

# SPIDER

## MAGAZIN



Frohe Weihnachten und  
ein gutes neues Jahr  
2005











|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Editorial / Impressum                   | 4  |
| <b>Technik</b>                          |    |
| Ein paar Worte zum Motoröl              | 5  |
| Technikforum                            | 7  |
| Zahnstangenlenkung DS Nachfertigung     | 20 |
| <b>Reportage</b>                        |    |
| Mit Trude durchs Taubertal Teil 2       | 10 |
| Wie mein Spider auf die Titelseite kam  | 13 |
| Tourenbericht: Zillertaler Höhenstrasse | 14 |
| Hamburger Stadtparkrennen               | 16 |
| Der Präsident in Berlin                 | 18 |
| <b>Vorstand</b>                         |    |
| Das Wort vom Ersten                     | 22 |
| <b>Rubriken</b>                         |    |
| kurz & bündig                           | 12 |
| Termine                                 | 19 |
| Mitgliederbewegungen                    | 21 |
| Teilemarkt                              | 23 |
| Adressen                                | 26 |
| Letzte Seite                            | 27 |



**10** Ein Versprechen, dessen Umsetzung und die Story darüber, 2. Teil



**13** So gelangte der Spider von Uli Kronenberg auf die Titelseite der Oldtimer-Markt



**14** Die Zillertaler Höhenstraße: ein atemberaubendes Panorama

## Redaktionsanschrift

Christian Cordts  
Ahornallee 9c  
23623 Ahrensböck-Böbs  
e-mail: cor@fiat spider.de  
Telefon: 0 45 05 / 13 57

Redaktionsschluß SM 1/05  
20.02.2005

## Wir suchen von Euch z.B.:

Spider-Urlaubsgeschichten  
Wahre Spidergeschichten  
Titelfotos  
Technikberichte

## Titelfoto

Bernd Hackbarth

Die Fotos in dieser Ausgabe stammen u. a. von:

Petra Buginski  
Heike Vieregge  
Sven-Erik Holl  
Ludger Wälken  
Ralf+Claudia de Vrée





### Moin Moin !



**W**as soll ich sagen - wieder geht ein Jahr seinem wohlverdienten Ende entgegen. Ganz überraschend kam es,

dieses Jahresende und ich blicke - durch die rosarote Spiderbrille gesehen - unter anderem auf zwei wunderbare Treffen der Extraklasse zurück, auf denen ich wieder viele nette Menschen kennenlernen und auch wieder-treffen durfte.

Zu Ende geht jetzt auch so allmählich meine Zeit als Redakteur dieses Magazins. Zu einer Zeit begonnen, als ich aufgrund einer Art Tätigkeitslosigkeit dem Club in der Frage weiterhelfen wollte, die Nachfolge von Tilmann Döring zu klären, ist es mir in meiner jetzigen Situation

nicht mehr möglich das Spider Magazin zuverlässig für euch weiter zu betreuen. Ich lege meine Tätigkeit als Redakteur daher zur kommenden Hauptversammlung des Clubs nieder.

Bis dahin aber wünscht allen ein frohes Fest und einen guten, erfolgreichen und kopfschmerz-freien Start ins Jahr 2005:

*Euro Christian*

**+++ Spider Club - Hotline +++**

**Tel.: 0 45 05 / 59 42 32    +++    Fax: 0 45 05 / 59 42 33**

**+++ Spider Magazin - Hotline +++**

**Tel.: 0 45 05 / 13 57**

## Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr € 3,50 pro Heft oder im Jahresabonnement € 23,- frei Haus. Die Auflage beträgt 300 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.

Redaktion, Anzeigenleitung  
Satz & Layout:

Christian Cordts  
Ahornallee 9c  
23623 Ahrensböök-Böbs  
Tel.: 0 45 05 / 13 57

Druck:

Druckerei Papenfuss  
Osdorfer Landstraße 162  
22549 Hamburg

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:

<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 02/98





## Ein paar Worte zum Motoröl

**D**as Motorenöl bewirkt, dass sich die beweglichen Teile eines Motors durch einen permanenten Ölfilm nicht direkt berühren, sondern aufeinander gleiten. Durch diesen Zustand der Flüssigkeitsreibung wird die Motorleistung erhöht und der Verschleiß vermindert.

Doch dieser Zustand der Flüssigkeitsreibung kann nicht immer erreicht werden:

In der Kaltlaufphase, wenn das Öl noch sehr zähflüssig ist, und noch keinen durchgehenden Ölfilm liefert, kann stellenweise Mischreibung auftreten. Das bedeutet, dass die Teile nicht aufeinander gleiten, sondern sich an einigen Stellen direkt berühren. Dadurch kommt es zu erhöhten Reibungsverlusten und Verschleiß.

Ähnliches kann bei sehr heißem Motor passieren, wenn das dann sehr dünnflüssige Öl nur noch einen dünnen Ölfilm bildet. Dieser schwache Film kann bei hohen thermischen und physischen Belastungen (hohe Drehzahlen) an Stellen, wo hoher Druck auftritt (Nocken-Stößel), reißen. Damit berühren sich diese Teile direkt und es treten die oben beschriebenen Effekte auf.

Die Folgen dieser Mischreibung werden durch folgende Additive, die dem Öl beigegeben

werden, unterbunden:

1) Reibwertverminderer und Extreme-Pressure-Additive bilden durch chemische Reaktionen eine hauchdünne, sehr stabile Schutzschicht auf den Metalloberflächen und schützen somit die Teile bei Mischreibung wie „Schmierseife“.

2) Weiterhin werden die Folgen der Mischreibung durch den Einsatz von Mehrbereichsölen vermindert, die einerseits bei niedrigen Temperaturen nicht zu zähflüssig (= viskos) sind, aber andererseits auch bei hoher Temperatur nicht zu dünnflüssig werden. Die hierzu eingesetzten Additive heißen Friction Modifier (= „Reibungsveränderer“).

Ablagerungen auf Triebwerksteilen gefährden die einwandfreie Funktion und werden deshalb vom Öl unterbunden.

Diese entstehen durch:

- Oxidation des Öles (Alterung)
- Verbrennungsrückstände (Ruß)
- Kondensate und Schlamm

Um die Oxidation einzuschränken und damit die Ölwechselintervalle zu verlängern, werden dem Öl Oxidationsinhibitoren beigegeben. Die Ablagerung von Verbrennungsrückständen an Motorteilen wird durch wasch-

aktive Detergentien verhindert. Sie können Ablagerungen lösen. Damit sich diese gelösten Rückstände nicht an anderer Stelle ablagern oder im Öl verklumpen und dann eventuell Schmieröffnungen zusetzen, werden sie durch Dispersants gleichmäßig im Öl verteilt und in Schwebelage gehalten.

Während der Verbrennung gelangen auch Substanzen wie Wasser und Säuren ins Öl, die bei niedrigen Betriebstemperaturen nicht aus dem Öl verdampfen und so zu Korrosion führen können.

Um die Folgen der Korrosion zu unterbinden sind dem Öl Korrosionsschutzinhibitoren beigegeben, die wie folgt wirken:

- Bildung einer Schutzschicht auf den Metalloberflächen
- Neutralisierung der Säuren und Bindung des Wassers
- Nach Abstellen des Motors bleibt Restölfilm an Motorteilen haften

Das Öl leitet einen Teil der Wärme, die im Motor entsteht, ab, und trägt so zur Kühlung des Aggregats bei. Dieser Effekt wird durch einen Ölkühler noch verstärkt.

Das Öl trägt dazu bei, den Brennraum an den Kolbenringen





zum Kurbelgehäuse abzudichten. Dadurch wird die Verdichtung und der Leistungsgrad des Motors erhöht.

Sobald das Öl schäumt, ist ein störungsfreier, durchgehender Ölfilm nicht mehr gewährleistet, weil sich Luftblasen im Öl befinden. Deshalb gibt es Additive, die das Schäumen verhindern.

### Unterscheidung der verschiedenen Motoröle

Motorenöle können generell nach der Viskosität (= Zähflüssigkeit) und der Qualität unterschieden werden.

Die Viskosität wird in genormten SAE-Klassen angegeben (SAE = Society of Automotive Engineers). Maßgeblich sind die Viskositäten bei bestimmten Temperaturen z.B.

- SAE 10W bis - 20°C
- SAE 15W bis - 15°C

Einbereichsöle decken eine SAE-Viskositätsklasse (z.B. SAE 20) ab. Sie haben nur einen sehr kleinen Einsatzbereich, wie beispielsweise dauernd kalte oder heiße Regionen, Stationärmotoren in Innenräumen oder auch Schiffsmotoren.

Durch die Verwendung spezieller Grundöle und Additive lässt sich die Temperaturabhängigkeit des Motoröles verbessern. Das heißt, dass bei niedrigen Temperaturen das Öl nicht zu dickflüssig wird, um schnell an alle Schmier-

stellen zu gelangen und einen durchgehenden Ölfilm zu bilden. Bei hohen Temperaturen darf das Öl nicht zu dünn werden, um seine Aufgaben erfüllen zu können. Solche Mehrbereichsöle sind in einem größeren Temperaturbereich einsetzbar als Einbereichsöle (z.B. SAE 15W - 50, SAE 10W - 40, SAE 5W - 50). Die Mehrbereichsöle, die auch bei sehr niedrigen Temperaturen einsetzbar sind und keine lange Warmlaufphase verursachen, werden Leichtlauföle genannt (z.B. SAE 10W - 40).

In älteren Motoren, die nicht im Winter bewegt werden, ist nicht zu empfehlen, Leichtlauföle oder synthetische Öle einzusetzen. Aufgrund ihrer Leichtlauf Eigenschaften würde sich bei älteren Motoren ein hoher Ölverbrauch mit daraus resultierenden Gefahren einstellen. Deshalb sind bei diesen Motoren konventionelle, hochwertige Öle zu empfehlen (z.B. SAE 15W-50 API SF/CC). In moderneren Motoren sind eher hochwertige Leichtlauföle oder Synthetiköle zu empfehlen, sobald sie vom Automobilhersteller freigegeben sind.

### Öl-Spezifikationen

1) API-Klassifizierung  
Diese wohl gängigste Spezifikation stammt aus den USA (API = American Petroleum Institute) und ist unterteilt in Qualitäten

für:

Ottomotoren API SE bis SG  
Dieselmotoren API CC bis CD+

Jede Qualitätsklasse ist mittels zweier Buchstaben gekennzeichnet. Der erste Buchstabe; S (S = Service Station Oils -> Ottomotoren) oder C (C = Commercials -> Dieselmotoren), gibt Auskunft über die Motorenart. Der zweite Buchstabe (C, D, E, F) symbolisiert in aufsteigender alphabetischer Reihenfolge die steigende Leistungsfähigkeit. Die meisten Öle sind sowohl für Otto-, wie auch für Dieselmotoren einsetzbar, jedoch sind sie in der Regel aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen der Motorarten eher für einen der beiden geeignet.

2) US-Militärspezifikationen  
(z.B. MIL-L-46152 o.ä.)

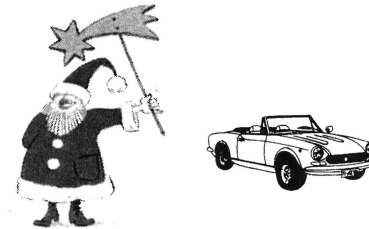
3) CCMC-Spezifikationen  
europäische Norm  
(Constructeurs d'Automobile du Marche Commun).

Ottomotoren CCMC-G1, G2, G3  
Dieselmotoren CCMC-D1, D2, D3, PD1 (PKW-Dieselmotoren)

4) Hersteller-Spezifikationen  
z.B. Daimler-Benz Blatt 226.0/226.1  
oder VW-Norm 505.00

Dieser überarbeitete Artikel von Jochen Buck erschien im Original im Spider Magazin 1+2 1991





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

**Frage von Michael S. :** Ich habe jetzt am Wochenende meine Armaturen ausgebaut. Leider sind die von innen etwas beschlagen / verschmutzt. Wer weiß, wie ich das Glas vom Tacho oder den anderen Instrumenten von INNEN reinigen kann?

**Antwort von Markus:** Es geht nur Ring umbördeln, Glas rausnehmen und putzen und dann anschließend mit einem neuen Ring wieder verschließen, da der alte Ring meistens versaut ist nach der Operation.

**Frage von Michael S.:** Ich hab mir für diesen Winter vorgenommen, evtl. mein Armaturenbrett neu zu beziehen und auch das Wurzelholz neu zu machen. Wie baue ich - ohne große Probleme - mein Armaturenbrett aus meinen BS1 heraus? Hat jemand von euch Erfahrungen oder gar Tips evtl. Fotos für mich für den Ausbau, aber auch mit dem Neubeziehen des Armaturenbretts? Desweiteren will ich auch meine Mittelkonsole und die Türverkleidungen herausbekommen und neu beziehen.

**Antwort von Dietmar:** Ist eigentlich alles ganz einfach - zumindest der Ausbau: Armaturenbrett: Armaturenräger

ausbauen: 4 Chromschrauben lösen und das ganze nach vorne rausziehen - evtl. Lenkradabbau hilfreich. Alle Kabelverbinder zu den Instrumenten trennen (Beschriftung macht hinterher den Zusammenbau einfacher); Drehregler und Anzeigelampen in Mittelteil lösen und ausbauen.

Die seitlichen Abschlüsse des Armaturenbretts sind unten mit nur einer Schraube befestigt und lassen sich einfach rausziehen. Das Armaturenbrett selbst ist mit 3 oder 4 Flügelmuttern befestigt - eine davon ist ganz fies über dem Handschuhfach und kann über ein kleines Loch im Handschuhfach erreicht werden. Wenn diese Schrauben gelöst sind kann das komplette Armaturenbrett herausgehoben werden. Das beziehen ist ganz schön übel. Da kommt es darauf an was Du darüber ziehen willst. Leder würde ich von einem Profi machen lassen. Die fertig zu kaufenden Überzieher sehen sch.... aus und sind aus Hartplastik - hierzu habe ich keine Erfahrung. Ich hab meines mit Kunstleder bezogen. Das Hauptproblem dabei war der Übergang von der senkrechten Fläche zu dem abschließenden Wulst unten. Wichtig ist die gute vollständige Verklebung, vor allem in den Ecken und Kanten. Also vorher sauber entfetten

und guten Kontaktkleber verwenden.

Türverkleidungen: Armlehnen abschrauben - 3 Schrauben, eine davon oben hinter der Chromkappe, Türöffner abschrauben und an der Fensterkurbel die Halteklammer rausfummeln; unten und seitlich die Clipse lösen (einfach ziehen oder vorsichtig hebeln) und das ganze nach oben rausheben. Bezüge würde ich fertig kaufen oder gleich fertige neue Verkleidungen. Die Ziernähte bekommt man mit normalen Hausmitteln nicht so einfach hin.

Mittelkonsole: Die Radiokonsole ist nur unten seitlich mit je 2 Schrauben an der Mittelkonsole befestigt. Abschrauben und rausziehen, Kabels von Radio, Lautsprecher, Innenleuchte, Warnblinkschalter und Zigarettenanzünder beschriften und so isolieren und verstauen, dass es keinen Kurzschluss gibt. Die Mittelkonsole selbst ist nur mit 2 Schrauben unter den Aschenbechern befestigt. Vorher den Schalter fürs Gebläse ausbauen.

Ist eigentlich alles ganz einfach und logisch. Der umgekehrte Zusammenbau ist an manchen Stellen ein bisschen fummelig, geht aber auch. Die Abende werden ja jetzt länger.

**Antwort von Nils:** „die Fen-





sterkurbel rausfummeln „ geht ganz einfach:

wenn man einen Putzlumpen zwischen Kurbel und Tür durchzieht, hat man die Befestigungsklammer im Lappen hängen und die Kurbel in der Hand!

**Frage von Robert:** Habe seit September einen US-Spider, den ich für das nächste Jahr noch ein wenig restauriere. Hat jemand von euch 16“ bzw. 17“ Zoll Felgen auf sein Fahrzeug? Wenn ja, welche Felgen-/Reifengröße und Einpresstiefe der Felge?

Einzelgutachten ist natürlich erforderlich, Preis ?

Waren Umbaumaßnahmen wie Bördeln etc. erforderlich?

**Antwort von Karl Ludwig:** 16-oder 17-Zöller werden Fahrwerk und Karosserie ziemlich rasch klein kriegen, Du wirst Dir damit keinen Gefallen tun.

Da die normale Serienbereifung 165/80-13 einen Abrollumfang von ca. 184 cm hat, käme dem wohl das Format 205/45-16 mit U = 185 cm am nächsten. Ohne Bördeln wird das kaum gehen. Und die Einpreßtiefe muss wegen des Freigangs zum Fahrwerk recht gering sein, mit Sicherheit ca. 2-3 cm geringer als die Serie -> Probleme siehe oben. Und wenn Du nicht eine superedle leichte Felge nimmst, musst Du mit zusätzlichem Gewicht rechnen. Ich würde auf

185er mit CD30 gehen.

**Frage von Kai:** Ich habe im Ebay „günstig“ eine Frontscheibendichtung erworben. Diese will ich in der Winterpause mit einer neuen Scheibe verbauen. Wie gehe ich da am besten vor. Sollte die Scheibe mit Lauge oder mit Silikon eingesetzt werden? Wie „flutscht“s am besten? Hat jemand von Euch Erfahrungen mit den Ebay-Scheiben gesammelt? Dort werden ja neue Scheiben mit Grünkeil für unter 100€ versteigert.

**Antwort von Jörg:** Diese Aktion habe ich jetzt am Wochenende bei meinem AS Bj.1968 gemacht !!! ALLEIN !!!! Scheibe bei H & N gekauft, Dichtung über Ebay.

Mit zwei Mann geht das besser. Als Gleitmittel habe ich was aus dem Sanitär Bereich genommen. ( Für HT oder KG Rohre ).Die Dichtung über die

Scheibe ziehen und dann den Rahmen und die Dichtung gut einschmieren.Diese Einheit in den Rahmen schieben.

Gummi liegt in den oberen Rahmenecken nicht 100% an, bei mir nach dem Einsetzen des Rahmens. Zu klein ??? Keine Ahnung. Die Chromleisten habe ich vorher schon in den Gummi geschoben.Untere Chromleisten liegen auch nicht mehr 100 % an. Können aber auch beim Ausbau leicht verbiegen oder

sollte man die Leisten nach dem Aufsetzen des Rahmens montieren???

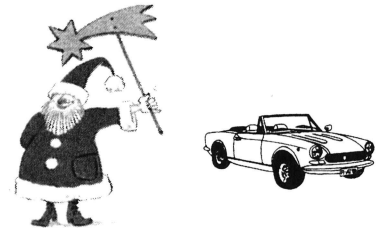
**Frage von Micha:** Ich muss die hinteren Dämpfer meines CS0 wechseln. Kann mir jemand sagen, was zu tun bzw. zu beachten ist?

**Antwort von Michael Bartsch:** Ist im Gegensatz zu vorne kein Stress. Fahrzeug hinten aufbocken/Bühne, Räder ab. An die obere Befestigung kommst Du über den Kofferraum ( Hier aufpassen, dass Dir keine Kleinteile an unzugängliche Stellen entkommen). Unten ist eine Querschraube. Ich habe, glaube ich, den Dämpfer nach unten aus der zur Seite gebogenen Feder gezogen. Ich habe damals eine 1/2 bis 3/4 Stunde gebraucht ( das stehende Fahrzeug auf dem Hof aufgebockt.

**Antwort von mrobster:** Yo, Michael hat recht, ist ganz einfach ... musst nur aufpassen die Hinterachse nicht zu weit abzusenken, da sonst Bremsleitung / Bremsschlauch die natürliche Ausfederbegrenzung bilden ...

**Frage von Karsten VX:** Hier sind nun die „Elektrofreaks“ gefragt:

Ich habe im Moment ein Hardtop mit einer beheizbaren Heckscheibe auf meinem Spider und möchte diese nun auch



gerne nutzen können.

Wie genau stelle ich das nun am besten an??

Was, außer einem An- / Ausschalter brauche ich noch?

Die Kabel an der Heckscheibe sind vorhanden und ich denke mal, dass es egal ist, wo Plus und Minus angeschlossen wird, oder!?

**Antwort von Stefano\_C:**

Leistungen (und damit auch Ströme) in dieser Größenordnung sollte man unbedingt über ein Relais schalten. Den Steuerstrom für das Relais kannst Du ja von einem bereits abgesicherten Stromkreis verwenden. Den Laststromkreis solltest Du aber in jedem Fall zusätzlich absichern. Die einfache Variante ist eine fliegende Sicherung (ähnlich die der Benzinpumpe). Die „elegantere“ Methode ist ein Relais mit eingebauter Stecksicherung.

**Frage von Wolfgang:** Nach einem Monat Pause wollte ich jetzt wieder eine Runde fahren. Nur will die Kupplung nicht! Sie trennt einfach nicht Motor und Getriebe. Gibt's irgendeinen Trick, die „klebende“ Kupplung wieder frei zu bekommen?

**Antwort von Holger:** Versuch mal, mit dem ersten Gang eingelegt und Kupplung nicht getreten, zu starten. Durch die Rucke löst sie sich vielleicht wieder.

**Antwort von Jörg Osthoff:**

Das geht aber nur, wenn für den zu erwartenden Satz nach vorne auch genügend Platz ist. Mein Vorschlag: 4. oder 5. Gang einlegen und bei getretener Kupplung und Bremse starten. Noch besser: 1. Gang rein, Kupplung treten und hilfreiche Hände schieben lassen.

**Frage von Arndt:** Wie bekomme ich beim Einbau neuer Federn (Vorderachse) diese am besten gespannt? Ich habe es schon mit einem Federspanner aus zwei Gewindestangen mit darin laufenden Greifern versucht aber ich konnte die Feder nicht genug spannen.

**Antwort von Wolfgang:** Du musst GUTE Federspanner verwenden, die aber auch klein genug sind. Vorne ist einfach wenig Platz. Dann geht's ohne Probleme. Alternativ kann man auch GUTE Spannbänder verwenden, da ist aber Vorsicht geboten.

Wenn ich mich recht erinnere hab ich den Achsschenkel erst zum Schluss mit dem Dreieckslenker verschraubt, damit ist etwas mehr Platz für die Federn.

**Antwort von Jens:** Also ich hab meine Federn mit „normalen Federspannern“ vorgespannt. Achsschenkel unten gelöst, Feder eingesetzt und dann das ganze mit dem Rangierwagen-

heber vorsichtig zusammengedrückt. Klappte so einwandfrei.

**Frage von Michael Bartsch:**

Für den Lacker sind die irgendwann mal verklebten Rücklichter abgemacht worden. Die Dichtungen waren wohl verhärtet und wurden von einem Vorbesitzer zugeklebt. Ich habe zwar noch Ersatz liegen, aber auch älter und ausgehärtet. Kann man diese Dichtungen wieder geschmeidiger bekommen? Gibt es da Tricks? In Spüli oder WD 40 baden oder so?

**Antwort von Jürgen Weissenberg:** Ich würde es mal mit einem Bad in dem Wundermittel Armor All probieren, das regeneriert nicht nur diverse Kunststoffteile, sondern hat mir auch bei Gummis schon gute Dienste erwiesen. So sind z.B. die Gummiecken der dicken Amstoßstangen damit wieder weich und biegsam geworden. Dieses Zeug hat wohl die Weichmacher in sich, die sich üblicherweise mit den Jahren aus Kunststoff und auch Gummi verflüchtigen.

**Antwort von Karl-Ludwig:** Mit Armor All habe ich damals die Dinger wieder weich und biegsam hinbekommen - vor 4 Jahren. Allerdings sind die Leuchten dennoch nur mit Hilfe von Karosseriedichtmasse richtig dicht zu bekommen.





# Mit Trude durch das Taubertal

## Die Einlösung eines Versprechens - Teil 2

von Petra Buginski und Heike Vieregge

**D**ritter und Rückfahrttag der Tour, Sonntag: Durch den finst'eren Spessart

Die Heimfahrt, die eher zufällig (oder durch Heikes sagenhafte Begabung, immer wieder die richtigen Strecken auszubaldowern?) zum landschaftlichen Höhepunkt der Tour werden wird, beginnt in Frammersbach und führt uns über Flörsbach und an Beilstein vorbei nach Bad Orb. Von dort geht es weiter über Birstein, Völzberg, Hartmannsheim, den Hoherodskopf, Ulrichstein und Hornberg unter anderem auf der Deutschen Märchenstraße durch den Hessischen Spessart und den Naturpark Hoher Vogelsberg nach Kirchhain.

Auf dem Weg zum Naturpark Hoher Vogelsberg geht es über Höhen und durch Täler einer wunderschönen Landschaft. Urplötzlich 15% Gefälle und sofort im Anschluss eine ebensolche Steigung. Die „Grüne Schlampe“, unser Gefährt und auch wir können uns ein leichtes Ächzen nicht verkneifen. Im Naturpark angekommen, fahren wir auf den Hoherodskopf hinauf und genießen die Sicht auf das Land aus 770 Metern Höhe. Die Chronistin bestaunt und bewun-

dert obendrein die Vielzahl und Pracht der dort zu schauenden Bikes mit ihren „Reitern“.

In Kirchhain machen wir Mittagsrast im Restaurant Maus, Pizzeria Adria, dessen Besitzer, wie er erzählt, unter anderem einen Alfa Spider sowie einen Fiat 124 Spider BS fährt.

Weiter geht es einmal um den Burgenwald herum über Münchhausen und Hatzfeld an der Eder entlang. 3 km vor Bad Berleburg ereignet sich die

einzigste Spiderpanne der Tour. An Rudis Spider (man lese und staune, nicht an der „Grünen Schlampe“) fallen plötzlich sämtliche Instrumente sowie Blinker und Bremslicht aus. Zum Glück stellt sich dies als kleine Panne heraus, die durch den Austausch einer defekten Sicherung in wenigen Minuten wieder behoben ist. Die Fahrt kann ungestört fortgesetzt werden durch den Naturpark Rothaargebirge über Oberkir-





chen (dort entgehen wir nur um Haaresbreite dem gerade erwarteten Umzug der Schützen), Dorlar, Bremke und am Henne-see entlang nach Meschede.

Dort heißt es bei einem Glas Erfrischendem und einer Tasse Kaffee für Rudi und die Chronistin Abschied zu nehmen.

Von den Mitfahrern Thomas und Heike, sowie von der „Hauptperson“, der Hündin Trude, deren wahrscheinlich letzte richtig große Tour diese Fahrt gewesen sein wird und von vier wunderschönen Tagen. Von einer Spidertour, die uns bei herrlichem Kabriowetter an allen Tagen über einen Teil von Deutschlands schönsten Straßen, durch herrliche Landschaften, Täler und Wälder sowie die hübschesten Dörfer und Städte führte.

Von einer Tour, die die Chronistin bei der freitäglichen Rückfahrt auf der Romantischen Straße bei milden Temperaturen und im fast unwirklich schönen Licht der untergehenden Sonne und der hereinbrechenden Abenddämmerung zu dem spontanen Ausruf veranlasste: „Kann das Leben nicht herrlich sein?“!

Anekdote zum Schluss: Nur noch wenige Kilometer von der heimischen Haustür entfernt, überkommt die Chronistin ein dringendes, nicht mehr aufschiebbares menschliches

Bedürfnis. Der für Lenkungsfragen Zuständige lenkt den Spider kurz entschlossen nach rechts in eine so ganz kleine Straße im Grünen. Davor ein rundes Schild, weiß mit rotem Rand, darunter ein weiteres Schild: „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“. Zur Freveltat der zweifelhaften „Landveredlung“ kommt es nicht mehr, denn es kommen

kneifen schon aufsteigenden Tränen in den Augen der Chronistin, lässt man jedoch Milde walten und kassiert per Lesegerät (dessen Akku zum allem Unglück auch noch fast leer ist, was die Sache nicht unwesentlich in die Länge zieht) und Kreditkarte nur noch 10 statt der ursprünglich geforderten 15 € von uns.



Das Teilnehmerfeld der Taubertaltour

die „Grünen“! Freundlich, aber bestimmt, erklärt man uns, dass unser Kabrio zwar hübsch anzusehen, aber auch bei bestem Willen nicht als „landwirtschaftliches Fahrzeug“ einzustufen sei. Diese Tatsache veranlasst die Dame unter den uniformierten Freunden und Helfern, uns das „Angebot“ (so sagt sie tatsächlich) eines Verwarnungsgeldes von 15 € zu machen und sich den Hinweis auf ein nahegelegenes Restaurant „mit Toilette“ (!) nicht zu verkneifen. Angesichts der vor lauter Ver-

So finden denn die herrlichen Tage ein leicht gestörtes Ende. Wir haben daraus gelernt: Spare nie am falschen Platze (s. Donauwörth) und versuche niemals, Deinen Spider als landwirtschaftliches Fahrzeug auszugeben, sei die Not auch noch so groß ...







## neuer Regionalleiter für Region 6



**N**achdem wir in der Region Hannover / Kassel längere Zeit ohne Betreuung waren, konnten wir jetzt unser Clubmitglied Christian Zöllner zur Übernahme dieser Funktion überzeugen!

Christian ist seit 5 Jahren Spiderbesitzer und seit 2000 bei uns im Club! In der Zeit vom November 2003 bis juli 2004 hat er seinen 85er DS komplett

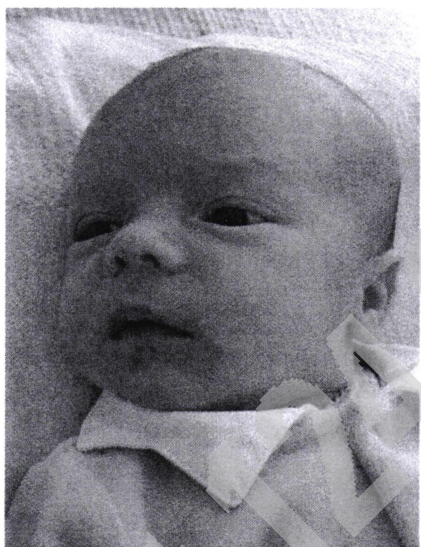
restauriert und kennt damit jede Schrauben wie seine eigene Westentasche.

Er möchte sich Euch vorstellen und regt im neuen Jahr ein regionales Treffen zum Beschnupern an.

Christians Mailadresse und Rufnummer findet ihr unter "Adressen" auf Seite 26

Also: einfach mal bei ihm melden!

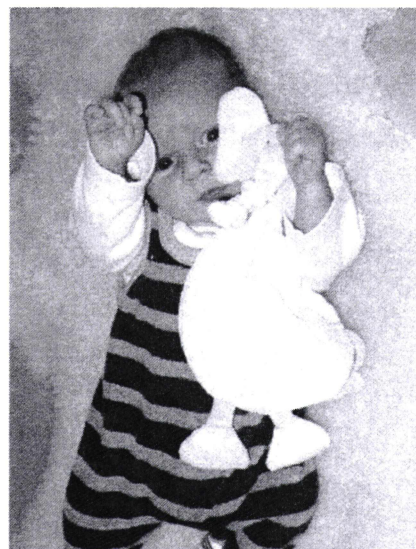
## Wir gratulieren



**W**ieder zwei Neuzugänge für die Spidergemeinde:

< Quint, der Sohn von Katja und Sven Willen aus Kiel kam am 3.11.2004 mit 3.165g und 50cm zur Welt.

Alexander Florian, > der Neuzugang von Silke und Michael Lenz ist mit 48cm und 2630g bereits seit dem 1.10.2004 unter uns. Alles Gute für beide Familien !



Da traut sich wer..

**U**nser Mitglied Sönke Suhr hat es endlich geschafft und seine langjährige Freundin Ina Zimmermann geheiratet! Die Hochzeitsglocken haben am 26.11. in ihrer alten Heimat im Reinbeker Schloss nahe Hamburg geläutet. Ein nachträglicher Glückwunsch vom Vorstand, sicher auch im Namen aller Spiderfreunde, die sie kennen!





## Wie mein Spider auf die Titelseite kam

von Uli Kronenberg

Ich weiß nicht mehr genau wann es war. Irgendwann im Mai, in der Woche mit dem beliebten Feiertag Christi Himmelfahrt, klingelte bei mir im Büro das Telefon. Am anderen Ende meldete sich Martin Brüggemann von der Zeitschrift **OLDTIMER MARKT** in Mainz. Sein Anliegen war schnell vorgetragen, denn es ging um die Titelstory für die Juli-Ausgabe. Der geplante Artikel über „das große Cabrio-Sterben...“ fand auch bei mir großes Interesse, zumal ich auch so einen „Überlebenskünstler“ besitze.

Eine kurze Beschreibung meines Eurospiders genügte M. Brüggemann, um mir mitzuteilen, dass der Fotograf den Freitag als Fototag eingeplant habe. Also, die Zeit drängte und meine Zeit war an diesem Tag bereits verplant. Während einige von Euch auf dem Weg nach Berlin zu unserem Jahreshaupttreffen waren, hatten wir ein lange versprochenes Treffen bei Freunden in Stade geplant. Dies sollte aber ohne Spider stattfinden. So war

also klar, dass der Fototermin ohne mich ablaufen musste.

Aber was sprach dagegen, den Spider den Herren von **OLDTIMER MARKT** anzuver-

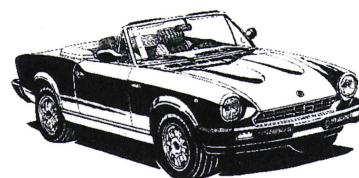
mit Alfa Spider und MGB im rheinhessischen Weinland stand nichts mehr im Wege. Gefahren wurde mein DS übrigens von Peter Steinfurth, dem Chefredakteur der Zeitung.

Mein Schwiegervater übernahm dann schließlich die Schlüsselübergabe. Alles klappte bestens, und als ich am Sonntagabend wieder zu Hause war stand mein Spider top- gereinigt und vollgetankt an seinem Platz in der Garage.

Als „Dankeschön“ konnte ich mir eine fast beliebige Anzahl der 7/2004 Ausgabe wünschen.

Fünf dieser Exemplare denke ich, gehören in's Clubarchiv. Versprochen sind mir ebenfalls noch

einige Fotoabzüge, die dann natürlich den gleichen Weg gehen.



trauen? Ich sagte mir, wenn die im Umgang mit „alten“ Autos keine Ahnung haben, wer dann. Ehrlich gesagt, ich hatte schon den Eindruck dass M. Brüggemann von meinem Angebot positiv überrascht war. Jetzt mussten wir nur die Schlüsselgewalt über Spider und Garage regeln und dem Treffen





# „Lässig, wie das Schnauferl da noch auffi klettert...“

Ein Tourbericht zur „Zillertaler Höhenstrasse“

von Sven-Erik Holl

Ein Merkmal des diesjährigen nun langsam ausklingenden Sommers ist wohl, dass er leider deutlich weniger Spider-Tage zur Verfügung stellte als 2003. Insbesondere konnte man den Eindruck gewinnen, diese wenigen sonnengefluteten Tage lagen fast ausschließlich im Bereich der Tage Montag bis Freitag...also in der Arbeitszeit, wo der Spider in der Regel touren-hungrig in der Garage lauert...

So war es auch am 10. Juni 2004, einem Donnerstag. Doch glücklicherweise war es diesmal ein Feiertag, zumindest in südlichen Gefilden.

Während also andere am Bruttosozialprodukt schrauben mussten, haben wir in Tirol die guten Seiten des Spider-Schraubens ausnutzen können. Nach dem Wasch- und Poliergang vom Vortag nach einem kräftigen Auftaktfrühstück wurde die Freundin eingepackt, das Verdeck zurückgeworfen und der 1800er Vergasermotor eines roten CS1 von 1973 behutsam angelassen. Gemeinsames Ziel: die 48 km lange Zillertaler Höhenstrasse, nach Ansicht vieler Reiseführer eine der schönsten Alpenstrassen von Österreich.

Ausgehend von der gemeinsamen Kreuzung der Bundesstrassen 181 (Achensee), 169 (Zillertal) und 171 (Inntal) neben der Autobahn A12 fährt man zunächst am besten etwa 1 km entlang der B171 weiter in Richtung Wörgl, durch das Örtchen Strass hindurch. Anschließend biegt man ein in die Strasse Richtung Bruck am Ziller, der man auf der sonnigen Ostseite des Zillertales etwa 10 km folgt bis Ried. Schon hier erhält man einen ersten Vorgeschmack auf die Zillertaler Naturschönheit in typisch Tiroler Berglandschaft. Beim langsamen durchcruisen der Orte Bruck, Hart und Uderns darf man übrigens ruhig zurückgrüßen, wenn einem die Einheimischen mit herzlichem „Giasdi“ entgegenwinken.

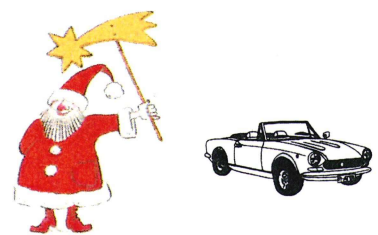
In Ried wechselt man über die B169 wieder auf die Westseite

des Zillertales, wo sogleich mit dem Anstieg Richtung Höhenstrasse begonnen wird.



Nach einem kurzen Zwangsstop an der Mautstelle (die Weiterfahrt kostet EUR 6,50) eröffnet sich den Spiderfreunden zunehmend ein überragendes Bergpanorama. Spätestens am Almstüberl „Zellberg Buam“





gibt man sich dann bei einem zünftigen Bier und einer Speckplatte freiwillig den Klängen der Zillertaler Volksmusik hin... und genießt die reine Gemütlichkeit.

Inzwischen ist man auf über

blicks sollte man allerdings nie die Strasse aus dem Blickfeld lassen, denn neben den steilen Abrisskanten drohen auch zahlreiche Fahrrad- und Motorradlenker, einem bei ihren teils riskanten Manövern den Kotflügel oder die Tür zu ruinieren...

Zum Abschluss der Höhenstrasse bieten sich dem Spiderfreund noch einmal zahlreiche herrliche Serpentinaugen, ehe man in Hippach auf den Boden der Tatsachen zurück gelangt.

Wer hier noch nicht genug hat von den einzigartigen Bergkulissen, der sollte nun nicht zurück in Richtung Innsbruck, sondern nach Mayrhofen abbiegen und seine Tour bis zum Schlegeisspeicher fortsetzen. Hier stellt man zunächst fest, dass die Zeit nicht

des Sees kurz per pedes einige Meter auf den Weg Richtung nahes Italien, der Heimat unseres Vierrädrigen. Zu Füßen liegen einem nun die ewig Schneebedeckten des Alpenhauptkamms mit ihren Gletschern wie z.B. der 3509 m hohe Hochfeiler. Begutachten kann man die 3000er zum Beispiel in einem Gasthof am See bei einer abschließenden frisch geräucherten Forelle.

Spätestens jetzt dürfte es etwas kühler werden, denn der Tag neigt sich langsam aber sicher dem Ende. Zeit, den Pullover oder die Spiderjacke überzustreifen, den Heimweg anzutreten und den Arm zärtlich um die Freundin zu legen. Die hat den einmaligen Traumtag im meinem Fall nicht nur mit den Worten „Lässig, wie das Schnauferl da noch auffi klettert...“ honoriert... :-).

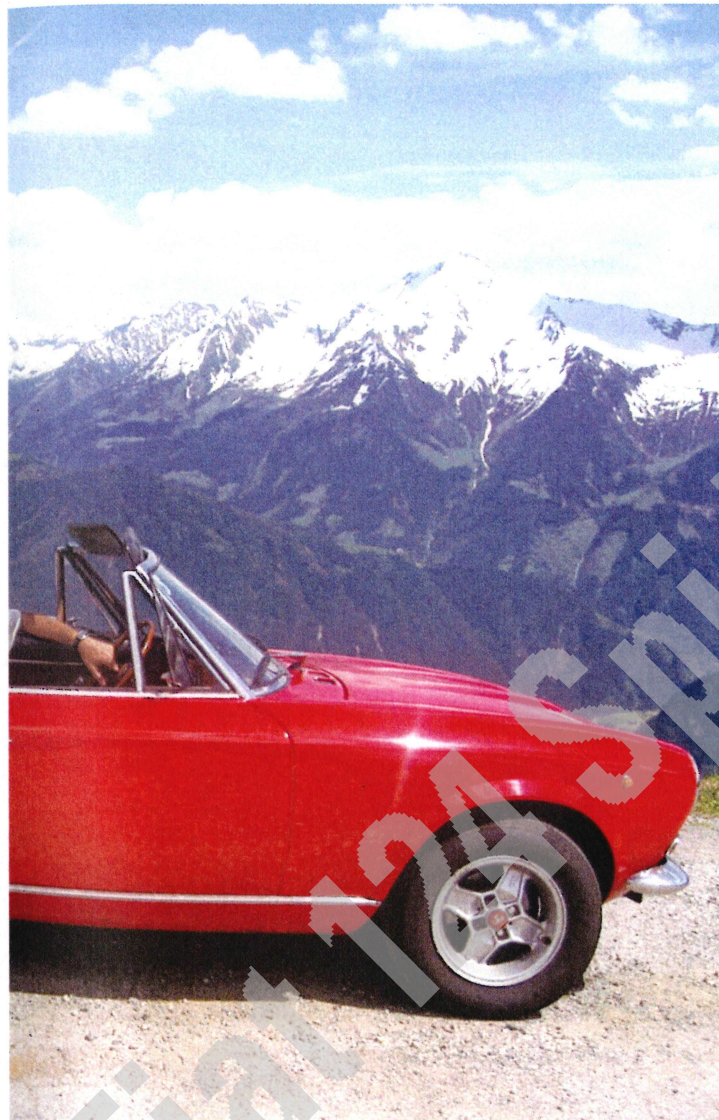
Weitere Informationen erhält man im Internet, z.B. auf den Seiten

[www.zillertaler-hoehenstrasse.at](http://www.zillertaler-hoehenstrasse.at) oder bei [www.google.de](http://www.google.de) unter Eingabe des Suchbegriffes „Zillertaler Höhenstrasse“ oder „Schlegeisspeicher“

Viele sonnige Grüße  
Sven-Erik Holl,  
Berliner Spiderfreund  
in Tirol [hollse@utanet.at](mailto:hollse@utanet.at)

1800 m angekommen. Von nun an verläuft die enge Strasse genüsslich den Panoramakurven folgend Kilometer für Kilometer dahin, ehe mit 2020 m der höchste Punkt der Tour passiert wird. Beim Genuss des Aus-

reicht, um auch diesen Traumflecken der Alpen ausreichend zu erkunden. Dennoch, am Zamser Grund neben der eindrucksvollen Staumauer gönnt man seinem Spider die nächste Pause und macht sich entlang







## Hamburger Stadtparkrennen 2004

### Ein 67er AS überholt 911er und 300 SL beim Stadtparkrennen

von Ludger Wälken



**N**icht möglich? Ganz einfach: Meldet Euch mit einem Fahrzeug, das bis 1970 gebaut wurde, zum nächsten Stadtparkrennen an und ignoriert einfach die Zeitvorgabe des Gleichmäßigkeitsfahrens. Ein herrliches Erlebnis!

Im September hatte ich das Glück, meinen Potsdam-Rallye-erprobten AS inmitten automobiler Raritäten auf einer mit Strohballen abgesperrten 1,7 km langen, engen Rennstrecke sportlich auszufahren. Der kleine Motor schnurrte, der Auspuff knallte beim Herunterschalten sportlich, die kleinen



Clubmitglied Olli Grahmann mit seinem Abarth

Fehlzündungen vermittelten echtes Renngelühl.

Meine zarte Frau stieg nach dem ersten Durchgang aus, sie

kam mit dem starken Bremsen vor den engen Kurven nicht zurecht. Ein Kollege mit starken Nerven wurde mein Beifahrer





und motivierte mich zu noch sportlicherer Fahrweise. Trotz der Ermahnung des Rennleiters, nicht schneller als 80 km/h zu fahren, hielten sich einige Teilnehmer nicht exakt an diese Vorgabe.

Schon die Startaufstellung zwischen herrlichen Oldtimern und das Warmlaufenlassen der alten Motoren vermittelte ein Hochgefühl wie es sonst nur Bergsteiger bei der Bezwingung eines 8000ers kennen - so stelle ich es mir jedenfalls vor. Mein Boxennachbar Jürgen fuhr einen silbernen 300 SL Cabrio aus der goldenen Nachkriegszeit und startete in der gleichen Klasse. Auch wenn sein Auto möglicherweise teurer war als der Spider, unterhielten wir uns kameradschaftlich über Autopolitur, unterdimensionierte Bremsen und die Kommunikation mit der Beifahrerin. Auch andere Teilnehmer waren extrem freundlich, aufgeschlossen und hilfsbereit. Als beim Start das rechte Vorderrad des roten

Renners schlapp war, kam sofort ein Oldtimerfreund herbei und half mit einem Kompressor beim Aufpumpen des Reifens.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Veranstaltung aus meiner Sicht:

1.) Der AS Spider in Originalausführung ist mit seinen zierlichen Rädern und Bremsen zwar kein hundertprozentiger Rennwagen, macht aber extrem viel Spaß.

2.) Auch die Fahrer anderer Automarken und -Baujahre sind

hilfsbereit und humorvoll

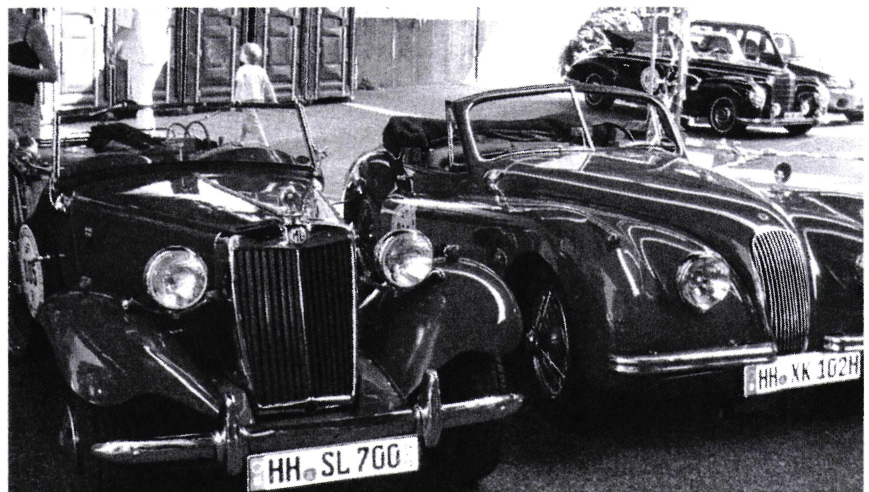
3.) Beim nächsten Rennen überprüfe ich vor dem Start den Luftdruck der Reifen

Einige Bilder dieses Rennens mögen Euch motivieren, das nächste Mal dabei zu sein. Egal ob mit einem 540 K, 300er Flügeltürer, Austin Healey, Bugatti oder vielleicht auch einem Spider!

Euer Ludger, bei dem das Rennfieber schon wieder steigt.



....zur Abwechslung mal ein Spyder....



die Fraktion der Engländer war auch vertreten....





# Der Präsident zu Gast in Berlin

von Uwe Boddenberg

Eine kurze Mail am Morgen  
erhellte meinen Tag:

Präsident Möller weilt in der  
Stadt und hätte Lust auf ein  
Bier.

Prima dachte ich, bin zwar  
noch etwas angeschlagen vom  
gestrigen vorweihnachtlichen  
Konzert, aber wir Rheinländer  
sind nun mal kontaktfreudig  
und gegenüber allen Arten von  
„Feiern“ aufgeschlossen.

„Wo soll ich dich abholen?“

Ich hätte mir diese Frage  
sparen können - natürlich im  
Hotel A., wo anlässlich von  
Staatsbesuchen die Könige und  
Präsidenten absteigen.

Zur verabredeten Zeit kam  
ich zum Hotel (direkt am  
Brandenburger Tor).

Vor dem Eingang war der  
Teppich ausgerollt, die rote  
Absperrkordel und ein paar  
Securities hielten die vielen  
Schaulustigen auf Distanz.

Na ja dachte ich, nun  
übertreibt unser Präsident ein  
wenig.

Aber im Heer der dunklen  
Limousinen konnte ich weder  
einen Spider noch einen BMW  
entdecken.

Wir telefonierten uns zuein-  
ander (klasse, diese Handys!!)

und begaben uns direkt auf den  
Weg in einen landestypischen  
Gastronomiebetrieb.

Dort angekommen, hatten wir  
die erste Hürde dieses Abends  
zu bewältigen: welche Tapas  
passen am besten zum Flens?

Vom Job her sind wir gewohnt,  
knallharte und schnelle Ent-  
scheidungen zu treffen: wir  
orderten nach zehn Minuten  
präzise zwei „Mixed-Platten“.

Nun entspannte sich die  
Situation; wir redeten Stunden  
über die derzeitige wirtschaftli-  
che Lage, die Arbeitslosigkeit  
und die Innenausstattung des  
neuen 5er.

Doch plötzlich kippte die  
Stimmung:

„Uwe, uns fehlt noch 'ne Seite  
Text für's Spider-Magazin.“

Aha. Wieder einer dieser  
zufälligen Auftritte der Jungs  
aus'm Vorstand. Das macht  
immer nur Arbeit.

„Ehm, mir fällt nix ein.“

Der Präsident hatte selbst-  
verständlich Themenvorschläge  
zur Hand:

„Eure Werkstätten in Berlin!?“

„Micha, das interessiert doch

keinen in Westdeutschland.“

„Wie läuft der Stammtisch?“

: -))

„Impressionen von der Weih-  
nachtsfeier!?“

: -((

„Eure Pläne für nächstes Jahr!?“

„Ja Micha, was soll ich sagen, in  
diesem Jahr ist es uns gelungen  
die Berliner Beteiligung an  
auswärtigen Treffen von einem  
auf zwei Fahrzeuge zu steigern;  
das sind beachtliche 100 %. Im  
nächsten Jahr wäre ich mit 50%  
(drei Wagen) schon zufrieden.  
Vielleicht gelingt es ja mal, einen  
„Automatik“-Spider über die  
Transit-Strecke zu bekommen.

Und wir stehen in Kontakt mit  
einer befreundeten Sektion; bei  
gutem Wetter in der nächsten  
Saison würden wir kurzfristig  
einen gemeinsamen Wochen-  
endausritt in Angriff nehmen; ist  
aber nur was für Spontane!“

„Aber Michael, da wirst Du  
mir recht geben, das würde als  
Beitrag doch nicht wirklich in die  
Weihnachtsausgabe passen.“

Der Präsident nickte.





Termine

Termine

Termine

## Einbeck 2005

Vom 5. bis 8. Mai 2005 findet wieder unser Frühjahrstreffen statt !

Nach 20 Jahren treffen sich die Spiderfreunde wieder in Einbeck. Evelyn und Werner Lontke haben diesmal das Treffen des Fiat 124 Spider Club e.V. organisiert. Anmeldeunterlagen und das Programm findet ihr auf unserer Homepage [www.fiatspider.de](http://www.fiatspider.de)

## Die Stammtisch - Termine

### Schleswig-Holstein

Auskunft: Sven Willen  
Tel.: 04 31 / 3 05 40 14

Jeden zweiten Montag im  
Monat ab 19:30 Uhr

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

### Hamburg

Auskunft: Manfred Seekamp  
Tel.: 0 40 / 6 07 09 13

Jeden zweiten Montag im  
Monat ab 19:30 Uhr

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

### Berlin

Auskunft: Uwe Boddenberg  
Tel.: 0 30 / 30 09 92 29

Jeden zweiten Dienstag im  
Monat ab 20:00 Uhr

"Parkcafe"  
Fehrbelliner Platz 8  
10707 Berlin

### Köln

Auskunft: Petra Boljahn  
Tel.: 0 22 38 / 5 89 80

Jeden ersten Dienstag im  
Monat ab 20:00 Uhr

"Restaurant Syrtaki"  
Schnorrenberg 50  
50321 Brühl

### Frankfurt

Auskunft: Joachim Häring  
Tel.: 0 61 31 / 88 18 86

Jeden zweiten Dienstag im  
Monat ab 20:00 Uhr

"Rüsselsheimer Brauhaus"  
An der Wied 1  
65428 Rüsselsheim

### Stuttgart

Auskunft: Jochen Haase  
Tel.: 0 71 35 / 93 75 75

jeden letzten Samstag im  
Monat ab 15:00 Uhr

"Zum Hasenheim"  
Im Weiher  
70794 Filderstadt-Harthausen

### 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



## Nachgefertigt: Haltegummis der DS Zahnstangenlenkung

ein Beitrag von H. Baumgartner, G&B Motortechnik

Bei den Spidern mit Zahnstangenlenkung schlagen die Haltegummis mit der Zeit aus. Als Folge davon steht das Lenkrad mal links und mal rechts. Irgendwann führt der Defekt zu einer, besonders beim Bremsen, spürbaren Richtungsinstabilität des Fahrzeuges. Auch kann das Gummiteil infolge von Undichtigkeiten am Zylinderkopf mit Öl in Berührung kommen. Es quillt

auf, wird weich und kann seine Funktion nicht mehr erfüllen.

In Zusammenarbeit mit einem namhaften Hersteller haben wir die nicht mehr lieferbaren Haltegummis in Original-Material und verbesserter Qualität nachfertigen lassen. Sie können ab sofort bei uns bestellt werden. Diese Haltegummis sind nur mit 2 Schellen gesichert und können auf einer Bühne oder Grube mit etwas technischem Geschick

selbst gewechselt werden. Wenn das Hitzeabschirmblech über der rechten Lenkungsmanschette gerissen ist, muss es instandgesetzt werden. Andernfalls geht es irgendwann verloren und die Hitze des Auspuffkrümmers verbrennt den Faltenbalg am Ende der Zahnstange.

Falls keine Möglichkeit besteht, Aluminium zu schweißen, kann es jederzeit an uns

**OLDIE CAR COVER**

**Fahren Sie, wir versichern.**

[www.oldiecarcover.de](http://www.oldiecarcover.de)

**20%** Für Clubmitglieder bis zu **GÜNSTIGERE VOLLKASCOBEITRÄGE**

**Die Spezialisten für die Versicherung von Liebhaberfahrzeugen:**  
**+++ Exoten +++ Youngtimer +++ Klassiker +++ Oldtimer +++**

Oldie Car Cover Wielandstr. 14 b, D-23558 Lübeck, Fon (0451) 8 71 84-0, Fax (0451) 8 13 20 38, occ@oldiecarcover.de



## Mitgliederbewegungen



geschickt werden. Wir haben eine Lösung mit Versteifungsblechen für eine dauerhafte Reparatur entwickelt. Die Kosten belaufen sich auf ca. € 20,-.

### **Wichtig:**

Nach der Montage der Lenkungsgummis muss die Vorspur neu eingestellt werden!

Weitere Informationen hierzu

bei: G+B Motorentechnik

Webling 2

85276 Hettenshausen

Tel.: 08441/71609

Fax: 08441/81509

## Neue Mitglieder

Alexander Spörl  
Reg. 11

Thomas-Dehler Str. 6  
93077 Bad Abbach

09405/940707  
alex@wiesneronline.net

Jürgen Weissenberg  
Reg. 7

Harnackstr. 41  
44139 Dortmund

0231/1506433  
spideristi@arcor.de

## Adressenänderung

Axel Eckardt  
Reg. 8

Europaring 34  
65824 Schwalbach / Ts.

06196/848263  
???

Frank Lambertz  
Reg. 3 (ex 7)

Südostallee 237  
12487 Berlin

???  
montassa@t-online.de

Frank Lütke  
Reg. 2

Mühlenkamp 23  
22303 Hamburg

0172/4321336  
fluethe@studio-hamburg.de

Andreas Repper  
Reg. 10

Blumenstraße 43  
80331 München

089/478164  
a\_repper@gmx.de

Gernot u. Meike Schmierer  
Reg. 10 (ex 9)

Bazeillesstrasse 11  
81669 München

089/67973107  
mg.schmierer@gmx.de

Sönke und Ina Suhr  
Reg. 6 (ex 2)

Theaterwall 13  
38100 Braunschweig

0531/1219933  
suhr@maria-c.de

Bernd Witzke  
Reg. 6 (ex 2)

Liebigstr. 31  
30163 Hannover

0172/6869787  
B.Witzke@ids-scheer.de

**Bitte denkt daran, uns die Änderung von Adressen  
Rufnummern, Kontoverbindungen etc. mitzuteilen!!!**

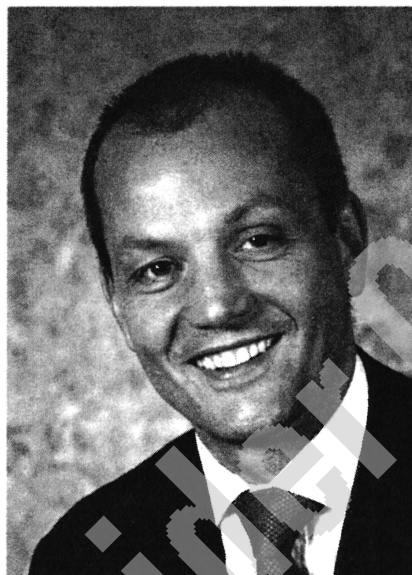


# Das Wort vom Ersten

**K**aum ist der Winter angekommen, hat man das Gefühl er würde schon ewig dauern. Dabei hat die Kälte in diesem Jahr recht spät begonnen. Umso mehr freute es mich diese Tage von Werner und Evelyn bereits jetzt zu hören, dass die Planungen und Vorbereitungen für unser Himmelfahrtstreffen 2005 in vollem Gange sind. 20 Jahre ist es dann her, dass das zweite Treffen unseres Clubs in Einbeck stattfand. Selten war ein Haupttreffen mit so gutem Wetter gesegnet. Damals hatte die Hälfte der Teilnehmer noch gezeltet und es herrschte eine echte Gründereuphorie.

Aber nicht nur das Einbecker Treffen jährt sich zum zwanzigsten Mal. Auch das SM wird 20 Jahre jung. Diese Tage habe ich mal in meinen Schubladen gewühlt und die ersten Exemplare von 1985 rausgekratzt; anfängliches Motto: abhängig - spiderfreundlich - limousinen-

feindlich. An Hochglanz war nicht zu denken. Für unsere 57 Mitglieder haben wir die ersten drei Hefte getackert.



Doch bereits im ersten vollen Jahr stand die Durchführung von regelmäßigen Treffen ganz oben auf der Agenda. Es spricht für den Club, dass es bis heute gelungen ist, regelmäßig Treffen mit einem attraktiven Rahmenprogramm in der ganzen Republik durchzuführen. Im SM 2/85 schrieb damals Günter Danner „Wer dabei war konnte

merken, dass hier eine aktive Gemeinschaft entsteht, die jeden braucht aber auch jedem etwas bieten kann. Fernab spießbürgerlicher Vereinshierarchie haben wir einen unternehmenden Club, der Menschen einander näher bringt, deren ursprünglich einziges gemeinsames Interesse und somit verbindendes Element der Spider gewesen ist“. Ich meine, dass wir in diesem Sinne viel erreicht haben.

Ich muss zugeben, dass eine gehörige Portion Sentimentalität mitschwingt, wenn ich mich dieses Jahr ganz besonders auf den Frühling und ein großes Treffen in Einbeck freue. Hoffentlich sehen wir dort uns alle recht zahlreich!

Eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünscht euch und euren Familien

Michael Möller

## Richtigstellung

**I**m letzten Spider Magazin, Ausgabe 3/2004 schrieb ich in der Meldung über das Autohaus Nabholz / Auto-Service Gall, das Michael Möller, unser 1.

Vorsitzender, persönlich mit Herrn Gall gesprochen hat.

Das ist so nicht richtig. Der Fehler resultiert aus der Fehlinterpretation eines E-Mail-

Verteilers beim Zusammenstellen der Artikel.

Ich werde üben!

C. Cordts, Redaktion





## Teilemarkt



## Teilemarkt



## Teilemarkt



## Verkaufe

**Ein Satz Momo Magnesium Felgen** für den Spider . Lochkreis 98 mm, 6J x 14 H2 Bj. 84, müssen noch lackiert werden, keine Bordsteinschäden, Speichendekor. Bilder per mail. VB. 150.- Michael 040/5502511 oder 0179/4650034 M. Bartsch dr.bartsch@gmx.de

**FIAT 124 Spider Bj.85** VB 8.900,-EUR Stoßstangen in chrom, Kat, tiefergelegt, Sonderfelgen BBS - alles eingetragen! Verdeck kpl. neu, Getriebe neuwertig ersetzt. Am Kotflügel leicht Rost. Innenraum ist überarbeitet, neue Teppiche, innen beige Leder. VB nach der Lackierung 13.900,- (inkl. Wertgutachten). Seit 5 Jahren in meinem Besitz, technisch nie enttäuscht - absolut zuverlässig. Kontakt, Fotos unter E-Mail a.doehring@web.de

**Fiat Spider 1974** mit Chromstosstangen; US Import, D Kennz, nicht fahrbereit, Zum Aufbau mit allen Neuteilen (1500 Euro) , völlig zerlegt, Adresse in den Niederlanden (Utrecht) 3.000 Euro +31 30 2894260 O. Smits smits141@zonnet.nl

**Campagnolo Rally Abarth Wheels** I sell n° 5 Campagnolo alloy wheels 6,5 x 13" original Abarth Rally, bought new in 1994, perfect conditions, fitted for 185/70 13 or

205/60 13 tyres. Photo available if required. Euro 950,00. Luca - Rovigo - Italy lucaberg@iol.it

**74er 1800 CS1 (US)** Wer macht weiter? Aus Zeitmangel (Hauskauf, Nachwuchs) abzugeben. Neuteile: Komplette geschweißt, Neulack, Motor neu gedichtet, Vorderachse; Bremsen etc. neu bislang 5000 Euro investiert, Restarbeiten erforderlich. FP 3000 Euro Ralffinke@web.de

**Pininfarina Spidereuropa DS0** zum restaurieren 2500€, Rot, innen Schwarz, von 1984 mit 120000km. Das Auto ist in der Schweiz. Bilder und Information bei: Bertrand Gallego bertiga@hotmail.com

**Spider 124 DS, Bj. 85,** rot/schwarz, 69000 orig. km, alles original!!! Verkäufe meinen 85er 124 DS, BESTZUSTAND wie bei Auslieferung!!, original rot + innen schwarz! 69000km original!! mit Scheckheft, 2. Hand INNEN : NOTE 1!!! TECHNIK : NOTE 1!!! OPTIK : NOTE 1-2 !!! (nur leichte Gebrauchsspuren nach 20 Jahren) nichts gebastelt, alles original von den Sitzen bis hin zum letzten Kabelschuh, Wagenheber und Bordwerkzeug. echter 85er mit Zahnstangenlenkung. Verschleißteile erneuert, TÜV neu, perfekter

Kauf!! Dt. Zulassung, Standort Bodenseeraum oder Schweiz 0041/763408260 wg. Farbwechsel auf schwarz abzugeben. 11.000€ VB roland.steger@reuters.com

**124 Spider CS0** Hobbyaufgabe, komplett zerlegt, Karosserie komplett neu aufgebaut, Lackierfertig, diverse Achsteile gesandstrahlt und pulverbeschichtet viele Neuteile vorhanden Dieter Kämmerer pollina@t-online.de

**124 Abarth Rally CSA** I've a Fiat 124 Abarth CSA for sale (not replica!). It's an old gr3 race car from the 1973, black and white. It's in good condition, with a engine prepared as gr4. I drove in historical rally (Maurizio Verini also drove last June my car). I have a lot of spare, 2 gearboxes (one is strada, and one direct gear from Colotti), fitted with colotti short ratio. Limited slip Colotti. And more. The car seems to come from Abarth as „muletto“ and Mr. Cavallari was one of the first owners. The car is in Italy (Vicenza). If you are interest please do not esitate to contact . filippo peronipack@libero.it

**124 ABARTH Rallye Spider** Verkäufe meinen Abarth Rallye Spider, sehr guter Zustand, rot/schwarz. Ich habe das Fahrzeug



vor 20 Jahren in Italien gekauft und bin nur im Sommer gefahren. Der Wagen ist absolut rost- und unfallfrei. Beantworte gerne weitere Fragen und versende auch Fotos. VB 19500 Euro. Tel. 09221/6226 Richard chevron-racing@gmx.de

**Fiat 124 Spider 1600 BS1 EZ 2/1972** Sehr schönes Kalifornienfahrzeug (kein US-Schrott), rostfrei, ungeschweißt. vor ca. 4 Jahren in NL prof. restauriert, in Originalfarbton coloradogelb nachlackiert, Lack, Chrom, Technik, Innenausstattung alles in orig. Spezifikation und schön. Keine Basteleien, versteckter Rost etc. EIN TOP FAHRZEUG. Sende gerne detaillierte Fotos. Preis VHB 9900,- inkl. TÜV/AU H-Zulassung neu. z.Z. belgische Zulassung Klaus Britsch classic-auto-britsch@t-online.de

**Körbler Hardtop** zu verkaufen. Verkaufe ein gebrauchtes Körbler Hardtop, dreiteilig (als Targa) mit beheizbarer Heckscheibe. Das Ding hat Gebrauchsspuren und ein oder zwei Dichtungsgummis sollten wieder angeklebt werden. Ansonsten ist es absolut dicht und passt auf jeden Fall auf einen DS, weil da hatte ich es montiert. Der Preis: 220,-Euro bei Abholung. Versand aufgrund der Maße nicht möglich, ausser selbst organisiert. Standort Neuss/Düsseldorf frank.bartels@imail.de

**81er US-Spider**, als Ersatzteilträger oder „Schlachtfest“ Ich habe einen 1981er US-Spider, der nur noch als Ersatzteilträger dienen kann. Ich würde ihn gern „am Stück“ für € 800,- verkaufen. Wenn's sein muss, verkaufe ich ihn aber auch in

Teilen: Mein Freund baut ihn dann eben auseinander (Lust hat er dazu nicht). Anfragen bitte als SMS an 0176/70061892, Wir rufen in jedem Fall zurück. nicoleklause@yahoo.de

**Fiat 124 DS Spider Bj.83** azurroblau, schwarzes Leder und Stoffverdeck, Umbau auf 122 PS. Weitere Infos unter 0179/4657870 in Hamburg h.goekdal@gmx.de

**Teile 124 Spider BS1** Windschutzscheibe (Grünkeil?, muss nachsehen) und Kardanwelle zu verkaufen. Das sind Überbleibsel aus meinem 'Spider-Abenteuer' mit abgebrochener Restauration. Preis nach Absprache. Raum NRW. Tel 0170/3810424. Carl cabcab@t-online.de

## Suche

**Sitzbezug Rücklehne Fahrer-sitz** in rot für CS0 gerne gebraucht, aber noch nicht fertig, evtl. alternativ komplette Lederausstattung / Bezüge in schwarz dann auch für die Rückbank. 040/5502511 oder 0179/4650034 Michael Bartsch dr.bartsch@gmx.de

**Fahrtür für 124 DS Bj. 83** Wer hat eine Fahrtür für den DS über? Meine ist am oberen Scharnier gerissen und von den Amis geschweißt und zusätzlich oben herum gespachtelt worden???

(dort reißt der Lack, aber nicht von innen erkennbar. Würde aber gerne austauschen, wegen dem Geschweißten. Sollte schon Rostfrei oder wirklich aufbaufähig sein! Wäre nett bis Anfang November etwas zu haben, da geht mein DS zum Spengler! Roger 0177-3295480 roger.boettcher@gmx.de

**Volumex** Suche dringend originale Volumex-Felgen für meinen VX, bitte in jedem Zustand anbieten. Tel.: 040/67101070 Erik Koopmann german-dane@web.de

**Ami-Seitenleuchten** hinten Ich suche für meinen CS1, Bj. 1977, die beiden hinteren Aufnahmen für die seitlichen Positionsleuchten, d.h. diese, die das Leuchtenglas vertieft aufnehmen und die dazugehörigen innenseitigen Gegenhalter Telefon 0172/6539153 markus.stuebchen@aventis.com

**Suche CSA** (möglichst nicht rot-schwarz) in gutem bis perfektem und vor allem originalem Zustand. Thomas Dengg Tel.: 07502/7818 thomas@denggs.de





### 124 Spider Motor Suche für

CS1 1,8l ,Bj. 73 Motor 87 kW komplett oder Rumpfmotor ohne Kopf  
07541/500021 Thomas Lommek  
tlommek@amf-fn.de

### Stahlfelgen für Winterreifen

DS 14 Zoll gesucht Hallo, Bekannter sucht dringend Stahlfelgen um die Winterreifen des DS zu montieren (14 Zoll) Hamburger Umfeld wäre nicht schlecht, wenn der Versand nicht zu hoch ist, auch bundesweit Gruss Michael Bartsch  
040/5502511 0179/4650034  
Michael Bartsch  
dr.bartsch@gmx.de

### Ablagekasten DS gesucht

Suche für DS den Ablage/ Staukasten (hinten anstelle der Rücksitze bei Bj. 85), alles anbieten Farbe/Zustand zweitrangig.  
mutschler.foto@t-online.de

### Speedline SP 015 für meinen

Spider im Raum Heidelberg. Bitte alles anbieten. Preis Verhandlungssache. Tel.: 06202/29228  
bitte ab 16:00 Heinz Sessler  
Sessimen@aol.com

### Steuergerät für Eurospider

124 DS Dirk Wendersbusch  
d.wendersbusch@kw-werkzeuge.de

### Vergaser Suche für meinen

US-Spider 2ltr Bj.79 wirklich guten, funktionsfähigen Weber 28/32 ADHA 8/180. Tel.:0172/6396556  
martin-sayer@t-online.de

### Alufelgen für Spider 124

CS2, Bj. 82, vorzugsweise 7J 15", ET 21, Typ Speedline SP10 mit Tiefbett, 8 Loch, Preis nach VB. Brida  
Markus brida@cable.vol.at

### Zündschloss mit Schlüssel

für Fiat 124 Spider Michael  
detopantera@hotmail.com

### AS/BS Stossstangen!!!! Hi

Spiderfreunde... ich suche AS/BS Stossstangen... sollten noch brauchbar sein... meldet euch bitte unter 0173/9401313.... besten Dank Tony Antonio Schleich  
spider-toni@web.de

### Stoßstangen Wer besitzt einen

Satz Stoßstangen für einen Fiat Spider 124 bs1 Bj. 71, in gutem Zustand oder weiß wo man diese preisgünstig erwerben kann??  
marco.pace@cominvest-am.com

### Mittelkonsole Fiat 124 Bj 68 in

schwarz. Hallo, suche für meinen Spider Bj.1968 eine gebrauchte Mittelkonsole aber ohne Risse.  
Jörg runow@planet.nl

### Stoßstange Hallo zusammen,

suche für meinen CS1 Chromstoßstangen (keine US Version) und europäischen Tacho ,darüber hinaus Speichenfelgen , bitte alles anbieten.

Peter Paneff  
info@pa-floortec.de

### Chromradkappen für CD 5

Hallo, suche immer noch kleine Chromradkappen, Durchmesser ca. 155 mm für CD 5 Magnesiumfelgen.  
0931/59017 Sven Neumann  
sven-v-neumann@web.de

### Außenspiegel für Fiat 124

Spider Pininfarina Jahrgang 1983, Kunststoff schwarz, Fahrertür  
Tel:00423 232 13 07 / Liechtenstein  
rony.bargetze@dsl.li

### Fahrertür Spider (europ.) Wer

hat einen gute erhaltene Fahrertür für einen '74 Spider (CS)? Meine lohnt sich nicht mehr zu reparieren!!! DRINGEND !!!! Rocco  
spidercs@web.de

### Motorhaube und Türen CS1

US-Modell Suche möglichst rostfreie Motorhaube (kleine Hutzen + Emblem) und Türen für CS1 US-Spider 1974-78. Besten Dank für eure Angebote. Tel.07524-6491  
abends Michael Sonntag  
maxsonntag@t-online.de

### Fahrzeugbrief/ Schrottkarosse

mit Brief Suche Fahrzeugbrief oder Schrottkarosse mit Brief BJ 1969 oder älter. Tel: 0179/48 78 038  
s.frank@gjl.de

### Cromodora gesucht Ich suche

CD 30 oder noch lieber CD 39. 4 Stück in brauchbarem Zustand, keine Eier. Alexander Reiss  
Tel.:0173/6155500  
alexander\_reiss@web.de



## Vorstand

| Funktion               | Name / Adresse                                                          | Aufgabe                                          | Telefon E-Mail                           |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <b>1. Vorsitzender</b> | <b>Michael Möller (Mö)</b><br>Einbrunger Str. 63g<br>40489 Düsseldorf   | Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung,        | 01 72 / 8 124 124<br>moe@fiatsspider.de  |
| <b>2. Vorsitzender</b> | <b>Ralf de Vree (rdv)</b><br>Beethovenstr. 34a<br>22941 Bargteheide     | Internet, EDV, Mitgliederbetreuung               | 0 45 32 / 26 13 19<br>rdv@fiatsspider.de |
| <b>Kassenwart</b>      | <b>Sven Willen (SW)</b><br>Seeblick 13<br>24106 Kiel                    | Finanzen/Kasse                                   | 04 31 / 3 05 40 14<br>sw@fiatsspider.de  |
| <b>Beisitzer</b>       | <b>Petra Boljahn (bol)</b><br>Hackenbroicher Str. 19<br>50259 Pulheim   | Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte    | 0 22 38 / 5 89 80<br>bol@fiatsspider.de  |
| <b>Beisitzer</b>       | <b>Christian Cordts (cor)</b><br>Ahornallee 9c<br>23623 Ahrensböck-Böbs | Redakteur Spider-Magazin<br>Club-Hotline, Archiv | 0 45 05 / 13 57<br>cor@fiatsspider.de    |
| <b>Beisitzer</b>       | <b>Manfred Seekamp (MS)</b><br>Grandweg 60b<br>22529 Hamburg            | Marketing und Merchandising,<br>Postbearbeitung  | 0 40 / 6 07 09 13<br>ms@fiatsspider.de   |

## Regionalleiter

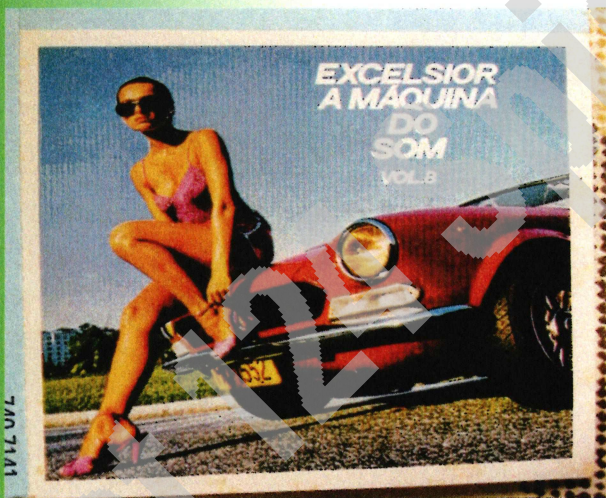
| Gebiet<br>Region                      | Ansprechpartner          | Adresse                                     | Telefon / E-Mail                              |
|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Schleswig-Holstein<br><b>Region 1</b> | <b>Sven Willen</b>       | Seeblick 13<br>24106 Kiel                   | 04 31 / 3 05 40 14<br>Region1@fiatsspider.de  |
| Hamburg<br><b>Region 2</b>            | <b>Manfred Seekamp</b>   | Grandweg 60b<br>22529 Hamburg               | 0 40 / 6 07 09 13<br>Region2@fiatsspider.de   |
| Berlin<br><b>Region 3</b>             | <b>Uwe Boddenberg</b>    | Dickensweg 32a<br>14055 Berlin              | 0 30 / 30 09 92 29<br>Region3@fiatsspider.de  |
| Friesland<br><b>Region 4</b>          | <b>Meik Hämmerling</b>   | Außer der Schleifmühle 7<br>28203 Bremen    | 04 21 / 3 64 85 14<br>Region4@fiatsspider.de  |
| Bielefeld<br><b>Region 5</b>          | <b>Marco Kollmeier</b>   | Turnerstr. 49<br>33602 Bielefeld            | 05 21 / 1 36 71 27<br>Region5@fiatsspider.de  |
| Hannover / Kassel<br><b>Region 6</b>  | <b>Christian Zöllner</b> | Jüdelstraße. 42<br>38126 Braunschweig       | 05 31 / 6 21 64<br>Region6@fiatsspider.de     |
| Köln<br><b>Region 7</b>               | <b>Petra Boljahn</b>     | Hackenbroicher Str. 19<br>50259 Pulheim     | 0 22 38 / 5 89 80<br>Region7@fiatsspider.de   |
| Frankfurt<br><b>Region 8</b>          | <b>Joachim Häring</b>    | Groß Gerauer Str. 72 a<br>55130 Mainz       | 0 61 31 / 88 18 86<br>Region8@fiatsspider.de  |
| Schwarzwald<br><b>Region 9</b>        | <b>Jochen Haase</b>      | Weinbergstr. 21<br>74226 Nordhausen         | 0 71 35 / 93 75 75<br>Region9@fiatsspider.de  |
| München<br><b>Region 10</b>           | <b>Christoph Spanner</b> | Enthammerstr. 6<br>85567 Grafing b. München | 0 80 92 / 3 32 31<br>Region10@fiatsspider.de  |
| Würzburg<br><b>Region 11</b>          | <b>Klaus Vollmar</b>     | Im Tännig 7<br>97320 Mainstockheim          | 0 93 21 / 92 16 29<br>Region11@fiatsspider.de |



--- Die letzte Seite --- Die letzte Seite ---



Dirk Nückels "Luigi" in Öl



...gefunden auf einer italienischen Cassettenhülle



CD 30 - das isst !



232



1910年 124 スズキ 124 スズキ 124 スズキ  
 スカイライン 53年のトヨタ・シャリー 20の  
 1600ccエンジンとダブルキャブ・ブレーク  
 1.6Lと1.8Lの2タイプと、500ccの4気筒で積  
 んだ1600ccのエンジン。500ccの4気筒は、75  
 スピードと最高速で、1.6Lは100km/hとさらに  
 高く、全体的に1.6Lと1.8Lの2タイプである  
 1.6Lは1.4Lと、最高100km/h、1.8Lは1.6L  
 km/h、1.6Lは100km/h、1.8Lは100km/h、1.8L  
 1.6Lと1.8Lの2タイプと、500ccの4気筒で積  
 んだ1600ccのエンジン。500ccの4気筒は、75  
 スピードと最高速で、1.6Lは100km/hとさらに  
 高く、全体的に1.6Lと1.8Lの2タイプである  
 1.6Lは1.4Lと、最高100km/h、1.8Lは1.6L  
 km/h、1.6Lは100km/h、1.8Lは100km/h、1.8L

Wer kann hier helfen ????



