

SPIDER

Magazin

Haupttreffen in Krefeld

Bericht und
Bildnachlese



Ausgabe 2/2007
23. Jahrgang €3,50



Cabrio für den Nachwuchs?!

BOBBYCAR

FÄHRT JEDER...

Hand aufs Herz: Wessen Kind fährt ein Bobbycar? Dabei gibt es doch viel Spannenderes als ein Rutscheauto, das jeder hat. Wie wäre es mit einem individuellen ... Cabrio für den Nachwuchs?!

FIAT schien schon immer ein Herz für unsere Kleinen gehabt zu haben! Denn es gibt tatsächlich einen Fiat Spider als Tretauto!



Bekannt sind drei Farben (gelb, orange und rot), wobei es im FIAT Shop nur eine Bestellnr. für das Modell gibt! (<http://www.fiatshop.com/shop/catalog/>)

Bekannt ist auch eine Variante mit Elektroantrieb, die mit einem 6V Motor und Akku ausgestattet ist und das Auto lt. Zubehörprospekt auf 4 km/h beschleunigt. (Preis ca. 265,-EUR)

Details sind zu finden unter:
<http://www.barchetta-lexikon.de>



Ob es allerdings noch irgendwo kaufbar ist, sollte bezweifelt werden.

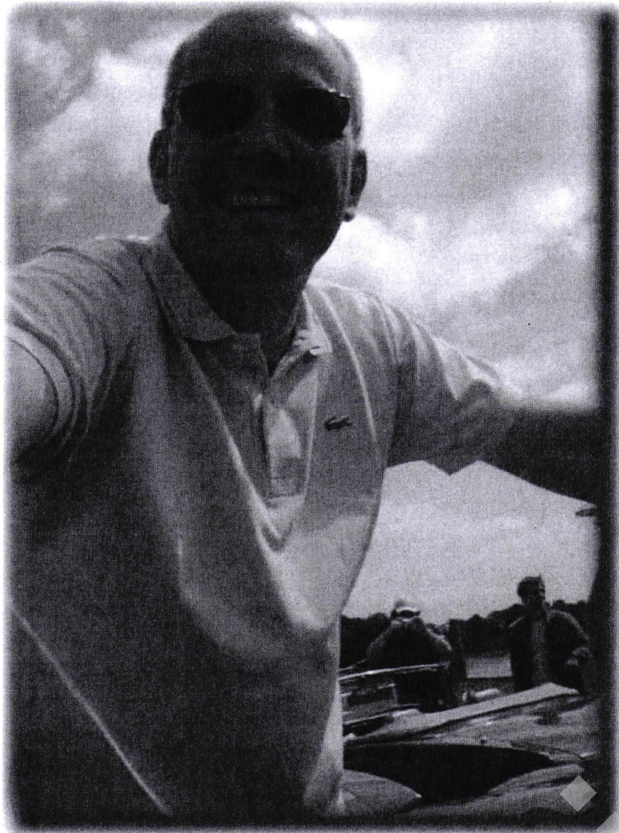
Als moderne und damit im Handel (und bei Ebay) verfügbare Variante gibt es die Fiat Barchetta ebenfalls als Tretauto zu kaufen. Als Zielgruppe sind die 2 - 5-jährigen angedacht, wobei für das Tretprinzip (keine Pedale, sondern Metallgestänge) ein gewisses Alter des Kindes vonnöten ist, für die Sitzgröße ein gewisses Alter aber nicht überschritten werden sollte. Als Neuware im Internet ab ca. 125,- EUR zu finden.

Viel Spaß damit!

rdv

PS: Wir bieten eine orange Barchettaversion auf VHB an, vollständig und wenig benutzt!

Editorial



DAS WORT DES ERSTEN

ragusano unser Gastgeber sein. Ihr seht also, unser Club bleibt lebendig!

Die Jahreshauptversammlung war auch dieses Mal eine sehr kurze Veranstaltung. Nach einem kurzen Resümee über die Arbeit und die Ergebnisse der Vorstandsarbeit wurde der Vorstand vollumfänglich entlastet und in seiner bekannten Zusammensetzung wieder gewählt. Zwei besonders hervorzu-

hebende Neuigkeiten waren die deutliche Senkung der Druckkosten für das Magazin sowie die (fast) vollständige Bereinigung der Altlasten im Bereich der Konto-Verwaltung. Die Lage ist diesbezüglich nach einigen Wirrungen und Irritationen sehr komfortabel.

Leider gab es aber auch einen Wermutstropfen: Christian Cordts kündigte an, dass er bei der nächsten Wahl 2008 aus beruflichen Gründen nicht mehr antreten möchte. Bis dahin wird er im Vorstand jedoch wie gewohnt mitarbeiten. Die lange Vorlaufzeit ermöglicht es uns (hoffentlich!), für ihn einen adäquaten Ersatz zu finden.

Sicher ist es Euch im letzten Heft aufgefallen, dass auch unsere liebe Rita, die im vergangenen Jahr maßgeblich die Herausgabe des Spider Magazins ermöglicht hat, sehr schnell einen Nachfolger für diese Aufgabe sucht. Das Magazin ist seit Bestehen des Clubs ein sehr

wichtiges Medium für die Kommunikation und dient der Identifikation auch und gerade für diejenigen, die eher selten zu Treffen oder Stammtischen kommen (können) und trotzdem auf dem Laufenden bleiben möchten. Für die nahe Zukunft ist die regelmäßige und pünktliche Herausgabe der Zeitung gefährdet.

Wir suchen jetzt nicht den Universal-Presselayout-Artikelschreiber-Profi. Die inhaltliche und redaktionelle Arbeit soll auch weiterhin eine Teamarbeit sein. Nötig ist vielmehr jemand, der Spaß an einer gestalterischen Aufgabe am PC hat. In Bezug auf Software und Hardware bestehen Möglichkeiten der Unterstützung und auch viel Flexibilität. Der regionale Aspekt spielt eher eine untergeordnete Rolle – dafür gibt es E-Mail und Telefon. Ich möchte Euch alle sehr eindringlich bitten, darüber nachzudenken, ob Ihr den Vorstand bei seiner Arbeit unterstützen wollt. Ich freue mich über jeden Interessierten, der sich bei uns meldet. Gern geben wir Euch auch weitere Informationen für die Entscheidungsfindung.

Es wäre wirklich super, wenn es uns gelingt, mit vereinten Kräften die gewohnte Qualität der Clubarbeit sicherzustellen. Also, rafft Euch auf und macht mit!

Bis bald Euer

MICHAEL G. MÖLLER

Ein super nettes Jahreshaupttreffen 2007 liegt hinter uns. Das Wetter hat ideal mitgespielt und nur ganz wenige Regentropfen versuchten auf die Stimmung zu drücken, was ihnen aber letztlich nicht gelang. In der Spitze waren wir wiederum fast 30 Fahrzeuge. Angesichts der zentralen Lage in Krefeld hatte ich doch etwas mehr erwartet.

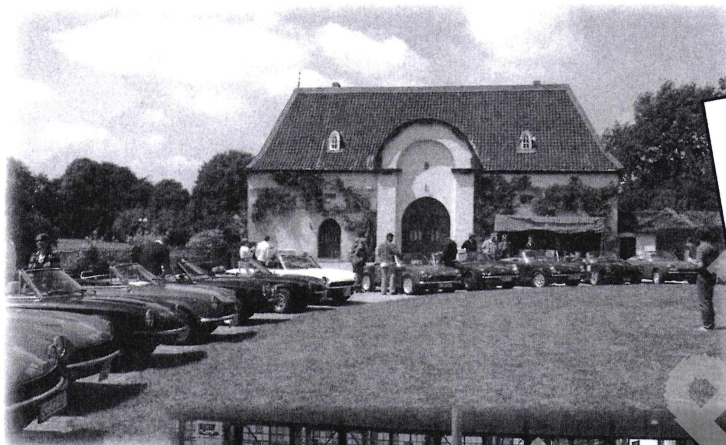
Aber wir konnten auch dieses Mal neue Mitglieder gewinnen und die Atmosphäre „stimmte“ mal wieder. Besonders gefreut hat es mich, dass wir uns bereits auf das Jahreshaupttreffen 2009 konzentrieren können, denn Pfingsten 2008 steht ja schon seit längerem fest und in Krefeld konnten wir bereits Organisatoren des Saisonabschlusstreffens im kommenden Jahr für diese Aufgabe begeistern. Nachdem also nächstes Jahr Pfingsten Michael Dusch uns in Geesthacht bei Hamburg begrüßen wird, findet der Saisonausklang in Bad Dürkheim statt. Hier wird Carmelo Si-

Inhalt

REPORTAGE

Jahreshaupttreffen in Krefeld – Bericht und Bildnachlese

19 UND 39



**SCHNELL ZUM
HERBSTTREFFEN
ANMELDEN!!**



EDITORIAL

Das Wort vom Ersten 3

INHALT / IMPRESSUM 4

CLUBINTERNES

Vorstand 6

Technikbetreuung 6

Regionalleiter 9

Ankündigung Herbsttreffen 9

Stammtisch-Termine 10

Members-only 11

Termine aktuell 34

Mitgliederbewegungen 34

ARCHIV

Abarth-Felgen 1983 26

„AMS“ 1981 Test 124 Fiat Spider 30

REPORTAGEN

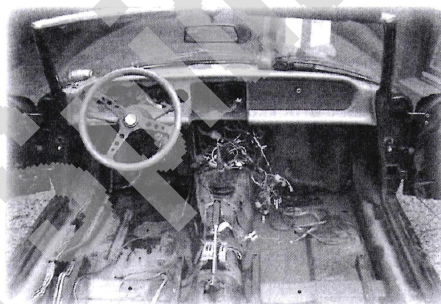
Cabrio für den Nachwuchs 2

Norddeutsches Spiderwetter 7

Aktuelles 12

TECHNIK

Anleitung zum Ausbau
der Radio- und Mittelkonsole 16



REPORTAGE

„Norddeutscher Spider-Sommer“ 7



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.

Die Auflage beträgt 350 Stück.

V.i.S.d.P. Fiat 124 Spider Club e.V.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Redaktion, Anzeigenleitung:

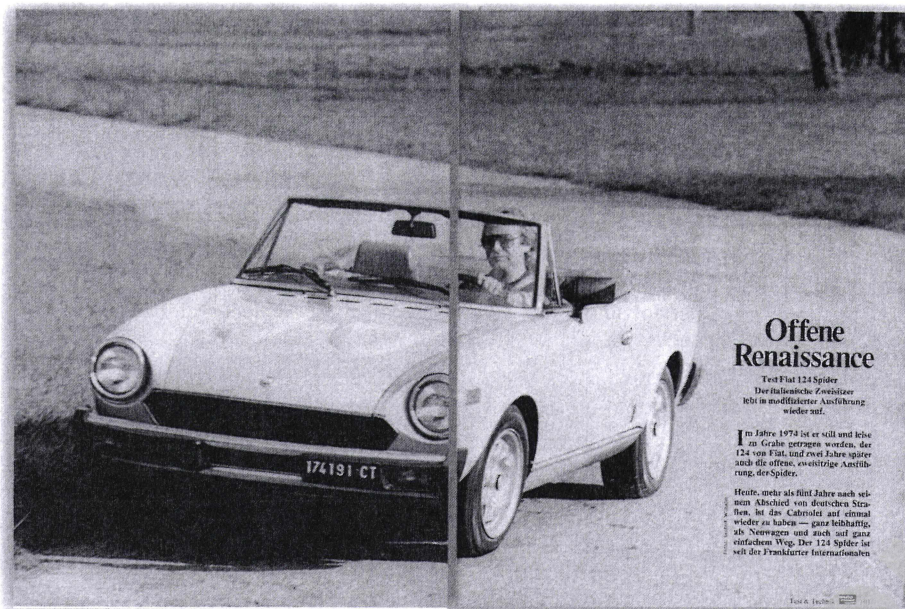
Christian Cordts
Ahornallee 9c
23623 Ahrensböök-Böbs
Tel.: 0 45 05 / 13 57

Satz & Layout:

Rita Nikolai
Am Ziegelfeld 11
53501 Grafschaft

Druck:

Druckerei Pockrandt
Johannes-Gutenberg-Str. 2
22941 Bargteheide



Ausfahrt ins Bergische Land 14

Jahreshaupttreffen Krefeld 19

SPIDERMAGAZIN RECYCLED 24

TECHNIK

Ausbau Radio- und Mittelkonsole 16

FORUM

Eure Fragen und Antworten 35

TEILEMARKT

Eure Anzeigenseiten 37

NEUES VON FIAT

Italienische Designstudios 8

Der neue Fiat 500! 9

weiter News auf Seite 23

REDAKTIONSSCHLUSS SM 3/07

15. September 2007

FOTOS

u.a. von Jürgen Abel, Petra Boljahn, Ralf De Vree sowie den genannten Autoren

Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:
<http://www.fiatspider.de>

Bankverbindung:
 Hamburger Sparkasse
 BLZ 200 505 50
 Kto.-Nr. 1259 121 752

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 33

SPIDER MAGAZIN-HOTLINE:

Tel.: 0 45 05 / 59 42 32

23. Jahrgang, Heft 2/2007



Der Vorstand

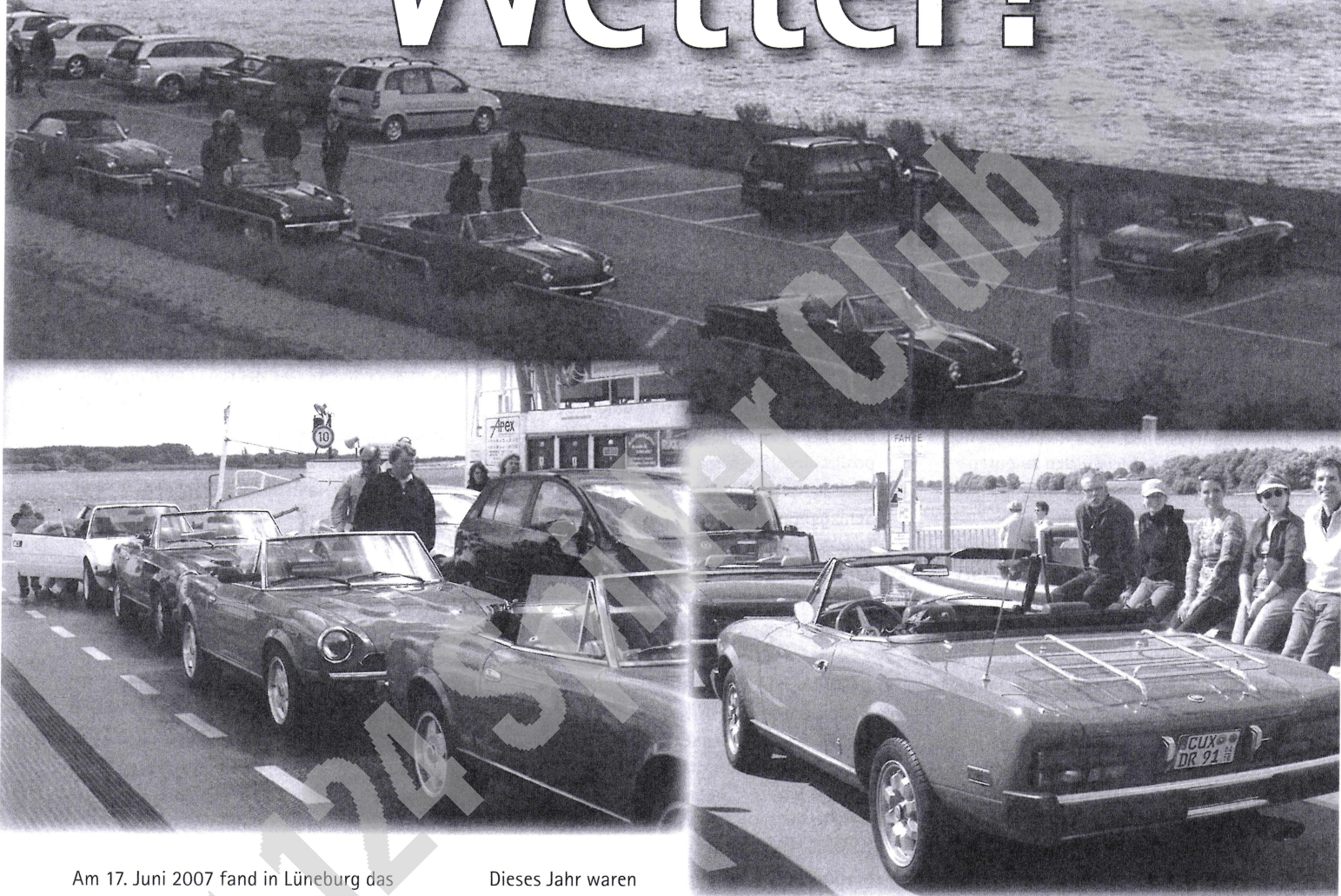
FUNKTION	NAME / ADRESSE	AUFGABE	TELEFON / E-MAIL
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortung im Sinne der Satzung	01 72 / 8 124 124 moe@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargteheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	0 45 32 / 26 13 19 rdv@fiatspider.de
Kassenwart	Manfred Seekamp (MS) Grandweg 60b 22529 Hamburg	Finanzen/Kasse	0 40 / 6 07 09 13 ms@fiatspider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (bol) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	0 21 51 / 31 35 17 bol@fiatspider.de
Beisitzer	Christian Cordts (cor) Ahornallee 9c 23623 Ahrensböök-Böbs	Redakteur Spider-Magazin Club-Hotline, Archiv	0 45 05 / 13 57 cor@fiatspider.de

Eure Technikbetreuung

FUNKTION	TYPENBETREUUNG	NAME	E-MAIL
Technikbetreuung	allgemein, Typen BS/BS 1, CS/CS 1/CS 2	Rolf Bodewig	rb@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen AS	Oliver Matthes	technik-as@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen CS/CS 1, CS 2, 2000 carb.	Christian Cordts	cor@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Typen CS0, 2000 f.i.	Michael Möller	moe@fiatspider.de
FIAT 124 Spider	Abarth Rally	Florian Baumann	technik-csa@fiatspider.de
Pininfarina Spidereuropa, Spider Azurra DS		Michael Möller	moe@fiatspider.de
Pininfarina Spidereuropa, VX Volumex		Jens Meyer	jm@fiatspider.de

Mails auch alternativ möglich an: technik-cs1@fiatspider.de und technik-cs2@fiatspider.de und technik-bs@fiatspider.de

Norddeutsche Spider trotzdem dem Wetter!



Am 17. Juni 2007 fand in Lüneburg das jährliche Oldtimer-Treffen „Zu Lande und in der Luft“ statt. Die Spezialität ist, dass nicht nur betagte Autos, Trecker und Motorräder sich treffen, sondern auch Flugzeuge.

Dieses Jahr waren wir vom Hamburger Stammtisch mit 8 Spidern und einem X 1/9 bei der sehr schönen Großveranstaltung vertreten. Außerdem trafen wir auf dem

„Festplatz“, dem Flughafen von Lüneburg, auf weitere 4 Spider. Dabei gebührt Robert Müller aus dem Harzvorland besonderer Respekt für die weite Anreise.

Wir haben uns zwar trotz des wechselhaften bis miserablen Wetters die Laune nicht endgültig verderben lassen, aber etwas weniger Regen hätte es auch getan.

Manfred Seekamp





Die Zukunft der italienischen Designstudios

Was hat das italienische Design nicht alles an klangvollen Namen hervorgebracht: Bertone, Drogo, Michelotti, Vignale – um nur einige zu nennen. Doch manche haben nur noch musealen Charakter, stammen aus einer Zeit, als auf den Reißbrettern Autos zum Niederknien entstanden. Mittlerweile sind einige Studios selbst in die Knie gegangen, andere halten sich mit Aufträgen aus Fernost aufrecht. Bringen die wohlklingenden Namen künftig vorwiegend Modelle mit kaum aussprechbaren Bezeichnungen wie etwa Chang Feng Liebao Feiteng zu Papier?

DESIGN FÜR CHINA

Für Kunden aus China rollen italienische Designer mittlerweile nicht nur aus Ehrerbietung gegenüber der Landesfahne den roten Teppich aus. Sie wurden zu guten Abnehmern, nachdem der größte heimische Auftraggeber wegbrach: Gerade die Abhängigkeit vom Fiat-Konzern hat viele Studios in die Bredouille gebracht. Dabei war das italienische System über Generationen stabil. Dank der Flexibilität der Designstudios brachten die Autokonzerne Nischenmodelle mit kleinen Stückzahlen schnell auf den Markt – zumal der Karosseriebau bei Designern wie Bertone und Pininfarina eine lange Tradition hat. Beide Unternehmen entstanden zu einer Zeit, als Autohersteller ausschließlich ein Chassis mit Motor und Getriebe bauten, der Aufbau dagegen von einem Karosser stammte.

Aus Einzelanfertigungen wurden Kleinserien, aus der konventionellen Handmontage die moderne Herstellung am Band. Rückgängige Verkaufszahlen zwingen Fiat und andere ehemalige Auftraggeber schon seit Längerem dazu, erst die eigenen Fertigungsstraßen auszulasten. Dank flexiblerer Produktion passen nun auch Nischenmodelle aufs Großserienband. Im Zuge der Umstrukturierung und des Insourcings entsteht häufig sogar das Design unter eigener Ägide.

WAS BLEIBT DA NOCH FÜR DIE TRADITIONSHÄUSER?

Verlierer dieser Entwicklung sind die großen Designer. Noch am besten kam Pininfarina

mit der neuen Herausforderung klar – und streckte seine Fühler gen Osten aus. Bereits 1996 unterzeichneten die Italiener den ersten Vertrag über umfangreiche Zusammenarbeit in Design und Entwicklung mit aufstrebenden chinesischen Herstellern. Als weiterer Service kam die technische Vorentwicklung hinzu. Mittlerweile erzielen Pininfarinas Design- und Entwicklungsabteilungen mit chinesischen Kunden 30 Prozent ihres Umsatzes. Auch Italdesign (Giugiaro) gründete 1996 ein Joint Venture mit der Fata-Gruppe, um mit chinesischen und vietnamesischen Marken zu kooperieren.

Schließlich bebt die Erde bis Italien, wenn sich der gelbe Riese wie ein Sumoringer zum Angriff auf die fiategene Budget-Klasse positioniert. Doch selbst ein Kraftprotz benötigt einen Coach, der ihn für den Schlagabtausch fit macht. So sollen deutsche Trainer das Technik-Know-how stärken, der TÜV bei Brilliance die Endfertigung optimieren. Die Hühnerbrust liegt freilich selbst für Laien offen: das Design.

SCHMÄCHTIGES STYLING, DAS TRÜBESELIGE TECHNIK VERHÜLLT?

Nicht gerade ein Renner, weshalb auch hier Kompetenz aus dem traditionsreichen Westen zugekauft wird – die magischen Handgelenke der italienischen Großmeister, die den Zeichenstift mit legendärem Schwung führen. Warum das Design der Chinesen-Autos dennoch aufgetoastet statt frisch aussieht? Nicht nur die Entwicklungskompetenz, sondern auch die Geschmacksbildung hinkt der europäischen im Reich der Mitte hinterher. Und selbst Styling-Großmeister müssen liefern, was bestellt wird.

Doch wie lange hallt ein wohlklingender Name nach, wenn er nur noch für chinesischen Billig-Look steht? Was sagen die renommierten Stammkunden dazu, die ihr Design auf dem gleichen Reißbrett entstehen lassen? Wie lange beteuert Ferrari noch, es gebe keinen Grund, die bewährte Zusammenarbeit mit Hausdesigner Pininfarina zu beenden? Zwar sorgen die Chinesen in der Styling-Hochburg Turin für Umsatz, aber nur bei Design und Entwicklung. Gefertigt

wird dann im Reich hinter der großen Mauer, nicht etwa in Grugliasco bei Bertone. Deren letzter nennenswerter Auftrag: eine Sonderedition des Mini. 2.000 Exemplare bei einer Kapazität von 70.000 – schon längst verharret der größte Teil der Bertone-Mannschaft in der staatlich bezuschussten Kurzarbeit null. Lange hing Bertone von GM als einzigem Auftraggeber ab, bis Opel dann die Order für das Astra Cabrio entzog und den Twin Top nun selbst produziert.

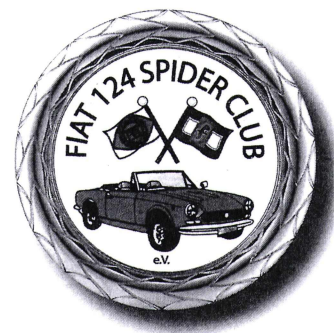
BERTONE OHNE NACHFOLGER

Bertones Hauptproblem: Anders als bei Pininfarina, wo Andrea die Geschäfte nun in der dritten Generation fortführt, fand Patriarch Nuccio keinen Nachfolger. Seine Witwe Ermelinda trat das Erbe an, ohne eine glückliche Hand bei der Wahl der Firmenleitung zu beweisen. Fehlt aber die Konstanz im Management, sind in Italien Geschäftsbeziehungen kaum möglich. In weiser Voraussicht hat Bertone Designstudio und Entwicklungsabteilung in einer eigenen Gesellschaft separiert, Stile Bertone könnte durch Aufträge von Chinesen, Indern oder auch Aston Martin überleben.

Zurück zu den Wurzeln des reinen Designs, maximal angereichert durch Engineering. Mit dieser Strategie fahren Italdesign und Idea schon lange gut: Sie produzieren keine Autos, müssen deshalb auch keine Werke auslasten. Schon gebiert die Branche neue Namen, werden alte reanimiert. Studiotorino entwirft und fertigt Miniatur-Serien auf Porsche-Basis, Spadaconcept will eine umkarossierte Corvette auflegen, Zagato taucht wieder verstärkt auf Messen auf. Kleine, schlagkräftige Firmen. Wohlklingende Adressen. Innovatives Design. Prototypen zum Niederknien. Wer fragt da noch nach der China-Connection?

Quelle: www.auto-motor-und-sport.de

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@fiat spider.de
HAMBURG Region 2	Manfred Seekamp	Grandweg 60b 22529 Hamburg	0 40 / 6 07 09 13 Region2@fiat spider.de
BERLIN Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	0 30 / 30 09 92 29 Region3@fiat spider.de
FRIESLAND Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	04 21 / 3 64 85 14 Region4@fiat spider.de
BIELEFELD Region 5	Thomas Eimer	Oesterwiekerstr. 236 33415 Verl	0 52 46 / 92 96 75 Region5@fiat spider.de
HANNOVER / KASSEL Region 6	Christian Zöllner	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig	05 31 / 6 21 64 Region6@fiat spider.de
KÖLN Region 7	Petra Boljahn	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	0 21 51 / 31 35 17 Region7@fiat spider.de
FRANKFURT Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 72 a 55130 Mainz	0 61 31 / 88 18 86 Region8@fiat spider.de
SCHWARZWALD Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	0 71 35 / 93 75 75 Region9@fiat spider.de
MÜNCHEN Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafing b. München	0 80 92 / 3 32 31 Region10@fiat spider.de
WÜRZBURG Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	0 93 21 / 92 16 29 Region11@fiat spider.de

31. August bis 2. September 2007: HERBSTTREFFEN UNSERES CLUBS in Verl

Das Club-Treffen im Mai war superschön. Und schon wird das Nächste organisiert. Thomas, der neue Ehrenbürger von Berlin, und gleichzeitig unser Regionalleiter in Westfalen, lädt uns ein, mit ihm vom 31. August bis 2. September 2007 sein schönes OWL (für die Nichtkenner: OstWestfalenLippe) kennenzulernen.

„Es wird westfälisch-rustikal und auf jeden Fall ohne Rallye“ (O-Ton Thomas). Ich hoffe, wir sehen ein paar neue Gesichter und haben wieder viel Spaß, Sonne und viele Spider.

Die Anmeldung und das genaue Programm haben wir diesem Spider-Magazin beigelegt.

Bringt gute Laune und volle Tanks mit, ich freue mich

Eure Petra



Stammtisch-Termine

OWL VERSUCHT'S! 1. FIAT SPIDER-STAMMTISCH DER REGION 5

NEU!

Für alle Interessierten, ob nun im Verein oder wilde Spideristi, will ich einen Stammtisch ins Leben rufen.
Ort: VERL · Lokalität: Arturos [Restaurant], Bahnhofstraße 11, 33415 Verl · Freitag, 20. 07.07, 21:00 Uhr
Ort und Zeit: können in Zukunft variiert werden.

Mit der Einrichtung des Stammtischs möchte ich allen Interessierten Möglichkeiten eröffnen, mit Gleichgesinnten Tagestouren und vielleicht Wochenendausfahrten zu unternehmen.

Also hier nochmals der Aufruf: WER NICHTS UNTERNIMMT, DER UNTERNIMMT NICHTS.

Thomas

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 21 51 / 31 35 17

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

Pizzeria „La Piazza“
Im Michael-Schumacher-Kart-Center
50170 Kerpen – Sindorf

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

STUTTART

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-Bonlanden

MÜNCHEN

Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 / 332 31

Jeden letzten Donnerstag im Monat
in wechselnden „Locations“

Jeweiliger Ort wird auf der
Fiatspider-Seite und per Mail
veröffentlicht.

NEU!

EIN FALL FÜR DEN STAMMTISCH: FIAT RENOVIEREN NACH 20 JAHREN IM GARTEN!



Fiat Spider Club e.V.



Downloads

Verzeichnis

Date(n)

	Für Clubmitglieder (Members-only)	4
	Mitgliederlisten, Mitglieder nach Postleitzahlen etc	
	Forum	1
	Unser altes Forum als Download für den lokalen Gebrauch	
	Adressen	2
	Ankündigungen	3
	Wie mach ich Wie kann ich Wie geht das etc	
	Aus den Spider-Magazinen	37
	Leseproben aus diversen Ausgaben und zu unterschiedlichen Themen	
	Schaltpläne	16
	nach Baujahren sortiert	
	Unterlagen zum Club	2
	Mitgliedsantrag, Club-Satzung, etc	
	Aktuelle Treffenunterlagen	2

Members-only

WIE KOMMT IHR IN DEN MEMBERS-ONLY-BEREICH?

Unsere Lösung basiert auf einer speziellen Berechtigung. Diese erhaltet Ihr, wenn uns Euer Nick (Profilname), mit dem Ihr Euch bereits auf unserer Website registriert habt, mitteilt. Dann können wir Euch die Members-only-Berechtigung geben, die bis zum Ende Eurer Mitgliedschaft Gültigkeit hat. Falls Ihr zwischenzeitlich Euren Nick geändert, gelöscht und neu angemeldet habt, gebt uns einfach eine Info.

Also: Nennt uns per E-Mail Euren Nick (Profilname) und wir setzen Euch das Häkchen zur Freischaltung! Vielleicht bekomme ich so auch Eure aktuellen E-Mailadressen für die zukünftigen Clubnewsletter?!

rdv

Mitglieder Login



Benutzername

Passwort

☐ Angemeldet bleiben?

Anmelden

Passwort verloren?

Noch kein Benutzerkonto?

Registrieren

Was lange währt, wird endlich gut! Unsere neue Homepage musste lange ohne einen geschützten Mitgliedsbereich auskommen, doch kurz vorm Haupttreffen konnten wir den neuen Members-only-Bereich freigeben. Darüber haben wir per Newsletter informiert.

Dabei ist dieser Bereich nicht zusammenhängend, sondern umfasst eine Vielzahl von geschützten Zonen in den einzelnen Modulen unserer Homepage. Der Members-only-Bereich hat folgende Bereiche, in denen Clubmitglieder Informationen, Downloadmaterial und Bilder exklusiv vorfinden werden:

FORUM – CLUBZONE: Hier werdet Ihr zukünftig die jeweils aktuellen Ankündigungen für unsere Treffen vorfinden, über die Treffen geschützt vor der Öffentlichkeit diskutieren oder auch Informationen vom Vorstand vorfinden können.

BILDERGALERIE – CLUBZONE: Bilder von Treffen. Nicht selektiv, sondern ganze CD-Inhalte: Das Herbsttreffen in Wilhelmshaven ist noch veröffentlicht, Krefeld mit Hunderten von Bildern und weiteres exklusives Bildmaterial. Vorhaltezeit max. ein Jahr(!)

DOWNLOADBEREICH – CLUBZONE: Aktuelle Mitgliederlisten, Protokolle der Hauptversammlungen und Material zur Treffenorganisation!

Weiteres kann und wird folgen. Ideen Eurerseits sind herzlich willkommen!

Willkommen, rdv.

Dein letzter Besuch war: 29.06.2007 um 22:39 Uhr
Private Nachrichten: Ungelesen 0, insgesamt 48.

Fiat Spider Club

[Zur Homepage](#) [Kontrollzentrum](#) [Hilfe](#) [Benutzerliste](#) [Kalender](#) [Neue Beiträge](#) [Suchen](#) [Nützliche Links](#) [Abmelden](#)

Forum

Letzter Beitrag

Themen Beiträge

Club-Internes

Zugang nur für Clubmitglieder!

	Clubmitglieder Zugang nur für Clubmitglieder!		Treffenbilder Krefeld 2007 von rdv 03.06.2007 21:57	3	8
	Vorstand Zugang nur für den Clubvorstand		Nie	0	0

[Alle Foren als gelesen markieren](#) [Forum-Mitarbeiter anzeigen](#)

SPRUCH DES MONATS 1

„Die Feinstaubwerte zu senken ist richtig – die Fahrverbote sind aber falsch. Mich stört, dass viele ältere Benziner erfasst sind, die für das Feinstaubproblem gar nicht verantwortlich sind.“

Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer (Die Grünen) in einem Interview der Frankfurter Allgemeinen Zeitung zitiert aus Oldtimer Markt, Heft 6 / 2007, S. 7.

ES WERDE LICHT

Seit Mitte April dieses Jahres gilt nun auch in Polen ein Tagesfahrlicht-Gebot. Somit müssen Auto- und Motorradfahrer auch am Tag das Abblendlicht ihres Fahrzeugs einschalten. In Italien, Österreich, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Slowenien und Teilen Skandinaviens gilt das Gebot bereits seit längerem.

Oldtimer Markt, Heft 6 / 2007, S. 8

Doch Plaketten für erste Kat-Autos

Verordnung wird nachgebessert

Autos mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation werden jetzt wahrscheinlich doch in Umweltzonen einfahren dürfen. Wie in einem Teil der Auflage dieser Zeitung schon berichtet, hat das Bundesumweltministerium angekündigt, Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation mit den Euro-1-Benzinern gleichzustellen. Das bedeutet, dass diese Autos (Bauzeit Ende der achtziger bis Anfang der neunziger Jahre) jetzt doch eine Plakette bekommen. Weil viele Städte auf die hohe Zahl der betroffenen Fahrzeuge hingewiesen hätten und diese ja auch tatsächlich keinen Feinstaub ausstoßen, werde der Bund den Ländern und Kommunen die Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung und eine neue Kategorie für solche Autos vorgeschlagen. Für Frankfurt bedeutet dies zum Beispiel, dass nur 28 000 und nicht 59 000 Fahrzeuge von einem Einfahrtsverbot betroffen sind.

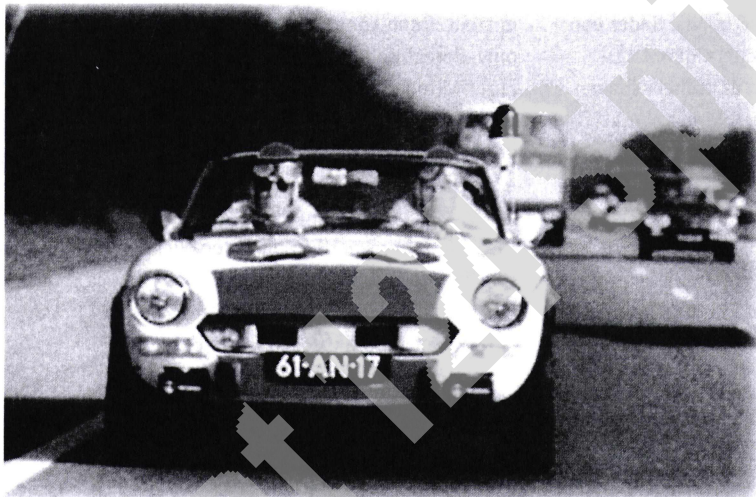
INTERESSANTE U/O SCHRÄGE LINKS

Aus der Rubrik „Echte Blogger mit echten Autos auf echten Strassen“ – wenn es auch nur eine Barchetta ist.

<http://rebellmarkt.blogger.de/stories/457304/>

Ein schöner Fall von „der Spider im Film“

http://www.broncafilms.com/film_sneakers.html



Das ist definitive das Größte! "Special Spiders National Highway Police"

<http://www.globallistics.com/spiderswebgb/rijkspolitiegb.html>

Wie geschmacklos: hier wird an einem Spider gezeigt, wie man die Spachteldicke am Auto misst!
http://www.t-zfp.de/Beispiele/Auto/Fiat_Spider/fiat_spider.html

Cabrio Special 2007: Vorsicht Diebstahl

http://ww2.autoscout24.de/magazine/mz_home.aspx?article=14233

Ein Meilenwerk-ähnliches Gebilde in Nürnberg. Wer in der Nähe ist, mal ansehen!
www.ofenwerk.de

Oldtimer

Seit dem 1. März dürfen alle anerkannten Prüfingenieure (und nicht nur der TÜV) amtliche Oldtimergutachten erstellen, die zur Erlangung des H-Kennzeichens notwendig sind. Mit H-Kennzeichen (erhältlich für Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind) gelten reduzierte Steuersätze, für ein Auto sind 191 Euro im Jahr zu zahlen. Außerdem müssen Autos, die abgemeldet sind, nun erst nach sieben Jahren zu einer sogenannten „Vollabnahme“ und nicht schon nach 18 Monaten. Fortan können sie also einfach wieder zugelassen werden, sobald die Hauptuntersuchung überstanden wurde. Nach sieben Jahren werden die spezifischen Fahrzeugdaten im Verkehrsregister gelöscht. fbs.

Klassikwelt Bodensee heißt eine neue Veranstaltung, die vom 22. bis 25. Mai 2008 in Friedrichshafen stattfinden soll. Neben historischen Autos auf der Messe werden auf dem Bodensee auch besondere Schiffe und am Flughafen sehenswerte Flugzeuge vertreten sein. Die Schau wird mit einem Oldtimer-Markt verbunden (www.messe-friedrichshafen.de). F42 abe.



aktuell · · · schon gehört? · · · aktuell

H - KENNZEICHEN HAT GEBURTSTAG

Vor zehn Jahren, am 27. Juli 1997, war es endlich soweit: Klassikerfreunde konnten sich auf den Zulassungsstellen die ersten H-Kennzeichen holen! Damit hatte der Gesetzgeber, namentlich der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, für mindestens 30 Jahre alte und gut erhaltene Oldtimer eine Zulassungsform ins Leben gerufen, die der geringen Kilometerleistung dieser Fahrzeuge Rechnung trug. Fortan zahlten deren Halter pauschal 375 Mark (191 Euro) pro Jahr und waren von der gnadenlosen Härte der schadstoffabhängigen Kfz-Steuer ausgenommen. Auch die Behörden wurden entlastet, hatten zuvor doch die meisten Klassikerfans ihre Oldies über die Wintermonate regelmäßig abgemeldet. Bereits im ersten Jahr griffen mehrere zehntausend Oldiefreunde begeistert zum neuen Nummernschild, inzwischen sind knapp 170.000 Klassiker mit H-Kennzeichen unterwegs.

Oldtimer Markt 7/2007

SPRUCH DES MONATS 2

„Die Fahrer von Oldtimern sind bekannt als sichere und souveräne Fahrer.“

So lobte Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee in der „ADAC motorwelt“ die Oldtimerfahrer und stellte klar, dass schärfere Kriterien bei der Vergabe von H-Kennzeichen nicht geplant seien.

Oldtimer Markt 7/2007

H - KENNZEICHEN: KEINE VERSCHÄRFUNG

Die Bundesregierung plane nicht, die Begriffe „Erhaltungszustand“ und „Gebrauchsspuren“ zu verschärfen, der bisherige H-Kennzeichen-Anforderungskatalog solle „unverändert fortgelten“. Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatssekretär, zitiert aus Oldtimer Markt, Heft 6 / 2007, S. 6



DER NEUE FIAT 500!

Was in keinem Fall unerwähnt bleiben darf, ist die Neuauflage des legendären Fiat 500. Das muss man gesehen haben unter www.fiat500.com/de. Schaut einfach mal rein. Hier ein kleiner Vorgeschmack. Wer sucht noch ein stilechtes Winter- oder Zweitfahrzeug?

Mö





Unsere Ausfahrt ins Bergische Land



Auf kleinen Sträßchen ging es dann quer durchs Bergische Land. Wir waren allerdings nicht alleine unterwegs, ein Mazda MX5-Club kreuzte unseren Weg und auch jede Menge Radfahrer die unseren Staub schlucken mussten, denn

Thomas legte ein ziemlich rasantes Tempo vor.

Der zweite Teil der Strecke war genauso schön wie der Erste und ohne besondere Zwischenfälle ging es zu unserer letzten Rast ins Landhaus Fuchs. Hier konnten wir die original Bergischen Waffeln kosten.

Mittlerweile war es 18 Uhr und für uns drei wurde es Zeit. Über die Dörfer sind wir dann zurück nach Hennef.

Am 3. Juni 2007 sollte unsere zweite Ausfahrt (bei schönem Wetter, was immer das heißen mag) stattfinden.

Diesmal sollte Paul, unser 4-jähriger Sohn, mit. Er wollte auch mal ganz viele Flitzer hintereinander herfahren sehen. Also ging es nach einem kurzen hektischen Frühstück (Walter wollte auf gar keinen Fall zu spät kommen) los. Treffpunkt war um 11 Uhr auf einem Parkplatz in Burscheid.

Natürlich waren wir eine halbe Stunde zu früh, dafür gab es leider keine Urkunde, Petra und Juppi waren eine halbe Stunde zu spät, auch dafür gab es nichts. Leider war Petras Auto auf der Fahrt nach Burscheid heiß geworden, so dass wir erst einmal mit allen acht Autos zur 500m entfernten Tankstelle fahren mussten. Hier hat Petra das Auto stehen lassen und nun ging die Fahrt mit sieben Spidern endlich los.

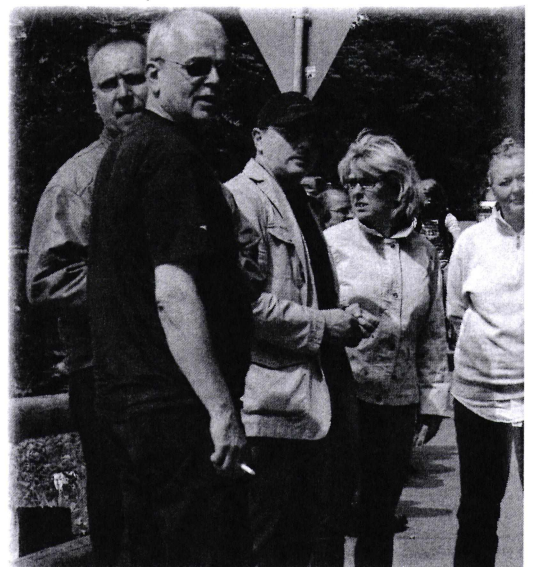
Unsere Mittagspause haben wir am Aussichtsturm Unnenberg – eigentlich einem Motorradtreff – gemacht.

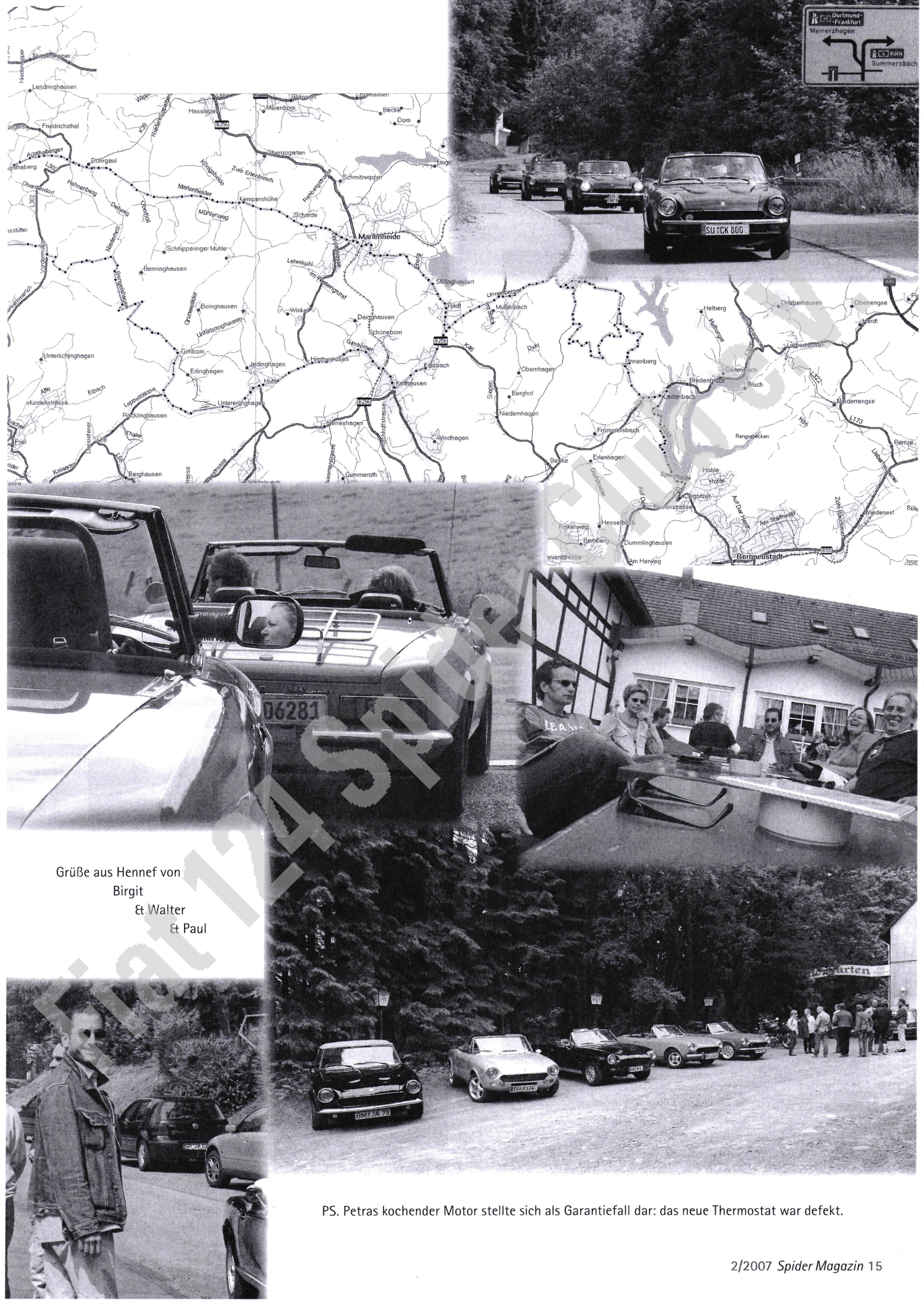
Nach dem Essen sind einige von uns auf den Turm geklettert und haben sich die Landschaft von oben angesehen. Dabei haben sie festgestellt, dass das Wetter in Köln sehr viel schöner ist. Uns ist es nämlich allen etwas kalt gewesen, aber im Laufe des Nachmittags kam auch die Sonne im Bergischen endlich raus.

Anschließend ging es weiter zur Aggertalsperre, wo wir uns mit Uli getroffen haben (also waren Petra und Juppi doch nicht die letzten). Hier hat sich dann auch schon der erste Spider von uns verabschiedet, so dass wir auf unserer zweiten Etappe wieder mit sieben Wagen unterwegs waren.

Dieser Tag hat uns sehr gut gefallen und wir freuen uns schon auf unsere nächste Ausfahrt.

Nochmals vielen Dank an Thomas, der uns „sein“ Bergisches Land zeigte. Die Eifel kann sich warm einpacken.





Grüße aus Hennef von
Birgit
& Walter
& Paul

PS. Petras kochender Motor stellte sich als Garantiefall dar: das neue Thermostat war defekt.

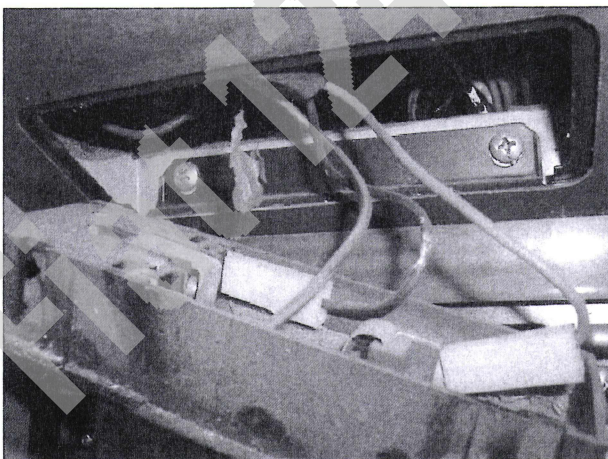


Tipps und Tricks

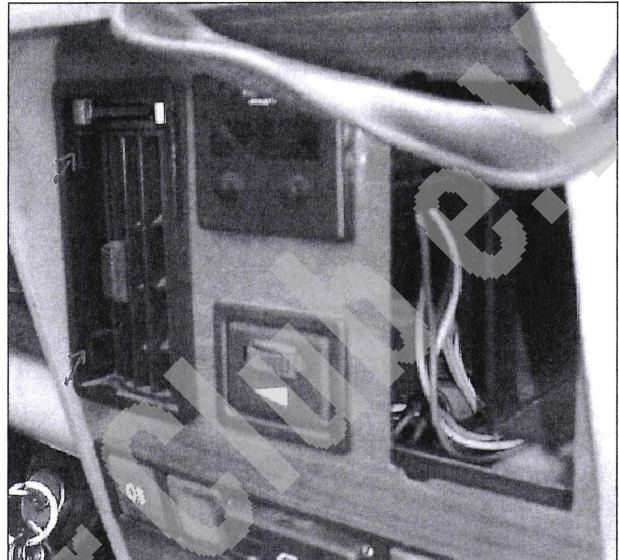
ANLEITUNG ZUM AUSBAU DER RADIO- UND MITTELKONSOLE
BEI EINEM FIAT PININFARINA SPIDER DS BJ 1983



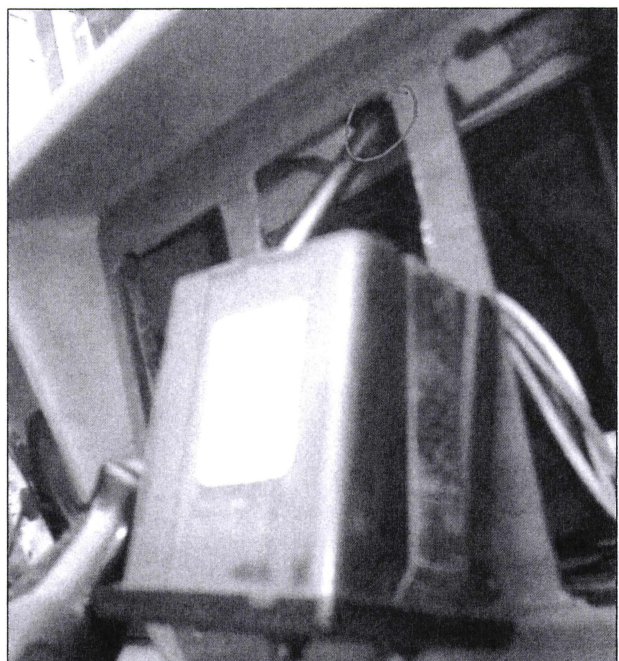
1. ALS ERSTEN SCHRITT habe ich die beiden Seitenverkleidungen im Fußraum links und rechts entfernt. Außerdem würde ich – um Beschädigungen vorzubeugen – den Schaltknopf abschrauben.



2. Innenbeleuchtung vorsichtig entfernen. Dahinter befinden sich 2 Schrauben.



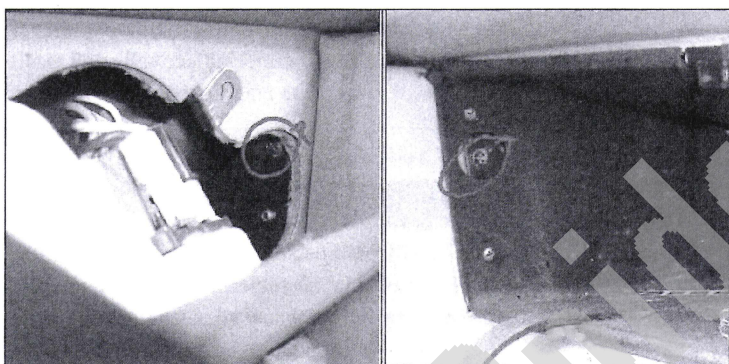
3. Die Uhr muss raus! Hinter der Uhr befindet sich eine Schraube. Aber Vorsicht! Nicht versuchen die Uhr auszuhebeln! Das gibt nur Kratzer und klappt eh nicht, weil die Metallklemmen einfach zu stark sind. Deshalb beide Lüftungsöffnungen entfernen und mit der Hand von hinten die Klemmen der Uhr zudrücken. Die Lüftungsöffnungen sind mit jeweils 4 Klemmen gesteckt. Nicht einfach, aber machbar.



4. Nachdem die Uhr herausgezogen wurde, kommt man an die Schraube ran.

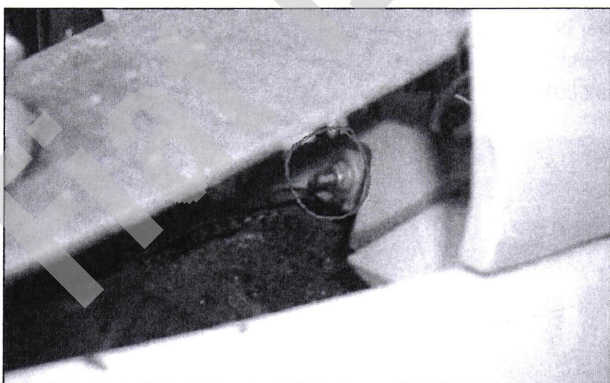


5. Nach dem Lösen der Schraube kann man das Holzteil der Radiokonsole einfach aufklappen und alle Stecker abziehen. Danach kommt man an zwei weitere Schrauben ran, die auf Höhe der Schalterleiste (Warnblinker, Fensterheber usw.) sind.

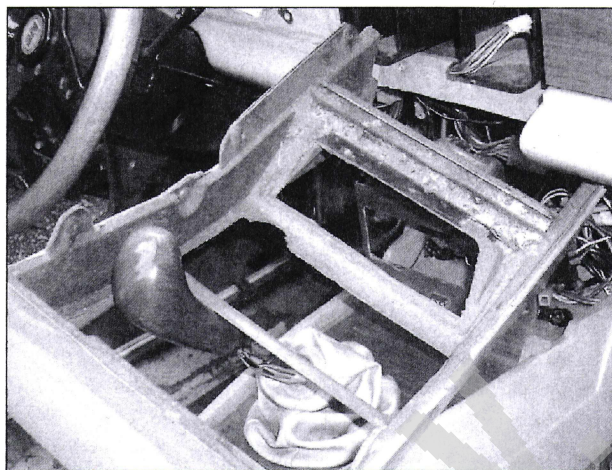


6. Zwei weitere Schrauben müssen raus: die eine lässt sich sehr bequem übers Handschuhfach erreichen. Bei der anderen musste ich jedoch die komplette Instrumententafel ausbauen.

7. Vor dem nächsten Schritt muss das Radio inkl. Halterung (dieser Klemmrahmen) entfernt werden.

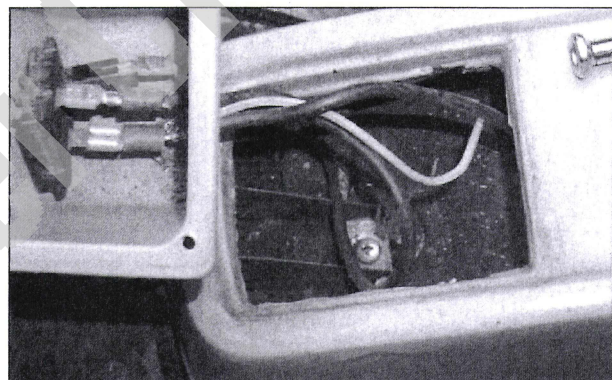


8. Um die Radiokonsole von der Mittelkonsole zu trennen, fehlt jetzt nur noch diese eine Mutter. Ich konnte das Holz am Schalthebel soweit nach oben biegen um an die Mutter ranzukommen. Das soll jedoch keine Garantie sein, dass es bei Euch auch klappt, ohne dass etwas bricht ;-)

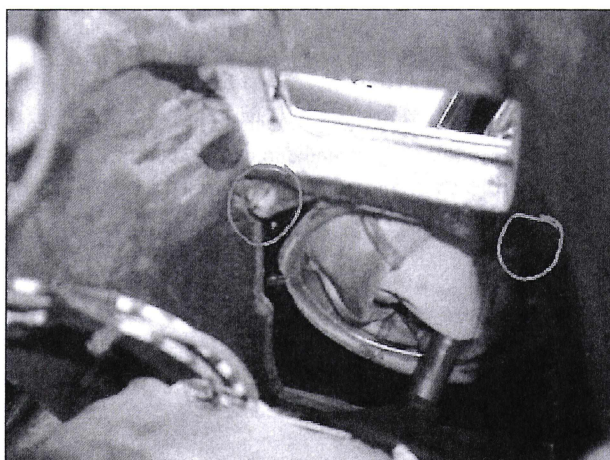


9. Die Radiokonsole ist jetzt lose und kann herausgenommen werden. Das herausnehmen ist etwas hakenlig, aber es geht. Das ist der Punkt, bei dem man sich leicht Kratzer am Schalthebel einfangen kann. ;-)

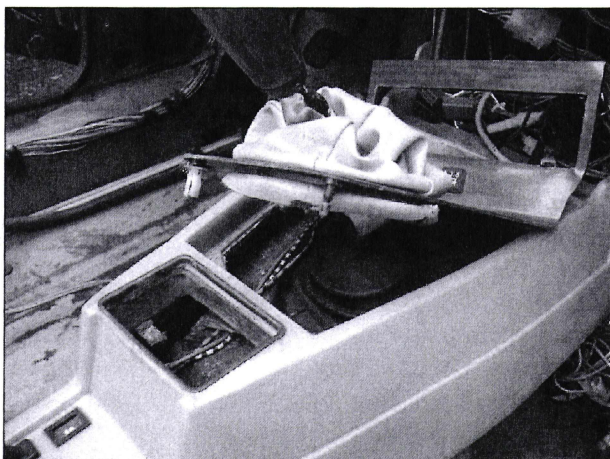
Nachdem die Radiokonsole geschafft ist, kommt die Mittelkonsole:



10. Hinten unter dem Aschenbecher / Münzbecher die Schraube lösen.



11. Das Holz um den Schalthebel, inkl. Schaltsack ist von unten mit 2 Nasen geklemmt. Wenn man die Mittelkonsole hinten anhebt, kommt man gut von unten ran.



12. Holz und Schaltsack lassen sich jetzt bequem nach oben abziehen

13. Jetzt wird's noch mal richtig interessant:

Zum Ausbau der Mittelkonsole zuerst alle Kabel lösen (Münzbecher hinten und Schalter für Heizungsgebläse)

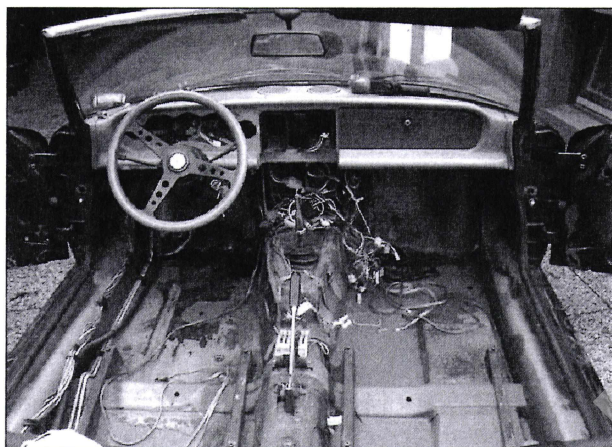
Danach muss die Mittelkonsole über die Handbremse nach vorne rausgehebelt werden. Dazu die Handbremse stark anziehen. Wenn das nicht reicht, ab unters Auto und Handbremsseil aushängen.

Ergebnis:

Jede Menge lose Kabel ;-)

Viel Spaß!

Marcus Erler
m.erler@byteside.de



NACHRUF

Mit großer Trauer und Erschütterung müssen wir Euch mitteilen, dass Frank Lambertz am 17. Mai 2007 im Alter von nur 47 Jahren verstorben ist. Auch er kam gegen die schreckliche Krankheit Krebs nicht an.

Vor drei Jahren zog er nach Berlin – der Liebe wegen! Aber eigentlich war er ein Kölner durch und durch: „Hallo Petra, Spider-Stammtisch? Auf Karnevals Dienstag? Sorry aber da komme ich nicht!! Gruss Frank“ (Mail vom 17.02.03).

2002 fuhren wir gemeinsam mit fünf weiteren Spidern zum Jahreshaupttreffen nach Ulm. Frank und sein Sohn waren in ihrem geliebten CS 1 dabei.

Die Berlin-Kölner Stammtisch-Kollegen werden ihn vermissen.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seinem Sohn Patrick.

Petra Boljahn & Uwe Boddenberg
Regionalleitung Köln & Regionalleitung Berlin

Sowie der Vorstand:
Michael Möller – Ralf de Vree – Manfred Seekamp – Christian Cordts



Jahreshaupttreffen des FIAT Spider Club e.V.



17. bis 20. Mai in Krefeld Traar

Von Karl Robert (1) und
Mariana (2) Müller

(1) NACH 6 JAHREN war es endlich wieder einmal möglich, dass wenigstens einer von uns am Jahreshaupttreffen teilnehmen konnte. Meine Frau, Brigitte (Biggy), ist zwar das offizielle Mitglied seit Mai 2001, aber aus beruflichen und zeitlichen Gründen war es ihr nicht möglich, mit mir nach Krefeld zu fahren. So kam es, dass ich gemeinsam mit unserer Tochter Mariana an dem Treffen teilnahm. Unser Baby (Europa Spider DS Bj. 83) wurde herausgeputzt und auf ging es...



Der Wettergott war uns gut gesonnen. Aller Voraussagen zum Trotz reisten die Spideristi aus dem Süden und Norden am Donnerstag fast ohne Regen an den sonnigen Niederrhein in die Samt- und Seidenstadt Krefeld. Bis ca. 15.30 Uhr trafen alle im wunderschön gelegenen Dorint-Novotel Krefeld ein. Bei einem vom Haus gespendeten Glas Sekt (Geldermann) erläuterte uns Johannes den geplanten Ablauf des verlängerten Wochenendes. Gegen 18.30 Uhr brachen alle gutgelaunt zu einem kurzen Fußmarsch ins Restaurant „Elfrather Mühle“ auf, wo wir auf der Terrasse ein leckeres Barbecue genießen konnten. Der Abend endete mit einem Absacker in der Hotelbar.

Der Freitag begann mit einem ausführlichen Frühstück. Es wurde alles aufgeboten, was das Herz begehrt und man konnte richtig

schlemmen. Einige nutzten aber auch noch vor dem Frühstück die herrliche Badelandschaft und waren im Wasser aktiv. Andere wieder waren von dem schönen Wetter so angetan, dass sie einem Lauf um den Elfrather See nicht widerstehen konnten.

Nach dem Frühstück hieß es „startet die Motoren“ und die Rundfahrt „auf seidenen Spuren“ durch Krefeld konnte beginnen. In zwei Gruppen folgten wir Johannes und

Petra durch Krefeld. Johannes hatte uns ausreichend mit schriftlichen Informationen versorgt und so wussten wir immer, was links oder rechts der Strecke an Interessantem zu sehen war. Und Krefeld hat einiges zu bieten!

Gegen 11.00 Uhr trafen wir zum Presse- und Fototermin auf Burg Linn ein, wo wir von einigen Reportern, Fotografen und auch Schaulustigen erwartet wurden. Anschließend wurden wir vom Museumsleiter in der



Fahren Sie, wir versichern: OldTimer





„guten Stube“ von Burg Linn begrüßt und es folgte noch eine kurze Besichtigung.

Nach dem Mittagessen führen wir nach Düsseldorf. Die Fahrt ging übers Land zum Rhein.



Auf die Fähre mussten wir eine kurze Zeit warten und dann fuhren 23 Spider in drei Reihen auf die Fähre. Das war ein tolles Bild, ein ganzes Schiff für uns allein. Der Kapitän drehte zu Ehren unserer Spider einige Pirouetten auf dem Rhein, bevor er auf der anderen Rheinseite anlegte. Nun ging es quer durch Düsseldorf ins Meilenwerk nach Düsseldorf-

Eller. (Im Meilenwerk untergebracht sind: Autowerkstätten, Service, Shops, Klassikerhandel, Einstellboxen, Restaurants und Clubs). Um 18.45 Uhr trafen sich dann alle in der Hotelhalle zum Fußmarsch Jahreshauptversammlung und Abendessen in der „Lindenallee“.

(2) NUN BIN ICH WOHL an der Reihe mit dem Erlebnisbericht. Doch hatte mich eigentlich jemand gefragt?! Schließlich war ich nur als „Ersatz“ für meine Mutter Biggy eingesprungen und vom Schreiben war im Vorfeld gar keine Rede! Es wurde eher von meinem Vater bestimmt, der die Gunst meiner Abwesenheit nutzte und das Versprechen gab, dass wir(!) für die Club-Zeitung einen Artikel verfassen! Aber da der Bericht auch ein Ende braucht, soll er es bekommen:

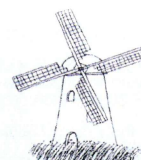
Am Samstag stand schließlich die „Mühlen-Rallye“ auf der Tagesordnung. Nach einem evtl. Sportprogramm und einem sich daran anschließenden ausgiebigen Frühstück, wurden zunächst per Los die einzelnen Teams bestimmt. Ein Team bestand aus 2 Spidern und als „Startnummer“ wurden – dem Niederrhein angepasst – Gemüse- oder Getreidenamen gewählt, so dass sich um 10.00 Uhr u.a. Team Weizen, Team Tomate, Team Roggen und Team Gurke zum Rallye-Startpunkt beim Fiat-Händler in St. Hubert aufmachten. Dort angekommen, nutzten einige Mitglieder die Gelegenheit sich über

die aktuellen Fiat Modelle zu informieren; wieder andere stärkten sich noch einmal mit Keksen und Kaffee oder nahmen die Autos der „Konkurrenz“ etwas genauer ins Visier.

Nach und nach besann man sich jedoch wieder auf das eigentliche Tagesziel: die Rallye. Und nach einem kleinen Check-up führen die Teams dem ersten Etappenziel entgegen. Dank der detaillierten Wegbeschreibung von Johannes und Markus war es ein Kinderspiel die einzelnen Ziele zu finden; was man allerdings von manchen Antworten nicht behaupten konnte. So stellte sich z.B. die Frage nach der planmäßigen Abfahrt eines Busses Richtung Bahnhof Neukierk als besonders knifflig heraus und führte zu einer kleinen Ansammlung von Teams die



Jahreshaupttreffen
2007 in Krefeld



Mühlen-Rallye
am Niederrhein
19. Mai 2007



www.klassiker-garage.com
Alpen/Bowlingstraße
Tel: 02842/80789



KLASSIKER GARAGE
Sport & Touring Cars



gemeinsam versuchten, den Hinterhalt der Frage zu entlarven. Nach reger Diskussion ging es schließlich – vorbei an wunderschönen Mühlen und Landschaften – weiter Richtung Xanten, dem ersten Etappenziel.

In Xanten fand an diesem Samstag das Siegfried-Spektakel statt. Da der Aufenthalt auf etwa eineinhalb Stunden begrenzt war, nutzten die meisten Teams die Verschnaufpause eher für einen kleinen Stadtbummel inklusive einem kurzen Abstecher in den Dom oder auch in die Eisdielen. Frohen Mutes ging es schließlich auf zur zweiten Etappe, welche erneut an wunderschönen alten Mühlen vorbei führte. An der Kalkarer Mühle nahmen einige Teams die



Gelegenheit wahr, sich mit frischem Brot und Brezel als weiteren Wegproviant zu versorgen. Dies war an sich jedoch gar nicht notwendig, da bereits bei unserem zweiten Etappenziel ausreichend Kaffee und Kuchen auf uns

warteten. Uwe Heibert, Besitzer der Klassiker-Garage in Alpen-Bönnighardt, hatte uns und andere Spider- und Klassiker-Freunde eingeladen und versorgte uns reichlich. Nun lag nur noch die dritte und zugleich letzte Etappe der Mühlen-Rallye vor uns, welche als Ziel das Dorint-Novotel hatte.

Gegen 18.30 Uhr trafen nach und nach alle Teams plus Spider wohl behalten ein und

jeder fieberte dem italienischen Buffet entgegen. Nach einer kurzen Rede von Johannes und der anschließenden Eröffnung des Buffets, welches wieder einmal vorzüglich schmeckte, wurden schließlich auch die Sieger der Rallye verkündet. Da es denkbar knapp ausgegangen war, musste sich die Jury einiger Extrapunkte bedienen. In die Wertung floss somit neben der Richtigkeit der Antworten auch die Teamleistung mit ein (einige Teams wollten wohl auf Nummer sicher gehen und kreuzten unterschiedliche Antworten an; frei nach dem Motto: irgendwas wird schon richtig sein) oder aber auch wurde die „Hilfsbereitschaft“ gegenüber einigen Mazda X5 und Porschen positiv bewertet, so lange die Tat mit Fotos belegt werden konnte. Sieger der Mühlen-Rallye



Fahren Sie, wir versichern:
YoungTimer



Spiderfan 3

Aus ganz Deutschland flitzen an diesem Wochenende Freunde des legendären **Fiat 124 Spider** in die Seidenstadt. Der Fanclub verbringt sein Jahreshaupttreffen am Niederrhein – zur Freude der Linner.

VON MARTIN RÖSE

Sind 6900 Mark für einen aus Kalifornien reimportierten Fiat 124 C-Spider zu teuer? Johannes Uhlenbroich (38), Fan der dritten Generation des italienischen Roadsters, war überfragt – und wandte sich vor acht Jahren in seiner Not an

den Kölner Regionalleiter des Fiat 124 Spider Club, rief ihn zu Hause an. „Der ist nicht da“, wurde ihm beschieden. „Die haben gerade Stammtisch von ihrem Club.“ – „Da bin ich dann sofort hingefahren“, sagt Uhlenbroich. Seit jenem Dienstagabend ist er dabei.

So stark wie 24 000 Pferde

Die 6900 Mark sind futsch, doch der dunkelblaue Spider mit der selbstgefertigten Wegfahrsperre, dem in Heimarbeit geschreinerten Edelholz-Armaturenbrett („Habe ich aus dem Baumarkt“) und den flugs noch mit Hilfe von Sekundenkleber gerichteten Sonnenblenden ist noch da – mehr als je zuvor: Er steht an diesem Freitagmorgen zwischen zwei Dutzend weiteren Alfa 124 Spider vor der Wasserburg Linn – viele Klassiker vor einem, das Gipfeltreffen von Immobilie und agilen Mobilen, ein historisches Gruppenbild, so stark wie 24 000 Pferde. Mindestens.

Dabei geht es den Old- und Youngtimer-Piloten weniger um Kraft als um Form. „Battista Farina hat den Fiat Spider 1966 erstmals vorgestellt“, referiert Uhlenbroich. An vielen Fahrzeugen hängt seitlich der kursive „pininfarina“-Schriftzug der italienischen Karosserie-Designschmiede. „Farina war nicht besonders groß, und im Italienischen heißt pinin klein – so kam es zu dem Firmennamen“, erklärt Uhlenbroich. Er ist der Organisator des



Schöner Hintergrund für den schönen Vordergrund: Gestern reichten sich Dutzende Fiat 124 Spider vor Burg Linn. RP-FOTO: ULLI DACKWEILER

INFO

Pininfarina S.p.a.

Marken Die italienische Karosseriebaufirma entwarf zahlreiche Fahrzeuge für Fiat, Ferrari, Alfa Romeo, Lancia und Jaguar.

Brüder Neben dem Fiat Spider entwarf Pininfarina auch den Alfa Spider. Der wurde durch seine Rolle im Film „Die Reifeprüfung“ weltberühmt. Besser verkauft hat sich aber der Fiat Spider.

Produktion Aktuelle Entwürfe: Ford Focus, Mitsubishi Pajero, Volvo C70.

Clubtreffens am Niederrhein. Und hätte beinahe gepatzt. „Bis zuletzt stand der Spider noch in der Werkstatt.“

Gestern Abend machten die Freiluftfanatiker in ihren Cabrios die Düsseldorfer Königsallee noch ein wenig glanzvoller, heute startet die „Mühlenralley“ am Niederrhein entlang. Für die hat mancher Spider-Fan noch einmal aufgerüstet. Uhlenbroich auch: Er öffnet die Klappe des Handschuhfachs und weist voller Stolz auf einen umgebauten Fahrrad-Kilometerzähler. So etwas schönes hat er in seinem regulären Auto nicht. Der Spiderfan 3 fährt sonst Opel.

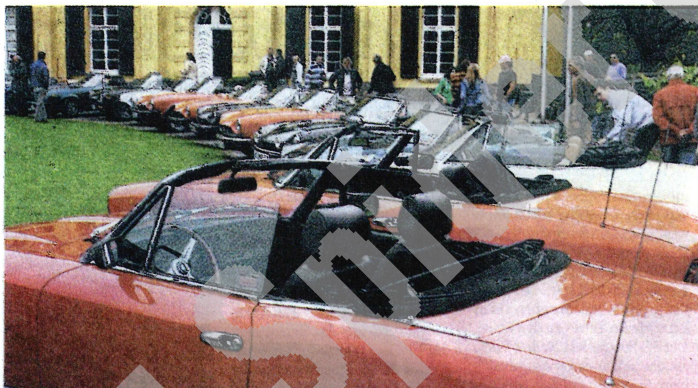
Kult-Cabrios an der Burg

OLDTIMER Viele der offenen Fiat 124 finden den Weg zurück aus der Neuen in die Alte Welt.

Von Dirk Senger

Über das alte Pflaster der Rheinbabenstraße ist im Laufe der Jahrhunderte schon so manches Vehikel gerollt. Die Burg Linn steuerte gestern ein Konvoi aus „Kraftfahrzeugtechnischem Kultgut“ an. So werden jene Oldtimer über 30 Jahren im Amtsdeutsch bezeichnet, die ein H-Kennzeichen besitzen. In diesem Fall handelte es sich um 20 Fiat 124 Spider aus verschiedenen Baujahren. Ihre Besitzer aus der ganzen Republik trafen sich zu ihrem Saisonauftakt.

Ausfahrten und Besuche stehen für die Spider-Liebhaber an diesem Wochenende auf dem Programm. Nach einer Seidentour durch Krefeld steuerten sie gestern Burg Linn an. Dabei fiel auf, dass die Fiat-Oldtimer-Freunde die Farbe Rot für ihre Schätzchen bevorzugen, so auch Ralf de Vree aus Schleswig-Holstein. „Ich habe ihn 1988 gekauft“, strahlt sein Eigentümer voller Stolz. Sein Spider stammt aus dem Jahr 1969 und ist bei dem Treffen das älteste Modell. Auch für die Krefelderin Sonja Borghoff-Uhlenbroich ist der Spider etwas Besonderes. „Man kann den Spider sportlich fahren,



Inzwischen ein Klassiker: Der Fiat 124 Spider. Burg Linn war das Ziel des Spider-Clubs.

Foto: Lothar Strücken

trotzdem ist er alltagstauglich.“

Neue Feinstaubverordnung besorgt die Oldtimer-Besitzer

Ihr Fiat hat wie viele seiner Art eine Odyssee hinter sich: „Viele Spider sind direkt in die USA geliefert worden.“ Von den rund 198 000 produzierten Autos wurden etwa 85 Prozent in das Land mit den unbegrenzten Möglichkeiten exportiert. Als Re-Import kehren die Cabrios seit einigen Jahren nach Europa zurück. Für den US-Markt wurden die Fahrzeuge schon damals mit einem Katalysator ausgestattet. Ein Umstand, der sich für die Oldtimer heute als Vorteil entpuppen dürfte. Denn im April 2008 tritt bun-

desweit die neue Feinstaubverordnung in Kraft. In Innenstädten sollen Umweltzonen eingerichtet werden, die nur mit schadstoffarmen Pkw befahren werden dürfen. Für alte europäische Spider die für verbleites Benzin konzipiert wurden, könnte das zu einem Problem werden.

„Das wird im Club heiß diskutiert“, weiß Borghoff-Uhlenbroich. Ein „Klimakiller“ sei ihr Spider nicht, der durchschnittlich acht Liter verbrauche. Außerdem fahren die Oldtimer-Freunde ihren Wagen nicht täglich, sondern meist nur an Sommertagen. „Das H-Kennzeichen hätte gute Chancen auf eine Ausnahmeregelung“, hofft deswegen auch Ralf de Vree.

■ DER FIAT SPIDER

CLUB Der Fiat 124 Spider Club wurde 1984 gegründet. Zurzeit hat er 240 Mitglieder.

DAS AUTO Der Fiat 124 Spider wurde 1966 auf dem Turiner Autosalon vorgestellt. Damals kostete er rund 11 000 D-Mark. Am 30. Juli 1985 lief der letzte Spider vom Band.

Aber Fahrzeuge ab dem Baujahr 1977/78 bekamen wohl Probleme. „Es gibt aber inzwischen Nachrüstsätze für einen Kat. II.“ Diese kosten rund 600 Euro.

www.fiatspider.de

früh Richtung Heimat aufgemacht, andere genossen noch einmal das leckere Frühstück, wobei der Kaffee hier und da schon aus dem „Souvenir-Kaffeebecher“ getrunken wurde, und überlegten ihr Glück ein weiteres Male auf die Probe zu stellen, indem sie einen Abstecher zur Galopprennbahn unternehmen wollten. Doch bevor der Rest der Truppe auseinanderstreute, mussten die Spider noch einmal Modell stehen und zwar vor dem Eingangsbereich des Dorint-Novotel. Dieses Foto reiht sich an eine Fülle weiterer Fotos, die uns allen sicherlich eine schöne Erinnerung an die tollen und sonnigen Tage am Niederrhein sein werden.

Die letzten Worte sollen somit dem Organisationsteam Johannes, Sonja, Petra, Juppi und Markus gelten: „Vielen Dank und bis bald!“

Karl Robert & Mariana



Neuigkeiten von



FIAT-TUNING MIT ÖSTERREICHISCHEN WURZELN

(14.06.2007, www.motorline.cc)

Getunte Fiat-Modelle stehen künftig wieder vermehrt im Zeichen des Skorpion, die Auferstehung der hauseigene Tuning-Marke ist fixiert. Die „Abarth & C. S.p.A.“ mit Luca De Meo als Vorstandsvorsitzenden gliedert sich ab sofort in die drei Geschäftsbereiche Business Operations, Engineering & Manufacturing Operations und Racing Operations. In allen Bereichen arbeitet Abarth mit der Technik- und Design-Abteilung von Fiat zusammen.

Unterstützt wird die Tuning-Marke von Paolo Martinelli, der bis zum Herbst 2006 Chef der Motorenentwicklung bei Ferrari war. Er soll sein Wissen und Können vor allem bei Fiat Powertrain Technologies in die Entwicklung von Ottomotoren einbringen. Nach einer langen Ruhephase meldete sich Abarth mit

einer 114 kW/155 PS starken Version des Fiat Grande Punto bereits im Frühjahr 2007 auf dem Genfer Salon zurück. Der per Turbo aufgeladene 1,4-Liter-Motor des Fronttrieblers verfügt im „Normal“-Modus über ein maximales Drehmoment von 206 Nm bei 2000 Umdrehungen; per Tastendruck lässt sich es sich auf 230 Nm bei 3 000 Touren erhöhen. Auf seinem Grill prangt statt des Fiat-Emblems das Skorpion-Logo des Tuners. Außerdem ist mit 132 kW/180 PS Leistung noch eine stärkere Version des kleinen Italieners geplant

Das Unternehmen Abarth & Co wurde 1949 von dem in Italien lebenden österreichischen Motorradrennfahrer Karl Abarth, alias Carlo Abarth, und Armando Scagliarini gegründet. Bekannt wurde die Marke als Automobil-Tuner

und Hersteller von eigenen Konstruktionen. Fahrzeuge von Fiat, Simca und Alfa Romeo wurden renntauglich gemacht und die Spezialisierung auf den Bau kleinvolumiger Sportwagen machte Abarth bekannt. Der wirtschaftliche Durchbruch gelang dem Unternehmen mit der Herstellung von Auspuffanlagen und Endschalldämpfern. 1958 beteiligte sich Fiat an Abarth und übernahm den Tuner schließlich 1971. Doch nach dem Tod von Carlo Abarth im Jahr 1979 schränkte Fiat sein Engagement bei der Marke Schritt für Schritt ein, da die Sorgen um das Hauptgeschäft zu groß wurden. Damit verschwand Abarth in der Versenkung. Mittlerweile geht es dem Automobilhersteller wieder etwas besser und daher soll nun auch der Skorpion erneut angreifen.

FIAT-CHEF FREY REVIDIERT ABSATZZIELE FÜR DEUTSCHLAND

(19. Juni 2007, www.ad-hoc-news.de / ddp.djn)

Fiat wird in diesem Jahr in Deutschland deutlich weniger Fahrzeuge verkaufen als ursprünglich angenommen. Deutschland-Chef Werner Frey sagte in der Online-Ausgabe des Fachmagazins «auto motor und sport» am Dienstag in Stuttgart, aufgrund des stark eingebrochenen Privatkundenmarktes würden

Fiat, Lancia und Alfa Romeo das gesteckte Absatzziel von 130 000 Fahrzeugen in Deutschland nicht erreichen. «Ich rechne mit 86 000 Pkw und 34 000 Transportern, das heißt 120 000 Neuzulassungen», erklärte Frey. Er kündigte zugleich an, weitere Rabattaktionen zur Ankurbelung des Absatzes werde es

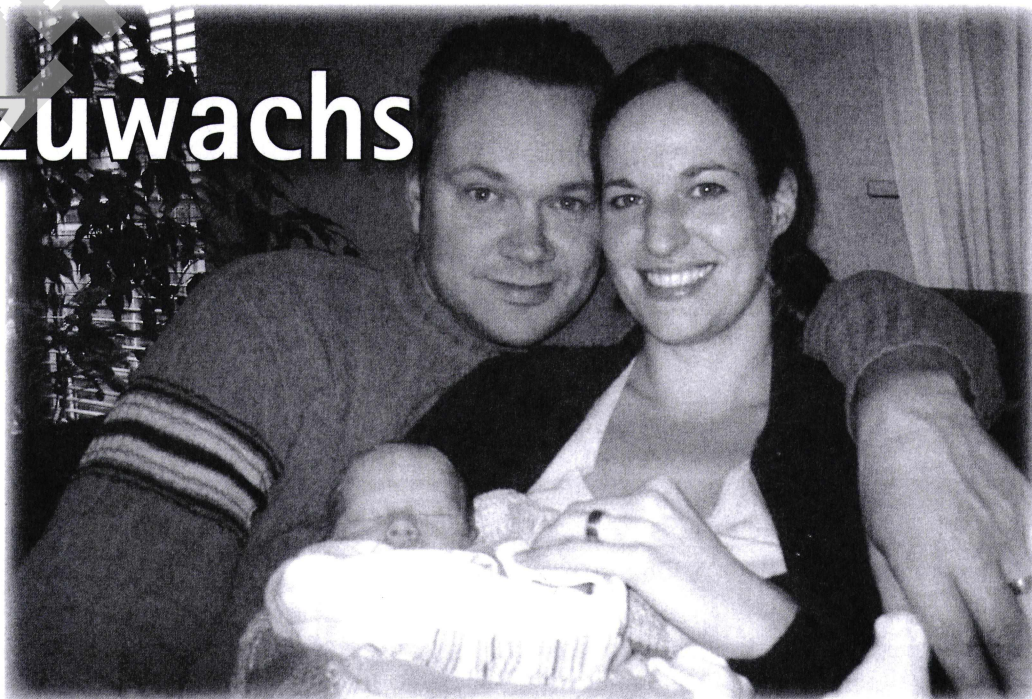
nicht geben, da man bereits an Grenzen stoße. Noch höhere Rabatte seien nicht möglich, «wenn ein Neuwagen nicht mit Verlusten in den Markt gedrückt werden soll», sagte Frey. Das gelte für die gesamte Branche.

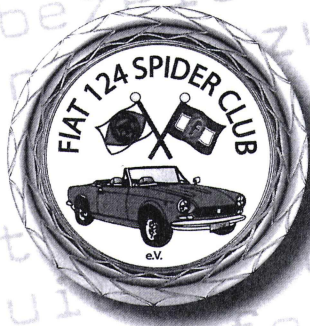
Spiderzuwachs

Wir freuen uns mit unserem Mitglied Peter Meyer über seinen jüngst eingetroffenen Nachwuchs.

Seiner Frau Birgit und dem Junior **ROBIN** geht es gut

Liebe Grüße
Im Namen des Vorstands
Eure Petra





Spider Magazin recycled

Pressereaktionen

Mit „Dach auf“ war es beim Treffen der Cabriofahrer nichts

Münsterische
Zeitung
vom 9. Juni 87

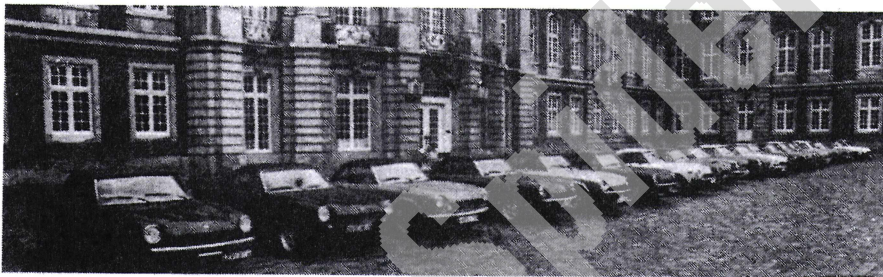
AFG. Münster. Mit „Dach auf“, dem traditionellen Gruß der Cabriofahrer wars leider nichts am Sonnabend, aber die auf Hochglanz gebrachten Wagen beeindruckten auch mit geschlossenem Verdeck.

Der 124 Fiat Spider Club hat genau 123 Mitglieder. Jedes Jahr zu Pfingsten trifft man sich in einer anderen Stadt, diesmal war Münster an der Reihe. Dietmar Averweg, münsterscher Fiat-Spider-Fan, hat das Jahreshaupttreffen organisiert. „Wir fahren ins Tecklenburger Land und ins Automuseum nach Ib-

benbüren.“ Angereist ist auch der Vereinsvorsitzende Michael Bischoff aus Hamburg. Sein Wunsch: einmal ein Treffen in Italien zu organisieren. Aber: „Das Auto kostet soviel Geld, da bleibt nicht viel übrig für eine solche weite Anfahrt“. Immerhin, für den neuesten Spider, der bis 1985 gebaut wurde, muß man 30000 DM hinblättern. Da hatte Markus Neitzel aus Berlin mehr Glück. Der 20jährige Kfz-Mechaniker aus Berlin bekam seinen 124 Fiat Spider geschenkt. Zwei Jahre

Arbeit hat er dann in den Oldtimer aus dem Jahre 1968 gesteckt. Die Arbeit hat sich gelohnt.

Zum Cabriofahren gehört Idealismus und vielleicht auch eine besondere Lebenseinstellung. Der 124 Fiat Spider Club, dessen Hauptsitz in Hamburg ist, hilft bei der Vermittlung von Ersatzteilen und stellt Werkstattkontakte her. Wer Besitzer eines Italo-Cabrios ist oder es werden will, kann sich in Münster bei Dietmar Averweg, Sendener Stiege 24a, Telefon 02536/6005 melden.



Der Stolz ihrer Besitzer: Fiat Spider aufgereiht vor dem Schloß.

Westfälische Nachrichten vom 9. Juni 1987

Spideristi trafen sich in Münster

-dc- Münster (Eig. Ber.). Zu einem dreitägigen Treffen versammelten sich am Wochenende die Mitglieder des „Fiat 124 Spider Club e.V.“ in der Metropole des Münsterlandes. Organisator Dietmar Averweg erstellte für die Motorsportfreunde ein buntes Programm.

Nach der Mitgliederversammlung entfachten die 25 Spideristi das Feuer der Motoren. In einem Konvoi zogen die Straßensportwagen durch das Münsterland. Ziel war das Automuseum in Ibbenbüren.

Beim anschließenden Tanz bei „Pröbsting“ in Handorf kam in die „Bleifüße“ wieder Leben.

Der erst 1984 gegründete Verein zählt 122 Mitglieder. Einige stammen aus Norwegen, Italien, Ungarn und der Schweiz, wie Vorsitzender Michael Bischoff mit Stolz bemerkte. Ersatzteilvermittlung, Firmenkontakte in Italien und Reparaturhinweise zählen zu den Aufgaben des Clubs. Im vereinseigenen „Spider-Magazin“ werden den Mitgliedern zusätzliche Tips angeboten. Interessenten aus dem Münsterland können sich mit Dietmar Averweg (Telefon 02536/6006) in Verbindung setzen.



Selbst das Schloß erhält sportliches Flair, wenn die Mitglieder des „Fiat 124 Spider Club“ Feuer der Motoren entfachen.

... ohne Kommentar

SPIDER MAGAZIN 6

Dem vorliegenden Spider Magazin, der Ausgabe 2 des Jahres 1987, dient die Schnittzeichnung eines AS-Spiders von 1966 als Titelbild. Die ersten Seiten des Magazins widmen sich ausführlich dem Clubleben, dem (mal wieder verregneten) Pfingsttreffen in Münster und der dazugehörigen Jahreshauptversammlung. Der wiedergewählte Vorstand präsentiert sich dabei auf einer Extraseite mit Foto und persönlichen Daten.

In einem Statistikbeitrag, übernommen von der Mitgliederzeitschrift des Deutschlandclubs, wird zwei Jahre nach dem Ende der Produktion des 124 Spider der Frage nachgegangen, wie viele Autos zum Stichtag 1.1.1986 beim KBA gemeldet waren (4130 zzgl. der US-Importe).

Mit Statistik geht es weiter in einem Artikel, der sich, ähnlich wie schon zwei Jahre zuvor, das Ziel gesetzt hat, in einer Deutschlandkarte die Wohnsitze der Mitglieder geordnet nach Mitgliedsnummer aufzuführen. Dies war damals schon schwierig für den Hamburger Bereich, heute wäre dies schon aufgrund der Gesamtmitgliederzahl nicht mehr möglich.

Im Teil 4 der Restaurationsserie geht es nunmehr um den Zusammenbau des vorher gründlich revidierten Spiders. U.a. wird hier auch die Verwendung von VA-Schrauben und ausreichend dimensionierter Kabel beim Ersatz maroder Teile empfohlen.

Zum Ende des Hefts schließlich folgt noch ein Bericht über das

Von nun an geht's bergab

Im letzten "Spiderfahrer", der Clubzeitung des Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. war ein Bericht von Otto Fuß aus Regensburg, den ich sehr interessant fand und deshalb auch bei uns abdrucken will.

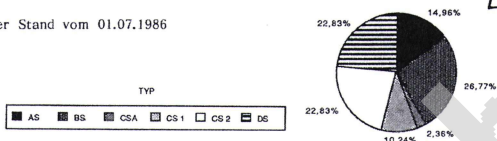
Und zwar bergab mit den Zulassungszahlen für den Spider. Nachdem im Mai 1985 endgültig die Produktion des Spider endgültig eingestellt worden ist, habe ich eine Anfrage im Kraftfahrtbundesamt in Flensburg nach den Zulassungszahlen des Spider gestartet. Das Ergebnis kommtet Ihr in Heft 5/86 nachlesen.

Dies war allerdings der Stand 01.07.1985. Es konnte sich daher noch allerhand verändern, vor allem bei den Europaspidern, insbesondere Volumex- und Katalysatormodelle, da von diesen bei den Händlern noch einige zum Verkauf standen.

Ich habe mich daher jetzt noch einmal hingesetzt und eine neue Liste mit den Stückzahlen angefordert. Der Bestand an zugelassenen Spidern - sortiert nach Typen - sieht also wie folgt aus:

Hersteller	Typ	Typschl.	kw	Stück	davon bei uns im Fiat 124 Spider Club
FIAT	124 AS Spider	4001/343	66	386	19
	124 BS Spider	4001/359	66	94	1
	124 BS 1 Spider	4001/364	81	577	33
	124 BS 1 Spider	4001/369	74	624	
	124 CS Sportspider 1600	4001/378	77	5	
	124 CS Sportspider 1600	4001/379	80	5	
	124 CS 1 Sportspider 1800	4001/380	82	15	13
	124 CS 1 Sportspider 1800	4001/381	87	374	
	124 CSA Rally-Abarth	4001/393	94	48	3
	124 CS 2	4001/000			29
PININFARINA	124 DS Spidereuropa	4107/300	77	1891	20
	124 DS Spidereuropa Kat.	4107/302	76	67	
	124 DS Spidereuropa Volumex	4107/301	99	444	8

Dies ist der Stand vom 01.07.1986



Zum Typ CS 2 (US-Spider) wurde mir mitgeteilt, daß es sich dabei um ein ungetyptes Fahrzeug handelt, das seine Zulassung zum Verkehr nicht durch Erlangung einer allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO bekommt, sondern durch eine Einzelbegutachtung nach § 21 StVZO. Daher kann dieser Bestand nicht ermittelt werden.

Da ich aber nicht glaube, daß jeder US-Spider, der in Deutschland zugelassen ist, eine Einzelabnahme durch den TÜV erfahren hat, könnt Ihr mir, falls Ihr einen US-Spider besitzt, gerne schreiben, was Ihr davon haltet.

Nun wünsche ich Euch noch viel Spaß bei der Feststellung, daß es nur noch weniger werden können und Euer Spider noch lange in der Liste - vielleicht bald oder irgendwann als einziger - steht.

Otto Fuß, Ziegelsdorfer Straße 57, 8400 Regensburg Tel.: 09 41 / 332 54

SPIDER MAGAZIN 7

Saisonstarttreffen in Berlin. Der Autor berichtet hier über die Erlebnisse mit DDR-Grenzen und die Erlebnisse während der damaligen 750-Jahr-Feier der Stadt.

Abgeschlossen wird dieses Spider Magazin, das natürlich auch die üblichen Editorials enthält, von einem Zeitungsaustriss aus dem „Spiegel“, in dem berichtet wird, wie ein enttäuschter Spiderfahrer öffentlich die Produktionsqualität (Rostlöcher nach zwei Jahren) der Firma Fiat anprangerte.

Christian Cordts

Restaurationsserie 4. Teil

Der Zusammenbau

Ein völlig auseinandergenommenes Fahrzeug vor den Augen, fragt man sich, wie soll ich daraus wieder einen schönen Spider machen?

Ungläubigkeit war auch bei mir ein beherrschendes Gefühl, aber mit ein bißchen Organisation ist das alles zu machen.

Voraussetzung für ein gutes Gelingen des Zusammenbaus ist ohne Frage das schnelle Wiederauffinden der zu verbindenden Teile. Liegen die Schrauben überall in der Garage, sind hier und da hingefallen, wird es ziemlich nervig, alles wieder zusammenzusuchen. Deshalb ist unbedingt anzuraten, sich verschiedene stabile Pappkartons zu besorgen und sie zu beschriften mit „Motor“, „Karosserie“ etc., um die Schrauben und Teile beim Auseinanderbauen ordentlich einsortieren zu können.

Wenn schon restaurieren, dann auch richtig!

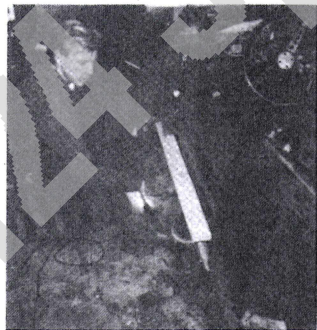
Auch wenn alte Schrauben noch gut aussehen, sollte man neue verwenden, wenn möglich VA - Schrauben aus nichtrostendem Stahl. Das ist nicht ganz billig; ein kompletter Satz VA - Schrauben kostet gut DM 400,-. Da das Geld zum Ende der Restauration meist mit der Eigenschaft glänzt, nicht mehr vorhanden zu sein, habe ich nur die an der Außenhaut liegenden Schrauben aus VA - Stahl genommen. Die herkömmlichen Schrauben sollten nach dem Einbau kurz mit Tectyl Karosseriewachs eingesprüht werden, das verlängert ihre Lebensdauer ungemein.

Nicht mehr gängige Gewinde sind entweder nachzuschneiden oder mit dem Fachhandel erhältlichen Gewindeeinsätzen „Heli-Coil“ zu erneuern.

Aber nicht nur das Schrauben gehört zum Zusammenbau, sondern auch das Wiederanschweißen von Kotflügeln, Einpassen der Türen etc..

Hier ist wirklich größte Sorgfalt vorzusehen, denn schon kleinste Einpassfehler sind nachher im Zusammenspiel von Kotflügeln, Hauben und Türen zu erkennen.

Vor dem Einschweißen steht das genaue Einpassen!



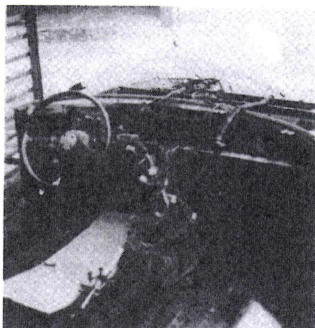
Die Türen sollten in den Scharnieren festgeschraubt werden, ebenso die Motorhaube. Dann werden die Kotflügel vorsichtig angehalten, eingepasst und dann nach dem Aufklappen der Motorhaube mit 3-4 Schweißpunkten fixiert. Diese Arbeit erfolgt am besten mit mehreren Leuten zum Festhalten und begutachten.

Für das Justieren der Türen sollte man sich auch ein bißchen Zeit nehmen. Man baut sie im Rohzustand ein, zusammen mit dem Schließmechanismus und erst nach dem Justieren Scheibe und Fensterhebermechanismus.

Darauf achten, daß die Scharniere nicht ausgeschlagen sind, sonst hängt hinterher die Tür!

Wenn ein neuer Fensterhebermechanismus eingebaut werden soll, tut man gut daran, sich den Verlauf des Seilzuges anhand des alten Mechanismus auf ein Blatt Papier zu skizzieren.

Die Fahrzeugelektrik ist für Viele ein rotes Tuch, es reicht, wenn man auf ein Knöpfchen drückt und es bewegt sich was.



Damit es kein Puzzlespiel wird, sollte man die Kabel bei... Ausbau entweder mit Klebeband versehen und beschriften oder man macht sich kleine Anschlußpläne, wie z.B. für die Lichtmaschine, sonst kann es passieren, daß beim Betätigen des Hupknopfes plötzlich die Scheiben-

waschanlage losgeht und man fürchterlich naß wird, weil die Windschutzscheibe noch nicht eingebaut ist.

Alte, brüchige Kabel sollten durch neue ersetzt werden, dabei unbedingt die alte Kabelstärke verwenden, sonst kann es evtl. zu Kabelbränden kommen, aufgrund von Wärmeentwicklung bedingt durch zu hohen Widerstandes durch den zu kleinen Kabelquerschnitt.

Beim Zusammenbau mechanischer Teile wie Motor und Hinterachse bedient man sich der Reparaturanleitung, die im Club für DM 10,- als Kopie zu erhalten ist.

Unansehnlich gewordener Chrom läßt sich neu verchromen, auch hier sind wir im Club gern behilflich.

Vor dem endgültigen Zusammenbau steht natürlich die Lackierung, dazu sollten die Hauben, Türen, die Windschutzscheibe, der Motor und sämtliche Anbauteile wie Zierleisten etc. ausgebaut sein.

Die Lackierung und notwendige Vorarbeiten sind Thema der nächsten und letzten Folge.

Michael Bischoff

Thomas Niedergerke & Partner

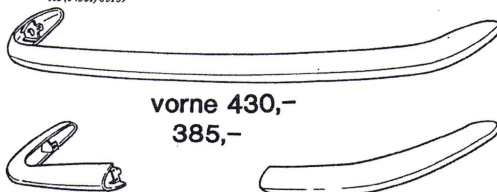
Kraftfahrzeug-Ersatzteile

Alte Dorfstr. 66b - 2061 Meddrade
Tel. (04531) 85159

Endlich wieder lieferbar !!!

Stoßstangen Satz kpl. 998,-

einzeln:



Satz hinten kpl. 720,-

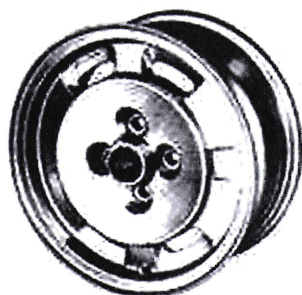
inkl. Mwst.

SPIDER MAGAZIN 15



ABARTH

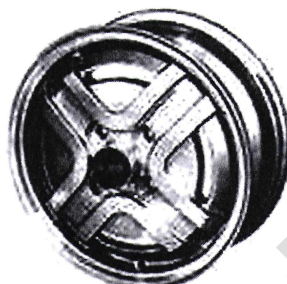
SPORTFELGEN



CD 15



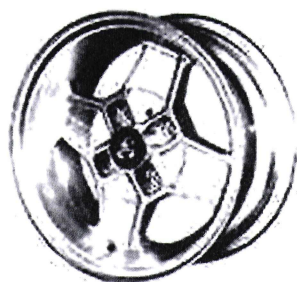
CD 16



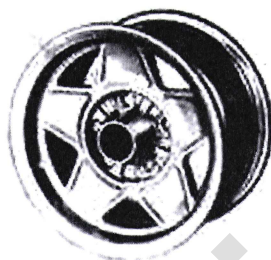
CD 17



CD 18



CD 30



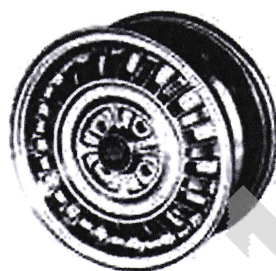
CD 31-32-50



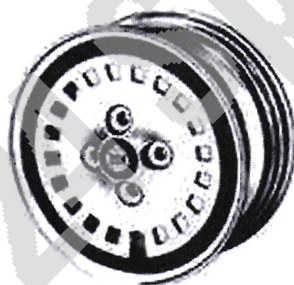
CD 42



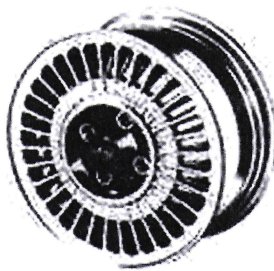
CD 47-CD 53



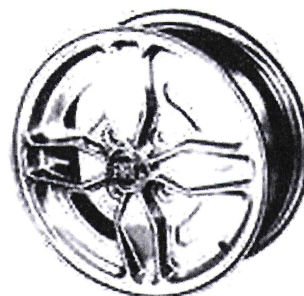
CD 51



CD 55



CD 56



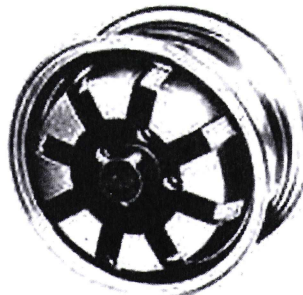
CD 57



CD 58



CD 63



CD 84



CD 91-92-93-96

ÖLDEKE Postfach 5130 7750 Konstanz Tel. 07531/63241-42 Telex 733326

Preisliste
9/83

Reprint



ABARTH-CROMODORA-Felgen

aus dem Club - Archiv

Felgen-Typ	Fahrzeug-Typ	Unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt. (pro Stück)
* CD 15 5,5 x 14 Aluminium	Fiat 132/131 alle/124 Spyder	DM 293,-
* CD 16 5,5 x 13 Aluminium	Fiat 128 Coupé, Rallye/X 1/9/124 alle/ 125/131 Berlina, Racing/132 VT/Alfasud	254,-
* CD 17 4,5 x 13 Aluminium	Fiat Ritmo	249,-
* CD 18 5 x 13 Aluminium	Fiat 128 Berlina, Coupé, Rallye/ X 1/9/124 Spyder, Berlina, Coupé/ 125/131 Berlina, Combi/132 VT/ Simca 1000, 1100, 1200 S Coupé/Horizon	343,-
* CD 30 5,5 x 13 Magnesium	Fiat 124 Berlina, Coupé, Spyder/125/ 132 VT/131 Berlina, Racing	299,-
* CD 31 5,5 x 13 Magnesium	Fiat 124 Coupé, Spyder, Berlina/125/ 132 VT/128 Coupé, Rallye/X 1/9/ 131 Berlina, Racing/Alfasud/Simca Horizon	289,-
* CD 50 6 x 14 Magnesium	Alfa Romeo Alfetta GT und GTV	348,-
* CD 51 5,5 x 14 Aluminium	Lancia Beta Berlina alle/Beta Coupé/HPE	268,-
* CD 53 5,5 x 14 Magnesium	Fiat 132/131 alle/124 Spyder	325,-
* CD 57 4,5 x 13 Magnesium	Fiat 127/128 Berlina, Rallye, Coupé/ X 1/9/Autobianchi A 112	279,-
* CD 58 5 x 13 Magnesium	Fiat 128 Berlina, Rallye, Coupé/X 1/9	288,-
* CD 63 4,5 x 13 Aluminium	Fiat 127/128 Berlina, Coupé, Rallye/ X 1/9/Autobianchi A 112	249,-
* CD 91 5 x 13 Aluminium	Fiat 128 Berlina, Coupé, Rallye/ X 1/9/Ritmo	259,-
* CD 92 5,5 x 13 Aluminium	Fiat 128 Coupé, Rallye/X 1/9/124 Berlina, Coupé, Spyder/125/131 Berlina, Racing/ 132 VT/Alfasud/Simca Horizon	278,-
* CD 93 5 x 13 Aluminium	Fiat 131 Berlina/124 Coupé, Spyder, Berlina/ 125/132 VT/Simca 1000, 1100, 1200 S Coupé/ Simca Horizon/Alfasud	259,-
* CD 99 5 x 13 Aluminium	Fiat Ritmo	259,-

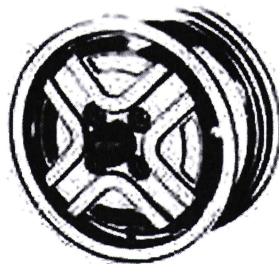
* = mit TÜV-Gutachten

** = mit ABE, TÜV-Abnahme nicht erforderlich

NÖLDEKE & Postfach 5130 · 7750 Konstanz · Tel. 07531/63241-42 · Telex 7333



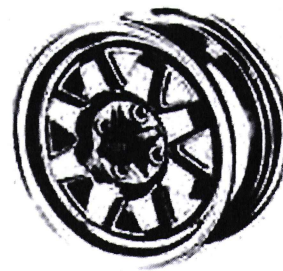
CD 98



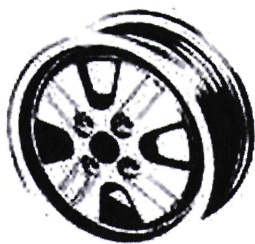
CD 99



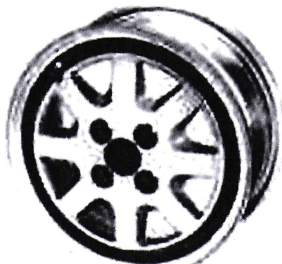
CD 131



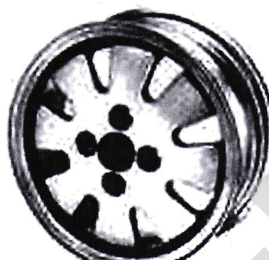
CD 134



CD 141

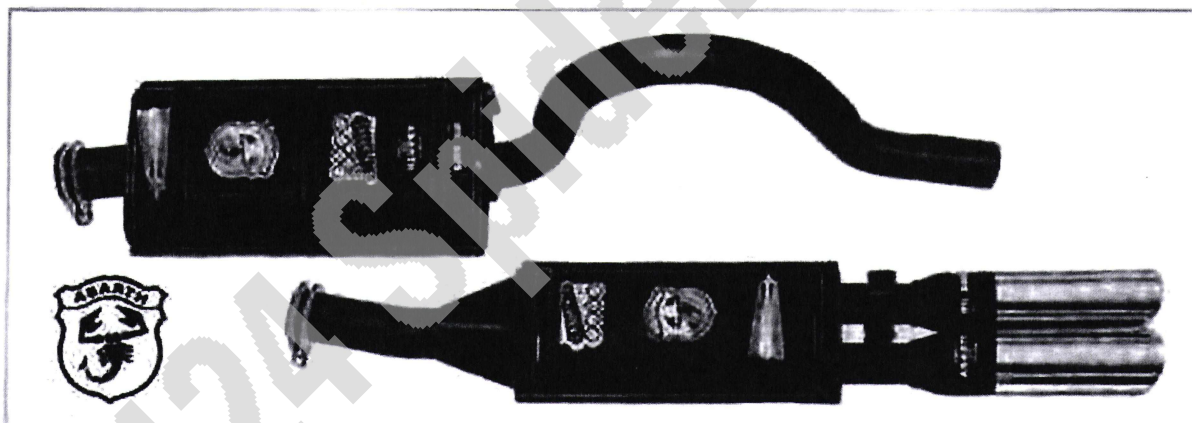


CD 142



CD 145

ABARTH Hochleistungs-Auspuffanlagen



- Mit Allgemeiner Betriebserlaubnis – TÜV-Abnahme nicht erforderlich
- Gezielte Abgasführung – geringerer Staudruck
- Bessere Motorkühlung – rasanter Abzug
- ABARTH paßt ohne Änderung und ohne Schweißen an Ihr Fahrzeug
- Lange Lebensdauer dank hochwertiger Werkstoffe
- In unzähligen Rennen erprobt
- Elegante Note durch verchromte Doppel-Endrohre
- Sportlich dumpfer Ton
- 12 Monate Garantie ohne km-Begrenzung
- ABARTH – nur echt mit dem Skorpion – vertrauen Sie diesem Zeichen!

NÖLDEKE & Söhne Postfach 5130 7750 Konstanz Tel 07531/63241-42 Telex 73832

Felgen-Typ	Fahrzeug-Typ	Unverbindliche Preiseempfehlung inkl. MwSt. (pro Stück)
		DM
* CD 141 4,5 x 13 Aluminium	Fiat 127/128 Berlina, Rallye, Coupé/X 1/9 Panda/Autobianchi A 112	259,-
* CD 145 4,5 x 13 Aluminium	Fiat 127/128 Berlina, Rallye, Coupé/X 1/9/ Panda Autobianchi A 112	auf Anfrage
* CD 147 4,5 x 13 Aluminium	Fiat Uno	298,-
* CD 131 5,5 x 14 Aluminium	Fiat Ritmo, Sport, Super	283,-
* CD 161 5,5 x 14 Aluminium	Fiat Ritmo Sport, Restyling	327,-
* CD 134 5,5 x 14 Aluminium	Fiat 124 Spyder/131 alle	286,-
* CD 98 5,5 x 14 Aluminium	Fiat 132/131 alle/124 Spyder	316,-
* CD 20 6 x 14	Fiat Argenta	auf Anfrage
* CD 168 5,5 x 14 Aluminium	Lancia Prisma und Delta	327,-
* CD 55 5 x 13 Aluminium	Lancia Delta	241,-
* CD 142 5,5 x 14 Aluminium	Lancia Delta/Fiat Ritmo, Super, Sport	316,-
* CD 160 5,5 x 14 Aluminium	Lancia Beta alle/Beta Coupé/HPE	auf Anfrage
** CD 32 5,5 x 13 Magnesium	BMW 1502, 1600, 1602, 1802, 2002, 2002 TI, 2002 TII, Touring/316, 318, 320 4 + 6 Zyl. Opel Kadett B/Opel GT/Manta, Ascona	288,-
** CD 96 5,5 x 13 Aluminium	BMW 1502, 1602, 1802, 2002, 2002 TII, Touring, 316, 318, 320 4 + 6 Zyl./Opel Kadett/Manta, Ascona, Opel GT	auf Anfrage
** CD 84 5 x 13 Aluminium	VW Polo, Golf, Passat, Scirocco, Derby/ Audi 50, 80 alle	292,-
** CD 42 5 x 10 Magnesium	Mini Minor, Mini Cooper (850, 1000)	178,-
** CD 47 5,5 x 14 Magnesium	Alfa Romeo Alfetta, GT und GTV	325,-
** CD 56 5,5 x 13 Magnesium	Alfasud 1,3, 1,5 und TI, Sprint	311,-

* = mit TÜV-Gutachten

** = mit ABE, TÜV-Abnahme nicht erforderlich



Reprint

**auto
motor
und
sport**



aus dem Club – Archiv



Offene Renaissance

Test Fiat 124 Spider

Der italienische Zweisitzer
lebt in modifizierter Ausführung
wieder auf.

Im Jahre 1974 ist er still und leise zu Grabe getragen worden, der 124 von Fiat, und zwei Jahre später auch die offene, zweisitzige Ausführung, der Spider.

Heute, mehr als fünf Jahre nach seinem Abschied von deutschen Straßen, ist das Cabriolet auf einmal wieder zu haben — ganz lebhaftig, als Neuwagen und auch auf ganz einfachem Weg. Der 124 Spider ist seit der Frankfurter Internationalen

Fotos: Seufert, Wilhelm

Test Fiat 124 Spider

Automobil-Ausstellung im September erneut Bestandteil des Modellprogramms der Fiat Automobil AG in Heilbronn.

Daß es dazu kam, ist freilich einer ursprünglich etwas kurz-sichtigen Entscheidung zu ver-danken. Regelrecht eingestellt wurde die Spider-Produktion nämlich nie, lediglich für die europäischen Märkte wurde das Kapitel „124“ ad acta ge-legt. Während die Strategen in der Turiner Fiat-Zentrale die Kunden hierzulande unter das Blechdach verbannten, gestan-den sie den Autofahrern in den USA durchaus zu, noch eine längere Zeit offen fahren zu dürfen. Und für die ame-rikanischen Fiat-Käufer wur-de deshalb auch nach 1976 die Fertigung des Spiders in ei-nem kleinen Winkel des Ka-rosseriewerks von Sergio Pi-ninfarina in begrenztem Um-fang aufrechterhalten.

Den Part, in Deutschland le-bende US-Bürger mit dem 124 Spider zu versorgen, über-nahm eine private Vertriebs-firma, deren Vertrag mit den Italienern in diesem Jahr aller-dings auslief. Erst dadurch war es der deutschen Fiat-Vertretung möglich, den luf-tigen Zweisitzer, wenn auch in einer den amerikanischen Anforderungen angepaßten Form, selbst wieder offiziell anzubieten.

Cabrio-Freunde werden dies-en Entschluß mit Sicherheit begrüßen, wie auch schon die Geburtsstunde des 124 Spider ein freudiger Anlaß war. Im Jahre 1966 nämlich galt es, die 100. Wiederkehr des Geburts-tags von Giovanni Agnelli zu feiern, des Mannes, der den Grundstein zur Fabbrica Ita-liana di Automobili Torino (Fiat) gelegt hatte.

Mit dem Spider machten die Turiner Techniker ihrem Stammvater ein würdiges Ge-schenk — soviel kann auch jetzt, nach eineinhalb Jahr-zehnten, mit Recht behauptet

werden. Denn unbestritten zählt dieser offene Fiat zu den besonders reizvollen Autos von gestern.

Die Karosserielinie mit dem charakteristisch zur Mitte hin abfallenden Heck und dem ein bißchen an alte Ferrari-Sport-wagen erinnernden Kühlerge-sicht entstammt der Feder Sergio Pininfarinas, der aus-gerechnet auch für die Form des Konkurrenzmodells, des Alfa Romeo Spider, verant-wortlich zeichnete. Trotzdem ist es gerade die Karosserie, die beide Gruppenmitglieder

Vorzüge

- Einfach zu bedienendes Verdeck
- Kultivierter Motor mit guter Durchzugskraft
- Gute Fahreigenschaften
- Günstiger Verbrauch

Nachteile

- Unbequeme Sitze
- Schlechtes Licht
- Unbefriedigende Heizung

Ausstattung und Preis

Fiat 124 Spider

Grundpreis:

Fiat 124 Spider DM 19 450,—

Serienausstattung:

- Halogen-Scheinwerfer
- Zwei Rückfahrscheinwerfer
- Scheibenwischer mit Intervallschaltung
- Zeitsuhr
- Verbundglas-Frontscheibe
- Drehzahlmesser
- Wärmedämmende Frontscheibe
- Elektrisch betätigte Fensterheber

des italienischen Open-Air-Festivals grundlegend vonein-ander unterscheidet.

Auch der Stil des Passagier-raumes kennt keine Gemein-samkeiten. Während der Spi-der aus der Millionenstadt Mailand mit der Zeit ging und im Lauf der Jahre ein neues Instrumentenbord erhielt, sieht es in dem Spider aus der In-dustriemetropole Turin heute noch genauso aus wie schon

Test Fiat 124 Spider

ganz zu Anfang. Da gibt es tatsächlich noch ein richtiges Armaturenbrett, das diesen Namen auch verdient — denn es ist wirklich ein Brett, mit Holzfurnier, eben und gera-de, aufrecht von der Tankuhr links außen bis zum Hand-schuhkasten-Deckel vor dem Beifahrer.

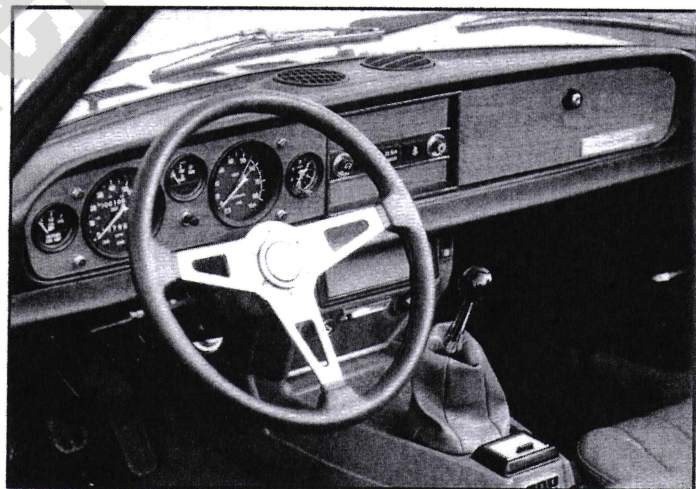
Für unsere von ergonomisch durchkonstruierten Cockpits verwöhnten Augen ist so et-was inzwischen richtig unge-wohnt, die wichtigsten Instru-mente aber lassen sich trotz-dem gut ablesen. Ebenso funk-tionell ist ein schlichter Kipp-schalter für die Betätigung des allerdings zu schwachen Ab-blendlichts. Um die Scheiben-wischer in Bewegung zu ver-setzen, sahen die Fiat-Bauer immerhin bereits einen Hebel an der Lenksäule vor, allein wenn die Geschwindigkeit der Wischer gewechselt werden soll, ist ein Griff zu einem

Drehknopf am Armaturen-brett nötig.

Doch seinen eigentlichen Sinn erfüllt das Cabrio bekannter-maßen dann, wenn kein Re-gen auf die Windschutzschei-be fällt und das Verdeck ge-öffnet werden kann. Dieser Vorgang ist beim Fiat ein er-freulich einfacher, denn nach dem Lösen von zwei Schnapp-verschlüssen am Rahmen der Frontscheibe wird das Stoff-dach im Handumdrehen hin-



Übersichtlich: Verdeck mit seitl.



Klassisch: Armaturenbrett mit Holzfurnier

Der Fiat 124 Spider und

Fahrzeugtyp	Fiat 124 Spider	Fiat 124 Spider (alt)
Hubraum	1995	1756
Leistung	77 (105) bei 5500	87 (118) bei 6000
Testverbrauch	10,5 N	11,1 S
Preis	DM 19 450,—	13 500,—
Beschleunigung		
0- 60 km/h	4,6	4,4
0- 80 km/h	7,7	6,8
0-100 km/h	12,2	10,2
0-120 km/h	18,2	14,1
0-140 km/h	27,8	19,9
0-160 km/h	53,2	28,9
1 km mit stehendem Start	33,9	31,4
Höchstgeschwindigkeit	176,5	186,5

* Nicht mehr in Produktion, Restbestände beim Händler noch erhältlich

ter die beiden Sitze geklappt, wo es zusätzlich unter einer Staubplane Schutz findet.

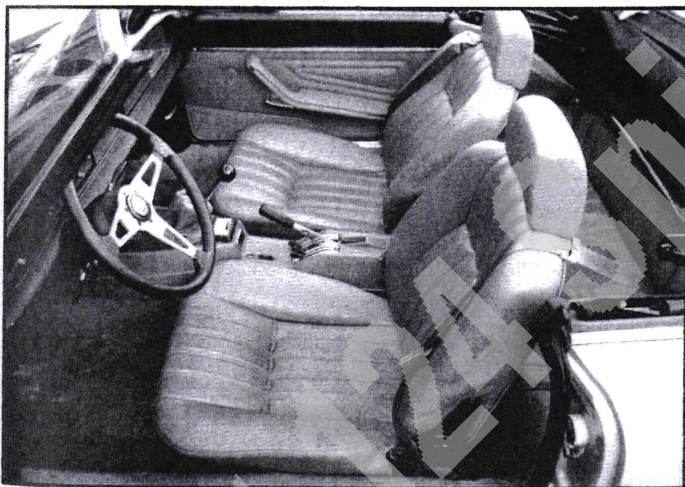
Im entblößten Spider dann zeigt sich das Gefühl des Offenfahrens ganz von der angenehmen Seite. Die niedrige Gürtellinie, das voll versenkte Verdeck sowie die Tatsache, daß kein klobiger Überrollbügel im Weg steht, vermitteln ein Fahrerlebnis, wie es heute nur noch höchst selten zu finden ist.



hem Dreiecksfenster

Aber auch wenn das Verdeck geschlossen ist, kann der Spider-Besitzer zufrieden sein. Selbst bei hohem Wuchs bleibt über seinem Kopf ein genügend großer Freiraum, und auch die Sichtverhältnisse sind so, wie es bei den wenigen Fahrzeugen dieser Art bei weitem nicht selbstverständlich ist.

So sind es denn lediglich zwei bedeutende Punkte, die im Innenraum Anlaß zur Beanstandung geben. Die Heizung, die ohnehin nach einem schwer verständlichen Bedienungsschema arbeitet, hatte beim Testwagen die ungewöhnliche Angewohnheit, zwar bei niedrigeren Geschwindigkeiten — wie es sich gehört — das Zweier-Abteil kräftig zu erwärmen, über Tempo 100 jedoch ausschließlich Kaltluft zu fördern. Und als schlichtweg unbequem stellt sich ein längeres Verweilen auf den beiden Sitzen des Fiat Spider heraus. Die dürftige Polsterung kommt ihrer Aufgabe nur sehr unvollkommen nach,



Unbequem: niedrige Sitze und flaches Lenkrad

d seine Konkurrenten

Alfa Romeo Spider 1600	Yanica Beta Spider 2000	Triumph TR 7 Drophead*	VW Golf GLi Cabrio
1570	1995	1971	1588
(103) bei 5500	85 (115) bei 5500	78 (106) bei 5500	81 (110) bei 6100
10,5 S	13,4 S	11,6 S	11,5 S
22 990,-	24 390,-	23 000,-	22 520,-
5,0	4,5	4,8	4,7
7,6	7,2	7,6	7,0
11,3	10,4	11,5	10,5
16,2	14,7	16,8	15,0
22,8	21,2	25,2	22,4
35,6	30,5	42,2	42,3
32,6	31,8	33,1	32,3
187,5	186,5	176,5	175,6

reichen für 100 Kilometer auch mal neun Liter.

Daß Frischluft-Autos nicht nur sparen können, sondern Klappern ebenfalls zu ihrem Handwerk zählt — auch dafür ist der Fiat ein Beispiel. Kurze und starke Fahrbahnunebenheiten schütteln die Spider-Karosserie spürbar durch. Die straffe Federung hingegen ist für die Insassen durchaus akzeptabel, schließlich sitzen sie ja in einem

Sportwagen der sechziger Jahre und nicht in einer neuzeitlichen Komfort-Sänfte.

Durchaus auf der Höhe der Zeit befindet sich der Fiat-Klassiker, wenn es um das Fahrverhalten geht. Kurven durchheilt das mit doppelten Querlenkern vorne und einer von vier Längslenkern und einem Panhardstab geführten Starrachse hinten versehene Spider-Fahrwerk buchstäblich wie auf Schienen, und auch

der Geradeauslauf verlangt kaum jemals Korrekturen am Lenkrad.

So gesehen liegt der Schluß nahe, daß das älteste Modell im Fiat-Programm zugleich auch eines der attraktivsten ist. Und noch mehr: Mit einem Preis von gerade 19 450 Mark ist der 124 Spider das mit Abstand preisgünstigste Voll-Cabrio auf dem Markt — beste Voraussetzung also für einen offenen Bestseller.

Allein in den Marketing-Etagen der Heilbronner Fiat-Niederlassung scheint diese Tatsache nicht erkannt zu werden: „Vom jetzt wieder aufgelegten 124 Spider“, so Vertriebschef Dietmar Fütterer, „für den wir auch keine besondere Werbung machen, werden wir wohl nicht mehr als zehn Stück im Monat verkaufen können.“ Am Beginn eines neuen Cabrio-Booms kann diese Prognose nur eine Fehleinschätzung sein. *mk*

LA SCOPERTA DELLA LUNA

SPIDEREUROPA PININFARINA

La scoperta della potenza!
2 litri, iniezione elettronica, oltre 185 Km/h;
La scoperta del particolare!
4 freni a disco, ruote in lega, vetri atermici,
alzacristalli elettrici, apertura elettrica del baule.
Spider Europa Pininfarina: la scoperta!
In vendita presso i concessionari Ferrari e Fiat.

pininfarina



Mitgliederbewegungen

NEUE MITGLIEDER:

Holger Griebbach Reg. 7	Blücherstr. 15 47799 Krefeld	02151/8207171 info@hgb-allroundservice.de
Bernhard Langen Reg. 8	Auf der Bitz 26 55270 Ober-Olm	06136/752029 bernhard.langen@iveco.com
Tobias Rothmaier Reg. 9	Luzernenweg 8 73479 Ellwangen	07961/4667 trothmaier@inneo.de
Andreas Wieser Reg. 6	Bergring 6 37133 Friedland	05504/999000 ABWieser@aol.com

ÄNDERUNGEN:

Sven-Erik Holl Reg. 11	Hans-Sachs-Str. 34c 95444 Bayreuth	0921/1513933 seh@online.de
Angelika Krüger Reg. 6	Merianweg 9 30655 Hannover	0511/830636 kruegeranke@gmx.de
Dr. Hubertus Labes Reg. 2	Inselstrasse 24 22297 Hamburg	040/820088 hlaves@chiltington.com
Stefan Lorig Reg. 7	Wiesberg 4 51789 Lindlar – Fenke	02266/4630116 lorig.St@otto-fuchs.com
Christian Wille Reg. 8	Meerwiesenstr. 25 68163 Mannheim	0174/7945935 wille02@web.de

Termine ■ ■ ■ Termine ■ ■ ■ Termine ■ ■ ■ Termine

Seit April jeden Sonntagvormittag: **OLDTIMER-TREFFEN IN HILGEN** bei Burscheid (an der A1)

22.07./12.08./16.09.07: **OLDTIMER-TREFFEN** auf der Pferderennbahn in Krefeld

14. – 15.07.07: **RHEINBACH-CLASSICS** (Voreifel) – Wir werden einen Club-Stand organisieren!

21. – 29.07.07: **2000 KM DURCH DEUTSCHLAND** – Start in Mönchengladbach-Wickrath. Teilweise Spider-Treffen an der Strecke

27. – 29.07.07: **OLDTIMER-TREFFEN** in Wettengel

02. – 05.08.07 Rallye in **FREIBURG** – **SCHAUINSLAND KLASSIK** (www.schauinsland-klassik.de)

04. – 05.08.07: **OLDTIMER-TREFFEN** in Schloß Dyck, in der Nähe von Düsseldorf

10. – 12.08.07 **OLDTIMER GRAND-PRIX** am Nürburgring

17. – 19.08.07 **ÖSTERREICH-AUSFAHRT** des Schweizer Fiat 124 Spider Club

17. – 19.08.07: **HAUPTTREFFEN** des **FIAT 124 SPIDER CLUB DEUTSCHLAND** in Vlotho (Nähe Herford)

24. – 26.08.07: **ITALIENISCHE AUTOMOBIL-TAGE** in Beilngries/Altmühltal

31.08. – 02.09.07: **HERBSTTREFFEN UNSERES CLUBS** in Verl

06. – 09.09.07: **STADTPARKRENNEN** in Hamburg

08. – 09.09.07 **TECHNORAMA** in Hildesheim

Mitte September: **HERBSTTREFFEN** des holländischen Fiat 124 Spider Club in Limburg

23.09.07 **AUSFAHRT** des Schweizer Fiat 124 Spider Club

13./14.10.07: **VETERAMA** in Mannheim

21.10.07 **AUSFAHRT** des Schweizer Fiat 124 Spider Club

26. – 28.10.07 **OLDTIMER-MESSE „AUTO E MOTO D'EPOCA“** in Padua (Italien)

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet, oder Hinweise habt, meldet Euch bitte bei
bol@fiatspider.de oder telefonisch unter 04505/594232

Euer Forum



FRAGE VON FRANK: BS1 startet im kalten Zustand schlecht

Mein BS1, 1.600er mit Doppelvergaser, springt im kalten Zustand schlecht an. Ich muss einige Male orgeln. Im warmen Zustand ist er sofort da. Auch sonst läuft der Motor super. Wer kann mir helfen

ANTWORT VON MARTIN:

Meinst du den Motor im kaltem Zustand bei warmer Außentemperatur oder den kalten Motor bei kalter Ansaugluft?

ANTWORT VON JÜRGEN _ KIEL:

Noch eine Frage: Fährst du noch die mechanische Benzinpumpe, oder hast du auf eine elektrische umgerüstet? Wenn du noch die mechanische fährst, dauert es ein wenig, bis die Benzinversorgung da ist (orgeln). Wenn der Spider ansonsten gut läuft, würde ich es nicht als ungewöhnlich betrachten.

ANTWORT VON FRANK:

Die Startschwierigkeiten habe ich bei kaltem Motor, unabhängig von der Außentemperatur. Ich habe noch eine mechanische Benzinpumpe. Sollte ich auf eine elektrische umrüsten?

ANTWORT VON JÜRGEN _ KIEL:

Ich würde nur auf eine elektrische Pumpe umrüsten, wenn sicher ist, dass dein Problem daran liegt. Meinst Du denn mit „kaltem Motor“ auch dass der Spider länger gestanden hat?? Ich trete vor dem Starten, wenn meiner länger gestanden hat 2-3 mal das Gaspedal durch. Das bringt Benzin über die Beschleunigerpumpen direkt in die Vergaser und hilft bei mir gewaltig weiter

ANTWORT VON FRANK:

Danke für den Tipp, vorher 3 mal das Pedal durchzutreten. Das macht den Kaltstartvorgang doch erheblich einfacher.

FRAGE VON FRANK:

Hi Spideristi, habe seit gestern offiziell meinen 83er DS auf Euro2 umgetragen bekommen.

Neben der enormen Steuerersparnis hat sich auch mein Umweltgewissen etwas beruhigt. Er stinkt hinten raus nun nicht mehr nach alter Kiste, sondern schon etwas moderner. Trotzdem muss ich sage, dass das Laufverhalten des Motors sich ein wenig verschlechtert hat, insbesondere im Standgas. Er ruckelt jetzt etwas mehr und bekommt ab und zu leichte Fehlzündungen im Stand. Die Kerzen wurden gleich mal mitgetauscht, aber es hat nix gebracht. Meine Werkstatt hat alles Mögliche eingestellt und überall rumgeschraubt, aber die Ursache lässt sich nicht so einfach beheben. Ich vermute, es liegt an der neu verlegten Tankentlüftung, die ich incl. Aktivkohlefilter ja zusätzlich anbringen musste und wie bei den US-Spidern mit Kat ja in der Ansaugbrücke endet. Dadurch zieht der Motor durch den Tank immer „Nebenluft“ und läuft somit unruhiger. Der Aktivkohlefilter wird bei mir ja nicht Überdruck gesteuert über ein 2-Wege-Ventil (u.U. mit Anschluss am Steuergerät) an den Ansaugtrakt angeschlossen, sondern geht im Grunde nach dem kleinen Plastikventil (zweifärbig rot und blau...) im Kofferraum direkt in den Filter und dann in die Ansaugbrücke. In der besagten Werkstatt steht auch ein US-Spider mit Kat und Tankentlüftung, wo wir uns einiges von abgucken konnten, aber mit der Tankentlüftung gibt's wohl ein paar Unstimmigkeiten. Gibt es hier im Forum auch noch welche, die den DS auf Euro 2 gebracht haben und ähnliche Probleme hatten oder haben? Ich möchte ungern die Tankentlüftung wieder stilllegen, da es nun mal zur Euro 2 Norm dazugehört. Außerdem riecht mein Fahrzeug nicht mehr nach Benzin, wenn der Tank leer wird und alles hin und her schwappt. Vorher endete der originale Tankentlüftungsschlauch am Benzinfiler und die Dämpfe kamen manchmal in den Innenraum... Ach ja... Ich musste alle abgasrelevanten Teile nachrüsten wie Matrix-Kat, Abschirmblech, Lambdasonde, Tankentlüftungsschlauch und Aktivkohlefilter, den ich übrigens gebraucht vom Schrott und von einem 3er BMW nehmen musste. Originale Filter sind nicht oder nur schwer zu bekommen. Alles in allem rund 1000,- Euro incl. Montage und Eintragung...



ANTWORT VON CS147:

welchen Kat hast du verbaut? Habe den Matrix Kat auf einem US-Spider. Entlüftung im Tankdeckel? Soll ein geschlossenes System werden, oder? Schau noch mal bei meinem nach und check das mal

ANTWORT VON FRANK65:

hab den Matrix Kat von G&B. Da gab's das Gutachten Fahrzeugbezogen dabei. Die Tankentlüftung habe ich natürlich nicht im Deckel, weil das ja ein geschlossenes System sein muss. Ich habe nur im Reparaturhandbuch gelesen, dass es mehrere Arten von Tankentlüftungen gibt. Ich habe nicht den Tank mit den drei Schläuchen an einer Seite und mein Tankentlüftungsschlauch geht nun direkt nach einem kleinen Ventil nach vorne zum Motor bzw. Aktivkohlefilter. Wenn ich im Standgas den Schlauch vom Kohlefilter zur Ansaugbrücke zusammendrücke, geht die Drehzahl rapide in den Keller und der Motor säuft fast ab. Das ist aber ein untrügliches Zeichen, dass der Motor ständig Nebenluft über die Tankentlüftung zieht und das scheint mir nicht ganz richtig. Wie sieht's denn bei dir aus, wenn du den Schlauch vom Aktivkohlefilter zur Ansaugbrücke mal zusammendrückst? Drehzahlverlust oder nicht?

FRAGE VON MARCUS:

Ich nehme seit ~50km einen verstärkten Ölgeruch wahr. Wenn ich den Wagen nach der Fahrt abstelle (oft Kurzstrecke) dampft es aus Richtung Krümmer, zwischen Zylinderkopf und Verteiler. Scheint so, als würde Öl auf das Hitzeschild oder auf den Krümmer darunter tropfen. Hatte noch keine Gelegenheit mir das genauer anzuschauen.

Ölverlust ist nicht festzustellen. Was habt Ihr so für Ideen was das sein kann? Zylinderkopfdichtung? Oder der Verteiler?...

ANTWORT VON OLAF:

der Simmering im Verteiler gibt gern den Geist auf und dann wird zuerst der Verteiler mit Öl geflutet; irgendwann tropft es

dann auf den Krümmer; insbesondere bei höheren Öltemperaturen.

Abhilfe bringt nur Austausch des Simmerings; gute Gelegenheit auch die Lager zu tauschen.

ANTWORT VON MARCUS:

Dann werd ich mal den Verteiler auf Ölschichten untersuchen..... sieht wirklich etwas verölt aus. Dann werd ich das wohl demnächst machen. (Ist das schlimm wenn ich noch 100km fahre? -> Folgeschäden?)

Muss ich beim Austausch auf etwas Besonderes achten? Ich will bei der Gelegenheit auch gleich die Verteilerkappe austauschen. Sieht etwas rissig aus. Danach sollte ich sicherlich wieder die Zündung einstellen (lassen) oder?

ANTWORT VON OLAF:

Die eigentliche Schwierigkeit besteht darin, den Splint, der die Verteilerwelle zusammenhält, zu entfernen. Das ist unbedingt notwendig, sonst kann man weder Lager noch Simmering ersetzen. Es können beliebige Bauformen von Splinten verbaut sein, Federhülsen oder Passstifte. Manchmal muss man die Dinger auch ausbohren...

Was den Rest anbelangt, ist die Aktion unkritisch; Zündung einstellen kannst Du Dir einfach machen, indem Du die Stellung des Verteilers zum Nockenwellenkasten mittels Reißnadel vorher markierst

FRAGE VON STEF:

War vor kurzem mit meinem BS1 beim TÜV, hab leider erst mal keine Plakette gekriegt, unter anderem weil meine Handbremse nicht zurückstellt... Na ja, hab dann zuhause die Bremse komplett zerlegt, Kolben gängig gemacht (läuft jetzt wieder wie Butter...), wieder zusammengebaut - nur leider ist das Rad immer noch extrem schwergängig sobald man die Handbremse gezogen hat (beim Tritt auf die Fußbremse ist alles okay...) Die Jungs vom Ersatzteilservice haben mir jetzt erzählt, dass das ne typische Schwachstelle vom Spider ist - die Exzenter am Sattel spinnen regelmäßig, so das die Handbremse einfach nicht zurückstellt - Abhilfe nur durch neue Sättel, bloß die Finger von Reparatursätzen und Austausch-

sätteln lassen... Wie seht Ihr das??? Bin für jeden Rat dankbar!

ANTWORT VON HOLGER:

Was ist mit dem Handbremsseil? Vielleicht bleibt das durch gerissene Seelen hängen. Eigentlich machen die Exzenter nur Probleme beim anziehen der Handbremse so ist meine Erfahrung.

ANTWORT VON STEF:

Das mit dem Bremsseil hab ich mir zuerst auch gedacht, hab den Kram aber auch zerlegt und ohne Befund wieder eingebaut... Funktioniert auch tadellos, lässt sich schön leicht bewegen und bleibt nicht irgendwie hängen...

ANTWORT VON MARTIN:

Ich kann das leider nur laienhaft beschreiben: Wenn man die Handbremse falsch (mit zu kurzem Weg) einstellt, hat der Kolben nicht die Möglichkeit zum rückstellen. So hat mir das damals meine Werkstatt erklärt...

ANTWORT VON MCM:

Kann mich nur meinen Vorschreibern anschließen. Aus meiner Erfahrung ist es mit dem Wechsel der Teile oft nicht getan, speziell Hinterradbremse

ANTWORT VON KARL-LUDWIG:

Ich gehe mal davon aus, dass Du die Kolben so eingesetzt hast, dass die Nuten waagrecht liegen, die dünnere überdies oberhalb der dicken mittigen ist. Hat entscheidenden Einfluss auf die Wirksamkeit der Hinterradbremse...sümmrädern auch nirgends von Schlauch die Rede. Vielmehr wird hier vorgeschrieben, das geschraubte Metallventile zu verwenden sind - was eindeutig auf Schlauchlosigkeit hindeutet. Außer bei Speichenrädern würde ich möglichst keine Schläuche verwenden.

ANTWORT VON STEF:

Danke für eure Hinweise!!! Hab jetzt mal zur Sicherheit neue Bremszangen und ein neues Seil bestellt und werde am Wochenende noch mal mein Glück versuchen... Karl Ludwig, Danke für Deinen Tipp! Hab ich aber nicht ganz verstanden... Du meinst die zwei Nuten im Kolben, anhand derer man den Kolben rein- und rausschrauben kann, oder???

Ob ich die jetzt waagrecht oder senkrecht gedreht hab, weiß ich nicht, werd ich noch mal kontrollieren. Was ich aber nicht versteh, was Du mit „... dünnere oberhalb der dicken mittigen..“ meinst... Kannst mich noch mal kurz aufklären???

ANTWORT VON KARL-LUDWIG:

Die Kolben weisen auf der Oberfläche zu den Belägen hin zwei Quernuten auf - eine breite mittig in der Kreisfläche verlaufend, eine schmale oberhalb. Die Einbaulage der Kolben muss so sein, das die Nuten genau waagrecht verlaufen, die schmale dabei oberhalb der dicken.

HINWEIS VON 124ROLF:

Nachdem ich auf dem Haupttreffen mal wieder gesehen habe, das viele noch mit den lahmen Blinkern 'rum fahren noch mal der Tipp: altes Bimetall-Relais entfernen, zusätzliches Massekabel auf den dazu gekommenen Pin legen, neues Relais einbauen-> fertig. 5 Minuten Arbeit und erhöht die Verkehrssicherheit. natürlich müsst Ihr aber auch mal nach den Masseverbindungen an den Leuchten schauen. Das Relais gibt es bei Fiat für 23,67 € + MwSt. (Teilenr.:7595406), aber bestimmt auch im freien Handel.

ANTWORT VON MICHAEL O:

Ich habe an meinen 1979er 2Ltr US-CS2 auch ein elektronisches Blinkrelais eingebaut. Es hat erst funktioniert, nachdem ich ein Blinkrelais mit separatem Anschluss für das Kontroll-Lämpchen genommen habe! Und natürlich musste ich ein zusätzliches Massekabel legen, was aber kein Aufwand ist. Das Blinkrelais wird beim 79er US CS2 wie folgt angeschlossen:

49: +12 Volt (blaues Kabel)

49a: Zum Blinkerschalter (violetttes Kabel)

CL: Zum Kontrolllämpchen im Tacho (blau-weißes Kabel)

31: Masse (Schwarz, neu legen!)

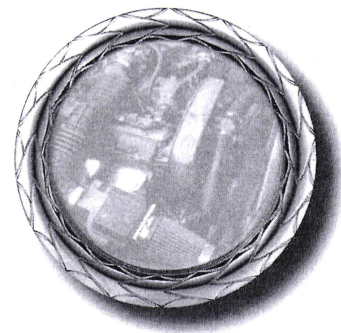


Fiat Spider Club e.V.



Biete

Teilemarkt



FIAT SPIDER CS BJ. 1978 ZU VERKAUFEN

Fiat 124 Spider CS1, Erstzulassung:
02.06.1978 zu verkaufen.

Das Fahrzeug ist sehr gepflegt, die Laufleistung beträgt echte 13.000 Meilen (21.000 Km). Motorleistung eingetragen 65 KW / 88PS. Das Auto ist außen schwarz mit schwarzem Verdeck, die Innenausstattung ist beige. Details am Telefon oder per Mail.

Preis VHS. Auf Wunsch können Fotos des Fahrzeugs gemailt werden.

Patrick Bell, Email: p_bell@gmx.de,
Mobil : 0179 / 75 65 286

FIAT SPIDER 124 CS2 2000 BJ '79 IN ROT

Hier verkaufe ich meinen schönen Fiat Spider 124 CS2 Baujahr 1979. Das Fahrzeug ist seit 10 Jahren in meinem Besitz. Der Spider wurde nur mit Saisonkennzeichen (04-10) im Sommer gefahren. Tachostand ca. 77200 Meilen (ca. Angabe). Der Wagen hat TÜV bis 06/2009 und ASU bis 03/2009. Standort ist 15 Kilometer entfernt von Koblenz in 56332 Dieblich / Mosel (leicht zu erreichen z.B. über A61 Ausfahrt Koblenz-Dieblich). In schon 2 Jahren (2009) winkt das H-Kennzeichen. Das Fahrzeug hat den original 59 KW / 80 PS Motor mit Registervergaser, 5-Gang Getriebe und 1995 ccm. Ich habe den Wagen immer sehr gepflegt und instand gehalten, Verschleißteile wurden regelmäßig ersetzt. Auf Originalität wurde besonders geachtet. Unter anderem bekam er ein neues Stoffdach (Top-Zustand) und die vorderen Radaufhängungen nagelneu gemacht. Zudem habe ich den Wagen nach dem Kauf 1997 im original rot neu lackieren lassen. Der Unterboden ist in gutem Zustand und, soweit ich es beurteilen kann, rostfrei. Alles in Originalzustand. Der Innenraum weist normale Gebrauchsspuren auf, ist aber in einem ordentlichen Zustand. Motor, Bremsen, Getriebe, Kupplung ist alles in Ordnung. Optisch finde ich ihn klasse, ich glaube die Bilder sprechen für sich. Ein neuwertiges CD/MP3 Radio von Sony + 4 Lautsprecher und der original Chrom-Kofferraumgepäckträger sind

inklusive. Die Reifen sind neuwertig. Meine Preisvorstellung beläuft sich auf faire 6500,-- Euro, bin aber auch für Gebote offen.

Bei Interesse stehe ich gerne per Email unter s.hochstein@gmx.de oder Mobil unter 0177 237 33 56 zur Verfügung. Gerne kann - auch kurzfristig - ein Besichtigungstermin vereinbart werden.

124 DS EUROPA VON PININFARINA BAUGLEICH 124 FIAT SPIDER

60 kW (82 PS), Erstzulassung: 07/78, HU fällig, Smaragdgrün-metallic, Verdeck beige, LM-Felgen, Radio/Kassette. Der CS Spider ist zwar ein US Reimport, hat aber neue europäische Armaturen (Km-Angabe) in Holzfurnier bekommen, Lenkrad, Schaltknäuf von Nardi. Die Karosserie ist restauriert (Fotodokumentation), der Innenraum (Sitze, Verkleidung) ist in mittelprächtigem Zustand. Hinten original CS Chromstoßstange (Holtmann & Niedergerke), vorne ohne Stoßstange. Aktueller Km-Stand 129854. Bei 118419 Km wurde der Motor komplett für 2613 DM neu aufgebaut. Kühler, Wasserpumpe, Thermostat, Benzinpumpe, Kupplung, Stoßdämpfer vorne, Längslenker hinten, Hauptbremszylinder, Bremscheiben, Bremskolben und sonstige Teile wurden erneuert. TÜV ist momentan abgelaufen, kann aber nach Vereinbarung erneuert werden. Preis 4.900 VB. Der Youngtimer wird schweren Herzens wegen Familienzuwachs abgegeben. Fotos oben, unten, innen, außen rechts, links auf Wunsch; Kontakt unter Helmut Klaffs, 0221/316575 oder 0173-2777533, hellepaul@web.de, Standort D-50735 Köln

TEILE 124 SPIDER MOTOR ABARTH KOLBEN FÄCHERKRÜMMER EDEL- STAHL

Ich habe diesen Spider 2004 unter einer Plane neben einer kleinen Autowerkstatt entdeckt. Er war ursprünglich rot und ohne jemals gefahren zu sein (lediglich mal Probe gesessen) machte ich mich an die Arbeit und zerlegte ihn bis auf Fahrwerk und Rohkarosserie. Dann bekam

er seine heutige Farbe. Als Farbe wurde ein alter Alfa Grundton gewählt aber mit zwei bis drei mal mehr Metallicanteilen neu gemischt. Die Farbe kam von der Firma Glasurit und der Käufer erhält von mir den genauen Farbcode. Mit diesem Farbcode ist jeder Lackierer, der mit Glasurit Farben arbeitet in der Lage die Farbe nachzumischen. (Eine fertige Spraydose in Wagenfarbe habe ich ebenfalls noch und diese gibt es auch dazu.) Der Wagen ist unterhalb der Türkante mit überlackierbarem Steinschlagschutz behandelt worden und dann erst mit Silber überlackiert. Im Laufe des Zusammenbaus, der sich dann bis Juni 2005 erstreckte wurden viele Neuteile verbaut und versucht, alles originalgetreu und langlebig und gut zu erhalten. Da ich nie mit dem Verkauf dieses Fahrzeuges gerechnet habe wurden alle Arbeiten und Teile so beschafft und organisiert, wie man es nur aus Liebe und für sich selber machen kann. Über 500 Stunden Arbeit wurden investiert. Von den Kosten will ich jetzt lieber nicht anfangen. Ausgeführte Arbeiten und Neuteile: Kühlerschläuche, Heizungsschläuche, Gummiknöpfe für Heizungsregler, Türdichtungen, Kofferraumdichtung, Motorhaubendichtungen, Bodendämmmatten, Verdeck, Fensterschachtdichtungen, Teppichsatz, Motorgummilager, Getriebeaufhängung, Überholsatz für die Kardanwelle, Kreuzgelenke, Hardyscheibe (so verbaut, dass sie nicht wieder davonfliegt...), Benzinpumpe, Kraftstofffilter, Tank, Türkeile, Dichtsatz Verdeckfenster, Sitzbezüge, Abarth Hörnersatz.

Da Pininfarina bei dieser Variante des DS Spider den zuerst eingebauten Kat aus Leistungsgründen, vor der Auslieferung wieder ausbauen lies, habe ich einen G-Kat nachgerüstet und die Lambda Sonde eingebaut und angeschlossen. Nur habe ich es nicht mehr geschafft diesen eintragen zu lassen. Er läuft in den Papieren noch als ohne Kat. Das Getriebe wurde aus zwei vorhandenen Getrieben neu aufgebaut und mit einem neuen Dichtsatz versehen. (Das wurde von einem Fachmann erledigt.) Zahnriemen wurde erneuert. Die Simmeringe am Differenzial wurden gewechselt. Neue Kupplungsscheiben

eingebaut. Bremsen neu Belegt. Das Luft-einlassblech, welches zur Lüftung gehört und die Frischluftzufuhr für den Innenraum steuert wurde aus Edelstahl neu angefertigt. Das Armaturenblech war leider nicht mehr zu retten und so wurde eine neue Replika aus Kunststoff verbaut, dass hat den Vorteil, dass nun der Kunstlederbezug nicht mehr einreißen kann und so auch die Form und Farbe erhalten bleibt. Neue Sitzbezüge wurden eingebaut und auch neue Bezüge für die Kopfstützen. Verdeckgestänge ist komplett Sandgestrahlt und drei mal gestrichen worden, bevor das neue Dach (Sonnenland Stoff, keine eBay Ware..) aufgezogen wurde. Neue Dichtungen für die Dreiecksfenster und neue Spanndrähte. Das Radio ist ein Sony mit Fernbedienung, weil ich es nicht leiden kann wenn mir meine Freundin während der Fahrt zwischen Radio und Schalthebel greift um neue Sender zu suchen. Radio spielt mp3 CDs und normale CDs. So. Kann leicht sein, dass ich noch was vergessen habe also ruft an und fragt oder kommt zum anschauen vorbei. 0171 / 8685265. Fahrzeug steht in Oberschleißheim bei München. VB 6.500,00 € Er ist noch zugelassen und kann auch so abgeholt werden. Gegen eine Überführung auf eigener Achse spricht nichts !

EUROSPIDER 2000IE 07/1985

Pininfarina Eurospider 2000ie, EZ 07.1985, ca. 48 000 Meilen, ASU/TÜV 08/2008, rossometallic, beiges Stoffdach, Chromodora-Felgen, Hohlraumkonservierung, bei FIAT regelmäßig gewartet und in der kalten Jahreszeit untergebracht, unrestauriert aber gepflegt und unverbastelt, seit 10 Jahren in meinem Besitz, wegen Platzmangel zu verkaufen. Zusätzlich Hardtop vorhanden. Preis: 7500.-€
Tel. 06342-919295
(Deutschland, Rheinland-Pfalz)

ERSATZTEILE FIAT 124 SPIDER BJ.78

Verkaufe durch das Schlachten des Fahrzeuges sehr viele Teile von meinem Zweifahrzeug. Über Achsen, Motor, Getriebe, Karosserieteile (Türen Verdeck Stosstangen usw.), Elektrik, Anlasser, Lenkung, Scheinwerfer alles Mögliche.
Einfach nachfragen via Telefon oder E-Mail, bin so jeden 2-3 Tag im Internet Handy 0043/650/3044639 oder Email: sandro_24at@yahoo.de
Bin übrigens aus Lustenau am Bodensee, ca 20 Luftlinie von Lindau, direkt an der Schweizer Grenze.

L-JETRONIC TESTER FÜR

EINSPRITZANLAGE MONICA FIT-H3

Electronic "Fuel Injection Tester"

Ich verkaufe einen der umfangreichsten Tester die es in den 80er Jahren am Markt gab, die Testgeräte von Bosch können hier nicht mithalten! Der Vorteil dieses Testers liegt zum einen darin, dass das Fahrzeug bei eingebautem Tester gefahren werden kann und zum anderen können die meisten Funktionen auch simuliert werden. Man kann also gleich prüfen ob der gefundene Fehler wirklich die Ursache für das Motorverhalten ist ohne gleich ein neues Ersatzteil einbauen zu müssen. Folgende Funktionen können geprüft/simuliert werden:

- Wassertemperatur
- Lufttemperatur am Luftmengenmesser
- Abgastemperatur
- Spannung der Lambdasonde
- Einspritzdauer der einzelnen Düsen
- Drehzahl
- Drosselklappenendschalter
- Spannung
- Startanreicherung
- Luftmengenmesser

Zusätzlich besteht auch die Möglichkeit das Steuergerät extern zu prüfen, dazu wird der Tester mit 12 V versorgt und alle anderen Werte werden über den Tester vorgegeben. Laut Dokumentation kann der Tester für folgende Fahrzeuge eingesetzt werden (meiner Ansicht funktioniert er aber auch bei anderen Youngtimern mit L-Jetronic): Alfa Romeo GTV-6, BMW 3.0 SI, 530 SI, 530 I, 630 CSI, 733 I, Fiat 124 Spider, x1/9, Jaguar XJ6L, Mitsubishi all, Nissan/Datsun 280Z, 810, 280ZX, Maxima, 200SX, Stanza, Pulsar, 300ZX, Porsche 928, Renault 18i, Fuego, Subaru 1800 Turbo, Toyota Supra, Cressida, Celica, Camry, Volvo, VW Der Tester ist voll funktionsfähig und wurde von mir mehrmals an meinem Fiat Spider eingesetzt (für alle anderen Adapter (Nissan usw.) kann ich keine Aussage treffen). Der Zustand ist dem Alter entsprechend, teilweise sind die Metallgehäuse etwas angerostet. Bei Interesse (email an spiders@freenet.de) sende ich Bilder und die Dokumentation. Preis inklusive Versandkosten ist 400.- €

SCHRAUBER AUFGEPAßT : GENIALE AUFFAHRRAMPE 380 CM LANG FÜRS GANZE AUTO

Verkaufe wegen Platzmangel nach Umzug die geniale Auffahrrampe:
Professionelle Arbeit vom Brückenbauer auch für deutlich höhere Lasten als einen Spider : Auffahrrampe mit einer Länge von 380 cm, da passt der ganze Wagen

drauf, Höhe vorn 85 cm, Breite der der Rampe 24 cm, d.h. auch für Breitreifen bis 235. Bilder per Mail, Standort: Hamburg; Preisidee € 300.-
Michael 0179 4650034



Suche

124 DS >1984-1985< WENIG KM GESUCHT !

Ich suche einen schönen unrestaurierten und unverbastelten 124 DS Bj. 1984 < mit wenig Kilometern und möglichst originalem Lack ! Zahle dementsprechenden Preis. Danke für euer Angebot(e). Mail an PWAutomoto@aol.com oder 0171/ 5229106

VX FELGEN

Bin auf der Suche nach ein paar VX Felgen. Weiß jemand etwas? Könnte dann meine CD30 Bj. 75 abgeben. 09548/980054 Claudio

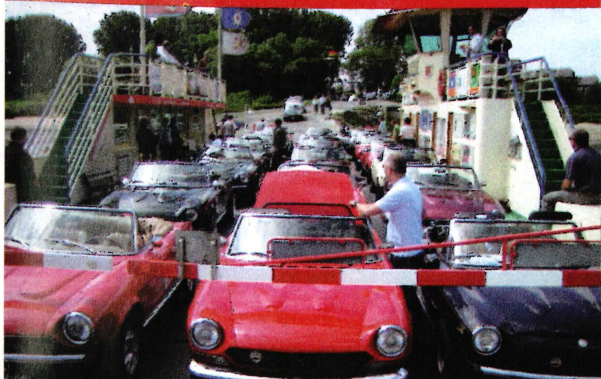
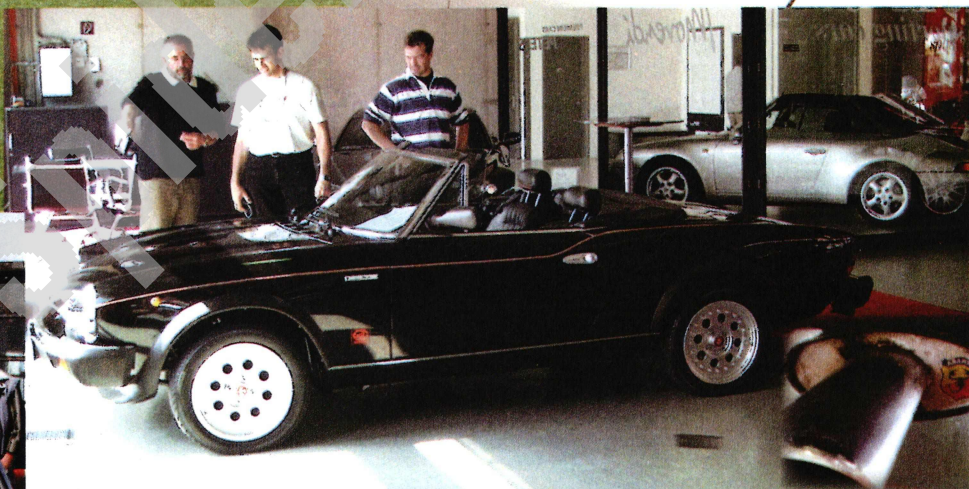
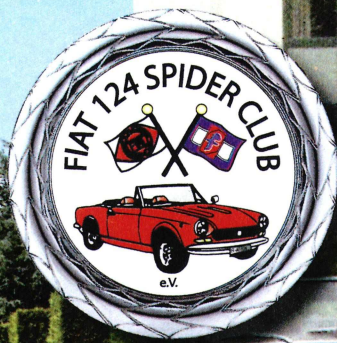
RÜCKLEUCHTE LINKS DS GESUCHT

Hallo! Vielleicht hat ja einer ein gutes Rücklicht für mich.
info@rallye-versicherung.de

LENKSTOCKSCHALTER DS

Suche immer noch einen neuen oder neuwertigen Lenkstockschalter für den DS.
Michael Möller (moe@fiatsspider.de oder Handy 0172 - 8 124 124)





Bildnachlese
vom Treffen in Krefeld

