

# SPIDER

Magazin

**Herbsttreffen  
in Haßloch**



**Bericht und  
Bildernachlese**



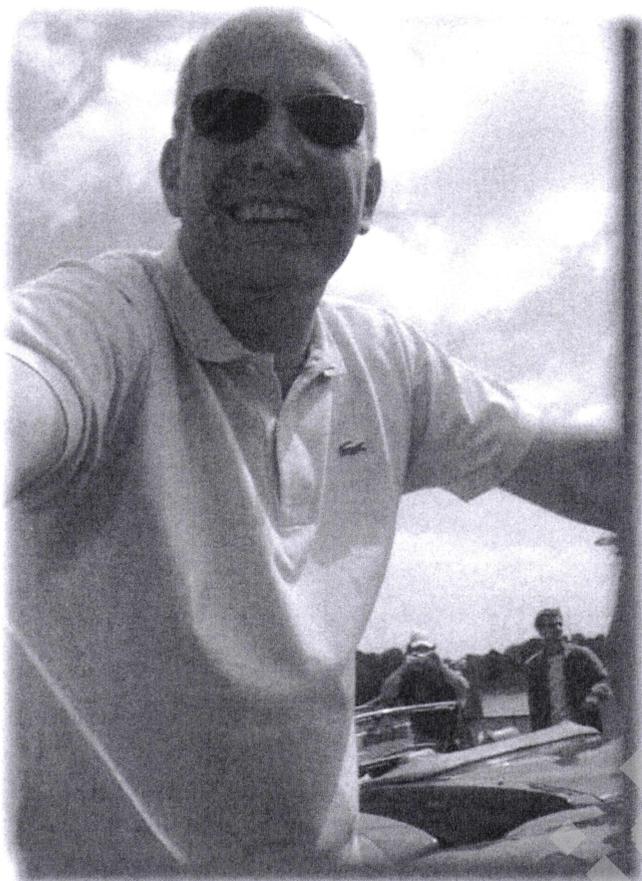
**Ausgabe 3/2008  
24. Jahrgang Euro 3,50**

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

# SPIDEREUROPA PININFARINA



*pininfarina*



## DAS WORT DES ERSTEN

Es ist geschafft:

Unser neuer Redakteur Frank Merkel hat das vorliegende Heft quasi in Eigenregie erstellt. Es war sicher keine leichte Aufgabe, von Null auf Hundert zu kommen und die Vielzahl an Artikeln, Formaten, Bildern etc. in eine überschaubare Form zu bringen und daraus eine lesbare Unterlage zu machen. So kommen wir mit einiger Verzögerung zu einem zweiten Heft für dieses Jahr und wir haben uns fest vorgenommen, ein weiteres noch in diesem Jahr zu erstellen.

Die diesjährigen Treffen in Geesthacht/Schwarzenbek und Hassloch waren außerordentlich gut besucht und die Stimmungslage entsprechend bestens. Auch über das Wetter kann man aus meiner Sicht nicht meckern, obwohl das in Deutschland ja immer wieder gern getan wird. Entweder ist es den Leuten zu nass oder zu warm oder zu schwül oder was weiß ich.

Einen echten Spiderfahrer kann das ja alles nicht erschüttern. Ich glaube, wir sollten uns nicht irritieren lassen und einfach offen fahren, wenn es trocken ist. Den Rest zur Vorbereitung findet man sicher im Kleiderschrank.

Als größeres Problem wird ja nun die Klimakatastrophe stilisiert so es denn eine ist. Jedenfalls wird man doch sehr schnell als Umweltsau abgestempelt. Aktuell trifft es zunächst mal die SUV-Fahrer. Bei CO<sub>2</sub>-Werten von zum Teil deutlich oberhalb 300 g/km ist das auch nicht verwunderlich. Andererseits: weiß jemand, wie viel CO<sub>2</sub> eigentlich unser guter Spider so raushaut? Interessiert das eigentlich jemanden? Solange uns an der Ampel nicht demnächst die Fußgänger anpöbeln, weil wir nur zum Jux die Umwelt versauen geht es ja noch. Wer weiß, wie lange diese Panikmache anhält und welche Formen sie noch annimmt?

Leider hat es bisher noch keine Resonanz auf den Aufruf zur „Bewerbung“ um den neuen Vorstand 2009 gegeben.

Daneben suchen wir auch einen neuen Verantwortlichen für die Region Hamburg, Würzburg und Bremen.

Deshalb noch einmal erneut der Aufruf an alle: Denkt darüber nach, ob eine Aufgabe im Club nicht etwas für Euch ist und was für Möglichkeiten der auch überregionalen Teambildung es gibt. Es wäre schade, wenn wir anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Clubs im nächsten Jahr ohne Clubmanagement dastünden oder sogar Schlimmeres beschließen müssten.

Ich wünsche uns allen einen schönen Herbst, in dem wir das offenfahren noch einmal so richtig genießen können!

Bis bald Euer

**Michael G. Möller**

# Inhalt

## Editorial

Das Wort des Ersten

## Inhalt / Impressum

## Clubinternes

Vorstand	6
Regionalleiter	9
Stammtisch-Termine	10
Mitgliederbewegung	13
Termine aktuell	17
Herbsttreffen in Haßloch	18
Pfingsttreffen 2009	35

## Reportagen

Mitteilung vonn Pininfarina	7
Cineatische Notwendigkeit	11
Das neue Redaktionsmitglied	14
Eindrücke mit Hakan Lindberg	16
Best Spider Challenge 2007	32

## Aktuelles

Sammelbestellung Acrylglaswindschott	18
Herbsttreffen 2008 Vino Miglia durch die „Toskana Deutschlands“	20

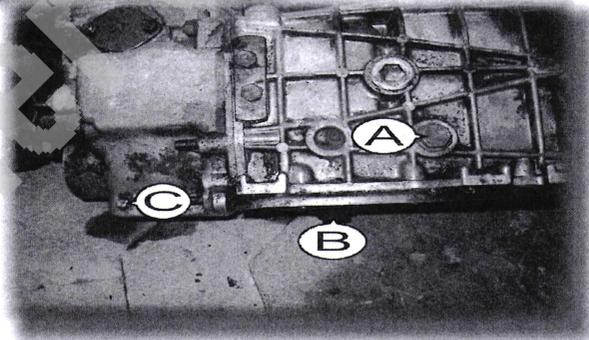


**Reportage**  
Herbsttreffen 2008 18  
mit kleiner Bildnachlese 36



## Tipps und Tricks: 8

Holgers praktische Tipps



## 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, Anzeigeleitung :

Ralf de Vree  
Beethovenstr. 34a  
22941 Bargteheide

Satz & Layout:

Frank Merkel  
Spessartstr. 60a  
63791 Karlstein am Main

Druck:

Druckerei Pockrandt GbR  
Johannes-Gutenberg-Str 2  
22941 Bargteheide



## Eindrücke von Hakan Lindberg 16



## Spidermagazin Recyled

Für ein langes Spiderleben....  
Katalysator-Nachrüstung....  
Modellversuch...  
Spidereuropa Pininfarina

Seite 26 - 27

## Archiv

Reprint (2.Teil) 22  
DER TURINER ALFA-SCHRECK

## Technik

Austausch des Hallgebers 30

Aus dem Nähkästchen 21  
(Start der Rubrik)

Holgers Tipps und Tricks  
Seite 8

Umrüstung auf  
Doppelrohrkrümmer...

Richtiges ablassen und wechseln  
des Getriebeöls...

Richtig Stellung der hinteren Brems-  
kolben....

## Redaktionsschluss

**SM 4/08**

**24.11.2008**

## Fotos

u.a.  
FM, HG,MD,  
CS & NS,  
sowie den genannten Autoren

## Austausch des Hallgebers 30-31



## Hotlines:

Der Fiat 124 Spider Club im Internet:  
[www.fiatspider.de](http://www.fiatspider.de)

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

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder  
kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt  
Anzeigenpreisliste 01/2007

## SPIDER CLUB- HOTLINE:

Tel.: 04505 / 594232

Fax.: 04505 / 594233

## SPIDER MAGAZINHOTLINE

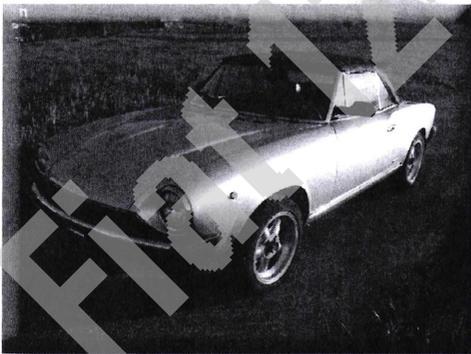
Tel.: 06188 / 995135

24. Jahrgang, Heft 3/ 2008



# Der Vorstand

<b>Funktion</b>	<b>Name /Adresse</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>Telefon / E-Mail</b>
1. Vorsitzender	Michael Möller (Mö) Einbrunger Str. 63g 40489 Düsseldorf	Gesamtverantwortlicher im Sinne der Satzung	0172 8124124 moe@fiatspider.de
2. Vorsitzender	Ralf de Vree (rdv) Beethovenstr. 34a 22941 Bargtheide	Internet, EDV, Mitgliederbetreuung	04532 261319 rdv@fiatspider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse,	04152 79866 md@fiatspider.de
Beisitzer	Petra Boljahn (pb) Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	Presse, Händler-, Sponsoren- und Clubkontakte	02151 313517 pb@fiatspider.de
Beisitzer	Holger Grießbach (hgb) Blüchnerstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin, Archiv, Merchandising	02151 8207171 oder 0172 2157257 hgb@fiatspider.de



## Star-Autodesigner Pininfarina bei Unfall getötet

Andrea Pininfarina war einer der renommiertesten Auto-designer der Welt. Am 7. August 2008 rammte ein Rentner den Vespa-Fahrer nahe Turin mit seinem Pkw. Andrea Pininfarina war einer der einflussreichsten Autodesigner der Welt: Dutzende Fahrzeugsilhouetten hat er mitgestaltet oder gar entworfen. Bei einem Motorrollerunfall kam der Chef der gleichnamigen italienischen Karosserieschmiede am Donnerstag ums Leben.

Gegen acht Uhr früh wurde der 51-Jährige auf seiner Vespa zwei Kilometer vom Pininfarina-Firmensitz entfernt vom Ford Fiesta eines 78-jährigen Rentners gerammt. Für Pininfarina kam jede Hilfe zu spät.

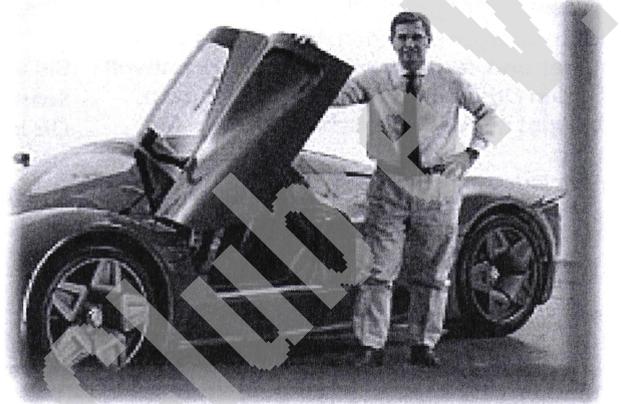
Das namhafte Designunternehmen, das 1930 von Andrea Pininfarinas Großvater gegründet wurde, ist vor allem für vielgelobte Entwürfe im Auftrag von Ferrari und Alfa Romeo bekannt. Das Unternehmen hat aber auch häufig für Fiat, Lancia, Maserati, Alfa Romeo, Cadillac, Jaguar, Ferrari und andere Automarken gearbeitet.

Andrea Pininfarina lebte für das Familienunternehmen. Er schloss sein Ingenieurstudium 1981 mit 24 Jahren ab, jobbte dann ein Jahr lang in den USA und kehrte anschließend zurück. Vor sechs Jahren übernahm er die Leitung des Unternehmens von seinem Vater Sergio. Unter seiner

Führung entstanden unter anderem die vielbeachteten Designs beziehungsweise die Fertigung von Maserati Gran Turismo, Ferrari Testarossa, Ferrari Dino oder Volvo C70.

Auch im Schienenfahrzeugdesign ist das Unternehmen tätig. Pininfarina konzipierte beispielsweise die Designs der Lokomotive Re 460 oder der Intercity-Neigezüge.

"Italien, Turin und die gesamte Fiat-Gruppe haben einen Geschäftsmann verloren, der es blendend verstand, die Gedanken und Traditionen seines Großvaters und seines Vaters Sergio fortzuführen", erklärte am Donnerstag Ferrari-Chef Luca di Montezemolo.



## Rückruf von Fiat

Zwecks Überprüfung einer möglicherweise nicht korrekt ausgeführten Schweißnaht der Radnabenhalterung an der Hinterachse ruft der italienische Autohersteller Fiat Fahrzeuge der Modellreihe „Bravo“ in die Werkstatt, da es an dem Bauteil unter Umständen zu einem Bruch kommen könne. Nach Angaben von Autobild sind hierzulande rund knapp 300 Fahrzeuge davon betroffen, die im Januar 2007 vom Band gelaufen sind. In Österreich sollen es dem Automobilklub ÖAMTC zufolge 41 Fahrzeuge sein.

## Sommerloch

Im klassischen Ferienmonat August konnte der deutsche Automarkt nichts reißen – mit 214.386 Neuzulassungen fiel er ins dunkle Sommerloch. Bitter, denn bereits im Vorjahr sah's düster aus. Die Pkw-Neuzulassungen konnten im August 2008 nicht ans Vorjahres-Niveau anknüpfen, berichtet das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Mit 214.386 fabrikneuen Pkw gingen die Zulassungen allein im August um 10,4 Prozent zurück. Von Januar bis August 2008 zählte das KBA 2.110.089 Neuzulassungen und damit 1,7 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum.

Der Anteil der Diesel-Pkw fiel auf 40,4 Prozent zurück. Der Trend zu kleinen, sparsamen Fahrzeugen wurde auch im August deutlich – das Mini-Segment legte weiter zu (plus 18,7 Prozent). Die Kompaktklasse ist nach wie vor mit einem Anteil von 27 Prozent am stärksten vertreten, büßte jedoch 10,4 Prozent ein. Mit einem Minus von 20,3 Prozent gingen die Geländewagen in die Statistik ein. Bis auf Ford (plus 3,1 Prozent) haben alle deutschen Hersteller mit rückläufigen Zulassungszahlen zu kämpfen, bei den Importmarken sieht es ähnlich aus. Eine positive August-Bilanz erzielten Renault (plus 6,0 Prozent), Skoda (plus 5,9) und Fiat (plus 4,5) unter den volumenstarken Herstellern.

...Fiat News...

## Stuttgart

Fiat ruft in Deutschland 15 600 Kleinwagen vom Typ Grande Punto in die Werkstatt. Bei den zwischen Dezember 2006 und Oktober 2007 gebauten Fahrzeugen kann es möglicherweise zu einem Ausfall des Heizgebläses kommen. Fiat ruft in Deutschland 15 600 Kleinwagen vom Typ Grande Punto in die Werkstatt. Bei den zwischen Dezember 2006 und Oktober 2007 gebauten Fahrzeugen kann es laut „Auto Motor und Sport“ möglicherweise zu einem Ausfall des Heizgebläses kommen. Ursache ist ein unter Umständen falsch verlegter Kabelstrang, der am Armaturenbrett scheuert, was im Extremfall zu einem Kurzschluss führen kann. Die Halter werden vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) angeschrieben. Die Dauer des Werkstattaufenthalts ist mit rund 30 Minuten angegeben



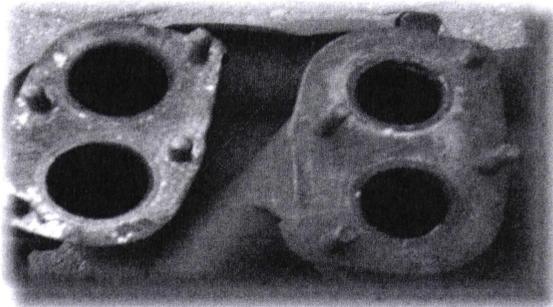
# Tipps und Tricks

## Umrüstung auf Doppelrohrkrümmer

Da die alten US-Spider (CS1 und CS2) meist mit einer Leistungsfressenden Abgasanlage ausgerüstet sind, (Einrohrkrümmer), ist es sinnvoll auf einen Doppelrohrkrümmer umzurüsten. Dabei gibt es zwei unterschiedliche Ausführungen.

Kleiner Durchmesser = BS1  
(rechts auf dem Foto)

Großer Durchmesser = CS 1 1800 Europa  
(Links)



Aus meinen Erfahrungen und Umrüstungen ist folgendes sinnvoll  
Bei Beibehaltung der vorhandenen US-Vergaseranlage ist eine Umrüstung auf Krümmer vom BS1 ausreichend, entweder mit BS1 oder CS1 Auspuffanlage, womit auch schon eine Leistungssteigerung erreicht wird.  
Bei Umrüstung auf einen größeren Vergaser, um die Leistung noch mehr zu erhöhen, ist es zwingend notwendig den CS1 1800 Europa Krümmer mit der kompletten Auspuffanlage zu verbauen, da man sonst thermische Probleme bekommen kann bzw. der Motor die übermenge an Abgasen nicht schnell genug ausstoßen kann.

Da die CS1 Krümmer sehr rar sind, gibt es aber zwei alternativen von Lancia, die absolut Baugleich sind.

Fiat-Nr. CS1 Krümmer 4151276-1  
Lancia-Nr. Krümmer 82300503 oder 82362283

Der BS1 Krümmer hat folgende Nummer  
Fiat-Nr. 4166429-3

Die Nummern sind auf den Krümmern eingestanzt.

Natürlich wäre ein Fächerkrümmer das Optimum, aber der kostet auch eine Stange Geld und mit dem Eintragen ist es auch nicht immer so einfach.

So jetzt verschafft euren Spidern mal ordentlich Abluft

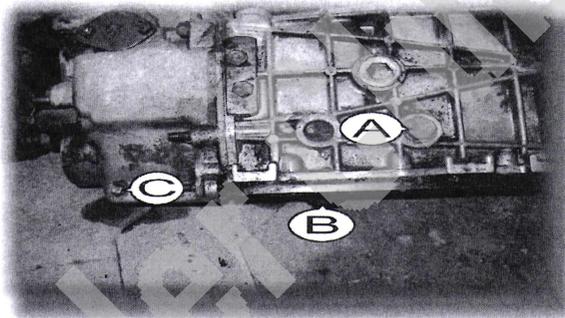
Euer Holger

## Richtiges Ablassen und Wechseln des Getriebeöls

Bei unseren Spidern ist das ablassen des Getriebeöls an der großen Schraube **B** nicht ausreichend, es bleibt sonst immer ein Rest des alten Öls im hinteren Bereich des Getriebes.

Dieser Rest wird über die kleine Vierkantschraube **C** abgelassen.

Dann kann das neue Öl über die Schraube **A** eingefüllt werden. Es wird solange eingefüllt bis es dort überläuft.



Gutes Gelingen  
Euer Holger

## Richtige Stellung der hinteren Bremskolben

Bei Demontage der hinteren Bremsen, z.B. für Belagwechsel oder Austausch, müssen die Kolben wieder zurück gedreht werden, nicht zurück drücken, danach müssen sie in eine bestimmte Stellung gedreht werden, und zwar mit der Markierung **A** nach oben zum Entlüftungsnißel, sonst ist eine einwandfreie Entlüftung nicht gewährleistet.

Ich weise aber darauf hin dass das Arbeiten an der Bremse nur was für Fachleute oder absolut versierte Schrauber ist, sonst besteht Gefahr für Leib und Seele von Euch und Anderen.

So könnt Ihr aber der Werkstatt Eures Vertrauens darauf hinweisen, so dass die Reparatur auch zügig klappt.

Allzeit gute Fahrt  
Euer Holger

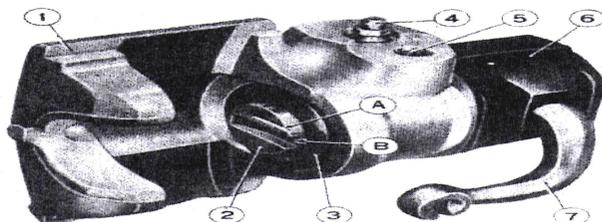


Bild 112 Hintere Bremszange, komplett

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 1 Bremszange                                 | 6 Schutzmanschette             |
| 2 Bremskolben                                | 7 Hebel der Handbremstätigkeit |
| 3 Schutzmanschette                           | A Strichmarkierung             |
| 4 Entlüftungsschraube                        | B Schlitz für Schraubenzieher  |
| 5 Sitz für Zulassritzen für Bremsflüssigkeit |                                |

# Regionalleiter



<b>Schleswig-Holstein</b> Region 1	Sven Willen	Seeblick 13 24106 Kiel	0431 3054014 Region-1@fiatpider.de
<b>Hamburg</b> Region 2	z.Zt. unbesetzt		
<b>Berlin</b> Region 3	Uwe Boddenberg	Dickensweg 32a 14055 Berlin	030 300992 Region-3@fiatpider.de
<b>Friesland</b> Region 4	Meik Hämmerling	Außer der Schleifmühle 7 28203 Bremen	0421 3648514 Region-4@fiatpider.de
<b>Bielefeld</b> Region 5	Thomas Eimer	Oesterwiekerstr. 236 33415 Verl	05246 929675 Region-5@fiatpider.de
<b>Hannover / Kassel</b> Region 6	Christian Zöllner	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig	0531 62164 Region-6@fiatpider.de
<b>Köln</b> Region 7	Petra Boljahn	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld	02151 313517 Region-7@fiatpider.de
<b>Frankfurt</b> Region 8	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 72 a 5513 0 Mainz	06131 881886 Region-8@fiatpider.de
<b>Stuttgart</b> Region 9	Jochen Haase	Weinbergstr. 21 74226 Nordhausen	07135 937575 Region-9@fiatpider.de
<b>München</b> Region 10	Christoph Spanner	Enthammerstr. 6 85567 Grafingen b.München	08092 33231 Region-10@fiatpider.de
<b>Würzburg</b> Region 11	Klaus Vollmar	Im Tännig 7 97320 Mainstockheim	09321 921629 Region-11@fiatpider.de
<b>Ausland und Allgemeiner Clubkontakt</b>			04505 594232 (Hotline) 04505 594233 (Fax) Mail@fiatpider.de





# Stammtisch-Termine

## Schleswig- Holstein

Auskunft: Sven Willen  
Tel.: 0431 3054014

Jeden zweiten Montag im  
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxi“ (ex. Harmonie/Tenne)  
Alsterdorfer Str. 291  
22297 hamburg

## Hamburg

Auskunft: Ralf de Vree  
Tel.: 04532 261319

Jeden zweiten Montag im  
Monat ab 19:30 Uhr

„Roxi“ (ex. Harmonie/Tenne)  
Alsterdorfer Str. 291  
22297 Hamburg

## Berlin

Auskunft: Uwe Boddenberg  
Tel.: 03030099229

Jeden zweiten Dienstag im  
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“  
Fehrbelliner Platz 8  
10707 Berlin

## Köln

Auskunft: Petra Boljahn  
Tel.: 02151 313517

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.: 06131 881886

Jeden zweiten Dienstag im  
Monat ab 20:00 Uhr

„Rüsselsheimer Brauhaus“  
An der Weide 1  
65428 Rüsselsheim

## Stuttgart

Auskunft: Lochen Haase  
Tel.: 07135 937575

Jeden letzten Samstag im  
Monat ab 15:00 Uhr

„Zum Hasenheim“  
Im Weiher  
70794 Filderstadt-Bonlanden

## München

Auskunft: Christoph Spanner  
Tel.: 08092 33231

Jeden letzten Donnerstag im Monat  
in wechselnden „Locations“

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



# Cineastische Notwendigkeit oder Finden Sie den Fehler



Die Internet-Filmautodatenbank IMCDB  
(<http://www.imcdb.org/>)  
fördert immer wieder neue skurrile Erstaunlichkeiten  
zutage.

In den 70er Jahren gab es die bekannte Reihe  
„Der große Blonde...“  
mit Pierre Richard in der Hauptrolle. Als ein späterer  
Abklatsch wurde 1978 der Film „Der Sanfte mit den  
schnellen Beinen“ (im Original „La carapate“ (F)) mit  
dem französischen Schauspieler in der Hauptrolle  
gedreht.

Der Inhalt kann kurz zusammengefasst werden, dass



Richard in seiner tollpatschigen Art in eine Situation  
gerät, dass er von der Polizei gesucht wird und er  
dabei immer tiefer in die Bredouille gerät.

Natürlich gehören auch Verfolgungsjagden und viel  
kaputtes Autoblech dazu, wobei hier sogar ein Fiat  
Spider (US-CS 1) geschrottet wird.



Hand aufs Herz: Eine echte Verschwendung! Und  
jetzt die Frage: Was ist hier falsch? Wer findet es  
heraus? Die Antwort im nächsten Heft! ;-)

Ralf de Vree

# Uwe de Graefs Krönung zum „Besthändler“



Beim ADAC Euro-Test  
„ESP im Autohandel“

belegt Autohaus  
De Graef in der  
Kundenberatung unter Europas  
Autohäusern den

**1. Platz**

Für die Studie wurden  
500 Verkaufsgespräche  
in 50 europäischen Städten bei  
Händlern von zehn verschiedenen  
Automarken geführt.

**ADAC**

**EuroTest**  
QUALITY SAFETY MOBILITY

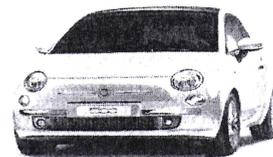


Abb. enthält Sonderausstattung.



EURO NCAP  
www.euroncap.com



Der neue Fiat 500. Auto des Jahres 2008.

- Bestnote von 5 Sternen beim Erwachsenen-Insassenschutz
- 7 Airbags serienmäßig
- Über 500 000 Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung

Ihr Fiat Händler:

**AUTO DE GRAEF**

Johannesstraße 22 · 50767 Köln (Pesch)  
Tel.: 02 21 / 9 79 99-0 · Fax 02 21 / 9 79 99-29  
www.autodegraef.de

TÜV-/AU-Abnahme im Haus



you are, we car.

Lackierung und Beseitigung von Unfallschäden aller Fabrikate

## ESP im Autohandel

Die 10 besten Autohäuser in Europa

Rang	Autohaus	Stadt	Land	Automarke	Verkaufsförderung	Detaillkenntnisse	Hinweis/ Empfehlung	Betonung von Sicherheitsthemen	erreichte Prozent	ADAC-Urteil
<b>Gewichtung: 5% 45% 45% 5% 100%</b>										
1.	Auto de Graef	Köln	(D)	Fiat	—	++	++	+	96,1	++
2.	Ostermann	Innsbruck	(A)	Renault	—	++	++	+	95,5	++
3.	Autohaus Amian	Köln	(D)	Honda	—	++	++	0	95,3	++
4.	Eef en Huub	Rotterdam	(NL)	Opel	—	++	++	0	95,1	++
5.	Ardea Auto B.V. Rotterdam Zuid	Rotterdam	(NL)	Ford	—	++	++	—	94,7	++
6.	Van Kerkhof & Visscher	Rotterdam	(NL)	Renault	—	++	++	—	94,5	++
7.	Auto Muntstad Utrecht	Utrecht	(NL)	Volkswagen	—	++	++	—	94,5	++
8.	Volkswagenzentrum Leipzig	Leipzig	(D)	Volkswagen	—	++	++	+	94,0	++
9.	Renault Croydon	London	(GB)	Renault	—	++	++	+	94,0	++
10.	Gerli Antonio e Giuseppe s.r.l.	Mailand	(I)	Opel	—	++	++	+	94,0	++

++ sehr gut + gut 0 ausreichend - bedenklich -- mangelhaft

Insgesamt wurden 500 Autohäuser getestet.

# Mitgliederbewegungen



## Neu:

Werner Borsutzki  
Reg. 8

Auf der Zetteilung 8  
64342 Seeheim-Gugenheim

06257 81261  
we-borsutzki@t-online.

Uwe Kleringhaus  
Reg. 7

Mercklinghausstr. 10  
42389 Wuppertal

0202 660195  
uwe\_kleringhaus@online.de

Peter Nimmenich  
Reg. 7

Kessenicher Str. 62  
53879 Euskirchen

02251 59740  
lgb1@freenet.de

## Änderungen;

Martin Boels  
Reg. 2

Holsteiner Chaussee 423  
22457 Hamburg

0172 4551115  
martinboels@web.de

Olaf Fröhlich  
Reg. 4

Torsholter Str. 15 a  
26127 Oldenburg

04488 839940 ?  
Spiderman8@gmx.net

Olaf Grundmann  
Reg. 3

Oswinsteig 21  
13467 Berlin

030 3921792  
olli@snafu.de

René Velarde Rast  
Reg. 2

Kleekoppel 14  
22844 Norderstedt

040 5535953 ?  
rene.velarde@austral-logistics.de

## Unbekannt verzogen;

Bernhard Funk  
Reg. 10

Melkstattweg 13  
83646 Bad Tölz

???  
burrosafari@yahoo.de



Fiat 124 Sport Spider 1966-1969

FIAT

# Ein gut gelauntes „Hallo“ vom Neuen



Ich bin der Neue. Nachdem sich Rita aus der Club-Arbeit zurückgezogen hat, möchte ich mich in dieser meiner ersten Aufgabe kurz vorstellen.

Mein Name ist Frank Merkel, bin 43 Jahre alt, geschieden, 2 Kinder (Lisa 17 und Felix 14 Jahre)

Ich wohne mit meiner Lebenspartnerin in Karlstein am Main. Den kleinen Ort findet Ihr auf Karten irgendwo zwischen Hanau und Aschaffenburg.

Beruflich bin ich Techniker im Maschinenbau und seit November 2006 für die Qualitätssicherung bei der Firma Mahle im Werk Alzenau verantwortlich. Kurz: Die Firma stellt Kolben, Pleuel, Zylinderköpfe, Motorblöcke, Ventile und weitere Komponenten für den gesamten Motorenbereich her. Interessierte finden weitere Informationen unter [www.mahle.com](http://www.mahle.com).

Meinen Fiat Spider fahre ich seit April 2006 und das kam so:

2005 lernte ich meine Lebenspartnerin Barbara kennen und bin deshalb alle 14 Tage in die Pfalz gefahren. Eines Tages auf dem Weg dorthin übersah mich ein Traktorfahrer und mein Auto war Schrott. Ein Autokauf stand an, die große Frage war nun: welches Fahrzeug will ich haben? Ich persönlich hatte mir ja schon eins ausgesucht. Ein MG TF 80 Anniversary Jubiläumsmodell in Pearl Black sollte es sein.

Barbara und ich unterhielten uns über Autos. Im Gespräch trat ihr Faible für den Spider zu Tage und sie fragte, ob ich das

Auto kenne. Ich bejahte die Frage und dachte dabei aber an den Alfa Spider. Den Fiat Spider kannte Ich bislang noch nicht.

Unterwegs in der Pfalz machte ich auf einem Parkplatz die erste Bekanntschaft mit einem Fiat 124 Spider und was soll ich sagen?

Nach einem halben Jahr intensiver Suche und etlichen gefahrenen Kilometern zu verschiedenen Fahrzeugbesichtigungen habe ich ihn gefunden:

Einen DS, Baujahr 1983 US-Modell. Ja, klar, meiner!

Der Vorbesitzer - ein Bänker ohne Kenntnisse fürs wesentliche - fuhr und fuhr (ohne ihn zu warten) und wenn mal was war, ließ er ihn bei Pit-Stop reparieren. So sah das Auto auch aus. Trotzdem war es ein Schnäppchen, der nur wegen Familienzuwachs abgegeben wurde.

Dann fing ich an, ihn Stück für Stück zu restaurieren. Im Herbst 2007 überholte ich die Technik, danach habe ich den kompletten Motor neu aufgebaut. Er hat ein paar PS dazubekommen (\*...grins...\*). Ich glaube, ich habe das Maximale aus dem 2,0 l Einspritzermotor herausgeholt. Solltet Ihr Euch für die Arbeit an meinem Motor interessieren, dann meldet Euch, ich beantworte gerne Eure Fragen und gebe Euch Tipps.

Der Eine oder Andere unter Euch wird hoffentlich verstehen, dass ich einen Bericht zu meinem Motortuning nicht veröffentliche, da mein Motor im Spider einzigartig bleiben soll.

Eins muss ich dazu aber noch sagen:

Ich hatte den Vorteil, dass mir neben meinem Wissen (seit 1988 bei der Firma) und dem der Motorsport-Abteilung die neuesten CNC Fräs-/Dreh-Maschinen zur Verfügung standen, um aus dem Motor herauszuholen, was möglich ist.

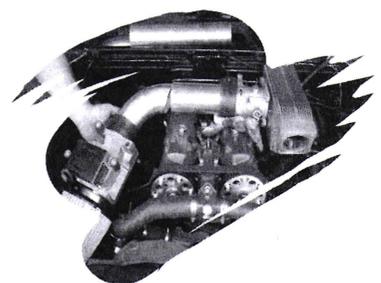
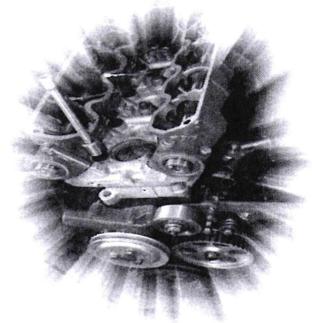
Im Motor habe ich viele Sonderanfertigungen ganz speziell für meinen Bedarf angefertigt und eingebaut.

Jetzt bin ich an einem Punkt, mich ganz neuen Herausforderungen zu stellen und meinen persönlichen Teil für den Club, genauer gesagt für den Fortbestand des Clubmagazins, beizutragen. Mit dem Programm habe ich mich bereits auseinander gesetzt aber bekanntlich ist ja noch kein Meister vom Himmel gefallen und: Fehler bieten nur Möglichkeiten um etwas Neues zu lernen.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit und darauf, den Einen oder die Andere von Euch persönlich kennenzulernen.

Fröhliche Grüße

Frank



**Pressemitteilung des  
AUTOMOBILCLUBS VON DEUTSCHLAND E.V.  
AVD begrüßt FDP-Antrag**



**Oldtimer zukünftig nur alle fünf  
Jahre zur Hauptuntersuchung -  
Geringe Jahreskilometerleistung  
und fachkundige Halter**

Der Automobilclub von Deutschland, AvD, begrüßt den Antrag der FDP-Bundstagsfraktion an die Bundesregierung, wonach Fahrzeuge mit H-Kennzeichen von der zweijährigen Prüfung nach §26 StVZO ausgenommen werden sollen. Nach Auffassung der Antragsteller ist ein Prüfungsrythmus von fünf Jahren ausreichend. Der AvD weist darauf hin, dass bereits -mehrere europäische- Staaten die Intervalle der HU verlängert (Polen und Dänemark) oder vollständig abgeschafft (Belgien, Luxemburg, Schweden) haben. Gegenwärtig müssen Oldtimer mit H-Kennzeichen so wie alle Fahrzeuge im zweijährigen Intervall zur Hauptuntersuchung (HU). Nach Auffassung des AvD bedeutet eine Erweiterung der Abstände auf fünf Jahre einen aktiven Beitrag zum Bürokratieabbau. Die langjährigen Erfahrungen des AvD im Oldtimerbereich bestätigen, dass sich die Liebhaberstücke

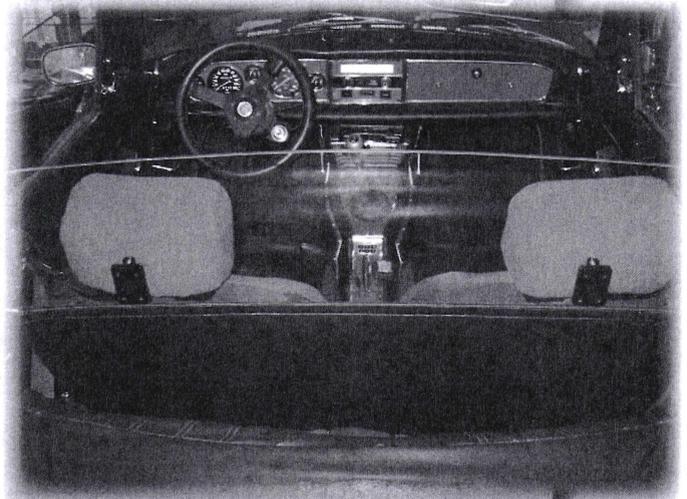
in der Regel im Besitz von fahrzeug-technisch versierten Personen befinden. Zusätzlich werden die Fahrzeuge in der Regel auf Veranstaltungen genutzt, bei denen üblicherweise eine technische Sicherheitsprüfung verlangt wird. Diese wird oftmals direkt von den AvD Oldtimerexperten vor Ort durchgeführt. Hinzu kommen geringe Jahresfahrleistungen. Nach einer repräsentativen Studie der Federati-on Internationale Vehicules Anciens (FIVA) aus dem Jahr 2006 werden Oldtimer durchschnittlich unter 2000 Kilometer im Jahr bewegt. Entsprechend gering ist die Mängelquote bei Hauptuntersuchungen. Bei einer Verlängerung der Prüfintervalle ergibt sich eine durchschnittliche Fahrleistung von weniger als 10.000 Kilometern von einer HU zur nächsten. Die Verkehrssicherheit leidet keinesfalls durch eine Erweiterung der Prüfungsintervalle.

Für Rückfragen steht Ihnen  
Dieter Ritter  
0 69 - 66 06-230  
gerne zur Verfügung.  
Automobilclub von Deutschland e.V. s  
Lyoner Straße 16 a  
60528 Frankfurt/Main  
Postfach 71 01 53  
60491 Frankfurt/Main  
Tel.: +49 69 6606-0  
Fax: +49 69 6606-789  
E-Mail: avd@avd.de rn  
Internet: www.avd.de  
Amtsgericht Ffm VR 5903  
Geschäftsführer: Wolfgang G. Spinler  
Berliner Bank, Berlin:  
(KTO) 8 537 600 000  
(BLZ) 100 200 00  
Deutsche Bank, Ffm:  
(KTO) 790 000 400  
(BLZ) 500 700 10  
Postbank, Ffm: (KTO) 8 429 604  
(BLZ) 500 100 60  
USt-IdNr.: DE 114 111 137

**...auco-Acrylglaswindschott...**

**...Sammelbestellung...**

**Wer an einem Windschott interessiert ist, der wende sich bitte an Holger Gießbach  
Er hat mit dem Hersteller einen Nachlass heraus gehandelt.**



**5 Windschotts gibt es 10 % Preisnachlass  
10 Windschotts gibt es 15 % Preisnachlass  
Email an: hgb@fiatspider.de**



## Eindrücke mit Hakan Lindberg Fiat 124 Sport Spider

**Von 1968 bis 1972 nahm ich als Mitglied des RRT - ZV Krems als Beifahrer an einer Reihe von nationalen und internationalen Rallyes teil. Die meisten Erfolge konnte ich dabei am heißen Sitz von Peter Pirker (Mini Cooper, VW 1302 S) und Roland Wieser (BMW 2002, Lancia Fulvia HF, etc) erzielen.**

Nach dem Gesamtsieg bei der oststeirischen Wertungsfahrt 1972 sollten Peter Pirker und ich für die Alpenfahrt wieder einen OPEL Ascona des Wiener Tuners Annessi pilotieren. Trainieren mussten wir aber mit Peters privatem Rallyekäfer. Dabei besuchten wir in Kärnten auch Klaus Russling, einen der schnellsten Rallyepiloten Österreichs in diesen Tagen. Zur gleichen Zeit trainierte auch Hakan Lindberg, der FIAT-Werkspilot und Pirelli-Versuchingenieur für die Alpenfahrt und war auch zu Besuch bei Klaus Russling. Wir verbrachten einen wirklich gemütlichen Abend und Hakan erzählte jede Menge Rallye-Geschichten. Zu fortgeschrittener Stunde, milde gestimmt von einigen Kärntner Obstlern, stellte Hakan fest, dass wir Privatfahrer wirklich zu bedauern wären, da wir mit dem eigenen Auto trainieren müssten. Und er machte uns dann einen Vorschlag: er möchte sowieso eine Trainingspause einlegen und sich bei Klaus und dem Obstler etwas erholen - wir sollen daher seinen Werkswagen nehmen und damit unser Training fortsetzen.

**Einzige Bedingung: nach 2 Tagen müssen wir mit dem unversehrten Auto wieder retour sein!**

**Auch am folgenden Morgen galt sein Vorschlag noch und gesagt, getan:**

Hakan übergab uns die Schlüssel vom Muletto und los ging es. Schon auf den ersten Kilometern faszinierte uns der FIAT 124 Spider mit seinem herrlich am Gas hängenden Motor und seiner harten, aber sehr neutralen Straßenlage.

Peter Pirker war bald mit dem Auto auf Du und für uns begannen zwei genussvolle Tage. Eine Mischung zwischen der Faszination eines fast perfekten Rallyegerätes und der Notwendigkeit, das Alpenfahrttraining komprimiert in zwei Tagen abzuwickeln. Einzige Wermutstropfen dabei waren die doch etwas hohe mechanische Geräuschkulisse und die feine Staubschicht, die bei dem doch schon etwas weichen Muletto zwischen Windschutzscheibe, Hardtop und den Scheiben eindrang.

Für uns aber ein Erlebnis der besonderen Art und Trainingsbedingungen wie nie zuvor - möglich nur in einer Zeit, in der auch im Profisport noch Kameradschaft möglich war. Traurig und glücklich zugleich brachten wir den 124 Spider pünktlich zu Hakan Lindberg zurück.

Und dass ihm die Trainingspause nicht schadete, bewies Hakan Lindberg dann mit seinem Gesamtsieg bei der Alpenfahrt 1972.

Für uns lief es dann leider nicht so gut: Annessi bekam die beiden geplanten Ascona nicht fertig. Daher wurden die beiden Fahrer Peter Pirker und Ing. Huber in ein Auto zusammengespannt - und ich als Beifahrer musste zusehen. Außer dem Training und einem unvergesslichen Erlebnis der Kameradschaft von Hakan Lindberg und den Eindrücken mit dem FIAT 124 Sport Spider also nichts gewesen. Diese Eindrücke wirkten bei mir allerdings noch lange nach: Ende der Saison 1972 hängt ich dann den Sturzhelm an den Nagel und widmete mich voll dem Studium und in der Folge dem Beruf.

Als mich dann Mitte der 80er Jahre der Autobazillus wieder einholte, war ein FIAT 124 Spider mein erster Klassiker - allerdings die normale Cabrio-Variante und nicht das heiße Sport-Gerät.

An der Seite meines Freundes Werner Fessl hatte ich in der Zwischenzeit aber auch schon das Vergnügen, eine Zeitreise in seinem 124 Abarth Spider zu unternehmen - unter anderem bei der Tour Auto 2004.

Dipl.Ing. Rudolf Schraml, April 2006



# Termine ... Termine ... Termine ...



24. - 26. Oktober 2008 Auto d'Epocha in Padua (Italien) -  
[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

22. November 2008 Treffen des Schweizer Fiat 1124 Spider Club - [www.124spiderclub.ch](http://www.124spiderclub.ch)

21. - 24. Mai 2009: Deutschlandtreffen der Fiat Clubs im Ostsee-Bad Damp.  
Organisiert durch die Fiat-Freunde Schleswig [www.fiat-freunde.de](http://www.fiat-freunde.de)

29. Mai - 01 Juni 2009 (Pfingsten) Haupttreffen unseres Clubs in Bad Sooden.  
Andy und Bettina Wieser fahren mit uns ins Weserbergland und in den Harz.  
Im Hotel Ahrenberg könnt Ihr bis zum 31.03.09 selber ein Zimmer buchen.  
Telefonisch 05652 95730 oder [www.hotel-ahrenberg.de](http://www.hotel-ahrenberg.de)

11. - 13. September 2009 Herbsttreffen in Wershofen (Eifel) in der Nähe des Nürburgrings.  
Organisiert durch den Kölner Stammtisch

13. - 16. Mai 2010 (Christi Himmelfahrt) Haupttreffen unseres Clubs in Kiel.  
Claudia und Peter Klinck führen uns zu IHRER Ostsee

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet oder weitere  
Hinweise habt, meldet Euch bitte bei  
[pb@fiat spider.de](mailto:pb@fiat spider.de) oder telefonisch unter 04505 594232



VERSICHERUNGEN  
LEASING · EVENTS



CLUB-RABATT

LÜBECK · WIEN · ZÜRICH

D-23558 Lübeck · Wielandstraße 14 b · Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · [www.occ.eu](http://www.occ.eu)

YoungTimer

OldTimer

NewTimer

RepliCars

PremiumCars

MotorBikes



## Herbsttreffen 2008

### Vino Miglia durch die „Toskana Deutschlands“



Auch uns hat es als Neulinge getroffen, den Bericht über das diesjährige Herbsttreffen zu schreiben.

Das Schicksal traf uns schon kurz vor der Ankunft am Freitag in Hassloch mit aller Härte: die Zylinderkopfdichtung war „hinüber“. Obwohl wir den Spider erst seit Mai besitzen! Einen CS, Baujahr 1981 der Limited Edition in Champagner. Er trägt die Nr. 424. Der ADAC brachte „uns“ dann in die Werkstatt, in der unser Gastgeber Carmelo seinen Spider reparieren lässt (nach einer Woche durften wir noch mal in die Pfalz fahren, um unser Auto wieder abzuholen).

Nach einer verspäteten Ankunft im Hotel Sägmühle in Hassloch durch ein privates Taxi der Spideristi (Natascha und Sophie), mussten wir natürlich allen Anwesenden bei einem kühlen Bier unser Leid berichten. Dann aber ging der Abend bei einem gemeinsamen Essen in toller Runde los und wir lernten die anderen Spider-Fahrer kennen.

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen besorgten wir uns ein ADAC-Ersatz-Fahrzeug. Während unser Organisator Carmelo mit seiner Frau Natascha und den Helfern (die Kids Sophie und Luca) das Briefing durchführten, fuhren wir nach Neustadt und stießen dann beim ersten Halt dazu

In Burrweiler in der Vinothek des Weinhauses Meßmer gab es zum Empfang ein Glas Sekt und Pfälzer Canpes



Von dort aus hatten wir einen tollen Blick über die Pfalz.



Nachdem wir uns gestärkt hatten, setzten wir unsere Fahrt, alle Spider offen, durch sehr schöne kleine Ortschaften Richtung Frankreich fort. Zwischen Schweigen und Wissembourg fuhren wir dann über die freie Grenze und steuerten das Chateau Fleckenstein an.



Dort gab es zu Mittag einen Imbiss und ein Getränk. Wer wollte, konnte sich anschließen noch die Ruine anschauen. Aber bei dem Wetter?

Es fing wieder an zu regnen und nach einer guten Stunde fuhren wir weiter.

Alle mit geschlossenen Dächern. Bis auf Jürgen Abel! Während unserer Mittagspause kam noch ein Fahrzeug - leider auch kein Spider - zu uns. Ihr Besitzer, Bernhard Langen musste seinen Fiat mit einem Schaden an der Bremsanlage, die morgens anfang zu brennen, zuhause stehen lassen.



Unsere Tour führte durch viele kleine französischen Ortschaften, an einer Zitadelle vorbei und Orten mit außergewöhnlichen Straßenlaternen.

Nachdem wir wieder deutschen Boden unter den Rädern hatten, legte die Spider-Gang eine Kaffeepause

im Naturmuseum Fischbach ein. Hier tranken wir in SEHR luftiger Höhe unseren Kaffee und dazu gab's Kuchen.



An diesem Tag waren wohl alle Spideristi etwas gehfaut oder geschädigt von dem schönen Abend zuvor, so dass



das Naturmuseum wenig beachtet wurde. Leider spielte hier das Wetter nicht mit. Dann ging's weiter.



Gegen 19.00 Uhr waren wir wieder im Hotel. Dort hatten unsere Organisatoren einen Grillabend im Biergarten ausrichten wollen, der dann wegen des schlechten Wetters im Restaurant stattfand und unseren ersten Tag abschloss. Trotzdem war es ein toller Abend, der dann für den ein oder anderen um 1:30 Uhr endete!

Am nächsten Morgen, Sonntag, begrüßte uns die Sonne. Es sollte also ein wunderschöner Tag werden. Gegen 10.30 Uhr, nach unserer Foto-Session und einer kurzen Besprechung zum Tagesablauf, starteten wir die Motoren und die Spiderschlange setzte sich in Bewegung. Nachdem am Morgen noch ein paar neue Spider – unter anderem aus Berlin – im Hotel eintrafen, waren wir 28 Spider mit 2 Begleitfahrzeugen.

Unseren ersten Halt an diesem Tag machten wir in Neuleiningen. Nachdem die Spider, wie an einer Schnur auf-



einige Teilnehmer die günstige Lage zur Autobahn und verabschiedeten sich Richtung Heimat. Mit nur noch der Hälfte an Spidern ging es zum letzten Punkt unseres

Herbsttreffens: zur der Sektkellerei Wachenheim. Hier durften wir im Schlosshof parken. Bei einem Rundgang durch die Sektkellerei erfuhren wir Interessantes über die Sektherstellung und nahmen an einer Sektprobe teil. Nachdem wir verschiedene Sorten probiert hatten, gab es noch ein kleines Geschenk.

Dort verabschiedeten wir uns im Hof und jeder fuhr seines Weges nach Hause.

Wir möchten unseren Gastgebern Carmelo, Natascha, Sophie und

Luca nochmals für das super-super Wochenende danken und freuen uns jetzt schon auf das nächste Treffen im Mai 2009 in der Nähe von Göttingen bei Bettina und Andy007.

Liebe Grüße von Peter und Martha (lgb1)



gereiht, auf dem Parkplatz abgestellt waren, ging es per Pedes zur dortigen Ruine.

Hier wurde uns die Gründung der Burg und die Geschichte ihrer Grafen erzählt und wer Lust hatte, konnte sich das in einem Turm befindliche Heimatmuseum anschauen. Nach gut einer halben Stunde setzte sich bei

strahlender Sonne und guter Laune der Tross wieder in Bewegung. Auch an diesem Tag hatte Carmelo mit seinen Helfern wieder eine super Strecke ausgesucht. Wir fuhren durch schön geschmückte Orte die ihre Kerwe (Kirmes oder Stadtfest) feiern, bis nach Gerolsheim. Bei der Winzergenossenschaft Palmberg angekommen, gab es zu Mittag Neuen Wein (Federweißer) und frischen Zwiebelkuchen. Obwohl wir alle eingefleischte Spiderfahrer sind, gab es auch noch einige sehr schöne andere Oldtimer zu bestaunen. Dort war ein Stützpunkt einer Oldtimer-Rallye. Als dann wieder zum Aufbruch gerufen wurde, nutzten



## „Start der Rubrik“

Wie viel Fachchinesisch können wir euch eigentlich zumuten.

Diese Frage stellte ich mir bei erstellen einer neuen Rubrik für das Spider-Magazin

Schließlich lassen sich Profis ungern auf oberflächliches Gesäusel reduzieren, wenn sie nach einigem zögern schon einmal die Trickkiste öffnen.

Manches mag den Routiniers unter euch bzw. Hobbyschraubern banal vorkommen, anderes überfordert es den Anfänger.

Mir hat es Spaß gemacht den einen Tipp oder Trick zusammenzustellen.

Hoffentlich macht es euch genauso viel Spaß beim Lesen.

„Bitte sendet uns eure Tipps/ Tricks zu“

Gruß euer Redakteur Frank

## Das MacGyver-Prinzip

Kennt Ihr Angus MacGyver?

Genau, das ist der unsagbar pffiffige US-Fernsehheld, der mit Klebeband und Büroklammer Flugzeugabstürze verhindert und mit einer Kugelschreibermine und Kaugummi Hundert-Kilo-Bomben entschärft. Einfach genial. Was wir Euch nun in den folgenden Rubriken präsentieren, ist ebenfalls genial und auch einfach.

Ihr könnt hier zwar nicht lernen wie man aus zwei Metern Wickeldraht und vier Dosen Redbull einen neuen Spidermotor baut oder sogar mit einem Kaugummi die Welt rettet:

Aber wie Ihr mit einem Kaugummi Euren Nachmittag und die Nerven rettet. Wie Euch eine perfekte Aluoberfläche gelingt oder wie Ihr gewöhnlichen Haushalts-Essigreiniger sinnvoll zweckentfremden könnt.

Das und noch mehr verraten Euch aufgeweckte Spiderfreunde in den nächsten Folgen. Oftmals sind sie so simpel: kleine Tricks, die Euch helfen, ein Problem am Spider rasch zu beheben und obendrein noch den ein oder anderen Euro zu sparen.

Bevor Ihr also ausgediente Alltagsgegenstände auf Nimmer wieder sehn entsorgt, ruft noch mal Euer liebstes Hobby auf

den Plan. Leere Keksdosen oder Kunststoffkanister könnten ein zweites Leben haben. Zugegeben, das birgt ein gewisses Risiko für den Hausfrieden, getreu dem Motto „Musst Du denn jeden Mist aufbewahren, wir haben eh schon keinen Platz mehr“.

Darum solltet Ihr Eure auserwählte Beute mit hohem Reinkarnationspotential nicht unbedingt in der guten Stube oder sogar im ehelichen Schlafgemach zwischenlagern. Hier ist also von uns Fingerspitzengefühl und Diplomatie gefragt. Vorsichtshalber solltet Ihr mit Eurer Gattin ein paar Folgen von MacGyver anschauen (Tipp: die Staffel gibt es für kleines Geld bei Amazon). Vielleicht ist die Dame des Hauses von dem Schauspieler Beau Richard Dean Anderson begeistert. Und von seinen genialen Einfällen.

Auf, dass der ein oder andere auch bald ein kleiner MacGyver wird.

Man möge mir die Werbung verzeihen.

Ein Freund ....

(Oldtimer Markt Ausgabe 39/2007)

## Der Fahrradladen hilft

Einen Kühlwasserschlauch mit einem Fahrradschlauch zu reparieren - das hört sich erst einmal seltsam an.

Es funktioniert aber tatsächlich in vielen Fällen und ein solcher Fahrradschlauch (es darf auch ein kaputter sein) lässt sich im Gegensatz zu einem passenden Kühlwasserschlauch nun wirklich immer organisieren.

Und so geht`s:

den defekten Schlauch ausbauen, einen Fahrradschlauch mit etwas Überlänge abschneiden und mit ein wenig Geduld durch den undichten Schlauch hindurch ziehen.

Die überstehenden Enden umkremeln die Schlauchschellen aufstecken und wieder montieren. Wasser auffüllen, Entlüften nicht vergessen, und weiter geht`s.

Der Kühlwasserdruck sorgt dafür, dass der Fahrradschlauch sich an den Kühlwasserschlauch anlegt, die Luft zwischen den Schläuchen wird durch die defekte Stelle rausgedrückt. Diese Reparatur wird zwar nicht ewig halten, aber zumindest so lange, bis ein originaler Kühlerschlauch besorgt ist.

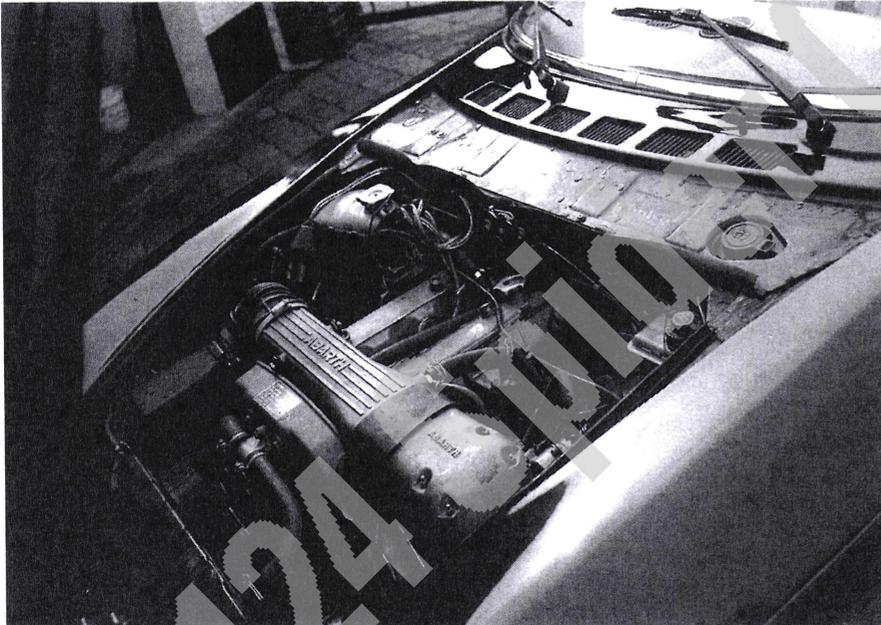
Euer Redakteur Frank



**Begehrtes Sammlerstück: Der Fiat Abarth Rally in originaler Zivilausführung.**

die Höchstgeschwindigkeit lag bei über 190 km/h. Von der käuflichen Version hatte Fiat ursprünglich nur eine 500er-Serie geplant, zur Homologation der Gruppe 4-Wettbewerbsautos (Spezial-GT). Der Run auf den Straßen-Abarth war jedoch so groß, daß bis September '74 weitere 500 Stück gebaut wurden. In Spider-Kreisen geht

Die 80er Jahre brachten dann noch einmal aufgepeppte Spider-Versionen. Nur in den USA konnte ab 1981 der Turbo gekauft werden. Das Auto war ein rein amerikanisches Produkt, entwickelt und gefertigt bei der Firma Legend Industries auf Long Island. Beim Turbo handelte es sich um den damals aktuellen 2-Liter-Einspritzer, der mit einem



**Dampf aus dem Kompressor: Motor eines Volumex-Spider mit angegebenen 135 PS.**

nan sogar von insgesamt 1013 Exemplaren aus, wobei es sich bei den überzähligen 13 um Vorserien-Fahrzeuge handeln könnte. Ausgesprochen übersichtlich war hingegen die Farbpalette: den Abarth gab es in Rot, hellblau und Weiß. Der Rally Spider ist mittlerweile ein begehrtes Sammlerstück, damals wurde er hauptsächlich von Privatleuten mit sportlichen Ambitionen gekauft und inadentlos verheizt. Als ernsthaftes Rallyergerät taugte die Straßen-Ausführung freilich nicht. Den echten Wettbewerbsfahrzeugen wurde deutlich mehr Power eingeflößt — bis zu 210 PS mit 16-Ventil-Motoren und elektronischer Kugelfischer-Einspritzung. Bis Mitte der 70er Jahre hatten diese Autos einige Erfolge aufzuweisen, bevor sie sich von den



japanischen IHI-Lader aufgeblasen wurde. Das kleine Gerät sprach bereits bei sehr niedrigen Touren an, so daß der Wagen ohne die Turbo-üblichen, hohen Drehzahlen gefahren werden konnte. Das Auto hatte 120 PS und war gegenüber dem normalen Einspritzer nur geringfügig schneller. Trotzdem zeigten sich die amerikanischen Autotester beeindruckt, weil der Lader-Spider subjektiv mehr Kraft suggerierte — fast wie ein „nice little V8“. An die 1000 Stück sollen vom Turbo hergestellt worden sein, er kostete rund 13.000 Dollar.

Die letzte Kleinserie blieb hingegen den deutschen Spider-Fans nicht vorenthalten. Zwischen 1983 und '85 kam der Volumex auf den Markt, ein Ableger des Spidereuropas. Seine 135 PS produzierte das Fahrzeug durch den von Lancia entwickelten volumetrischen Kompressor. Vom normalen Spidereuropa unterschied sich der stärkere Genosse durch dezente, äußere Hinweise, beispielsweise durch die seitlichen Zierstreifen und die breiten 7-Zoll-Speedline-Felgen mit den 195/50-Reifen. Für die höhere Leistung hatte man eine neue Vorderradaufhängung mit unabhängig gefederten Rädern konstruiert, die vorderen Scheibenbremsen sind innenbelüftet, die Servobremse wurde verstärkt und hydropneumatische Bilstein-Stoßdämpfer eingebaut. Einer ersten Serie von 200 Fahrzeugen folgten weitere 300 Exemplare. Die Höchstgeschwindigkeit des Volumex hatte Fiat mit „über 190 km/h“ angegeben, die 0-100 km/h sollten in 8,65 Sekunden erreicht werden. Tatsächlich klagten aber etliche Volumex-Fahrer über deutlichen Leistungsmangel. Der Spider Club Deutschland fuhr daraufhin eine ganze Reihe von Autos auf den Prüfstand, wobei sich herausstellte, daß kaum eines dieser Kompressorfahrzeuge über 100 PS intus hatte. Offensichtlich hatte man es hier mit der Fertigungsqualität der Volumex-Motoren nicht so genau genommen. Manfred Lindner vom Spider Club: „Da waren Auslaßkanäle nicht entgratet, und so weiter“, alles in allem „eine irre Fertigungsschlampe“. Trotzdem: Kleinserie bleibt Kleinserie.



struktion. Der besondere Gag steckt in den beiden hinteren Seitenfenstern. Sie bieten bei geschlossenem Verdeck eine gute Rundumsicht, beim Öffnen des Daches werden diese Glassegmente mitversenkt. Eine absolut fortschrittliche Lösung, einfach und wirkungsvoll. In Sekunden läßt sich das Verdeck auf- oder zuklappen, eine bequeme Spider-Besatzung muß dazu nicht einmal aussteigen.

Das Fahrwerk des 124ers wurde von den Autojournalisten als „Lebensversicherung“ gewertet. Ausgesprochen neutral fährt der Spider um die Kurven, lediglich die etwas schwergängige Lenkung trübt das hervorragende Handling geringfügig. Bei zügiger Fahrt über schlechtem Untergrund bewies der 124 außerdem ein ganz Spider-untypisches Verhalten: Kein Knarzen und Knirschen belästigt das Ohr der Besatzung, der Blechaufbau ist erstaunlich verwindungssteif und der Federungskomfort kann sogar Franzosen zufriedenstellen. Der Motor wurde — selbstverständlich — an den Leistungen des Hauptkonkurrenten Alfa gemessen. Um es kurz zu machen: Das Fiat-Triebwerk ist gut, sehr drehfreudig und ausreichend kultiviert, aber es begeistert weit weniger als ein vergleichbares Alfa-Aggregat, das mit seinem heiser-röchelnden Ton ein erregendes Frösteln auslöst.

Überschäumendes Temperament konnte bei der 124 Ur-Version nicht erwartet werden. Dem 1,4-Liter-Motor mangelt es etwas an Durchzugskraft und seine 90 PS müssen mit immerhin 950 Kilo Leergewicht fertig werden, was eine gute, aber nicht berauschende Beschleunigung abgibt. Rund 12 Sekunden braucht der Wagen von 0 auf 100 km/h. Die folgenden, leistungsstärkeren Modelle konnten freilich alles besser, vor allem der 1,6-Liter-Motor mit 110 PS steht im Ruf, ein sehr agiles und robustes Maschinchen zu sein.

Zwei Jahre nach Produktionsbeginn stürmte Fiat den damaligen Hauptabsatzmarkt für kleine offene Sportwagen: 1968 wurden die ersten Spider in die Vereinigten Staaten exportiert; es war der Beginn einer langen amerikanischen Freundschaft.

Die enge Beziehung zur Limousinenteknik blieb auch bei der weiteren Evolution des Spiders erhalten. Im April 1967 hatte der Turiner Konzern unter der Modellbezeichnung 125 eine neue Mittelklasse-Limousine herausgebracht. Das eckige Zweckdesign ähnelte sehr dem 124er-Pendant, allerdings besaß die 125er Limousine den Doppelnockenwellen-Motor der 124-Sportversionen. Mit einer Änderung: Die 125er-Maschine hatte bei gleicher Leistung mehr Hubraum — 1608 ccm statt der 1434 ccm. Eine Kurbelwelle mit größerem Hub hatte für den Volumenzuwachs gesorgt. Im November 1969 kam schließlich auch der Spider in den Genuß des 1,6-Liter-Motors.

## Zwei Coupés für 'n Spider

Die hier aufgeführten Preise stellen Mittelwerte dar. Auf die Veröffentlichung einer Notierung für „Zustand 1“ wird bewußt verzichtet — bei Superstücken ist in der nach oben offenen Schnäppchenskala vieles möglich und teilweise auch berechtigt. Das Zahlenmaterial stammt von Classic-Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel 02305/29011.

Fiat 124 Coupé/ Spider	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
Coupé 1,4, Bj. 67-72	DM 7.500	DM 5.000	DM 2.500	DM 1.500
Coupé 1,6, Bj. 69-74	DM 7.600	DM 5.100	DM 2.500	DM 1.500
Coupé 1,8 Bj. 72-76	DM 8.100	DM 5.300	DM 2.700	DM 1.500
Spider 1,4 Bj. 66-72	DM 17.400	DM 13.100	DM 7.600	DM 4.500
Spider 1,6 Bj. 69-74	DM 16.200	DM 12.900	DM 7.500	DM 4.500
Spider 1,8 Bj. 72-76	DM 16.300	DM 12.600	DM 7.400	DM 4.400
US-Spider (Verg.) Bj. 75-79	DM 14.700	DM 9.400	DM 4.800	DM 3.000
US-Spider (Inj.) Bj. 76-81	DM 15.000	DM 10.700	DM 6.900	DM 4.500
Spidereuropa	DM 20.900	DM 16.600	DM 9.800	DM —



**Zustand 2:** Mängelfrei, auch im Detail ordentlich, leichte Gebrauchsspuren.

**Zustand 3:** Durchschnitt, fahrbereit, kleine Mängel.

**Zustand 4:** Eher mies, reparaturbedürftig, relativ komplett, kein Schrott.

**Zustand 5:** Restaurierungsobjekt, nicht fahrbereit.

## Der Teuerste

Glatte **26.000** Mark verlangte kürzlich der Besitzer eines Spidereuropa, Baujahr '85. Auf dem Tacho stehen 55.000 km, ein guter Zustand ist versprochen. Die Preisforderung liegt einige Tausender über der Notierung, da sollte man energisch verhandeln oder vorerst weitersuchen. Neuere Spider gehören schließlich nicht zu den Raritäten. Anders verhält es sich mit dem Coupé. Für **12.800** Mark war ein „Zustand 2-Coupé“ inseriert, Baujahr '74 und ausgestattet mit Wurzelholz. Abgesehen von dem überflüssigen Edelholz ein schwieriger Fall für Enthusiasten: Das Angebot liegt rund 80 Prozent über der Notierung und selbst ein Einser-Fahrzeug ist hier nur mit knapp 11.000 Mark bewertet. Andererseits sind guterhaltene Coupés wirklich selten und bei den hohen Restaurierungskosten mag es günstiger sein, das Geld auf den Tisch zu legen. Vorausgesetzt, das Auto ist wirklich in dem zugesicherten Zustand. Längeres Handeln ist auch hier sicherlich lohnend; die Zahl der Coupé-Fans ist begrenzt, die Nachfrage entsprechend gering.

## Der Billigste

Ein heruntergenudeltes, aber kompletter US-Spider, Baujahr '74, war im Mai für **2000** Mark zu bekommen. Bei diesem Angebot kann man zugreifen, Spider-Freunde mit kleinem Geldbeutel sollten aber an die hohen Ersatzteilpreise denken. Ebenfalls realistisch klingt das preisgünstigste Coupé-Inserat: Ein 74er Modell mit neuem Motor und angeblich gutem Zustand sollte **5000** Mark kosten. Falls der Verkäufer nicht übertrieben hat, ist diese Forderung berechtigt.



**Urversion:** Eine glatte Motorhaube kennzeichnet die erste Spider-Generation. Mit Einführung der 1,6-Liter-Modelle Ende 1969 gab's zwei Buckel auf der Haube und einen Kühlergrill mit Wabenmuster.



**Fiat 124 Sport 1967-77 – Fiat 124 Coupé, 1438, 1592, 1608 & 1756 cc** (Reparaturanleitung). Kart., engl., DM 58,-. Reihe „Haynes Owners Workshop Manual“.

**Fiat 124 Sport Spider u. Coupé, 1400 ccm, 90 PS – 1967/68** (Werkstatthandbuch). Pb., 96 S., reich ill., DM 56,-. Reprint, WK-Verlag, Nr. 1588.

**Fiat 124 Sport Spider und Coupé, 1600 u. 1800 ccm – ab 1973** (Werkstatthandbuch). Pb., 62 S., reich ill., DM 38,-. Reprint, WK-Verlag, Nr. 1789.

**Fiat 124 Coupé/Spider & 2000 Spider 1971-84 – includes Turbo Spider** (Werkstatthandbuch). Pb., 292 S., 500 Abb., engl., DM 67,-. Reihe „Brooklands Owners Workshop Manual“.

**Fiat Modellautos 1899-1985** von E. Massucci. 224 S., 300 sw u. 60 farb. Abb., dt./engl./franz./ital., DM 120,- (vergriffen!).

**Veröffentlichungen aus deutschsprachigen Fachzeitschriften.** Kopien, komplett zu einem Heft gebunden oder einzeln, Preis nach Umfang. Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23a, 4620 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011.

Quelle: Schröder & Weise Datenbank-Service.

## Die Bücher

**Automobili Fiat** von A. Tito Anselmi. 644 S., ca. 1000 Abb., ital., DM 306,-. Libreria dell'Automobile Milano. ISBN 88-7672-025-1.

**Alle Fiat Automobile – 1899-1986** von W. Schmarbeck. 246 S., 356 Abb., DM 58,-. Motorbuch Verlag. ISBN 3-87943-459-X.

**Fiat Sportwagen, Coupés und Spider 1948-86** von Walter Zeichner. 96 S., ca. 120 z. T. farb. Abb., DM 39,-. Schrader Motor Chronik Bd. 28. ISBN 3-922617-39-5.

**Fiat Automobile – Die dynamische Entwicklung eines Weltkonzerns** von Jürgen Lewandowski. 176 S., ca. 60 sw u. 90 farb. Abb., DM 78,-. Südwest Verlag. ISBN 3-517-01157-6.

**Fiat Pininfarina 124 & 2000 Spider 1968-85.** Pb., ca. 100 S., zahlr. Abb., engl., DM 36,-. Reihe „Brooklands“ (Zusammenfassung von Fahr-, Test- und Technikberichten). ISBN 1-870642-24-4.

**Fiat 124 Sport Coupé-Spider 1600 BC.1/BS.1 – Hauptmerkmale und Daten** (Technik). 46 S., DM 35,-. Reprint, WK-Spezial-Verlag, Nr. 2029.

**Fiat 124 Sport Spider AC** (Betriebsanleitung). 62 S., DM 38,-. Reprint, WK-Verlag, Nr. 2030.

**Clymer Fiat 124 Coupé/Spider & 2000 Spider 1971-84 – Shop Manual, includes Turbo Spider** (Reparaturanleitung). Pb., 284 S., 500 Abb., engl., DM 45,-. Clymer Publications. ISBN 0-89287-156-3.





Mit zwei Weber-Vergasern konnte die Leistung auf 100 und etwas später auf 110 PS gesteigert werden.

Der 1600er Spider hatte auch sein Aussehen leicht verändert. Auf der ehemals glatten Motorhaube thronen nun zwei kleine Buckel und der Kühlergrill bekam statt der einfachen Längsstreben ein Wabenmuster. Neue Details auch im Cockpit: Die Instrumente sind nun schwarz umrandet und als sechste Anzeige gesellt sich eine Uhr hinzu. Die Harmonie des Armaturenbretts ist damit allerdings nicht mehr ganz so perfekt wie bei der ersten Serie.

Die nächste Leistungssteigerung folgte 1972. Als Nachfolger des 125 präsentierte Fiat die 132er Limousine mit einem 1756 ccm Doppelnockenwellen-Motor. Diese Maschine basierte nur noch bedingt auf dem 124er-Antrieb. Die Ingenieure mußten ein völlig neues Motorgehäuse bauen, weil der alte Block keine weitere Hubraumerweiterung vertrug und mit den erreichten 1,6 Litern ausgereizt war. Auf Basis des 132-Motorgehäuses entwickelte Fiat dann einen neuen 1,6-Liter-Motor, der ab Herbst 1972 im Spider angeboten wurde. Bei einem Hubraum von exakt 1592 ccm leistete dieser Motor 108 PS. Wenig später wurde auch der 1756 ccm-Motor in den Spider verpflanzt, mit einer Ausbeute von 118 PS. In dieser Version verkaufte Fiat das Fahrzeug bis 1975 — dann war in Europa erst mal Schluß.

## West-Ost-Beziehung

Die Nachfrage hatte stark nachgelassen, zudem lag Fiat jetzt ganz auf modischem Kurs: Bereits seit 1972 wurde als Nachfolger des 850 Spider der Mittelmotor-Targa X 1/9 angeboten, der bis 1988 im Programm blieb. In den USA war alles anders. Dort hielten die Spider-Fans dem 124 die Treue, ab 1975 wurde er deshalb ausschließlich als US-Version produziert und zu 100 Prozent über den großen Teich verschifft. Die US-Modelle wurden jetzt direkt bei Pininfarina hergestellt. Die amerikanischen Sicherheitsvorschriften erforderten dicke, höhergelegte Stoßstangen und auch den US-Abgasbestimmungen mußte gehörig Tribut gezollt werden: der 1800er leistete in der US-Ausführung nur noch schwache 86 PS. Damit die geforderten Emissionswerte eingehalten werden konnten, waren diese 1,8-Liter-Spider mit einer sogenannten Abgasverdünnungsanlage ausgestattet. Dabei wird Frischluft in den Ansaugkrümmer geblasen, wodurch — zumindest beim Abgasmeßverfahren — der Anteil der ausgestoßenen Schadstoffe pro Luftvolumen niedriger ist.

Ab Juli 1978 durften die Amerikaner schließlich in einem 2-Liter-Spider Platz



Leider ein Einzelstück: Von Pininfarina präsentierte Coupé-Version des Spider.

## Die Clubs

**Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.**, Gerhard Mühr, Langenbochumer Str. 462, 4352 Herten-Westerholt, Tel. 0209/620414.

**Fiat 124 Spider Club e.V.**, M. Birschhoff, Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61, Tel. 040/5537090.

**Spider 124 Club Rems-Murr**, Hagen Bubeck, Im Sämann 75, 7050 Waiblingen.

**124 CSA-Register**, G. Maccione, Grabenstraße 111, 4300 Essen 1.

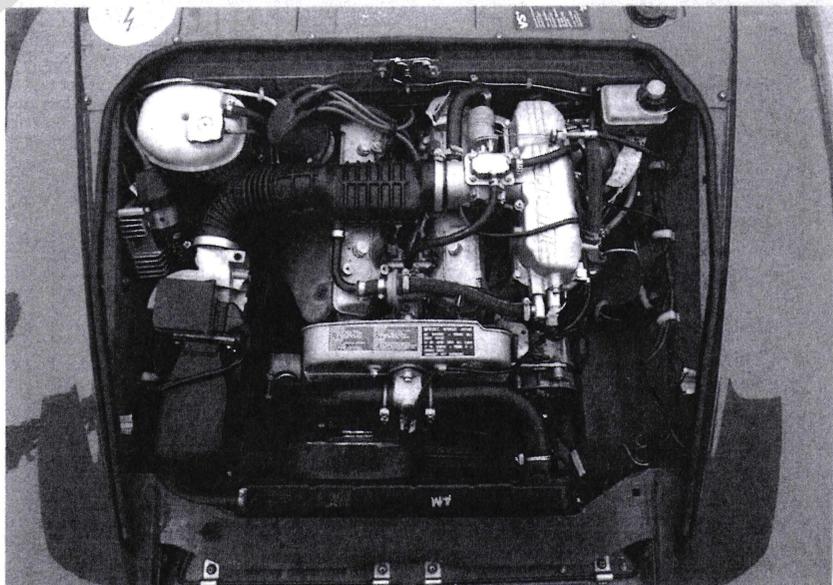
**Fiat Raritäten Club e.V.**, Werner Gotzian, Am Teimenort 18, 4630 Bochum 7, Tel. 0234/230301.

**Pininfarina Liebhaber Club Deutschland**, Hans-Jürgen Gerlach, Hirschberger Allee 39, 6802 Ladenburg, Tel. 06203/17119.

**Volumex-IG**, Volker Beutel, Obergasse 1, 6501 Uelversheim, Tel. 06249/7874; Uwe Binder, Beim Heiligen Tal 3, 7200 Tuttlingen 14, Tel. 07461/13247.

**124 Spiderclub Schweiz**, Jürg Bachmann, Stockenstraße 5, CH-8802 Kilchberg, Tel. 0041/1715/1407.

**Fiat Cabrio und Coupé Club Schweiz**, Roger Baumgartner, Reinenstraße 4, CH-8965 Berikon.



Einspritzer: Mit Bosch-L-Jetronic (ab 1980) leistet der 2-Liter-Motor 105 PS.



# Spider Magazin recycelt

Da in dem letzten Spider Magazin (1+2/2008) ein Bericht über neue Spider-Modell Autos herausgegeben wurde, habe ich als Fortsetzung einen alten Bericht über Modelle aus diesem Jahrzehnt heraus gesucht. ( 3/1988 )  
Ich denke wer solche Modelle besitzt wird sich klar, welche Schätze er da hat.  
Euer Holger

## Für ein langes Spiderleben

### Hohlraumversiegelung

Konstruktionsbedingt gibt es an einem Auto nicht nur sichtbare Flächen, die mit Lack oder Unterbodenschutz bedeckt sind, sondern auch eine Vielzahl von Karosserie-Hohlräumen, die häufig auch als tragende Teile dem Fahrzeug die erforderliche Festigkeit geben.

Leider dringt bei der Herstellung eines Fahrzeugs (besonders beim Spider) die Grundierung trotz elektrophoretischer Tauchverfahren nicht an alle Stellen. Besonders sehr verschachtelte Hohlräume bleiben unbedeckt.

Durch Lufttemperaturschwankungen verursacht, kondensieren und verdampfen nicht unerhebliche Wassermengen in der Karosserie. Da durch wachsende Luftverschmutzung nicht nur reines H<sub>2</sub>O kondensiert sondern auch eine Vielzahl von Schadstoffen, die häufig korrosiv wirken, sind die unlackierten Flächen in der Regel Ausgangspunkt für Durchrostungen.

Will man/frau also als Spiderenthusiast lange Freude an der Optik und Stabilität der Karosserie haben, so kommt mensch nicht um eine intensive Nachbehandlung der Hohlräume herum.

Eine Anwendung von Lack oder lackähnlichen Substanzen ist wenig sinnvoll, da diese bei Verdunstungen während der Fahrt auf Dauer abplatzen würden! Kriechöl ist ebenfalls ungeeignet, da es sich mit der Zeit unter Bildung organischer Säuren zersetzt!!!

Es kommen also nur dauerelastische wachstartige Materialien in Frage.

Die Autozubehörindustrie hat auf dieses Bedürfnis mit einem breiten Angebot von mehr oder weniger tauglichen Produkten geantwortet.

Aufgrund eigener Erfahrungen und eines Test's der Zeitschrift MotorKlassik befürworte ich die Verwendung von "TEROSON-HOHLRAUMKONSERVIERUNG". Sie wirkt präventiv und konserviert auch leicht angerostete Stellen. Nun erhebt sich halt die Frage, übergibt man die Arbeit einer Werkstatt oder legt man selber Hand an.

Wer sich für die erste Möglichkeit entscheidet, braucht eigentlich hier nicht weiterzulesen. Da ich aber davon ausgehe, daß ein echter Spiderfahrer soweit wie möglich selber zupackt, will ich im Folgenden versuchen, eine möglichst detaillierte Arbeitsanweisung zur Konservierung eines Fiat 124 Spider zu geben.

Die beste Zeit ist natürlich der Sommer. Jedoch ist zu beachten, daß eine möglichst lange regenfreie Periode vorausgegangen ist (mindestens vier bis fünf Tage) und daß das Auto nicht kurz vorher gewaschen wurde.

Neben Werkzeug benötigt man ca. 6-8 Spraydosen à 400ml und eine Normdose (1000ml) Konservierung. Letztere wird für schlecht zugängliche Hohlräume (Schweller, Streben am Wagenboden usw.) in Verbindung mit einem Kompressor mit Druckbecherpistole und Hohlraumschlauch mit 360°-Düse gebraucht. Falls kein Kompressor zur Verfügung steht (Bekannter, Mietwerkstatt), muß man halt doch in eine Werkstatt gehen, um die genannten Stellen behandeln zu lassen. Man sollte sich aber zwecks Anweisung oder Kontrolle danebenstellen.

Zunächst sollte man jedoch das Fahrzeug soweit wie möglich von Anbauteilen und Verkleidungen befreien, denn je mehr man von den Hohlräumen sieht, desto besser.

Das heißt, man entfernt das Verdeck (mit Gestänge natürlich), alle Innenverkleidungen (Fußraum, Tür- und hintere Seitenteile), sowie die Rücksitzbank (AS, BS, CS). Ferner demontiert man die Schwellerzierleisten und Trittbretter. Außerdem baut man die Zusatzradkästen vorne (CS 2, DS, VX), die Scheinwerfer, die Blinker (AS, BS, CSA) und die Kühlergrillzierleisten aus.

Im Heckbereich ist es sinnvoll, die Rückleuchten herauszubauen und im Kofferraum alle Verkleidungen und das Reserverad herauszunehmen.

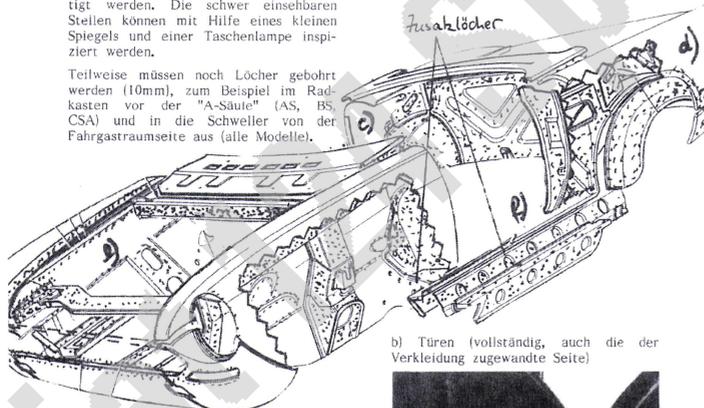
S/M 7

Dies ist zwar recht viel Aufwand, aber der lohnt sich auf jeden Fall, denn nun kann man die von TEROSON angebotenen Spraydosen einsetzen.

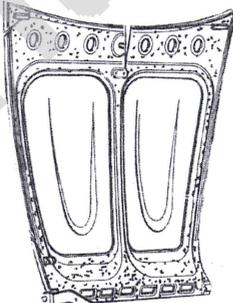
Bevor man mit der Aufbringung der Konservierung beginnt, müssen stärkere Rostansätze soweit wie möglich beseitigt werden. Die schwer einsehbaren Stellen können mit Hilfe eines kleinen Spiegels und einer Taschenlampe inspiziert werden.

Teilweise müssen noch Löcher gebohrt werden (10mm), zum Beispiel im Radkasten vor der "A-Säule" (AS, BS, CSA) und in die Schweller von der Fahrgastraumseite aus (alle Modelle).

Nun kann es aber endlich losgehen. Man arbeitet sich am besten von oben nach unten vor, das heißt, beginnt mit den Hauben und verfährt dann gemäß dem Konservierungsplan. ACHTUNG!!! Spider muß geradestehen!!



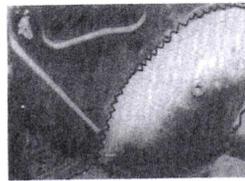
1 a) Motorhaube und Kofferraumdeckel (nach Konservierung schließen)



b) Türen (vollständig, auch die der Verkleidung zugewandte Seite)



c) Innenraum am besten komplett (auch unter den Fußmatten). Der Teil zwischen "B-" und "C-Säule" ist besonders wichtig.



b) Vorderachsträger

VORSICHT!!! Keine Kabelstecker, Kabel oder Gummiteile der Achsen besprühen.

Die Stärke der aufgetragenen Schicht sollte 1 mm nicht überschreiten, da das Material sonst Risse bildet, in denen sich erneut Feuchtigkeit festsetzt.

Generell kann man alle Schweißnähte mit einer dünnen Schicht Wachs überziehen, selbst wenn diese abgedichtet sind. Die Konservierung verschleißt auftretende Risse sofort und schützt so vor Korrosion an diesen Schwachstellen.

Nach Abschluß der Konservierung ist es besonders wichtig, die Wasserablauföffner der Hohlräume wieder zu öffnen (z.B. mit einem Streichholz). Andernfalls würde sich sämtliches Kondenswasser sammeln und auf Dauer wieder zu Rostschäden führen. Man sollte allerdings mit dem Öffnen der Ablauföffner warten, bis die Konservierung einigermaßen angetrocknet ist (2-4 Std.).

Gummistopfen werden mit Hohlraumwachs benetzt, und auch alle übrigen Anbauteile können in gleicher Weise montiert werden. Dies hat den Vorteil, daß keine Scheuerstellen auf dem Lack entstehen.

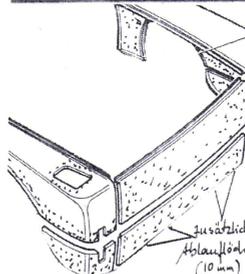
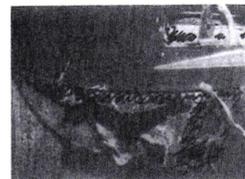
Wenn man diesen Vorgang so sorgfältig wie beschrieben ausgeführt hat, reicht es aus, alle zwei Jahre mit kleineren Mengen Konservierung nachzuarbeiten.

Garantie gibt es zwar keine, aber man kann ziemlich sicher sein, daß ein so konservierter SPIDER selbst nach längerer Zeit keine nennenswerten Roststellen aufweist.

Ein abschließender Tip: Wachsflecken auf dem Lack, dem Werkzeug oder auf der Kleidung und Haut lassen sich mit einem benzingeränkten Lappen beseitigen.

VIEL ERFOLG !!!

M. Keunecke



S/M 8

S/M 9

# Katalysator-Nachrüstung

- In Euro- und US-Spider mit Einspritzung

- Aus Umweltschutzgründen: Grundsätzlich begrüßenswert.

- Aus Steuerbefreiungsgründen: Unwirtschaftlich, da die Kosten die Steuerersparnis bei weitem übertreffen.

Voraussetzungen zur Steuerbefreiung:

Intakter (neuer) Katalysator und Lambda-Sonde;

Bescheinigung einer Fachwerkstatt über korrekten Einbau;

Bescheinigung von Fiat: Einhaltung der Abgas-Grenzwerte nach US-Norm;

evtl. Abgas-Gutachten.

Kosten: Katalysator ca. DM 1.000,- (FIAT) bzw. DM 586,- (Fa. Liebermann in München); Lambda-Sonde ca. DM 250,- (Fiat, Bosch); Einbaukosten ca. DM 300,-; evtl. Abgas-Gutachten (bis zu DM 3.000,-); TÜV-Eintragung ca. DM 100,-.

Firma Liebermann liefert Katalysatoren aus "Versicherungsschäden", das heißt, Reimportierte US-Modelle aus den Jahren 79-84. 1984 bekam man den Katalysator für DM 180,- (lt. Liebermann Selbstkostenpreis) für TÜV-Umrüstung (Kat raus - Ersatzrohr rein), Kostenpunkt 1985 DM 439,50 (Steuerbefreiung eingeführt), 1987 ca. DM 700,-, 1988 DM 586,-.

Fa. Liebermann ist nicht in der Lage, Lambda-Sonden zu liefern, da diese nicht ausgebaut wurden.

- Problem beim Euro-Spider:

Bei diesem Typ ist der erforderliche Benzin-Dampffilter im Gegensatz zum US-Spider nicht vorhanden, welcher die Kohlenwasserstoffe binden soll und als Kondensat zum Tank zurückführen soll.

- Einbauvoraussetzungen:

Tank mehrmals (mindestens fünf Mal) mit Bleifrei-Benzin füllen und leerfahren, damit Bleiablagerungen beseitigt werden;

korrekte Zündzeitpunkt- und Abgaseinstellung; neue Zündkerzen.

- ASU nach Katalysator-Einbau:

Verschlußschraube im Vorderrohr entfernen, Meß-Sonde einführen.

- Es ist keinerlei Mehrverbrauch oder Leistungsverlust zu erwarten.

Heiko Penschorn

## Weiterhin möchte ich über Erfahrungen bei der Teilesuche berichten

Del Priore (Fiat-Ersatzteile)

Ersatzteilversorgung laut Katalog bestens, leider mußte ich mich eines Besseren belehren lassen.

In der Zeit von Januar bis Mai 1988 versuchte ich, einen Endtopf für meinen Volumex zu bekommen (bei Fiat ca. DM 700,- + MWSt.), da mir der Preis von DM 240,- ausgesprochen günstig erschien.

Laut Del Priore sind drei Volumex-Anlagen vorrätig, aber noch in großen Containern verpackt.

Nach vielfachen Anrufen (Frau Del Priore konnte mir leider keine Auskunft geben) endlich die Zusage: "Ja, Volumex-Endtopf ist vorhanden, aber wir fahren jetzt in Urlaub (eine Woche), ich lege zurück."

Nach dem Urlaub erneuter Anruf mit enttäuschender Auskunft: "Leider habe ich mich geirrt, es sind nur Endtöpfe für Euro-Spider vorrätig."

Heiko Penschorn

S/M 18

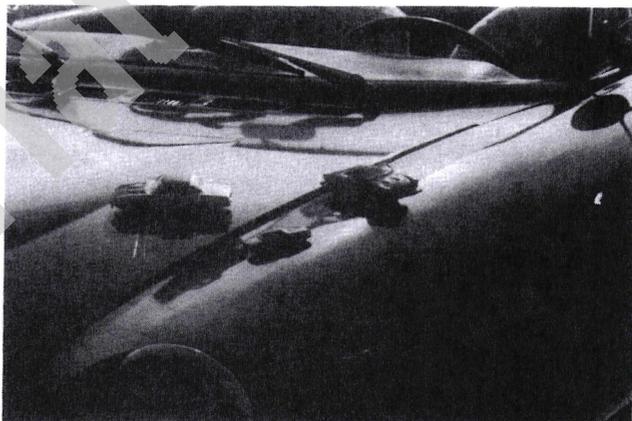
# Modellversuch

Heißbegehrt sind sie, die "Spider en miniature", und hochbezahlt. Letzteres besonders, weil es nur wenige Modelle vom Fiat 124 Spider gibt (besser: gab) und entsprechend ist dann auch die Antwort in den einschlägigen Geschäften. Selbst Dannhausen in Aachen, seines Zeichens Marktführer, was Automodelle angeht und für jeden Modellfan Touristikschwerpunkt im Dreiländereck, muß passen. Wie gut, daß es den Thomas Niedergerke gibt, der hat nämlich Meri-Kit Bausätze im Programm, allerdings auch für satte DM 50,-. Dies übrigens keineswegs untypisch für die Branche; werden doch für perfekt zu-

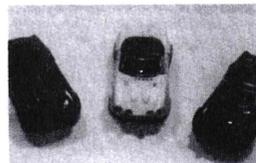
sammengebaute Modelle bis DM 300,- verlangt.

Soweit zum Angebot, nun zur Vielfalt. Diese ist nicht groß, uns sind lediglich sechs verschiedene Modelle bekannt.

Da sind zunächst die Bausätze. Schon genannt wurde die Firma Meri-Kit und da sind wir auch schon beim besten Verarbeitungsstandard, den man mit "gut" bewerten kann. Das aus Zinkdruckguss gefertigte Modell im Maßstab 1:43 gibt es in fünf verschiedenen Versionen, allesamt Abarth-Spider.



S/M 4



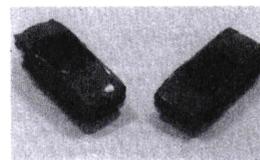
MK 7 / MK 13 / MK 14

Ebenfalls aus Zinkdruckguss ist das 1:43 Modell der Firma FDS Automodell. Die Verarbeitung des Abarth-Modells muß als mangelhaft bezeichnet werden, ist aber noch Gold gegen die Plastikmodelle der Firma Modelos 3J, für die der Preis von runden DM 70,- niemals gerechtfertigt ist. Dann gibt es noch einen Bausatz aus England von Auto Replicar im Maßstab 1:43.

Soweit die Bausätze. Fertigmodelle sind natürlich noch begehrt, vor allem der offene Spider. Den gab es ausschließlich von Polytoys in zwei Versio-

nen, die sich allerdings kaum unterscheiden.

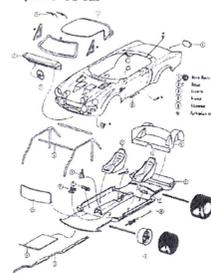
Sie zeigen den AS-Spider mit flacher Haube im Maßstab 1:43 und treffen die Proportionen ziemlich genau. Sie sind gelb/orange mit beige Innenrichtung und wie gesagt: offen.



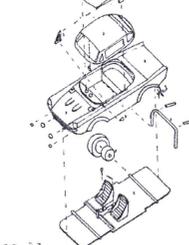
Polytoys

BAUANLEITUNGEN:

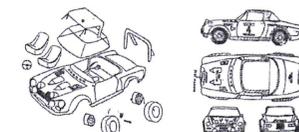
MERI-KIT



FDS



Modelos 3J



S/M 5

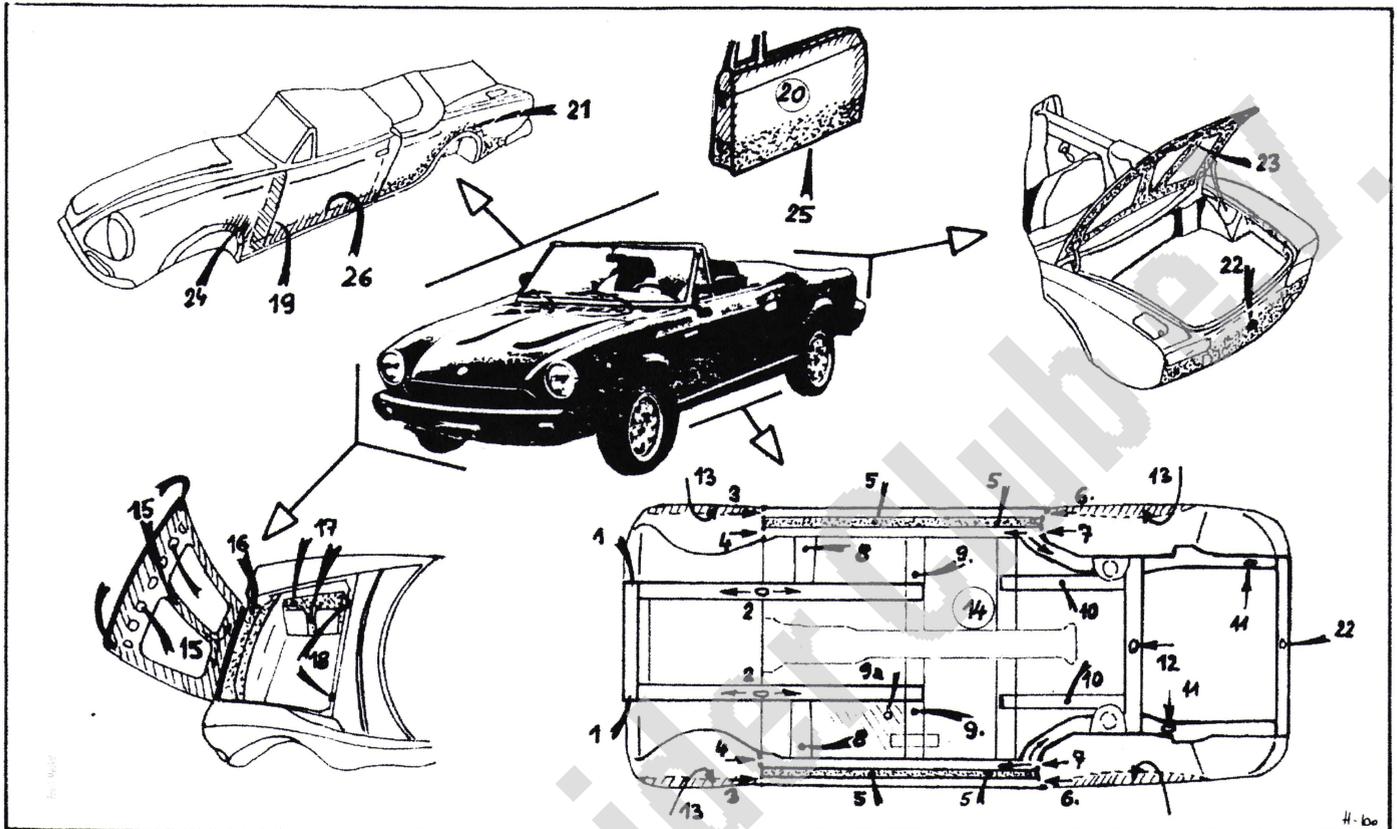


# Plan für Schutzbehandlung gegen Durchrosten

Plan für Schutzbehandlung gegen Durchrostung

**Spidereuropa Pininfarina**

Fiat Automobil AG  
Hauptabteilung Technik  
Ausgabe Januar 1985



## Vorbehandlung

- Komplettre Karosseriewasche
- Dampfstrahlreinigung des Unterbodens und der Radläufe, Radwulste mit Bürste reinigen

## Behandlung

- 1 Vorderer Querträger
- 2 Vordere Längsträger
- 3 Äußere Türschweller, vordere Teile (vom Radlauf aus)
- 4 Mittlere Längsträger, vordere Teile (vorhandene Stopfen im Zusatzradkasten a. u. e.)
- 5 Innere Türschweller
- 6 Äußere Türschweller, hintere Teile (vom Radlauf aus)
- 7 Mittlere Längsträger, hintere Teile (vom Radlauf aus) und hintere Verbindungsträger
- 8 Vordere Querverstärkungen
- 9 Mittlere Querträger
- 9 a Bodenverstärkung linksseitig
- 10 Mittlere Längsträger
- 11 Hintere Längsträger
- 12 Hinterachs-Querträger
- 13 Vordere und hintere Radlaufwulste
- 14 Behandlung des Unterbodens und der Radläufe
- 15 Motorhaubenverstärkung ringsum
- 16 Scharniertraverse
- 17 Seitliche Verstärkungen im Motorraum
- 18 Windlaufblech komplett (Gummistopfen a. u. e.)
- 19 A-Säule
- 20 Türhohlräume und innere Falze seitlich und oben (Türverkleidung a + e)
- 21 Hintere Seitenteile vom Kofferraum aus
- 22 Hinterer Querträger vom Kofferraum aus
- 23 Kofferraumhaube ringsum und in der Mitte
- 24 Hintere Teile der vorderen Radläufe (vorhandene Stopfen im Zusatzradkasten a. u. e.)
- 25 Falz der Türunterkante
- 26 Blenden oberhalb der Türschweller a + e. Türschweller unter der Blende behandeln

## Nachbehandlung

- Reinigung der Karosserie von außen und innen
- Freimachen aller Abflußlöcher an Karosserie

Frank Markel

Spidereuropa Pininfarina

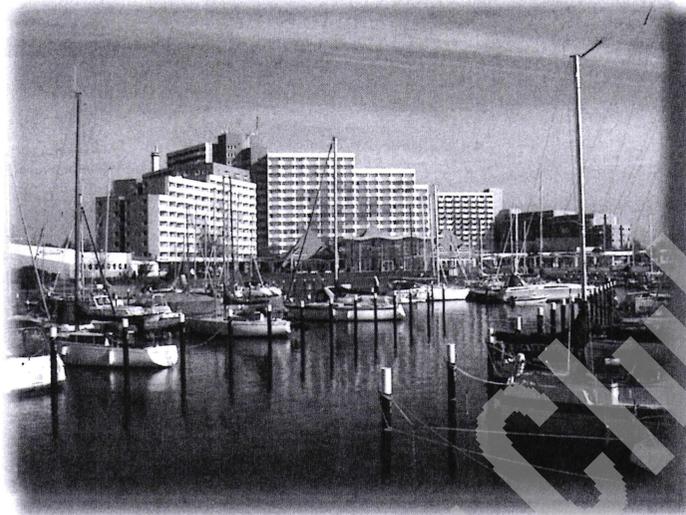
# Marketing, Werbung, Betreuung für die Fiat Clubs in Deutschland



**Liebe Fiat-, Lancia- und Alfa Romeo-Freunde,**

Das diesjährige 43. Deutschland-Treffen in der Domstadt Speyer gehört schon der Vergangenheit an. Die Organisation dieses Jahrestreffens der Fiat Clubs

- wie Euch bekannt ist - wurde durch ein Organisations-Team durchgeführt. Das Ambiente auf dem Technik-Museumsgelände war eine interessante Kulisse und das gebotene Programm mit Stadtführung, Sternfahrt, Geschicklichkeits-Turnier, Museumsbesuch, Filmtheater, Festabend, Sound-Test usw. war für alle Teilnehmer ausgezeichnet vorbereitet.



Es gibt außerdem in den Pensionen und Hotels in der Zeit des Deutschlandtreffens und danach 10% Übernachtungsrabatt.

Der Fiat Club wird alle Register ziehen, damit dieses Treffen vor Ort einen nachhaltigen Erlebnischarakter hinterlassen wird.

Die ersten Anmeldungen sind bereits eingetroffen. Die Fiat Clubs, die über 16 bis 20 Teilnehmer melden werden mit wertvollen Geschenken der Fiat die Heimreise antreten. Hier eine Bitte an alle Fiat Clubs in Deutschland, alle Clubveranstaltungen, die in die Zeit des Deutschlandtreffens vom 21. - 24. Mai

Deshalb bitte ich Euch heute schon das nächste Treffen bei den Fiat Freunden Schleswig-Holstein im Ostseebad Damp, das bestimmt erlebnisreich werden wird, mit Eurem Kommen zu unterstützen.

Die Vorbereitungen sind jetzt schon in vollem Gange und Ferdi fiebert schon, alle Fiat Freunde zahlreich an der Ostsee begrüßen zu können.

Es wird einiges geboten an der Ostsee und es ist hervorragend geeignet einen Kurzurlaub oder Wochenend-Trip dort zu verbringen.

2009 fallen, zu einem anderen Termin anzusetzen und auszuführen. Bei fast 100 registrierten Clubs mit ca. 4660 Mitgliedern sollte es möglich sein, dass ca. 6 % bis 8% sich an der Ostsee sehen lassen. Es können auch mehr sein!

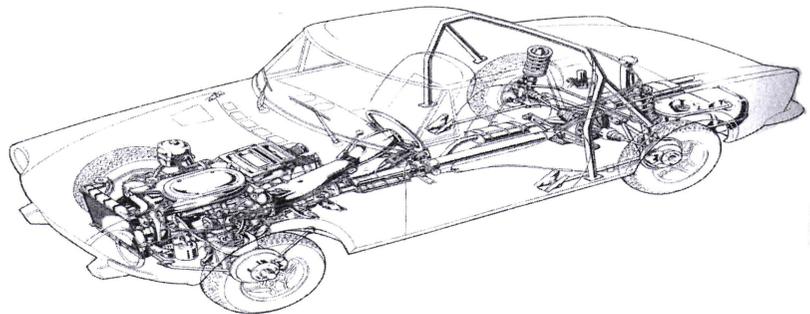
**FRED STEININGER**

„Betreuer bzw. Kontaktperson von Fiat Deutschland“

## Technik kurz erklärt

**Der Hallgeber** hat im übrigen nichts mit einem Gerät zu tun, mit denen sich der alternde Schlagerstar Volumen in seine Stimme hauchen lässt im Sinne eines akustischen Nachhalls. Vielmehr trägt der Hallgeber seinen Namen zu Ehren des Entdeckers des

physikalischen Effekts der Basis für seinen Funktion ist. Der Hall-Effekt, 21879 von Edwin Hall entdeckt, ist das Auftreten einer elektrischen Spannung in einem stromdurchflossenen Leiter, der sich in einem stationären Magnetfeld befindet. Die Spannung fällt dabei senkrecht zur Stromfluss- als auch Magnetfeldrichtung am Leiter ab und wird Hall-Spannung U<sub>H</sub> genannt. Mit dieser Spannung wird beim neuern Spider die Zündung gesteuert.



Grüße Michael Dusch



# Austausch des Hallgebers - Ein Drama in mehreren Akten

Seit einem Jahr versuche ich mich daran zu gewöhnen, dass mein Drehzahlmesser im Bereich jenseits der 3.500 zu schlagen beginnt. Ist ja ein altes Auto, dann macht das nichts. Die Ausschläge bewegen sich in einen Bereich von mehr als  $\pm 300$  U/min, d. h. unrunder Lauf des Motors ist hier sicher nicht die Erklärung – das würde selbst ich bemerken.

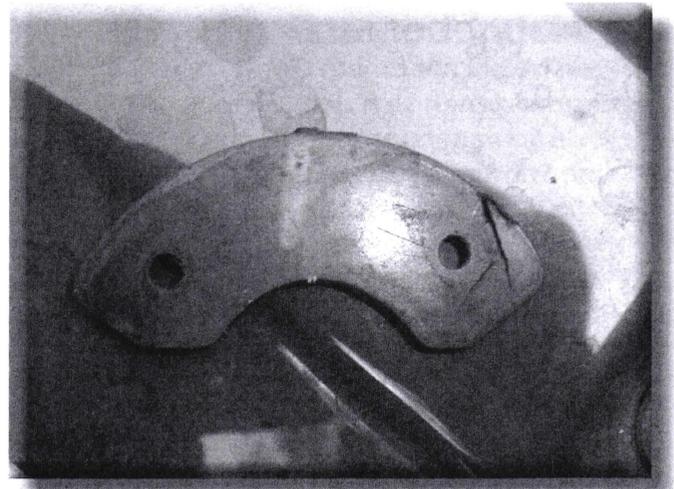
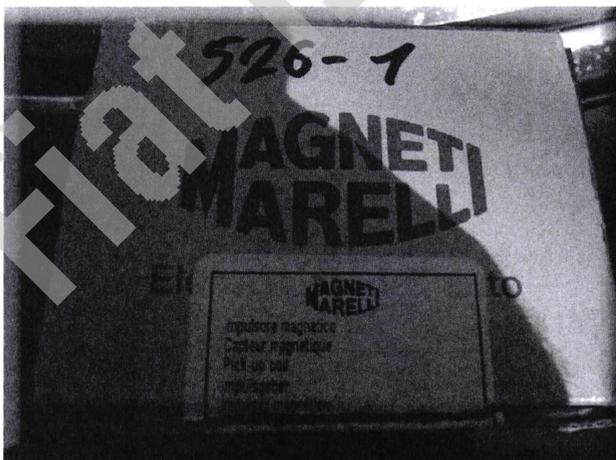
Vor ein paar Monaten nutzte ich die Gunst der Stunde am Stammtisch und machte mein Problem zum Thema. Schnell gab es auch die notwendige Erklärung für den Effekt – der Hallgeber ist nicht mehr in Ordnung und sollte ausgetauscht werden. Das müsste ich dann mal machen. Ein paar Stammtische später – ich hatte mich immer noch nicht an die Arbeit gemacht – berichtete ein glücklicher Spiderist, dass er seinen Hallgeber ausgetauscht hat und seither sein Drehzahlmesser wieder mit ruhiger Hand die Drehzahl anzeigt, ganz zu schweigen von all den anderen Risiken die nach Tausch der defekten Komponente gebannt waren. Nun wurde es aber auch Zeit für mich. Im Internet die einschlägigen Teilhändler angeklickt und nach einem Hallgeber gesucht – ohne Erfolg.

Im nächsten Schritt habe ich mich dann thematisch in Stile einer Rasterfahndung – Elektrik – Zündanlage – der gesuchten Komponente genähert und schau her das Teil heißt auch „Induktiver Zündgeber“. Um jetzt beim Einbau nichts verkehrt zu machen konsultierte ich erst einmal mein englischsprachiges Werksatthandbuch (Shop Manual) – aber was heißt „Induktiver Zündgeber“ auf Englisch? Dank der mehrsprachigen Beschriftung der Originalverpackung (??) wusste ich schnell, dass wir hier von einem „pick up coil“ bzw. „pick up assembly“ sprechen.

Der Blick ins Shop Manual ließ vermuten, dass die Aufgabe machbar ist. Also Werkzeug geschnappt und ran ans Werk. Als erstes einmal die Verteilerkappe abschrauben und beiseite legen. Wenn das getan ist, hat man bereits den unverbauten Blick auf die Komponente, die es auszutauschen gilt.



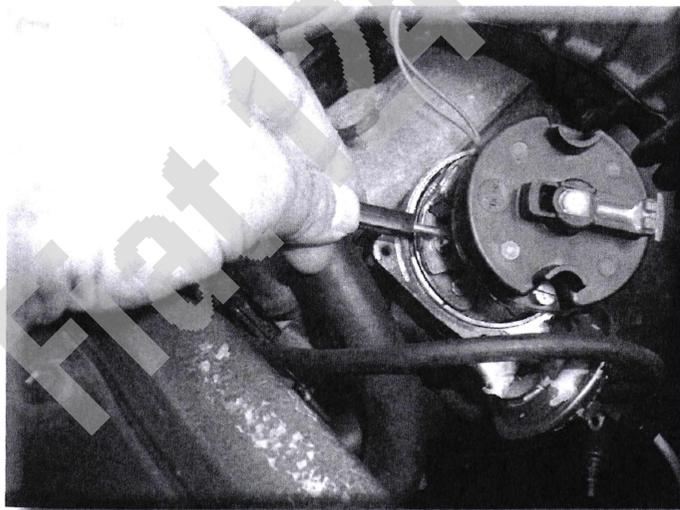
So schön wie der Blick auf das Teil ist so dümmlich liegen die Schrauben, zumindest für den Hobby Schrauber, mit Standart Werkzeug und durchschnittlichem Know How. Aber mit vollem Einsatz sämtlicher Finger und der Zunge kriegt man die drei Schrauben gelöst und das Teil ausgebaut.



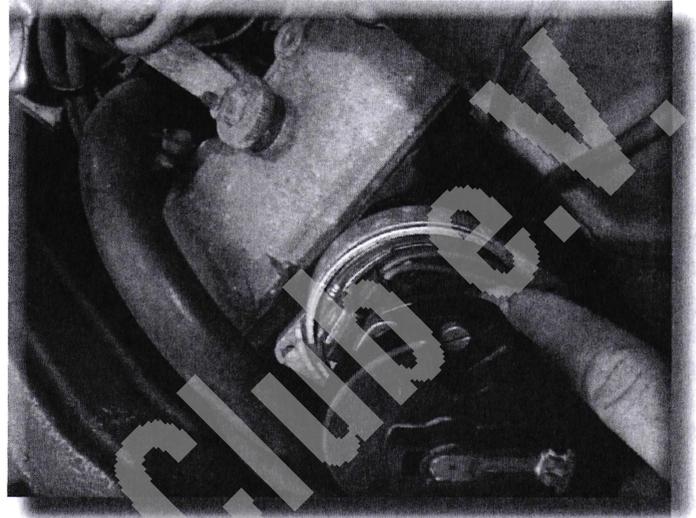
Danach muss nur noch eine Kabelführung gelöst werden und an der Zündspule ein Stecker abgezogen werden, dann hat man das Teil vom Spider getrennt. Nach kurzer in Augenscheinnahme war festzustellen, dass das Teil elektrisch noch komplett in Ordnung zu sein schien. Isolierung war o.k. Widerstandswert lag zwischen 700 und 800 Ohm. Mechanisch war festzustellen, dass der Geber nicht mehr vollständig an der Metallplatte fixiert war, sondern ein wenig hin und her klapperte. Genug der Analyse, war ja eh egal ich hatte ja das neue Teil. Also die ganze Aktion wieder Retour. Wichtig ist, dass man hierbei daran denkt, die Unterlegplatte mit einzubauen.



Wenn man es im x-ten Versuch dann tatsächlich geschafft hat, die Schrauben in das Gewinde einzudrehen, kann man die Schrauben am besten mit einem Winkelschraubendreher fest ziehen.



Bevor man dann als quasi Finale das ganze wieder mit Hilfe der Verteilerkappe verschließt sollte man sich vergewissern, dass die Kabel nicht gequetscht werden, denn sonst war die ganze Mühe ggf. vergebens.



Als letztes Sahnehäubchen den Stecker des Gebers noch in die Zündspule gesteckt und das Kabel an der Kabelschelle befestigt – und fertig dachte ich.

Zündschlüssel umgedreht und außer dem bemühten Drehen des Anlassers war nichts aber auch gar nichts zu hören. Wieder raus aus dem Auto alle Kabel geprüft – nächster Versuch gleiches Resultat. Was nun? Das erste was mir einfiel war den Stecker von der Zündspule wieder abzuziehen und den Widerstand des Hallgebers zu messen – und der war unendlich groß. Super! 30 Minuten Bastelstunde für nichts. Das Teil, das ich gekauft habe ist noch kaputter als mein defektes Teil. Um das Auto wieder fahrfähig zu bekommen habe ich an dem alten Teil den elektrischen Geber mit ein paar Tropfen Superkleber an der Grundplatte befestigt und habe dann die eben beschriebene Übung wiederholt. Das ging auch schon viel schneller von der Hand. Morgen werde ich versuchen, das defekte Teil zu tauschen und dann die Übung zum dritten Mal durchführen – mit verbundenen Augen.

Michael Dusch



# Best Spider Challenge 2007

Amerika ist ein weites Land und der amerikanische Spiderfahrer liebt sein Auto am liebsten in der Garage stehend und jede unnötige Meile aufsparend. Deshalb gibt es auch in allen Regionen der USA diverse Fiatclubs, die sich größtenteils unter der Dachorganisation FLU („Fiat-Lancia-Unlimited“) zusammengeschlossen haben. Deren Fiat-Freakout Treffen ist immer das Highlight der dortigen Spidersaison.

Ein weiteres Highlight war 2007 das 5. ItalianCarFest, welches in Grapevine, TX, ausgetragen wurde. Für Spiderfans besonders interessant war der neu ausgeschriebene Wettbewerb „Best Spider Challenge“, zu dem die 4 größten Fiat Clubs ihren jeweilig gewählten Kandidaten gemeldet hatten, und in dem „beste Exemplar vom Fiat 124 Spider“ gekürt werden sollte

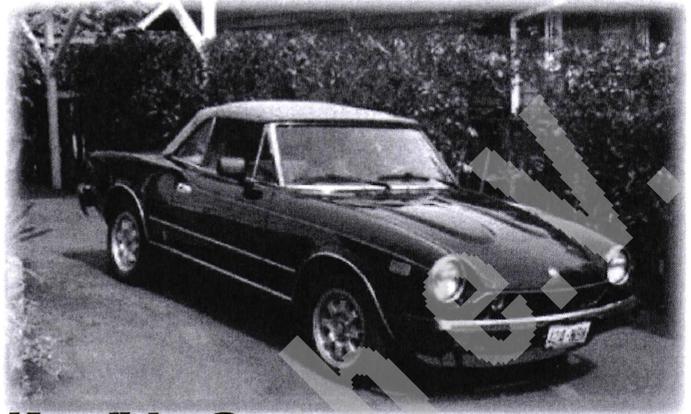


Die Kandidaten waren:



Kandidat 1

Car: 1969 Fiat 124 Spider  
Color: mustard yellow  
Owner: Gary Poage  
From: Los Angeles, CA  
Distance To ICF: 1,393 miles  
Group: Fiats of So. Cal.  
Selected at: Best of France & Italy in Los Angeles, CA



Kandidat 2

Car: 1982 Fiat Spider 2000  
Color: black  
Owner: Dan Rian  
From: Seattle, WA  
Distance To ICF: 2,191 miles  
Group: Fiat Enthusiasts Northwest



Kandidat 3

Car: 1981 Fiat Spider 2000  
Color: black  
Owner: Neils Uni  
From: San Francisco, CA  
Distance To ICF: 1,711 miles  
Group: Fiat America  
Selected at: Quarry Lakes in Fremont, CA



## Kandidat 4

Car: 1972 Fiat 124 Sport Spider  
 Color: burgandy  
 Owner: Denise Burchette  
 From: Walkertown, NC  
 Distance To ICF: 996 miles  
 Group: Fiat-Lancia Unlimited  
 Selected at: Fiat Freak Out in Detroit, MI

Auf der Veranstaltung am 22. September wurde dann der Sieger bzw. die Siegerin gewählt: Denise Burchette aus Walkertown, NC.

Zum einen ist Denise durch ihre Internetaktivitäten über die USA hinaus bekannt, zum anderen sprach ihre so spidertypische Geschichte sicherlich am meisten an:

Zum ersten Mal in den Spider verguckt habe ich mich während meiner Highschoolzeit Ende der 70er Jahre. Mein Erster war ein 68er Spider, den ich als Alltagsauto fuhr und später wg. meiner Familiengründung verkaufte. Jahre später stolperte ich über meinen 72er BS1, als ich eigentlich bei einem Autohändler einen Transporter kaufen wollte. Der Wagen war in schlechtem Zustand, aber er weckte Jugenderinnerungen in mir und ich war wieder vom Virus infiziert. Das war der Beginn einer 12-jährigen Restauration, von der ich jede Minute genossen habe.

Ich habe das Glück, einen Ehemann mit richtigem Werkzeug, Erfahrung und Geduld an meiner Seite zu haben, der mich durch die Restauration geführt hat. Mit seiner Anleitung konnte alle mechanische Arbeit selbst erledigt werden. Nach seinen Businessstrips haben wir inkl. unserer Töchter ganze Familiennächte in der Werkstatt verbracht. Vom Motor über die Radaufhängung, das Interior, die Karosseriearbeiten bis hin zur Lackierung wurde alles selbst gemacht. Es hat mir zwar kaputte Knöchel und Fingernägel, aber auch viel Spaß eingebracht.

Die Belohnung ist ein 35-Jahre altes Auto, das mit einer tollen Straßenlage glänzt und mit dem ich schon diverse Rallyes und Autocrossveranstaltungen mitgemacht habe. Und ich bin weiter mit jeder Fahrt beeindruckt von diesem tollen Auto!

Als Gewinnerin erhält Denise einen wunderschönen gestifteten Pokal und sicherlich einen Ehrenplatz in der amerikanischen Spiderhall of Fame!



Ralf de Vree

Links:

<http://www.italiancarfest.com/>

<http://www.flu.org/>





# ...wenn das nicht was für das Magazin ist !!! Viele Grüße Michael Möller

impuls

Magazin der Deutsch - Russischen Auslandshandelskammer  
Журнал Россияно - Германский Внешнеторговый Палаты

02 2008 AHK

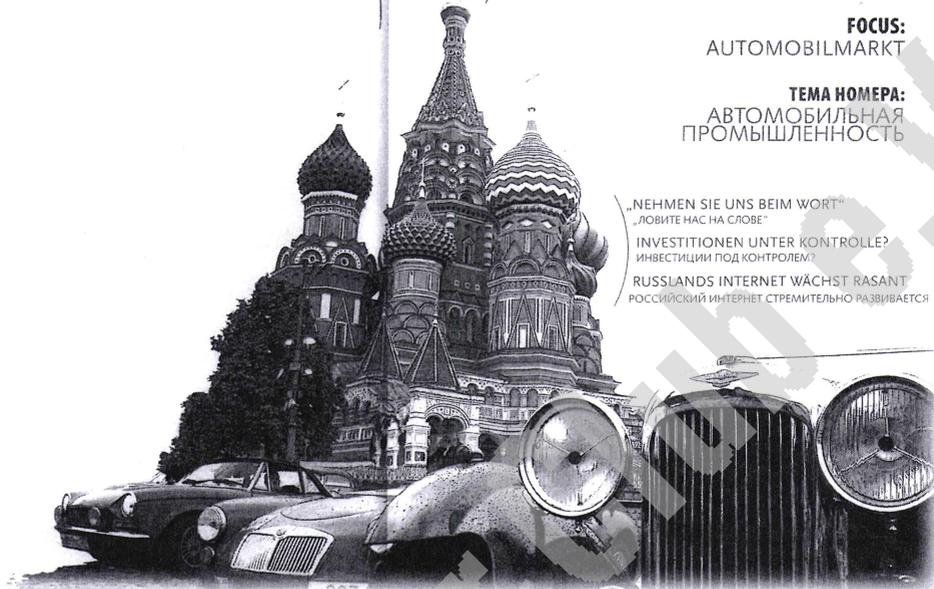
impuls

Magazin der Deutsch - Russischen Auslandshandelskammer  
Журнал Россияно - Германский Внешнеторговый Палаты

**FOCUS:**  
AUTOMOBILMARKT

**ТЕМА НОМЕРА:**  
АВТОМОБИЛЬНАЯ  
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

„NEHMEN SIE UNS BEIM WORT“  
„ЛОВИТЕ НАС НА СЛОВЕ“  
INVESTITIONEN UNTER KONTROLLE?  
ИНВЕСТИЦИИ ПОД КОНТРОЛЕМ?  
RUSSLANDS INTERNET WÄCHST RASANT  
РОССИЙСКИЙ ИНТЕРНЕТ СРЕМИТЕЛЬНО РАЗВИВАЕТСЯ



Hallo zusammen,

auf dem Titelblatt des Mitgliedermagazins der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer vom Sommer 2008 ist u.a. auch ein Fiat Spider abgebildet. Das interessante dabei ist, dass die Endzahl des Kennzeichen (177) auf einen Besitzer aus Moskau hinweist.

Noch einen schönen Saisonausklang wünscht

Friedel.



Beim Surfen nach weltweiten  
Spidern habe ich diese  
2 Bilder aus Russland gefunden!

Ciao, Ralf



# „Vorankündigung Pfingsttreffen 2009“



## Harz & Weserbergland



Das Pfingsttreffen wird in der Nähe von Göttingen ausgerichtet, relativ zentral in Deutschland gelegen.

Wir werden gemeinsam das Weserbergland und den Harz erkunden, die Route wird uns über viele kurvenreiche Strassen führen.

Einige kleine Nettigkeiten sind bereits in der Vorplanung, wie z.B. eine Fahrt auf der Sommerrodelbahn in St. Andreasberg, allerdings nicht mit dem geliebten Spider, sondern mit dem Sommerbob.

Termin : Pfingsten 2009, 29. Mai bis 01. Juni 2009  
**in der letzten Ausgabe des Spider-Magazin wurde versehentlich Himmelfahrt 2009 als Termin angegeben !**

Hotel : Wir werden im Hotel Ahrenberg ([www.hotel-ahrenberg.de](http://www.hotel-ahrenberg.de)) in 37242 Bad Sooden-Allendorf, OT Ahrenberg übernachten und von dort aus die traumhafte Aussicht über das Werratal genießen.

Unter dem Stichwort „Fiat 124 Spider-Club“ ist ab sofort bis spätestens 01. März 2009 ein entsprechendes Kontingent für uns reserviert.

Der Preis beträgt 79,-€ je Tag/ Doppelzimmer inclusive umfangreiches Frühstücksbuffet.  
(Preis gilt pro Zimmer, nicht pro Nase !)

Kinder & Hunde willkommen !

Wellness-Landschaft mit Sauna, Erlebnisdusche, Tauchbecken und Kegelbahn stehen kostenlos zu unserer Verfügung !

Bitte die Zimmerreservierung schnellstens und selbständig vornehmen, das Kontingent ist begrenzt, Telefon 05652-95730.

Abendessen : Tag 1 : Individuelle Anreise, Essen a la carte  
Tag 2 : Buffet BBQ ( ca. 23,-€ pro Person )  
Tag 3 : Buffet italienisch ( ca. 25,-€ pro Person )

Programm : findet statt.....später mehr dazu...

Eine separate & verbindliche Anmeldung wird zu gegebener Zeit im Forum & im Spider-Magazin publiziert, Bettina & ich hoffen, nahtlos an die bisherigen gelungenen Treffen und das schöne Wetter anknüpfen zu können.

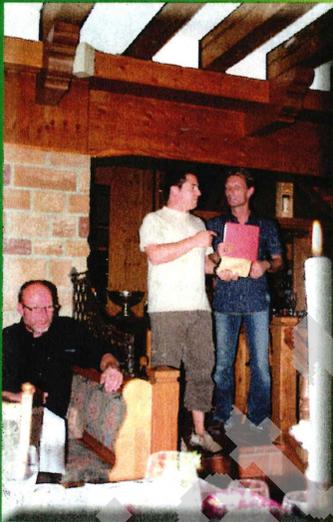
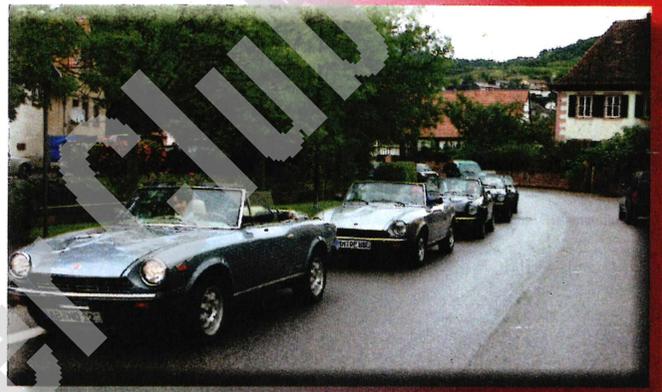
Für heute verbleiben wir mit den allerbesten Grüßen an alle Clubmitglieder + Anhang und natürlich auch an alle sonstigen Spideristi !

Bettina + Andreas  
( Andy007 ) Wieser





## Herbsttreffen 2008



## Saisonnachlese 2008

