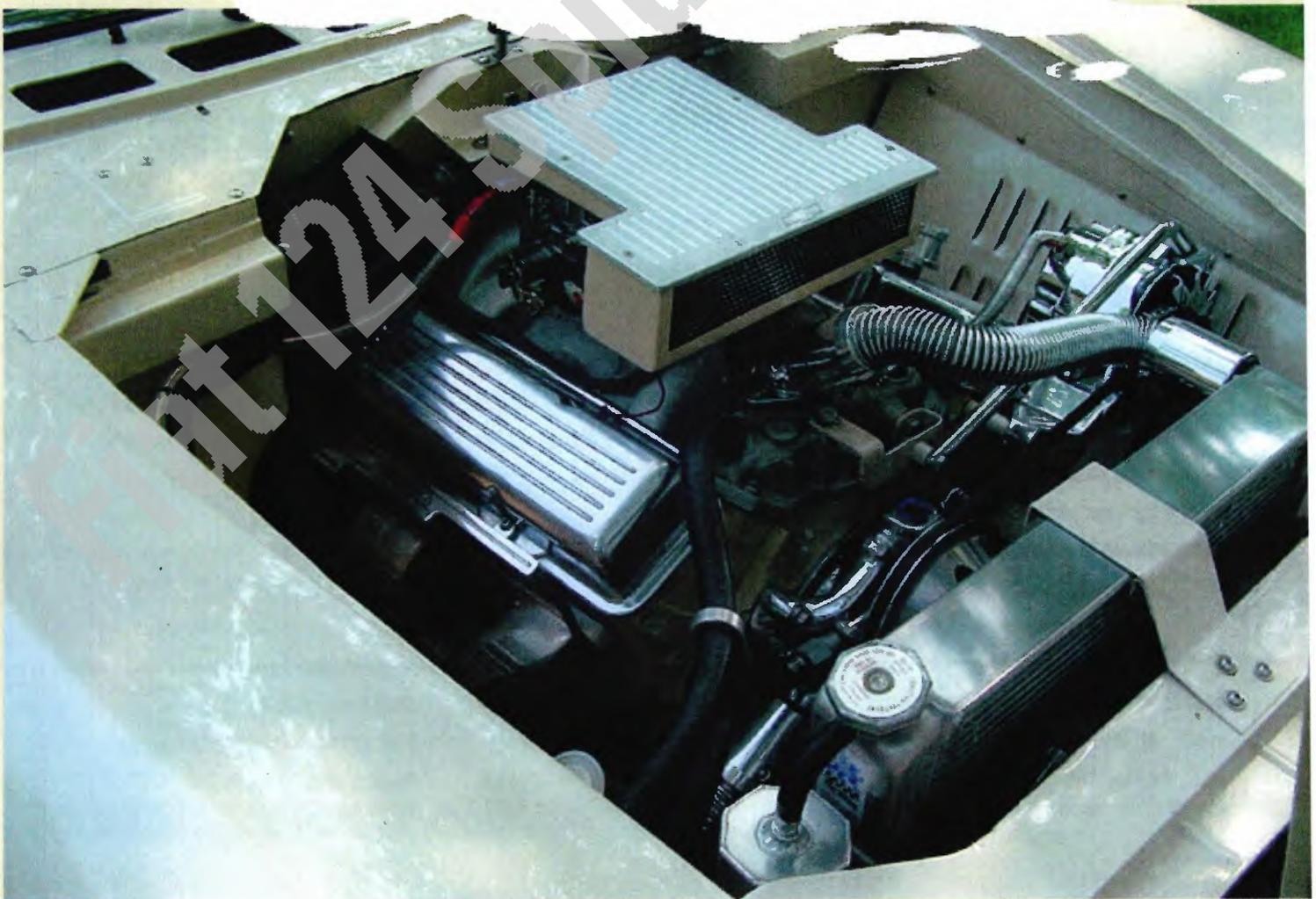
fehlen. Mit seinen harten Drahtborsten kommt er auch an schwer zugängliche Stellen, an denen die Drahtbürste keine

Chance mehr hat.

**Gründel GbR,
Tel. 03437-919896.
Preis: 5,50 Euro.**



Achtung:
Alle mit 44er Weber IDF nach hinten!
Hier kommt die Chevy - V8 - Power





Termine



Termine



Termine



Die Stammtisch - Termine

Schleswig-Holstein

Auskunft: Christian Schlamp
Tel.: 040 / 609 51 558

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxies“(ex.Harmonie/Tenne)
Alsterdorfer Str. 291
22297 Hamburgs

Hamburg

Auskunft: Christian Schlamp
Tel.: 040 / 609 51 558

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxies“(ex.Harmonie/Tenne)
Alsterdorfer Str. 291
22297 Hamburgs

Berlin

Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel.: 030 / 300 99 229

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

"Parkcafe"
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

Köln

Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 02238 / 58 980

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

"Restaurant Syrtaki"
Schnorrenberg 50
50321 Brühl

Frankfurt

Auskunft: Joachim Häring
Tel.: 06131 / 88 18 86

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

"Rüsselsheimer Brauhaus"
An der Wied 1
65428 Rüsselsheim

München

Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 / 332 31

noch unregelmäßig
Bitte melden..

Zur Zeit finden die Stamm-
tische in wechselnden Lokalen
im Raum München statt



Frühjahrsputz 05.04.2003

Meister- Proper Tag am 5.4.03 ab 10:00 Uhr bis genau 17:00 im **Auto-Center-Südstadt in Bad Segeberg**. Anschließend geht es für alle zum Abendmahl. Der Ort wird noch geheim gehalten, da wir selbst noch nicht wissen wohin



es geht. Die Tagesverpflegung übernimmt wie immer die Kantine des Auto-Center-Südstadt. Die Andacht, sowie das Abendmahl gehen zu Lasten eines jeden Meister-Proper.

Euer Schrauber Jürgen und Familie

Jahreshaupttreffen 29.5-01.06. 2003

Durch verschiedene Umstände, die ihr auf Seite 26 nachlesen könnt, findet das Haupttreffen 2003 nicht wie ursprünglich angekündigt in Berlin statt, sondern nordöstlich von Hamburg in der schönen Schlossstadt Ahrensburg. Neben kulturellen und kulinarischen Genüssen sowie schönen Ausfahrten beinhaltet das Programm auch ausreichend Freizeit, um sich im großzügigen Wellnessbereich des Hotels zu entspannen. Die Anmeldeunter-

lagen erhaltet Ihr Anfang März mit der nächsten Ausgabe des Spider Magazin, bzw. findet Ihr auf unserer Homepage www.fiatspider.de.



Nähere Infos bei:

Christian Schlamp

Tel.: 040 / 60 95 15 58 oder

Ralf de Vree

Tel.: 045 32 / 26 13 19

Achtung, Achtung, Achtung, Achtung

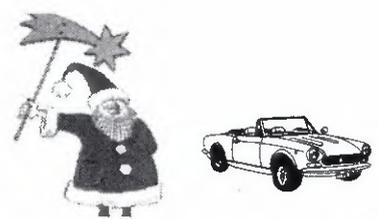


Der Vorstand sucht ein funktionierendes Team, das in der Lage ist, das Herbsttreffen 2003 zu organisieren. Wer „seine“ Region einmal mit 20 bis 30 Spidern bevölkern möchte, melde sich bitte bei:

Christian Schlamp

Tel.: 0 40/60 95 15 58.

Hilfestellung im Organisieren gibt natürlich der Vorstand allen Neulingen und Nichtneulingen.



Verkaufe

124 DS Pininfarina Eurospider, verkaufe einen 124er Eurospider, Bj.04/84, rot, innen schwarz, Tüv:03/2004, G-Kat, Motor und diverse Teile neu, sehr schönes Fahrzeug, weitere Details und Fotos unter: <http://www.wedekind.biz/spider/spider.htm> Preis VHB: 5450 €. Tel.: 04503/700156, J. Wedekind spider@netrel.de

Motor 1756 ccm Typ 132A.040.5, mit Abgaspumpe für Abgasreinigung VB 200€ . Ein 3 teiliges Körbler Hardtop VB: 300 € an Selbstaholer nähe Köln. Tel.: 02202/57117, Achim Keßler Achim.Kessler@aol.com

Fiat Spider 124CS1, US Import, 2 Liter, 85KW, rot, TÜV bis 09/04, Bauj. 06/1977, Motortyp: 131B2, VB 5900 €. Weitere Infos beim Anbieter unter Tel.: 02823/3301 Autohaus Schumacher Autohaus.Schumacher@t-online.de

US Spider 2000ie, Baujahr 1983, G-Kat, 60000 mls, rot, Stoffverdeck beige, Interior beige, kleine Mängel TÜV/AU 07/03 Tel.: 07621/174729 Claudio Puebla c.puebla@attglobal.net

Ersatzteile, ich miste nach und nach meine Garage aus und stelle ein paar Spider Teile bei ebay ein: Armlehne AS/BS rechts, Armlehne CS rechts, Handbremshebel, Lenkrad 33er Momo, Ansaugbrücke. Schaut doch mal hier rein <http://members.ebay.de/aboutme/soeren71/> . Später mehr, Sören Tel.: 05141/485649 soeren.reese@web.de

Spider 124, Bj. 77, Neu restauriert, rot, Km 90.000, Leder Champagner, Sportauspuff, Luftfilter Sport, Holzlenkrad, Garagenfahrzeug, top

geflegt, VB € 7.200,- Tel.: 0172/ 29 172 50 ab 20:00 Uhr Cosimo Cordari

124 AS Ersatzteilstender, Sport Spider AS, EZ 68, nach Überschlag nicht mehr aufzubauen. Verkaufe ihn als Ersatzteilquelle (Technik i.O., Karosserie Schrott, zusätzliche Ersatzteile: Motor, Getriebe, Achsen, Vergaser, Dichtungen und vieles mehr) komplett gegen Höchstgebot. Angebote bitte per Email an stefan.eitze@gmx.net, sonst unter Tel.; 0170/5520971 sporadisch zu erreichen

Fiat 124 Spider, 1976 , Runswell, 1st gear soft. Complete and looks pretty good. no reasonable offer refused. Tom Akenson. 320-762-7343. USA Tom Akenson lakeside@rea-alp.com

Fiat Spider 2000i.e., EZ 07/1984, TÜV/AU 06/2004, Farbe: schwarz, Lackierung: neu, Innenausstattung: beige (Kunstleder), Verdeck: Stoff, beige und 3-teiliges Hardtop mit Echtglasscheibe, Farbe: schwarz. Motor: 77kW, Einspritzung, 60000mls gelaufen, guter Zustand. Importfahrzeug aus Kalifornien, kein Rost, keine Kratzer, diverse Neuteile (Spurstangen, Federn, Stoßdämpfer, Stoßstangen, Felgen etc.) Sehr gepflegtes Sommerfahrzeug, bis vor zwei Jahren Ausstellungsstück eines Fiat-händlers. Preis 8.000,-€, Tel. 0441/4086499 oder 0177/2192851 Email: info@3-Satz.de Osei-Kofi, Stokely

Spider Pininfarina 124 DS SCHNÄPPCHEN!, biete meinen Spider 124DS. Leistung: 1981 ccm, 71 kw, Außenfarbe: schwarz, Innenfarbe: beige, Verdeckfarbe: beige, Colorverglasung, Leichtme-

tallfelgen, Lederausstattung, Radio mit CD+Wechsler. Hatte Termin für Werkstatt gemacht, um gelöste Schraube an Radaufhängung nachziehen zu lassen, einen Abend vor dem Termin ist der linke Reifen abgeknickt. Wertgutachten von der Firma Schwacke Oldtimer Bewertungen liegt über 13.500 DM vor und ist von 09/01. Fahrzeugreparatur soll ca. 400-600 Euro kosten. Fahrzeug ist ein reines Garagenfahrzeug und an Höchstbietenden abzugeben, da ich mich für einen schnelleren Oldie entschieden haben. M. Linnemann Mi.Linnemann@web.de

124 Spider orig. rest. CD 30 Felgen wie neu schön Lackiert (helles Silber met). und neuen 185 Conti.-Reifen sehen sehr gut aus 1! mit Ab. (rot neu! Kappen) alle vier und neuen Reifen und eine Ersatzfelge auch lackiert! für 450 € Rene Schröder starhouse@tiscali.de

Spider AS 1967 zum Restaurieren (teilerlegt), 1978 stillgelegt und damals Teilrestauriert. Original Blechteile und alle weiteren Teile vorhanden und umfangreiche Literatur. Originalfarbe: seltenes hellblau Bilder gerne auf Anfrage. VB:€ 1500. Tel: 0171/9580644 Stefan S.Knobloch@seepeppermint.com

Verkaufe teilrestaurierten US BS1 `72 (zerlegt), wegen Zeitmangel gebe ich meinen zur Zeit in Restauration befindlichen Fiat Spider BS1 124 Sport ab. Über die Hälfte der Teile sind fertig und eingeschweißt. Es fehlt noch das Fahrwerk und kleine Dinge an der Karosserie. Alle Neuteile sind incl. Rechnungen. Festpreis von 3500 € ist ein wahrer Schnäppchenpreis. Es lohnt sich auf jeden Fall den Wagen anzuschauen und ein eigenes Urteil zu fällen. Meldet euch



unter Tel.: 02151/536257 oder 0177/2442244 Martin Pernak pernak@panoptikum-art.de

Fiat 124 Spider-Teile, verkaufe 124 Spider-Teile, Blech, Motoren, Getriebe, Elektro, Innenausstattung, Zierteile und vieles mehr. Rainer Abeling rainer.abeling@ewetel.net

Verkaufe Anhängerkupplung Spider BS1, Hersteller PEKA Fahrzeugbau Karlsruhe, Typ M127, Prüfzeichen: M 3877 Baujahr 1974, Anhängelast 850 Kg, gegen Höchstgebot, Tel. 0175/60 66 130 Stefan Zonker mail@dellenprofi.de

Fiat 124er Sport Spider, US Modell zu verkaufen, techn. Daten: EZ 07/1975, 82kW (111 PS), Motor ca. 30.000 km, Farbe: dunkelblau, Original außer Felgen CD30/205er, 1999 innen kompl. neu (schwarzes Leder), schwarzes Stoffverdeck, Gepäckträger, inkl. div. Ersatzteile, z. Zt. in NL zugelassen (steuerfrei), APK (TÜV-NL) noch bis 08-2003! Bei Überführung keine Zollgebühr, weitere Angabe unter Tel.: 0173/5132320 A. Küsters a.kuesters@freenet.de

1800 Motor, verkaufe einen guten 1800 Motor für den 124 Spider! Telefon: 0234/793540 Andreas Schulz andy.schulz@cityweb.de

Motorsteuergerät für Fiat Spider 124 zu verkaufen. (Einspritz-

Fiat 124, suche einen gut erhaltenen Fiat 124 bis 4000 € in der Nähe von Nürnberg. Bitte anbieten. Tel.: 0171 5288667 Alen Emini emini@odn.de

Rücksitzbank im 85er DS, hallo, ich will meinen 85er DS Spider mit einer Rücksitzbank nachrüsten und mind. einen zusätzlichen

zer 2 Liter) gebraucht, funktions-tüchtig, Bosch-Nr. 0280000190 Preis 230,- € Sven sven@bungeejumping.de

124 CS Spider, verkaufe 1980er CS Spider US, Substanz ist gut, Wagen ist schon seit 1999 abgemeldet. Original 39.000 miles! Der Wagen ist seit 1991 nur sehr wenig bewegt worden. Wagen stand die gesamte Zeit in trockener Unterstellmöglichkeit. Festpreis € 4000.- Tel.: 09132/746030 Steffen Dittmer steffen.dittmer@t-online.de

Fiat 124 Spider DS, verkaufe Fiat Eurospider 124 DS, Bj. 03/85, Fiat Spider 124 DS von Pininfarina sehr guter Zustand. Farbe schwarz, Verdeck schwarz, beiges Leder, Colorglas, elektr. Fensterheber, 121000 km, neu lackiert, Top Zustand! Friso B. friso2@gmx.de

Verkaufe Fiat Spider 124 CS0, sehr guter Zustand. Farbe Gold, beige Ledersitze, Colorglas, elektr. Fensterheber, limitierte Auflage von Pininfarina. ca. 80 000 milen, schwarzes Top. Bei Interesse Tel.: 07541/21966 oder 0049/170 1842006 Musso Sandro info@musso-gmbh.de

Pininfarina 124 DS zum Winterpreis, US-Pininfarina 124 DS Euro Bj. 6/1984, seit 4/1991 in Deutschland, seit 6/1994 in meinem Besitz, sehr guter Zustand, 52.000 mls, rot/schwarz, Alu, nur Sommer

Suche

Not-/Sitzplatz eintragen lassen. Wer hat Informationen bzw. einen TÜV-Bericht über die Eintragung vorliegen und kann mir eine Kopie zusenden? Wer macht die Eintragung, Raum HH oder Schleswig Holstein? Vielen Grüße Sven S-A-T@t-online.de

Leder Innenausstattung Fiat

und Garage, Stoffverdeck, TÜV/AU auf Wunsch neu, rostfrei, wg. Nachwuchs und Zeitmangel leider abzugeben, VHB 5.000,- €, Tel.: 0431/322624 o. 0171/7472660 Fahrzeug steht in der Nähe von Kiel. Thorsten Kuchel T.Kuchel@Busch-Partner.de

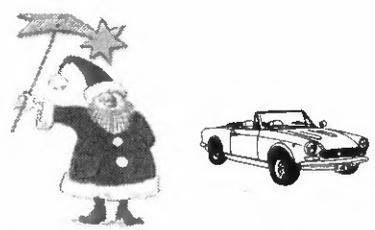
Fiat Spider 124 CS0 Pininfarina, Bj. 1980, US-Import, 2,0 Ltr., 77 kW, außen schwarz, innen beige, schwarz, neues Verdeck beige, Nardi Holzlenkrad, Alu-Felgen, sämtliche Verschleißteile neu: Vorderachskörper, Stoßdämpfer, Lenkgetriebe, etc. Rostfrei und ungeschweißt. Technisch Top-Zustand, optisch O.K. Reparaturen durch Werkstatt. Sommer- und Garagenfahrzeug. TÜV/AU bis 07/2003, bis 01.11.2002 fahrbereit. Standort 70839 Gerlingen. Bilder schicke ich bei Interesse gerne per Mail, aus Zeit und Platzmangel leider zu verkaufen. VHB 5.900,- Tel.: 0172/7234811 Burkhard Mager bmager0412@aol.com

124 DS Euro zu verkaufen, EZ 09/83, 2.0ie, 77 kW, 115.000 km, rot/schwarz, CD 30 mit 205/60/13, tiefer, el.Fenster, Saisonkennzeichen 4-10, nur Sommer gef., kein Regen, Liebhaberfzg. seit 87 in meinem Besitz, PREIS: geg. Gebot - nicht unter 5000,-€ Tel.: 0261/9732835 o. 0177/3400488 Thomas t.brahm@t-online.de



124 Spider BS1 (Schwartz), suche Leder Innenausstattung Fiat 124 Spider BS1 (Schwartz) WS wasserwelt100@gmx.de

Motor 1608 ccm, suche Motor 1608 ccm 110 PS auch defekt, Zustand egal. Suche 1 teiliges Hardtop Zustand egal. Achim Kessler Achim Kessler@aol.com



Seitenscheibe, suche klare Seitenscheibe (Kurbelfenster) für Fahrerseite, gern auch im Tausch gegen getönte Scheibe. Tel.: 0173/2323637 Stefan
stefan.ahlgriem@freenet.de

KAT, suche 3Weg Kat 4 Loch Flansch Angebote bitte an M. Berger Tel.: 030/8122467 M. Berger
m.berger@d2mail.de

Spider 2000, ich suche einen Spider 2000 bis 3000 € David Gaveau
dgaveau@free.fr

Sportauspuff für CS0 gesucht, bin auch an einem gebrauchten Getriebe interessiert. Angebote bitte an: fritz@gorgus.de FriGo

Sitze für einen CS2 Baujahr 1979, ich suche beige Sitze, sowohl Fahrer als auch Beifahrersitz. jens.preidt@link-point.com

Felge, suche Ersatzrad für 124 Spider BS1 und original Wagenheber. Peter Wirtz
peter.wirtz@planet-interkom.de

Suche: Stahlfelgen BS1, Heckschloß, bitte nur Originalteile in Topzustand anbieten. Mit Heckschloß ist der Schließzylinder hinten gemeint. Stefan Zonker
mail@dellenprofi.de

Suche schwarze Ledersitz-Bezüge, suche, u.U. auch restaurationsfähige, echt Lederbezüge für die vorderen Sitze eines CS0 in schwarz. Angebote bitte unter 0172/2486827 oder E-Mail. Michael Giesbert
MGiesbert@t-online.de

Hinterachse, hallo, suche 79iger Hinterachse. Nur mit Nachweis das in Ordnung. Andreas ableckmann
ableckmann@freenet.de

Schwarze Rückbank aus US-Version, suche zur optischen Aufrüstung meines 124 DS schwarze (ggf. auch beige)

Kunstlederrücksitzbank aus US-Spider. Bitte Angebote unter Tel.: 0203/472520 oder Email Joachim HJR01
HJR01@aol.com

Luftmengenmesser, hallo, bin auf der Suche nach einem Luftmengenmesser für einen 124 DS B. Schaefermeier
schlaui@genion.de

Suche Motor, suche Motor für 81'er Fiat Spider oder gut erhaltenen Motorblock. Es muss ein 2000 i.e. sein. Wenn möglich im Raum Saarland/Pfalz. Tel.: 0173/3021070 Kuhn Kai
www.winnikaipuh@aol.com

Spider 124 DS Verdeck, suche schwarzes, gut erhaltenes Verdeck für Fiat Spider DS US Pininfarina, Baujahr 1983. Angebote mit Preisvorstellung und evtl. Bild bitte an meine Email-Adresse. Corinna Novak
Conovak@t-online.de

Suche Hardtop für 124 Spider, dto. Carsten Schmid
carsten.schmid@web.de

Kühler für CS2 124-er Bj. 79, ich suche einen Kühler für einen CS 2 124-er. jep
jens.preidt@link-point.com

Alufelge, suche Alufelgen für 124 Spider mit Gutachten bzw. Kopie der Eintragung. Peter Sawatzki
beate-beter.sawatzki@t-online.de

AHK Spider, suche immer noch eine AHK für meinen 85 er Spider, sowie eine Bedienungsanleitung in Deutsch. Tel.: 06408/61110 Michael Staubach
Staumi@freenet.de

Garage / Stellplatz Essen bis D'dorf, hallo, hat Jemand so was, oder kennt Jemand der so was für meinen Spider anzubieten hat? Danke schon mal. Ekkehard Brüll
ekko@web.de

Fiat 124 CS0, suche einen günstigen, fahrtüchtigen Fiat Spider ab 1980, mit dem ich noch ein

paar Jährchen meine Freude haben könnte. Wenn er hier und da ein bisschen rostet, ist das nicht schlimm, aber technisch sollte noch alles im grünen Bereich sein. Das Auto sollte im Umkreis von 300km um D-49459 Lembruch liegen. Preisvorstellung: 2000 € Karsten Jacob
vandekaasten@gmx.net

Eurospider Mod. 85 gesucht, suche Eurospider (kein US) Mod. 85, nur schwarz, absolut rost- und unfallfrei, max. 2 Hand, gepflegter Zustand, bis 75.000 km, mögl. G-Kat, bis 10.000 € Tel.: 0231/1300773 Markus Stahl
markus.stahl@bsc-consult.de

Querstabi hinten gesucht, suche für meinen CS1 Bj1975 (US) einen Querstabi für die Hinterachse. Karsten Sepec
ksepec@t-online.de

Instrumententräger für CS1 BJ. 76, suche einen gut erhaltenen Inst.träger für einen Spider 124 CS1 Bj.1976. Tel.: 0172/9226809 scozzarella giuseppe
giusesco@web.de

Lederlenkrad gesucht, wer hat ein gut erhaltenes Lederlenkrad mit passender Nabe zu verkaufen? Ich könnte im Tausch auch mein Momo-Holzlenkrad anbieten. Gut erhalten und mit dem TÜV gab es nie Probleme. Bild kann gemailet werden. Gruß Bernd Wilken
bwilken@gmx.de

Chrom-Stoßstangenecken hinten bis Bj 74, suche gut erhaltene oder neue Chrom-Stoßstangenecken hinten links und rechts für meinen CS1 Spider Bj 74, Europa-Modell. Tel.: 07622/65243 Braxmeier, Bernhard
Bernhard.Braxmeier@t-online.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@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Redaktionsmitglied (Ressorts: Internet, Teilemarkt, Mitgliederbewegung)	04532/261319 RalfdeVree@fiatspider.de
Kassenwart	Sven Willen (SW) Seeblick 13 24106 Kiel	Finanzen/Kasse, Redaktionsmitglied (Ressort: kurz&bündig)	0431/3054014 SvenWillen@fiatspider.de
Beisitzer	Tilman Döring (TDO) Krähenweg 35 22459 Hamburg	Chefredakteur Spider Magazin Technische Beratung CS0/CS2	040/5552190 TilmanDoering@fiatspider.de
Beisitzer	Guido Brüning (GB) Schwerfener Hauptstr. 54 53909 Zülpich	Ansprechpartner für TÜV-Fragen Technische Beratung allg.	02252/81812 GuidoBruening@fiatspider.de
Beisitzer	Michael Möller (MM) Tuttlinger Str. 9 80686 München	Technische Beratung DS Redaktionsmitglied (Ressort: Vorstand)	0172/8124124 MichaelMoeller@fiatspider.de
Beisitzer	Manfred Seekamp (MS) Kakenhaner Weg 90 22397 Hamburg	Merchandising	040/6070913

Regionalleiter

Gebiet	Ansprechpartner	Adresse	Telefon / E-Mail
Region			
Schleswig-Holstein	Sven Willen (SW)	Seeblick 13 24106 Kiel	0431/3054014 SvenWillen@fiatspider.de
Region 1			
Hamburg	Christian Schlamp	Wulfsdorfer Weg 46 22359 Hamburg	040/60951558 CristianSchlamp@fiatspider.de
Region 2			
Berlin	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32 a 14055 Berlin	030/30099229 Uwe.Boddenberg@bpa.bund.de
Region 3			
Friesland	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421/3648514 meikhaemmerling@compuserve.de
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. 72A 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 VClaudiaundKlaus@aol.com
Region 11			



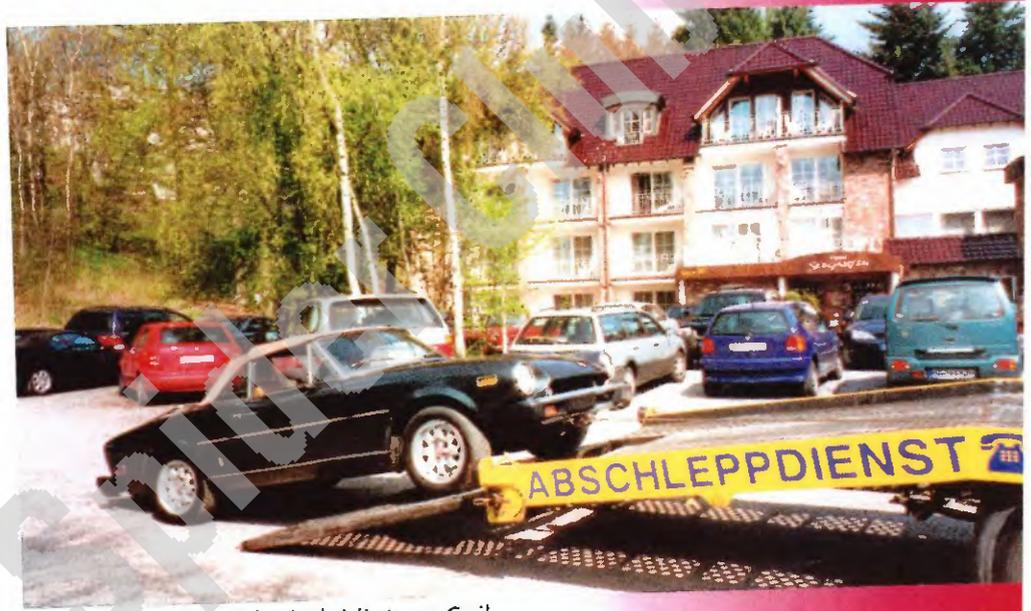
Ein Ja-Wort am Spider hält ewig



Zum Verkaufsstart der Club-Sweater öffnet sich Christians Kofferraum



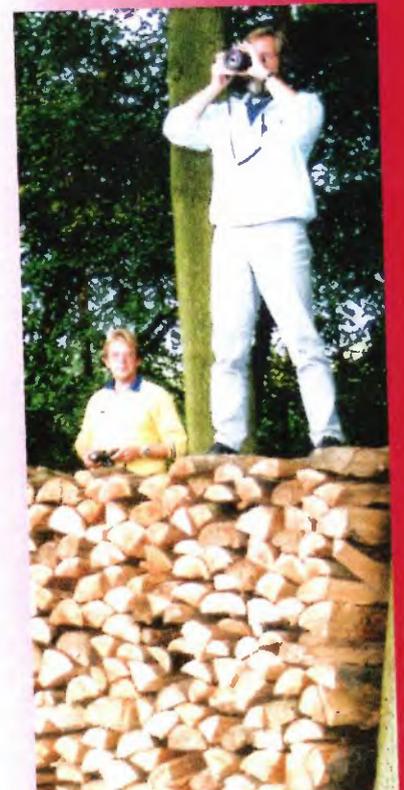
Sommerhit Las Ketchup von Sonja



Die grüne Zicke zieht beleidigt am Seil



Macht mehr Bilder für das Spider Magazin. Petra legt los



Rudi und Manfred auch

