

SPIDER

MAGAZIN



Allzeit breit ??? - Der Breitenvergleich
1. Ausfahrt des Münchener Stammtisches
Sammelbestellung Spidermodell 1:18
Licht im Steuerdschungel - Euro 2 für Spider





*Fiat
Limited
Edition
Spider 2000*

Commemorating 50 years of Pininfarina design and coachbuilding achievement.

Pininfarina and Fiat. A 50-year association that has produced some of the most exciting automobiles in history. Automobiles known worldwide for splendid design and innovative engineering.





Editorial / Impressum	4
Technik	
Allzeit breit???	5
Technikforum	8
Fahrzeugidentifizierung auf amerikanisch	14
Vorderachsträger	19
Lage der wichtigsten Identnummern	20
Licht im Steuerdschungel	11
Reportage	
Sammelbestellung Modellautos 1:18	15
1. Ausfahrt des Münchner Stammtisches	16
Eine Spiderhochzeit	18
Pressemitteilung DEUVET	21
Winter RAID 2005	24
Vorstand	
Einladung zur JHV	22
Das Wort vom Ersten	26
Rubriken	
Termine	23
Mitgliederbewegungen	25
Teilemarkt	27
Adressen	30
Letzte Seite	31



5 Allzeit breit ???
Oldtimer Markt hat verschiedene Reifenbreiten auf einem 124 BC-Coupe getestet

Steuertabelle für FIAT 124 Spider Stand 01.01.2005 (Steuerklasse 12)

| Abkürzung |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1. Motor | 2. Motor | 3. Motor | 4. Motor | 5. Motor | 6. Motor | 7. Motor | 8. Motor |
| 124 BC Coupé |
| 124 BC Coupé |

11 Jürgen Weissenberg organisiert eine Sammelbestellung, um mit i.e. Spidern die Euro 2 zu erreichen



16 Ein Tourenbericht von der 1. gemeinsamen Ausfahrt des Münchner Stammtisches

Redaktionsanschrift

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

Redaktionsschluß SM 2/05

20.05.2005

Wir suchen von Euch z.B.:

- Spider-Urlaubsgeschichten
- Wahre Spidergeschichten
- Titelfotos
- Technikberichte

Seite 2 zeigt den Prospekt des Limited Edition-Spiders von 1980 zum 50-jährigen Bestehen von Pininfarina - das war vor 25 Jahren



Und tschüß..... !



Wieder einmal stehe ich kurz vor der Vollendung eines weiteren Spidermagazins. Dies wird das letzte Magazin aus meiner Hand sein, das den Leser erreicht.

An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal bei allen bedanken, die mich mit den so nötigen Berichten, Reportagen, Fotos und Tipps versorgt haben, ohne die

dieses Magazin nicht bestehen kann.

Bitte macht weiter so und unterstützt auch meine Nachfolger tatkräftig in Wort und Bild.

Ich wünsche allen Spideristen eine wunderschöne und pannenfreie Saison 2005.

Sehen wir uns beim Frühjahrs-treffen in Einbeck ???

Bis dann.....

Euer 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.

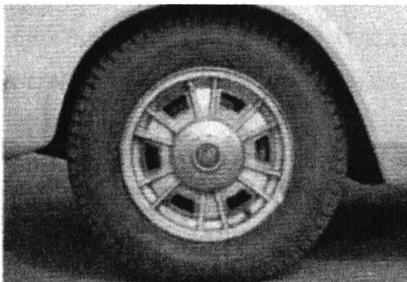
Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 02/98



Allzeit breit ???

Nur ein breiter Reifen ist ein guter Reifen. Zu dieser Überzeugung könnte man gelangen, wenn man die Entwicklungen der vergangenen 30 Jahre zusammenfasst. Aber ist der breiteste Schlappen auch bei Klassikern die erste Wahl?

Zunächst gilt es, zwei Dinge auseinander zu halten: die tatsächliche Breite der Reifenlauffläche und das Höhen-Breitenverhältnis im Reifenquerschnitt. Breite und Höhe werden

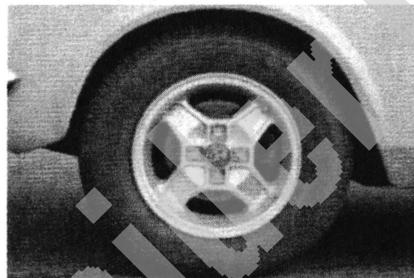


an der Reifenflanke angegeben, wobei die Dimension 185/70 in der Höhe 70 Prozent der Laufflächenbreite misst.

Für den Trend zum immer flacheren und breiteren Reifen gab es drei wesentliche Gründe. Erstens: Die Räder wurden immer größer, um wachsenden Bremsscheiben und aufwendigen Radaufhängungen Platz zu machen. Zweitens: Die Autos wurden immer schwerer. Da das Luftvolumen eines Reifens ganz wesentlich über seine Tragfähigkeit entscheidet, musste die Breite bei geringerer Höhe zwangsläufig mitwachsen. Drit-

tens: Breitreifen haben handfeste Vorteile sowohl beim Handling als auch beim Beherrschen von hohen Beschleunigungs- und Bremskräften.

Übertragen auf das 34 Jahre alte Fiat 124 Coupe lässt bereits die Logik erkennen, dass zwei der genannten drei Punkte hier nicht greifen: Bremsen und Radaufhängungen wachsen nicht automatisch mit, wenn man die serienmäßigen 13-Zoll-Räder gegen 15-Zöller aus-

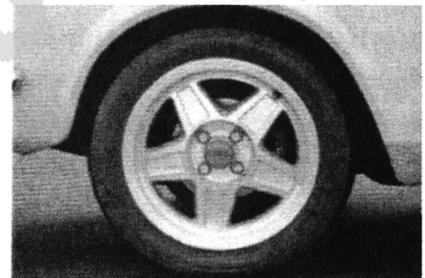


tauscht und auch die 980 Kilo Leergewicht blieben bei der Umrüstung nahezu gleich.

Wie sich das Fahrverhalten ändert, wurde im Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring ausprobiert:

Der Ablauf war immer derselbe: Warmup bei einer schnellen Tour über verwinkelte Landstraßen, dann auf die Kreisbahn, wo die Lichtschranke die maximale Kurvengeschwindigkeit zuerst auf trockener und dann auf nasser Fahrbahn ermittelte. Dann noch ein kurzer Bremstest auf trockener und nasser Fahrbahn und zum Schluss wurde

die Auswirkung der verschiedenen Rollwiderstände auf die Höchstgeschwindigkeit ermittelt. Die Testkandidaten waren drei verschiedene Reifebreiten auf unterschiedlichen Leichtmetallrädern. Zuerst die für den Fiat ab Werk lieferbaren 5J x 13-Räder von Cromodora mit der Reifengröße 165/80 R13 83T. Der Zusatz /80 kennzeichnet den Pneu als Vertreter der 80er Serie, die 83 besagt, dass der Reifen eine Tragfähigkeit von



487 Kilo hat, und das T steht für den Geschwindigkeitsbereich bis 190 km/h. Die zweite Räder-Reifen-Kombination war ebenfalls bereits 1971 erhältlich: 185/70 R 13 86T auf dem 51/2 J x13-Abarth-Rad CD30 von Cromodora, das damals ebenso gern von sportlich ambitionierten Fiat-Piloten verwendet wurde wie heute. Ein Kind der achtziger Jahre ist die dritte Kombination aus 7Jx15-Rädern von Gotti und Reifen der Dimension 195/60 R15.

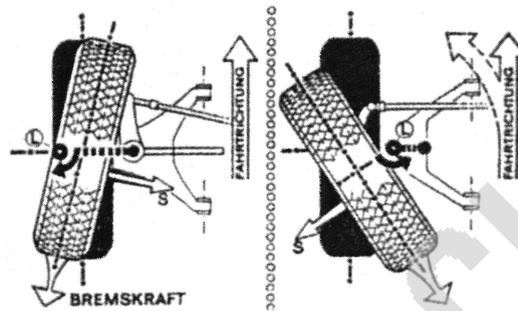
Fazit: Mit wachsender Breite nahmen die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten zu - aller-



dings weit weniger als erwartet. Deutlicher zeigte sich der Unterschied beim Bremsen: Hier ist die größere Reifenbreite ein Sicherheitsplus. Die Handlungseigenschaften sprechen für Breitreifen mit niedrigem Querschnitt, die spürbaren Komforteinbußen werden sportlich orientierte Fahrer sicher in Kauf nehmen. Schmalere Reifen sind im Grenzbereich gutmütiger und beim Ausbrechen leichter beherrschbar. Dasselbe gilt auf nassen Straßenbelägen und bei Aquaplaning. Auf der Autobahn spielt der schmalere Reifen seinen geringeren Rollwiderstand und die geringere Stirnfläche aus - was sich außerdem in niedrigerem Spritverbrauch niederschlägt.

Die goldene Mitte erwies sich in diesem Fall als die beste Wahl. Die 185/70er sind sportlich genug, um nicht gleich in jeder Kurve das Jammern anzufangen und bleiben auch auf nasser Straße gut beherrschbar. Das präzise Ansprechen und der direkte Fahrbahnkontakt der 195/50er muss mit zu vielen Nachteilen erkauft werden. Einer davon ist der erhöhte Fahrwerksverschleiß. Der Fiat-Teilehändler Marc Ellersiek von der Firma Linea Rossa verweist auf blendende Geschäfte mit Spurstangenköpfen, Querlenkerbuchsen und Radlagern, seit die Fiat-Gemeinde ihre Vor-

liebe für breite Schlappen entdeckt hat. Ellersiek: "Ich sage den Leuten vorher, dass die Radaufhängungen für diese Belastungen nicht ausgelegt ist - aber den meisten geht es eben in erster Linie um die Optik..." Hinzu kommt, dass die



15-Zoll-Niederquerschnittreifen historisch nicht zu einem Siebziger-Jahre-Auto passen. Das H-Kennzeichen wäre damit bei vielen TÜV-Prüfern passee.

Der Breiteste ist nicht immer der beste..

Tiefgeschüsselte Felgen, die dem Auto das so beliebte bullige Aussehen verleihen, haben gerade bei Oldtimern erhebliche Nebenwirkungen auf das Fahrverhalten. Denn im Gegensatz zu heutigen Fahrzeugen liegt der Drehpunkt der vorderen Radaufhängungen bei Klassikern meist wesentlich weiter innen. Man spricht dann von einem positiven Lenkrollradius - und das ist in Sachen Fahrsicherheit eher negativ zu bewerten. Wie in der Zeichnung rechts zu sehen ist, wirkt der Abstand zwischen dem Drehpunkt und der Radmitte beim Bremsen wie

ein Hebel, der das Rad nach außen lenken lässt. Blockiert eines der beiden Vorderräder beim Bremsen, addiert sich der Lenkeffekt des rollenden Rades zu seiner Bremswirkung - das Fahrzeug wird nahezu unkontrollierbar und bricht aus.

Liegt der Drehpunkt, wie im linken Teil der Zeichnung, jedoch weiter außen, hebt die nach innen gerichtete Hebelwirkung die einseitige Bremswirkung des Rades auf. Das Auto bleibt in der Spur.

Die Konstrukteure heutiger Fahrwerke vertrauen durchweg auf diese Technik, die übrigens 1972 beim Audi 80 ihre Serienpremiere feierte.

Die Einpresstiefe bezeichnet den Versatz von der Befestigungsebene der Radschüssel zum Mittelpunkt des Felgenbetts. Sie wirkt sich direkt auf die Spurweite und damit auch auf den Lenkrollradius aus. Breitere Räder-Reifenkombinationen sollten bei klassischen Automobilen also möglichst so gewählt werden, dass sich die Lage des Radmittelpunkts nicht verändert oder sich sogar nach innen verschiebt.

Der Einfluss der Räder

Wichtiger als die Reifenbreite ist in vielen Fällen die Wahl der Räder, denn auch die schlagen sich in der Breite der Aufstandsfläche nieder. Für



jede Reifendimension gibt eine so genannte Messfelge. Die Querschnittsbreite eines 165/80 13 wurde nach internationaler Norm auf 4,5-Zoll-Felgen gemessen und beträgt dann exakt 165 Millimeter. Auf unserer Fünzfzoll-Felge steigt die Breite jedoch schon auf 168 Millimeter, auf einer 5,5-Zoll-Felge wären es sogar 172. Die 185/70 13 wurden auf einer 5,5-Zoll-Felge vermesssen, was eine Querschnittsbreite von 189 Millimeter ergibt. Bis zur maximal zulässigen Felgendimension von 6,5 Zoll wächst der Querschnitt auf satte 197 Millimeter. Die 195/60 15 haben auf der von uns getesteten Siebenzoll-Felge eine Querschnittsbreite von 209 Millimeter. Tatsächlich liegen zwischen unseren drei Kandidaten also ziemlich genau Stufen von jeweils 20 mm: 168-189-209.

Ein schmaler Reifen wird auf einer breiten Felge wesentlich exakter geführt als auf einer schmalen. Das liegt daran, dass die Reifenflanken weiter auseinander gezogen werden und sich die Lauffläche auf einer breiteren Basis abstützen kann. In der Kurve wird die Lauffläche dann nicht mehr so stark zur Seite gedrückt. Das leicht schwammige Gefühl beim Lenken kann also auch durch eine breitere Felge gemindert werden. Noch stärker macht sich dieser Effekt bei den Niederquerschnittreifen bemerkbar: Ihre

flachen Flanken lassen dem seitlichen Verwinden noch weniger Spielraum, wodurch sich die Form der Kontaktfläche zwischen Reifen und Straße, der so genannte Reifenlatsch unter Last wenig ändert.

Luftdruck - das billigste Tuning

Reifenfachleute sind sich einig: Für sportliche Fahrweise kann der vorgeschriebene Luftdruck grundsätzlich um 0,2 bis 0,3 bar erhöht werden. Bei den Angaben der Fahrzeughersteller handelt es sich nämlich immer um einen Kompromiss von Handling und Komfort, da die Reifen einen nicht unerheblichen Teil der Federung übernehmen. Höherer Luftdruck macht die Reifen aber nicht nur beim Federn härter, er stabilisiert sie auch in hart gefahrenen Kurven und senkt den Rollwiderstand (was nebenbei den Spritverbrauch senkt und die Höchstgeschwindigkeit erhöht). Auch das Aquaplaningverhalten und die Tragfähigkeit verbessern sich bei höherem Druck. Zu hoher Luftdruck führt zu verstärktem Reifenverschleiß in der Laufflächenmitte, ist für den Reifen aber immer noch "gesünder" als ein Luftmangel. Letzterer lässt den Reifen stärker walken, was zu erheblicher Reibungshitze führt und den Pneu vorzeitig altern lässt. Nur 0,2 bar zu wenig Luft verringern

die Lebensdauer eines Reifens bereits um zehn Prozent,

bei 0,4 bar sind es schon 30 Prozent! Da statistisch gesehen mehr als die Hälfte aller Autofahrer mit zu niedrigem Luftdruck unterwegs sind (weil jeder Reifen ständig ein wenig Luft verliert), kann ein "sportliches" Sicherheitspolster von 0,2 bar Überdruck auf keinen Fall schaden.

In geringem Umfang lässt sich auch das Fahrverhalten eines Autos über den Luftdruck beeinflussen. Schiebt ein Auto in der Kurve stark über die Vorderräder, kann eine Erhöhung des Luftdrucks an den Vorderrädern diese Untersteuerneigung mildern. Neigt ein Fahrzeug zum Ausbrechen mit dem Heck, kann man das entweder fahraktiv nutzen oder mit etwas höherem Luftdruck an den Hinterrädern darauf reagieren. Dieser Trick gehört übrigens zum Standardrepertoire der Autohersteller. Für sehr ausgewogene Fahrzeuge wird meist vorn und hinten derselbe Luftdruck vorgeschrieben. Ist das Fahrwerk hingegen etwas "korrekturbedürftig" findet sich ein höherer Wert an der betreffenden Achse.

Der vollständige Bericht von Peter Steinfurth erschien in der Oldtimer Markt 2/2005



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

Frage von BerndM:

Habe es geschafft, ein Zahnrad der Fensterkurbelmechanik zu killen. Gibt es beim Einbau des "Seilzuges mit dem Kurbelapparat" einen Kniff wie das am besten zu schaffen ist?

Antwort von Michael

Bartsch: Hallo Bernd, mach Dir unbedingt eine Zeichnung zum Seilverlauf vor dem Ausbau, sonst wirst Du beim Einbau kirre, ich habe meine Fensterheber nur bei ausgebauter Tür eingebaut, geht natürlich netter. Vorgehensweise in etwa : Innengriff und Fensterkurbel (mit Omegadraht gesichert) abmachen, Innenverkleidung entfernen, Fenster ein Stück 'runterkurbeln und die Befestigungsschrauben des Fensters am Draht entfernen. Den mit 3 10er Schrauben befestigten Kurbelapparat lösen, der Seilzug läuft über Rollen, 2 oder 3 mußt Du lösen, um den neuen Draht einfädeln zu können, der genaue Verlauf ist das Kunststück, Kurbelapparat fixieren, Rollen befestigen, Fenster am Seil ausrichten und fixieren, Probekurbeln. Vor Einbau der Innenverkleidung unbedingt Plastikfolie einziehen, damit Dir die Innenverkleidung nicht weggammelt.

Frage von AS-Fan:

Habe meinen 90 PS AS Spiderjahrelang mit einer (angezeigten) Kühltemperatur von 70-80°C gefahren. Jetzt, bei einer Zylinderkopfüberholung zeigte sich, das überhaupt kein Kühlthermostat montiert war (Arizona-Reimport). Jetzt läuft der Wagen mit einem Kühlthermostat, UND: die (angezeigte) Temperatur regelt ziemlich genau 100°-105°C. FRAGE: Bin ich jahrelang mit zu kaltem Motor gefahren, oder jetzt mit zu heißem?? Und warum fängt der 'rote Bereich' beim Kühlwasserinstrument erst bei ca. 130° an??

Antwort von Philipp:

Genau - das war ziemlich kalt für den Motor. OK - in Arizona ist's wahrscheinlich egal gewesen. Normal ist ca. 100 Grad oder etwas darüber. Je heisser umso gut - sofern das Teil nicht überkocht. Prinzip ist wie beim Dampfkochtopf - der Kühlkreislauf steht unter Druck und damit wird der Siedepunkt über die 100 Grad geschoben, d.h. das Wasser bleibt flüssig und verdampft nicht bei 100 Grad - somit kann der Motor heisser als 100 Grad betrieben werden. Und je heisser die Maschine umso besser der Wirkungsgrad.

Antwort von Karl-Ludwig:

Na ja, mit Hitze und Wirkungsgrad ist das so 'ne Sache, deine Erläuterung erscheint mir bissel abenteuerlich. Die Wärmeentwicklung ist erstmal ein Nebenprodukt, nicht der Sinn und Zweck des Verbrennungsvorgangs. Kaltluft bei kaltem Motor führt zu schlecht zündendem Gemisch - Startprobleme sind die Folge - und ist schlecht wegen Kraftstoffkondensation an den Zylinderwänden, dadurch Schmierungsverschlechterung und Ölverdünnung. Warmluft bei warmem Motor ist auch schlecht, denn das führt zur Gemischüberfettung. Deshalb die Ansaugluftvorwärmung nur für den Winter. Daß der Motor permanent mit 100°C läuft, d.h. auch über Land bei Teillast, ist eigentlich nicht vorgesehen. Die Kühlerthermostate der meisten Autos, ich meine, auch beim Spider, öffnen den Durchfluß zum Kühler normalerweise bei ca. 86 ° C. Und jenseits der 100 -110 ° C hat ein Thermoschalter den Ventilator anzuwerfen....

Ich fahr meinen Spider jedenfalls zumeist mit Anzeige ~ 80 °C. Einige Parameter für den Wirkungsgrad eines Motors sind die Kraftstoffqualität (Energiegehalt - deshalb sind Diesel sparsam), die Gemischbildung sowie der Ablauf des Verbren-



nungsvorgangs im Zylinder...
aber das wäre ein eigenes
Thema.

Frage von Ole:

Da ich ja gelernt habe, dass
mein automatikgetriebe ein GM
-Getriebe aus dem ascona ist,
frage ich mich, ob nicht auch ein
5-Ganggetriebe aus dem Opel
in den Spider passt? Ist vielleicht
'ne doofe Idee, ich dacht nur
das die Getriebe wahrscheinlich
leichter zu bekommen sind und
eigentlich von der Qualität ganz
gut waren. Bin gespannt auf
eure Antworten.

Antwort von Jan:

Ich geh' mal davon aus,
dass keiner hier mit sowas
Erfahrung hat. Wenn Du willens
und fähig bist, viel zu basteln und
anzupassen und dabei einen
rechten Batzen Geld beiseite
hast, dann ist sowas schon
hinzukriegen. Wie es danach um
die Zulassung bestellt ist, kann
ich Dir nicht sagen. Allerdings
sind Ersatzteile für die Spider-
Getriebe noch vollständig und
recht preiswert zu erwerben und
sooo schlecht sind die Getriebe
nicht, wenn man sie anständig
behandelt (genug Öl, Hand
wohnt nicht auf dem Schaltknäuf,
es tut beim Kuppeln wenig
huppeln etc.).

Ich würde auf jeden Fall die
Finger davon lassen.

Frage von Arne:

Wie stellt man fest, ob die
Zylinderkopfdichtung defekt
oder ok ist? Der Grund für
meine Frage ist ein weißer Fleck
am Öldeckel. Da das Fahrzeug
mehrere Jahre gestanden hat,
könnte es sich vielleicht auch
um Kondenswasser im Öl han-
deln?

Antwort von Philipp:

Alleine dieser weisse Schaum
oder Brei würde nicht in Richtung
Zylinderkopfdichtung deuten.
Aber prüfen ist hier einfach -
Kühlerdeckel runter und Motor
laufen lassen. Motor langsam
warmlaufen lassen - treten in
der Zeit "Abgasblasen" aus dem
Kühler aus, ist wohl die Dichtung
defekt. Achtung - nicht zu heiß
werden lassen (dauert lange),
sonst fängt das Wasser an zu
kochen und man interpretiert
dann diese Dampfblasen als
Abgas.

Frage von Arne:

Kann mir jemand erklären, wie
man beim CS0 (Einspritzer)
die Kompression überprüft?
Vielleicht hat ja jemand 'ne
Anleitung die er mir eventuell
schicken kann. Was muß z.B mit
der Zündung und der Kraftstof-
feinspritzung gemacht werden,
wenn man prüft, etc?

Antwort von Philipp:

Also am einfachsten machst
du das, in dem du alle Zünd-
kerzen rausschraubst und

nacheinander den Kompressi-
onsmesser in das jeweilige
Zündkerzengewinde schraubst
und mit dem Anlasser den
Motor durchdrehst. Dabei merkt
sich der Kompressionsmesser
jeweils den maximal erreichten
Druck. Wenn du keinen Kat hast,
brauchst du an der Einspritzung
nichts zu machen - der Sprit
landet dann halt im Auspuff und
wird später verdampfen oder
verbrennen. Beim Kat würde
ich die Einspritzdüsen vorher
rausmachen und den Sprit in
einem Glas auffangen - sonst
geht u.U. hinterher beim Starten
dein Kat kaputt!

Tip: Der Kompressionsmes-
ser sollte eher lang mit nem
flexiblen Schlauch sein, sonst
kommst du an den letzten Zylin-
der sauschlecht dran!

Frage von Mauri:

Hallo zusammen, ich habe
meinen Fiat Spider CS0 wieder
zum Laufen bekommen (nach
8 Jahren Ruhestand!!). Leider
funktioniert meine Tankanzeige
und mein Drehzahlmesser nicht.
Hat jemand einen Tip???

Antwort von Thomas:

Es könnte eine defekte Siche-
rung sein. Beim CS0 gibt's eine
für alle Anzeigeinstrumente
ausser Tacho. Ist jedenfalls bei
meinem so.

Antwort von Michael Bartsch:

Kommt an der Tankuhr



ein Signal an ? Mehrere Möglichkeiten :

1. Tankgeber im Tank defekt
2. Kabel ab / defekt / Steckverbindung korrodiert
3. Tankanzeige defekt

Ich würde erst mal die Steckverbindungen prüfen /putzen, gilt auch für den Drehzahlmesser, der sein Signal von der Zündspule bekommt. Im Defektfall kann ich Dir mit einer Tankanzeige / Drehzahlmesser weiterhelfen, evtl. auch zu Testzwecken.

Frage von Thomas:

Ich bin gestern das erste mal dieses Jahr mit dem Spider unterwegs gewesen. Dabei fiel mir auf, das der Leerlauf zu hoch ist (ca. 1500 1/min), nicht nur nach Anzeige, auch hörbar.

Drosselklappe ist am Anschlag, noch vor der Einstellschraube und Gaszug hat noch etwas Spiel. Wenn ich an der Imbusschraube am Luftmengemesser drehe, ändert sich nichts.

Sonst gibts doch keine Einstellmöglichkeit?!?

Ansonsten werde ich morgen mal den LMM überprüfen.

Antwort von Heiko:

Wenn der Leerlauf zu hoch ist, kann es auch sein, daß irgendwo im Ansaugtrakt oder im Zusatzluftweg Nebenluft eintritt, eventl. auch ein hängender Zusatzluftschieber (der ist

mechanisch und sitzt vorn oben am Zylinderkopf, für die Warmlaufphase). Der LMM gibt anhand seines Ausschlags über Potentiometer dem Steuergerät das Signal über die einzuspritzende Kraftstoffmenge, die Nebenluft nach dem LMM führt bei gleicher Spritmenge dann zu erhöhter Drehzahl.

Am Drosselklappenanschlag, dort wo der Gaszug endet, ist in Grundeinstellung im Ruhezustand der Drosselklappenkontakt (klicken bei Gas weg) hörbar, der dem Steuergerät den Leerlaufbetrieb signalisiert.

Antwort von BB:

Falsche Baustelle :-), die Schraube am LMM ist für die Abgaswerte, nicht für die Leerlaufdrehzahl! Die Schraube für die Leerlaufdrehzahl sitzt in der Nähe des Drosselklappenendschalters, bei Bedarf kann ich dir ein Bild mailen.

Antwort von Thomas:

Du meinst sicher die Schraube mit der Kontermutter. Die ist bereits so weit herausgedreht, das sie eigentlich ohne Funktion ist. Wenn ich die reindrehe, wird der LL nur noch höher, weil ja die Drosselklappe dann nicht mehr ganz schliesst.

Antwort von BB:

Bin nicht sicher ob wir von der gleichen Schraube reden. Die Schraube für die LeerlaufEinstellung hat jedenfalls

bei mir keine Kontermutter, Eine Kontermutter hat aber der Gaszug mit dem man natürlich auch die Leerlaufdrehzahl verändern kann und die ist oft ziemlich verstellt.

Also nochmals zur genaueren Definition, die Schraube die ich meine sitzt ziemlich weit vorn im Motorblock, ich würde sagen 30 cm im rechten Winkel von der Stelle wo der Gaszug endet (quer zur Fahrriichtung). Über die Jahre wird die gesamte Einstellung aber oft total verdreht weil jeder dran rumschraubt, daher hier eine grundsätzliche Anleitung:

1. Leerlaufschraube ganz reindreihen.
2. Über den Gaszug Leerlauf so einstellen, dass der Motor fast ausgeht.
3. Dann über rausdrehen der Leerlaufschraube Drehzahl wieder anheben.
4. Drosselendklappenschalter justieren (die Geschichte mit dem klicken).
5. Leerlaufschraube mit Sicherungslack fixieren.

Das mit dem Sicherungslack ist nicht zu unterschätzen, hatte mal fast diese Schraube verloren und dann die gleichen Probleme wie du.

Antwort von Thomas:

Die Schraube war sehr lose. Reingedreht, eingestellt und funktioniert.



Licht im Steuerdschungel

von Jürgen Weissenberg

Im Jahre 2005 tritt für all die Spider, welche dank Kat die Euro Norm 1 erfüllen, die letzte und bitterste Stufe der Kfz-Steuerreform in Kraft. Die alljährlich einmal zu zahlenden Kfz-Steuer erhöht sich um 85,80 Euro. Um dem Finanzminister ein Schnippchen zu schlagen, böten sich folgende Alternativen an:

Den Spider abmelden und warten, bis das Auto 30 Jahre alt ist, um ihn mit einem H-Kennzeichen wieder steuergünstiger in den Verkehr zu bringen (aber wer will schon so lange aufs Spiderfahren verzichten?).

Eine Alternative wäre ein Saisonkennzeichen, wobei für jeden Monat des Jahres jeweils 1/12 der Steuern entfällt, an dem er aufgrund der gewählten Saisondauer, nicht bewegt wird.

Eine weitere Alternative wäre eine Umschlüsselung auf die Euro-Norm 2, welche eine Senkung von über 51% der ab 2005 zu zahlenden Steuern zur Folge hätte. Leider werden entsprechende Teile dafür noch nicht angeboten, aber wir arbeiten daran und würden uns freuen, wenn möglichst viele von Euch mitmachen würden. Denn je höher die Stückzahl, desto geringer der Preis. Unser Ziel ist das ganze für deutlich unter 300 Euro incl. Einbauko-

sten zu realisieren. Je mehr dabei sind, um so günstiger wird es. Deshalb suchen wir auch Interessenten außerhalb des Clubs.

Um ein wenig Überblick zu schaffen, habe ich mal eine Steuertabelle für unsere Spider zusammengestellt. Die Werte in den Klammern beziehen sich auf das Jahr 2004.

Den Sonderfall der sogenannten „07er Kennzeichens“ haben wir bewusst nicht in die Tabelle aufgenommen, da diese Zulassungsform eigentlich für Leute gedacht ist, die mehrere Fahrzeuge besitzen und diese abwechselnd nutzen (Mindestalter der Fahrzeuge hierbei mindestens 20 Jahre) sowie hierbei der offizielle Bewegungsraum der Fahrzeuge stark eingeschränkt ist. Zudem kann dabei keine Vollkaskoversicherung abgeschlossen werden.

Grundsätzlich kann man bei dieser Steuergeschichte in zwei Kategorien von Spidern aufteilen:

Einmal die Spider mit Vergaser, bei denen bauartbedingt in der Regel keine geregelten Katalysatoren Verwendung finden (keine Regel ohne Ausnahme: es wurden von VW sogar elektrisch regelbare Vergaser entwickelt, jedoch hat sich diese Lösung

nicht dauerhaft durchgesetzt).

Zum anderen die Spider mit Einspritzanlage und 3-Wege-Katalysator, anfänglich für den amerikanischen Markt konzipiert. Diese Fahrzeuge erreichten schon die erst weit später bei uns eingeführte Euro Norm 1 zu einem Zeitpunkt, als es hierzulande noch nicht einmal unverbleites Benzin gab. Aus diesem Grund wurde auch bei vielen Reimporten der Kat vor der deutschen Zulassung wieder entfernt.

Als der 124 Spider als Pininfarina Europaspider (DS) in Deutschland ein Comeback erlebte, besaß er zwar noch die wuchtigen US-Stoßfänger, aber es waren nicht nur deren Dämpfer und der Seitenaufprallschutz in den Türen, dem Rotstift zum Opfer gefallen. Auch der Katalysator blieb draußen.

Erst die letzten Exemplare des DS erhielten dann wieder einen Kat, weil auch in Deutschland auf einmal der Umweltschuld dankte um sich griff und auch steuerliche Vergünstigungen winkten.

Somit kommen wohl nur Autos mit Einspritzung und geregeltem Kat (mit Euro Norm 1), für die von uns ins Auge gefasste Umrüstung auf Euro Norm 2 in Frage. Zu allererst



Steuertabelle für FIAT 124 Spider <small>Stand 01.01.2005 (Werte in Klammern für 2004)</small>								
Alle Angaben sind ohne Gewähr insbesondere bei den monatlichen Werten sind Rundungsdifferenzen nicht ausgeschlossen	jährliche Steuer je angefangene 100 ccm	Anmeldung	Anmeldung	Anmeldung	Anmeldung	Anmeldung	Anmeldung	Anmeldung
		ganzzjährig	9 Monate im Jahr	8 Monate im Jahr	7 Monate im Jahr	6 Monate im Jahr	5 Monate im Jahr	4 Monate im Jahr
H-Kennzeichen (Alter min. 30 Jahre)	H-Zulassungen sind unabhängig vom Hubraum	191,73 Euro (191,73 Euro)	H-Zulassungen sind immer ganzzjährig					
AS mit 1438 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	380,40 Euro (380,40 Euro)	285,30 Euro (285,30 Euro)	253,60 Euro (253,60 Euro)	221,90 Euro (221,90 Euro)	190,20 Euro* (190,20 Euro)	158,50 Euro* (158,50 Euro)	126,80 Euro* (126,80 Euro)
BS mit 1608 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	431,12 Euro (431,12 Euro)	323,37 Euro (323,37 Euro)	287,42 Euro (287,42 Euro)	251,48 Euro (251,48 Euro)	215,56 Euro (215,56 Euro)	179,63 Euro* (179,63 Euro)	143,71 Euro* (143,71 Euro)
CS mit 1592 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	405,76 Euro (405,76 Euro)	304,32 Euro (304,32 Euro)	270,50 Euro (270,50 Euro)	236,69 Euro (236,69 Euro)	202,88 Euro (202,88 Euro)	169,07 Euro* (169,07 Euro)	135,25 Euro* (135,25 Euro)
CSA mit 1756 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	456,18 Euro (456,18 Euro)	342,14 Euro (342,14 Euro)	304,12 Euro (304,12 Euro)	266,11 Euro (266,11 Euro)	228,09 Euro (228,09 Euro)	190,07 Euro* (190,07 Euro)	152,06 Euro* (152,06 Euro)
CS1 mit 1756 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	456,18 Euro (456,18 Euro)	342,14 Euro (342,14 Euro)	304,12 Euro (304,12 Euro)	266,11 Euro (266,11 Euro)	228,09 Euro (228,09 Euro)	190,07 Euro* (190,07 Euro)	152,06 Euro* (152,06 Euro)
CS2 mit 1995 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	507,20 Euro (507,20 Euro)	380,40 Euro (380,40 Euro)	338,14 Euro (338,14 Euro)	295,86 Euro (295,86 Euro)	253,60 Euro (253,60 Euro)	211,33 Euro (211,33 Euro)	169,07 Euro* (169,07 Euro)
CS0 mit 1995 ccm mit Kat Euro Norm 1	15,13 Euro (10,84 Euro)	302,60 Euro (216,80 Euro)	226,95 Euro (162,60 Euro)	201,74 Euro (144,54 Euro)	176,52 Euro* (126,47 Euro)	151,30 Euro* (108,40 Euro)	126,08 Euro* (90,33 Euro)	100,87 Euro* (72,27 Euro)
CS0 Turbo mit 1995 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	507,20 Euro (507,20 Euro)	380,40 Euro (380,40 Euro)	338,14 Euro (338,14 Euro)	295,86 Euro (295,86 Euro)	253,60 Euro (253,60 Euro)	211,33 Euro (211,33 Euro)	169,07 Euro* (169,07 Euro)
DS mit 1995 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	507,20 Euro (507,20 Euro)	380,40 Euro (380,40 Euro)	338,14 Euro (338,14 Euro)	295,86 Euro (295,86 Euro)	253,60 Euro (253,60 Euro)	211,33 Euro (211,33 Euro)	169,07 Euro* (169,07 Euro)
DS mit 1995 ccm mit Kat Euro Norm 1	15,13 Euro (10,84 Euro)	302,60 Euro (216,80 Euro)	226,95 Euro (162,60 Euro)	201,74 Euro (144,54 Euro)	176,52 Euro* (126,47 Euro)	151,30 Euro* (108,40 Euro)	126,08 Euro* (90,33 Euro)	100,87 Euro* (72,27 Euro)
VX mit 1995 ccm	25,36 Euro (25,36 Euro)	507,20 Euro (507,20 Euro)	380,40 Euro (380,40 Euro)	338,14 Euro (338,14 Euro)	295,86 Euro (295,86 Euro)	253,60 Euro (253,60 Euro)	211,33 Euro (211,33 Euro)	169,07 Euro* (169,07 Euro)
Euro Norm 2, (geplant für Motortyp: 132 C 3 031)	7,36 Euro* (7,36 Euro)	147,20 Euro* (147,20 Euro)	110,40 Euro* (110,40 Euro)	98,14 Euro* (98,14 Euro)	85,86 Euro* (85,86 Euro)	73,60 Euro* (73,60 Euro)	61,33 Euro* (61,33 Euro)	49,07 Euro* (49,07 Euro)

* in diesen Fällen bietet das H-Kennzeichen keine steuerlichen Vorteile

brauchen wir dafür einen Hersteller, der uns einen sogenannten Kaltlaufregler, auch als „EGS-Gerät“ bezeichnet, mit entsprechendem Gutachten liefert. Beispiele aus anderen Clubs zeigen das so etwas wohl schon für deutlich unter 300 Euro Kosten (incl. Einbau) zu realisieren ist. Entsprechende Anfragen von verschiedenen Leuten aus unserem Spiderforum im Internet haben auch schon zu Angeboten geführt, wobei allerdings ca. 100 - 200 verbindliche Bestellungen und ein entsprechendes Testfahrzeug für das Teilegutachten vonnöten sind. Die Kosten für jeden einzelnen lägen dabei bei

etwa 200 Euro (ohne Einbau). Der Einbau könnte in jeder Werkstatt erfolgen, die AU-Abnahme berechtigt ist und dürfte ca. 1 Stunde dauern. Desweiteren muss es sich um einen einheitlichen Motortyp handeln. Hierbei haben wir erst einmal den am häufigsten, im CS0 und DS verbauten Motortyp 132 C3 031 ins Auge gefasst. Als nächsten Schritt möchten wir nun die entsprechenden Interessenten zusammenkommen. Je mehr mitmachen, desto günstiger wird's für alle. Mit der entsprechend gebündelten Liste im Gepäck soll es dann losgehen, den passenden Lieferanten zu finden.

Alle, deren Interesse geweckt ist, sollten sich am besten bei mir telefonisch oder noch besser per email melden. Ich würde es begrüßen, wenn ihr mir eine Kopie des Fahrzeugscheines und auch der letzten AU zur Verfügung stellen könntet, um leichter zu überprüfen, ob das jeweilige Fahrzeug die Voraussetzungen erfüllt, bzw. ob auch noch weitere Motortypen in Frage kommen würden.

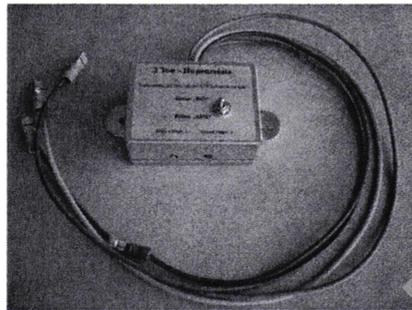
Hier meine Kontaktdaten:
 Jürgen Weissenberg
 Harnackstr. 41
 44139 Dortmund
 Tel.: 0231/150 64 33
 spideristi@arcor.de



Echt italienischer Hupensound für den DS

Ich ärgerte mich bei meinem DS-Spider schon lange, dass das Doppelhorn nicht richtig zur Geltung kommt. Bei einem Bekannten hörte ich dann einen sehr interessanten Hupensound, verursacht durch ein in den frühen 80er Jahren erhältliches Hupenrelais. Dies steuert die Hochton- und die Tieftonfanfare getrennt an, wobei die Dauer jeweils justiert werden kann. Nur die Dauer des Intervalls ist nicht regelbar. Schön ist, dass keinerlei Umbauten am Spider

vorgenommen werden müssen. Das Relais wird nur an Stelle des Hupenzuleitungskabels eingestöpselt. Für den TÜV gibt



es einen Schalter der den vorgeschriebenen gemeinsamen Einsatz der Hörner sicherstellt.

Ein Freund von mir hat mir dieses Teil nach einem alten Schaltplan gebastelt und er baut es für den Einen oder Anderen Spiderfreund gerne privat nach. Die Materialkosten belaufen sich auf 38.- €.

Aber Achtung: im Bereich der StZVO ist italienischer Sound verboten und es funktioniert auch nur mit den elektromagnetischen Doppelfanfaren des DS.

Bezug über Georg Rubey
Telefon: 07551/945605

www.oldiecarcover.de



Fahren Sie, wir versichern.

20% Für Clubmitglieder bis zu
GÜNSTIGERE
VOLLKASKOBEITRÄGE

**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



Fahrzeugidentifizierung auf amerikanische Art

Die Aufschlüsselung der VIN von Ralf deVrée

Die Amerikaner waren immer schon ein bisschen anders. Deshalb reichte ihnen zur Fahrzeugidentifizierung auch nicht mehr die eingeschlagene Identnummer, die wir ja in der Form 124AS/BS/CS* und dann die fortlaufende Nummer kennen. 1981 wurde die 17-stellige Vehicle Identification Number (VIN) eingeführt. Sie enthält zusätzliche Informationen über Herkunftsland, Hersteller, Marke, Modell sowie eine berechnete Kontrollziffer.

Stelle	Beispiel	Bedeutung
1-3	ZFA, ZFR	Italien, Hersteller „Fiat“, Marke
4-8	AS00B	Fiat spezifische Identifikation
9	0-9,X	Kontrollziffer
10	B=1981, C=1982 etc..	Modelljahr
11	8	HerstellerFabrik / Lokation
12-17	181045	Fortlaufende Nummer

Die Kontrollzifferberechnung erfolgt nach Stelle und individueller Gewichtung gemäß folgendem Beispiel (Nicht-FIAT):

Position	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
VIN	W	B	A	B	E	6	3	2	Z	R	J	C	1	5	5	2	3	
Value*	6	2	1	2	5	6	3	2	7	9	1	3	1	5	5	2	3	
Weighting	8	7	6	5	4	3	2	10	0	9	8	7	6	5	4	3	2	Sum
Product	48	14	6	10	20	18	6	20	0	81	8	21	6	25	20	6	6	315

Check digit equals the remainder of (315 ÷ 11) which is "7"

*Value code: 1. A, J = 1; 2. B, K, S = 2; 3. C, L, T = 3; 4. D, M, U = 4; 5. E, N, V = 5; 6. F, W = 6; 7. G, P, X = 7; 8. H, Y = 8; 9. R, Z = 9; and 0 = 0.

Damit kann jede VIN ab 1981 fehlerfrei auch ihre Echtheit und Richtigkeit kontrolliert werden. In Amerika gibt es verschiedene Webseiten, in denen dieser Check teilweise gebührenpflichtig gemacht werden kann. Ich habe die Formeln in einer

Excel-Tabelle hinterlegt, die ich im members-only Bereich hinterlege. Eine Prüfung der höchsten VIN bzgl. des letztgebauten Spiders ergab in Amerika die vorhandene und mit einem Title (ähnlich unserem Fahrzeug-

schein) belegte Nummer:

> **ZFRAS00B8F5511939** <

Dies könnte der letztgebauete Spider sein, wenn er denn nach Amerika ausgeliefert worden ist.



Was lange währt...

von Ralf deVrée

Wie lange ist es her, dass wir Euch von den Planungen zu einem 1:18 Modell vom Fiat Spider berichten konnten. Erst war es die Marke Chrono (Vitesse), nach deren Insolvenz die Marke Sunstar, die sich den Spider als geistige Idee per Produktankündigung sicherten, aber nicht rausbrachten. Bei Autoart schien es fast schon genauso zu laufen. Lange Ankündigung mit einem Vorbildfoto, aber kein gesichertes Erscheinungsdatum.

Über meinen Modellautohändler und direkten Internetkontakt versuchten wir, Einfluss auf die Wahl des Typs und der Farbe zu nehmen, so dass bis Herbst letzten Jahres eigentlich von einem Chromstoßstangenmodell in schwarz und – Gott sei dank auch – rot auszugehen war.

Für die Vorbildauswahl und Fotodokumentation war dann sogar ein Treffen bei unserem regionalen Kölner Stammtisch eingeplant gewesen, doch leider

wurde dann in Italien ein Spider als Vorbild fotografiert.

Ein erstes Präsentationsmodell wurde endlich im Herbst 2004 auf einer japanischen Hobbymesse gezeigt und ... es war ein schwarzer CS0 ! Okay, nehmen wir auch!

In Deutschland wurde das Produkt offiziell auf der Spielwarenmesse in Nürnberg zum ersten Mal gezeigt und ein Liefertermin genannt: Das Produkt ist lieferbar und steht bereits in meiner Vitrine!

Sammelbestellung

Damit können wir endlich unsere Sammelbestellung starten:

Statt eines offiziellen Listenpreises von 85,-€ können wir Euch das Modell für 59,-€ zzgl. Porto und Verpackung anbieten!

Als unversichertes Pluspäckchen wären das: 6,20€, als versichertes Paket im Postpackset 9,30€.

Natürlich können wir Euch das Modell auch in Einbeck auf dem Haupttreffen persönlich übergeben.



Interessenten schicken eine E-Mail an: sammelbestellung@fiat spider.de oder melden sich direkt bei mir: Ralf de Vrée, Tel.: 04532/261319



1. Ausfahrt des Münchener Stammtisches in die Holledau

von Rudolf Heller

Zugegeben, dieser Bericht erscheint ca. ½ Jahr zu spät. Aber im Süden geht's nun mal etwas gemächlicher daher, dafür aber eben nicht so schnell...(Gruß an Moe).

Also, allen Unkenrufen zum Trotz - der Münchener Stammtisch lebt. Belebt durch die Möller'sche Schaffenskraft während seiner München-Phase treffen wir uns nach wie vor regelmäßig am letzten Donnerstag des Monats und in 2004 haben wir dann auch unsere 1. Ausfahrt durchgezogen. Am Sonntag, den 6.Juni 2004 ging es in die von den einheimischen liebevoll "Hollledau" (Hallertau) genannte Region vor den Toren Münchens.

Die Holledau kennt Ihr sicherlich - Richtung Skiurlaub auf der A9 zwischen Nürnberg und München. Es handelt sich bei dieser Region um das weltgrößte zusammenhängende Hopfenanbaugesbiet. Wie sich herausstellen sollte, auch ein unvermutet anmutiges Spiderausflugsgebiet mit traumhaft hügeliger Landschaft, geschmeidigen Kurven, historischen Ortschaften und einem wundervollen Apfelbaum (mehr

dazu später). Merke: Holledau = Bayerische Toskana. Das behaupten jedenfalls die dort Ansässigen.

Wirtrafen uns also wahlweise um 10 oder 11 Uhr morgens - zwei nette Einladungsmails von mir mit zwei verschiedenen Uhrzeiten standen nämlich zur Verfügung - aber die so entstehende Wartezeit wurde vom Schuldigen mit einem Becher frischen Kaffee und Keksen aus dem Kofferraum vertröstet...

Das Ambiente des morgendlichen Treffens hatte den Charme einer Parkplatzsex-Werbung, wie sie gerne nachts um halb drei läuft- lag aber schön zentral und mit einer schnellen,

ampel-optimierten Durchfahrt via Schwabing's bekannter Kneipenmeile "Leopoldstrasse" nach Norden heraus. Es war also der Metro-Parkplatz, der eigentlich nur noch vor den Kartopressen an der Laderampe Platz zum Aufreihen unserer Zweit-Liebsten im Grau des regenverhangenen Münchener Himmels bot. Dennoch - es fanden sich 8 oder 9 Fahrzeuge ein und mit der Abfahrt kam sogar die Sonne durch. An dieser Stelle herzlichen Gruß nach Ulm. Michael und Silke gönnten sich auf diese Weise wohl Ihren letzten Urlaub zu Zweit und nahmen die weite Anreise auf sich - nun sind sie stolze Eltern! Und an Lars B., dessen Wagen





in der Tiefgarage pünktlich zum Auftakt verreckte...

Wir fuhren also nach Norden, kamen unverstrahlt am bekannten Garchingener Forschungsreaktor und später auch an der Weihenstephaner Molkerei vorbei. Wir fuhren durch die 1300 Jahre alte bayerische Bischofsresidenz Freising hindurch und bogen danach auf die wunderschöne Hopfen-Allee B301, die uns bis nach Au i.d. Hallertau führte. Dort angekommen, parkten wir in guter Tradition den Parkplatz der hiesigen Schlossbrauerei mit der über 400 jährigen Brautradition zu und genehmigten uns in der inzwischen freundlich wärmenden Sonne eine Auswahl deftiger Schmankerl im Biergarten. Der ein oder andere genoss bei dieser Gelegenheit auch das hervorragende naturtrübe Weissbier der Auer Schlossbrauerei. Alle blieben aber verantwortungsbewusst und fahrtüchtig.

Ohne die wahre Anführerin und guten Seele dieser Ausfahrt, Moni Korber, die wir im Schlossbiergarten an Bord nahmen, wären wir wohl nie ohne weiteres durch die herrlichen Winkel der Hopfengärten hindurch bis zu Ihrem Aussiedlerhof im wohlklingenden "Scheckenhausen" gelangt. Auf vielen Karten auch als "Schreckenhausen" bezeichnet, ist dieses Einöd aber wirklich

mehr als friedlich. Moni ist zwar keine Spideristi, aber ein Kind der Holledau und kennt somit fast jedes Eck. Was sich als gut erwies, denn wir kurvten zahlreiche Schleich- und Schlängelwege entlang und bekamen so einen schönen Einblick in eine malerische Region Bayerns, die man eher aufgrund der riesigen Autobahnraststätte einzuordnen weiß.

An Moni's Hof angekommen warteten bereits Kaffee und



Kuchen auf die fahrtüchtigen Spideristi und wir nahmen nach gebührender Formation vor der Pferdescheune nunmehr selbst Platz unter dem eingangs beschriebenen und irgendwie in Würde gealterten Apfelbaum. Lecker selbstgebacken waren die Kuchen und die Sonne tauchte die Hügel der Holledau in ein warmes Abendrot, als wir gegen 17 Uhr so langsam wieder aufbrachen in Richtung Autobahn, um die Heimfahrt

nach einem gelungenem und pannenfreien Ausflug anzutreten.

Noch ein paar Fakten zu unserem Ausflugsziel:

Die Hallertau ist heute das größte geschlossene Hopfenanbaugebiet der Welt und produziert etwa 20 Prozent der gesamten Welthopfenernte. Die Hallertau erstreckt sich auf circa 2.400 Quadratkilometern und trug bis ins 19. Jahrhundert hinein auf Grund der schlechten

Verkehrsanbindung und des Waldreichtums den Beinamen "Bayerisches Sibirien". Der Hopfenanbau brachte erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Wohlstand in die Region. Die Hallertau beherbergt bekannte Unternehmen wie EADS, Hipp, WolfWärmetechnik, Bayernoil, sowie die Automobilzulieferer um Neustadt (Audi produziert im nördlich anliegenden Ingolstadt).



Eine Spiderhochzeit

von Stefan Grathwohl

Da Melanie und ich (bzw. nur ich als Mitglied) bisher ein unbekanntes unbeschriebenes Blatt in der Mitgliederkartei sind, möchten wir uns mit einem kleinen Spiderbericht über unsere Hochzeit in's Gerede bringen! Deshalb ein kleiner Blick in unser nicht geschriebenes Tagebuch:

Als ich bei unserem romantischen Überraschungsfünfjahrestagsessen meine damalige Freundin und zukünftige Verlobte Melanie fragte, ob sie meine Frau werden möchte, und sie ja sagte, war von Anfang an klar, dass als Hochzeitsgefährt nur eines in Frage kommt – mein bzw. unser geliebter Fiat 124 Spider. Zwar gab es immer leichte Bedenken bezüglich der Zuverlässigkeit, aber aufgrund der stetig schwindenden und gelösten Problemchen waren wir doch voller Zuversicht.

Am 26.06.2004 war es dann endlich soweit und der Spider stand frisch poliert in der Garage bereit für seinen großen Tag. Zuerst fuhr ich meine Braut um 7.30 mit unserem "Alltagsaudi" zum Friseur und danach mit meinem Trauzeuge im Spider zum Blumenladen,

wo das Prachtstück geschmückt wurde: ein Buquet wurde auf der Motorhaube festgesaugt und sollte dort eine Geschwindigkeit von 60-70 km/h aushalten.

Leider flog uns das Ding bei der ersten Kurve über die Windschutzscheibe. Der zweite Versuch war dann erfolgreicher, wie sich dann im Nachhinein



herausstellte.

Fertig gerichtet fuhren wir an den Bodensee nach Gaienhofen zum Fototermin, wo wir auf Melanie warteten, die zwischenzeitlich von Ihrem Vater zum Brautstudio und danach zu uns an den See gefahren wurde.

Vor ihr traf auch die Fotografin ein.

Nach einem spaßigen Fotoshooting fuhren wir alle wieder zurück in unser trautes Heim, aßen eine Kleinigkeit und wurden von Brautvater und Trauzeuge wieder alleine gelassen. Kurz darauf rollte der Spider mit uns wertvoller Fracht zur Schenkenbergkapelle, wo wir dann eine wunderschöne Trauung erleben durften.

Nach Sektempfang und einigen Fotos mutierte der Fiat zum Krawallmacher: leere Katzenfutterdosen und ein "Just married" Schild wurden montiert. Im Hupkonzert und mit Dosengerassel bewegte sich die ganze "Hochzeitsmeute" Richtung Bergasthaus Burg Roseneck, wo wir bis nachts um halb Drei ausgiebig feierten.

Als wir zufrieden müde wieder daheim ankamen, erwartete uns noch die letzte Überraschung des Tages: Haus/Garten/Audi waren teilweise komplett mit Klopapier und Luftballons geschmückt und die Treppe voller Wasserbecher!





Problemquelle: Vorderachsträger

von Hans-Georg Baumgartner

Die Vorderachskonstruktion des 124 Spiders stammt noch von der Ur-124 Limousine mit 1200 ccm und ca. 40 PS ab. Sie muss inzwischen mit bis zu 1500 kg, 100 KW (136 PS) und Breitreifen fertig werden.

Der Vorderachsträger ist zwar im Laufe der Jahre mehrmals geändert worden, aber die gesamte Konstruktion weist immer noch einige Schwachstellen auf.

Immer wieder werden am 124 Spider ein zu schwammiges Fahrverhalten, Vorderachsgeräusche und schief ziehende Bremsen festgestellt. Dies kann zum Teil von ausgeschlagenen Gelenken bzw. Silentgummis kommen.

Da Billigteile nach sehr kurzer Zeit wieder ausschlagen, sind bei G+B hochwertige Gelenke mit vergüteten bzw. gehärteten Bauteilen und Fahrwerksgummis aus Polyurethan lieferbar.

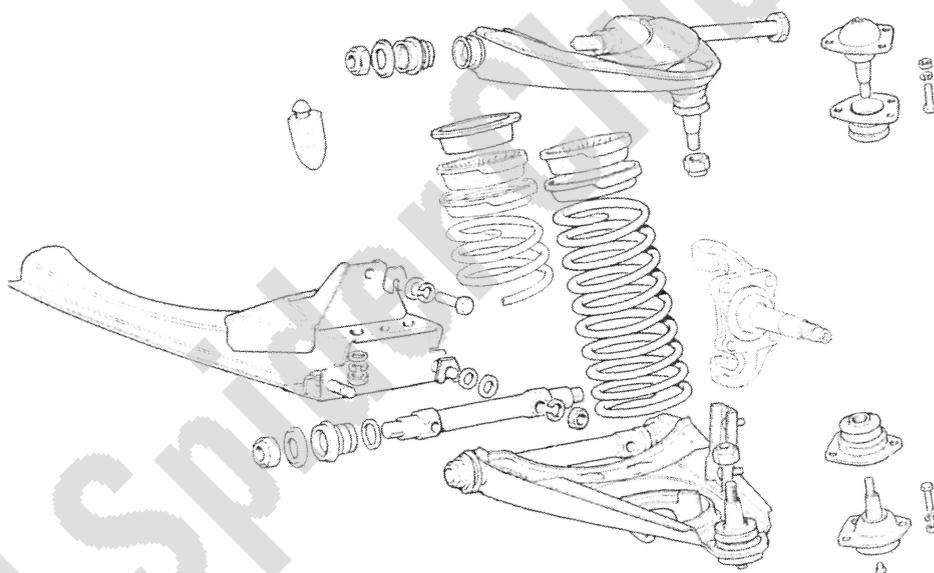
Sollte trotz guter, stabiler Aufhängungsteile der Vorderachse das Fahrverhalten nicht besser werden, ist in vielen Fällen ein Riss im Vorderachsträger oder am Rahmen in der Nähe der Vorderachse dafür verantwort-

lich. Wir haben in Zusammenarbeit mit dem TÜV verschiedene Methoden entwickelt, Rahmen und Vorderachsträger dauerhaft und betriebssicher instandzusetzen.

Es ist in 90% aller Fälle besser, den Vorderachsträger instand zu setzen als durch einen

auf Lager.

Bei Fahrzeugen, die extrem sportlich bewegt werden, z.B. bei Slalomrennen, kann es auch zu Schäden an der Hinterachse kommen. Dort reißt dann die Halterung des Querstabilisators oben an der Karosserie aus.



Austauschträger zu ersetzen, das sich diese als sehr viel störanfälliger und zu ungenau in den Toleranzen herausgestellt haben.

Häufig werden auch beim Spur einstellen oder bei Unfallreparaturen die Gewinde an denen der untere Querlenker befestigt ist, durch zu starkes Anziehen überzogen. Für diese Fälle haben wir als Ersatz neue, hochwertigere Gewindebolzen

Fa. G+B Motorentechnik

Inh. Hans-Georg Baumgartner

Webling 2

85276 Hettenshausen

Tel.: +49 (0)8441 / 71609

Fax: +49 (0)8441 / 81509





Die Lage der wichtigsten Identnummern beim Spider

Fahrgestellnummer und Typenschild

Safety Standard Tag (US)

Farbcode der Lackierung (in der Heckklappe)

A: Emission Control Tag (US)

B: Produktions-Info (US)

Regulations Conformity Tag (US)

Fahrgestellnummer (US)

Motortyp (rechts neben Ölfilter)



Rotes 07-Kennzeichen - 30 Jahre fest in Planung

Die Reform der StVZO wird weiter in den Bundesländern diskutiert. Dennoch liegt dem DEUVET bereits der 1. Arbeitsentwurf aktuell vor. Damit kann sich der DEUVET schon in einer sehr frühen Phase des Entwurfsprozesses konstruktiv einbringen.

Aus dem Arbeitsentwurf geht klar hervor, dass der Gesetzgeber beabsichtigt, das rote 07-Kennzeichen nur noch für Fahrzeuge mit einem Mindestalter von 30 Jahren zuzuteilen.

Bislang unterschied das Zulassungsrecht klar zwischen den Begriffen „kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“ mit einem Einstiegsalter von 20 Jahren und „Oldtimer“ mit einem Mindestalter von 30 Jahren.

Fahrzeuge, die dem kraftfahrzeugtechnischen Kulturgut zuzurechnen sind - also mindestens 20 Jahre alt sind - können nach bisheriger Regelung für bestimmte Fahrten mit dem rotem 07-Kennzeichen bewegt werden.

Oldtimer - ab einem Alter von 30 Jahren - können mit H-Kennzeichen zugelassen werden.

Dies soll sich nach dem ersten Arbeitsentwurf der neuen Fahrzeug-Zulassungsverordnung nun zu Lasten der technischen Kulturgüter ändern.

In der neuen FZV werden die Begriffe Oldtimer und kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut unter einem einheitlichen Oldtimerbegriff zusammengefasst und das Mindestalter auf 30 Jahre festgelegt. Auf diesem einheitlichen Oldtimerbegriff sollen dementsprechend auch die neuen Regelungen für das rote 07-Kennzeichen aufbauen.

Der DEUVET fordert, dass Fahrzeuge ab einem Alter von 20 Jahren auch weiterhin ein rotes 07-Kennzeichen erhalten können. Die Begriffe Kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut und Oldtimer dürfen nicht vermischt werden.

Das rote 07-Kennzeichen dient insbesondere auch der teilweise sehr kostenintensiven und aufwändigen Erhaltung und Pflege von Fahrzeugen, welche die 30-Jahresgrenze des H-Kennzeichens noch nicht erreicht haben. Es ermöglicht somit Fahrzeugen, die aus Altersgründen aus dem Alltagsbetrieb ausgeschieden sind, zu pflegen und zu restaurieren, bis ihnen mit 30 Jahren ein H-Kennzeichen als Oldtimer zugeteilt werden kann.

Durch die geplante Herabsetzung des Mindestalters für die Zuteilung des roten 07-Kennzeichens würde die Überführung dieser Fahrzeuge

in den Oldtimerstatus deutlich erschwert. Es ist zu befürchten, dass durch eine solche Regelung eine Vielzahl erhaltenswerter und kraftfahrzeugtechnisch bedeutender Youngtimer für die Nachwelt verloren wären.

Das darf nach Meinung des DEUVET nicht sein!

Der DEUVET fordert daher die Erhaltung der 20 Jahresgrenze für das rote 07-Kennzeichen.

Bitte beteiligen Sie sich an unseren Aktionen:

Sammeln Sie Unterschriften zur Erhaltung des roten 07-Kennzeichens für Youngtimer (Unterschriftenlisten gibt es unter www.deuvel.de).

Schreiben oder mailen Sie Ihrem zuständigen Bundes- und Landtagsabgeordneten. Fordern Sie von Ihren Volksvertretern, sich für Ihre Belange einzusetzen.

Informieren Sie andere Clubs über die Unterschriftenaktion des DEUVET.

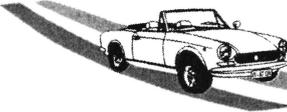
Unterstützen Sie den DEUVET darin, die Interessen der Old- und Youngtimerszene auf politischer Ebene durchzusetzen.

Abdruck einer Pressemitteilung des DEUVET vom 14.02.2005



An alle Mitglieder des
FIAT 124 Spider Club e.V.

FIAT 124 Spider Club e.V.



Michael Möller
- 1. Vorsitzender -
Postfach 20 17 16
20207 Hamburg

E-mail: moe@fiat spider.de

<http://www.fiat spider.de>
Tel. +49 172 8 124 124

Hamburg, 2. April 2005

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder ein zur

Jahreshauptversammlung 2005

Sie wird in diesem Jahr am Samstag, 07. Mai 2005 um 18 Uhr im WELCOME Hotel Einbecker Sonnenberg, Am Brockenblick 3, 37574 Einbeck stattfinden.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2004
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Entlastung des Vorstandes
7. Neuwahl des Vorstandes
8. Verschiedenes

Unter Punkt 9 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge bitten wir, dem Vorstand bis zum 25.04.2005 schriftlich einzureichen. Wir freuen uns über Anregungen und Verbesserungsvorschläge, um die Clubarbeit entsprechend euren Interessen aktiv zu gestalten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Michael Möller



Termine Termine Termine

Einbeck 2005

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

Wer hat sich noch nicht zum Treffen angemeldet ??!

Anmeldeunterlagen und das Programm findet ihr auf unserer Homepage

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



Winter RAID 2005

Vom 14. bis 16. Januar trotzten 29 Teams Schnee, Eis und Kälte und starteten zur einzigen Winterrallye für klassische Fahrzeuge auf Eidgenössischem Boden - dem Winter RAID 2005. Die Route führte die furchtlosen Piloten 700 Kilometer über vereiste Pisten und Gebirgsstrassen durch die Schweiz, Österreich und Lichtenstein.

Die Roadmap sah vor, diese Strecke vom Startpunkt Klo-

sters über Vaduz (Lichtenstein), Innsbruck und St. Moritz wieder zurück nach Klosters zu bewältigen. In der Alpenmetropole St. Moritz wurden die Teilnehmer am Samstagabend einer Sonderprüfung auf einem Nacht-Eisslalom und einer Nachtetappe über die Bernina unterzogen. Sieger dieser Nachtprüfungen und damit Gewinner des Sonderpreises „White Star of St. Moritz“, wurde

das Team Kuno Schär und Andreas Ostet auf Fiat 124 Abarth Rallye, Baujahr 1973.

Gesamtsieger, vor dem Schweizer Team Pierre Duerst und Kurt Schmidt auf Porsche 911 S-T GR 4 Rallye, wurde das deutsche Team Peter Steinfurth und Jochen Berger auf dem ex-Walter Röhrl Opel Kadett C GTE Rallye von 1976.



Dieser Weihnachtsgruß erreicht uns aus den Niederlanden. Vielen Dank den Kollegen vom Fiat 124 Sport Spider Register!





Neue Mitglieder

Gerhard Berger Reg. 11	An der Radrunde 167 90455 Nürnberg	0911/883681 berger.gerhard@web.de
Hendrik Donner Reg. 6	Freesienstr. 19 33335 Gütersloh	05241/75739 Hendrik.Donner@freenet.de
Frank Gerhard Reg. 7	Freudenbergstr. 45h 44809 Bochum	0234/522064 info@gerhard-gbr.de
Stefan Jansen Reg. 7	Valkenburger Str. 29 52525 Heinsberg	0172/2392091 Dr_Stefan_Jansen@web.de
Holger Nelke Reg. 3	Südwestkorso 11 12161 Berlin	030/8215425 spider124fiat@t-online.de
Wilfried + Rita Nikolai Reg. 7	Am Ziegelfeld 11 53501 Graftschaft	02641/35730 nikolai@vettelhoven.de
Joachim Schwantes Reg. 1	Steinfeld 25 23858 Feldhorst	04533/61153
Michael Sowa Reg. 11	Wilhelm Str. 38 93309 Kelheim	09441/683733 michael@sowa-web.de
Ulrich Syttkus Reg. 7	Berliner Ring 54 53175 Bonn	02241/204061 lawteam@t-online.de

Adressenänderung

Gertrud und Stefan Allekotte Reg. 7	Heideweg 2a 53332 Bornheim	02236/977968 SAllekotte@aol.com
Denis Anton Reg. 1	Krusekoppel 6 23743 Grömitz	04562/1742
Lars Beulke Reg. 10	Schubertstr. 12 82319 Starnberg	08151/972655 lars@beulke.de
Karsten Grundmann Reg. 7	Gotenstrasse 152 53175 Bonn	0228/4332565 Karsten.Grundmann-Bonn@t-online.de
Markus Helmes Reg. 7	Graf-Gumprecht-Str. 20 46519 Alpen	02802/809088 m.helmes@t-online.de
Thomas Lüssenhop Reg. 6	Anemonenweg 5 ??? 38108 Braunschweig-Querum	Thomas.Luessenhop@web.de

Wiedergefunden

Oliver Kröplin Reg. 7	Wiesenkoppe 44 52249 Eschweiler	02403/504274 O.Kroepelin@t-online.de
Andreas Repper Reg. 10	Blumenstr. 43 80331 München	089/478164 a_repper@gmx.de



Das Wort vom Ersten

Was für ein Saisonstart war das in diesem Jahr! Nachdem der Winter irgendwie kein Ende zu nehmen schien, brach unvermittelt der Frühling durch. Selten hatte ich in einem Winter den Spider so wenig auf dem Zettel, wie dieses Mal. Ich habe ihn im Winter schlichtweg ignoriert. Nun war meine Flexibilität auch eingeschränkt, da ich erstmalig Saisonkennzeichen habe. Deshalb war ich auch nicht unglücklich darüber, dass das Ende der kalten Jahreszeit im März noch auf sich warten ließ. Richtig aufgewacht bin ich dann, als Anfang März ein sehr schöner Artikel über Pininfarina anlässlich des 75-jährigen Jubiläums seines genialen Designbüros in der Auto Motor und Sport (AMS) erschien.

In der langen Zeit seines Schaffens hat Pininfarina (78) gemeinsam mit seinem Vater - der 1966 verstarb - wie kein anderer automobile (Design-) Geschichte geschrieben. Von einem Büro kann übrigens heute keine Rede mehr sein: Mehr als 3.000 Menschen arbeiten heute für das Unternehmen. Dort wird nicht mehr nur entworfen, sondern auch gebaut. Von der Redaktion der AMS wurde Pininfarina gebeten, die für ihn bemerkenswertesten 10 Entwürfe aller Zeiten seines Hauses zu

nennen. Wen wundert es, das unser Fiat 124 Spider dabei ist?! „Es waren atemlose Jahre. 1966 stand der neue Alfa Romeo Spider auf dem Salon in Genf, ein halbes Jahr später präsentierte Fiat den 124 als Spider. Ihn hat Pininfarina gewählt, trotz seiner großen Sympathie für



die Marke Alfa Romeo: „Fiat baute Alltags-Autos, da war der sportliche Spider ein neues Abenteuer“. Es brachte Erfolg. Pininfarina fertigte im Werk Grugliasco in zwei Jahrzehnten nahezu 200.000 Exemplare.“

Als ich diesen netten Artikel las wurde mir schlagartig wieder bewusst, warum ich meinen ersten 124 Spider bereits 1981 gekauft habe: Weil er wirklich einer der schönsten jemals gebauten Fahrzeuge ist. Von daher war ich dann auch froh, als der 1. April kam. Es passte

hervorragend, dass am ersten Aprilwochenende (a) das Wetter einfach bombig ist, (b) Petra Boljahn in weiser Voraussicht ein schönes Treffen organisiert hat und (c) es im Rheinland dann noch mal extra warm ist.

Wenn ich jetzt diese Zeilen Schreibe, bin ich gerade von einem äußerst schönen Auftakt zur Saison zurückgekommen. Mit 10 spontanen Offen-Fahrern in unterschiedlichen Mobilen (ich erspare euch und einigen Mitfahrern hier die desavouierenden Details) hatten wir einen netten Kurs quer durch die Eifel. Bis auf die Tatsache, dass es bei der Verpflegung einen kleinen Hänger gab, war es super. Wenn das kein gutes Vorzeichen für die angehende Saison ist.

Ich wünsche euch und uns allen einen tollen, vor allem sonnigen und schadenfreien Spidersommer und baue darauf, dass wir uns sehr zahlreich in Einbeck treffen werden.

Bis bald euer

Michael Möller





Teilemarkt Teilemarkt Teilemarkt

Verkaufe

3- teiliges Hardtop für DS-Spider Verkäufe vom Erstbesitzer 3- teiliges Hardtop (Körbler), nach Montageanleitung kann Faltdach montiert bleiben, sehr guter Zustand, keine Kratzer in Heckscheibe VB € 480
bertholdrumpel@yahoo.de

Fiat DS Spider Bj. 83, 122 PS, blaumet., Stoffverdeck, schw. Ledersitze, Alu Borbet, bei Nachfrage mit Bildern, Tel.: 0179/4657870, VB.: 5950 €
h.goekdal@gmx.de

Schwarzer Volumex zu verkaufen Einer der ganz seltenen schwarz / schwarzen Volumex zu verkaufen. Liebevoll gepflegt und in zweiter Hand. In meiner seit über 10 Jahren. Leider umständehalber abzugeben. Weitere Infos : 0177/7852850
HeikeFeldkord
heike@feldkord.de

Original Sitzbezüge aus Volumex Biete die Originalschonbezüge (beige/braun mit Pininfarina-Logo inkl. Kopfstützenbezüge) aus Spider Volumex an. Bezüge sind in sehr gepflegten Zustand ohne Beschädigungen. Bei Interesse kann ich ein Photo zumailen

VB Euro 130.- M.Stahl
b s c @ b s c - c o n s u l t . d e

124 spider 1969 for sale
Fiat Spider 124 for sale, year 1969, very good conditions. All life on the garage! The car is in Italy - you can make your offer!
Filippo peronipack@libero.it

Spider CS 2 Cabrio - Bj 82
Daten: 154.000 km, 77 kW (105 PS), EZ: 03/82, TÜV: 08/06, AU: 08/06, grün, 2/3 Türen, Benzin, Besonderheiten: Lederausstattung Beschreibung:
Der Spider ist absolut sofort fahr- und strassentauglich. Ein absoluter Hingucker! Seit seiner vollständigen Restaurierung war der Spider nur mit Saisonkennzeichen (Apr - Sep) zugelassen. Aktuelles Gutachten liegt aus 2004 vor (EUR 7000,00). VB: 6500,00 EUR Tel. 0172/8126110
stefan.schaefer@expectus.com

Top-Spider Schmuckstückchen!!!! Spider 124 CS, Bj. 1979, silber, rote Ledersitze, schwarzes Verdeck, Holzausstattung, TÜV 12/05, 7.999€ an Bestbieter abzugeben. Mobil 0177/33 460 87
R o n n y . L u t z @ H T S . d e

Fiat 124 CS1 US-Spider 1800 - Selbstkosten EUR 27.000; Hobbyaufgabe aufgrund Fabrikatwechsel. EZ 7/78, 1991 aus USA/Georgia importiert und seitdem im Besitz, rot/schwarz, 3-teiliges Hardtop, umfangreiches E-Teile-Lager (Motor, Getriebe, Hinterachse, Anbauteile etc.) - EUR 10.000
Tel.: 02191/80993 Mobil: 0173/8140877 - sehenswertes gepflegtes und unverbasteltes Auto! Michael Scheer
cmscheer@web.de

Verkaufe Fiat Spider DS mit kleinem Schaden

Verkaufe meinem Fiat Spider den ich im letzten Winter komplett restauriert habe. Fahrzeug wurde komplett blank geschliffen und wieder neu mit Lack aufgearbeitet. Die Stoßstangen wurden dabei entfernt, die Ausparungen der Stoßstangen wurden sauber verschweißt! Lack ist Silber. Lederausstattung komplett neu! Verdeck aus Stoff neu! Leider hatte ich im Sommer einen Unfall und jetzt keine Zeit das Auto zu reparieren. Spider wurde nur im Sommer von mir gefahren! ca. 130 TKM.

Eugenio Pellino epellino@t-online.de



Verkaufe Owner's Manual

Fiat 124 Spider CS0

Verkaufe hochwertige Farbkopie des Owner's Manual (kein Reparaturhandbuch) für einen Fiat 124 Spider CS0. Dort ist auf 68 Seiten in englischer Sprache nachzulesen z.B. allgemeine Bedienungshinweise, Pflegetipps, Wartungshinweise und -tips sowie Technische Spezifikationen (u.a. auch Füllmengen etc.) Preis 20,00 Euro inkl. Versand. A.Roßbach spider@rossbach-online.net

Hallo Ihr Bastler und Sammler! Habe noch Spiderteile 124 AS Baujahr 1969 zu verkaufen, z.B. Rohkarosse mit Seitenschäden, Fahrertür, Vorderachse mit Bremsanlage, 5 Gang Getriebe, Orig. AS Lenkrad zweispeichen

Kunststoffkranz, Kühler mit el. Lüfter, Beifahrertür, Verdeckgestänge, Wischerabdeckungsblech, Dreieckfensterrahmen vorne eins mit Glas und eins ohne Glas. Mike Wittenberg 0171/2148417 Mini.Wormi@t-online.de

BS1 Türen

Biete zwei rostfreie Türen aus einem BS1 an. Tel.: 0172/2373100 Dieter Hoevel angiodh@aol.com

Abarth Nockenwellen

Verkaufe Abarth-Nockenwellen für Fiat-Doppelnockenwellenmotoren 1600/1800/2000 mit Hub 10,7 mm Manfred Palmberger vivaitalia@aon.at

Fiat Spider DS

Verkaufe einen Fiat Spider DS BJ.82. Fahrzeug befindet sich in einem wirklich wunderschönen Zustand. Der Motor wurde kurz vor der Winterpause komplett zerlegt, alle Dichtungen sind neu, Ventile usw. auch, also absolut TOP! Verdeck ist aus BMW -Tuch, Lack ist Mercedes-Lack Diamant-Schwarz... Billsteinfahrwerk, Alufelgen original, Spurverbreiterung, alles dezent, aber eindrucksvoll... bei mir alles ausschließlich Werkstatt (laut Vorbesitzer auch), da selbst kein Bastler... NUR in gute Hände abzugeben... Fahrzeug steht in Kassel ist absolut alltagstauglich, da technisch in einem prima Zustand...!!! 0177/3222490 Bernd Sippel contact@soundabound.de

Suche

Suche für CS0 in Schwarz:

Mittelkonsole, Radiokonsole, Türverkleidungen, Armlehnen, Sitze, Rückbank. Restauriere gerade für kleines Geld einen Fiat 124 Spider CS0 und will unbedingt von „BEIGE“ auf „Schwarz“ umstellen. Bitte ernstgemeinte Angebote (auch einzelne Teile) richten an M. Rodermond (0179 1368623)! Vielen Dank für eure Unterstützung! mrodermond@syncro.de

Fiat Spider gesucht Hallo. Kann mir jemand helfen?? Ich suche einen süßen Fiat Spider, ohne viele Mängel und mit TÜV. Ich könnte jedoch nicht mehr als 6000 Euro aufwenden. Tel.: 0441/33453 oder 0174/9047981; Susanne Behmenburg ziege0407@gmx.de

Rechter innerer Türgriff für AS

Suche einen Rechten inneren Türgriff für AS. Dieser ist fili-

graner (mehrteilig) als die in den anderen Speidern (geschäumt). Tel.: 0041 78 875 15 32 martin.bucherer@upkbs.ch

Persenning gesucht

Ich suche eine Persenning für einen Fiat Spider CS Baujahr 81 in beige. Kann auch gebraucht sein bei guten Zustand. Benötige auch noch eine Sonnenblende für die Fahrerseite. Bitte melden unter: 0173/2775262 klaussschultz@gmx.de



Scheibenrahmen gesucht

Hallo! Suche für meinen 76`er Spider einen neuwertigen Scheibenrahmen mit intaktem Chrom und ohne Rost!
torsten.georg@web.de

Felgen CD 30

Wer restauriert CD 30 Magnesiumfelgen professionell? Möglichst Nähe Harz/Hannover/Göttingen! Oder hat jemand welche zu einem guten Preis?
andreas-rietz@hava-gmbh.de

Seitenverkleidungen, CD 30

Suche Seitenverkleidungen Mittelkonsole beige und Felgen CD 30, alles in Top-Zustand. Telefon 089/6413270 oder Mobil: 0151/12615120
Michael von Schmidt-Pauli
schmidt-Pauli@yahoo.com

CD-30 Felge

Suche eine einzelne oder zwei Cromodora Felgen. Vielen Dank für Eure Angebote. Nico
pic-asso@gmx.ch

Kunststoffring unter Chromring am Scheinwerfer

Hallo, ich benötige den Ring unter den Chromring des rechten Schweinwerfers für meinen DS! Wäre toll ein Feedback zu erhalten!
roger.boettcher@gmx.de

Reparatur Fiat Spider 2000

Hallo! Suche erfahrenen Schrauber, der mir helfen kann, Zahnriemen und diverse Dichtungen an meinem Spider zu erneuern. Material bereits vorhanden. Danke und Gruß Martin Kolb
mk@rent4event.de

Seitenleuchten CS1 hinten

Ich suche für einen CS1, Bj. 1977 (US) die hinteren Seitenleuchten komplett, dh. mit Blinkerglas, Rahmen und Gegenhalterblech. Markus Stübchen
Telefon 0172/6539153
markus.stuebchen@aventis.com

Tacho mit Steckanschluß

Suche km/h-Tacho bis 180 km/h mit Steckanschluß für 79er Modell
Tel.:06742/806847
Holger.Schaufuss@web.de

Vordere Stoßstange BS1

Suche eine neue vordere Stoßstange für meinen BS1.
Alex asieverts@web.de

ABE oder Briefkopie gesucht

Hallo,suche eine ABE oder Briefkopie für Leichtmetallfelgen der Marke ATF in der Größe 7x15 für Fiat 124 Spider. Unkostenerstattung selbstverständlich.
rainer.abeling@ewetel.net

Suche Kat für Spider CS0

Suche einen Kat für meinen Spider 124 CS0!!!
Telefon 0173/2662366

pele68@web.de

Suche Spiderteile

Hallo, suche für 76 Ami folgende Teile: Seitenembleme Pininfarina, Rückenlehne Rück Sitzbank, Verdeckpersenning, alles gebraucht.
knut.pfeil@gmx.de

Suche Spider Bj. 80-85

im Raum Bayern. Freue mich über faire und ehrliche Infos.
08024/6259 Werner Ziereis
Fritz.Ziereis@t-online.de

Tachowelle

Suche eine Tachowelle vom CS 1 US Bj.1975
Tel: 0174/3749397
spider124@online.de

Chromfinger zu 124 Abarth Hardtop

Suche die 2 Chromfinger, welche hinten beim Tankstutzen die Karosserie und das Hardtop verbinden. Nur 124er Abarth. Bitte alles anbieten...Danke
Michel Wagner
jimmiz@bluewin.ch

Innenausstattung für 85er DS

Suche schwarzes Armaturenbrett; Türverkleidungen und Radiokonsole, sowie Holzdekor (Original).bitte alles anbieten, nur 85er!!!
Jan...0179/1902453
odysse2000@gmx.de



Vorstand

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

Regionalleiter

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

