

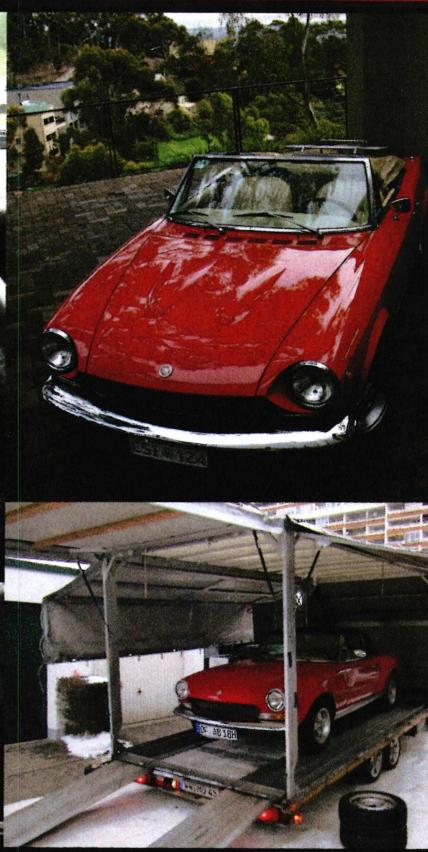


SPIDER

MAGAZIN

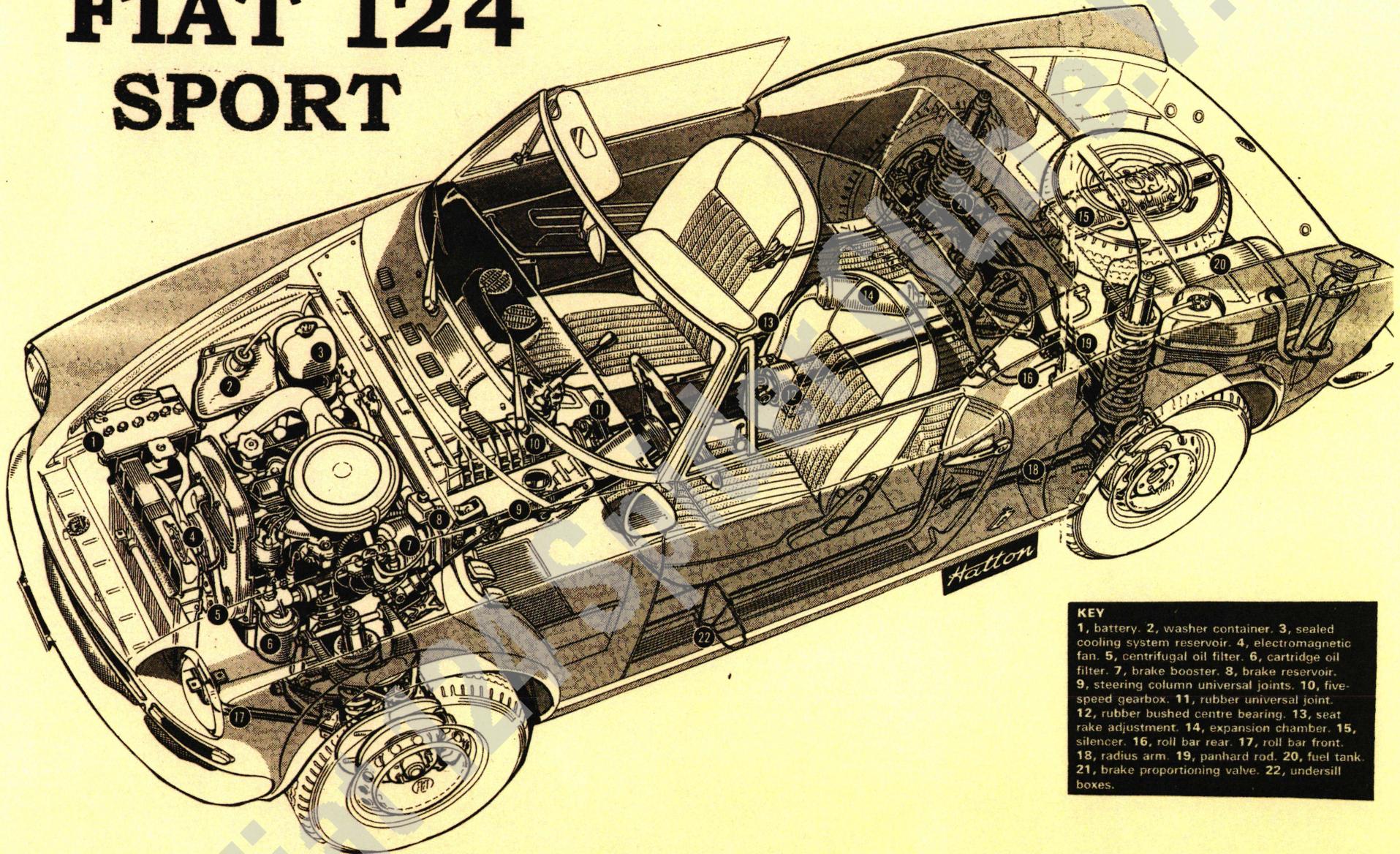
*- Saison 2011 -
Herbsttreffen in
Herford*

*- Spider Odyssee -
Einfuhr nach
Australien*



AUSGABE 02- 2011
27. JAHRGANG . € 4,50

FIAT 124 SPORT

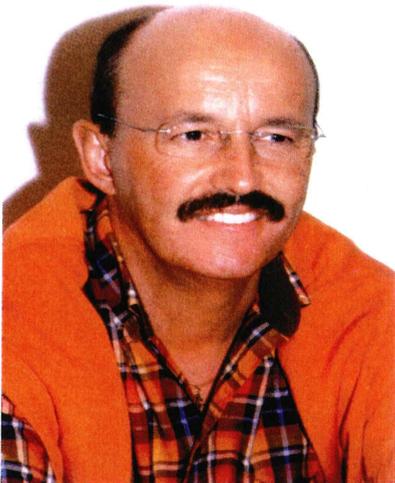


KEY

1, battery. 2, washer container. 3, sealed cooling system reservoir. 4, electromagnetic fan. 5, centrifugal oil filter. 6, cartridge oil filter. 7, brake booster. 8, brake reservoir. 9, steering column universal joints. 10, five-speed gearbox. 11, rubber universal joint. 12, rubber bushed centre bearing. 13, seat rake adjustment. 14, expansion chamber. 15, silencer. 16, roll bar rear. 17, roll bar front. 18, radius arm. 19, panhard rod. 20, fuel tank. 21, brake proportioning valve. 22, undersill boxes.

The Cutaway Collection

Editorial



Das Wort des Ersten

Liebe Spiderristi !

Das Jahreshaupttreffen 2011 im „Schlosshotel Wasserschloss Klaffenbach“ bei Chemnitz war mit 71 Personen bzw. 38 Fahrzeugen gut besucht und wir haben gemeinsam bei angenehmen Temperaturen ein paar schöne Tage verlebt. Es gab keine nennenswerten Ausfälle und der Wettergott hat sich - bis auf einen kurzen Schauer - von seiner netten Seite gezeigt. Von unserer Jahreshauptversammlung kann ich positiv berichten, dass wir in den Regionen einige neue Aktivitäten starten werden. Es gab Veränderungen bei den Regionalleitern und in der Gebietsaufteilung generell. Andy als unser Mitgliederbetreuer, geht auf Seite 7 dieser Ausgabe etwas näher auf diese Veränderungen ein. Alle Kontaktdaten der neuen Regionalleiter sowie die

Stammtischtermine und Lokalitäten der Stammtische, könnt Ihr den entsprechenden Seiten im Spider Magazin und unserer Homepage entnehmen. Wir möchten in den nächsten 4 Wochen unsere Clubdatenbank im Vorfeld des Relaunch unserer neuen Internetseite überarbeiten und aktualisieren. Auf unserer neuen Internetseite sind einige interessante Funktionen geplant ,welche Mitglieder oder Forumbesucher in unterschiedlicher Art und Weise nutzen können bzw. sollen. Bitte sendet uns für diese sehr wichtige und notwendige Pflege unserer Clubstammdaten das auf Seite 23 in diesem Heft abgedruckte Formular ausgefüllt, mit Euren aktuell gültigen Daten. Auf der Internetseite im Downloadbereich für Clubmitglieder „Members Only“ liegt das Formular ebenfalls für alle, welche es gerne am PC ausfüllen oder drucken möchten. Mit einer verifizierten Postan-

schrift für Clubmitglieder und gültigen email-Daten funktioniert z.B. ein neues Shopmodul, oder es kann eine Bestellbestätigung an Euch versandt werden. Auch der gesicherte Download von Schaltplänen, Wartungs-/Reparaturhandbüchern oder ähnlichen Dokumenten wird nur funktionieren, wenn wir gültige email-Daten haben .

Falls Ihr Fragen zu dem Formular habt, wendet Euch an Andy oder mich.

Euer
Markus Höckelmann



Inhalt

Neu - Neu - Neu !



„Mein Spider und Wir“
Bericht von Michael Siebert
Seite 10 - 11

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

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

Termine Stammtische 31

Clubwerbemittel 33

Holger's Tipps & Tricks 34 - 35

Clubshop 32



Eine Spider Odyssee
Einfuhr eines Spider nach Australien
Seite 16 - 18

Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

Eine Spider Odyssee
Einfuhr eines Spiders nach
Australien 16 - 18

Jahreshaupttreffen
2011 im
Schlosshotel Klaffenbach 23 - 25

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.

Inhalt



Herbsttreffen 2011 in
Herford
02.09. - 04.09.2011
Seite 26 - 27



Fiat News
neuer
„Abarth 500 Spider“
Seite 19



Jahreshaupttreffen 2011
Schlosshotel Klaffenbach
Bericht von Ingo & Manulea
Seite 23 - 25



Aktualisierung der
Clubdatenbank
Seite 27

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@fiat spider.de

Bankverbindung Club

Hamburger Sparkasse

BLZ : 200 505 50

Konto : 1259 121 752

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet : <http://www.fiat spider.de>

Aktuelles

Oldtimerdaten VDA	14 - 15
Fiat News, Werbung	19
Spider Presse recycelt	20 - 22
Herbsttreffen Herford 2011	26 - 27
Termine - Clubtreffen	28 - 29
Clubstammdatenblatt	31

Redaktionsschluss nächstes Magazin

SM 03/2011 15.08.2011

Fotos dieser Ausgabe

Markus Höckelmann,
Michael Wapler
Winfried Plücken
Christoph Hain
Ingo Monden
Holger Griebach
sowie die genannten Autoren

Quellen

VDA Seite Fachbereich Historische Fahrzeuge	14 - 15
Termine Oldtimer Markt Internetseite	28



Vorstand

Funktion	Name /Adresse	Aufgabe	Telefon / E-Mail
1. Vorsitzender 	Markus Höckelmann (mh) Ribbeckweg 11 14476 Potsdam	Gesamtverantwortlicher im Sinne der Satzung, Clubkontakte, Merchandising Redakteur Spidermagazin	033201/43 04 50 mh@fiatspider.de
2. Vorsitzender 	Holger Gießbach (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

Mitgliederbewegungen



Liebe Mitglieder und Spideristi,

das von Marina & Markus Höckelmann organisierte Haupttreffen in Chemnitz war eine grosse Freude für alle Teilnehmer.

Schöne Routen mit malerisch geschwungenen Strassen führten uns bis an die Grenze Tschechiens und den Wintersportort Oberwiesenthal, das Wasserschloss Klaffenbach mit seinem grossen Innenhof war das ideale Quartier für die Spider und die Teilnehmer.

Marina & Markus haben ein rundum gelungenes und gut organisiertes Haupttreffen auf die Beine gestellt, über 35 Spider in der landschaftlich schönen Gegend waren das Resultat.

Nochmals vielen Dank von Seiten der Mitgliedsbetreuung an Marina & Markus für dieses schön organisierte Treffen.

Einige Mitglieder sind von dort aus noch direkt an den Timmendorfer Strand gefahren und hatten nach einer Woche über 2400 pannenfreie Mehrkilometer auf dem Tacho.

Von seiten der neuen Clubmitglieder freuen wir uns ganz besonders über Michael Wapler aus dem fernen Australien, der unserem Club beigetreten ist. Michael ist im Besitz eines 124 CS1 mit dem australischen Kennzeichen "CSI 124" und hat als neues Mitglied bereits einige Zeilen für das aktuelle Spider-Magazin verfasst.

Auch bei den Regionalleitern unserer Gebiete gab es einige Veränderungen. So hat Christian Zöllner, bisher Regionalleiter der Region 6, die Leitung mit sofortiger Wirkung an unseren allseits bekannten Italiener, Nico Lacetera aus Wolfsburg übergeben.

Aufgrund beruflicher Veränderungen ist es Christian leider nicht möglich, die Region 6 weiter zu betreuen. Wir danken Christian für sein Engagement und hoffen, ihn trotz seiner eng bemessenen Freizeit bei dem einen oder anderen Treffen zu begrüßen.

Die Region 8 wird ab sofort von Michael Siebert betreut, der sich während unserer Hauptversammlung spontan dazu bereit erklärt hat. Michael ist dem Club 2009 beigetreten und fährt einen sehr schönen DS mit wenig Kilometern im absoluten Originalzustand.

Die Region 4 (Friesland), bisher ohne Regionalleiter, wird mit in die Region 1 (Schleswig-Holstein) mit Armin Hefner als Regionalleiter "eingemeindet".

Somit wird eine neue Region 4 gegründet, die sich "Region Niederrhein" nennt und den Bereich Krefeld und den westlichen Bereich bis zu den Staatsgrenzen abdecken wird. Hier wird sich unser Mitglied Rainer Wilbertz als Regionalleiter engagieren. Rainer ist dafür bekannt, überall dort zu sein, wo es "brennt", da Rainer Feuerwehrmann von Beruf ist. Sein gelber 76er CS1 sticht bei jedem Treffen aufgrund seiner Farbgebung als "i-Tüpfelchen" heraus.

Und nun noch ein Aufruf in eigener Sache : Bitte lasst mir eine Info über Eure neuen Anschriften, Telefonnummern und/oder E-Mail Adressen per Mail an ANDY@fiatsspider.de zukommen.

Viel Spass mit Euren Spidern und beim Lesen des Spider Magazin wünscht Euch

Euer Andy007



Regionalleiter & Clubregionen

Clubregionen Deutschland



Region 1



Region 2



Region 3



Region 4



Region 5

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	Niederrhein region-4@fiatspider.de	Rainer Wilbertz 0171 - 1273267	Fontanestraße 16 47445 Moers
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)

Regionalleiter & Clubregionen



Region 6



Region 7



Region 8



Region 9



Region 10

Region 6	Hannover Kassel region-6@fiatspider.de	Nicola Lacetera 05363 - 70 74 04 0171 - 24 49 57 9	Alter Kirchweg 6 38446 Wolfsburg
Region 7	Köln region-7@fiatspider.de	Petra Boljahn 02151 - 31 35 17	Im Stillen Winkel 23 47804 Krefeld
Region 8	Frankfurt region-8@fiatspider.de	Michael Siebert 0173 - 34 97 63 1	Weidenstrasse 52 35418 Buseck
Region 9	Stuttgart region-9@fiatspider.de	Jochen Haase 0151-24 13 90 46	Weinbergstrasse 23 74226 Nordheim
Region 10	München region-10@fiatspider.de	Christoph Spanner 08092 - 33231	Enthammerstrasse 6 85567 Grafing
Region 11	Würzburg region-11@fiatspider.de	z.Zt. nicht besetzt	



„Mein Spider und Wir“

Nach meinem jahrelangen Hobby als Motorradfahrer hatte ich, bei den heutigen Straßenverhältnissen und dem Unfalltod eines Kollegen, keine Lust mehr auf das Motorradfahren.

Dazu hat mich die Bemerkung meiner Frau (kauf dir lieber einen Oldtimer) über die Gefährlichkeit dieser schutzlosen Raserei zur Einsicht gebracht.

Ich habe mich entschlossen meine zwei Motorräder zu verkaufen und einen Oldtimer zuzulegen.

Es sollte auf jeden Fall ein Cabriolet sein. Der erste Gedanke war ein VW Käfer Cabriolet oder doch ein MG? Als wir uns auf den bekannten Internetseiten die Preise von einem gut erhaltenen oder Restaurierten VW Käfer anschauten, dachten wir, dazu sind wir nicht bereit für einen VW Käfer 25.000 Euro und mehr zu zahlen. Also fragte ich meinen Bekannten, dieser ist selbst ein Oldtimersammler, was er uns empfehlen würde, seine prompte Antwort war: schaut euch mal einen Fiat 124 Spider an.

Ich also die bekannten Internetseiten aufgerufen und gesucht. Wir haben uns von Nord nach Süd und von West nach Ost verschiedene Spider angeschaut und festgestellt, dass viele angeblich Restaurierte Spider

nicht das versprochen was man erwartete.

Wir suchten und haben auch viele Kilometer runtergespult um den passenden Spider zu finden, aber alles was uns zu dieser Zeit angeboten wurde hat uns entweder nicht gefallen oder war wie schon beschrieben schlecht.

Wie der Zufall es so will, habe ich bei Mobile zufällig im richtigen Moment geschaut, da stand ein vor fünf Minuten erst eingesetzter Roter Fiat 124 Spider DS Ez. 10/85 zum Verkauf.

Jetzt hieß es schnell handeln! So schnell wie möglich das Autohaus hinter München angerufen, um alle Technischen Daten sowie die Vorbesitzer zu erfragen und alle Papiere zuzufaxen zu lassen. Was soll ich sagen (schreiben), das Fahrzeug hatte einen einzigen Vorbesitzer, erst 21000 Km nachweislich auf der Uhr und war nicht Restauriert.

Wir haben sofort wieder mit dem Autohaus Kontakt aufgenommen, das Auto reservieren lassen und ich habe bei meinem Arbeitgeber für den nächsten Tag um Urlaub gebeten. Meine Frau und ich sind am nächsten morgen früh losgefahren und haben uns den Spider angeschaut. Da stand er, als wäre er gerade als Vorführwagen direkt aus dem Vorführraum herausgefahren worden.

Wir haben den Spider probefahren, genau angeschaut, den Preis verhandelt, neu TÜV und AU wurden noch draufgepackt (Frauensache) und den Roadster sofort mitgenommen (Männersache). Die Heimfahrt, gleich 460Km Eignungstest, es regnete auch mal wie aus Eimern, das war der beste Test ob der Spider dicht ist und ob er durchhält, wir wurden nicht enttäuscht. Als wir den



„Kleinen Roten“ unser Eigen nennen durften, suchten wir Gleichgesinnte im Netz.

Als Neulinge der Fiat 124 Spider Szene haben wir uns in dem „www.Fiatspider.de“ Forum aufgehalten.

Auf meine Fragen wurde immer prompt und freundlich geantwortet.

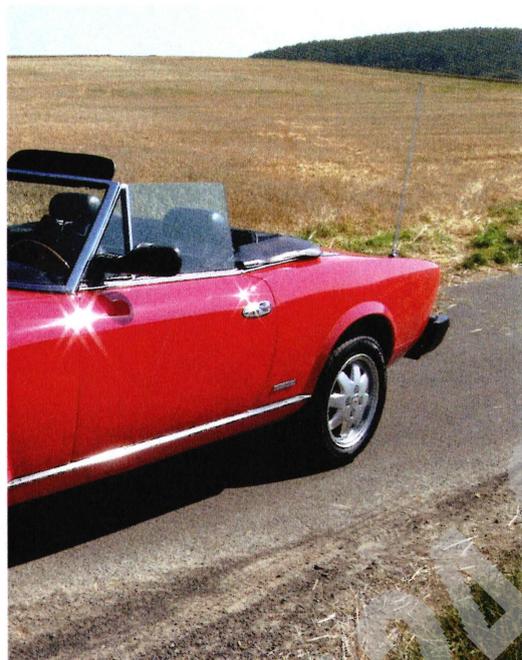
Wir haben im Forum gesucht, was alles am Spider Modifiziert werden muss, um das er uns lange und ohne

„Mein Spider und Wir“



Probleme erhalten bleibt. Als erstens habe ich am Spider alle Flüssigkeiten, Zündkerzen und den Zahnriemen gewechselt, sowie einige Modifikationen vorgenommen, wie zum Beispiel das Licht und das Zündschloss auf Relais umgebaut.

Und dann war es so weit, das Pfingsttreffen 2009 im Harz & Weserbergland stand an.



Alleine unsere Anreise über Land bei herrlichem Sonnenschein war schon ein Kurzurlaub.

Als wir am Treffpunkt angekommen waren und im Hotel Ahrenberg eingekcheckt hatten, sind wir auf der Terrasse von den Mitgliedern des Clubs und besonders von Bettina & Andi herzlich empfangen worden. Holger, wie er so ist, hat sich persönlich um

uns gekümmert, uns vom Club einiges erklärt, die Clubzeitschrift in die Hand gegeben und gemeint wir sollen uns mal die Zeitschrift durchlesen und uns überlegen ob wir nicht dem Club beitreten möchten. Was keiner wusste, alle Beitrittsunterlagen lagen vorbereitet und Unterschrieben im Spider bereit. Soweit der Beruf es zugelassen hat, sind wir bei fast allen Treffen mit dabei gewesen, es hat uns immer viel Spaß bereitet.

Was wir aber in unserer Region (Region 8) vermisst haben, ist ein Stammtisch, wo man sich austauschen kann.

Der Stammtisch in Rüsselsheim war für uns nicht gleich um die Ecke und er fand immer in unregelmäßigen Abständen an einem Werktag abends oder überhaupt nicht statt.

Wie durch Zufall kam es, dass bei unserer letzten Jahreshauptversammlung bei dem Haupttreffen in Chemnitz vom Vorstand gefragt wurde, ob sich einer bereit erklären würde, für die Region 8 als neuer Regionalleiter zu fungieren, ich habe mich sofort freiwillig dazu gemeldet den Posten des Regionalleiters für die Region 8 zu übernehmen.

Mit den Vorbereitungen zur Durchführung unseres

Vorhabens sind wir zügig ans Werk gegangen, um für unsere Region einen neuen Stammtisch ins Leben rufen zu können.

Wir haben eine passende Lokalität gesucht, und den Zeitpunkt für den Stammtisch auf den letzten Sonntag im Monat um 11:30 Uhr gelegt. Das erste Mal trifft sich unser Stammtisch für die Region 8, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland am 26.06.2011 in der Gasthaus-Brauerei Alt-Gießen in Gießen.

Ich hoffe, dass ihr zahlreich kommt und uns bei unserem Stammtisch unterstützt.

Wir sehen uns.

Liebe Grüße
Inge und Michael

Stammtisch Adresse:

Gasthaus-Brauerei
Alt Gießen
Westanlage 30-32
35390 Gießen

URL: <http://www.hotel-altgiessen.de>

Bei Fragen könnt ihr uns gerne anrufen oder eine Mail senden an:

region-8@fiatspider.de

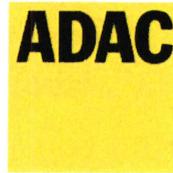
Mobil:+49(0)173- 3497631
Fon: +49(0)6408-6108851

ADAC



**Für weltweite Sicherheit:
Jetzt ADAC *Plus* Mitglied werden
– direkt über Ihren Club!**

Mehr Informationen unter www.adac.de/oldtimer
oder alle 14 Tage im ADAC Oldtimer-Newsletter.



München, 19. Mai 2011

ADAC Oldtimer-Sektion

ADAC Oldtimer-Pokalserien: Jetzt noch mitmachen

Die Saison 2011 hat begonnen – Einschreibung jederzeit möglich

Wie seit Jahren erfreuen sich auch 2011 die Pokalserien der ADAC Oldtimer-Sektion einer weiterhin steigenden Nachfrage. Bis Oktober haben Liebhaber klassischer und historischer Automobile sowie Motorräder die Chance, an fünf unterschiedlichen Pokalserien teilzunehmen. Eine Einschreibung, für die keine Gebühr erhoben wird, ist jederzeit möglich.

Bei der abwechslungsreichen Serie aus Rallyes und Ausfahrten der ADAC Regional- und Ortsclubs stehen vor allem die Kriterien Geschicklichkeit, Zuverlässigkeit und exaktes Fahren im Vordergrund – die einen mit eher sportlichem, andere hingegen mit einem touristischen Charakter. Die Wertungsläufe der Veranstaltungsreihen finden im gesamten Bundesgebiet statt.

Für alle Einschreibungen, die bis spätestens 31. Mai 2011 bei der ADAC Oldtimer-Sektion eingehen, werden alle vorangegangenen Wertungsläufe im Ergebnis berücksichtigt. Für eingehende Anmeldungen nach diesem Termin werden Wertungsläufe nur eine Woche rückwirkend ab Eingang der Anmeldung berücksichtigt.

Die Erstplatzierten jeder Serie erhalten ihre Trophäe bei der Siegerehrung am 29. Oktober in Rüsselsheim. Unter allen Teilnehmern der ADAC FIVA Historic Cup und Trophy, ADAC Classic Revival Pokal für Motorräder, ADAC Classic Revival Pokal für Automobile und der ADAC FIVA Historic Bergmeisterschaft – die 2011 zum ersten Mal stattfindet – werden außerdem wertvolle Sachpreise verlost.

- drei Gutscheine für je eine Hin- und Rückfahrt im Autozug der Deutschen Bahn,
- ein Schuberth J1 Premium Jethelm,
- ein Castrol-Produktpaket,
- drei Jahresabonnements der Motorrad Klassik,
- ein Sonax-Produkt-Paket,
- ein Schuco-Gutschein für ein hochwertiges Modell oder Bausatz der Classic Collection,
- 10 x 2 Eintrittskarten zur Autostadt in Wolfsburg.

Die Ausschreibungen für die Pokalserien und Meisterschaften können bei der ADAC Oldtimer-Sektion, Am Westpark 8, 81373 München, per Fax +49(89) 7676-2227 oder per E-Mail an oldtimer@adac.de angefordert werden. Für die Einschreibung – nicht nur für ADAC Mitglieder – wird keine Gebühr erhoben.

Unter www.adac.de/oldtimer sind die Terminkalender sowie weitere Informationen, Teilnahmebestimmungen und aktuelle Ergebnisse abrufbar.

ADAC Presse:
Lars Soutschka, ADAC e.V.
Am Westpark 8, D-81373 München
Tel.: +49 (0)89 7676-6936
Fax: +49 (0)89 7676-2801
Mobil: +49 (0)171 555-5936
E-mail: lars.soutschka@adac.de



BESTANDSENTWICKLUNG OLDTIMER

KBA Daten Stand 01.01.2011

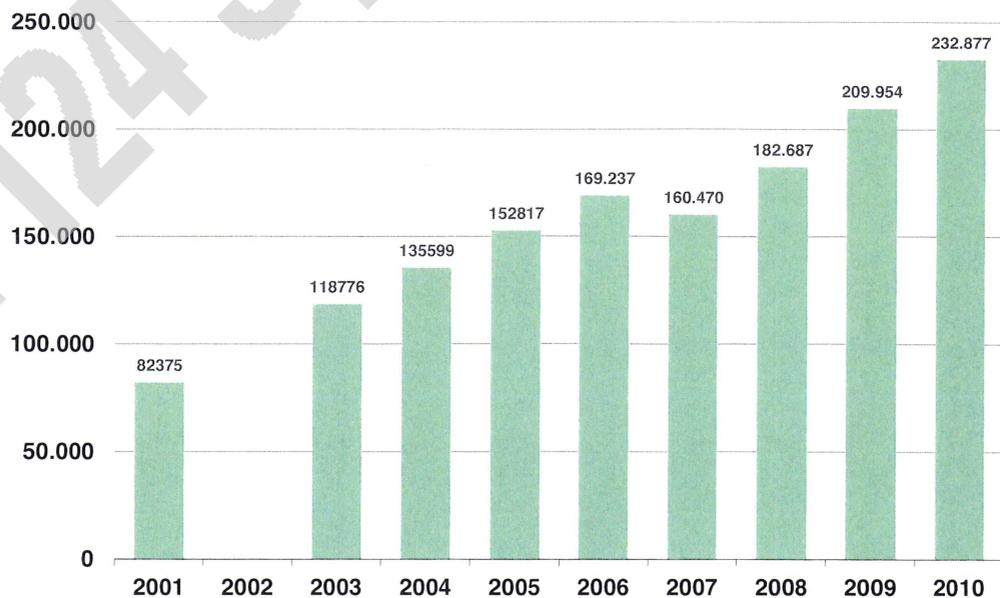
VDA

Verband der
Automobilindustrie

Stefan Röhrig
Fachbereich Historische Fahrzeuge

Bestand H-Kennzeichen

VDA



12.05.2011

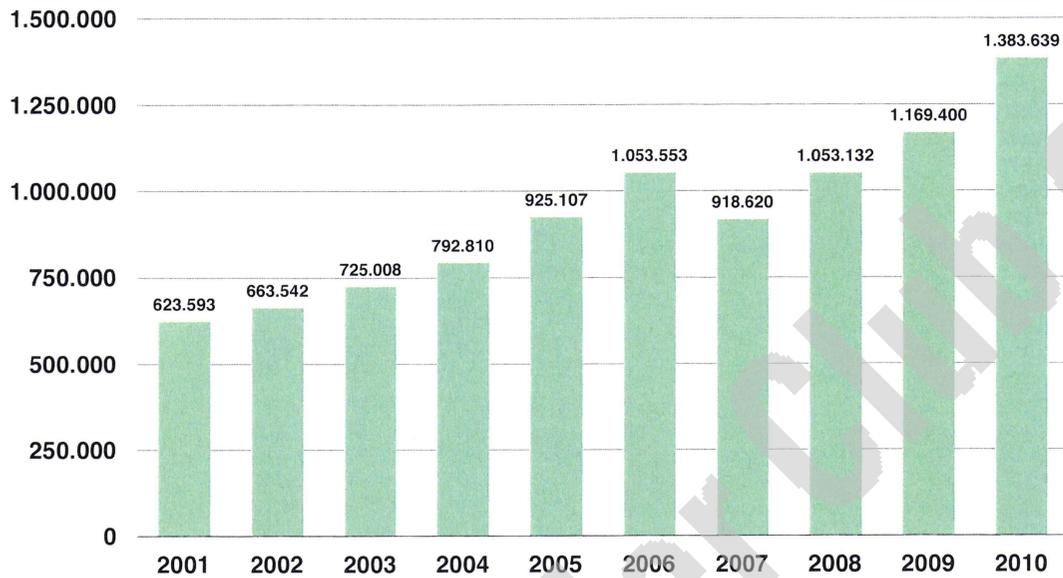
VDA PowerPoint

Seite 2



Fahrzeugbestand PKW 20 Jahre nach EZL

VDA



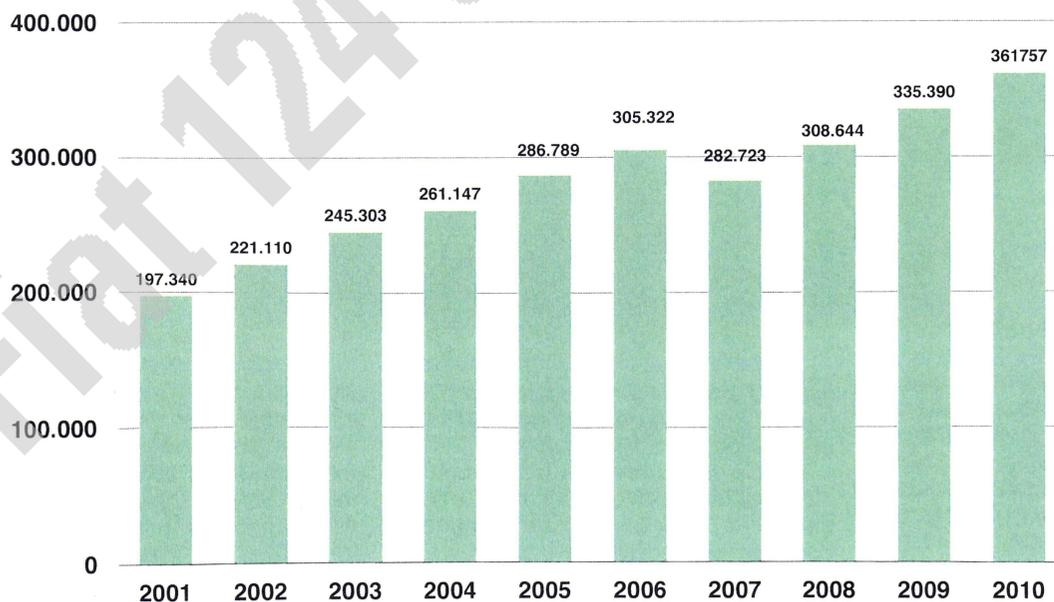
12.05.2011

VDA PowerPoint

Seite 3

Fahrzeugbestand PKW 30 Jahre nach EZL

VDA



12.05.2011

VDA PowerPoint

Seite 4



EINE SPIDER ODYSSEE

Gemeinhin bleiben Automobile meist im Land der Zulassung, bis zum bitteren Ende in der Schrottpresse, aber es gibt eben auch Ausnahmen, wobei es sich hier oft um historische Fahrzeuge handelt, die von Enthusiasten länder- und kontinentubergreifend gekauft und verkauft werden.

Um ein solches handelt es sich bei meinem 124 Spider der nach Verlassen des Turiner Fliessbandes zunächst einmal nach California verkauft wurde. Dort, in heißem und trockenen Klima verbrachte er seine Jugendjahre über die ich bisher nichts erfahren konnte ausser, dass die Erstzulassung im Juli 1977 erfolgte. Es handelt sich also um einen CS1 mit den damals üblichen unförmigen Sicherheitsstossstangen. In der Form habe ich den Wagen allerdings nie gesehen.

Etwas konkreter wird die Geschichte dann als er im Jahre 1990 von einem Münchener aus den Staaten importiert wurde. Nach einem weiteren Besitzwechsel über Schluchsee im Schwarzwald kam er dann nach Rodgau in die Nähe von Frankfurt/M.

Als langjähriger Besitzer einer anderen Italienerin namens Lancia Flaminia GTL, hatte ich schon lange nach einem Cabriolet oder Spider Ausschau gehalten. Zunächst hatte ich mir in den Kopf gesetzt, es muß eine Alfa Romeo Giulia sein, aber ein gut erhaltenes Julchen hat seinen Preis. Anlässlich eines Besuchs in Deutschland hatte ich Gelegenheit eine liebevoll restaurierte Giulia zu begutachten. Es war ein Pebble Beach-reifes Wägelchen aber die Restaurierungskosten lagen substantiell über dem Marktpreis und so wurde aus dem Kauf dann doch

Eine Spider Odyssee

nichts. Ein weiterer Versuch in England ergab zwar eine schöne Fotoserie, aber unter der Haut regierte der Rost und der Preis für den Rost war denn doch die Sache nicht wert. So weit, so wenig gut. Aber welche Alternativen gab es. Ein MGB vielleicht; aber davon gibt es keinen, der nicht sein Öl auf Landstrassen und Garagenboden verbreitet. Ausserdem gibt es in Aus-

an der Zeit sich auf die Bürokratie einzustellen. Zunächst musste in Canberra beim Verkehrsministerium eine Einfuhrgenehmigung beantragt und bewilligt werden. Glücklicherweise gibt es in Australien eine sehr grosse Zahl von Freunden historischen Automobile und so wurde eine gesetzliche Möglichkeit geschaffen, als Privatperson ein solches historisches Fahrzeug einzuführen und, trotz Lenkung auf der 'falschen' Seite, auch zuzulassen.

Allerdings, Australien ist, wie die Bundesrepublik, ein föderales Land und daher hat der Staat Südaustralien noch ein gewichtiges Wort mitzureden um die Eigenständigkeit zu wahren.

Auch wenn die Genehmigung von der Bundesbehore in Canberra vorliegt, der Sudaustralische Staat gibt weitere Vorgaben die, vor allem was die Originalität betrifft, noch weitergehend sind als die Vorschriften aus Canberra.

Viele e-mails gingen zwischen Australien und Deutschland hin und her um diese Originalität festzustellen wobei es sehr darauf ankommt ob der Besitzer lediglich ein Liebhaber offenen Fahrens ist, oder ein Autoliebhaber.

Manches liess sich auf Fotos erkennen, und da ergaben sich dann schon die ersten Bedenken. Ein Raid Lenkrad und ein ANSA Auspuffkrümmer waren schon einmal nicht mehr original. Ein 'modernes' Radio durfte es auch nicht sein, was aber

eingebaut war. Trotz aller Bedenken, wurde der Kauf vollzogen und mein hiesiger Spediteur ließ den Wagen im geschlossenen Einzeltransporter abholen, denn in Deutschland war Winter. Schliesslich hätte Streusalzspruh beim offenen Transport dann acht Wochen im Container 'gearbeitet', ganz zu Schweigen von eventuellen Salzflecken auf dem Verdeck. Das aber machte den Transport schon

australien, einem der Hauptexportmarkte nach den USA, einfach zu viele um wirklich daran Spass zu finden. Aber war dann da nicht noch der 124 Spider? Schliesslich und endlich einigte ich mich mit dem Rodgauer Besitzer und nachdem mein bester Schulfreund, der glücklicherweise nur 20 km entfernt wohnte eine wohlwollende Beurteilung abgab, wurde der Handel perfekt gemacht. Jetzt war es



Eine Spider Odyssee



einmal €500 teurer als geplant.

Adelaide, der Bestimmungsort in Australien hat nur einen unbedeutenden Seehafen aber ich wollte unbedingt einen weiteren von mir nicht zu kontrollierenden Transit von Sydney oder Melbourne vermeiden. Also mußte der Container über Singapur verschifft werden, da die grossen Containerpötte den kleinen Hafen hier nicht anlaufen. In Singapur wurde also umgeladen – sprich weitere ungeplante Kosten.

Endlich war es so weit, der Frachter war im Hafen. Jetzt musste der Container nur noch in das Quarantäne-Zolllager verbracht werden, denn Australien ist frei von vielen Veterinärplagen, wie z.B. Maul- und Klauenseuche. Deshalb darf kein Strassenschmutz am Wagen haften sonst ist eine Heissdampfreinigung angesagt.

statttor rauschte, hatte sich ein breites Grinsen eingestellt.

Um den Spider für die hiesige Zulassung fit zu machen mussten die Scheinwerfer ausgetauscht werden (Linksverkehr), ein zweiter Aussenspiegel war erforderlich und die Reifen waren von der Grösse 185x13 auf die Originalgrösse 165x13 umzurüsten. Dazu kam der Einbau von Sitzgurten samt entsprechender Halterung. Dafür musste auch die Rückbank weichen. Ausserdem hätte diese nicht nur mit Sitzgurten sondern auch mit Befestigungspunkten für einen Babysitz nachgerüstet werden müssen. Der Amtsschimmel wiehert nicht nur in Deutschland!

Dann kam der Tag der grossen Inspektion bei unserer Zulassungsstelle. Erfahrungsgemäss kommt man nicht beim ersten oder zweiten Mal durch, Clubkollegen hatten mir ihr

Aber eines muss ich noch erwähnen. Als erste sonntägliche Ausfahrt gab es einen Ausflug mit einer Gruppe von Auto-Freunden. Wir besuchten das Weinbaugebiet von McLaren Vale nur wenige Kilometer südlich von Adelaide gelegen und waren auf dem Weg zum geplanten Mittagessen als ein Känguruh links von uns aus dem Busch sprang und so knapp vor uns die Strasse überquerte, dass wir später ein paar Haare an der Stossstange fanden. Fast wäre es die erste und letzte Fahrt gewesen, denn ein Känguruh Männchen bringt so seine 70 bis 80 kg auf die Waage und wir waren um die 100 km/h schnell! Es ging noch einmal gut.

Wir hätten kein besseres Auto kaufen können, der Fahrspass ist immens und wenn man den Preis der Anschaffung dem einer Giulia gegenüberstellt, dann gewinnt der



Es ging alles gut und, mit einer Ausnahmegenehmigung der Zulassungsbehörde durfte ich den Wagen zu meinem Australo-Italiener in die Werkstatt fahren. Obgleich es nur einige wenige Kilometer Stadtverkehr waren, der erste Eindruck übertraf die Erwartungen. Die Probefahrt mit der Giulia noch frisch im Gedächtnis fand ich den 124er Spider durchaus gleichauf. Ein leichtgängiges Getriebe, ein willig hochdrehender Motor mit guter Durchzugkraft von ziemlich weit unten, so gut hatte ich mir den FIAT nicht vorgestellt. Nicht nur war die Sitzposition besser als in der Giulia, alles andere passte, und als ich bei Italservice durchs Werk-

Leid bei ihren Importen weidlich geklagt und so war ich auf alles vorbereitet. Aber – manchmal hat man Glück – es war alles in Ordnung und ich bekam meine Zulassung mit Sondergenehmigung für den Linkslenker.

Für die historische Zulassung in Südaustralien bekamen wir von unserem Club (Scuderia Italian Car Club) ein Logbuch ausgestellt und dürfen damit unbegrenzt und clubunabhängig 90 Tage im Jahr fahren. Nur Datum und Fahrtziel müssen eingetragen werden.

Bei der Nummernvergabe hat man viele Freiheiten und ich ergatterte die Nummer CSI 124, nicht schlecht!

Spider mit den 'Händen in den Hosentaschen' wie man hier sagt. Das Alfa 'Prestige'?, dafür kann man sich nichts kaufen.

Da unsere Tochter in Brisbane lebt, etwa 1800 km entfernt von hier, werden wir den Spider mal dorthin jagen und dann gibt es einen weiteren Bericht, denn diese Fahrt geht mitten durchs Outback wo die nächste Tankstelle gerne mal 400 km weit entfernt liegen kann.

*Michael Wapler
Adelaide, Südaustralien*



Eine Spider Odyssee



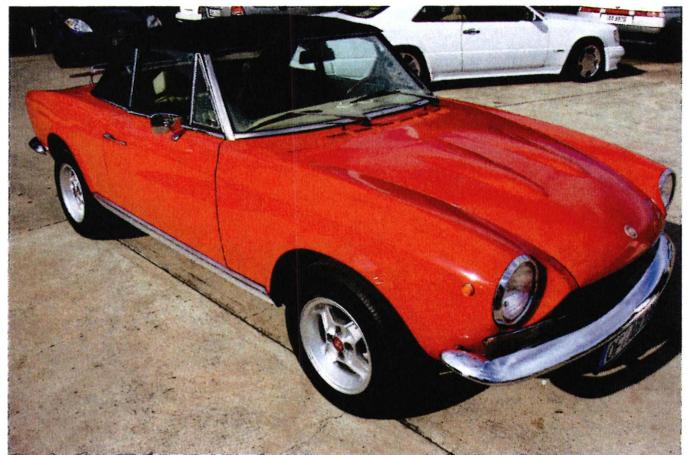
Die Verladung bei Eis und Schnee
– ab ins sonnige Australien.



Sitzgurte sind installiert.
Nach einer gründlichen
Lederteile Reinigung.



Die neuen Reifen sind montiert.
Der Lack wurde geschliffen
und versiegelt.



Endlich zugelassen und mit
neuer Nummer steht er vor
unserem Haus.



Fiat News



Fiat Freemont startet bei € 26.000,- (20/06/2011)

Nein, eine gleichberechtigte Partnerschaft ist es nicht, was sich da zwischen Fiat und Chrysler entwickelt. Die Turiner streben der-



zeit eine Mehrheitsübernahme des amerikanischen Konzerns an, der ohne die Teilübernahme durch die Italiener als Folge der Finanzkrise 2009 über die Klinge gesprungen wäre. Mit dem Fiat Freemont bringen die Turiner ab September eine US-Entwicklung auf den europäischen Markt.

Die Rede ist dabei vom „ersten von Fiat und Chrysler gemeinsam entwickelte Fahrzeug“, aber das ist natürlich nur die halbe Wahrheit. Denn die Plattform und die Karosserie sind dem seit 2008 in den USA erhältlichen Dodge Journey zum Verwechseln ähnlich. Äußerlich ist praktisch nur der Kühlergrill ein Fiat. Klassischer Fall von „Badge Eninee-



ring“? Nicht ganz: Die Motoren, die Fahrwerksabstimmung und

die Innenausstattung kommen von Fiat und wurden speziell auf den europäischen Markt abgestimmt.

Antriebsseitig wird es zunächst nur zwei Turbodiesel mit Sechsgang-Schaltgetrieben und Frontantrieb geben, die beide von Fiat Powertrain stammen und auf Basis des altbekannten 2.0-Liter-Multijet-Diesels 140 bzw. 170 PS leisten. Künftig soll es die kräftigere Variante auch mit Allrad geben, dann auch mit einem amerikanischen Sechsgang-Wandlerautomatikgetriebe. Für die Freunde dicker Maschinen hat Fiat schon angekündigt, dass der Freemont auf manchen Märkten auch mit einem 3,6 l V6 zu haben sein soll.



Für Deutschland ist das allerdings scheinbar nicht vorgesehen. Hier wird der 170 PS Antrieb vorerst das höchste der Gefühle bleiben, der den Freemont binnen 11 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigen und ihn bis zu 195 km/h schnell machen soll. Die Preise des Fiat Freemont beginnen bei 25.990 Euro; dafür gibt es die 140 PS Variante und eine etwas abgespeckte Ausstattung. Die „Urban“ Version startet bei 27.290 Euro (28.790 Euro mit 170 PS) und bietet dafür u.a. abgedunkelte hintere Scheiben, einen Lederschaltknopf und-Sitze, einen sechsfach elektrisch verstellbaren Fahrersitz, Park- und Lichtsensoren, ein

elektrisches Glasschiebedach und vieles mehr. Unterm Strich ist die billigere Variante da vermutlich nicht mehr wirklich günstiger.

Der Verkauf des Fiat Freemont startet im September 2011.

Fiat-Tuner Abarth hat für 2012 einen Sportwagen im Visier. Der 500 Spider weckt auch Erinnerungen an die 50er-Jahre.

„Die Entwicklung des Spider



wird vielleicht zwei Jahre dauern“, sagt Abarth-Chef Antonio Labate. Fiat Tochter Abarth plant einen eigenen Sportwagen auf Basis des Fiat 500. Bereits 1955 baute Firmengründer Carlo Abarth auf Basis des Fiat 600 einen Sportwagen. Optisch erinnert der neue Abarth Spider, der dem Mini Roadster Konkurrenz machen soll, an den Ford Steetka.



Der Zweisitzer wird mit einem 1,4-Liter-MultiAir-Motor mit variable verstellbarer Einlassnockenwelle und 180 PS aus einem Abarth 695 Tributo Ferrari angetrieben. Die Kraftübertragung übernimmt ein automatisiertes 6-Gang Schaltgetriebe. Im Sommer 2012 soll der Roadster in Deutschland zum Preis von ca. € 24.000,- an den Start gehen.



Spider Presseberichte recycelt

rallye racing

H5748E

**Ford-Tuning
in Boreham**

**In Farbe: RAC
England-Rallye**

**Test:
Ford Capri RS
Opel Commodore
GS/E-Coupé**

**124 Spider
Abarth**



**Neu:
Fiat X1/9**



1 3,- DM
Januar 1973

Großbritannien 45 p · Niederlande 3,50 hfl · Luxemburg 46,- lfr. · Schweiz 3,70 sfr · Österreich 25,- öS



Fiat 124 Spider Abarth

Fiat – auch durch die Tochterfirmen Lancia und Ferrari im Motorsport ausgiebig repräsentiert – hat 1972 die von Kennern der Materie zwar nicht sonderlich geachtete, aber dennoch werbewirksame Rallye-Europameisterschaft für Fahrer an seine Fahnen heften können. Was lag näher, als aus dem Siegerfahrzeug auch ein Sportinstrument für jedermann zu machen? Freilich ging der Turiner Konzern mit dem neuen Modell 124 Spider Abarth „rallye“ nicht den einfachen Weg des sportlichen Aufpöpelns durch Äußerlichkeiten.





Spider Presseberichte recycelt

Das neue Fahrzeug ist von Grund auf für Wettbewerbe vorgesehen, es wird eine Stückzahl von voraussichtlich nur 500 Exemplaren zur Homologation in der Gruppe 4 aufgelegt, und es wurden einige technische Feinheiten bei diesem Modell eingeführt, die rein kommerzielle Erwägungen bei der Konzeption eigentlich ausschließen.

Geplant ist, den 124 Abarth Spider ausschließlich auf dem italienischen Markt zu verkaufen; dagegen spricht die breit angelegte, internationale PR-Arbeit, die diesem Wagen zuteil wurde. Wait and see! Der von der Firma Abarth überarbeitete Wagen wiegt mit 938 kg 57 kg weniger als das Basismodell. So wurden die Türen aus Alublech gefertigt, Motor- und Kofferraumhaube sind aus Polyester.

Das Innere wurde fast total gestrippt – es fehlt z. B. auch der Handschuhfach-Deckel. Die Kotflügel wurden um die Radausschnitte mit Verbreiterungen versehen, um die Reifen der Dimension 185 VR 70×13 unterzubringen. Die Felgen sind 5 1/2 J breit und aus Leichtmetall gefertigt.

Das Hardtop ist fest mit dem übrigen Wagenkörper verankert, so daß es sich eigentlich um ein Coupé, nicht um einen Spider handelt, auch wenn die äußere Form dem 124 Spider sehr ähnlich ist. Sitze und Instrumente sind sehr sportlich, aber auch sachlich funktionell und deshalb nicht sehr einladend gehalten. Gegen Aufpreis sind Recaro-Sitze erhältlich.

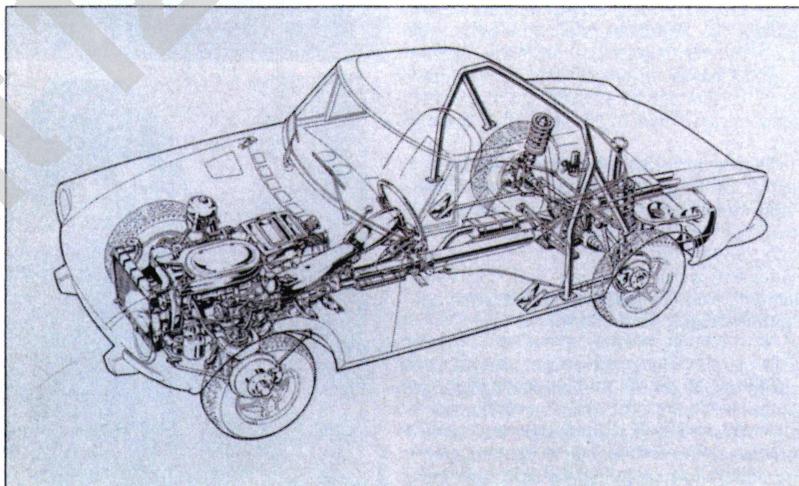
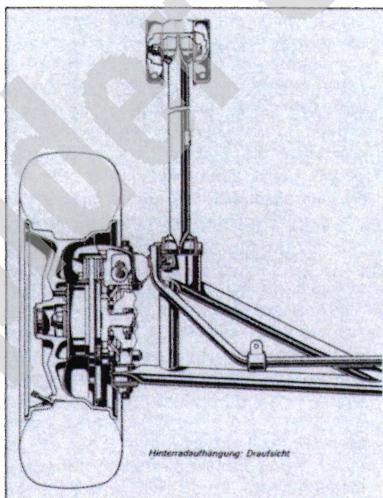
Der Hubraum des Motors blieb unverändert (1756 ccm), auch die Verdichtung wurde nicht angehoben (9,8:1). Dank verschiedener Änderungen von Ansaug- und Auspufftakt sowie durch die Verwendung von zwei Weber-Fallstrom-Doppelvergäsern (44 IDF 20 und 21) stieg die Leistung von 118 PS auf 128 PS bei 6200 U/min. Das max. Drehmoment von 16,2 mkg wird nun bei 5200 U/min abgegeben. Die Lenkung wurde mit 2 3/4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag direkter als beim Serienmodell ausgelegt.

Die gravierendste Änderung betrifft die Aufhängung der Hinterräder, die einzeln an einem unteren, umgedreht montierten Dreieckslenker und Längslenkern geführt wer-

den. Der Gag dieser Einrichtung besteht in der Maßnahme, wonach die Anlenk- und Aufhängungspunkte der neuen Einzelradaufhängung mit der Starrachse des 124er Spiders nahezu identisch sind. Die Hinterachse wird durch einen Kurvenstabilisator, Federbeine mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer vervollständigt.

Für die 128-PS-Version nennt das Werk eine Spitze von 190 km/h. Wem das nicht reicht, der kann quasi aus dem Katalog diverses Zubehör zur Leistungssteigerung erwerben. Dazu gehören Teile zur Fahrwerksverstärkung, Sperre, Ölkühler, schärfere Nockenwellen, größere Ventile, Spezial-Kolben und ein „heißes“ Auspuffsystem. In der stärksten Version leistet der Motor dann 160 PS bei 7200 U/min und gibt das max. Drehmoment von 19 mkg bei 5800 U/min ab.

Schließlich kann auch noch der Hubraum durch Aufbohren erhöht werden, und dadurch steigt die Leistung um weitere 10 PS an. Auf Wunsch ist ein Colotti-5-Gang-Getriebe mit Klauenschaltung wie in den Werkswagen zu haben.



Technische Daten

Karosserie, Gewichte: Coupé mit Überrollbügel Pininfarina 2türig, 2 Sitze; Leergewicht (DIN) 938 kg, max. zul. Gesamtgewicht 1100 kg.

Motordaten: 4 Zyl. in Linie (84 × 79,2 mm) 1756 cm³; Kompr. 9,8 : 1, 128 PS (DIN) bei 6200 U/min, 72,8 PS/L (DIN); 16,8 mkg (DIN) bei 5200 U/min; Superbenzin.

Motorkonstruktion: Bezeichnung: Fiat 132-AC 4000. Hängende Ventile (in V 65°), obenliegende Nockenwellen (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderkopf; 5fach gelagerte Kurbelwelle; Ölfilter im Hauptstrom, Öl 4,5 l; Doppelfallstromvergaser Weber 44 IDF 20 und 44 IDF 21; Trockenluftfilter.

Kraftübertragung: Federscheibenkupplung; 5-Gang-Vollsynchrongetriebe, Stockschtung; Hypoid-Achsantrieb, Unters. 4,3 : 1 (10/43).

Untersetzungsverhältnisse: I. 3,667 : 1; II. 2,1 : 1; III. 1,361 : 1; IV. 1 : 1; V. 0,881 : 1; R 3,526 : 1.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie; vorn oberer Dreiecksquerlenker, unterer einfacher Querlenker mit Schubstrebe, Schraubenfeder und Kurvenstabilisator; hinten Einzelradaufhängung mit umgekehrtem Dreiecksquerlenker, Längslenker und Federbein mit Schraubenfedern sowie Kurvenstabilisator; vorn und hinten Teleskopdämpfer, Vierrad-Scheibenbremse mit Servo, Zweikreisssystem, Scheiben-φ vorn und hinten 22,7 cm, wirksame Bremsbelagsfläche vorn 124 cm², hinten 124 cm², total 248 cm², mech. Handbremse auf Hinterräder; Lenkung mit Schnecke und Rolle; Benzintank 45 l, 5-7,5 l Reserve; Reifen 185/70 VR 13, Felgen 5,5 J.

Unterhalt: Ölwechsel alle 10 000 km.

Dimensionen: Radstand 228 cm, Spur 141/140 cm, Bodenfreiheit 12 cm, Wendekreis 11 m, Kofferraum 180 dm³. Länge 391 cm, Breite 163 cm, Höhe 124 cm.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit über 190 km/h (Werk), Geschw. bei 1000 U/min im V. Gang 27,8 km/h; Leistungsgewicht 7,3 kg/PS (DIN); Verbrauch 13-17 l/100 km.

Jahreshaupttreffen 2011 im Schlosshotel Klaffenbach



Für uns, Manuela und Ingo aus Berlin, begann das große Pfingsttreffen schon mit einer Fahrt ins Erzgebirgsdorf Seifen. Dort sahen wir uns diverse typisch erzgebirgische Schnitzereien an, welche zu Ostern und Weihnachten sicherlich in vielen Häusern zu sehen sind. Am Nachmittag machten wir uns dann auf den Weg zum Schlosshotel Wasser- schloss Klaffenbach in Chemnitz.



Als wir dann so gegen 18.00 Uhr eintrafen wurden wir lauthals begrüßt. Es waren schon 7 Spider vor uns angekommen, deshalb bekamen wir die Startnummer 8.



Markus händigte uns sofort ein Namensschild aus, so konnten sich alle untereinander ansprechen und wussten wer einem ge-

ausgehändigt und konnten schon ein bisschen schmökern was es den so zu erleben gibt. Nach und nach trafen in kleinern und größeren Gruppen die anderen Spideristen ein. Alle Autos hatten im Schlosshof einen Platz gefunden und wurden auch von den anderen Gästen des Schlosses begutachtet. Beim kennenlernen`Bierchen plauderten wir über Dies und Das. Am Abend konnten wir dann a` la carte das Abendmahl einnehmen, welches im Gewölbekeller serviert wurde. Das Gewölbe stand uns für die nächsten Tage ebenfalls zur Verfügung. Nach dem Essen war fröhliches Beisammen sein angesagt, was für die einen früher und die andern später endete. Am Sonnabend mussten wir für mein Empfinden schon früh aufstehen, da die Ausfahrt für 9.00 Uhr festgesetzt war. Also haben sich die meisten Teilnehmer gegen 8.00 Uhr zum Frühstück eingefunden. Markus machte Punkt 9.00 Uhr mit

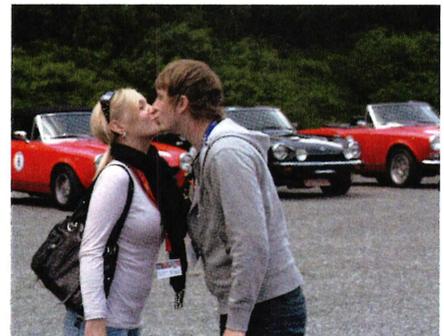


einem Megaphon den Schlosshof unsicher und informierte über den Tagesablauf. Das erste Etappenziel war Oberwiesental im Erzgebirge, welches zu erreichen galt. Alle stiegen in ihre offenen Spider, welche schon am frühen Morgen vom Morgentau befreit wurden, und starteten die Motoren. Unter einem ohrenbetäubenden Motorenlärm verließen wir den Schlosshof. Wir fuhren durch die kleinen Dörfer, wo uns auch freundlich zugewunken wurde, Richtung Oberwiesental. Da uns aber irgendwann eine nicht freundlich gesonnene Ampel trennte, ging für die neue Spitze ein Problem los, den das Roadbook ließ sich für den Beifahrer schlecht interpretieren, also mussten wir öfters unsere Fahrtrichtung nachträg-

lich ändern. Schließlich haben wir alle aber einen Parkplatz in Oberwiesental gefunden und viele sind zum Einkaufen nach Tschechien gegangen, welches durch wechseln der Straßenseite zu erreichen war. Nach kurzem Aufenthalt ging es dann wieder geschlossen zum „Ehrenzipfel“, ein Bikerkneipe mitten im



Wald, welche über eine sehr schöne, kurvenreiche Straße erreicht wurde. Dort machten wir einklei-



ne Rast, wo die Persönlichen Bedürfnisse erledigt wurden. Von dort ging es Richtung Zwickau, ins Automobilmuseum. Durch die Ampeln wurden wir natürlich weit auseinandergesogen, sodass die neuen Führungsfahrzeuge arge Probleme bekamen, den weiteren Weg zu finden, da das Roadbook nicht eindeutig die Rute vorgab. Dank vielen Navigationssystemen fanden wir schließlich das Automobilmuseum „August Horch“, in Zwickau.

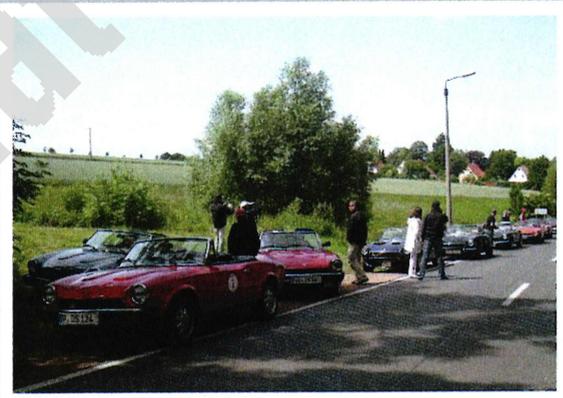
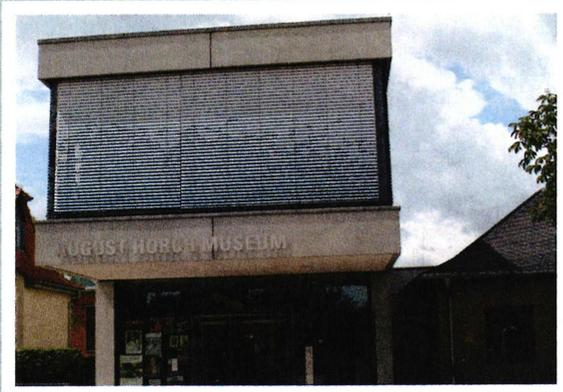


genüber stand. Ebenfalls bekamen wir gleich das Roadbook für das gesamte Pfingstwochenende





Jahreshaupttreffen 2011 im Schlosshotel Klaffenbach

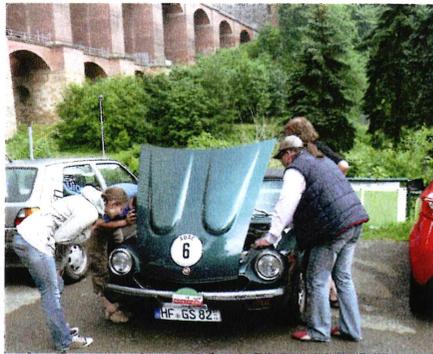
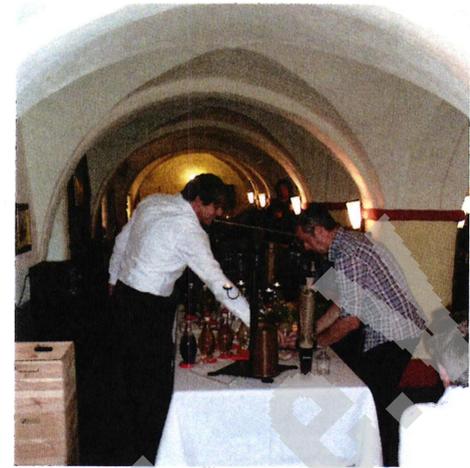


Jahreshaupttreffen 2011 im Schlosshotel Klaffenbach



Im Museum war ein kleiner Mittagstich vorbereitet und gut ein Drittel der Spiderfreunde machte sich auf, das Museum zu erkunden. Im Museum erhielten wir auch einen Vortrag über die Motorentechnik von Horch und Audi, mit einer Vorführung auf dem Motorenprüfstand, welcher sehr beeindruckend war. Anschließend ging es im Eiltempo weiter zur Göltzschtalbrücke, welche leider durch Bauarbeiten eingerüstet war. Dort trennte sich die Gruppe, da die „grüne Schlampe“

etwas dabei war. Anschließend versammelten sich die meisten auf dem Schlosshof, um den Abend



ausklingen zu lassen. Leider fing es wieder an zu regnen und viele gingen dann auf ihre Zimmer. War ja auch ein anstrengender Tag, mit vielen zurückgelegten Kilometern. Manche hatten auch Fotos von der hiesigen Polizei im Gepäck, die „Blitzer“, welche sich auch am nächsten Tag nicht ändern sollte. Sonntags, nach einem reichhaltigen Frühstück, ging es wieder um 9.00 Uhr los, in Richtung Königstein zur dortigen Festung. Nach

über die sächsische Schweiz über Hohenstein an der Bastei vorbei, zurück. Dann trafen wir uns wieder auf dem Schloss Lichtenwalde zum Kaffeetrinken. Danach ging es zurück zum Schloss Klaffenbach, wo wir uns alle nach einem anstrengenden Tag, zum Spanferkelessen am Abend wiedersahen. Nach dem Essen führte uns noch ein netter Herr in die Geheimnisse der Schnapsbrennerei ein. Wobei gesagt sein sollte, dass uns die meisten Mixturen nicht zusagten. Das ist allerdings unsere Meinung. Dann klang der Abend so langsam aus.

von Heike und Thomas den Geist aufgegeben hatte. Sie wollte halt eine Pause. Die einen fuhren über die Dörfer Richtung Schloss Klaffenbach, allerdings geschlossen da es kräftigt regnete. Eine kleine Gruppe kümmerte sich um die „grüne Schlampe“, welche nach ca. 1,5 Std. auch wieder ihren gewohnten Dienst aufnahm und weiter fuhr. Allerdings fuhren wir dann auf direktem Weg über die Autobahn, in strömenden Regen, zur Unterkunft.



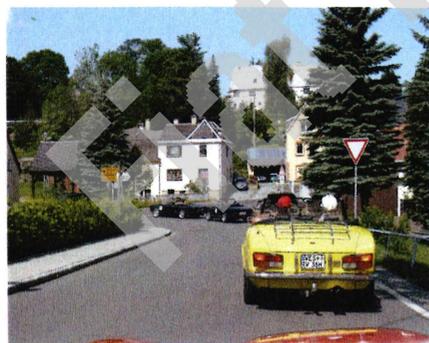
Fast pünktlich zur Jahreshauptversammlung waren wir

dem gemeinsamen Start zerklüftete sich der Konvoi von Spidern, um sich dann in Pirna, in einem großen Stau, wieder zu treffen. Schließlich erreichten wir das Etappenziel, die Stadt Königstein mit der Festung, allerdings mit Verspätung. Da die Zeit sehr kurz war, bildeten sich kleinere Gruppen. Einige besuchten die Festung und fuhren danach den kürzesten Weg zurück. Andere fuhren auf der Autobahn direkt zurück zum Schloss Klaffenbach. Gut die Hälfte aller Spiderfahrzeuge traf sich aber noch mal auf dem Schloss Lichtenwalde. Wobei viele Spiderfahrer den direkten Weg genommen hatten. Die anderen, zu denen auch wir gehörten, fuhren

Am Tag der Abreise war für diejenigen, welche es nicht allzu weit nach Hause hatten, noch eine kleine Ausfahrt zur Augustusburg geplant. Nach der Verabschiedung der größeren Menge, fuhren noch 7 Spider zur Augustusburg. Dort wollte es der Zufall so, das zur selben Zeit Oldtimermotorräder auf der Burg ankamen, welche zur Schau ausgestellt wurden. Nach einer kurzen Besichtigung der Burg fuhren wir dann alle nach Hause.

Es war ein sehr ereignisreiches und schönes Wochenende, an dem wir viele neue Leute mit gleichen Interessen kennen lernen durften.

Ingo & Manuela



Jann alle wieder zurück. Nach der Versammlung gab es ein aussehendes Buffet, wo für jeden



Herbsttreffen 2011 in Herford

Herbsttreffen 2011 vom 02.09.11 – 04.09.11 in Herford

Unterkunft: Hotel Waldesrand, Zum Forst 4, 32049 Herford
www.hotel-waldesrand.de
Tel. 05221 / 92 320 Fax 05221 / 92 32 429

Bitte nehmt Eure Zimmerreservierung selbstständig vor unter Angabe des Stichworts „Fiat“
Die Zimmer sind nur bis zum 31.07.11 reserviert!

Doppelzimmer mit Frühstück pro Nacht 78,00 € für ____ Nacht/Nächte ____ €
Einzelzimmer mit Frühstück pro Nacht 59,00 € für ____ Nacht/Nächte ____ €
(Wir weisen darauf hin, dass die o.g. Zimmerpreise nur gelten, wenn annähernd unser vorbestelltes
Zimmerkontingent gedeckt ist. Reguläre Preise: DZ 89,00 € und EZ 69,00 €!)

Programm

- Freitag, 02.09.11 18:30 h: Stadtführung durch Herford (Dauer ca. 1,5 Stunden)
 20:00 h: Buffet: mediterrane Spezialitäten & das Beste aus der
Region im Restaurant Nil, Kurfürstenstraße 4, 32052 Herford
- Samstag, 03.09.11 große Ausfahrt ins Lipper Land
 Abendessen im Hotel à la Carte
- Sonntag, 04.09.11 kleine Ausfahrt ins Osnabrücker Land

Anmeldung bitte per Post oder Fax bis spätestens 31.07.11 an und weitere Infos bei:
Thomas Eimer, Am Dresch 15, 32130 Enger

Tel. 05224 / 9374947 Fax 05224 / 9374951 mobil 0170 / 2118778

Name _____ Anzahl der Teilnehmer _____

Kosten

Führung am Freitag	<input type="checkbox"/>	3,00 €	à Personen = €
Abendessen am Freitag	<input type="checkbox"/>	17,90 €	à Personen = €
			Gesamtsumme = €

Bitte die Anzahl der Nächte eintragen und die gebuchten Programmpunkte ankreuzen!

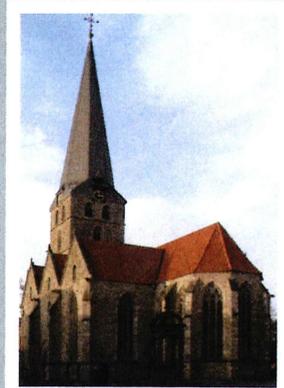
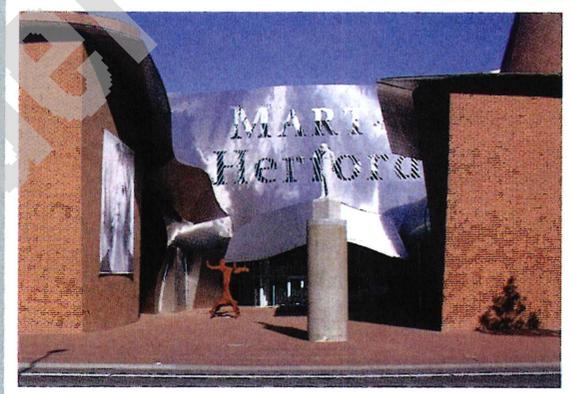
Bitte überweist den Betrag bis spätestens zum 31.07.11 auf das folgende Konto:
Thomas Eimer
Kto-Nr. 1160171821 Sparkasse Herford BLZ 494 501 20

Ort _____ Datum _____ Unterschrift _____

Herbsttreffen 2011 in Herford



Hier seht Ihr nur ein paar Sehenswürdigkeiten von Herford, um euch mal einen kleinen Vorgeschmack zu vermitteln.





Termine - Termine - Termine



16.07.2011 - 17.07.2011

80995 München: FIAT 500IG München 20jähriges Club-Jubiläum
Tel.: 089/7409230 o. 0172/8524917, www.fiat500ig.de, info@fiat500ig.de



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



23.07.2011 - 23.07.2011

61231 Bad Nauheim-Dolce: Hessentreffen Fiat 500 and friends
www.fiat500freundemaintanus.de, jag-simacek@gmx.de



29.07.2011 - 31.07.2011

24217 Kiel: Internationales Fiat 500 Treffen
Tel.: 04330/522, www.fiat500kiel.de, fiat500kiel@online.de



29.07.2011 - 31.07.2011

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



06.08.2011 - 07.08.2011

83119 Obing: Fiat 238 Treffen www.fiat238.de
email@fiat-238.de



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



26.08.2011 - 28.08.2011

67716 Heltersberg: 26. Oldtimer-Veranstaltung m. Holzland-Tour d. Fiat 600 Club
Tel.: 06333/602778, Fax: /602780, webmaster@fiat600club.de



09.09.2011 - 11.09.2011

29379 Knesebeck: 1. Int. Fiat 500 Heidetreffen
Tel.: 05834/6834, www.500forum.de, heidetreffen@500forum.de

Clubtreffen



- 02.- 04. September 2011 : Herbsttreffen in Herford, Thomas Eimer, Heike & Rudi zeigen Herford und das Lipper Land
17. - 20. Mai 2012 : (Christi Himmelfahrt): Jahreshaupttreffen 2012: Wir treffen uns bei Armin Hefner im hohen Norden
- September 2012 : Herbsttreffen in Wolfsburg bei Nico Lacetera
- Pfingsten 2013 : Jahreshaupttreffen 2013 - es wird noch ein Veranstalter gesucht !
- September 2013 : Herbsttreffen 2013 - es wird noch ein Veranstalter gesucht !

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 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!**



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

Öffnungszeiten:

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





Stammtisch - Termine je Region

Region 1

Schleswig-Holstein
Auskunft: Armin Hefner
Tel.: 04331- 66 95 27

Jeden zweiten Sonntag im
Monat ab 14:00 Uhr

Armin Hefner
Alte Dorfstraße 32
24790 Rade/ Rendsburg

Region 2

Hamburg
Auskunft: Michael Dusch
Tel.: 04152 - 79 86 6

Jeden zweiten Montag im
Monat ab 19:30 Uhr

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

Region 3

Berlin/Brandenburg
Auskunft: Uwe Boddenberg
Tel.: 030- 30 09 92 29

Jeden zweiten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

„Parkcafe“
Fehrbelliner Platz 8
10707 Berlin

Region 4

Niederrhein
Auskunft: Rainer Wilbertz
Tel: 0171 - 12 73 26 7

Alle drei Wochen
Sonntags ab 11:30 Uhr

„Zur Vreed“
Leutefeldstraße 3
47800 Krefeld - Verberg

Region 5

Bielefeld/Hersfeld
Auskunft: Thomas Eimer
Tel: 05224 9374947

Jeden 2. Freitag im Monat
ab 19.30 Uhr

wechselnde Lokalität
Rückfrage bei Thomas Eimer

Region 6

Wolfsburg Braunschweig
Auskunft: Nico Lacetra
Tel.: 0171 - 24 49 57 9

1.Freitag in den Monaten
2/4/6/8/10/12, 19.30 Uhr

wechselnde Lokalität
Rücksprache bei Nico und/
oder Info im Clubforum

Region 7

Köln
Auskunft: Petra Boljahn
Tel.: 02151 - 31 35 17

Jeden ersten Dienstag im
Monat ab 20:00 Uhr

Pizzeria „La Piazza“
Michael Schumacher Kart Cen-
ter 50170 Kerpen-Sindorf

Region 8

Gießen
Auskunft: Michel Siebert
Tel.: 0173 - 34 97 63 1

jeden letzten Sonntag im
Monat ab 11:30 Uhr

Gasthaus Brauerei
„Alt Gießen“
Westanlage 30 -32
35390 Gießen

Region 9

Stuttgart
Auskunft: Jochen Haase
Tel.: 07135 - 93 18 70 2

nach Absprache

„Zum Hasenheim“
Im Weiher
70794 Filderstadt-Bonlanden

Region 10

München
Auskunft: Christoph Spanner
Tel.: 08092 - 33 23 1

Jeden letzten Mittwoch im
Monat ab 19.30 Uhr

„Campo Bello“
Parkstraße 23.
82061 Neuried
Tel. 089 - 99 01 85 44

Stammtisch Spessart

Auskunft: Frank Merkel
Tel: 06023 - 50 70 88 0

Jeden zweiten Sonntag im
Monat ab 10:30 Uhr

„Cafe de Sol“
Nicolaystraße 1
63457 Hanau



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

Stammdatenblatt für Clubmitglieder

Andreas Wieser
- Mitgliederbetreuung -
Bergring 6
D-37133 Friedland

Fax: 05504 / 999002
email: Andy@fiat124spider.de

Personendaten : (bitte vollständig ausfüllen & ankreuzen)

Name : _____
Vorname : _____
Strasse : _____
PLZ : _____
Ort : _____
emailadresse 1 : _____
emailadresse 2 : _____
Tel. privat : _____
Tel. Büro : _____
Tel. Mobil : _____
Fax. : _____

Veröffentlichung ja/nein*

ja nein
 ja nein

* Veröffentlichung ja/nein
siehe Hinweis am
Dokumentende

Bank/Name : _____

Kontonummer : _____

BLZ : _____

Fahrzeugdaten : (bitte vollständig ausfüllen & ankreuzen)

ja nein

AS BS BS
 CS CS1 CSA Abarth
 CS2 CS0 CS0 Turbo 2000 Limited Edition # _____ /1000
 DS0 DS Euro Volumex # _____ /500

Leistung (kw/PS): _____ In meinem Besitz seit : _____

Fahrgestellnummer: _____ Kfz-Kennzeichen: _____

Farbe aussen: _____ Farbe innen: _____

Farbe Verdeck: _____

Baujahr/Erstzulassung: _____ / _____

Besonderheiten: _____

Ich gestatte dem **Fiat 124 Spider Club e.V.** meine Daten zu speichern und diese auszugsweise - siehe Zustimmungsfeld je Datensatz - auf der Clubwebseite, im Clubmagazin oder anderen Clubpublikationen zu veröffentlichen.

Name _____ Datum _____ Unterschrift _____

FIAT 124 Spider Club e.V.

Postanschrift: Postfach 20 17 16 • D-20207 Hamburg

Kontakt: Tel.: 04505 - 59 42 32 • Fax: 04505 - 59 42 33 • E-Mail: info@fiat124spider.de • www.fiat124spider.de

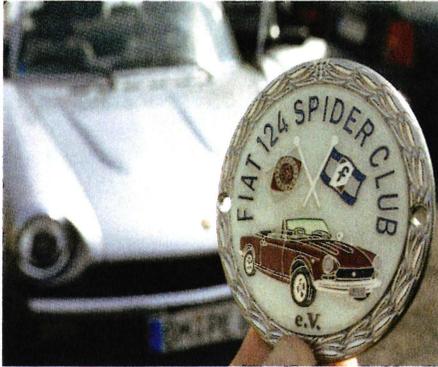
Vereinsregister: Registernummer: VR 10494 • Amtsgericht Hamburg

Bankverbindung: Hamburger Sparkasse • BLZ: 20050550 • Kto-Nr.: 1259121752



Clubshop

SPIDER - Club Kollektion



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

- Unser neues Werbekonzept -



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

- 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
- 2 Stück Spannbänder mit Ösen 3,00 m x 0,80 m (siehe rechts)

FIAT 124 SPIDER CLUB e.V.

WWW.FIATSPIDER.DE





Schwungscheiben-Blockierwerkzeug

Da es immer wieder Probleme gibt beim Zahnriemenwechsel bzw. beim lösen oder festziehen der Keilriemenscheibe habe ich einen Bauplan bzw. Zeichnung zum erstellen eines Blockierwerkzeuges für die Schwungscheibe für Euch heraus gesucht.

Ich denke dass man dieses Werkzeug für kleines Geld nachbauen kann.

Viel Erfolg beim Nachbauen

Blockierstück

Eigentlich ist ein blockierter Motor eine äußerst unangenehme Sache. Schließlich soll er den Sommer über, nachdem man den Zündschlüssel gedreht hat, sofort seinen Dienst aufnehmen und schön drehen.

Aber im Winter, wenn mein Spider, Modell CS 2, abgemeldet in der Garage steht und allerlei Reparaturen über sich ergehen lassen muß, kann der Fall eintreten, daß der Motor blockiert sein soll.

Nachdem unsere Postbotin wieder einmal ein Paket voller Ersatzteile ablieferte, war ich unter anderem Besitzer eines neuen Zahnriemens. So neue Ersatzteile haben bei uns die Angewohnheit eine zeitlang im Wohnzimmer gut sichtbar herumzuliegen. Meine Frau ist nicht ganz so begeistert davon wie mein 2 jähriger Sohn und ich. Wir aber finden es toll, wenn hier ein Achschenkeln, dort ein Armaturenbrett oder ein Zahnriemen das Wohnzimmer schmücken. Beim Anblick des Zahnriemens wurde mir immer etwas mulmig, denn ich ahnte von Schwierigkeiten, die auf mich zukommen, wenn es darum geht,

die Keilriemenscheibe von der Kurbelwelle herunterzunehmen. Die Keilriemenscheibe wird nämlich durch eine Paßfederverbindung mitgenommen und verschraubt ist sie mit einer Riesennutter, die die stolze Schlüsselweite von 38 mm hat.

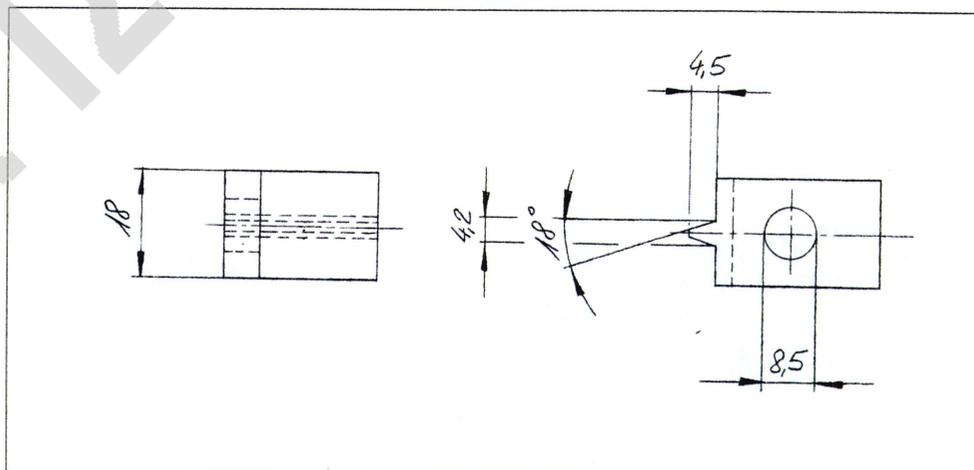
Nach einigen Garagenabenden kam ich zu der Feststellung, daß man diese Mutter nur gelöst bekommt, wenn:

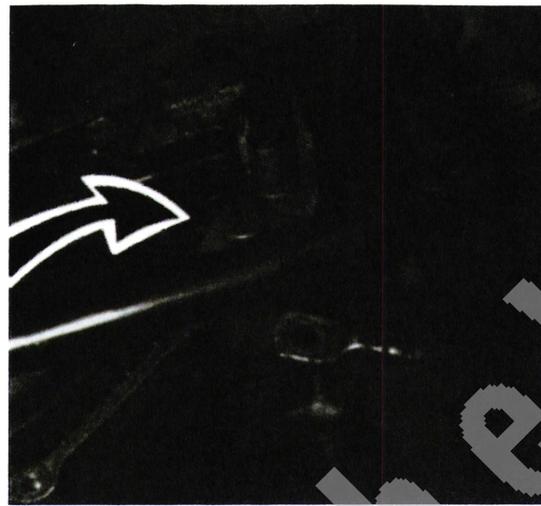
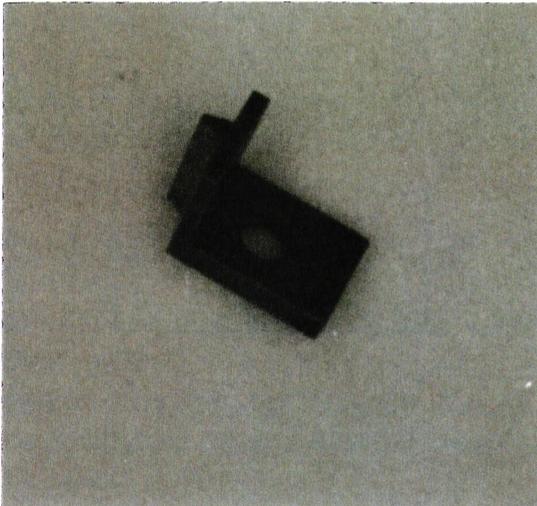
1. der Kühler ausgebaut ist
2. man eine 38iger Nuß mit Knarre und Verlängerung hat
3. der Motor blockiert ist.

Um den Motor festzusetzen dachte ich mir ein kleines Blockierstück aus, das mir ein befreundeter Fertigungsbetrieb herstellte.

Für Nachbauer dient die Zeichnung.

Dieses Blockierstück schraubt man mit einer M8 Schraube, nachdem man die kleine Blechverkleidung von der Getriebeglocke entfernt hat, in die von vorne gesehen rechte obere Ecke, so daß der Zahn des Blockierstückes in eine Zahnücke

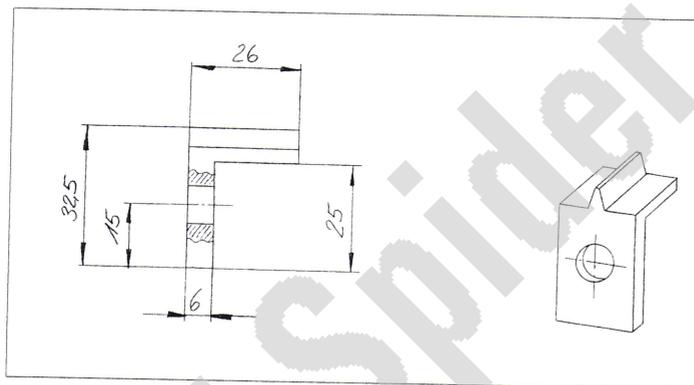




des Schwungrades greift. **Achtung:** Schraube nicht so anknallen, denn die Getriebeglocke besteht aus Aluminium.
Das richtige Reißen kann jetzt mit der 38iger Nuß, Knarre und Verlängerung losgehen. Ist die Mutter gelöst, läßt sich die Keilriemenscheibe problemlos von Hand abziehen. Nach dem entfernen der letzten Zahnriemenverkleidung kommt

der alte Zahnriemen wunderbar zum Vorschein. Zur Freude meiner Frau konnte der neue Zahnriemen nun aus dem Wohnzimmer verschwinden und seinen Platz im Motor einnehmen.

*Viele Grüße
Tilmann Döring*



Neue Methode zum erfolgreichen Entlüften des Wasserkreislaufes

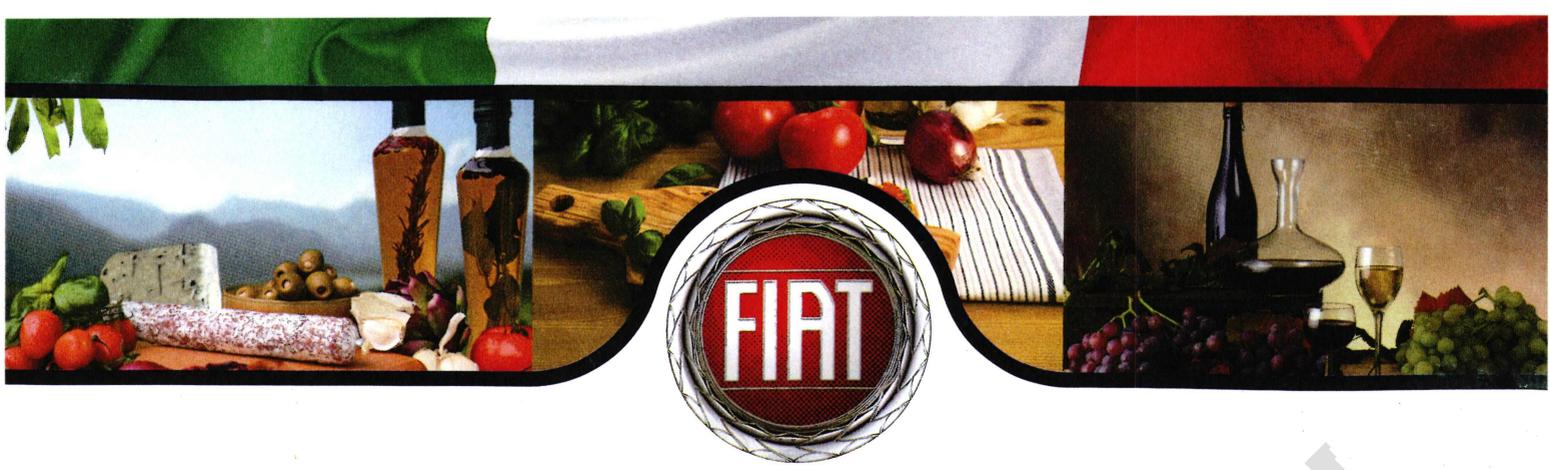
Unser Club-Mitglied Winni hat eine neue Methode erfunden um den Kühlkreislauf zu entlüften.

Ich habe es getestet und es funktioniert super. Man braucht dazu eine Heißluft-Pistole und das Thermostat muß in Ordnung sein. Nach dem Befüllen des Kreislaufes mit Wasser und durch kneten der Wasserschläuche damit soviel Luft entweichen kann, Kühler verschließen und Heizkreislauf öffnen.

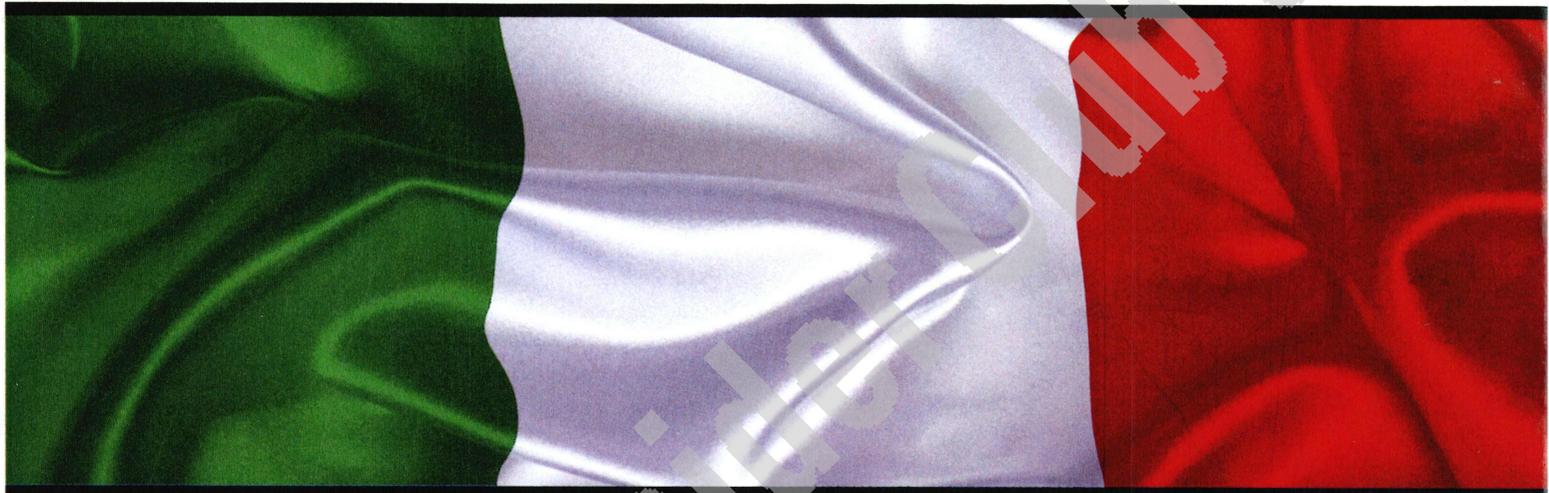
Anschließend den Motor laufen lassen, dann das Thermostat mittels der Heißluft-Pistole erwärmen bis es öffnet, das merkt man wenn der Kühler im unteren Bereich warm wird. Unbedingt noch einmal den Wasserstand im Kühler kontrollieren und den Motor weiterlaufen lassen bis er seine wirkliche Temperatur erreicht hat so dass der Lüfter anspringt. Der Ausgleichsbehälter sollte gefüllt sein, so dass noch fehlendes Wasser nachgesaugt werden kann beim Abkühlen des Motors.

Bei diesem Vorgang immer mal wieder auf die Temperatur-Anzeige schauen. Ich habe zur Vorsicht das Thermostat die ganze Zeit weiter mit der Pistole erwärmt.

Probiert es aus, es funktioniert super.



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



www.fiatspider.de