FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.

SPIDER MAGAZIN

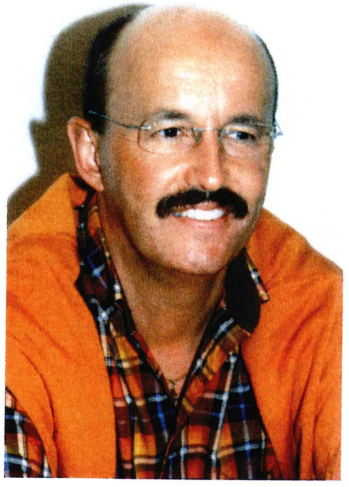
Saisonstart 2011
Jahreshaupttreffen
„Schlosshotel Wasserschloss Klaffenbach“

fiat 124 spider e.V.

AUSGABE 01- 2011
27. JAHRGANG . € 4,50

Fiat 124 Spider Club e.V.

Editorial



Das Wort des Ersten

Hallo liebe Clubmitglieder! In großen Schritten nähern wir uns unserem Jahreshauptreffen 2011 im „Schlosshotel Wasserschloss Klaffenbach“ bei Chemnitz. Seit Anfang April 2011 haben wir eine Teilnehmerzahl von 75 Personen bzw. 40 Fahrzeugen in der Meldeliste zu verzeichenen. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren, die Routen haben wir für Euch bereits die ersten Male abgefahren und das Rahmenprogramm ist ebefalls gebucht. In den Tagen vor unserem ersten diesjährigen Treffen werde ich regelmäßig die notwendigen Stossgebete an den Wettergott richten, sodass auch von dieser Seite hoffentlich nur das Beste zu erwarten ist. An Euch habe ich nur eine Bitte : Bringt viel gute Laune und Elan mit! Ziel ist es gemeinsam mit Euch, unseren Fahrzeugen und unserem Hobby, ein wunderschönes Pfingsten 2011 zu verbringen.Euch erwarten sehr schöne Strecken durch Sachsen und Thüringen. Wir besuchen eine Geburtsstätte des Automobilbaus und ihr werdet auf einer Tour „Weltkulturerbe“ sehen und erleben können.

Im letzten Magazin habe ich bereits über die Aktivitäten der letzten Monate berichtet.Das nächste Projekt „ der Relaunch unser Clubwebseite“ steht nun kurz bevor. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Aufruf an alle Clubmitglieder starten. Unsere Clubhomepage ist zum einen eine weltweit zugängliche Visitenkarte des Fiat 124 Spider Club e.V. und zum anderen Eure gemeinsame Plattform über welche Ihr Informationen erhalten und austauschen könnt. Bitte teilt dem Vorstand , den Regionalleitern oder im Forum eure Wünsche und Anregungen mit, welche Funktionen oder Informationen Ihr gerne auf unserer neu gestalteten Internetseite finden möchtet. Ihr habt hier die Möglichkeit aktiv die neue Webseite mitzugestalten. Nutzt diese Möglichkeit denn „Der Club seid Ihr Alle„ !

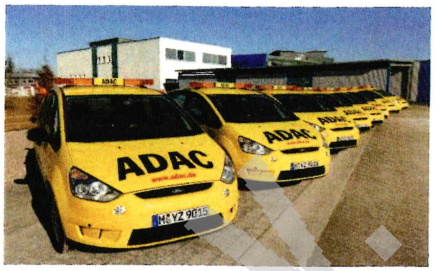
Euer
Markus Höckelmann

Fiat 124 Spider Club e.V.

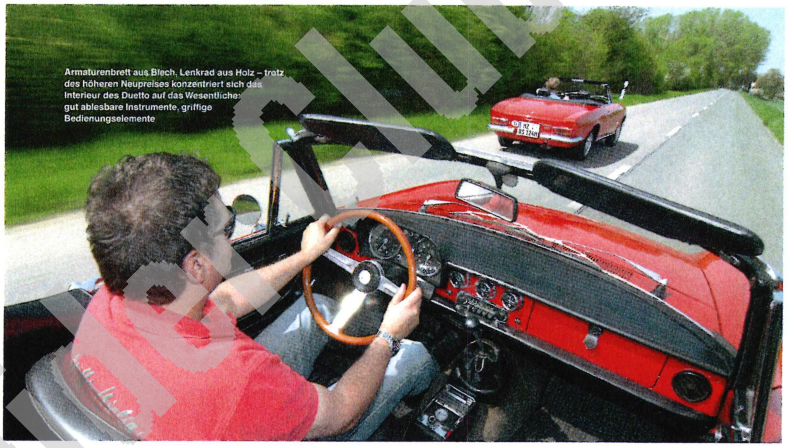
Inhalt

Neu - Neu - Neu !

„Mein Spider und Ich“
Bericht von Winni
Seite 10 - 11



Der ADAC stellt
sich vor...
Seite 12 -13



Ganz der Papa !
Zwei Pininfarina- Ikonen werden 40
Seite 14 - 22

Editorial

Das Wort des Ersten 3

Inhalt/ Impressum 4 - 5

Clubinfo

Vorstand 6

Mitgliederbewegung 7

Regionen & Regionalleiter 8 - 9

Der ADAC stellt sich vor 12 - 13

Einladung Jahreshauptversammlung 24

Clubshop 38

Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

Ganz der Papa ! Zwei Pininfarina Ikonen werden 40. 14 - 22

Unfallreparatur der „Goldschnitte“ 30 -31

Bericht Oldtimermesse „Bremen Classic Motorshow „“ 32- 33

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4- jährlich als Organ des Fiat 124 Spider Club e.V., Postfach 201716, 20207 Hamburg. Für Mitglieder kostenlos, bei Nichtmitgliedern erheben wir eine Schutzgebühr von Euro 4,50 pro Heft

Die Auflage 03-04/2010: 320 Stück

Redaktion und Anzeigenleitung,
Satz & Layout :

Markus Höckelmann
Ribbeckweg 11
14476 Potsdam

Druck :

Druckhaus Gera GmbH
Jacob A.- Morand-Straße 16
07552 Gera

Die Zeitschrift und ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Haftung auf Praktikabilität. Nachdruck, auch nur auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Inhalt

Hauptreffen im Juni 2011
„Sachsenrallye“
Seite 24

Fiat News
Seite 25

Unfallreparatur der
„Goldschnitte“
Seite 28 - 29

Bericht Sven Irion von der
Bremen Classic Motorshow 2011
Seite 32 - 33

Aktuelles

Armin´s Motorenprojekt	23
Hauptreffen Pfingsten 2011	24
Fiat News,Werbung	25
Termine	26 - 27

Redaktionsschluss nächstes Magazin

SM 02/2011 15.06.2011

Fotos dieser Ausgabe

Markus Höckelmann,
Sven Irion
Peter Nimmenich
Armin Hefner
sowie die genannten Autoren

Quellen

Der Bericht auf den Seiten 14 - 22 durfte mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift Oldtimer Markt aus der Ausgabe 06-2006 entnommen werden. Recht herzlichen Dank an dieser Stelle an die Redaktion der Zeitschrift Oldtimer Markt.

Hotlines

Fiat 124 Spider Club - Hotline Tel. : 021 51/82 07 171
Fax.: 055 04/99 90 02

Spider Magazin - Hotline Tel. : 036 00 2/51 98 0

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos. Bei gewerblichen Anzeigen gilt die Anzeigenpreisliste 01/2007. Erhältlich unter : mh@fiatspider.de

Bankverbindung Club Hamburger Sparkasse

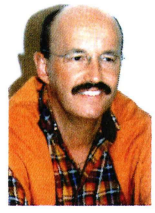
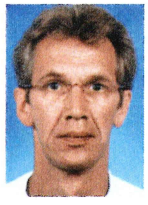
BLZ : 200 505 50

Konto : 1259 121 752

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet : http://www.fiatspider.de

Fiat 124 Spider Club e.V.

Vorstand

Funktion	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon / E-Mail
1. Vorsitzender 	Markus Höckelmann (mh) Ribbeckweg 11 14476 Potsdam	Gesamtverantwortlicher im Sinne der Satzung, Clubkontakte	0332021/430 450 mh@fiatspider.de
2. Vorsitzender 	Holger Grießbach (hgb) Blücherstraße 15 47799 Krefeld	Webadmin., Archiv, Internet, EDV	02151/82 07 17 1 0172/21 57 25 7 hgb@fiatspider.de
Kassenwart	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152/79 86 6 md@fiatspider.de
Beisitzer	Andreas Wieser (Andy) Bergring 6 37133 Friedland	Mitgliederbetreuung	05504/99 90 00 05504/99 90 02 Fax andy@fiatspider.de
Technikbetreuung	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik	0221/43 64 72 technik@fiatspider.de

Fiat 124 Spider Club e.V.

Mitgliederbewegungen

nachname	Vorname	Strasse / Hausnr	Region	PLZ	Ort
Faust	Gerd	Günner 5	7	59519	Möhnesee
Fleischhacker	Dr. Jan	Hauzenbergerstrasse 11	10	80687	München
Gooß	Jörg	Schlackstrasse 20	7	50737	Köln
Güttner	Dieter	Kiefernweg 41a	2	21279	Appel
Hagest	Bernd	Am Eichwäldchen 17	8	63584	Gründau
Herr	Rainer	Franz-Marc-Strasse 11	7	50939	Köln
Pöppich	Achim	Gezelinallee 63	7	51375	Leverkusen
Plücken	Winfried	Dammerstrasse 99	7	41066	Mönchengladbach
Reske	Gerd	Goslarer Strasse 17	7	47259	Duisburg
Riesinger	Stefan	Anton Roth Strasse 4	10	83646	Bad Tölz

Liebe Mitglieder und Spideristi,

das vergangene Jahr war für den Club sehr erfolgreich. So können wir mittlerweile auf rund 270 Mitglieder zählen, was für den Club und seine Aktivitäten spricht.

So hat die Saison 2011 bereits begonnen und so manch einer von uns hat seinen Spider bereits in die ersten wärmenden Sonnenstrahlen entführt.

Verschönerungsarbeiten,Umbauten und Reparaturen wurden von dem einen oder anderen Clubmitglied durchgeführt, diverse Pläne für die Saison 2011 wurden geschmiedet.

Einen kleinen Appetit konnte man sich auf diversen Messen holen, unser Spider war jedoch in den meisten Fällen unterrepräsentiert. Auf der Techno-Classica in Essen, immerhin die wichtigste Oldtimermesse der Welt, konnte ich genau einen Fiat 124 Spider entdecken, der zum Verkauf angeboten wurde.

Um so schöner ist es, sich bei unseren diversen regionalen Stammtischen zu treffen und etwas „Benzin“ zu reden oder eine gemeinsame Ausfahrt machen.

Die Vorbereitungen zum Haupttreffen 2011 „Sachsenrallye“ vom 10.-13.06.2011 sind bereits abgeschlossen, bereits jetzt werden von den regional ansässigen Mitgliedern Verabredungen zur gemeinsamen Anfahrt nach Chemnitz getätigt.

So wird das Wiedersehen unter den Clubmitgliedern wie immer eine besondere Freude sein, und auch ich freue mich auf ein Wiedersehen mit Euch....

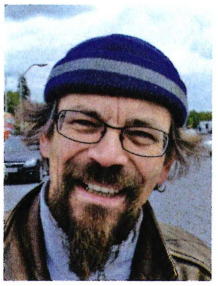
Euer Andy007

Fiat 124 Spider Club e.V.

Region 2

Region 1

Region 7



Region 5

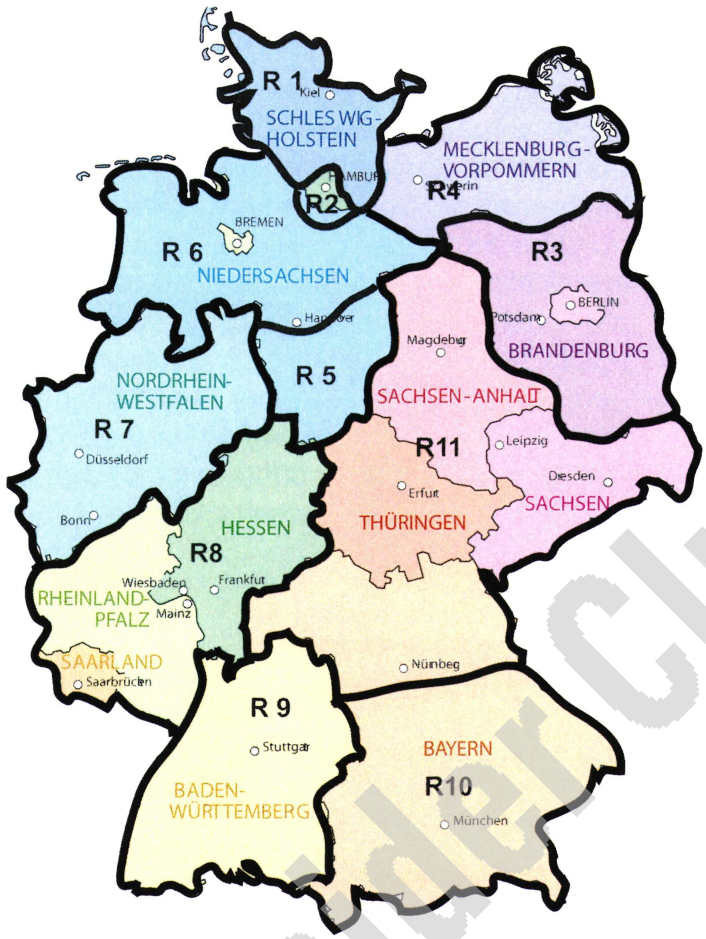
Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

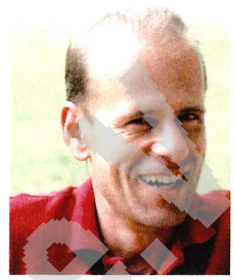
Region 1	Schleswig Holstein region-1@fiatspider.de	Armin Hefner 0170-2307295	Alte Dorfstraße 32 24790 Rade
Region 2	Hamburg region-2@fiatspider.de	Michael Dusch 04152 - 79866	Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht
Region 3	Berlin region-3@fiatspider.de	Uwe Boddenberg 030 - 30099229	Dickenweg 32a 14055 Berlin
Region 4	Friesland region-4@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	
Region 5	Bielefeld region-5@fiatspider.de	Thomas Eimer 05224 - 9374950	Am Dresch 15 32130 Enger
Ausland & Allgemeiner Clubkontakt mail@fiatspider.de		02151 - 8207171 02151 - 8207170	(Hotline) (Fax)

Fiat 124 Spider Club e.V.

Regionalleiter & Clubregionen

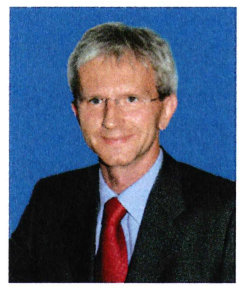
Region 6





Region 3

Region 9



Region 10

Quelle :
© Basiskarte: www.kartenwelten.de

Region 6	Hannover Kassel region-6@fiatspider.de	Christian Zöllner 0531 - 62164	Jüdelstraße 42 38126 Braunschweig
Region 7	Köln region-7@fiatspider.de	Petra Boljahn 02151 - 313517	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld
Region 8	Frankfurt region-8@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	
Region 9	Stuttgart region-9@fiatspider.de	Jochen Haase 0151-24139046	Weinbergstrasse 23 74226 Nordheim
Region 10	München region-10@fiatspider.de	Christoph Spanner 08092 - 33231	Enthammerstrasse 6 85567 Grafingen
Region 11	Würzburg region-11@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	

Fiat 124 Spider Club e.V.

„Mein Spider und Ich“

Wie ich per Zufall zu meinem Spider kam.

Einer meiner Kumpels restaurierte vor ca. 6 Jahren einen Fiat Grandiouce und ging aus Unwissenheit und Geldmangel manchmal mit Methoden ans Werk, dass einem die Männeleins rauf und runter liefen. Sofern ich Zeit hatte, habe ich ihn geholfen und so die Liebe zu alten Autos entdeckt.
Warum und weshalb weiss ich nicht, aber ich habe mir damals einen Skoda MB 1000 für sage und schreibe € 800,- gekauft und diesen komplett zerrupft.
Ich merkte schnell das es mir Spaß machte, diese alte Technik wieder auf einen funktionierenden und optisch ansehnlichen Zustand zu bringen.

So, nun fuhr ich schon seit fast vier Jahren einen vollrestaurierten 46 Jahre alten Skoda MB 1000, der mich nie im Stich gelassen hat bei all unseren Ausfahrten.

Mit seinen müden 43 PS kam der wassergekühlte Viertakter immerhin auf 125 Stundenkilometer.

Sollte man mal in Versuchung kommen ein anders Fahrzeug überholen zu wollen, musste man das Gaspedal bis zum Bodenblech (am besten ohne Durchrostung) durchtreten, wobei dann die 43 Pferdchen viel Mühe hatten, den Überhohlvorgang positiv abzuschließen.

Immerhin hatte dieses Auto schon eine Einzelradaufhängung und eine hydraulische Kupplung.
Die vier Trommelbremsen mit ihrem Einkreisbremssystem brachten den Wagen genau so schnell zum stehen wie auf Endgeschwindigkeit.
Aber trotz allem hat es sehr viel Spaß gemacht, an der alten Technik zu schrauben und damit zu fahren.
Da aber an diesem Auto nie etwas kaputt ging und sich die üblichen Wartungsarbeiten in Grenzen hielten, stand er die meiste Zeit nur in seiner beheizten Garage.

Als dann Ende 2009 meine Tochter auszog und die Oldtimersaison losging, stellte ich schnell fest, dass es mir keinen Spaß mehr machte mit diesem Auto alleine zu fahren.

Meistens hatten wir dann auch noch am Wochenende schlechtes Wetter, so das ich nicht zum Fahren kam.
Ich entschloss mich also es zu versuchen, den Skoda (übersetzt ins Deutsche, schade, leider) zu verkaufen.

Was machte ich, ich kaufte mir ein Motorrad da ich mit meiner Fahrweise besser alleine fahre und nicht meinen Sozius in der Becken Gegend eine nasse Hose zumuten wollte.
Habe dann 2010 sage und schreibe ca. 1500 Kilometer gefahren und der Wertverlust ging so schneller runter wie die gefahrenen Kilometer hoch.

Ende August hatte ich dann einen Käufer für den Skoda, der gleich aus Zwickau mit 2 Mann ankam um das Auto zu begutachten. Er hat es dann auch ohne mit mir zu verhandeln gleich gekauft und ist die 550 Kilometer ohne Probleme mit dem Skoda zurück gefahren.
Habe mit dem Käufer noch Kontakt und er wird uns besuchen bei der Sachsen Rallye mit dem Skoda. (zum Leidwesen eingefleischter Spider Fahrer)

Da ich eine schöne Doppelgarage habe mit Kühlschrank usw. aber leer, zog es mich immer öfters ins Internet auf Verkaufs Portale. Ich schaute mir in der Sparte Oldtimer alle möglichen Hersteller an und bald merkte ich, dass es ein Cabrio sein sollte.

Da ich 2 Kinder habe, wollte ich wenn schon ein Viersitziges haben. Die Auswahl wurde dadurch natürlich immer kleiner und das ganze sollte

Fiat 124 Spider Club e.V.

auch zu meinem Geldbeutel passen.
Habe dann hinter Hamburg einen CS 2 Bj. 1979 ausfindig gemacht und mich mit dem Verkäufer telefonisch in Verbindung gesetzt.
Nachdem der Preis und der Rest geklärt waren, setzte ich mich am 27. September 2010 in meinem T4 und machte mich mit Hänger auf Richtung Flensburg.

Stellte dann als ich das Auto sah, schnell fest das einiges zu machen war und konnte den Preis um
€ 700,- drücken.
Der Wagen hatte aufgrund eines Sterbefalles bestimmt einige Jahre gestanden. So hatten z.B. die Reifen noch ausreichend Profil waren aber leider von 1993 und somit überaltert.
Nichts destso Trotz, war ich nun stolzer Besitzer eines Fiat 124 Spider und fing sofort, an diesen in meiner Garage zu zerlegen.
Ich habe dann durch Kontakte im Forum an einem Sonntag Besuch bekommen, von Horst dem Lustigen und Holger dem wandelnden Spider Lexikon.
Sofort ging es an die Bestandsaufnahme.
Horst bestellte mir in den USA ein neues Verdeck und Holger fing an mir alles aufzuzählen was erneuert werden musste und was ich sonst noch alles machen sollte.

Mein Gesicht wurde ohne das er es merkte immer länger und ich sah meinen Geldbeutel aus Zwiebelleder schrumpfen.
Aber die beiden waren so überzeugend, dass ich anschließend dem Club beigetreten bin.

Ich fuhr dann im Oktober erst mal mit mehreren Ersatzteilkatalogen im Gepäck in Urlaub und machte mir Abends mit diesen Kataloge eine Liste was ich wohl alles brauchen würde.

Zurück aus dem Urlaub fing ich dann an, alles aus dem Innenraum auszubauen und stellte Gott sei Dank nur 2 Durchrostungen fest. Die Motorhaube und Fahrertüre habe ich erstmal lackieren müssen, mir dann noch eine 1800er Auspuffanlage drunter geschmissen usw.

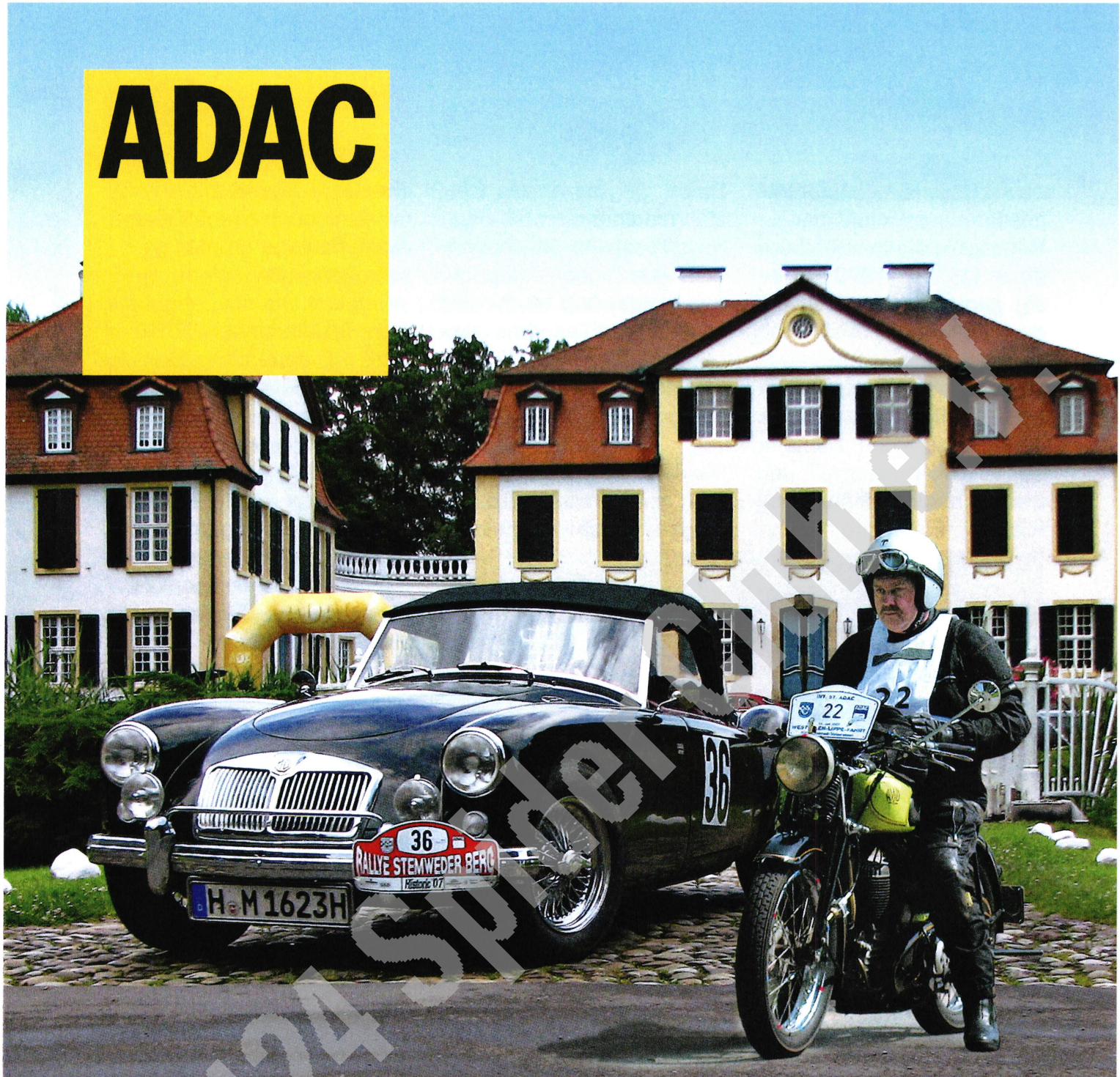
Am 29.November 2010 habe ich dann ohne Mängel mein H Kennzeichen bekommen und den Spider am 17.Dezember 2010 angemeldet.
Bin bis jetzt - Mitte Februar - ca. 1.200 km gefahren.
Mit einigen kleineren Problemen, habe es aber bis jetzt nicht bereut, mir einen Spider zu kaufen.
Positiv ist auch, das es eine Krefelder Telefonnummer gibt, (02151 -xxxxxx) die ich öfters schon mal Abends anrufe und unter welcher mir, wenn ich Probleme habe, jemand mit Rat und Tat zur Seite steht .
Natürlich möchte ich meine rote Spiderline mit ihrem kernig männlichen Sound und den mehr als geilen Kurven noch einige Jahre behalten und sie auch nicht mehr missen.

Bis zur Sachsen Rallye,
Gruß Winni

PS. Komisch das beide Autos die gleiche Farbe haben.

Fiat 124 Spider Club e.V.

ADAC



Jetzt anmelden und dabei sein!

Die ADAC Oldtimer-Pokalserien

- ADAC FIVA Historic Cup
- ADAC FIVA Historic Trophy
- ADAC Classic Revival Pokal
  für Automobile und Motorräder

Mehr Information unter: www.adac.de/oldtimer oder per Fax (0 89) 76 76 22 27

FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS

Fiat 124 Spider Fans!

ADAC Oldtimer-Sektion

Verlosungsaktion für Abonnenten des ADAC Oldtimer-Newsletters
Hauptpreis: Ein Wochenende in der Autostadt Wolfsburg

Der ADAC Oldtimer-Newsletter informiert alle zwei Wochen donnerstags rund ums Thema Oldtimer und Youngtimer – kostenlos und aktuell. Sei es überverkehrspolitische Neuerungen wie z. B. den Biokraftstoff E 10, Oldtimerspezifische Urteile und Gesetzesänderungen, Techniktipps, Ratschläge,Veranstaltungen oder über interessante Touren und Oldtimer-Reisen. Alle registrierten Empfänger dieses Newsletters profitieren aber nicht nur von den Neuigkeiten aus der Oldtimer-Szene, sondern haben jetzt auch die Chance,wertvolle Preise zu gewinnen. Jeder, der sich bis zum 31. Mai 2011 angemeldet hat, kann mitmachen.

Ein erlebnisreiches Wochenende für zwei Personen in der Autostadt mit Übernachtung im 5-Sterne-Hotel „The Ritz Carlton" ist der Hauptgewinn einer großen Verlosungsaktion der ADAC Oldtimer-Sektion. Die Gewinner erwartet dort eine Vielfalt von Themen rund um das Automobil, inszeniert in verschiedenen Kontexten wie Architektur, Kunst, Film und Design. Im ZeitHaus, dem Oldtimer-Museum der Autostadt, befindet sich u.a. der originalgetreue Nachbau des Benz Patent-Motorwagens Nr. 1. Nebenan stellt sich im KonzernForum das Thema „Nachhaltigkeit" in einem großen Komplex dar. Die Gewinner des Hauptpreises dürfen sich also auf ein spannendes und informatives Wochenende freuen.

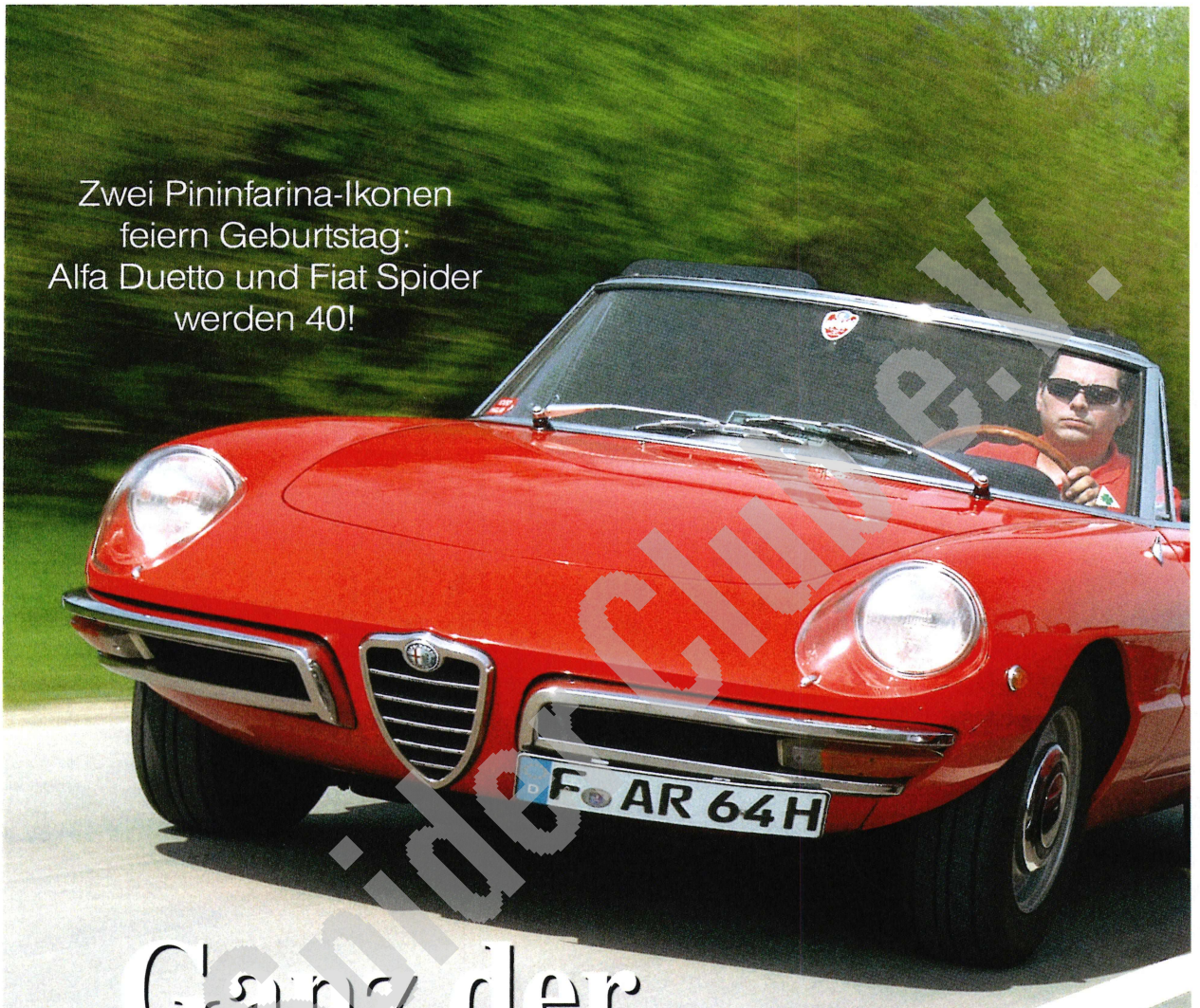
Eine Hin- und Rückfahrt mit dem DB-Autozug innerhalb Europas ist der zweite Platz der großen ADAC Oldtimer-Newsletter-Verlosung. Der dritte Preis ist ein hochwertiger Füllfederhalter der Marke Chronoswiss.

Weitere Preise:
- fünfmal zwei Eintrittskarten in die Autostadt
- zehn ADAC Oldtimer-Kataloge aus dem Heel Verlag
- ein Liqui Moly Produktpaket
- zehn Jahresabos der Zeitschrift Motor Klassik
- drei Modellautos aus dem Hause Schuco im Maßstab 1:18
- ein Pflegeset von Sonax

Den ADAC Oldtimer-Newsletter können Sie unter www.adac.de/newsletter abonnieren. Anmeldeschluss für die Verlosungsaktion ist der 31. Mai 2011. Es entscheidet das Los. Mitmachen kann jeder über 18 Jahren. Für die Registrierung ist keine ADAC Mitgliedschaft erforderlich.

Weitere Informationen erhalten Sie bei der ADAC Oldtimer-Sektion, Am Westpark 8,
81373 München, E-Mail: oldtimer@adac.de oder unter www.adac.de/oldtimer.

Fiat 124 Spider Club e.V.



Zwei Pininfarina-Ikonen feiern Geburtstag: Alfa Duetto und Fiat Spider werden 40!

Ganz der Papa!

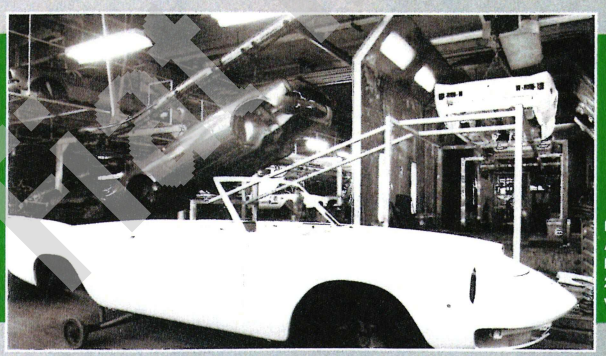
Jahrelang waren sie die letzten Mohikaner einer aussterbenden Art. Die Spider von Alfa Romeo und Fiat hielten die Fahne des offenen Zweisitzers auch noch hoch, als sich dunkle Wolken über ihnen zusammenbrauten. Jetzt werden die beiden ungleichen Brüder 40 – eine Laudatio für zwei Ausnahmesportler.

„Ganz der Papa!" möchte man ausrufen, wenn man ihnen ins Gesicht schaut. Die Züge sind unverkennbar und entstammen den begnadeten Händen von Battista Farina, den sie stets den Kleinen, also *pinin* Farina nannten. Der Geist dieses kleinen, leicht untersetzten Italieners lebt in vielen Automobilen fort, die heute zu den Schönsten der Welt zählen. Das schafft Selbstbewusstsein – und so ließ der Meister 1961 augenzwinkernd seinen Spitznamen aus Kindertagen seinem Familiennamen hinzufügen. *Pininfarina* wurde zum Markenzeichen des Blech gewordenen guten Geschmacks. Doch manchmal fühlte sich der Künstler auch zutiefst missverstanden. Vor allem, wenn mal wieder einer seiner Entwürfe von kurzsichtigen Konzernlenkern vom Tisch gewischt worden war. Dann gab es zwei Möglichkeiten. Entweder: Schwamm drüber und noch einmal ganz anders und ganz von vorn anfangen. Oder: Er legte große Entwürfe *auf Wiedervorlage,* wartete einfach ab, bis die Zeit seinen Vorsprung zumindest teilweise aufgeholt hatte.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Titel

Ein Bild mit Seltenheitswert: Die beiden Ur-Spider von Ralf Abramzik (Alfa) und Joachim Häring (Fiat) wurden nie restauriert und präsentieren sich noch immer im ersten Lack



Die Spider von Alfa Romeo und Fiat liefen bei Pininfarina fast 20 Jahre lang parallel vom Band

Manche Ideen liebte der Meister so sehr, dass er sie einfach zu schade fand, um sie nur an einen Auftraggeber zu verschwenden. So finden sich immer wieder Familienähnlichkeiten in der Kinderschar des Genies, die nur Kleingeister als schnöde Doublette bezeichnen würden. Nehmen wir aus nahe liegendem Anlass den wunderschönen Alfa Giulietta Spider, sicher einer der schönsten Nachkriegs-Alfa überhaupt. Wen stört es da schon, dass es sich dabei um eine maßstabsgerechte Verkleinerung des Lancia Aurelia B24 Spider

Fiat 4 ever e.V.

Armaturenbrett aus Blech, Lenkrad aus Holz – trotz des höheren Neupreises konzentriert sich das Interieur des Duetto auf das Wesentliche: gut ablesbare Instrumente, griffige Bedienungselemente

handelt? Schließlich ist die offene Aurelia auch einer der schönsten Nachkriegs-Lancia. Angesichts gleich zweier solch atemberaubender Schönheiten wirkt jeder Einwand wie Erbsenzählerei!

Aus ebenfalls nahe liegendem Anlass könnten wir da auch den Fiat 1500 anführen. Natürlich sieht das elegante Pininfarina-Cabrio dem Peugeot 404 Cabrio zum Verwechseln ähnlich, aber die Franzosen freuten sich genauso über ihre neue Schönheitskönigin wie die Strategen in der Turiner Fiat-Zentrale. Blechschneider Pininfarina schwamm auf einer Woge des Erfolgs, und wenn die Großen der Automobilwelt ihre Töchter vom angesagtesten Couturier einkleiden lassen wollten, dann durften sie eben nichts dagegen haben, dass dieser seinen Stil zwischen den Marken transformierte.

Auf Wiedervorlage hatte Pininfarina noch einige Studien in der Schublade, die ihm besonders ans Herz gewachsen waren. Dazu gehörte ein Projekt, bei dem schon die Basis aufhorchen ließ: Alfa Romeo hatte jenen 6C 3000 CM herausgerückt, mit dem Fangio 1953 bei

Im Fiat macht das Armaturen*brett* seinem Namen noch Ehre, das Lenkrad hingegen ist ein Holzimitat aus Kunststoff. Weil das Volant relativ flach angeordnet ist, finden groß gewachsene Piloten hier zwar eher eine bequeme Sitzposition als im Alfa, der Konkurrent aus Mailand lässt sich dafür exakter lenken

Fiat 124 Spider Club

Das Familienalbum: Alfa Romeo Spider

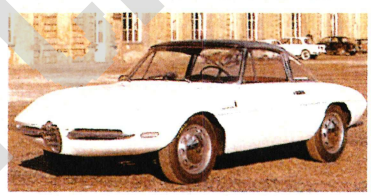
Der Vorgänger: Als der Duetto die barocken Giulietta und Giulia Spider ablöste, waren die Fans ernsthaft entrüstet. Das neue Schlauchboot-Design traf nicht auf Anhieb den Nerv der Zeit

Prominentes Studienobjekt: Vor dem Umbau fuhr Fangio den 3000 CM bei der *Mille* auf Platz zwei!

Trotz der Heckflossen ist im *Super Flow Disco Volante* von 1956 die Duetto-Linie erkennbar

Der *Spider Super Sport* von 1959 wirkt wie ein Duetto mit verlängerter Motorhaube

Endstation Sehnsucht: Fangios Renner lief im letzten Prototypenstadium satte 267 km/h!



Dank einer Giulietta SS als Basis stimmen bei dieser Studie auch die Proportionen

Bei ihrer Präsentation 1969 wurde die Fastback-Variante begeistert aufgenommen

Trotz Kritik entwickelte sich der Spoiler-Spider ab 1983 zur bestverkauften Modellgeneration

Letzte Runde: Von 1990 bis 1993 versöhnte Alfa Romeo die Fans mit gelungenem Retrodesign

der Mille Miglia gestartet war – und die er vermutlich auch überlegen gewonnen hätte, wenn nicht ein Lenkungsdefekt dazwischen gekommen wäre. So landete der 275-PS-Bolide immer noch auf Platz zwei hinter dem Ferrari 340 MM von Marzotto. Ende des Jahres 1953 ging das werkseitige Rennsport-Engagement bei Alfa Romeo für längere Zeit zu Ende und die 6C 3000 CM waren arbeitslos.

1956 präsentierte Pininfarina dann seine Vorstellung von einem Traumwagen. Der *Super Flow Disco Volante* sah schon im Stand schnell aus. Die wild wuchernden Heckflossen waren ein Zugeständnis an den Zeitgeist, der Name *Disco Volante* (Fliegende Untertasse) eine Hommage an die gleichnamigen Straßen-Rennwagen, aber die rundliche Form und die eingezogene Seitenflanke deuten aus heutiger Sicht schon an, was hier entstanden war: die erste Fingerübung in Richtung Alfa Romeo Duetto. Es folgten weitere Studien (siehe Kasten), von denen nur noch die letzte existiert, weil Farina stets dasselbe Auto weiter modifizierte: Fangios Mille-Wagen. Lange stand das *3000 CM Coupé Super Sport* im Rosso-Bianco Museum in Aschaffenburg, bis die Sammlung Anfang dieses Jahres nach Holland verkauft wurde.

Deutlich konkreter wurden Pininfarinas Ideen, als der Meister 1961 auf Basis einer Giulietta Sprint Speziale weiter experimentierte, denn nun war es ein käufliches Fahrzeug aus dem Alfa-Romeo-Programm, das ins Rampenlicht mehrerer Ausstellungen rollte – noch allerdings mit einem filigranen Coupédach aus Glas, das sich zum Einsteigen vorn anheben ließ. Dass Battista Pininfarina ausgerechnet das ebenso exklusive wie teure Bertone-Coupé umbaute, statt einfach einen Giulietta Spider zu nehmen, der im eigenen Hause am Fließband karossiert wurde, mag da als kleiner Seitenhieb gegenüber dem Berufskollegen verstanden werden… Letztendlich war es dann die 1962 präsentierte Giulia-Baureihe, die den technischen Unterbau für den neuen Alfa Spider lieferte.

Bis der Neue sich im März 1966 beim Genfer Automobilsalon auf einer Drehscheibe der staunenden Öffentlichkeit präsentieren durfte, sollten allerdings noch fünf Jahre vergehen. Denn Alfa hatte sich entschlossen, den Giulietta Spider einfach mit dem 1600er Giulia-Motor weiterzubauen, der damit zum Giulia Spider mutierte und wegen des höheren Motors mit einer Hutze auf der Haube daherkam. Ob Alfa sich mit der Wachablösung des Spiders so viel Zeit ließ, weil der Pininfarina-Entwurf so überaus modern geraten war, bleibt Spekulation. Die Fangemeinde stimmte jedenfalls ein deutlich vernehmbares Pfeifkonzert an, als das neue Auto im Schlauchboot-Design in Genf enthüllt wurde. Und da der Name Giulia Spider ja bereits durch den Vorgänger belegt war, hatte der Neue bald seinen Spitznamen weg: Osso di Sepia, Knochen des Tintenfischs. So hatten die Arbeiter am Turiner Fließband das *Ding* getauft. Gemeint war jenes weiße Etwas, das der Sepia ein Mindestmaß an Haltung verleiht, bevor sie zu fettig panierten

Beim Duetto steht die Windschutzscheibe noch steiler als bei den späteren Versionen – kräftige Luftwirbel sind die Folge. Der hintere Überhang sorgt für ein optisches Gleichgewicht zwischen Front und Heck

Der heutige Marktwert*

Modell	Bauzeit	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Alfa Romeo Duetto 1600	1966 bis 1968	27.700 €	17.200 €	10.400 €	5.000 €	2.500 €	12.990 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Ringen oder marinierten Vorspeisen verarbeitet wird. Besonderer Beliebtheit erfreut sich der Knochen oder *Schulp*, dessen Form tatsächlich an den Spider erinnert, übrigens bei Wellensittichen – in deren Käfigen findet man ihn als Wetzstein für die Schnäbel der kleinen Flattermänner.

Weniger begeistert waren die Alfa-Bosse im Mailänder Vorort Arese. Sie mochten sich nicht mit der Vorstellung anfreunden, dass ihr neuer Sportwagen nach den sterblichen Überresten einer Vorspeise benannt sein sollte, und veranstalteten in der Zeitschrift *Quattroruote* einen Leserwettbewerb, bei dem es für den besten Namensvorschlag einen nagelneuen Spider zu gewinnen gab. Heraus kam *Duetto*, also der Gesang zu zweit, und die Fischabfälle waren ein für alle Mal vom Tisch! Dass sich der umstrittene Neuling mit einigen Retuschen allerdings noch ganze 27 Jahre im Programm halten sollte, haben sich die Alfa-Strategen wohl ebensowenig träumen lassen wie die Tatsache, dass ihr gemütlicher Staatskonzern dann längst zu Fiat gehören würde…

Rund ein halbes Jahr nach dem Eklat in Genf brachte die zweite Konzernmutter ihr Pininfarina-Baby zur Welt. Der Fiat 124 Sport Spider debütierte im November 1966 auf dem Turiner Salon, und auch hier hatte der kleine Battista tief in seine Wiedervorlagemappe gegriffen. Sehr zur Freude der Fiat-Fans erinnerte das Gesicht des neuen Zweisitzers an den 1964 präsentierten Ferrari 275 GTS, einen Zwölfzylinder, der bislang nur in homöopathischen Dosen die Straßen der Welt bevölkerte. Verständlich also, dass Pininfarina seinem Entwurf dieser hübschen Nase ein wenig mehr Öffentlichkeit gönnen wollte – so ist das eben mit dem Vaterstolz. Für den hinreißenden Hintern und den flotten Hüftschwung des Fiat Spider zeichnete hingegen Pininfarinas Mitarbeiter Tom Tjaarda verantwortlich, der diese Linien allerdings ursprünglich einer Corvette auf den stattlichen Leib geschneidert hatte. Der schicke Prototyp namens *Rondine* fand 1963 bei GM durchaus höfliche Anerkennung, das Rennen hatte da aber bereits der berühmte *Sting Ray* aus der Feder von GM-Designer Lary Shinoda für sich entschieden.

Also konnte sich Tom Tjaarda ganz dem neuen Fiat-Sportwagen widmen, und er war es denn auch, der die Ferrari-Nase mit dem Corvette-Hinterteil zu einem gelungenen Gesamtkunstwerk verschmolz. Sogar ein Coupé, dessen Panorama-Heckscheibe samt Dach dem Rondine-Entwurf entsprach, zeichnete Tjaarda auf Basis des Spiders, doch Fiat ließ das parallel entwickelte Coupé von Hausdesigner Gian Paolo Boano in Schale werfen.

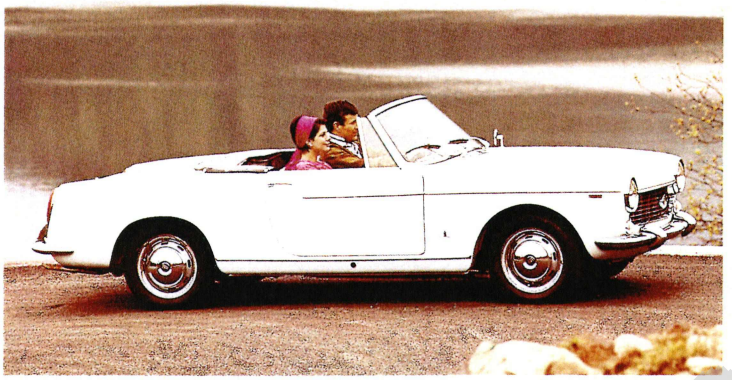
Anders als beim Alfa, dessen Motor in der Tradition der berühmten Giulietta-Doppelnocker steht, fand beim Fiat die eigentliche Revolution unter dem hübschen Blech statt. Denn während die Limousine des neuen Massenmodells 124 einen braven aber eher uninspirierten Graugussmotor unter der Haube hatte, zerrte beim Spider ein aufregendes Doppelnockenwellentriebwerk mit einem Hauch von Ferrari an der Kupplung. Verantwortlich für die Leistungsexplosion von 60 auf 90 PS war einerseits der größere Hubraum von 1438 gegenüber 1197 Kubik der Limousine. Die Krone hatte dem Motor jedoch der ehemalige Ferrari-Motorenmagier Aurelio Lampredi aufgesetzt: einen Leichtmetallzylinderkopf mit V-förmig hängenden Ventilen, die von zwei obenliegenden Nockenwellen über Tassenstößel betätigt werden. Das war feinste Renntechnik, und mit dem modernen Zahnriemenantrieb der Nockenwellen setzte Lampredi noch einen weiteren Akzent. Denn abgesehen von wenig glücklichen Versuchen bei Ford USA und der überschaubaren Produktion von Glas in Dingolfing hatte bisher noch kein Hersteller die neue Technologie in der Großserie eingesetzt.

Unterhalb des Zylinderkopfs blieb alles beim Alten. Der Graugussblock mit der Stahlblechölwanne war Limousinen-Standard, und hier liegt wohl auch der wesentliche Unterschied zum Alfa. Dessen Motor besteht vom Ventildeckel bis zur verrippten Ölwanne aus Leichtmetall und vermittelt so den Eindruck einer nur unwesentlich domestizierten Rennmaschine. Dementsprechend atmet der Alfa standesgemäß durch zwei Weber-Flachstrom-Doppelvergaser, während sich der Fiat mit einem Doppelregister-Fallstromvergaser begnügen muss. Die stattliche Leistung von 109 PS schöpft das Mailänder Sporttriebwerk allerdings auch aus 1570 Kubik, weshalb sich die beiden Ur-Spider des Jahrgangs 1966 nur wie Äpfel und Birnen vergleichen lassen.

Fiat Spider Club e.V.

TITEL

Das Familienalbum: Fiat 124 Sport Spider



Der Vorgänger: Nur bei genauem Hinsehen ist das Fiat 1500 Cabrio vom offenen Peugeot 404 zu unterscheiden. Pininfarina verkaufte den eleganten Entwurf zweimal – kein Einzelfall…

Die Kraftbuckel auf der Haube wuchsen mit dem Hubraum: 1600, 1800, 2000 Kubik

Zuletzt vermarktete Pininfarina den Spider sogar unter eigenem Namen – bis Ende 1985

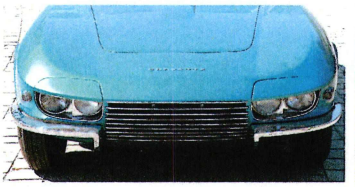
Noble Nase: Die Front des Fiat 124 Sport Spider stammt vom Ferrari 275 GTS

1963 präsentierte Pininfarina die Studie *Rondine* auf Basis einer Chevrolet Corvette Sting Ray

Das markante Heck findet sich in leicht geglätteter Form am Fiat-Spider wieder

Volksnahes Heck: Das Ferrari-Hinterteil sieht dem Peugeot 204 Cabrio ziemlich ähnlich

Auch der Hüftschwung der *Rondine* dürfte Fiat-Eignern sattsam bekannt vorkommen



Lediglich die Front schlug aus der Art. Ließ sich hier Lancia für das Fulvia-Coupé inspirieren?

In der Seitenansicht wirkt der Fiat gedrungener als sein Mailänder Halbbruder – kein Wunder er ist knapp 28 Zentimeter kürzer!

Fiat 124 Spider Europa e.V.

Schon der 1400er Fiat ließ sich kaum mit dem 1600er Ur-Duetto vergleichen. Ralf Abramziks Exemplar ist sogar ein 1750er Veloce, der sich äußerlich aber kaum vom Vorgänger unterscheidet

Der Fiat lässt seinen Fahrer nicht im Unklaren über die Befindlichkeiten des Triebwerks

Was nicht in den geräumigen Kofferraum geht, passt bestimmt noch hinter die Sitze

Aurelio Lampredi lässt grüßen: Sportmotor mit zwei zahnriemengetriebenen Nockenwellen

Die Käufergunst hingegen sprach eine deutliche Sprache. In seiner zweijährigen Produktionszeit von 1966 bis 1968 entschieden sich 6325 Freiluftfans für den Ur-Duetto. Der 1400er Fiat-Spider, intern als AS-Modell bezeichnet, fand von 1966 bis 1970 immerhin 32.327 Käufer. Der Alfa wurde zwar 1968 vom 115 PS starken 1750 Spider Veloce abgelöst, aber auch der verkaufte sich bis zur abermaligen Ablösung durch das Zweiliter-Fastback-Modell nur 4647-mal. Der Fiat mag zwar den Zeitgeschmack besser getroffen haben, wesentlichen Anteil am Erfolg hatte aber der Preis. Mit 10.980 Mark war er zwar kein Sonderangebot auf dem deutschen Markt, Alfa verlangte indes noch einmal 2000 Mark mehr. Da half es auch nichts, dass Alfa Romeo in diesen Tagen noch den Ruf einer von sportlichem Lorbeer umrankten Luxusmarke genoss, denn für 11.750 Mark gab es zur gleichen Zeit einen 120 PS starken BMW 2000 ti, oder für 15.300 Mark einen sechszylindrigen 250 S von Mercedes! In Sachen Fahrleistungen spielten die beiden Italiener allerdings auch in der sportlichen Oberliga. Der 18.400 Mark teure Porsche 912 Targa holte aus seinem 1,6-Liter-Boxer dieselben 90 PS, die der Fiat offerierte, und der 1600er Alfa zog zumindest auf dem Papier mit dem 20.380 Mark teuren und 110 PS starken 911 T Targa gleich. Tatsächlich bedurfte es eines 1750 Spider Veloce für 13.450 Mark, um den Zweiliter-Porsche zu halten.

Im Gegensatz zu Alfa Romeo hatte Fiat 1966 gleich eine ganze Reihe brandneuer Pfeile im Köcher. Wer sich den 124er nicht leisten konnte, war mit dem 1965 vorgestellten 850 Spider gut bedient. Der hatte zwar nur 49 PS, bot aber für schlappe 6690 Mark einen drehfreudigen Heckmotor und eine schicke Bertone-Karosserie. Wer hingegen Porsche jagen wollte, war mit dem 160 PS starken Dino Spider gut bedient, dessen Zweiliter-V6-Motor direkt aus dem Ferrari-Regal stammte, und für dessen Karosserie abermals Pininfarina verantwortlich zeichnete. Mit 23.980 Mark war dieses Traumauto immer noch 2000 Mark billiger als der gleichstarke Porsche 911 S Targa.

Aber auch für unsere Titelhelden war der Leistungszenith keinesfalls erreicht. Alfa Romeo legte für das Modelljahr 1971 einen bärenstarken Zweiliter mit 131 PS nach, und auch Fiat stockte stufenweise den Hubraum auf. Der 1600er (intern BS1) bot ab 1970 satte 110 PS – eine Maschine, die mit ihren zwei Doppel-Fallstromvergasern jedoch die meisten Fiat-Werkstätten überforderte. Deshalb folgte schon 1973 ein 1800er mit 118 PS und nur noch einem Doppelregistervergaser (CS1). Äußerlich war der Leistungszuwachs beim Fiat nur an wachsenden Buckeln auf der Motorhaube zu erkennen – keineswegs eine optische Spielerei, denn angesichts der immer höher werdenden Triebwerke wäre der Deckel sonst einfach nicht mehr zugegangen!

Fiat Spider Club e.V.

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Alfa Classic Club e.V.
Wolfgang Dietrich, Hauptstr. 25, D-76877 Offenbach
Tel.: 06348/5329, www.alfa-classic-club.de

Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.
Detlef Peter Nussbaum, Markweg 8, D-33142 Büren
Tel.: 02951/2636, www.club-klassischer-alfa.de

Alfaclub „Alfisti" 1992 e.V.
Sandro D'Onofrio, Im Letten 8, D-73433 Aalen
Tel.: 07361/72007, Fax: /78770, www.alfa-club.de

Alfaclub e.V.
Porschestr. 10, D-32107 Bad Salzuflen
Tel.: 05222/4265, Fax: 05222/4966, www.alfaclub.de

Alfa Romeo Spider 66-70 Duetto-Club
Weiherhof 3, CH-8604 Volketswil,
Tel.: 01/9451441, www.duetto-club.ch

Club Alfa Romeo Classico
Emil Schönmann, Wilgibelweg 55
CH-8910 Affoltern a.A.

1. Alfa Romeo Club Tirol
Innsbrucker Str. 49, A-6112 Wattens
Tel.: 05224/56137

Mailänder Sportwagenclub
Postfach 22, A-1142 Wien

Sezione Classica Milano
Granichstaedtengasse 98, A-1130 Wien

Alfaclub Kärnten
Obmann Peter Schober, 10. Oktober Str. 66
A-9800 Spittal an der Drau, Tel.: 0664/1136249

Alfaclub Österreich
Postfach 288, A-1150 Wien
www.alfaclub.cc/

Fiat 124 Spider Club e.V.
Postfach 201716, D-20207 Hamburg
Tel.: 04505/594232, www.fiatspider.de

Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.
Gerhard Mühr, Langenbochumer Str. 462
D-45701 Herten-Westerholt
Tel.: 0209/620414, www.Fiat-Spider.de

Fiat Classic IG
Alexander Kurz, Im Eichenfeld 3
D-82269 Geltendorf

Fiat-Club Neuenkirchen
Silvia Schuldt, Jacobstr. 6
D-25569 Neuenkirchen/Bahrenfleth
Tel.: 0172/1404834

Fiat-Freunde Schleswig-Holstein
Ferdinand Filter, Hökerkoppel 11,
D-24784 Westerrönfeld, Tel.: 04331/80220
www.fiat-freunde.de

Fiat IG Holstein
Uwe Heinrichs, Wackerade 1, D-24888 Steinfeld
Tel.: 04641/986596, www.fiat-ig-holstein.de

Pininfarina Spidereuropa Volumex IG
Uwe Binder, Beim Heiligental 3,
D-78532 Tuttlingen, Tel.: 07461/13247

Fiat Raritäten Club e.V.
Werner Gotzian, Am Teimenort 18
D-44894 Bochum 7
Tel.: 0234/230301, Fax: 0234/230301

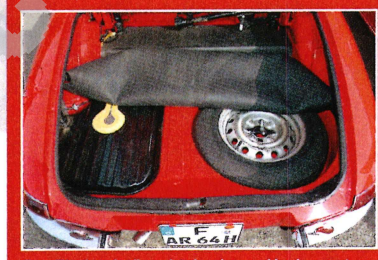
124 Spider Club
Jürg Bachmann, Stockenstr. 5
CH-8802 Kilchberg (ZH)
Tel.: 01/7151407, Fax: /7151407

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint einmal jährlich im Oktober.

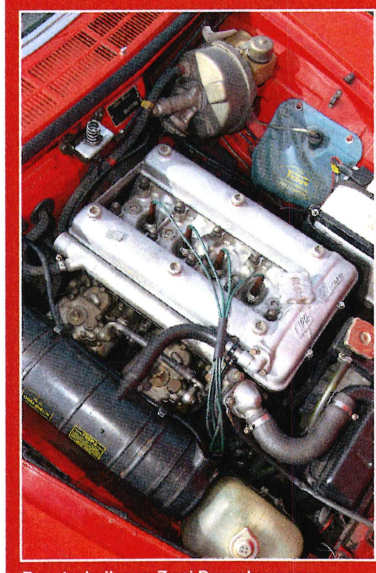
Titel

1750

Drehzahl und Geschwindigkeit stehen beim Alfa klar im Mittelpunkt des Interesses



Der Eindruck täuscht: Ins lange Heck passt kaum mehr Gepäck als beim Fastback



Renntechnik pur: Zwei Doppelvergaser gehören bei Alfa zum guten Ton

TITEL

Technische Daten: Alfa Romeo Duetto/Fiat 124 Sport Spider

Modell	Alfa Romeo Duetto 1600	Fiat 124 Sport Spider 1400 (AS)
Motor	Wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor mit fünffach gelagerter Kurbelwelle; zwei oben liegende Nockenwellen, über Duplexkette (Alfa) oder Zahnriemen (Fiat) angetrieben; V-förmig hängende Ventile über Tassenstößel direkt betätigt; zwei Flachstrom Doppelvergaser (Alfa) oder ein Fallstrom-Registervergaser (Fiat)	
Bohrung x Hub	78 x 82 mm	80 x 71,5 mm
Hubraum	1570 ccm	1438 ccm
PS bei U/min	109 bei 6000	90 bei 6500
Max. Drehmoment	118 Nm bei 3200 U/min	110 Nm bei 3600 U/min
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung; vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe	
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie	
Vorderachse	Einzelradaufhängung an unteren Dreieckslenkern, oberen Querlenkern und Zugstreben; Schraubenfedern; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufhängung an Doppel-Dreiecksquerlenkern; Schraubenfedern; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse	Starrachse mit Längslenkern und Reaktionsdreieck; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer	Starrachse mit Längslenkern und Schubrohren; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer
Bremsen	Hydraulisches Zweikreissystem mit Scheiben rundum	
Leergewicht	990 kg	920 kg
Länge x Breite x Höhe	4250 x 1630 x 1290 mm	3971 x 1615 x 1250 mm
Radstand	2250 mm	2280 mm
Verbrauch Ø auf 100 km	10,5 Liter Super	9,5 Liter Super
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h	174 km/h
Bauzeit	1966 bis 1968	1966 bis 1970
Stückzahl	6325	32.327
Kat-Nachrüstung	Euro 1 (Schlüsselnummer 77) möglich für etwa 1300 Euro bei: Ital-Auto, Schreinerstr. 4 73257 Köngen Tel.: 07024-988110	für etwa 600 Euro bei: Matrix Engineering, Weidenstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck Tel.: 08141-013710

Mit Alfas Einstieg in die Zweiliterklasse musste sich Pininfarinas Grundentwurf eine wahrhaft einschneidende Änderung gefallen lassen: Das runde Gummiboot-Heck wurde gekappt und lief nun – sehr zur Freude der Kundschaft – in einer senkrechten Fläche aus. Obwohl der *Fastback-Spider* damit satte 13 Zentimeter kürzer ausfiel, war der nun deutlich tiefere Kofferraum besser nutzbar.

Battista Pininfarina blieben die Facelifts seiner beiden „Babys" erspart. Er starb bereits im Frühjahr 1966. Soweit es die Anpassungen an den amerikanischen Markt betrifft, vermuten eingefleischte Fans, der Maestro habe angesichts von Spoilern und Sicherheitsstoßstangen im Eisenbahnschienenformat wohl bis zur Produktionseinstellung im Grabe rotiert. Mit ein wenig Distanz betrachtet, hätte der Blechkünstler jedoch keinen Grund gehabt, unzufrieden zu sein. Im Fall Alfa Romeo überlebte ein Entwurf von 1956 immerhin bis ins Jahr 1993 – wahrhaft zeitloses Design!

Der Fiat wäre wohl auch über das Jahr 1985 hinaus gebaut worden, wenn nicht drei triftige Gründe dagegen gesprochen hätten. Erstens: Der letzte Fiat mit Heckantrieb, die Argenta-Limousine, sollte Ende 1986 eingestellt werden. Damit fiel der Lieferant für den Antriebsstrang aus. Zweitens: Peugeot bot an, das Spider-Fließband mit einem Großauftrag für das 205 Cabrio auf Jahre auszulasten, und drittens: Warum sollte die mittlerweile alles umfassende Konzernmutter Fiat zwei konkurrierende Spider im Programm belassen? Manchmal sind es eben auch die Mütter, die ihre Kinder verstoßen…

Text: Peter Steinfurth
Fotos: Andreas Beyer/Archiv

Gemeinsam einer rosigen Zukunft entgegen: Während die Alfa-Fangemeinde den Duetto schon lange zu schätzen weiß, erfreuen sich nun auch unverbastelte frühe Fiat-Spider einer steigenden Nachfrage, die sich in den vergangenen Jahren deutlich im Preis niedergeschlagen hat

Fiat 124 Spider Forum

Armin's Motorenprojekt

Meine Winterarbeit !

Ich hatte mir schon lange vorgenommen meinen Argenta Motor welchen ich in der Garage eingegraben hatte einmal im Winter zu überholen.Warum das ganze? Mein Originalmotor läuft ganz ordentlich, jedoch weiß ich nicht wirklich wieviel Kilometer dieser Motor gelaufen ist. Deshalb wollte ich mir einen neuen Motor aufbauen, welcher dann ein wenig mehr PS haben sollte jedoch auch langstreckentauglich bleiben soll. Ich will keinen Rennmotor welcher häufig Probleme mit sich bringt. Wieviel PS am Ende des Projekts wirklich rauskommen, wird der Leistungsprüfstand zeigen. Auf diesem werde ich zuerst mit dem Originalmotor und anschließend mit dem neuen Motor einen Test fahren. Am Ende habe ich dann einen exakten Vergleich zwischen der ursprünglichen Motorversion und meinem neuen optimierten Motor.Nun im Winter 2010/2011 war es dann endlich so weit,ohne Zeitdruck den Argenta Motor aus der Garage zu überholen.

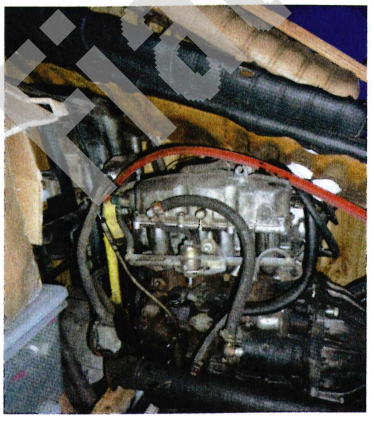
Schritt 1:
- Motor aus der Ecke geholt und in einen Motorenständer geschraubt.
- Motor völlig zerlegt und einer Sichtprüfung unterzogen.
- alle Motorenteile wurden in einer Lauge gereinigt.
  die Alu-Teile wurden mit Glasperlen gestrahlt.
- alle Blechteile wurden neu gelb verzinkt.

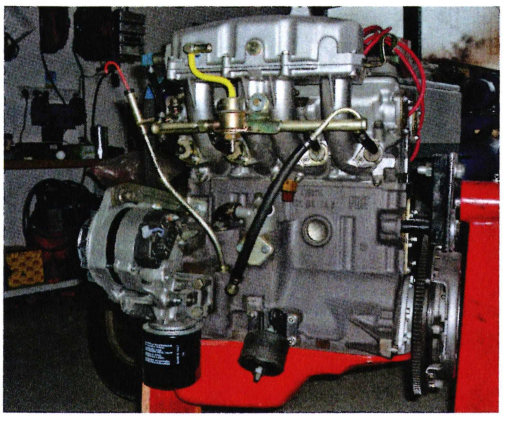
Schritt 2.
- danach habe ich die Einzelteile zum Motorenbauer gebracht
- alle wichtigen Teile wurden vermessen
- mit dem Messergebnis haben wir dann die weiteren Schritte besprochen.
- die Zylinder wurden neu gebohrt
- der Motor bekam neue Kolben mit 5 mm Überhöhung
- alle drehenden Teile wurden ausgewogen und gewichtsmäßig angeglichen.
- die Nebenwelle wurde von dem Exzenter befreit
- die Schwungscheibe wurde um 4,5 kg erleichtert
- die Riemenscheibe um 1,2 kg erleichtert
- der Zylinderkopf und die Ventile wurden überarbeitet
- die Kurbelwelle mit Schwungscheibe, Riemenscheibe und Druckplatte wurden feingewuchtet.

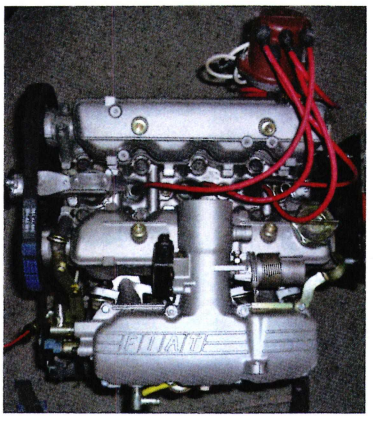
Schritt 3.
- der Motor wurde komplett mit neuen Lagern und Dichtungen versehen und wieder zusammengebaut.

Schritt 4
- danach habe ich den Motor wieder in meine Werkstatt geholt und die restlichen Teile montiert.

Nun wartet das gute Stück auf den Einbau in meinem Spider. Das mache ich nach dem Haupttreffen 2011 um den Motor in aller Ruhe einfahren zu können
Die Kosten für die Motorüberholung beliefen sich bis jetzt auf ca. € 3.000,-
Ich hoffe das Ganze hat sich gelohnt.

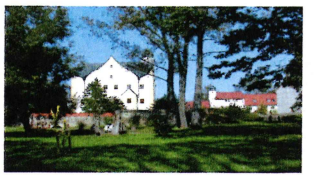






fiat124 Spider Club e.V.

Hauptreffen 2011
„Sachsenrallye“



Zum Haupttreffen 2011 möchten wir Euch Sachsen und Thüringen ein wenig näher bringen.
Wer noch ein Namensschild von einem der letzten Treffen hat, möge dieses bitte mitbringen !

Wir freuen uns auf Euch.
Marina & Markus

Termin: 10. - 13.06.2011

ausgebucht !!!

Unterkunft: Wasserschloss Klaffenbach,Schlosshotel Klaffenbach,
Wasserschlossweg 6,09123 Chemnitz
www.schlosshotel-klaffenbach.de
Tel. 0371 - 2611 0 oder Fax : 0371 - 26 11 100
Unter dem Stichwort „ Fiat Spider “ ist bis zum 31.März 2011 ein Zimmerkontingent reserviert.

Bitte wendet euch ab sofort an das alternative Hotel Almenrausch, Klaffenbach:
Tel. 0371/26 66 60 Frau Arnold
info@hotel-almenrausch.de oder www.hotel-almenrausch.de
Bitte unter dem Stichwort „ Fiat Spider “ buchen !

Bitte nehmt Eure Zimmerreservierung selbstständig vor. Die Bezahlung erfolgt direkt im Hotel.

Bitte nur über Telefon oder E-Mail buchen und **nicht online** über die Hotelseite !
Bei einer Onlinereservierung kann der vereinbarte Sonderpreis nicht berücksichtigt werden !

Programm : Tag 1 - Individuelle Anreise, Essen à la Carte
Tag 2 - Große Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel (Menü/Buffet)
Tag 3 - Große Ausfahrt, gemeinsames Abendessen im Hotel (Menü/Buffet)
Tag 4 - Kleine Ausfahrt,individuelle Abreise

Verbindliche Anmeldung

Bitte per Post oder e-mail an :
Markus Höckelmann, Mückernscher Weg 5,07554 Korbussen
mh@fiatspider.de

weitere Infos über : Marina Coesfeld & Markus Höckelmann unter
033201- 430 450 oder 0170 - 831 21 54

Name: _____ Clubmitglied: ja Fahrzeugtyp: _____

Vorname : _____ Anzahl Teilnehmer: _____

Ich/Wir sind an folgenden Tagen dabei: Tag 1 10.06. Tag 2 11.06. Tag 3 12.06. Tag 4 13.06.2010

Kosten: Abendessen Tag 1 Menü/Buffet : _____ € (€ 28,00 / Person)
Abendessen Tag 2 Menü/Buffet : _____ € (€ 25,00 / Person)
Abdendprogramm 2 Tag € (€ 3,00 / Person)

Bitte überweist den Gesamtbetrag bis spätestens 31.März.2011 auf mein Konto:
Markus Höckelmann, Sparkasse Gera.Greitz
BLZ 830 500 00 **KTO 10016724**

Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____

Fiat 124 Spider Club e.V.

Erneute Sorge wegen Sitzverlegung von Fiat in die USA (27/03/2011)

Fiats Geschäftsführer Sergio Marchionne plant nach einem Report von Reuters die Sitzverlegung in die USA, wenn eine Fusion von Chrysler und Fiat erfolgt ist. Marchionne will so schnell wie möglich die Anteile an Chrysler erhöhen und mindestens 51 % des US-Unternehmens kaufen, wonach die Fusion umgesetzt werden soll. Um das zu finanzieren will man laut Reuters mit Ferrari vielleicht doch an die Börse gehen.

In Italien hat der Artikel erneut grosse Sorgen ausgelöst, Gewerkschafts- und Oppositionskreise sind empört über diese Haltung von Marchionne, der sich sehr wankelmütig zeigt, je nachdem, wo er gerade befragt wird.

Verschiedene Konsumentenkreise und Gewerkschaften wollen nun definitive Verträge von Fiat, worin die Pläne konkretisiert werden und wo man sich dann mit hohen Strafzahlungen konfrontiert sieht und Abstand von der Sitzverlegung nehmen muss. Nach den jüngsten Geschehnissen könnte man sich auf solche Verträge auch mit Unterschrift kaum verlassen, Fiat ist zu wankelmütig geworden. Das Unternehmen verspricht überall und zögert bei der Umsetzung und man tanzt in allen Ländern der Welt gleichzeitig.

Spektakuläre Designstudie: Fiat 500 Coupé Zagato

Highlight am Fiat Stand auf dem Genfer Automobilsalon 2011 war ein Showcar mit neuer Leistungsstufe des TwinAir-Triebwerks

Ein spektakuläres Konzeptfahrzeug erwartet die Besucher des Internationalen Auto-Salon Genf (3. bis 13. März 2011) auf dem Messestand von Fiat. Der Fiat 500 Coupé Zagato entstand in Kooperation zwischen dem legendären italienischen Designstudio und dem Centro Stile Fiat.

Das betont sportliche Design des Konzeptfahrzeugs erinnert an das gleichnamige Modell, das Zagato in den 1950er Jahren auf Basis des historischen Fiat 500 entwarf. Hatte das in Mailand beheimatete Studio damals eine komplett eigenständige Karosserie entworfen, konzentrierten sich die Designer jetzt auf Modifikationen der Silhouette. Entstanden ist ein Coupé, dessen aggressive Linie von zwei für die Entwürfe von Zagato typischen Ausbuchtungen im Dach dominiert wird. Dieses in der Branche liebevoll „double bubble“ genannte Feature erfüllt neben einem optischen auch einen funktionellen Zweck: Großgewachsenen Insassen wird so trotz der niedrigeren Dachlinie genügend Kopffreiheit geboten.

Das Konzeptfahrzeug Fiat 500 Coupé Zagato ist als 2+2-Sitzer ausgelegt. Die Karosseriemaße (Länge 355 Zentimeter, Breite 163 cm, Höhe 149 cm, Radstand 230 cm) entsprechen der kompakten Dimension des Basismodells. Als Antriebsquelle dient eine neue 77 kW (105 PS) starke Variante des TwinAir-Triebwerks, die hervorragende Fahrleistungen mit extrem niedrigem Verbrauch und geringen Emissionen verbindet.
Diese stärkste Ausbaustufe der TwinAir-Technologie wird bisher noch in keinem Serienfahrzeug der Fiat Group Automobiles eingesetzt. Mit einer Leistung von 77 kW (105 PS) bei 5.500 Touren und einem maximalen Drehmoment von 155 Nm bei 2.500 Touren eignet es sich perfekt für kompakte Sportwagen. Mit einer spezifischen Leistung von 124 PS pro Liter Hubraum ist das neue TwinAir-Triebwerk einer der leistungsfähigsten Motoren auf dem Markt. Auch die CO2-Emission von nur 95 Gramm/Kilometer stellt einen Bestwert in dieser Fahrzeugkategorie dar.
Sind die Leistungsdaten des Fiat 500 Coupé Zagato vor allem dazu geeignet, die männliche Kundschaft zu faszinieren, richtet sich das exklusive Styling gezielt an weibliche Autofans. So ist die in Genf ausgestellte Studie in Pop Yellow lackiert, einer aus drei Schichten bestehenden, ins Weiße tendierenden Farbe.

Fiat 124 Spider Forum.it

Deutschland
06.05.2011 - 08.05.2011,28876 Backsberg:
30. Fiat 500 Treffen zwischen Oyten & Fischerhude
Tel.: 04433/969066 o. 0172/4430502, Fiat500ClubBremen@web.de

Deutschland
06.05.2011 - 08.05.2011,79098 Freiburg/Breisgau:
20. Jahrestreffen der FIAT 2300S Coupé IG
Tel.: 02152/52484, www.fiat2300.de, fiat2300.register@t-online.de
Homepage: www.fiat2300.de

Deutschland
03.06.2011 - 05.06.2011 32107,Bad Salzuflen-Holzhausen:
14. FIAT 500 Lipperlandtreffen
www.iglippe.de, artur@iglippe.de Homepage: www.iglippe.de

Deutschland
17.06.2011 - 19.06.2011,27578 Bremerhaven:
19. Treffen der Fiat 600 Freunde Deutschland
Tel.: 05965/1599, Fax: 05965/942118

Schweiz
17.06.2011 - 19.06.2011
Internationales FIAT Topolino-Treffen in 6003 Luzern
Tel.: 0041/795018728, Fax: 0041/413757066, matthias.felder@kobalt.ch

Deutschland
17.07.2011 - 17.07.2011,54329 Konz:
Int. Fiat Abarth Treffen anl. des 27. Int. Konzer Oldtimertreffens
Tel.: 06501/5247, www.msc-konz.de, olaf.pelz@t-online.de Homepage: www.msc-konz.

Deutschland
29.07.2011 - 31.07.2011, 49777 Groß Berßen:
15. Emslandtreffen der Fiat 600 Freunde Deutschland
Tel.: 05965/1599, Fax: 05965/942118

Deutschland
12.08.2011 - 14.08.2011,34537 Bad Wildungen:
Jahrestreffen Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V.
Tel.: 05221/769880, www.fiat-spider.de, dglaesker@arcor.de
Homepage: www.fiat-spider.de

Fiat 124 Spider Club e.V.

10 - 13. Juni 2011	:	(Pfingsten): Haupttreffen – endlich mal in Ostdeutschland : Markus & Marina aus Potsdam zeigen uns Thüringen und Sachsen
September 2011	:	Herbsttreffen im Siegerland. Das Team: unser Ehren-Berliner Thomas Eimer & Ehefrau Heike
17. - 20. Mai 2012	:	(Christi Himmelfahrt): Haupttreffen 2012: Wir treffen uns mit Armin Hefner im hohen Norden
September 2012	:	Herbsttreffen in Braunschweig bei Christian Zöllner

Falls Ihr Veranstaltungstipps hier veröffentlichen möchtet oder weitere Hinweise habt, meldet Euch bitte bei mh@fiatspider.de oder telefonisch unter 0170/8312154.

Das Bild unten zeigt eine aktuelle Print-Werbung aus dem Monat März 2011, auf welche uns uns Gerd aus 23714 Malente aufmerksam gemacht hat. Auch hier wieder ein Beispiel welches zeigt, dass unser Fiat 124 Spider als Werbeträger weiterhin sehr beliebt ist.

An wen denken Sie bei diesem Zeichen? Danke!

Öffnungszeiten:

Mo., Di., Do. 8.00-17.00 Uhr
Mi. 8.00-14.30 Uhr
Fr. 8.00-15.00 Uhr

Ihre TÜV-STATION Eutin
Industriestraße 14 • 23701 Eutin
Tel. 0 45 21 - 43 35 • www.tuev-nord.de

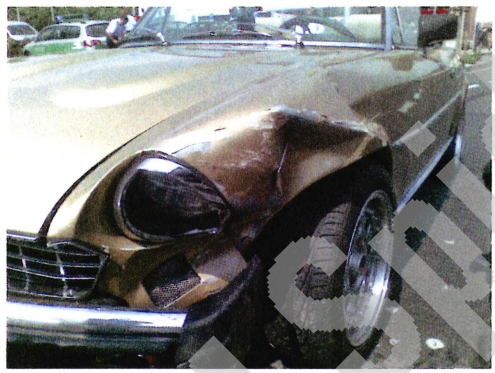
TÜV NORD
Mobilität
sicher genießen

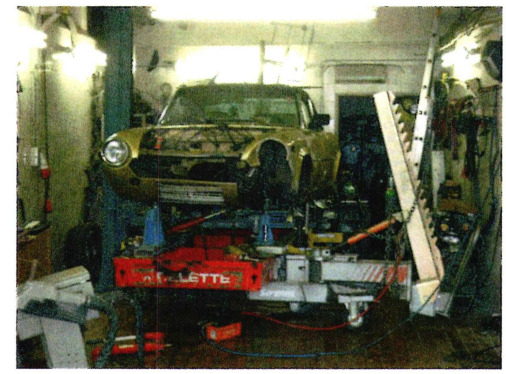
Fiat 124 Spider Club e.V.

Mein Herz blutet!

Das Treffen in Kiel und anschließend 3 Tage Ostsee lagen hinter uns. Unsere Goldschnitte hat 2.000 KM mehr auf der Uhr und wir sind ohne Probleme Dienstagabend zu Hause angekommen. In Kiel gab´s wieder einige Verbesserungen an den Spidern zu sehen, wovon ich eine auch umsetzen wollte. Also holte ich Freitag den Spider aus der Garage und machte mich auf den Weg zum Audi- Händler meiner Wahl, um mir dort zwei Haubenlifter für den Kofferraum zu besorgen. Doch leider stoppte ein nach links Abbiegen wollender Mercedes meine Geradeausfahrt. Und es passierte das, was sich jeder ersparen will. - DER UNFALL - Dieser lies sich auch mit einer Vollbremsung nicht vermeiden, und so stießen wir beide vorne links zusammen. Nachdem mein Unfallgegner (75 Jahre alt) meinte ich wäre viel zu schnell gewesen und ich hätte den Unfall verschuldet, teilte ihm die in zwischen eingetroffene Staatsmacht mit, dass dem nicht so sei, und er der Verursacher wäre. Doch nun geht's los mit dem :

- Oh je kein Gutachten !!!
- Welchen Gutachter?
- Wohin mit dem Auto?
- Wer kann dir jetzt helfen?
- Wie groß ist der Schaden?
- Lässt sich das wieder reparieren?





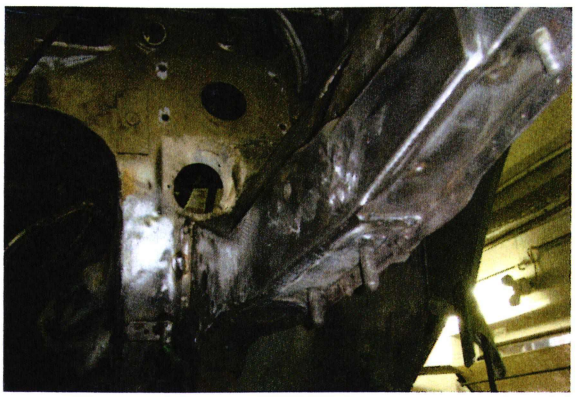
Fragen über Fragen. Nachdem die Polizei alles aufgenommen und der Abschleppdienst eingetroffen war, fuhren wir mit dem Spider mal wieder huckepack in die Werkstatt. Dort wurde mir erstmal gesagt, das wird schon wieder. Man hätte einen sehr guten Sachverständigen, der auch für Classic Data arbeiten würde. Da war ich erstmal etwas beruhigt und sah dem Ganzen gelassen entgegen.Das wird schon wieder !!!
Nach 10 Tagen und 2 Telefonaten mit einem unfreundlichen Gutachter kam dann endlich das Unfallgutachten.

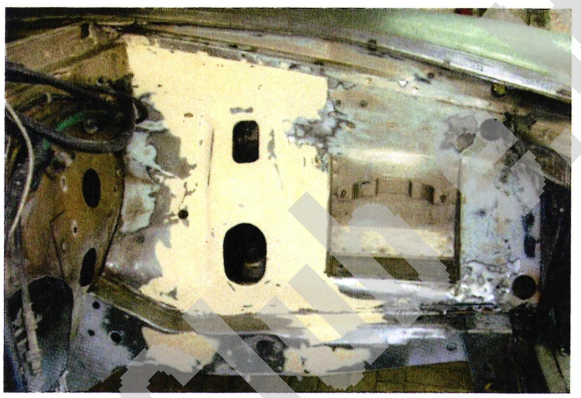
- Wirtschaftlicher Totalschaden.
- Nicht mehr zu reparieren !!!

Nach genauerer Durchsicht fielen mir einige Punkte am Gutachten auf, die so nicht stimmen konnten. Im Gutachten waren ein Servo-Lenkgetriebe aufgeführt und einige Ersatzteile, die ich im letzten Jahr ausgewechselt habe, viel zu hoch angesetzt. Daraufhin rief ich unser Clubmitglied Nico in Wolfsburg an, der mir zwischenzeitlich seine Hilfe angeboten hatte. Ich faxte Ihm das Gutachten, und lies das Auto von Ihm nach Wolfsburg holen. Nico setzte sich mit dem Sachverständigen in Verbindung und regelte von diesem Zeitpunkt alles. Ich brauchte mich um nichts mehr zu kümmern! Das war schon mal die halbe Miete und ich konnte wieder

Fiat 124 Spider Club e.V.

beruhigt schlafen. Noch am selben Tag kam von Nico das OK. Der Sachverständige zieht das Gutachten wieder ein und berechnet es neu. Alles mit Absprache der gegnerischen Versicherung. Ich machte nun noch eine Anfrage bei Fiat Deutschland, um einen Nachweis zu bekommen, dass es sich bei meinem Auto um ein L.E. Modell handelt zwecks neuer Wertfeststellung. Zwischenzeitlich war Nico schon mit der Reparatur beschäftigt.





Er hat eine eigene Richtbank mit Spider-Satz und bügelt den zerknitterten Spider wieder glatt. Mit Bildern und Telefonaten hielt er mich immer auf dem Laufendem. Leider bekam ich von Fiat eine negative Antwort, daß es im Register keinen Eintrag zu meiner Fahrgestellnummer gäbe und die Herkunft und Modell des Fahrzeugs nicht feststellbar sei.
Nach anderthalb Wochen war der Spider gebügelt und stand beim Lackierer in der Halle. Dies gehört ebenfalls zum Leistungsspektrum von Nico´s Werkstatt-Service. Eine kleine Farbabweichung gibt es leider, da nur noch Lacke auf Wasserbasis verwendet werden dürfen und es die Farbe 512f nicht gibt. Zwei Tage später kamen wieder Bilder aus Wolfsburg.

Und Leute ..... der sah Klasse aus. Jetzt noch alles zusammen bauen und dann konnten wir unsere Goldschnitte wieder abholen. Wir sind dann Donnerstag mit dem Zug zu Nico und gefahren. Nach einem tollen Abend, mit Essen beim Italiener und Besuch der Autostadt, haben wir unsere Heimfahrt bei 38° angetreten. Der Spider lief super und außer einem Stau zwischen Wuppertal und Burscheid lief alles zügig. Nun steht das gute Stück wieder in der Garage und wartet auf die nächste Ausfahrt. Zum Schluss nochmals Tausend Dank an Nico für die tolle Arbeit. Euch allen wünsche ich eine schöne Saison und allzeit eine knitterfreie Fahrt.

Peter Nimmenich
Lgb1

Fiat 124 Spider Club e.V.

Jahreshauptversammlung 2011

FIAT 124 Spider Club e.V. • Postfach 20 17 16 • D-20207 Hamburg

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

Markus Höckelmann
- 1. Vorsitzender -

Mückernscher Weg 5
07554 Korbussen
Tel.: 036602/51980
Mobil : 0170 - 8312154
Mail: mh@fiatspider.de

01.02.2011

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinsatzung laden wir alle Mitglieder herzlich ein zur

Jahreshauptversammlung 2011

Sie wird in diesem Jahr am 11. Juni 2011 um 18.00 Uhr im Schlosshotel Klaffenbach, Wasserschlossweg 6 in 90123 Chemnitz stattfinden.

Tagesordnung :

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der letzten Jahreshauptversammlung 2010
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl des Kassenprüfers
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge können dem Vorstand bis zum 30.04.2011 eingereicht werden. Wir freuen uns über eure Anregungen und Verbesserungsvorschläge ebenso wie über Freiwillige, welche den Vorstand tatkräftig unterstützen möchten.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Höckelmann
1.Vorsitzender

FIAT 124 Spider Club e.V.

Postanschrift Club:
Postfach 20 17 16
D-20207 Hamburg

Telefon: 04505 - 59 42 32
Telefax: 04505 - 59 42 33
E-Mail: info@fiatspider.de
Internet: www.fiatspider.de

Vereinsregister:
Registernummer VR 10494
Amtsgericht Hamburg

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
BLZ: 20050550
KTO: 1259121752

Fiat 124 Spider Club e.V.

SPIDER - Club Kollektion

Fiat 124 Spider Club e.V.

Alle Artikel können in unserem Webshop unter www.fiatspider.de bestellt werden.

Besucherrekord:
40.500 internationale Besucher!

40.502 Besucher zählte die Bremen Classic Motorshow am Wochenende des 4.-6. Februar 2011 in den sieben Hallen der Messe Bremen. „Damit sind wir in der Champions League angekommen," wertet Hans Peter Schneider, Geschäftsführer der Messe Bremen, das hervorragende Ergebnis. „Das ist eine Steigerung von über zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr." 2010 zählten die Organisatoren rund 36.000 Besucher.
Heiko Seekamp, Sammler historischer Fahrzeuge und Aussteller auf der Bremen Classic Motorshow, kann dem nur zustimmen: "Das war ein Riesenerfolg. Die Qualität der Messe hat sich dahin entwickelt, dass sie mit anderen internationalen Veranstaltungen durchaus mithält."
Die zehnte Bremen Classic Motorshow findet vom 3. – 5. Februar 2012 statt. Weitere Infos auch unter:

www.classicmotorshow.de

Eine Sonderausstellung mit dem Thema Deutsche Sonderkarosserien war dieses Jahr eines der Schwerpunktthemen

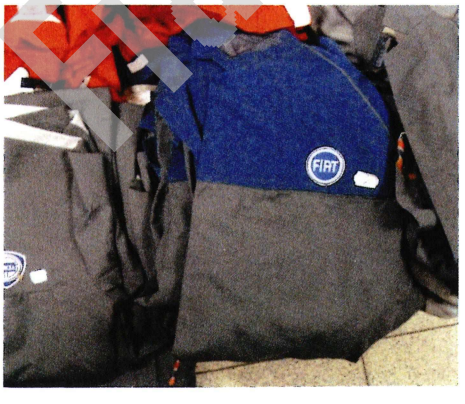
Das Holzgestell welches die Karrosseriefirma Karmann zum Treiben von Kotflügeln und Seitenteilen für den Karmann Giha benutzte

Wir zeigen Klassiker abseits der Serienfertigung. Deutsche Traditionsmarken, die in kleiner Stückzahl mit Aufbauten von bedeutenden Karosseriebaunternehmen wie zum Beispiel Erdmann & Rossi oder Rometsch aus Berlin, Gläser aus Dresden, Autenrieth aus Darmstadt, Hebmüller aus Wuppertal oder Karmann aus Osnabrück veredelt wurden. Ein historisch wichtiger Aspekt deutscher Automobilgeschichte, den wir mit Fahrzeugen in Szene setzen,die für viele wahre Traumautos waren", sagt Frank Ruge, Projektleiter der Bremen Classic Motorshow.

Fiat 124 Spider Club e.V.

- Bremen Classic Motorshow 2011 -

Fiat 2300 vom Fiat Raritäten-Club e.V.



Fiat Coupe der Lebenshilfe Gießen

Gruss Euer
Sven Irion
aus Hannover

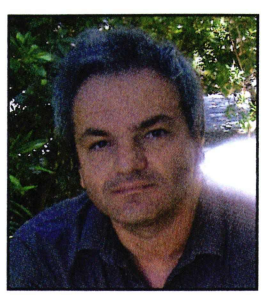
Fiat 124 Spider Club e.V.

In diesem ADAC-Design verfügen wir nun über folgende Werbeartikel:

1 ADAC - Kooperativclub-Grundpaket bestehend aus 2 Sonneschirmen mit 2 Stehtischen, 2 ADAC - Spannbändern mit Clublogo und FIAT 124 Spiderclub e.V. Aufdruck.

FIAT 124 Spider Club e.V.
ADAC-Korporativclub

ADAC



An dieser Stelle möchte ich nochmals Tobias Rothmeier recht herzlich danken. Er hat uns die die notwendigen Detail-aufnahmen des ersten Spider-Modells - „AS“ - zur Verfügung gestellt.

Fiat 124 Spider Club e.V.

- Unser neues Werbekonzept -

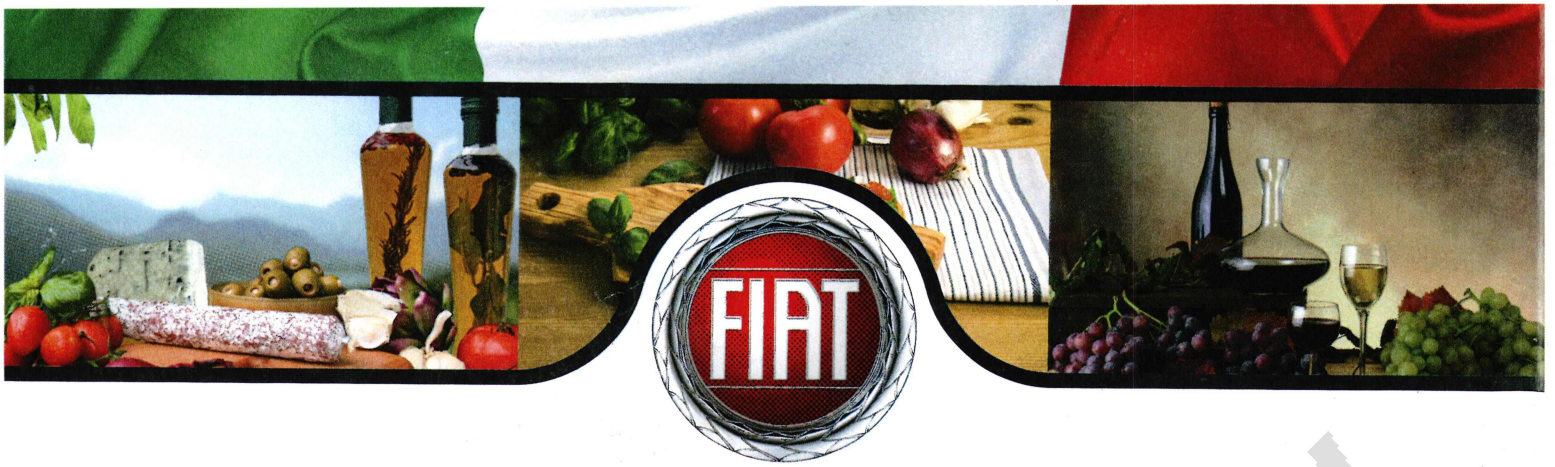
In diesem Club-Design verfügen wir nun über folgende Werbeartikel:

2 Stück Spannbänder mit Ösen 3,00 m x 0,80 m

1 Stück beleuchtetes PopUp-System 4,00 m x 3,00 m für Messen und Veranstaltungen,

Briefpapier und Visitenkarten für alle Regionalleiter zur Ansprache neuer Mitglieder

Fiat 124 Spider Club e.V.



FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.
Postfach 201716
D-20207 Hamburg
Tel.: 04505 . 59 42 32
Fax: 04505 . 59 42 33

Fiat 124 Spider Club e.V.