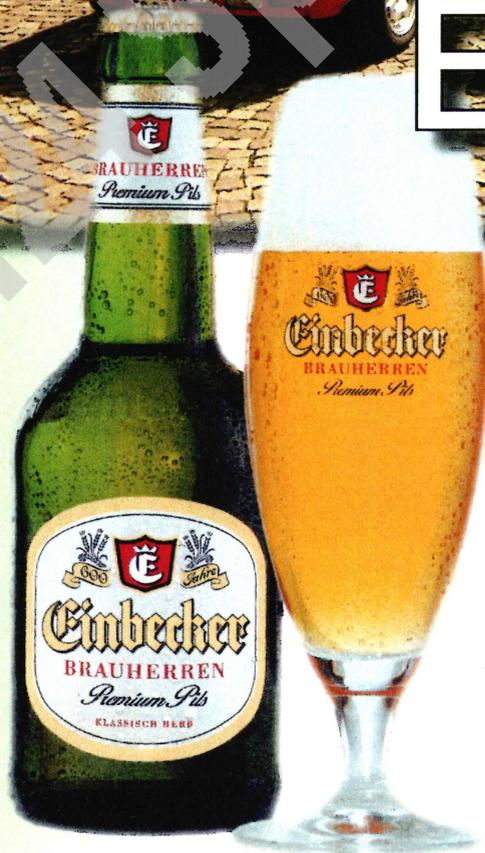


# SPIDER

Magazin

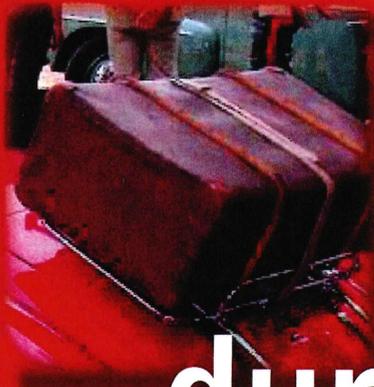
## Haupttreffen in Einbeck



Ausgabe 2/2005  
21. Jahrgang € 3,50

www.fiatspider.de

# 2000 km durch Deutschland



Wieder einmal war das rollende  
Automobilmuseum unterwegs

Eine kleine Auslese von Bildern  
aufgenommen bei strahlendem  
Spiderwetter am Kontrollpunkt Remagen



# Editorial



## DAS WORT VOM ERSTEN

Unser Spider Magazin hat seine Erscheinung deutlich verändert. Als Christian angekündigt hatte, dass er unsere Clubzeitung nicht mehr in der gewohnten Intensität betreuen kann, waren wir zunächst etwas ratlos. Letztlich stellt die Zeitung nicht nur das wesentliche Bindeglied für alle Mitglieder dar, sondern ist auch äußerst arbeitsintensiv und erfordert ein hohes Maß an Kenntnis im Umgang mit den notwendigen Tools. Deshalb haben wir uns sehr gefreut, dass Rita Nikolai hier ihre Hilfe anbot. Rita regte als erstes an, einen frischen Wind in das Layout zu bringen. Ich finde, es ist ihr gelungen!

Ihr haltet heute ein Spider Magazin in der Hand, das sein Erscheinungsbild sehr deutlich verändert hat. Auch Ihr werdet es kaum wieder erkannt haben. Nun ist es an uns – mit eurer Hilfe – auch inhaltlich neuen Pepp und Farbe in das Magazin zu bringen. Wir möchten auch zukünftig möglichst viel Interessantes rund um das „italienische Buntblech“ veröffentlichen. Egal ob ihr Werkstatt- und Reparaturtipps, Spidertourempfehlungen oder Empfehlungen habt: Immer her damit. In jedem Fall sind wir gespannt auf euer Feedback!

Das diesjährige Jahrestreffen liegt kaum hinter uns und selten lagen so viele Treffen vor uns. Immer wieder haben wir es in den letzten Jahren erlebt wie schwierig es manchmal sein kann, Mitglieder für die Organisation eines Treffens zu begeistern. Doch diesmal kam alles anders. Zunächst hat Jochen Haase ein wirklich vielversprechendes Herbsttreffen 2005 im Schloss Weitenburg bei Stuttgart an-



kündigt. Die Einladung liegt diesem Magazin bei. Was aber noch nie gab: Die nächsten beiden Jahrestreffen stehen bereits jetzt fest!

Im nächsten Jahr treffen wir uns zu Pfingsten in Speyer. Die Organisation übernehmen Roger und Myriam Boettcher. Verschiedentlich wurde der Wunsch an uns herangetragen, eine Koordination mit dem alljährlich stattfindenden Treffen der deutschen FIAT-Clubs zu ermöglichen. Deshalb wird das Treffen 2006 einmal wieder zu Pfingsten stattfinden, denn die FIAT-Clubs treffen sich immer über Himmelfahrt. Details geben wir euch in einer der nächsten Ausgaben bekannt.

Zu guter Letzt bleibt zu vermelden, dass Johannes Uhlenbroich sein lange schwebendes Versprechen einlösen wird: 2007 treffen wir uns in Krefeld; dann wieder über Himmelfahrt. Wir ihr seht, gibt es also auch zukünftig viele Möglichkeiten, Freunde wieder zu treffen und neue kennenzulernen. Es zeigt in jedem Fall, dass unser Club quicklebendig ist. In diesem Sinne hoffe ich, dass wir uns sehr zahlreich zur Rallye über die Schwäbische-Alb vom 9. bis 11. September 2005 sehen!

Bis bald euer

**MICHAEL MÖLLER**

# Inhalt

## EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

## CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Stammtischtermine 10

Mitgliederbewegungen 14

## ARCHIV

Altes von FIAT 11

## REPORTAGEN

EIN Spider wird MEIN Spider 13

Der 20. Geburtstag 15

## TREFFEN

Das Haupttreffen in Einbeck 10

## TECHNIK

Rostlöser im Test 21

## ARCHIV

Altes von FIAT 11

Open onnex  
DIE DREI VON PININFARINA UND BERTONE



## TREFFEN

Das Haupttreffen in Einbeck 10



## TECHNIK

Rostlöser im Test 21



## 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 Euro 3,50 pro Heft oder im Jahresabonnement Euro 23.- frei Haus. Die Auflage beträgt 310 Stück.

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

Satz & Layout:  
Rita Nikolai  
Am Ziegelfeld 11  
53501 Graftschaff

Druck:  
Druckerei Papenfuss  
Osdorfer Landstraße 162  
22549 Hamburg

## REPORTAGEN

Der 20. Geburtstag

15



## REPORTAGEN

EIN Spider wird MEIN Spider 13



## FORUM

Eure Fragen und Antworten 25

## STATISTIK

Aus den Umfragen 6

## TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 29

REDAKTIONSSCHLUSS SM 3/05

15. September 2005

## WIR SUCHEN VON EUCHT

Spidergeschichten, Technikerichte, eben was immer Ihr zu unserem Magazin beisteuern könnt.

## FOTOS

u.a. von Christian Cordts, Michael Möller, Rita Nikolai, Roger und Myriam Boettcher

## Hotlines:

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

## SPIDER CLUB-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32  
Fax: 0 45 05 / 59 42 32

## SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

21. Jahrgang, Heft 2/2005



# Der 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@fiat spider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiat spider.de
Kassenwart	Sven Willen (SW) Seeblick 13 24106 Kiel	Finanzen/Kasse	04 31 / 3 05 40 14 sw@fiat spider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Hackenbroicher Str. 19 50259 Pulheim	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	0 22 38 / 5 89 80 bol@fiat spider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	0 45 05 / 13 57 cor@fiat spider.de
Beisitzer	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Marketing und Merchandising, Postbearbeitung	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiat spider.de

# Eure Technikbetreuung

FUNKTION	TYPENBETREUUNG	NAME	E-MAIL
Technikbetreuung	allgemein	Guido Bruening	gb@fiat spider.de
FIAT 124 Spider	Typen AS, BS/BS 1	Christian Schlamp	cs@fiat spider.de
FIAT 124 Spider	Typen CS/CS 1, CS 2, 2000 carb.	Christian Cordts	cor@fiat spider.de
FIAT 124 Spider	Typen CSO, 2000 f.i.	Michael Möller	moe@fiat spider.de
FIAT 124 Spider	Typen CSA Abarth Rallye	Christian Schlamp	cs@fiat spider.de
Pininfarina Spidereuropa, Spider Azurra DS		Michael Möller	moe@fiat spider.de
Pininfarina Spidereuropa, VX Volumex		Jens Meyer	jm@fiat spider.de



# Putztag mit Spider-Rundfahrt in Bad Segeberg

Statt Mitte April fand der inzwischen schon zur festen Institution gewordene Putztag zu Beginn einer Spider-Saison erst am 21. Mai statt. Jürgen musste wegen Krankheit liegengebliebene Arbeit erst aufholen. Aber sonst war alles wie gewohnt bei Ines und Jürgen in der Werkstatt in Bad Segeberg. Trotz des jahreszeitlich späten Termins herrschte reges Treiben in und vor der Halle. Nur für mich gab es nichts zu putzen, unser Spider stand noch in Northeim und wurde nach dem Zusammenbruch und der Werkstatt-Einlieferung am offenen Herzen operiert.





Mittags gab es dann eine Ausfahrt durch das schöne Holstein, übrigens bei Sonnenwetter. Das war zwar nicht den ganzen Tag so, aber doch meistens. Die kleine Rundtour mit immerhin 11 Autos, ich durfte bei Jens im Volumex mitfahren, endete nicht wirklich überraschend bei Ines und Jürgen im Garten. Einige

von uns mussten sich im Ort noch versorgen, aber dann stand dem Grill-Nachmittag nichts mehr im Wege.

Ines und Jürgen von hier aus noch einmal vielen Dank für die Gastfreundschaft. Hoffentlich wird der Sommer so, wie er sich zumindest

schon mal teilweise zeigte, damit wir noch viele gemeinsame Touren und natürlich Grillfeste bestreiten können.

*Manfred Seekamp*



# Regionalleiter



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



# 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 Hamburg

## 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 Hamburg

## 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

## STUTT GART

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

# Aus dem Archiv



Oben ohne  
DIE DREI VON PININFARINA UND BERTONE



## Technische Daten

### Pininfarina Spider Europa i.e.

<b>Motor</b>	
Hubraum cm <sup>3</sup>	1981
Leistung kW (PS)	77 (105)
Höchstgeschwindigkeit km/h	175
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	
(nach DIN 70030-1)	
bei 90 km/h	7,0
bei 120 km/h	9,0
Stadtverkehr	10,9
Getriebe	5-Gang
Benzineinspritzung	Bosch L-Jetronic

<b>Räder/Bereifung</b>	
Leichtmetallsportfelgen	
Gürtel-Breitreifen	185/60 HR 14 (P6)

<b>Bremsen</b>	
Scheibenbremsen vorne und hinten, Unterdruck-Bremskraftverstärker, Zweikreis-Bremsystem	

<b>Elektrik/Beleuchtung</b>	
Drehstromlichtmaschine, Halogen-Scheinwerfer, Rückfahrleuchten, Scheinwerferwaschanlage	

<b>Verglasung</b>	
Verbundglas-Windschutzscheibe	

<b>Kontroll-/Anzeige-Instrumente</b>	
Elektronischer Drehzahlmesser, Kühlwasser-Fernthermometer, elektroautom. gesteuerter Kühlerventilator, Warnleuchte für gezogene Handbremse, Digital-Zeituhr, elektr. Kofferverbaueintriegung, elektr. Fensterheber	

<b>Ausstattung Karosserie</b>	
Verdeck versenkbar, Zusatzradkästen vorne, Front-Spoiler, Sport-Außenspiegel	

<b>Innenausstattung, Komfort</b>	
Heizungs-/Lüftungsgebläse, Sportlenkrad mit Lederummantelung, Ablagekonsole vor Mittelschalthebel, Handschuhfach abschließbar, autom. Sicherheitsgurte vorne.	

### Bertone Cabrio '84 Cabrio Palinuro \*)

<b>Motor</b>	
Hubraum cm <sup>3</sup>	1465
Leistung kW (PS)	60 (82)
Höchstgeschwindigkeit km/h	165
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	
(nach DIN 70030-1)	
bei 90 km/h	5,4
bei 120 km/h	7,4
Stadtverkehr	9,2
Getriebe	5-Gang

<b>Räder/Bereifung</b>	
Leichtmetallsportfelgen *)	
Gürtel-Breitreifen	165/65 SR 14 (P8)

<b>Bremsen</b>	
Scheibenbremsen vorne, Unterdruck-Bremskraftverstärker, Zweikreis-Bremsystem	

<b>Elektrik/Beleuchtung</b>	
Drehstromlichtmaschine, Halogen-Scheinwerfer, Rückfahrleuchten, Scheinwerferwaschanlage	

<b>Verglasung</b>	
Verbundglas-Windschutzscheibe, athermische, getönte Scheiben, heizbare Heckscheibe	

<b>Kontroll-/Anzeige-Instrumente</b>	
Elektron. Zentr.-Funktionskontrolle (Check-Panel), elektronischer Drehzahlmesser, Kühlwasser-Fernthermometer, elekt-autom. gesteuerter Kühlerventilator, Warnleuchte für gezogene Handbremse, Digital-Zeituhr, Zentralverriegelung der vorderen Türen, elektrische Fensterheber, Verbrauchsanzeige	

<b>Ausstattung Karosserie</b>	
Überrollbügel, Verdeck versenkbar, Zusatzradkästen vorne, Sport-Außenspiegel (Zweifarbenauflackierung metallisch *)	

<b>Innenausstattung, Komfort</b>	
Heizungs-/Lüftungsgebläse, Lenkrad in der Höhe verstellbar, Sport-Lenkrad mit Lederummantelung, Ablagekonsole vor Mittelschalthebel, Handschuhfach abschließbar, autom. Sicherheitsgurte vorne	

### Bertone X 1/9 '84 / X 1/9 S '84 \*)

<b>Motor</b>	
Hubraum cm <sup>3</sup>	1465
Leistung kW (PS)	63 (85)
Höchstgeschwindigkeit km/h	175
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	
(nach DIN 70030-1)	
bei 90 km/h	6,0
bei 120 km/h	7,7
Stadtverkehr	10,6
Getriebe	5-Gang

<b>Räder/Bereifung</b>	
Leichtmetallsportfelgen **)	
Gürtel-Breitreifen	165/70 SR 13

<b>Bremsen</b>	
Scheibenbremsen vorne und hinten, Zweikreis-Bremsystem	

<b>Elektrik/Beleuchtung</b>	
Drehstromlichtmaschine, Rückfahrleuchten, versenkbare Scheinwerfer	

<b>Verglasung</b>	
Verbundglas-Windschutzscheibe, athermische, getönte Scheiben **, heizbare Heckscheibe **)	

<b>Kontroll-/Anzeige-Instrumente</b>	
Elektronischer Drehzahlmesser, Kühlwasser-Fernthermometer, elektroautom. gesteuerter Kühlerventilator, Warnleuchte für gezogene Handbremse, Digital-Zeituhr, elektrische Fensterheber **)	

<b>Ausstattung Karosserie</b>	
Überrollbügel, abnehmbares Dach (Targa), Zusatzradkästen vorne, Front-Spoiler, Sport-Außenspiegel	

<b>Innenausstattung, Komfort</b>	
Heizungs-/Lüftungsgebläse, Innenausstattung: echt Leder **, Sport-Lenkrad mit Lederummantelung **, Ablagekonsole vor Mittelschalthebel, Handschuhfach abschließbar, automatische Sicherheitsgurte vorne.	

\*) nur bei Bertone Cabrio Palinuro

\*\* nur bei Bertone X 1/9 S '84

- aber dämpft die Hoffnung auf allzu große Raritäten - wird er das Material zur Verfügung stellen. Entsprechende Anfragen bitte auf der Homepage stellen.

Wir werden dann schon erfahren, was die FIAT- Leute so in Heilbronn gehortet haben. Vielleicht ist ja im eigenen Archiv auch noch das ein oder andere zu finden, was noch nicht jedem bekannt ist...

Solltet ihr selber noch was auf der Festplatte haben, was in diese Rubrik passen könnte - immer her damit! Als Beispiele stelle ich hier den Pininfarina-Prospekt vom Juli 1984 und auf der nächsten Seite noch ein Spider-Pressefoto vor.

Rita Nikolai

Beschreibungen und Abbildungen in Werberückkästen sind unverbindlich. Maßgeblich sind die bei Vertragsabschluss getroffenen Vereinbarungen. Hersteller und Importeur behalten sich das Recht vor, die vorstehende Leistung vor allem im technischen Bereich zu ändern oder von ihr abzurufen, sofern dies für den Käufer zumutbar ist und insbesondere der Wert dadurch nicht gemindert wird.

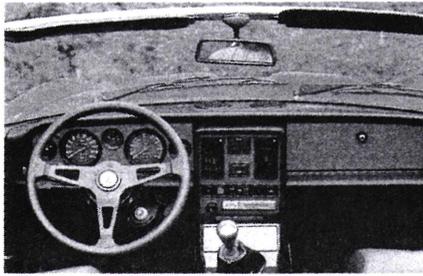
Auf alle Modelle:  
1 Jahr Gewährleistung ohne km-Begrenzung.  
6 Jahre Gewährleistung gegen Durchrostschäden von innen nach außen in den Heblitzern und Ingraden (Türen der Karosserie nach Maßgabe der speziellen Gewährleistungsbestimmungen).  
Günstige Finanzierung und Leasing durch die Fiat Kredit Bank GmbH.  
Für den Meister Ihres Wagens: Ollifat.

**FIAT**  
Fiat Automobil AG  
Heilbronn

Fiat/Spide A. 1. 7. 50. Juli 84 MW/HN

**Der Pininfarina Spider Europa i.e.**

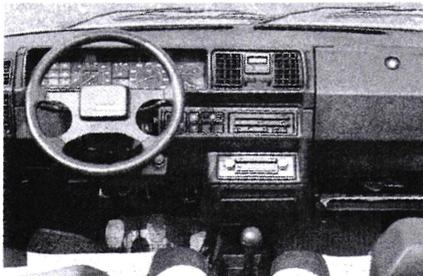
gehört seit vielen Jahren zur artifizierten Spider-Elite. Ein Evergreen, der durch konsequente Modellpflege heute nicht nur ein top-moderner Zweisitzer (mit 2-Liter Einspritzmotor und Bosch L-Jetronic, mit 5-Gang-Getriebe, mit klassisch-schönem Interieur), sondern auch technisch auf dem Zenit seiner automobilen Reife ist. Zudem liegt sein Preis noch weit unter der 30.000 DM-Grenze, ein Grund mehr für Liebhaber offener Autos, diesen Spider anderen Angeboten vorzuziehen.



Pininfarina Spider Europa i.e., Stoffverdeck voll versenkbar, Hardtop gegen Aufpreis lieferbar, Verbrauch: 90/120/Stadt = 7,0/7,0/6,9 l/100 km (nach DIN 70030-3).

**Das Bertone Cabrio**

wird im Modelljahr 1984 in zwei Versionen angeboten. Das Top-Modell Bertone Cabrio Palmiro hat eine zweifarbige Metalllackierung, einen farblich abgestimmten Kühlergrill und Leichtmetallräder, die im Design denen des Bertone X 1/9 gleichen. Auch die Normversion des Bertone Cabrio '84 wurde wesentlich aufgewertet. Sie hat jetzt serienmäßig sportlicher geformte Sitze, Kofferraumabdeckung, Sportlenkrad, athermische Scheiben und heizbare Heckscheibe sowie Scheinwerferwaschanlage, elektrische Türzentralverriegelung und elektrische Fensterheber. Beide Cabrio-Versionen verfügen über die gleiche Technik. Mit dem im Ritmo bewährten 1500-cm<sup>3</sup>-Motor von 60 kW/82 PS wird eine Höchstgeschwindigkeit von rund 165 km/h erreicht.



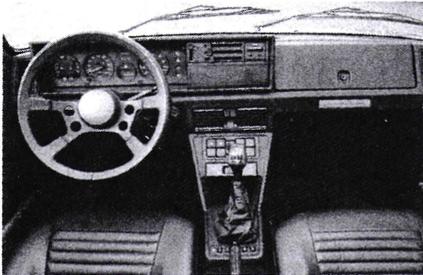
Radio gegen Aufpreis lieferbar.



Bertone Cabrio „Palmiro“, Stoffverdeck voll versenkbar, Verbrauch: 88/120/Stadt = 6,4/7,0/6,2 l/100 km (nach DIN 70030-3).

**Bertone X 1/9-S**

Ebenfalls von Bertone gibt es wie bisher den Mittelmotor-Sportwagen X 1/9. Die aufwendigere Version mit serienmäßigen Leichtmetallfelgen, Zweifarbenlackierung und Lederstühlen sowie -Türverkleidungen heißt jetzt Bertone X 1/9 S '84. Darüber hinaus ist jetzt wiederum auch ein Basismodell im Angebot. Der Motor beider Versionen hat wie bisher 1500 cm<sup>3</sup> und leistet 63 kW/85 PS. Der kleine Sportwagen ist damit rund 175 km/h schnell.



Bertone X 1/9-S, Abziehbbares Harttop im Wagenbug verstaubar, Verbrauch: 90/120/Stadt = 6,0/7,7/6,6 l/100 km (nach DIN 70030-3).



Fiat 124 Sport Spider 1966-1969



# Aus „ein“ Spider wird „mein“ Spider

EIN AKT IN ZEHN AKTEN VON  
CHRISTIAN CORDTS

Erster Akt. An einem Frühjahrstag des Jahres 2001 besuchte ich meine Schwester, die damals noch neben einem Oldtimerhändler/importeur in Eutin ihr Domizil hatte. Just an dem Tag fand dort ein Schautag statt und prompt fiel mein Blick auf – eine grüne 230SL Pagode. Ein Cabrio interessierte mich ja schon länger, bisher fehlte der Anstoß, in der Richtung tätig zu werden. Nachdem ich festgestellt hatte, das ich die geforderten 54000 DM gerade nicht dabei hatte, schaute ich mich weiter um und landete schließlich bei zwei aus USA importierten 124er Spidern. Irgendwie waren die viel interessanter und schöner als all die kleinen Engländer und US-Schlachtschiffe, die ebenfalls feilgeboten wurden.

Zweiter Akt. Ein paar Tage später bin ich wieder bei meiner Schwester. Die beiden 124er sind immer noch da. Ich riskiere nähere Blicke. Hm, der goldene mit der 2 Liter-Maschine sieht einigermaßen gut erhalten aus. Der rote 1800er hat viele kleine Dellen, keinen Rost, und die Heckansicht mit den klassischen Rechteckscheinwerfern gefällt mir besonders gut. Ich schaue mir mal im Internet an, was das für Autos sind.....

Dritter bis fünfter Akt. Ich schleiche immer mal wieder um die Autos herum.....mittlerweile weiß ich schon, wonach ich schauen muß. Der eine Spider ist also ein CS2, der andere ein CS1. Ach ja, bei meiner Schwester schaue ich auch mal rein.

Sechster Akt. Ich fange an, ernst zu machen. Nach einem kurzen Gespräch mit dem Händler schreite ich zur Besichtigung. Der goldene CS2 ist leider nicht so ganz vollständig und nach dem Öffnen der Motorhaube stellt sich heraus, daß der halbwegs passable Lack wohl so einiges überdecken soll. Die Elektrik ist

schmuddelig, das Radhaus durchgerostet – disqualifiziert. Der CS1 dagegen sieht aus, als ob er Monatelang auf einem Supermarktparkplatz neben den Einkaufswagen geparkt war. Überall kleine Dellen. Aber sonst ein Zustand, wie bei einem 10 Jahre alten Gebrauchsfahrzeug: stark benutzt, im Innenraum verschlissenes, aber alles vollständig und reparabel. Und er hat keinen Rost, weil er erst 1999 aus Kalifornien gekommen ist. Eine Probefahrt wird vereinbart und durchgeführt. Nachdem der Motor beim ersten Versuch angesprungen ist, starten wir zu meiner ersten Fahrt in einem Cabriolet – geschlossen. Die Kiste ist schweinelaut und braucht richtig Kraft am Lenkrad, denke ich so. GEIL! Selbst der Platz hinter dem Lenkrad ist ausreichend (ich sehe aus wie eine Mischung aus Helmut Kohl und Bud Spencer).

Siebter Akt. Ich schwanke. Soll ich nun oder soll ich nicht. Ein weiterer Besuch beim Händler (was interessiert mich meine Schwester)

läßt mich in einem Alfa-Gummilippenspider landen. Neulack, Überholt. Genauso teuer wie der Fiat. Gas- und Bremspedal kann man ja auseinanderbiegen. Aus der Quertraverse kann man ja was herausschneiden, dann geht der Sitz auch weiter zurück. Da wandern meine Gedanken wieder zum kleinen schäbigen Fiat.....-ich bin verliebt. Bloß raus aus der engen Alfa Kiste.

Achter Akt. Mir fällt ein, das es ja auch noch andere Spider gibt. Ich schaue mir zwei an. Einer in Wismar scheint ein Blender zu sein und hellblau/beige isses eigentlich auch nicht. Ein anderer 124er an der Schlei erweist sich als völlige Ruine, beschert mir aber die erste Motortour des Jahres. Mittlerweile sind auch beim Händler beide 124er verschwunden, haben wohl Käufer gefunden.

Neunter Akt. Ich bin im Internet fündig geworden. Ein Spider wie er in Eutin stand, nur



etwas günstiger. Ich rufe an, frage so das übliche und nach und nach stellt sich heraus: es ist „mein“ Auto. Ein Käufer war abgesprungen und der Spider, der eh nur im Kommission zu verkaufen war, stand jetzt in Kiel.

Zehnter Akt. Ich kaufe das Auto. Seit Mai 2001 bin ich stolzer Besitzer eines 124 CS1 von 1978.

Ich habe den Wagen dann unrestauriert den Rest des Jahres gefahren und war vollauf zufrieden. Dann habe ich ihn abgerüstet und die Karosserie abschleifen, spachteln und lackieren lassen. Der Transport meines mittlerweile sehr lieb gewonnenen Freundes lief äußerst nervenzerfetzend ab, ich fahre nie wieder hinterher, wenn mein eigenes Auto auf dem Trailer steht.....

Jetzt, etwa 4 Jahre und 5500 Euro gesamte Restaurationskosten später, kann ich sagen, das ich den Kauf dieses Autos nie bereut habe. Mein kleiner Spider ist nie ganz sauber, leise war er auch nie, aber er hat mich immer nach Hause gebracht, die vier kleinen Liegenbleiber waren Lachnummern und – er ist das aller schönste Auto im Dorf.



## Mitgliederbewegungen

### NEUE MITGLIEDER

Dieter Bauer  
Reg. 8

Hauptstr. 21  
67731 Otterbach

06301/8645  
dieterbauerde@aol.com

Thilo Mohns  
Reg. 4

Robert-Koch-Str. 56  
28277 Bremen

0421/3060924  
thilo.mohns@arcor.de

Carmelo Siragusano  
Reg. 8

Raiffeisenstr. 5  
67161 Gönheim

06322/982449  
carmelo.siragusano@t-online.de

Mirek Staniszewski  
Reg. 0

Sierakowska 28A  
PL-05092 Lomianki

+48227514494  
mirek.staniszewski@netlogic.com.pl

Kay Dabis  
Reg. 2

Vor der Heide 19  
21218 Seevetal

040/4922492  
k.dabis@gmx.de

Sören Trost  
Reg. 7

Worringer Weg 6  
53359 Rheinbach

02226/15159  
sam@trost.li

Marc Teipel  
Reg. 11

Goldene Bären Straße 6  
93049 Regensburg

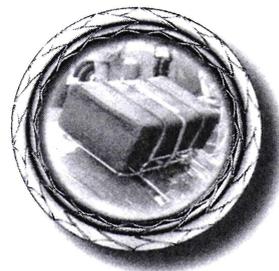
0172/7221517  
marc@teipel-partner.de

Ludger Wälken  
Reg. 2

Hahnemannstr. 3  
20249 Hamburg

0172/4108689  
waelken@hlla.de

# Der 20. Geburtstag

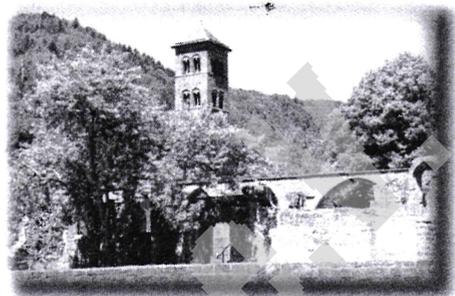


Immer wieder in den vergangenen Jahren hatten wir uns vorgenommen, mal eine richtige Urlaubsreise mit unserem Spider zu machen. In diesem Jahr war es nun soweit.

Anlässlich seines 20. Jahrestages wollten wir ihn ins Land seiner Väter bewegen und dabei auch so richtig was vom Offenfahren haben. Nun will ich euch nicht mit endlosen Routenbeschreibungen und Panoramaandachten langweilen. Ein paar nette Erlebnisse möchte ich aber doch zum besten geben und ganz nebenbei den einen oder anderen Tipp für diejenigen, die vielleicht mal etwas Ähnliches machen möchten.

In Summe sind es dann in diesem Urlaub genau 2.834 km (Für meine Verhältnisse exorbitant viel!) in 2 Wochen geworden. Dabei sind wir durch 4 Länder gefahren und haben rund ein Dutzend Alpenpässe überwunden sowie insgesamt 8 mal unser Gepäck aus- und eingepackt. Aber zunächst fange ich mal von vorn an.

Bereits in der Planungsphase stand fest: wir wollten uns langsam vortasten und nach Möglichkeit nur so ca. 200 km Etappen fahren. So hat man mehr davon und die Nerven werden geschont. Das hat sich wirklich bewährt, zumal man dann viel sieht und die leidigen Tagesrundtouren einspart. Kopfschmerzen bereitete mir die Vorstellung, über das Lesen der Karte und die Entscheidung über den richtigen Weg vermutlich mehrere Beziehungskrisen zu riskieren. Ich entschied mich für die nervenschonendere Variante und kaufte mir bei Aldi ein PDA-basiertes Navi ([www.medienshop.de](http://www.medienshop.de)). Dies hatte nicht nur diesen Vorteil, sondern erlaubt auch die ganz entspannte Routenplanung auf dem Sofa (besonders empfehlenswert: . Navis kennen zwar die „schnellste“ und „kürzeste“ Strecke, aber leider (noch) nicht die „schönste“. Dem kann aber mit einem Straßenatlas und dem Speichern beliebig vieler Zwischenziele abgeholfen werden. Da das Kartenmaterial für D-A-CH und Italien bereits dabei war, konnte es losgehen.



Die Tour führte uns zunächst über Stuttgart ins Schwäbische, wo wir eine Tour durch den Hochschwarzwald gemacht haben. Hier dann auch die erste Auffälligkeit: Ausgelöst durch einen Tag erbarmungsloser Sonnenbestrahlung fiel mir der Schließer eines Dreiecksfensters auf den Schoß. Nach einer Übernachtung in und der Stadterkundung von Freiburg im Breisgau (da, wo es immer am wärmsten ist) ging es – unter konsequenter Vermeidung von Autobahnen (Option „Autobahn verboten“) – in Richtung Schweiz. Hier hatten wir über [www.hrs.de](http://www.hrs.de) das unglaubliche Hotel Paxmontana südlich von Luzern gefunden. Von hier





aus lässt sich der Vierwaldstättersee und dessen Umland erkunden. Für Flachlandtiroler wie uns einfach superschön!

Von hier aus wendeten wir uns dann dem Tessin zu. Das ist wirklich spektakulär; vor allem die verschiedenen Pässe, zu denen auch der St. Gotthard gehört. Über Locarno steuerten wir dann den kleinen Ort Cannero Riviera am Lago Maggiore an. Die Hitze nahm doch

extrem zu. Nach 2 weiteren Tagen intensiver Sonneinstrahlung fiel Andrea der andere Schließer auf den Schoß. Naja, ich sollte wohl mal den Kleber wechseln. Am Lago Maggiore gibt es vor allem sehr viele alte Hotels und Unterkünfte, die sehr nett an den Hängen oder direkt am Ufer des Sees liegen. So kann man es mal ein paar Tage aushalten. Wirklich hinten übergefallen sind wir dann, als uns gleich zu Beginn beim abendlichen Spaziergang Rolf Bodewig und seine Freundin Mirja über den Weg liefen! Darauf mussten wir dann natürlich ein paar mal anstoßen. Nach vier sehr erholsamen Tagen hieß das nächste Ziel Gardasee. Hier hatten wir bereits vor einigen Jahren ein sehr schönes Hotel am See gefunden, das wir erneut gebucht hatten. Die Temperatur im Schatten erreichte mittlerweile 38 Grad im Schatten. Gott sei Dank konnten keine Schließer mehr abfallen. Dafür gerieten wir an einem Abend in sintflutartige Regenfälle mit anschließendem Hagelschlag, bei

dem unser gutes Stück leider nicht ohne Blessuren davon kam. Na ja, Manni wird's richten müssen.

Besonders gefreut hatte ich mich auf die dann folgende Etappe. Vom Süden des Gardasees durch die Dolomiten Richtung Timmelsjoch. Keine 6 Monate im Jahr geöffnet ist dies einer der höchstgelegenen Alpenpässe auf 2.500 m Höhe. Ein mehr als 45 km langer Aufstieg mit einer endlosen Zahl an 180 Grad Kehren lässt des Spiderfahrers Herz höher schlagen. Wenn da nicht gerade scheintote Mercedes SL-Fahrer einem den Spaß verderben wollen und nicht aus dem Quark kommen. Das Kühlwasser des Spiders wurde bedenklich warm, aber schließlich kamen wir heil in Obergurgl auf der österreichischen Seite an. Ein kurzer Zwischenstopp in einem verlassenen Skihotel in einem nahezu ausgestorbenen Skiort war ein Erlebnis der besonderen Art. Mittlerweile waren fast 2 Wochen rum und damit legte auch

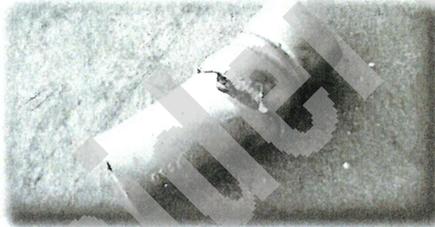




das Spitzenwetter eine Pause ein. Die Dreiecksfenster hielten zwar wasserdicht, aber leider pfiß es nun wie Bolle. Nach 4 Versuchen nervt das langsam. Vielleicht sollte ich doch die Universalschließer von Spiderpoint kaufen, die mir Rolf empfohlen hat?!

Der rest nun in Stichworten. Vorletzter Stopp – München. Hier ein Besuch bei Freunden geplant. Zuvor allerdings an der ersten Ampel nach der Autobahnabfahrt große Qualmerei angesagt (gibt es da vielleicht einen Zusammenhang mit dem Thermometer vom Timmelsjoch?). Ich fahre das gute Stück auf die nächste Tanke. Sichtprüfung ergibt: Riss in

einem Kühlschlauch. Eine Reihe von Telefonaten in München (Christoph Spanner als local dealer agent) und Köln (Manni als Onkel Dr.)



ergibt: (a) es ist der Rückfluss vom Wärmetauscher, (b) kein Originalschlauch in München greifbar und (c) am besten den Wärme-

tauscher überbrücken. Da erspähe ich auf der anderen Straßenseite einen Mitsubishi Händler (oh Schreck). Der ist dann aber wirklich gar nicht grantelig, sondern sehr hilfsbereit und richtet es! Damit habe ich nun also noch etwas, was Manni richten kann. Dann lohnt es sich wenigstens.



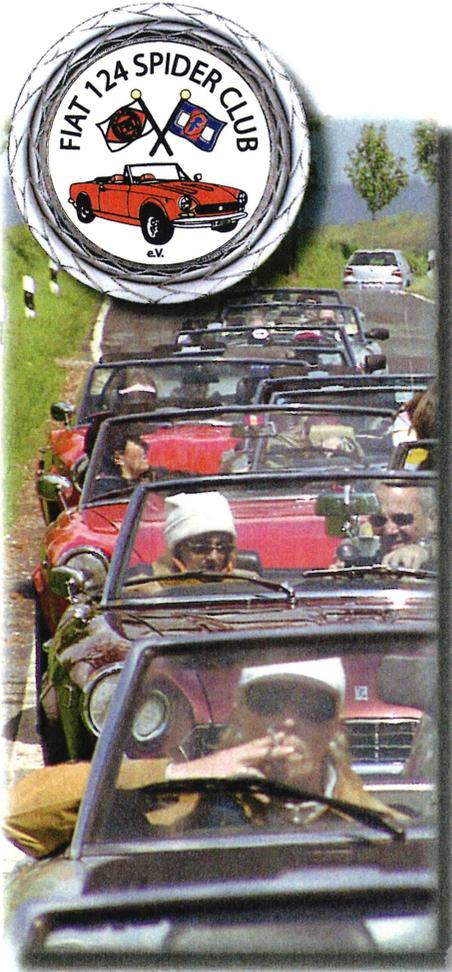
Am nächsten Tag noch ein Zwischenhalt in Frankfurt und da wird das Wetter auch schon wieder besser. Nach 16 Tagen kommen wir super erholt zurück und sind begeistert. Fazit: solche Touren nur noch mit Navi, vorher sauber die Route abstecken und schön viele Zwischenstopps einbauen. So ein Urlaub kann bald wieder kommen. Spidi hat es offensichtlich auch gefallen, wenn er auch ein bisschen geschwächelt hat, oder soll ich sagen, die Flügel hat hängen lassen?

*Michael Möller*



# Das Spidertreffen

vom 5. bis 8. Mai 2005



Die Internet-, sowie die TV- Vorhersagen prophezeiten uns für das gesamte Wochenende nur Regen und satte 12-14 Grad.

Umso mehr erfreuten wir uns des Sekt-empfanges auf der Terrasse des Sonnenberges bei strahlender Sonne, wodurch die Aussicht sowie die tolle Lage des Hotels umso mehr hervorgehoben wurden.

Wir wurden von allen herzlich und freundlich aufgenommen und so fühlten wir uns sehr schnell wohl in der Spidergemeinde. Nachdem wir uns dann nach einigen Gläsern Sekt sowie einer Kleinigkeit zu Essen gestärkt hatten, ging es zum einchecken und dem steilen „Aufstieg“ hinauf in unseren „Dachsbau“ wo wir die nächsten 3 Nächte schlafen durften.

Es kam sogar ein polnisches Paar mit seinem Spider aus Warschau angereist. Ok. Ok, nicht alles mit dem Spider gefahren, aber extra aus Warschau zu kommen, beeindruckte schon einige.

Am Nachmittag, nachdem wir schon sehr viele nette Menschen kennen gelernt hatten, ging es mit Großbraumtaxen nach Einbeck zur Altstadtführung und anschließendem Abendessen beim Italiener.

Dort angekommen, wurden wir in die Geschichte der „Bierstadt Einbeck“ eingeweiht und durch die schöne traditionsreiche Altstadt geführt.

*Die Eindrücke und Erlebnisse aus der Sicht der beiden Neulinge des FIAT 124 SPIDER CLUBS e.V.*

Zunächst galt es meine liebe Frau davon zu überzeugen, dass ein Spidertreffen nicht mit einem Opeltreffen von 1989 zu vergleichen ist.

Aber dies gelang mir recht schnell, da Evelyn und Werner (Gott sei dank) ein Wellness Hotel heraus gesucht hatten.

Also kam der 5. Mai 2005 fast viel zu schnell und mit noch fast feuchtem Verdeckkleber ging es am frühen Donnerstagmorgen auf dem Weg nach Einbeck-Negenborn.

Der Startschuss kam zwar etwas später als geplant, dafür war der Verkehr auf unsere Seite. So kamen wir nach 3½ Stunden Fahrt und 370 km am wunderschönen Hotel „Einbecker Sonnenberg“ bei herrlichem Sonnenschein an.



# in Einbeck



So konnten wir gut unterrichtet und rundum informiert zum Abendessen beim Italiener marschieren. Dort ging es mit der Begrüßung unseres zweiten Vorsitzenden und einem tollen Essen weiter und es konnte über Benzin, Öl und Erfahrungen gesprochen werden. Es wurde viel gelacht, die Mannschaft wurde immer größer und die Pizzeria platzte fast aus allen Nähten.

Anschließend wurden wir wieder mit den „Promillebussen“ in den Sonneberg zurückgebracht, wo der Abend mit einem „Absacker“ ausklingen konnte.

Am nächsten Morgen nach einem reichhaltigen Frühstück stand der Foto- und Presetermin auf dem Einbecker Marktplatz auf dem Programm. Es wurde im Konvoi nach Einbeck gestartet, dort die 32 Spider in „Reih und Glied“ aufgestellt und alle waren für Fragen von Passanten oder aus eigenen Reihen offen.

Aus dem hiesigen Cafe wurde auch noch Cappuccino spendiert und für die sportlichen Spideristi gab es die Möglichkeit die Spider von dem dortigen alten Kirchturm zu fotografieren.

Anschließend kam die große Ausfahrt in das Weserbergland, welche aufgrund des herrlichen Wetters mit offenem Verdeck gestartet werden konnte, aber zuerst musste natürlich getankt werden. Von der Tankstelle aus direkt von Einbeck über Northeim, Edemissen, Iker, Lutterhausen, Usar entlang der „Strasse der Weserrenaissance“ über die Gieselswerder Brücke bis Blankenau zum Hotel Weserblick wo bereits frischer Kuchen und warmer Kaffee auf uns wartete.

Trotz aller Bemühungen von Werner die Wolken zu umfahren wurden wir dann doch





Regen erwischt und mussten einen Stop einlegen um die Verdecke zu schließen.

Nach der Kaffee- und Kuchenpause ging es gestärkt weiter durch Hameln zum Schloss Corvey, dort wieder Formation im Schlosshof mit anschließender wahlweise Besichtigung des Schlosses oder wieder 'nen Kaffee oder ....?

Auch dort wurde wieder sehr viel über Motoröl, Benzin oder Erlebtes geplauscht. Danach weiter über Fürstenberg, Dassel und Silberhorn bis nach Salzderhelden zur „Burgschänke“ wo es endlich mal was zu Essen und Trinken gab ;-)!

Am späten Nachmittag fuhren wir zurück zum Hotel, wo jeder den Abend wahlweise mit einer Besichtigung der Altstadt, gemäss dem Slogan „Helles Bier und dunkle Schatten“, oder einfach nur relaxend im Hotel ausklingen lassen konnte.

Wir wählten den Abend mit hellem Bier und waren von der Geschichte Einbecks sehr beeindruckt.

Da das Wetter am Samstagmorgen ebenso anfang wie es am Freitag aufgehört hatte, wurde kurzerhand der Plan umgeworfen und es fand nach dem Frühstück anstatt am Abend die Jahreshauptversammlung statt. Doch alle Kerzen, beten und hoffen half uns leider nichts und das Wetter blieb bei Regen, Regen, Regen.

So wurde die geplante Harzrundfahrt gestrichen und es wurde relaxt oder kleinere Ausfahrten auf eigene Faust unternommen z.B. nach Goslar oder Göttingen.

Am Abend wurde sich dann wieder gemeinsam zu einen „Foto spezial“ getroffen um anschließend bei dem vier Gänge Menü Buffet im Sonnenberg den leider schon letzten Abend, zu genießen.

Es wurde wieder sehr viel gelacht denn alle hatte Ihren Spaß auch bei der Diashow – „auf dem Laptop sind die Farben ganz anders“ – und wieder einmal wurde es länger als gedacht und das eine oder andere Bier bestellt.

So endete der letzte Abend und unser erstes Treffen inmitten der Spideristi.

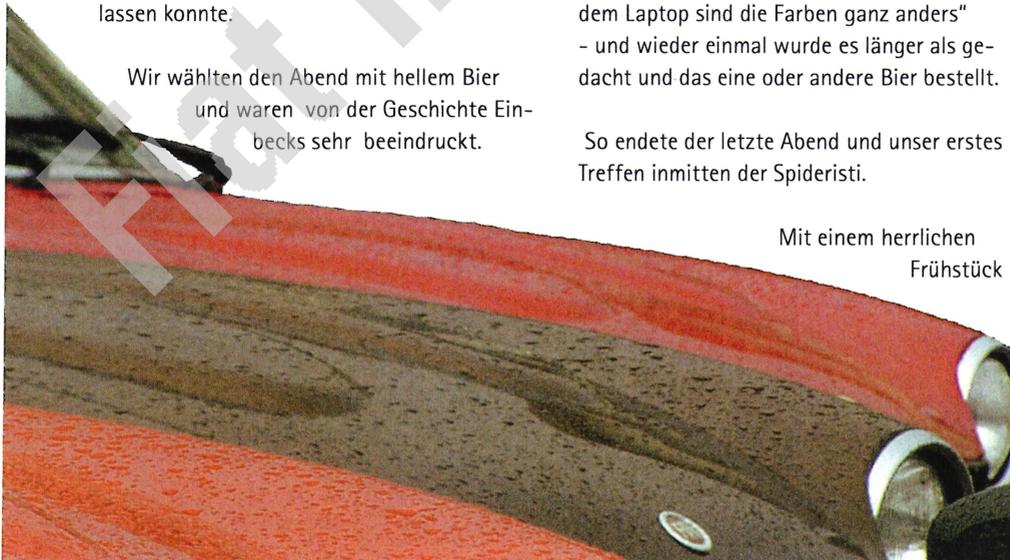
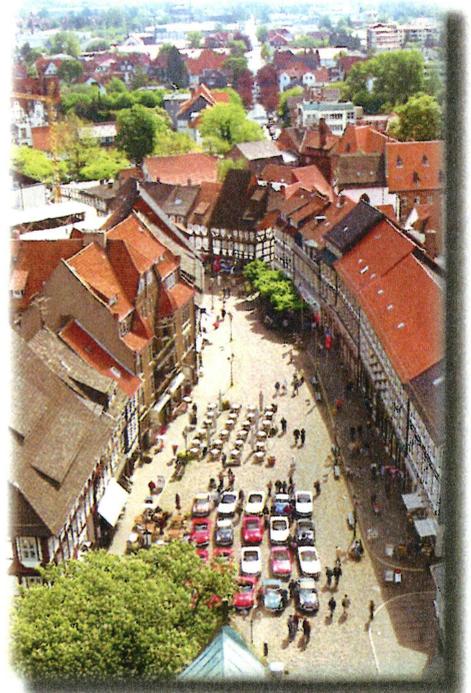
Mit einem herrlichen Frühstück

am Sonntagmorgen wurde das tolle Treffen beendet und wir bedanken uns herzlich dass wir dabei sein durften!!

Dieses gelungene Treffen mit reichlich Programm und Abwechslung wird uns lange in Erinnerung bleiben und setzt eine hohe Messlatte für das von uns auszurichtende Frühjahrstreffen 2006 in Speyer.

Grüße

*Roger & Myriam  
Boettcher*





## Acht Röstlöser im Praxis-Test

Als Oldtimerbesitzer haben wir oft nur Augen für den Rost, der unsere vierradrigen Lieblinge existenziell bedroht, also den Gilb an Schwellern, Radläufen oder Kotflügeln. Dabei kann eine festgegammelte Schraube an der falschen Stelle genauso viel Schaden anrichten. Rostlöser aus der Spraydose versprechen schnelle Abhilfe, aber welcher ist der beste?

In jedem Rostlöser steckt modernste Raumfahrttechnologie, die das Produkt zu einem echten Alleskönner macht - so versprechen es zumindest die Hersteller. Doch was muss ein Rostlöser aus der Spraydose tatsächlich können, wenn sich sein Einsatzgebiet auf zwei oder vier Rädern in einer sehr bodennahen Erdumlaufbahn bewegt?

Seine ureigenste Aufgabe ist es, Schmierstoff durch Korrosionsschichten hindurch zwischen zwei Werkstücke zu transportieren. Das kann

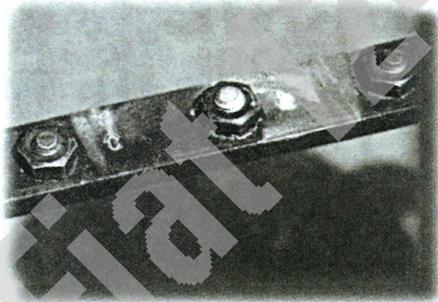
der hauchdünne Spalt zwischen Schraube und Mutter sein, oder die Kontaktfläche zweier ineinander gesteckter Auspuffrohre. Meist besteht diese Schicht nicht nur aus Rost sondern auch aus Feuchtigkeit, Schmutz oder sogar Salzkristallen. Der Weg des Schmierstoffs ist also mit Hindernissen gepflastert. In der Praxis übernehmen dünnflüssige und schnellverdunstende Lösungsmittel den Transport. Und genau hier liegt die Problematik für die Produktentwickler: Verfliegt ein Lösungsmittel zu schnell, gelangt der Schmierstoff nicht überall hin. Ist es jedoch beständiger, kriecht es langsamer und die Einwirkzeit des Produkts erscheint dem Schrauber unakzeptabel lang. Der ideale Rostlöser muss also in möglichst kurzer Zeit möglichst viel hochwertigen Schmierstoff zwischen die Kontaktstellen der Bauteile bringen, wodurch die zum Lösen erforderliche Kraft reduziert wird. Dabei begünstigt die Kapillarwirkung zwischen den Bauteilen

übrigens das Eindringen der Schmierstoffe erheblich.

Darüber hinaus versprechen die Hersteller aber noch so manchen Zusatznutzen ihrer Sprays: Zum einen sollen sie für einen gewissen Korrosionsschutz sorgen. Das ist beinahe unausweichlich, denn nahezu jeder Schmierstoff schützt vorübergehend vor Rost. Der Effekt ist wegen mangelnder Haftung aber nicht von Dauer und spielt in der Praxis kaum eine Rolle. Zum anderen beseitigen viele Sprays Quietschgeräusche. Auch das ist eine Binsenweisheit und hängt ebenfalls mit der Schmierung zusammen. „Verbessert die Gleiteigenschaften“, auch das ist auf mancher Dose vermerkt. Richtig - was gut geschmiert ist, gleitet auch leichter! „Löst Teer, hartnäckigen Schmutz, Fett und Klebstoffreste“, lautet eine häufige Zusatzangabe. Hierbei handelt es sich um einen Begleiteffekt der Lösemittel.

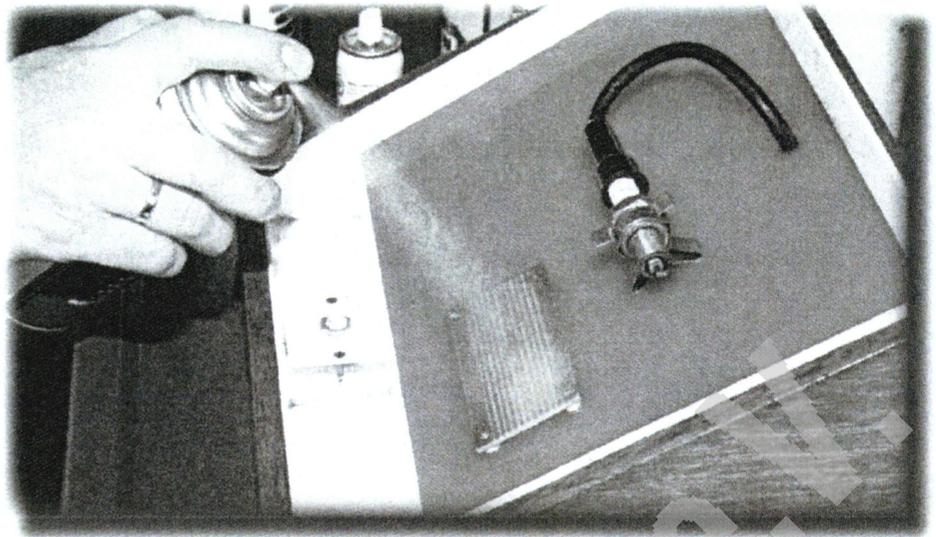
„Verdrängt Wasser und startet nasse Motoren“, loben die meisten Hersteller ihre Produkte. Das übernehmen Zusatzstoffe, die die Oberflächenspannung des Wassers herabsetzen, die Lösemittel schieben es dann gleichsam vor sich her. So richtig gut können das eigentlich nur echte Kontaktsprays aus dem Elektronikladen, die keine Schmierstoffe enthalten und deshalb wirklich saubere und vor allem fettfreie Kontaktflächen hinterlassen. Das können Rostlöser schon wegen der enthaltenen Schmierstoffe nicht leisten. Auf Unterbrecherkontakten hinterlassen sie einen klebrigen Ölfilm. Könnte ein Spray aber beispielsweise die Feuchtigkeit aus einem Riss in der Verteilerkappe tatsächlich verdrängen, wäre der Zweck ja erfüllt. Wenn es dann noch den Rost schnell und zuverlässig löst, müsste es eigentlich unser Testsieger sein. Da die Rostlöse-Qualitäten für uns eindeutig im Vordergrund standen, präparierten wir zunächst zwei Flacheisen mit jeweils 13 Bohrungen mit einem Durchmesser von 10,5 Millimetern in gleichem Abstand. In das erste Flacheisen steckten wir nun elf identische Schrauben der Güte 5.6 mit Standardgewinde M10. Darauf drehten wir passende Muttern und zogen alle Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment von 34 Nm an. Eines der Gewinde versahen wir mit Kupferpaste, ein weiteres mit noch temperaturstabilerer Keramikpaste. Die Pasten sollten zeigen, ob sie tatsächlich den versprochenen Korrosionsschutz bieten.

Das zweite, identische Flacheisen versahen wir mit Feingewindeschrauben M10 x 1,0 der Güte 8.8 und zogen diese einem Drehmoment von 46 Nm an. Auch hier behandelten wir je eine Schraube mit Kupfer- und



Keramikpaste. Es stellte sich die Frage, ob sich im Feingewinde mehr oder weniger Rost bilden würde und ob die Rostlöser dort besser oder schlechter arbeiten. Alle Schrauben waren übrigens völlig blank, also mit keinerlei Rostschutz versehen. Das traf ebenfalls für die Standardgewindemuttern zu. Lediglich die Feingewindemuttern waren verzinkt.

Aber Verschraubungen sind nur ein Teil der ganzen Rostproblematik. Gesteckte



Auspuffrohre sind ein weiteres Beispiel für so manchen verzweifelten Kampf gegen die braune Pest. Also besorgten wir von einem Auspuffhersteller zwei exakt ineinander passende Rohre als Meterware, ebenfalls ohne jeglichen Rostschutz. Davon schnitten wir insgesamt 22 Stücke mit jeweils zehn Zentimeter Länge ab. Je ein dünnes wurde in ein dickeres Rohrstück gesteckt, exakt vier Zentimeter tief. Die Passung der beiden Rohre war übrigens so genau, dass wir beim Zusammenstecken der Testkandidaten mit einem Hammer leicht nachhelfen mussten. Auch bei den „Auspuffrohren“ präparierten wir je eine Oberfläche mit Kupfer- und eine mit Keramikpaste.

Genau drei Minuten lang durften die Sprays in horizontaler Lage auf die Rost-Rohre wirken. Egal ob Schraube, Mutter oder Rohr, alle Teile wurden vor der Montage mit Industriereiniger zweimal gesäubert und entfettet. Schließlich sollte der Rost überall gleich blühen und das Testergebnis nicht durch eventuelle Fett- oder Ölrückstände verfälscht werden. Nun fehlte also nur noch der Rost!

Den erzeugten wir in einer Salzkammer, wie sie in vielen Labors und Instituten zu Prüfzwecken steht. Unsere Teile blieben insgesamt sechs Tage lang in dem feuchtsalzigen Klima bei 40 Grad Celsius und 98 Prozent relativer Luftfeuchtigkeit. In der Praxis entspricht das etwa zwei Jahren Dauerbetrieb des Fahrzeugs. In den Salzkammern wird übrigens genormtes Analysesalz verwendet, das jederzeit in beliebigen Mengen nachgekauft werden kann. Nur so lassen sich ständig gleiche Bedingungen schaffen. Die wechselnde Zusammensetzung und Verunreinigung des normalen Streusalzes ließe keine reproduzierbaren Ergebnisse zu. Dem Rost ist das allerdings völlig egal – er blüht auch im Testklima bestens!

Um die erforderliche Lösekraft der Auspuffrohr-Verbindung zu ermitteln, stellte uns das Institut für Werkstoffprüfung der Fachhochschule Ulm eine riesige Hydraulikpress- und Zugvorrichtung zur Verfügung. Darin werden normalerweise alle möglichen Werkstoffe auf ihre Zugfestigkeit oder auf ihr Stauchverhalten geprüft. Die Anlage arbeitet mit stufenlos verstellbarem Druck und zeichnet alle Vorgänge per Computer auf. Unter den riesigen Hydraulikstempel stellten wir unsere inzwischen völlig rostigen Auspuffrohre. Ermittelt wurde der Druck in Newton, der zum Lösen der beiden Rohre aufgewendet werden musste, das so genannte Losbrechmoment. Zwar werden in der Praxis zwei Auspuffteile bei der Demontage nicht ineinander geschoben, sondern auseinander gezogen, für die Messung des Losbrechmoments spielt die Kraftrichtung aber keine Rolle. Danach sinkt der Kraftaufwand zunächst und steigt dann gleichmäßig an, weil die Reibungsfläche der Rohre beim Ineinanderschieben größer wird.

Um einen Referenzwert zu erhalten, kam als erste die Probe ohne jeglichen Rostlöser unter die Maschine. Bei einem Druck von 810 Newton gab die Rostverbindung nach, und die Rohre glitten ineinander. Bei der Probe mit Kupferpaste ermittelte der Messcomputer einen Wert von 340 Newton, 280 Newton waren es für die Keramikpaste. Nun folgten unsere acht Testkandidaten. Wir montierten die Rohrverbindung waagrecht (wie am Fahrzeug) in einem kleinen Schraubstock und besprühten sie von außen. Exakt drei Minuten hatten die Rostlöser dann Zeit, ihr Werk zu vollbringen. Dann wurde die Probe senkrecht unter die Presse gestellt, und die Messung begann. Überlegener Testsieger in dieser Disziplin war Multi-Spray M2000 mit MoS<sub>2</sub> von Autol. Die Maschine musste hier nur 310 Newton aufwenden, um die Rohre loszupressen. Auf dem letzten Platz landete

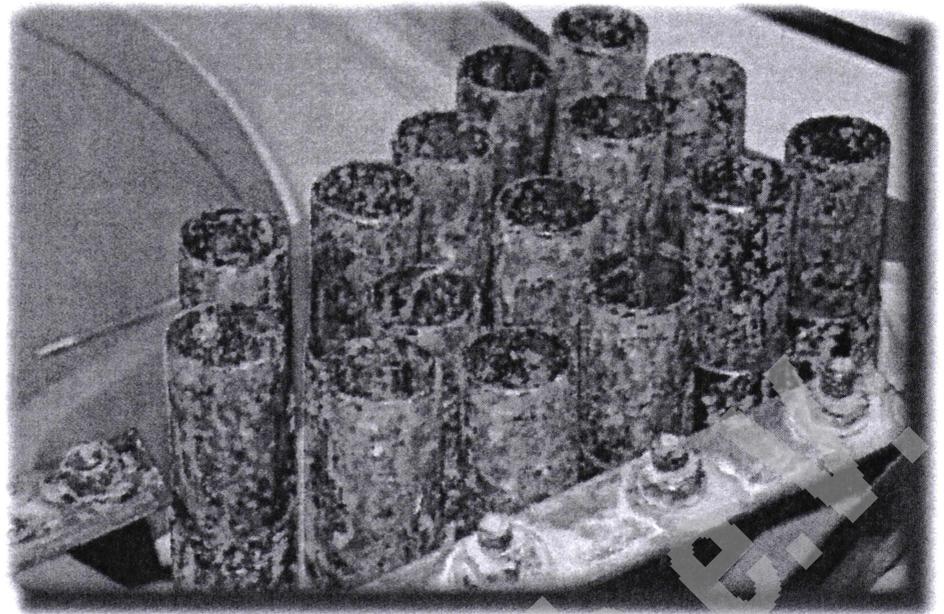
für uns überraschend das renommierte Vielzweckspray WD-40 mit einem Kraftaufwand 680 Newton. Ein sehr hoher Wert, vor allem wenn man den Wert der Nullprobe von 810 Newton bedenkt.

Die Tests an den Verschraubungen erforderten etwas mehr Handarbeit. Wir spannten die Testschrauben mit ihrem Sechskant in einen Schraubstock und versuchten, die Mutter mit einem nagelneuen Drehmomentschlüssel (Ge-dore-Rahsol, zehn bis 100 Nm, Toleranz drei Prozent) zu öffnen. Vorher wurden die Schraubverbindungen von unten mit dem jeweiligen Rostlöser eingesprüht, hier war also auch die Kriechfähigkeit der Produkte gegen die Schwerkraft gefragt.

Nach einer gestoppten Einwirkzeit von einer Minute starteten wir den Löseversuch bei einem eingestellten Drehmoment von 40 Newtonmeter. In Schritten von je einem Newtonmeter steigerten wir das Drehmoment.

Die Ergebnisse für das Standardgewinde: Insgesamt vier Produkte lagen gleichauf, schon bei einer Einstellung von 46 Nm ließen sich die Schrauben öffnen. Keramik- und Kupferpaste lagen hier nur im Mittelfeld – ein Zeichen dafür, dass sich nicht nur der Rostlöser sondern auch der Rost seinen Weg ins relativ grobe Standardgewinde gesucht hatte. Beide Pasten waren von Salzkristallen und Rost teilweise verdrängt worden. Eine völlig unbehandelte Schraube brauchte ein stattliches Drehmoment von 75 Nm, ehe sie sich löste. Mehr als das Doppelte des für diese Schraube vorgeschriebenen Anzugdrehmoments!

Die Ergebnisse für das Feingewinde: Hier waren deutlich höhere Drehmomente er-



forderlich, kein Wunder, denn die Schrauben höherer Güte waren ja bereits im Testaufbau stärker angezogen worden. Keramik- und Kupferpaste lagen nun mit einem Kraftaufwand von 52 und 55 Newtonmeter weit vorne, weil wenig Salz und Rost in den wesentlich engeren Gewindespalt vorgedrungen war. Bester Rostlöser im Test war das LM 40 Multifunktionspray von Liqui Moly, das auch bei Regelgewinden ganz vorn dabei war.

Nicht alle Produkte mussten sich dem Wasserverdrängungstest unterziehen. Teroson wirbt bei seinem Schnell-Rostlöser nicht mit dieser Eigenschaft und bleibt deshalb außen vor. Zum Test benutzten wir ein Zündungsprüfgerät, auf dessen Platine einige Kupferleitbahnen im Abstand von zwei Millimetern parallel zu einander laufen. Jeweils abwechselnd liegt ein Kupferstreifen auf Masse, der nächste ist einem Zündkabel

zwischen geschaltet. Dieser Testapparat simuliert einen Riss in der Verteilerkappe. Wird die vorher mit Aceton gereinigte Platine mit Wasser besprüht, kommt es zu einem Kurzschluss zwischen Masse und der Zünd-Hochspannung, die Zündkerze setzt aus.

Nun wird die nasse Platine gleichmäßig mit dem jeweiligen Produkt eingesprüht. Der Laborant stoppt dann die Zeit, bis der Zündfunke wieder regelmäßig an der Elektrode der Zündkerze überspringt, das Wasser also verdrängt ist. Gute Produkte brauchen dafür nur drei bis fünf Sekunden. Aber auch 20 oder 30 Sekunden spielen keine große Rolle, denn in der Praxis vergeht diese Zeitspanne sicherlich vom Sprühen über den Wiedereinbau der Verteilerkappe bis hin zum Startversuch. Wie erwartet versagte hier kein einziger Proband. Der Rostlöser von Liqui Moly legte mit drei Sekunden die Bestzeit vor. Die Schmiereigenschaften prüften wir mit

## Die Testergebnisse

<b>WD-40</b> Vielzweck Spray	<b>Autol</b> Multi-Spray M2000 mit MoS <sub>2</sub>	<b>Sonax</b> MoS <sub>2</sub> -Oil Mehrzwecköl Plus	<b>Liqui Moly</b> Rostlöser	<b>Liqui Moly</b> LM 40 Multi-Funkt.- Spray	<b>Caramba</b> Super	<b>Teroson</b> mo Universal	<b>Teroson</b> Schnell Rostlöser
Kraftbedarf Rohre: <b>680 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>310 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>550 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>320 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>550 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>550 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>580 N</b>	Kraftbedarf Rohre: <b>560 N</b>
Drehmoment M10: <b>46 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>46 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>48 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>52 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>46 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>54 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>68 Nm</b>	Drehmoment M10: <b>46 Nm</b>
Feingewinde M10: <b>68 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>58 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>61 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>59 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>57 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>70 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>71 Nm</b>	Feingewinde M10: <b>80 Nm</b>
Wasser- verdrängung: <b>5 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: <b>5 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: <b>18 Sekunde</b>	Wasser- verdrängung: <b>3 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: <b>10 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: <b>25 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: <b>10 Sekunden</b>	Wasser- verdrängung: nicht getestet
Bewertung: <b>Note 4</b>	Bewertung: <b>Note 1</b>	Bewertung: <b>Note 3</b>	Bewertung: <b>Note 1-2</b>	Bewertung: <b>Note 2-3</b>	Bewertung: <b>Note 3</b>	Bewertung: <b>Note 3</b>	Bewertung: <b>Note 4</b>

Hilfe eines SRV-Messgeräts (Schwing-Reib-Verschleiß-Messgerät), wie es praktisch in jedem Labor der Schmierstoffproduzenten und in vielen Fachhochschullabors steht. Eine fest eingespannte Stahlkugel schwingt unter vorgegebenem Druck auf einer Hartmetallscheibe hin und her. Gemessen werden die Reibung und der Verschleiß der genormten Stahlkugel. Wir konzentrierten uns auf die Fähigkeit der Produkte, die Reibung zwischen Kugel und Scheibe zu verringern.

Alle Rostlöser lagen hier fast gleichauf. Die ermittelten Reibwerte lagen zwischen 0,130 und 0,145 u. Zum Vergleich: Gute Motoröle liegen bei etwa 0,120 u. Wie gesagt, für die Praxis eher unbedeutende Unterschiede, die Schmierung reicht in jedem Falle für das Abdrehen einer Mutter oder das Trennen zweier gesteckter Teile aus.

Eindeutiger Testsieger ist Multi-Spray M2000mitMoS2 von Autol (Paradiesstraße 14, 97080 Würzburg). Hier stimmten Losbrechmoment beim Auspuffrohr, Kraftaufwand bei den Verschraubungen und die Eigenschaften als Kontaktspray. Der Preis von 5,75 Büro für die 400-ml-Dose ist zwar

hoch, aber noch akzeptabel. Kurzum: Note 1! Dichtauf folgt allerdings der Rostlöser von Liqui Moly, der nur deshalb mit Note 1-2 bewertet wurde, weil wir beim MIOer-Standardgewinde doch etwas mehr Kraft aufwenden mussten. Besonders der deutlich günstigere Preis von 2,95 € für 300 ml (das wären 3,93 € für 400 ml) macht das Liqui-Moly-Produkt zum heimlichen Testsieger für alle preisbewussten Schrauber. Beide Sprays taugen also sowohl für die Werkstatt als auch für das Handschuhfach, falls doch mal ein Sprung in der Verteilerkappe sein sollte.

Die meisten anderen Produkte tummeln sich im Mittelfeld. Das WD-40-Vielzweckspray und der Teroson Schnell-Rostlöser ließen einige Wünsche offen. Bei diesen beiden Produkten scheint die Kriechfähigkeit nicht besonders ausgeprägt zu sein. Allerdings lag die Messlatte bei der zeitlichen Begrenzung der Einwirkzeit sehr hoch. Zum Glück kommt es beim gemütlichen Feierabend-Schrauben nicht auf jede Sekunde an, trotzdem sind lange Wartezeiten mitunter recht nervig. Bei verdreifachter Einwirkzeit erwiesen sich

auch die mit Note 4 bewerteten Produkte als brauchbar.

Bemerkenswert ist die Erkenntnis, dass es bei Rostlösern ganz offensichtlich nicht auf den Preis ankommt. Wie sonst wäre Platz zwei für Liqui Moly's Rostlöser zu erklären. Auch Zusätze wie das viel gerühmte MoS2 (Molybdändisulfid) scheinen sich nicht dramatisch auszuwirken. Interessant war auch, dass bei den beiden Produkten aus dem Hause Liqui Moly nicht das teurere LM 40 die Nase vorn hatte, sondern der günstigere Rostlöser.

Aus dem Sonderheft „Rost“  
Oldtimer-Praxis vom April 2005.



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

# Fahren Sie, wir versichern.

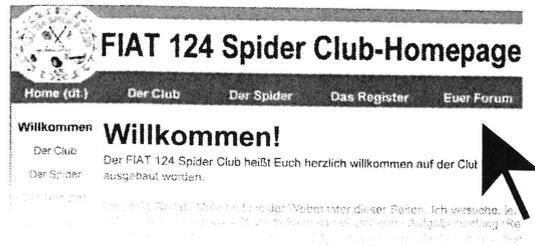
FÜR CLUBMITGLIEDER  
BESONDERE NACHLÄSSE

**CLUB-RABATT**

**Seit 20 Jahren** 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

# Euer Forum



## FRAGE VON STEFAN:

Hallo Leute, habe ein sehr ernstes Problem mit meiner Lenkung. Sobald man die Lenkung voll einschlägt, schleifen die inneren Felgenhörner an der Seite der oberen Schwinge. Der Spider CS1 hat ein Tieferlegungsfahrwerk samt Konis von Holtmann & Niergerke, als Felgen sind die Intra's (nachbauten Volumex) in der Größe 195 darauf. Das Schleifen habe ich aber auch mit Melber und Stahlfelgen. Das tolle daran ist, das es nur schleift, wenn der Wagen aufgebockt ist. Sonst hat man jeweils einen fingerbreit Platz. Wäre ja auch nicht so tragisch, wenn es deshalb nur leider keinen Baurat geben wird. Bin nach etlichen Versuchen mit meinem Latein am Ende.

## ANTWORT VON HOLGER:

Hast Du die originalen Spurverbreiterungsplatten drauf oder gar keine. Ich fahre Ronal A1 Felgen und hatte auch das Problem, weil ich keine Platten drauf hatte. Bei hochgebockten Rädern ist das klar, weil sich der Winkel der Aufhängung so verändert, das die Felgen schleifen. Hauptsache, beim Fahren kommen sie nicht dran. Ich habe dann um absolut sicher zu gehen eine Spurverbreiterung von 15 mm Gesamt auf die Vorderachse gemacht. Hinten auf 30 mm Gesamt. Sieht gut aus, gibt es bei Spider Point mit Gutachten.

## ANTWORT VON STEFAN:

Danke für deine Antwort. Habe die Serienplatten montiert, testweise heute aber 2 pro Seite, ca. 12 mm. Das Problem ist nur leider, das die Jungs von der Dekra auch aufgebockt freie Drehung wollen. Hatte jetzt die Überlegung, 2 der 3 Bolzen des Lenkgetriebes, wo der Umlenkhebel anschlägt zu erhöhen, d.h. 2 bis 3 Unterlegscheiben auf der Seite des Getriebes zu legen. Dann ist der Radius des Umlenkhebels begrenzt. Auch mit Spurverbreiterungen schleifen Sie ja leider. Somit steht einer Zulassung der Lenkansschlag im Wege.

## FRAGE VON VARG:

Hallo, habe ein Problem: Wie kann ich die Bremszylinder der Hinterradbremse zurückstellen?

## ANTWORT VON BREMSER:

In Uhrzeigerichtung drehen, nicht drücken!!

## FRAGE VON MAURI:

Hallo zusammen, kann mir jemand sagen welchen Typ von Getriebeöl ich verwenden soll und wieviel Öl denn genau ins Getriebe muss (Bis unterhalb der Einfüllschraube??)

## ANTWORT VON GERD:

Habe gerade am Wochenende den Getriebeölwechsel hinter mich gebracht. Laut Betriebsanleitung muss ein 80W90 Öl ohne EP-Zusätze verwendet werden. Diese Öle werden auch in die Gruppe GL3 eingestuft. Das am besten passende, was auf dem Markt zu kriegen ist, ist das 90er mild legiert von Wagner Spezialschmierstoffe (Internetshop). Du solltest auf keinen Fall die handelsüblichen 80W90 Öle nach GL4 verwenden, da die darin enthaltenen Additive wohl die Buntmetalle im Getriebe angreifen. Normalerweise passen wohl knapp 2 Liter rein. Wenn Du aber die Alu-Getriebeölwanne aus der Fertigungsaktion von gekko hast, sind es gut 2,5 Liter. Da beim Befüllen immer was daneben geht, solltest Du nicht zu knapp einkaufen. Einfach auffüllen, bis es an der (seitlichen) Einfüllschraube beginnt rauszulaufen.

## FRAGE VON MATZE:

Wer kann mir sagen, wie ich meine laute Kraftstoffpumpe wieder ruhiger bekomme, oder ob ich sie tauschen muss? Läuft einwandfrei, ist nur sehr laut! Oder ist irgend etwas anderes zu beachten?

Kontakt hat sie auch keinen zu anderen Bauteilen oder zum Fahrzeugboden.

## ANTWORT VON HI MATZE MAN:

Is'n schlechtes Zeichen. Wenn se laut wird, hat se spiel und geht bald mal dahin. Mein Tipp: kauf schon mal 'ne neue, damit du im Fall der Fälle nicht schieben musst. Auswechseln kann man ja überall am Straßenrand...

## NACHFRAGE VON NILS CLASEN:

Ist sie nur beim Start laut oder die ganze Zeit?

## ANTWORT VON MATZE:

Sie ist permanent laut. Ist übrigens 'ne elektrische und der Spider ein 82'ger DS. Wo bekomme ich denn günstig Ersatz?

## ANTWORT VON NILS CLASEN:

Ja, wenn sie immer laut ist, wird sie wohl ein Problem haben. Günstig... Da würde ich sagen: Axel Augustin. Oder Du startest ne Umfrage im Markt-Teil wg. Gebrauchtpumpe.

## NACHTRAG VON MATZE:

So, für alle, die den Text hier verfolgt haben und geantwortet haben ein großes Dankeschön und des Rätsels Lösung: Die gute Pumpe hatte sich an den Ablagerungen, die sich so in einem Jahr Wiederaufbau festsetzen und mit dem neuen Sprit hineinkamen, verschluckt. Ausgebaut und am Ladegerät einmal links und einmal rechts ohne Sprit spuckte Sie alles aus. Dann noch mit Druckluft ein wenig ausgeblasen, eingebaut und lief wieder einwandfrei. Sie summt zwar immer noch ein wenig lauter, aber wird nicht mehr warm und Ersatz ist auch bestellt.

## FRAGE VON ALEX:

Hallo Spiderfreunde, nun endlich habe ich meinen BS 1 mit H-Kennzeichen aber mein Getriebe singt im 3ten und 5ten

Gang. Jetzt überlege ich das Getriebe evtl. zu wechseln. Meine Frage: Welche Getriebe passen an einen 1600er Motor? Habe die Möglichkeit eines vom Eurospi-der zu bekommen. Für eure Tipps und Erfahrungswerte wäre ich sehr dankbar.

#### ANTWORT MICHAEL BARTSCH:

Hallo Alex, eigentlich sollen alle 5-Gang Getriebe miteinander austauschbar sein. Aber überlege Dir, ob evtl. eine Überholung nicht sinnvoller ist, als ein anderes gebrauchtes Getriebe. Ich habe meines vor ein paar Jahren bei Axel Augustin überholen lassen, war etwas günstiger als ein Tauschgetriebe und Du weißt hinterher, das Dein Getriebe wirklich fit ist.

#### ANTWORT VON ALEX:

Danke für die Auskunft, ist schon was dran was Du sagst. So wie ich das beurteilen kann, nach durchstöbern des Forums, sollen die Getriebe eh etwas laut sein, bin ich vielleicht noch nicht gewöhnt, fahre sonst Jaguar MK 2, da ist der Geräuschpegel niedriger. Nichts desto trotz versuche ich da was zu machen und den Getriebetunnel besser zu dämmen und einiges mehr, schaut so aus als ob die Vorgänger immer was herausnahmen und nicht mehr ersetzten.

So wie es aussieht, fehlen eh' zwischen Schaltstange und Schaltknüppel einige Teile, die den Schaltknüppel fixieren, denn bei Niederdrücken des Schaltknüppels im 5ten wird das singende Geräusch deutlich leiser.

#### FRAGE VON HANS:

Hi, wäre sehr dankbar, wenn mir jemand bei der Verdeckbefestigung einen Rat geben könnte. Die diesbezügliche Webseite hier finde ich da nicht so recht hilfreich, auch weil der Scan so unscharf ist. Zu meinem Problem: bei meinem Spider bekomme ich die Verdeckleiste hinten nicht über die Metallschiene oder -lippe am Wagen gezogen bzw. es ist nicht fest. Dadurch rutscht die Verdeckleiste heraus, sobald das Verdeck geöffnet wird und keine Spannung mehr drauf ist. Frage: ich will auf gar keinen Fall das ganze Verdeck abnehmen. Müsste ich besagte Schiene an der Wagenöffnung von innen abschrauben, dann den Verdeckrand drüberschieben und möglichst mit einer gewissen Spannung die Schiene wieder

festschrauben, damit das Ding nicht wieder rausflutscht? Ansonsten passt das Ding hervorragend.

#### ANTWORT VON ROGER:

Hallo, habe bei meinem Spider das Verdeck ausgetauscht. (DS)  
Dort geht es folgender Beschreibung:  
Die schwarze Abdeckleiste mit den fünf Schrauben abschrauben ( mit Kunstleder überzogene Blechleiste von links bis rechts oberhalb der Verkleidung unterhalb des Verdecks(ca. 6cm breit))  
Dahinter ist die besagte Blechleiste(nach außen umgefaltet), in welcher das Verdeck eingehängt wird. Diese ist in der Höhe regulierbar, und wohl Dein Problem (sie ist wohl zu hoch festgeschraubt). Diese Leiste losschrauben, das Verdeck wieder einhängen, dann Schrauben etwas anlegen, die Leiste nach unten schieben und festschrauben. Ist die Leiste zu weit oben festgeschraubt, sitzt das Verdeck nicht richtig, und kann wieder herausrutschen. Die Leiste sollte in dem Verdeck wie in einer Tasche sitzen. Bzw. ist bei meinem Verdeck der Rand ca. 3cm verstärkt und umgenäht, dort wird die Leiste eingehängt und so wird das Verdeck befestigt. Ist dies nicht so, stimmt am Verdeck etwas nicht oder die Leiste ist falsch.

#### ANTWORT VON HANS:

Hallo Roger, genauso habe ich es gemacht! Tausend Dank!  
Leider habe ich es wohl dabei irgendwie zu weit nach links gezogen, so dass das Verdeck jetzt in der Tür hängen bleibt, wenn ich diese zuwerfe. Muß ich am Wochenende noch mal ran. Aber auf jeden Fall habe ich begriffen, wie es geht!

#### ANTWORT VON FRANKY:

Hallo Hans und Katja, dass das Verdeck an der Tür hängen bleibt kann man auch an der B-Säule einstellen. Dort sind die Befestigungsschrauben des Verdeckgestänges mit denen man dieses auch in der Höhe regulieren kann.

#### FRAGE VON MICHAEL S.:

Zu meinem BS1-Spider hab ich leider keine Betriebsanleitung. Könnt ihr mir vielleicht mitteilen, welche Bedeutungen die einzelnen der 3 Heizungshebel haben und welche Einstellung die Beste für den Sommer ist?

#### ANTWORT VON ALFAFAHRER:

Einfach: Der mit dem blauen Pfeil regelt die Kaltluftzufuhr, der mit dem roten die Warmluftzufuhr (also nicht wie bei modernen Autos, wo man einmal Luftzufuhr und einmal heiß/kalt hat). Der dritte schaltet zwischen Scheibenluftdüsen und Fußraum um. Und bevor jetzt Fragen aufkommen, woher ich das weiß: Vor meinem Alfa 33 hatte ich 'nen DS1 (und beiß mir heute noch in den A...., das ich den Wagen abgegeben hab, aber es wäre einfach schade gewesen, ihm den deutschen Winter weiter zuzumuten...)

#### FRAGE VON FREDERICK:

Hat jemand Links zu modernen Äquivalenten der alten Betriebsmittelbezeichnungen? Die alten Bezeichnungen (Oliofiat ZC 90, W 90/M) welche Getriebe-, Diff- und Motorenöle benutzt ihr?

#### ANTWORT VON MARVIN:

Wirf mal die Suchmaschine an!  
Wagner-Spezialschmierstoffe.de  
Oldtimer Getriebeöl mild legiert OHNE EP-Zusätze !!

#### FRAGE VON STEFAN:

Hab mal wieder ein Problem - nichts gravierendes, aber ab und an nervt es doch. Die Einstellung der Spritzdüsen ist fast unmöglich -> im Stand passt es (oben auf die Scheibe eingestellt) beim fahren (mit nur 40-50km/h) kommt fast nichts mehr auf die Scheibe - denke der Druck ist zu gering!! Liegt es evtl. an der Pumpe? Kann man diese überholen? Kann man eine stärkere einbauen? Wie bekommt man die aus dem Behälter (bei mir 84er DS)? Einfach rausziehen???...oder liegt es evtl. auch an den Schläuchen?.... oder an den Düsen?

#### ANTWORT VON MARKUS S.:

Da gibt's mehrere Fehlerquellen, ich zähl mal auf, was ich bei mir in dem selbem Fall gefunden habe:  
- Pumpenkontakte verdreht/oxidiert  
- Pumpe selber ziemlich am Ende (hab jetzt eine aus einem Lancia Y10 drin, die Pumpen passen von so ziemlich allen Fahrzeugen, die keine waschbare Heckscheibe oder 2 Pumpen haben)  
- Schlauch beim Einbau des Windleit-

blechs geknickt (selber schuld)  
 - Düsen verstopft (hab dann gleich neue aus verchromtem Messing vom Lada genommen, sind billig, brechen beim Ausbau nicht ab, sehen besser aus und sind im Falle des Falles zur Reinigung zerlegbar). Wie der Behälter beim DS rausgeht, weiß ich nicht, da ich den „Pieselbeutel“ drin habe. Soweit ich mich aber erinnere, sollten er nach Abbau des Windleitblechs doch zu entfernen sein, ist doch drunter, oder? Vielleicht hat da aber jemand genauere Informationen.



**FRAGE VON ALEX:**

Habe mir bei eBay Chromringe für die Instrumente meines CS0 ersteigert. Nachdem ich die schwarzen Ringe demonstert habe, krieg ich die Chromringe nur schlecht montiert. Hat jemand einen Tipp wie ich die Dinger optisch schön (ohne Kratzer etc.) montiert bekomme??

**ANTWORT VON MARKUS S.:**

Kenn ich, hab's zum Schluss mit Silikon angeklebt. Als Ausrede habe ich mir zu rechtgelegt, dass man so die Ringe zerstörungsfrei entfernen kann.

Umbiegen ging nicht, war sogar bei einem Tachodienst. Klappte auch nicht, das Material war für die Bördelmaschine zu stark. Scheinbar gibt's da unterschiedliche Varianten, dicker muss nicht immer besser sein.



**FRAGE VON JOACHIM:**

Mein CS0 Bj. 82 wurde irgendwann mal um 35mm tiefergelegt. Im Brief steht „Fahrwerks-Tieferlegung m Federsatz Hörmann vorn und hinten, Kennf. Blau...“ Mich ärgert diese Tieferlegung aber meistens, weil ich erstens immer Angst habe aufzusetzen und weil zweitens meine Vorderräder beim Einschlagen ständig am Radkasten anstehen und der Spider damit einen Wendekreis wie ein Dreißigtonner hat. Kann man denn diese Tieferlegung ohne weiteres rückgängig machen, was brauche ich dazu und kann ich das selbst machen?

**ANTWORT VON MICHAEL BARTSCH:**

Im Prinzip musst Du Dir nur einen Satz neuer oder gebrauchter Original-Federn besorgen und diese wechseln, erneuter Eintrag / Austrag ist meines Wissens nicht

notwendig. Wechsel hinten einfach, vorne komplizierter ( streng mal die Suchfunktion (strg + f) an). Ich hatte mal für meinen CS0 auch den Tieferlegungssatz da, konnte mich aber auch wg. der Bodenfreiheit nicht zum Einbau entschließen.

**ANTWORT VON STEFAN:**

Also Du hast zwei Möglichkeiten - wenn es wegen dem Wendekreis ist, kannst Du evtl. die Innenkotflügel durch warm machen etwas verändern/ drücken und dann schleift da nichts mehr - habe bei meinem auch die Hörmann Federn drinnen und durch diese Aktion keine Probleme mehr! Oder eben zurückbauen - also original Federn rein - wie Michael geschrieben hat hinten kein Problem vorne etwas Arbeit und unbedingt kleine Federnspanner!!! Habe Umbau schon hinter mir :-)



**FIAT 124 Spider Club-Homepage**

- [Home \(dt.\)](#)
- [Der Club](#)
- [Der Spider](#)
- [Das Register](#)
- [Euer Forum](#)

**Willkommen**

**Willkommen!**

Der Club

Der FIAT 124 Spider Club heißt Euch herzlich willkommen auf der Club-Homepage, die hier aufgebaut worden.

Der Spider

Das Register

Ich heiße Ralf de Vries und bin der Webmaster dieser Seiten. Ich versuche, jew Providers hochzuladen. Allerdings kann es bei größerem Aufgabenumfang (Re Das letzte Änderungsdatum der Seiten ist jeweils vermerkt. Änderungen sollter

Euer Forum

**WWW.FIATSPIDER.DE**

Belegig



**Eure Meinung zum 1:18 Spidermodell / your opinion about the spider scalemodel in 1/18**

Ihre Meinung	Klicks	%	Umfragestart: 16.4.05 14:30
Super Ausführung und das Geld wert / great car and its money worth	30	32.26	
Super Ausführung, aber zu teuer / great car, but too expensive	22	23.66	
ist okay so / it's okay	6	6.45	
das Geld nicht wert / it's money NOT worth	35	37.63	
Summe	93	100%	Last vote: 4.6.05 9:08

**Willkommen!**  
 Der FIAT 124 Spider Club heißt Euch herzlich willkommen auf der Club-Homepage!

**Was ist Eure maximale Reifenbreite? / whats your maximum tyre dimension?**

Ihre Meinung	Klicks	%	Umfragestart: 26.2.05 16:44
165..	24	8.39	
175..	8	2.80	
185..	120	41.96	
195..	58	20.28	
205..	47	16.43	
215..	8	2.80	
225..	20	6.99	
anderes / other / etc..	1	0.35	
Summe	286	100%	Last vote: 16.4.05 21:12

Zu eurer Info noch etwas

**STATISTIK**

Das sind die letzten Ergebnisse der Umfragen auf der Homepage

**Wirst Du 2005 mit dem Spider in den Urlaub fahren? / Will you drive your spider in holidays 2005?**

Ihre Meinung	Klicks	%	Umfragestart: 4.6.05 16:37
ja / yes / ouil	55	55.00	
nein / no / non!	37	37.00	
weiss noch nicht / not sure / pas sùrement	8	8.00	
Summe	100	100%	Last vote: 2.7.05 18:03

# Biete

# Teilemarkt



## VERGASER WEBER 34 DCHD,

komplett mit Dichtungen einbaufertig;  
Herstellernr. 81326, ca. 6000km gelaufen  
EUR 200,- VHB; Heinrich, Tel.:  
09372/12102 oder 0170/7786457  
Heinrich

Firma die auch im Rennsport tätig ist und  
auch Kleinserien für VW fertigt, ... also  
keine 0815 Billigbude!  
onkel\_c  
geckko@gmx.de

tungsgesteigert, Getriebe neu, Brems-  
anlage neu, Sportauspuff neu, Bilstein  
Fahrwerk neu, Spur vermessen und einge-  
stellt, Leder neu, Teppich neu, Alu, Reifen  
neu, Holzlenkrod, Radio/CD, Verdeck neu-  
wertig. Seit Restauration nur ca. 5.000  
km (Langstrecke) im Sommer gefahren.  
Saisonkennzeichen 04/10. Garagenwagen.  
Verkauf wegen Hobbyaufgabe.

Tel 0911/36527-69 oder 0172/8956876  
Ralf Käßler  
rk@kbwa.de

## CSO -1979 / Leider keine Zeit mehr

US-Spider, garagenverwöhnt, im Winter  
nicht gefahren. Chromgepäckträger.  
Seit 2001: Karosserie und Unterboden re-  
stauriert, neue Lackierung, Hohlraumver-  
siegelung, Thermostat, Temperaturgeber +  
Kühler neu, Bremssättel teilweise erneu-  
ert, Spurstagen + Spurstangenköpfe, Zy-  
linderkopfdichtung, Kardanwelle überholt,  
Auspufftopf, Luftmengenmesser überholt.  
Anlasser ausgetauscht.  
VB5.500,-  
Harald Frauenrath  
hfrauenrath@web.de

## GARAGENRÄUMUNG

(2x Fiat Spider zu Verkaufen)  
Wegen Auswanderung muss ich leider  
meine beiden Spider verkaufen.  
1x Fiat Spider Bj.78 CS1. und  
1x Fiat Spider Bj.82 CSO. Günstig abzu-  
geben. Dazu gibt's viele Ersatzteile. Da  
es viel zu erzählen gibt, Näheres unter  
Tel.01775435844 oder 0724581602.  
Zammataro Vito  
vitozammataro@freenet.de

## VERKAUFE 124 SPORT SPIDER CS1

Fiat 124 Sport Spider CS 1, Bj.: 1974, der  
Wagen hat ein neues schwarzes Stoffver-  
deck bekommen, sowie neue schwarze Le-  
dersitze, hat neu TÜV dies ohne Probleme!  
Kein Rost, einziger Schönheitsfehler ist,  
das der Lack ausgebleichen. Auf Wunsch  
kann ich euch auch Bilder schicken! Bei  
Interesse einfach anrufen:  
0751/44398 ab 16 Uhr!  
Preis VB: 6.000Euro  
Fabio Santarossa  
rsfabio@web.de

## SPORT SPIDER BS1 ZU VERKAUFEN

71er Sport Spider, 110 PS zu verkaufen.  
Zustand 5+, Motor macht guten Ein-  
druck, Verdeck ist gut, Fahrzeug ist re-  
staurationsbedürftig oder als Schlacht-  
fahrzeug. Preis VS, aber nicht unter Wert!  
Tel.:07731/186119 od. 0174/2477846  
Konrad Müller  
konradmueller63@worldonline.de

## VERKAUFE US-SPIDER CS1

Hallo, biete meinen Spider CS1 an. Zu-  
stand 2, beige/braunes Leder, Windschott,  
Cromodora-Felgen, TÜV und ASU neu,  
braunes Stoffverdeck, sehr schönes ge-  
pflegtes Sommerfahrzeug, 99.000 miles,  
preis Euro 6500,-  
email für weitere Infos und Bilder  
nagel.a@wtndet.de  
andreas nagel

## 124 SPIDER

Erstzulassung 05/1985, schwarz mit bei-  
gem Verdeck und Innenraum, 24.500 km,  
Spider in nahezu Originalzustand, für  
13.800 Euro zu verkaufen.  
07321/961300  
Volker Zimmermann  
volker\_zi@web.de

## GETRIEBEÖLWANNEN ALU

### MIT MEHR ÖLVOLUMEN

Salute! Ich habe jetzt noch ca. 20 die-  
ser, wie ausnahmslos alle aus dem Forum  
bisher fanden, schönen Ölwanne. Wer In-  
fos dazu benötigt sollte im Forum suchen  
(STRG + F). Gerne auch Infos und Bild per  
Mail. Die Getriebeölwanne passt an al-  
len Modellen außer AS. Kostenpunkt in-  
klusive Versand 150,00 Euro. Nochmal der  
Hinweis: Vergleichbare Ölwanne kosten  
meist über 200,00 Euro + MWst + Ver-  
sand und haben oftmals weniger Ölinhalt  
und/oder eine ,schlechtere Qualität'. Ge-  
fertigt wird dies von einer renom. dtschen

## Fiat Spider 124 CS1 / Schwarz

Muss mich schweren Herzens von meinem  
geliebten Traumauto trennen. Bj. 06/78  
Saisonfahrzeug. Keine Mängel, TÜV wur-  
de 2004 gemacht. Preis 8.000 Euro. Bilder  
und nähere Infos gibt's auf Anfrage.  
Nicole Rohrbeck  
n.rohrbeck@web.de

## FIAT 124 SPIDER

Fiat 124 Spider CS2, EZ 05/1975, 89.000  
km, 59 kW, TÜV 06/2006 Dunkelgrün, Le-  
der beige. Fahrzeug wurde 2002 komplett  
restauriert: Lackierung neu, Hohlraum-  
versiegelung, Vergaser überholt, Motor  
neu ohne US-Abgasrückführung = leis-

## SPIDER CSO FRONTSCHADEN UNFALL

schwarz Fiat Spider CSO Bj. 82 mit Front-  
schaden ca. 43000 Miles, Anthrazit Me-  
tallic (war früher mal rot). Hatte leider  
gestern einen Unfall damit und muss ihn  
jetzt weggeben. Leider hab ich keine Bil-  
der davon, weil er noch in Bad Tölz bei  
einer Werkstatt steht. Hat Frontschaden,  
also Kühlergrill, Motorhabe, Scheinwerfer,  
Stoßstange, Kotflügel... Motor hat es wohl  
nicht erwischt.  
Telefon: 089/50028481 Joach-  
im Stehr jo@joachimstehr.de



## FIAT 124 SPIDER CS

77 kW (105 PS), EZ: 06/80, TÜV: 03/06, AU: 04/06, 91.656 mls (US-Import), Motor und Getriebe überholt, neu lackiert in british racing green, Interieur beige, Ledererausstattung, Verdeck beige, original Leichtmetallfelgen, Garagen- und Saisonfahrzeug. Sondergenehmigung für kurzes Kennzeichen, schweren Herzens umständehalber abzugeben. Standort Hannover, 0511/35 37 111 o. 0177/339 93 34 P. Stieghan pulsarfergus@compuserve.de

## SPIDER DS

Spider Fiat 124 DS, Baujahr 1985, 3-Weg Kat neuwertig, Einspritzer deshalber geringer Verbrauch, bleifrei Normal Benzin, ASU neu, Tüv bei Verkauf neu; 149000 KM, british racing Green, innen beige, Armaturenbrett 1a, Dach schwarz ohne Beschädigungen, Alufelgen, Neuwertige Pirelli 205/50, Holzlenker, Wurzelholzausstattung, Abarthhörner, Zustand 3 Verkaufspreis = 4500 Euro, mit 3-teiligem Körper Hardtop 4750 Euro; Mathias Berger 01723026751 oder 030 (Berlin) 8122467 Mathias Berger m.berger@vodafone.de

## ORIGINALE ALUFELGEN MIT BEREIFUNG für CS0 wg. Wechsel CD165 / CD19 / IRON CROSS

Noch zu haben..... Hallo, verkaufe wegen Felgenwechsel meinen bisherigen Satz Cromodora CD 19 laufen auch unter CD 165 oder Spitzname „Iron Cross“, dies sind die Felgen, mit denen der CS0 in den Staaten ausgeliefert wurde, durch zusätzliche Fiat -Einprägung kein ABE Stress. Guter gebrauchter Zustand, 175/70 R 13 Uniroyal, Profil mit 5 mm noch gut für mehrere Sommer mit schwarzen Abarth Kappen, (Käufer kann zusätzlich die passenden verchromten Radschrauben für 25.- erwerben). VB 300.- evtl. mit 5. Ersatzfelge. Auf den Felgen können die Reifengrößen von 165 bis 185 gefahren werden, kann wegen der Eintragung der 175er Größe Kopie meines Fahrzeugscheines anbieten. Bilder per Mail oder lieber direkte Besichtigung in HH-Schnelsen. Michael Bartsch 040 5502511 oder 0179 4650034 dr.bartsch@gmx.de

## CROMODORA CD 68 SATZ

Verkaufe Satz org. Cromodora CD 68 (4 Stück) 7x15 vom Abarth 131. sind neu gemacht. Preis 1800.- Euro Tel.09729/907575 oliver

## STOSSSTANGEN CS0

Vordere und hintere Stoßstange komplett abzugeben. Die Stoßstangen stammen von einem amerikanischen CS0 aus der 50 Jahre Pininfarina Sonderedition. Zustand der Gummiecken und der Chromrohre gut. Gleiches gilt für die Dämpfer. Preis VB Tel. 040- 45036184 oder 0177-6946290 Matthias Holtschmidt MHoltschmidt@hansenet.de

## 124 SPIDER CS1 VON 1978

mit Autogramm von Paolo Pininfarina 1988 Handsigniert Fiat 124 CS1-0137401 Bj. 11.Juli 1978 - Original Farbe: Plum 4516 (Pflaume) - seit 18 Jahren in meinem Besitz, Schläft seit 1992 in trockener Garage - Deutsche Papiere mit eingetragenen CD30 und US-Kennzeichen - Fahrzeug wurde 1990/91 komplett restauriert - Motor lief bis zuletzt, und wurde konserviert. - CD-30 Felgen und neue Abarth Stoßhörner. - US Stoßstangen Vorhanden (Guter Zustand) - Restaurationsbed. Hardtop incl. - Gesamtzustand Note 2, Kleine Lackschäden, Verdeck sollte erneuert werden, keine Durchrostung! gut konserviert. - Ein wirklich schönes Auto für 124 Spider Liebhaber. Paolo Pininfarina hat 1988 beim Pininfarina Liebhaber Club treffen in Moers Das Armaturenbrett Handsigniert. Fotos per Email, Besichtigung in Leverkusen erwünscht. bei Fragen 02171-1753 Preis VB 4800,- Euro Walter Lacirignola ziocad@netcologne.de

## VERKAUF

Außergewöhnlich gut erhaltener 124 DS Saisonkennzeichen, Garagenfahrzeug, seit 10 Jahren nicht bei Regen gefahren- Erstzulassung 30.07.85, 3. Besitzer, Kilometerstand 54200, Stoffdach, beige, vor 5 Jahren erneuert, ansonsten alles Original, TÜV und AU neu, schwarz Leder beige, gegen Gebot nur an Liebhaber abzugeben. Frederik Friese frederikfriese@web.de

## FÄCHERKRÜMMER FÜR DS/EUROSPIDER

Der Fächerkrümmer ist aus Edelstahl für DS/ Eurospider kompl. bis zum KAT. leider aufgrund der Vibrationen geschweißt und jetzt wieder dicht! ;0) 150,-Euro. Es empfiehlt sich in das „Regal der Moderne“ zu greifen und ein „Flexrohr“ einzuschweißen. Sven Kammerahl sven.kammerahl@freenet.de

## L-JETRONIC/EINSPRITZSTEUERUNG / Steuergerät Bosch

Verkaufe L-Jetronic Bosch Nr.: 0 280 000 190 für Spider z.B. DS mit oder ohne Kat. Gerät funktioniert einwandfrei, ist 500KM auf Landstraße, Autobahn und in der Stadt getestet worden. Verkauf aus Reservehaltung. FP 400.--Euro Tel.02204/911039 gero cinquecento@arcor.de

## GEBRAUCHTEILE

Hallo zusammen, jetzt da die Spiderzeit endlich wieder angebrochen ist ( GOTT SEI DANK ), werden einige wieder Teile brauchen, um ihre Lieblinge wieder auf Vordermann zu bringen. Da ich wieder Platz brauche trenne ich mich von einem großen Teil . Türen, Hauben, Motorteile, Getriebe, Hinterachsen, Felgen, Stoßstangen, Innenausstattung und etc., also fast alles da. Einfach melden. Aber für EIN APPEL UND EIN EI werden die Teile nicht abgegeben, also nur seriöse Anfragen bitte. Gruß Holger info@hgb-allroundservice.de

## SPIDER TEILE

Teileverkauf wegen Hobbyaufgabe von 124 Spider alles mögliche z.B. Motoren Einspritzanlage Motoranbauteile Zylinderköpfe Innenausstattung, Blechteile, Haube, Kofferdeckel usw Anfragen per mail oder unter 01749691326 Dirk Heiberger dirk@dirkheiberger.de

## FIAT 124 SPIDER

im Raum Ludwigshafen abzugeben CS1. EZ 04/1978, Laufleistung ca. 130tkm, 1756ccm, 65 kW, Farbe schwarz-metallic, Innenausstattung beige, verchromtes Koffergestell auf Heckklappe. Der Wagen hat zuletzt 12 Jahre in einer trockenen Garage gestanden und befindet sich in einem restaurierungswürdigen Zustand. Motor lief bis zuletzt einwandfrei. Rost hat der Wagen an den typischen Stellen (Radkästen hinten, Türen, Scheinwerfer) - ist aber kein Härtefall und für jemanden, der et-

was Zeit hat und gerne bastelt leicht wieder hinzubekommen. Es lohnt sich auch den Wagen von einer Werkstatt wieder flott machen zu lassen. Zudem gibt es ein neues Verdeck, ein Reparaturblech für den Radlauf und zwei gut erhaltene Türen. Anschauen lohnt sich also. VHB 2400 Euro. Sie können mich unter 0174/9917134 erreichen. Der Wagen ist im Raum Ludwigshafen zu besichtigen. Sebastian bia-thlon-seb@web.de

## VERGASER

zu verkaufen: Weber Vergaser 40 IDF13-15 für Fiat Sport-Spider 1600 ccm  
W. Nijland wnijland@wanadoo.nl

## TACHO FÜR CSO

mit 220 km/h bzw. 140 mph zu verkaufen, ideal für Umbau

Tachoaussage nur bis 80 miles/ 120 km/h und Tachonadel schon auf der Landstraße am Anschlag? Nur mit neuer Tachoscheibe ist es nicht getan. Reduziere mein Ersatzteillager und trenne mich von einem Tacho für den CSO, Umbau kein Problem, Tachowelle umstecken und fertig, (andere Umsetzung erfolgt im Tacho, kein neuer Tachotrieb im Getriebe erforderlich), Bajonettverschluß an der Tachowelle. Preis VB, Bilder per mail.  
0179 4650034 Michael Bartsch  
dr.bartsch@gmx.de

## FIAT SPIDER DS

Aus Zeitmangel möchte ich meinen Pininfarina 124 DS verkaufen. EZ 07/84 Laufleistung 135000km. Der Wagen befindet sich seit 12 Jahren in meinem Besitz und war während dieser Zeit nur im Sommer angemeldet. Während dieser Zeit wurden einige Schönheitsreparaturen durchgeführt (u.a. neues Verdeck -Sonnenland-, neue Ledersitze). Der Wagen ist rostfrei und hat mir nie Probleme gemacht. Der Wagen steht in Mainz. Rückfragen bitte unter Tel. 0173/6649020  
Jörg Scheithauer  
jscheith@csc.com

## LUFTMENGMESSE / STEUERGERÄT

Habe einen sehr guten Luftmengensmesser und ein Motor-Steuergerät für den Fiat Spider 2000 (mit Einspritzanlage) abzugeben. Funktioniert beides tadellos und ist getestet. Stück zu 200 Euro (Neupreis Luftmengensmesser ca. 400 Euro/ Steuergerät 600 Euro) Einfach unter:  
0173-5601829 anrufen oder eine Mail. Marvin.Wunner@t-online.de

## FIAT 124 SPIDER DS PININFARINA

Fiat 124 Spider DS Pininfarina, EZ: 2/1985, 97100 km, Farbe hellblau-metallic, Stoffverdeck dunkelblau neuwertig, Innenausstattung Leder creme, Katalysator, elektr. Fensterheber, Holzlenkrad, Armaturen mit Chromringen, Leichtmetallfelgen, Garagenwagen, Saison-Fz., TÜV 09/06, Bilder auf Anfrage gern per email. 12.950,- Euro, Tel. 0172/7012852  
konrad.klahre@web.de

## HARDTOP FÜR FIAT 124 SPIDER

Gebrauchtes Hardtop für Fiat Spider 124 zu verkaufen. Guter Zustand, schwarz VB: 230,- EUR Tel: 07302-919494 mobil: 0173-3186953 joachim\_ambrosius@hotmail.com

## FIAT 124 CS1, BJ. 77

Der Wagen ist renovierungsbedürftig, hat allerdings keinen Rost an der Karosserie, Der lack ist von der Sonne verbrannt, die Chromteile angegriffen (neuerchromen). Der Motor lief immer einwandfrei, der Wagen ist allerdings seit 5 Jahren nicht mehr gelaufen -- also auch hier Arbeit. Das Verdeck(Stoff) ist auf und an der Innenausstattung muss auch gearbeitet werden. Ich glaub, ich hab alles. Setze mal 2.300 Euro als Verhandlungsbasis an. Der Wagen steht nahe Kiel, Du erreichst mich unter 0174/ 9199163 -Jens Wriedt

## CROMODORA CD-30

Verkaufe original Cromodora CD30 Felgen. Inkl. Radbolzen + kopierter ABE ohne Reifen, Nabendeckel Pininfarina. Zustand gut aber natürlich nicht neu. Können in München besichtigt werden. VB 450 Euro Nabendeckel Abarth vorhanden, gg. Aufpreis. Tel. (ab 19.00 h) 089-71 04 83 51.  
Robert rokim68@germanmail.com

## FIAT SPIDER CS 1.6 BAUJ. 1973

Hallo, verkaufe Chromstosstangen-Modell mit kleinen Hutzen auf der Haube. Muss restauriert werden. Kalifornien-Import OHNE ROST an Karosserie. Die Technik / Innenausstattung etc. muss überholt werden. Preis VB 1800 Euro. Steht bei München Werner  
alfawerner@gmx.net

## PININFARINA SPIDER EUROPA

Pininfarina Spider Europa, EZ: 14.10.1983, erst 58.234km gelaufen, reines Garagen- und Sommerfahrzeug. Bilder können auf unserer Homepage angesehen wer-

den. Besichtigung des Fahrzeuges in der Zeit von Mo-Fr. 9 Uhr bis 17 Uhr jederzeit möglich. (Königsfelder Str. 5, 58256 Ennepetal) Nähere Angaben zum Fahrzeug gebe ich Ihnen gerne per Telefon. 02333-860 880 oder 0174-68 69 231  
info@prager-gmbh.de

## FIAT SPIDER 124 CS\*2

Fiat Spider 124 CS 2 2000 Pininfarina, Bj. 1979 US Automatik, 1. Hand, guter Gesamtzustand, Laufleistung 24.000 Meilen, Farbe blau/beige, TÜV bis Ende 05, Garagenwagen, Unterboden neu, 2. Wagen, Bereifung gut, Blaupunkt CD Tuner. Bei Interesse oder weiteren Nachfragen Tel. 0175/5359026. Preis 7000 Euro VHB.  
Ursula Geissler  
heiko-koll@gmx.de

## FIAT 124 SPIDER CS 1

war Bild des Monats 07/2004

Hallo, möchte meinen Fiat Spider CS1 wegen Zeitmangel in gute Hände verkaufen. Baujahr 07/1977 rostfreier US-Import. TÜV:04/2006, Rotmetallic, Alu, Gepäckträger, neues Verdeck, Radio mit MP3 Player und Blaupunkt Boxen, diverse Neuteile. Garagenwagen. Saisonfahrzeug 03-10, Zweitwagen. Foto ist in der Bildergalerie als Auto des Monats 07/2004 zu sehen.

Tel:0178-8550391 Martina  
cocorina@gmx.net

## 124 DS / 2000

Verkaufe Fiat Spider 124 DS / BJ 1985 ; EZ 05/86 ; 100 000 Meilen auf 1. Maschine, dunkelblau metallic / Verdeck und Innenausstattung Beige, Teppiche blau; VA Auspuff-Anlage; TÜV neu; Wasserpumpe, Anlasser, Zahnriemen, Batterie neu, Stoßdämpfer letzte Saison neu, Ledersitze abgenutzt, Roststelle an Stoßstange unten links. Sonst Top-Zustand. VB 6.900 EUR Bitte, Bitte nur in gute Hände!!!  
Tina , 0171 3603500 Tina Zangenberg  
bzangenberg@t-online.de

## SPIDER VOLUMEX BJ '84

topgepflegt, rotmetallic, Leder schwarz, Original 86.000 km, 1. Hand. Preis: 19.000 Euro.  
Telefonkontakt ab 18.30 Uhr:  
07031-289936.  
Petra.Ehrmann@t-online.de

## WURZELHOLZARMATURENSATZ

Wurzelholzarmaturensatz in Nusswurzel (Mahagonifarben) oder Kirschwurzel hell (Beige) nach Ihren Vorstellungen für jeden Spider. Tel.: 0178-8042398  
Andy Biedermann  
andybiedermann@gmx.de

## ANHÄNGERKUPPLUNG WESTFALIA

für DS.  
Gebe sehr seltene Anhängerkupplung für den DS ab. Wurde speziell von Westfalia angefertigt. VB 450 Euro  
Michael Staubach staumi@freenet.de

## VERSCHIEDENE TEILE FÜR AS/BS

bevor ich die Sachen bei e-bay der Meute vorwerfe: 2 Doppelvergaser Solex c 40 P II - 6 mit Ansaugtrichtern, gut; Eine Vierfachansaugbrücke für 40 mm, für den 125-Kopf, gut; 2 Türgriffe BS (einer mit Schloß, aber ohne Schlüssel, Zustand 3 bzw 5) Eine komplette Kardanwelle, ich denke vom AS 1. Serie, Zustand 2-3 1 Kühlergrill BS, ok 5 Felgen Crommodora CD 9 Zustand naja 1 kaputte analoguhr ohne Glas, aber schönes Ziffernblatt 2 Stabi vorne 2 Stoßstangenecken hinten, eine schwarz, eine mit etwas Durchrostung. Ruft an bei Interesse, 089/ 2014067  
Philipp  
dinos@gmx.net

# Suche

## LUFTMENGENMESSER,

Fiat Spider 124, Bj 1985  
Suche einen Luftmengenmesser für den Fiat Spider, Teilnummer 0 0280 202 023.  
Marek Reichenstein mar-ek@arcor.de

## EINLASS US NOCKENWELLE CS1

Ich suche eine (US) Einlass Nockenwelle für einen 1800 ccm CS1 motor  
Nick nj.klein@planet.nl

## SPIDER BS 1

Suche für BS 1 (Europa-Spider 1970) Zierleisten für die Innentüren.  
Stockhausenimmo@gmx.de

## SUCHE CS0/DS im Raum Frankfurt

Suche Einspritz-Spider CS0/DS.  
Schreibt mir einfach eine Email, ich

melde mich dann. Oliver Albrecht  
oliveralbrecht@web.de

## FIAT 124 SPIDER STOSSSTANGEN,

keine US-Rohre  
Suche Stoßstangen hinten und vorne für Fiat 124 Spider Bj. 1978 gebraucht oder neu komplett mit Halter Gummi und was alles dazugehört  
Tel. 0172/8638642 Mathias Göldner  
MThiesi@aol.com

## SUCHE 124 DS, G-KAT Guter Zustand

Hallo Freunde, suche für eine gute Freundin einen gut erhaltenen 124 DS mit G-Kat. Keine Bastlerautos sondern was techn. & opt. Zustand 2 hat. Bevorzugt werden Angebote aus dem Raum Saarbrücken mit 200 Km Umgebung. Bin erreichbar unter 0177-6655711 Dirk Mintrup  
speider72@web.de

## MOTOR CS0

Suche 2l-Einpritzmotor für CS0 und jemand, der ihn mir austauscht, habe dazu keine Möglichkeit  
joerg.osthoff@gmx.de

## FIAT 124 SPIDER

suche einen gut erhaltenen Fiat Spider bis 6000.- Euro  
scherrermarkus@yahoo.de

## ELEKTR. FENSTERHEBER

für 124 DS Bj. 1983.  
Suche elektr. Fensterheber oder auch nur das Kabel dazu, welches bei mir gerissen ist.  
Stephan.winkel@t-online.de

## SUCHE FIAT 124 SPIDER

(BS oder 73er CS)  
Hallo, bin auf der Suche nach einem Fiat 124 Spider. Bevorzugte Modelle wären der BS Spider oder ein 73er CS Spider. Zahle bis 5.000 Euro. Das Fahrzeug sollte Original sein, es kann ruhig etwas an ihm zu machen sein. Würde mich freuen wenn mir jemand weiterhelfen könnte.  
Ricardo Ferreira  
ricardo360@sapo.pt

## CHROMSTOSSSTANGE VORNE

Suche eine vordere Chromstosstange.  
Muss nicht perfekt sein. Wer kann helfen?  
Stefan knoblochsk@web.de

## AUSSENSPIEGEL

Suche Außenspiegel (Zweilochbefestigung -Tropfenform) für BS1.  
Tel.08251/52561  
erwin.lindermeir@freenet.de

## KONTAKTLOSER ZÜNDVERTEILER

Hallo, suche Zündverteiler kontaktlos.  
Harald-Seiffert@t-online.de

## FIAT 124 CS 0 ODER CS 2

Hallo Leute, suche einen 124er CS 0 oder CS 2 ab Baujahr 79 bis 80 zum „Halb“-Restaurieren aus Deutschland oder Österreich. D.h. wenn er rostig ist, ist das überhaupt kein Problem... allerdings sollte er vom Motor, Rahmen, Elektrik, etc... in Ordnung sein. Toll wäre es auch, wenn er dunkelblau wäre oder irgendwie in die Richtung geht. Habe mir so 1.000 bis maximal 2.000 Euro vorgestellt.  
markus.zottl@onemail.at

## SUCHE 14"-15"-FELGEN FÜR SPIDER

Hallo, ich suche 14" oder 15" Alufelgen für meinen Spider. Idealerweise das Volumex Lochdesign z.B. SLO15. Bitte alles anbieten auf meine Mailadresse  
mikel76de@yahoo.de

## LEDERSITZE FÜR SPIDER DS

Ich suche gut erhaltene Ledersitze für meinen DS, durchgessene habe ich selbst ;o)...also bitte nur mit Alternativen zum vorhandenen melden.  
sven.kammerahl@freenet.de

## GETRIEBE UND KARDANWELLE

für Spider CS0 2000 i.e. Bj. 1980  
Hallo Spiderfreunde, suche Getriebe (auch zu überholendes) und brauchbare Kardanwelle. Altteile sind zum Austausch leider nicht mehr zu gebrauchen (Kardanwelle krumm, Getriebe mit Bruchstelle). Bin dankbar für jedes Angebot.  
a\_ferrigno@web.de

## HOLZLENKRAD, B-SÄULENGUMMIS, etc.

R für CS2  
Hallo, ich suche für meinen CS2: - Holzlenkrad - B-Säulengummis (L+R) - Dreieckscheibe (R) - Mittelkonsole oder Reparaturkit (schwarz) Dan  
hack\_dan@yahoo.com

## LENKUNGSDÄMPFER

Suche dringend einen Lenkungsdämpfer, da meiner zu schwergängig geworden ist. Reinigen brachte keine Besserung. Bitte melden unter 0177-6829826. Vielen Dank  
Jens Joachim joachimjens@web.de

## SUCHE ARMATURENBRETT BS 1 und Innenaustattungsteile

Suche dringend Armaturenbrett für Spider BS1, sowie diverse Innenaustattungsteile. Bitte melden unter 0172-5182060 oder whartwig@finance42.de

## STOSSSTANGE FÜR 124 SPIDER

Suche Stoßstange vorne und hinten für 124 Spider. Bitte keine Gummistoßstange!! Tel. 0151/16702616 Dominik stroschaenk@email.de

## HARDTOP- BEFESTIGUNG

Suche dringend Befestigungsteile für 3-teiliges Hardtop zwischen Sturzbügel und Vorderteilen, oder hat jem. im Raum Mainz/Koblenz ein solches, wo ich mir die Befestigung mal ansehen könnte? Danke!  
bertholdrumpel@yahoo.de

## AUSSEN- UND INNENSPIEGEL DS

Suche Außenspiegel und Innenspiegel DS Bj. 83 Beim Außenspiegel sollte ich nur den Ausgleichsring haben.  
andy.schwei@aon.at

## SUCHE: SATZ RÜCKLEUCHTEN CS1,

Bj. 1973. Hallo zusammen! Such für meinen Spider CS1 (Baujahr 1973) einen Satz Rückleuchten. Wenn jemand etwas anzubieten hat, bitte melden, danke. Grüß,  
Christian Munsch munsch@web.de

## KUNSTLEDERBEZUG ROT

Suche Kunstleder-Sitzbezug in rot (Weinrot) für Fahrerseite CS-0 Bj 1980 US. Rückenlehne ist noch i.O. nur Sitzfläche muss getauscht werden. Kann leider keine bessere Farbangebe machen, ich hoffe es hat keine andere Ausstattung in rot gegeben?!

Werner bwspringer@t-online.de

## SUCHE LEICHTMETALLFELGEN

für Fiat 124 Spider CS2. Suche einen Satz Leichtmetallfelgen SP-10 7Jx15. Meine Telefonnummer lautet 0174/9917134  
Sebastian Dietz biathlon-seb@web.de

## AS PERSENNING SCHWARZ

Suche eine schwarze Persenning mit Befestigungsriemen für meinen AS. Bin auch dankbar für eine gute Adresse im Internet.  
S. Weber weblife24@web.de

## LENKGETRIEBE CS 2

Hallo Spideristi, hat jemand noch ein gut erhaltenes Lenkgetriebe für meinen CS2 und würde sich ggf davon trennen? Über Eure Angebote würde ich mich freuen. Entweder o.g. E-mail-Adresse oder 0172 7387399  
Mark S. m-m.schaal@freenet.de

## 124 BC

Ich suche einen 124 BC 1600 in gutem Zustand, nicht zum restaurieren, sondern zum pflegen und erhalten. Wunschfarbe wäre gelb, aber auf Grund des recht spärlichen Gebrauchtwagenangebots bin ich gern zu Kompromissen bereit... :-)  
Christoph Neumann simchris@web.de

## SCHLÜSSELVENTIL SPIDER 124 CS 2

Suche für meinen Fiat Spider 124 CS Baujahr 81 ein Schlüsselventil für den Bremskraftverstärker. Wer kann mir so ein Ventil gebraucht oder neu verkaufen??  
Mobil: 01732775262 Klaus Schultz k-schultz@arcor.de

## NARDI NABE

Suche die Nabe 1407 von Nardi.  
Thomas H. th135@web.de

## ANSCHNALLGURTSCHUTZ

Hallo Zusammen, ich suche für einen Fiat Spider 124 cabrio diese Teile, die beim Anschnallgurt zwischen dem Schraubpunkt und dem Einraster über das kurze Stück Gurt gezogen sind. Diese 2 Plastikschutzteile suche ich bis jetzt vergeblich in beige. Wenn jemand 2 Stück davon zu viel hat, könnte er Sie mir unter oben genannter Emailadresse anbieten. Falls niemand weiß was ich suche, sende ich auch gerne (zum besseren Verständnis) ein Bild zu. peterplanlos@gmx.de

## ÖLFILTERGEHÄUSE DS 85

Suche ein original Ölfiltergehäuse für den 85 er DS ,nur sehr guter Zustand, nicht verzogen, keine Haarrisse.

Michael Staubach staumi1@freenet.de

## KOTFLÜGEL UND KOTFLÜGELSPITZE links

Suche einen linken Kotflügel und die passende Kotflügelspitze für meinen US-Spider. Gerne auch gebraucht aus Schlachtfahrzeug. Bitte alles anbieten.  
Thomas th135@web.de

## LICHTMASCHINE

Hallo Leute, ich suche dringend eine Lichtmaschine für meinen Volumex Bj.'84 von Magneti Marelli. No. 63307400 AA125E-14V-55A. Hans-Joachim Bosser joey-bosser@web.de

## AUSPUFF

Suche Edelstahlauspuffanlage für meinen Spider CS1 Bj. 1978.  
Aribert Popp aripopp@web.de

## STAHLFELGEN

Suche 3 oder 4 Stahlfelgen für nen Fiat 124 Spider CS2 BJ. 1980-81. Die Felgen können ruhig in nem sehr schlechten Zustand sein - hauptsache man kann den Wagen darauf lagern und schieben. Meine Telefonnummer: 0174/9917134  
Sebastian Dietz biathlon-seb@web.de

## FIAT 124 SPIDER LENKRAD

Suche dringend ein Lenkrad für meinen Fiat 124 Spider CS2 BJ. 1980-81. Da ich 1,98m groß bin, habe ich mit dem normalen Lenkrad (Durchmesser 38cm) ziemlich wenig Platz im Kniebereich. Daher suche ich ein Lenkrad, welches einen kleineren Durchmesser als 38cm hat. Falls Sie ein solches verkaufen wollen, rufen Sie mich unter 0174/9917134 an. :)  
Sebastian Dietz biathlon-seb@web.de

## SITZVERSTELLER

Hallo, im Zuge der großangelegten Restauration meines BS1 ist mir leider die Sitzverstellung meines Beifahrersitzes abhanden gekommen. Hat noch jemand von Euch so ein Teil? Ist auf Dauer ganz schön blöde, mit 2 Fahrersitzen rumzufahren. Bitte mit Preisvorstellungen an Kai.Mueller@arbeitsagentur.de. Wichtig, ich brauchen den Versteller aus den AS-BS Modellen, mit einer Befestigungsmöglichkeit unten!!

## KOFFERRAUMSCHLOSS

Hallo, ich suche für meinen 2000ie einen funktionstüchtiges Kofferraumschloss. Weiß jemand ob die Schlösser der ande-

ren Modelle da auch passen? karsten.witzke@freenet.de

### STOFFVERDECK...

suche für 124 (Bj 1977) Stoffverdeck  
Carsten Sauer c.sauer@online.de

### SUCHE CSO FAHRERSITZ

im norddeutschen Raum

Hallo Spideristi! Ich suche einen CSO Fahrersitz, zum Aufarbeiten. Der Zustand der Polsterung, etc., ist egal, da ich den Sitz neu aufbauen werde, aber das Gestell sollte i.O. sein. Falls jemand im Raum S-H, Niedersachsen, M-VP, Bremen noch einen Sitz in der Garage stehen hat und ihn loswerden möchte, würde ich mich freuen, wenn er/sie sich kurz per eMail bei mir meldet.

Andreas H. usah-@freenet.de

### AS WASSERPUMPE RIEMENSCHLEIBE

Ich suche eine Wasserpumpe Riemen-schleibe für AS, können benötigen Sie mir bitte helfen? Wenn so, erhalten Sie bitte in der Note. Danke.

Eduardo Relvas fiat124sport@oniduo.pt

### VERGASER UND GETRIEBETEILE

um die langwierige Restauration von meinem BS1 perfekt abschließen zu können suche ich noch: - 1 Satz Originalvergaser für BS1 Typ Weber 40IDF11 und 13; auch defekt und unvollständig, nicht 40IDF70! - 1 Rücklichtgehäuse rechts mit intaktem Chrom - 1 Schalthebelbetätigung bei der man nach oben ziehen muss um in den Rückwärtsgang zu schalten; ggfs. auch komplettes defektes Getriebe - Armaturenbrett, nur ohne Beschädigungen und Kratzer Angebote bitte per E-Mail. dietmar1302@gmx.de

### SUCHE 124DS-TEILE

suche 124 DS Europaspider zum „aus-schlachten“ (böses Wort) bzw. alle Teile der linken Vorderfront. Leider kam ich bei dem von Nicole zu spät, also bitte melden unter 030/75514824 oder Mail an : pukass@web.de

### FIAT 124 SPIDER

Schalthebel Befestigung

Suche entweder den kompletten Schalthebel inklusive Befestigungsteile im Getriebe oder nur die Teile im Getriebe.

Tel: 0043-2984-4564 Mag. Manfred Palmberger viva italia@aon.at

### FIAT SPIDER

Hallo. Kann mir jemand helfen?? Ich suche einen süßen Fiat Spider, ohne viele Mängel und mit TÜV. Ich könnte jedoch nicht mehr als 6000,00 Euro aufwenden. Bitte melden unter 0441/33453 oder 0174/9047981.

Susanne Behmenburg  
ziege0407@gmx.de

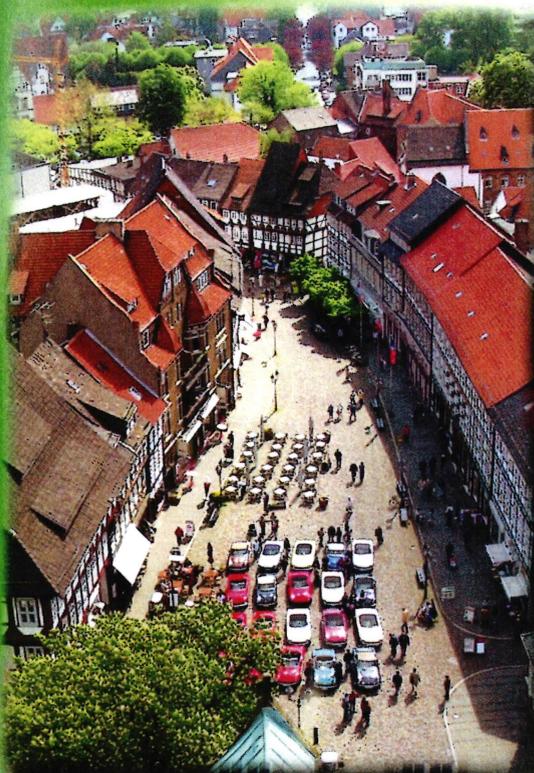
### RECHTER INNERER TÜRGRIF FÜR AS

Suche einen Rechten inneren Türgriff für AS. Dieser ist filigraner (mehrteilig) als die in den anderen Spidern (geschäumt).

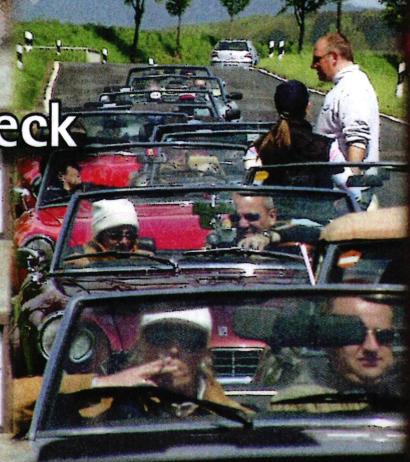
0041 78 875 15 32  
martin.bucherer@upkbs.ch



# die letzte Seite



Nachlese  
Treffen in Einbeck





# Es rufet das Schloss!



Das Königreich Württemberg lädt alle stolzen Ritter mit Ihren stählernen italienischen Rössern auf das Schloss Weitenburg ein. Genießet den Luxus, fröhnet dem Weine und dem Gesang. Spielet mit kleinen weissen Bällen auf kurz geschorenem Grase. Saugt den Rauch brennenden Tabaks im Raume des Kamines.

Kurz und gut, kommet von Nah und Fern, Ihr werdet es leidlich nicht bereuen!

Schon im Jahre 1062 stand hier, hoch über dem noch jungen Neckar zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb, die Weitenburg. Damals eine befestigte Wehrburg, wurde sie im Laufe der Jahrhunderte zu einem dreiflügligen Wohnschloss dessen verschiedene Baustile den Zeitgeist von Renaissance, Barock und Neugotik widerspiegeln. Ebenso unterschiedlich waren die Besitzer, von rauf- und raublustigen Rittern bis zu frommen Klosterbrüdern. Auch dem Herzog von Württemberg gehörte die Weitenburg einige Zeit. Im Jahre 1720 kaufte Freiherr Rupert Ressler von Gamerschwang das Schlossgut Weitenburg. Seine Nachkommen sind bis zum heutigen Tag die Eigentümer.

## Das Herbsttreffen findet auf Schloss Weitenburg statt 09.-11. September 2005.

### Beginn am Freitag, den 09. September abends.

Eintreffen der Teilnehmer je nach Entfernung, früher oder später. Abendessen nach kleiner Karte. Gegen 19.00 Uhr Schlossführung, dann gemütliches Beisammensein an der Bar oder im Kaminzimmer.

Samstag, den 10. September: Beginn der Schwäbische-Alb-Rallye, mit (nicht nur!) motorsportlichen Aktivitäten für Fahrer und Beifahrer. Es gibt keine Helmpflicht!!! ;o))

Wir fahren eine traumhafte Route im Neckar- und Donautal. Den genauen Ablauf mit Roadbook erhaltet Ihr am Schloss.

Tagsüber Rast mit Maultaschen Essen. Abends Grillfest am Schloss mit Siegerehrung und Unterhaltungsprogramm.

Sonntag, den 11. September fahren wir nach dem Frühstück zur Burg Hohenzollern.

Nach Kolonnenfahrt besteht die Möglichkeit zur Burgbesichtigung.

Hier dann Ende des Herbsttreffens, mit freier Abreise, wie Ihr es wollt!

Die Burg Hohenzollern liegt in unmittelbarer Autobahnnähe.

Anmeldung per Fax an: 07131-9020290 (Jochen Haase)

Preise pro Person für beide Nächte 09.-11. September 2005

Teilnahmegebühr für Nichtmitglieder	25,--			=	_____
Teilnahmegebühr für Mitglieder	10,--			=	_____
Im Doppelzimmer ÜF für 2 Nächte	115,--	x	_____ Pers	=	_____
Im Einzelzimmer ÜF für 2 Nächte	140,--			=	_____
Maultaschenessen am 10. September	6,50	x	_____ Pers	=	_____
Grillabend am 10. September	30,---	x	_____ Pers	=	_____

**Kinder fragen wir gerne an! Teilnahmegebühr wird je Fahrzeug gerechnet!!**

Gesamtbetrag € \_\_\_\_\_



Hiermit melde ich mich verbindlich zum Herbsttreffen am 09.-11.09.2005 an.  
Bei Stornierung sind eventuell Stornokosten fällig.

Bitte Komplettbetrag überweisen an:

Mark Schaal  
Kto 1109869  
BLZ 64150020 Sparkasse Tübingen

Nur bezahlte Anmeldungen sind verbindlich.

Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Autonummer \_\_\_\_\_

**Späteste Anmeldung am 15. August 2005!**

Es stehen nur 10 Doppelzimmer und 5 Einzelzimmer im Schloss zur Verfügung.

In der Umgebung sind Pensionen (Preise dann auf Anfrage), zu denen wir einen Shuttleservice anbieten werden!

**Wer zuerst kommt mahlt zuerst und wohnt fürstlich auf der Weitenburg...**

Wir freuen uns auf Euch!

Mark und Monika Schaal

Astrid Friedrich und Jochen Haase

Zur Anmeldung und bei allen Rückfragen wendet Euch gerne an:

Jochen Haase [J.Haase@mySkyline.de](mailto:J.Haase@mySkyline.de) oder Tel. 07135-937575 oder Fax 07131-9020290