



# SPIDER

## MAGAZIN

*Club Herbsttreffen  
2011 in Herford -*

*- Kaufbearbeitung  
FIAT 124 Spider &  
MGB*



AUSGABE 03/04 - 2011  
27. JAHRGANG . € 4,50

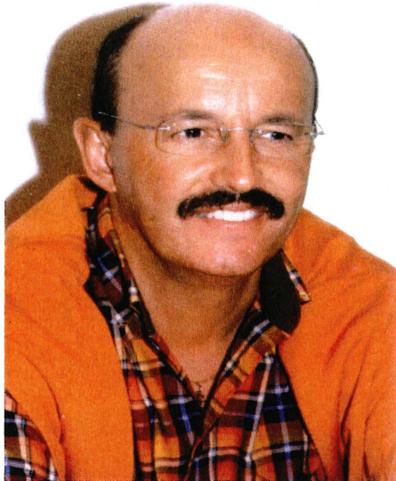
**FIAT**

# **SPIDER 2000**



Fiat 124 Spider Club e.v.

# Editorial



## Das Wort des Ersten

Liebe Spiderristi !

Die letzten Wochen des Jahres. 2011 sind verstrichen und die meisten Spider stehen sicherlich bereits lange in Ihrem Winterquartier. Wir hatten zum Abschluss der Saison zwei schöne Highlights über welche ich eine paar Worte verlieren möchte. Thomas Eimer hat in Herford ein sehr schönes Herbsttreffen organisiert und durchgeführt. Wir hatten tolles Wetter und alle Beteiligten hatten viel Freude auf den wunderschönen Tagestouren. Liebe Heike und lieber Thomas vielen Dank für dieses tolle Treffen.

Das zweite Highlight zum Ende der Saison 2011 war Nico's regionales Grillfest in Wolfsburg. Hier kamen wieder Spiderfahrer aus vielen Orten Deutschlands zusammen und genossen ein paar wunderschöne Stunden bei Wein, Weib und Gesang.

Auch an Michela und Nico herzlichen Dank im Namen aller Mitglieder für diese tolle regionale Aktion.

Nun gestattet mir ein paar offene Worte zum Thema Vereinsarbeit und Kommunikation innerhalb des Vorstandes und zu den Mitgliedern des Clubs.

Es gab in den letzten Wochen reichlich Kritik zum Thema Termintreue des Spidermagazins, dem Arbeitsstand unserer neuen Internetseite bzw. zur Aufgabenverteilung innerhalb des Vorstandes. Nachfolgend einmal die Fakten, für all jene welche sich nicht so häufig im Forum unserer Internetseite aufhalten. Einige Mitglieder wissen daher vielleicht nicht was sich hier alles zugetragen hat.

Es ist richtig das ich als Redakteur das Spidermagazin Ausgabe 03-2011 nicht wie versprochen und geplant im

September in den Versand geben konnte. Auch die Ausgabe 04-2011 konnte nicht wie geplant erscheinen. Als 1. Vorsitzender und Redakteur bin ich voll verantwortlich dafür und werde jedem Mitglied, welches mehr Details erfahren möchte, gerne Rede und Antwort stehen. Die Gründe/Ursachen liegen in meinem beruflichen Umfeld und gehören - aus meiner Sicht - daher weder in unserer Magazin noch ins Forum.

Die Probleme der letzten vier Monate sind nun gelöst und ich blicke wieder positiv in die Zukunft. Ich bin voller Elan die anstehenden Aufgaben im Sinne alle Clubmitglieder und zum Wohle des Vereins zu bewältigen. Ich freue mich auf eine Wiedersehen mit Euch allen am Schliersee und wünsche Euch ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Euer  
Markus Höckelmann



## Inhalt

## Neu - Neu - Neu !



„Mein Spider und Ich“  
Bericht von Frank Diederichs  
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 32

Holger's  
Abschiedsworte 33

Clubwerbemittel 35

Clubshop 34

### Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

„Duett für Sonnenanbeter  
Kaufberatung  
Fiat Spider & MGB 14 - 20

Jahreshaupttreffen  
2012 am Spitzingsee 28 - 29



In den Fahrleistungen sind die beiden Sommer-  
frischer vergleichbar, der Fiat hat das bessere  
Fahrwerk, der MGB bietet mehr Platz.

MARKTWERTE (IN EURO) Quelle: Eurotax/Schwacke/Interclass

Modell	Baujahr	Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
Fiat Spider 1,4-1,6 Liter	1966-74	25.000	16.500	11.000	5.500	2.000
Fiat Spider 1,8 Liter	1972-76	2.000	14.000	9.700	4.800	1.800
Fiat Spider US (1,8-2,0 Liter)	1974-85	18.000	11.900	7.900	4.300	1.400
MGB Mk 1	1962-67	22.000	14.500	9.700	4.800	1.800
MGB Mk 2	1967-69	24.000	15.800	10.500	5.300	1.900
MGB Mk 3	1969-74	20.000	13.200	8.800	4.400	1.500
MGB „Gummiboot“	1974-80	17.500	11.600	7.700	3.900	1.400

Bitte beachten! Sie, dass die genannten Preise gerade bei Fahrzeugen in Zustand 1 und 2 auch deutlich nach oben abweichen können.

wurde der Spider aufgrund der sinkenden Nachfrage in Europa offiziell nur noch in die USA exportiert und erhielt dafür massive Stoßstangen mit integrierten Dämpfern, die dem zierlichen Auto nicht wirklich gut standen.

Pnninfarina baute nach dem Produktionsende bei Fiat den Spider unter eigenem Namen als „Spider DS“ oder „Spidereuropa“ von März 1982 bis November 1984. Technisch fast identisch mit dem „DS“, besitzt er elektrische Fensterheber und von innen verstellbare Außenspiegel. Fiat-Embleme sucht man an diesem Modell vergeblich, dafür prangen an mehreren Stellen rechteckige Pnninfarina-Logos. Als Finale erschien im Juli 1983 der auf 500 Exemplare limitierte „Spider Volumex“ mit einem 135 PS starken Kompressormotor, der bis November 1985 gebaut wurde. Einen offenen Fiat-Sportwagen gab es dann erst wieder 1995 mit dem Erscheinen der Barchetta.

→ Jörn M. Müller-Neuhaus

Wir danken Michael Ulrich von der Firma *Metaldimmer.de* ([www.metaldimmer.de](http://www.metaldimmer.de)) aus Grafelfing, der uns seinen Fiat für die Detailaufnahmen der Kaufberatung zur Verfügung stellte, sowie Hans-Georg Baumgartner von der Firma *G & B Motorentechnik* für seine Hinweise zur Spider-Kaufberatung.

### Kaufberatung

Spider 124 Spider versus MGB  
Seite 14 - 20

### 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 :

Druck :

Markus Höckelmann  
Ribbeckweg 11  
14476 Potsdam

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.





## 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@fiat spider.de
2. Vorsitzender	aktuell nicht besetzt  Wir suchen noch Hilfe für alle Aufgaben welche Holger übernommen hatte.		
Kassenwart 	Michael Dusch (md) Vollrathsweg 2 21502 Geesthacht	Finanzen/Kasse	04152/79 86 6 md@fiat spider.de
Beisitzer 	Andreas Wieser (Andy) Bergring 6 37133 Friedland	Mitgliederbetreuung	05504/99 90 00 05504/99 90 02 Fax andy@fiat spider.de
Technikbetreuung 	Rolf Bodewig (rb) Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik	0221/43 64 72 technik@fiat spider.de

## Mitgliederbewegungen



nachname	Vorname	Strasse / Hausnr	Region	Nation	PLZ	Ort
Achenbach	Uwe	Auf dem Mühlengraben 5	7		57076	Siegen
Bub	Peter	Barbarastrasse 2	11		94107	Untergriesbach
Deussen	Wilfried	Engelsmühlenweg 69	4		41066	Mönchengladbach
Diederichs	Frank	Anna-Dandler-Strasse 10	10		81247	München
Jungerberg	Holger	Haferkamp 6	2		21680	Stade
Kapp	Dieter	Ringstrasse 7	7		57629	Mörsbach
Lukas	Günter	Sudetenstrasse 9	8		35630	Ehringshausen
Pfeiffer	Jens	Zeppelinstrasse 25	8		35039	Marburg
Pöppich	Achim	Gezetalallee 63	7		51375	Leverkusen
Sendlmaier	Matthias	Ludwig Erhard Allee 1	10		81739	München
Stille	Jutta	Am Handbeil 2	7		51766	Engelskirchen
Wapler	Michael	20 Allandale Avenue	0	AUS	5064	Glen Osmond, S.A. 5064
Weimer	Günter	In der Flußet 8	8		65618	Niederselters
Wiesenmaier	Thomas	Walzenhalde 4	9		71397	Leutenbach

Liebe Mitglieder und Spideristi,

wieder ist ein Jahr vergangen, und bei den meisten Mitgliedern steht der Spider wohlbehütet in der Garage und wartet auf das Jahr 2012.

Bei dem einen oder anderen werden Pläne zur technischen oder optischen Verbesserung geschmiedet, so kann man sich auch während der kühleren Jahreszeit mit dem Spider vergnügen.

So manch ein „Hardliner“ fährt die ganze Saison durch, jedem, wie es ihm Spaß macht.

Wie habt ihr die Saison 2011 erlebt?

Ich kann für mich persönlich sagen, es war ein schönes Jahr. Es wurden Treffen in Chemnitz und in Wolfsburg besucht, ein rundum gelungener Urlaub mit dem Spider am Gardasee verbracht und zum Abschluss noch die Einladung zur Weihnachtsfeier beim Stammtisch Niederrhein war genommen.

Am Herbsttreffen, welches von Thomas & Rudi organisiert wurde, konnte ich aus terminlichen Gründen leider nicht teilnehmen, aber auch hier wurde von einer rundum gelungenen und sehr gut organisierten Veranstaltung berichtet.

Nun noch in eigener Sache : Hoffentlich jeder von uns erwartet mit Spannung das nächste Spider-Magazin. Um dieses Magazin auch mit Inhalt zu füllen, sind wir auf Euch, die Mitglieder und Eure aktive Mitarbeit zur inhaltlichen Gestaltung angewiesen.

Schreibt uns Eure Geschichten rund um den Spider, wie seid ihr zu diesem Fahrzeug gekommen, was verbindet Euch damit? Was ist Euch lustiges rund um den Spider passiert? Schreibt uns Eure Urlaubsberichte, Treffenberichte, einfach alles rund um das Thema: "Mein Spider und ich". Eine E-Mail an [mh@fiat spider.de](mailto:mh@fiat spider.de), garniert mit einigen Fotos, und schon könnt Ihr "Eure Geschichte" in einem der nächsten Spider-Magazine nachlesen.

Anschriften- und sonstige den Club betreffende Änderungen bitte wie immer an [Andy@fiat spider.de](mailto:Andy@fiat spider.de).

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

Euer Andy007



## Regionalleiter & Clubregionen

### Clubregionen Deutschland



**Region 1**



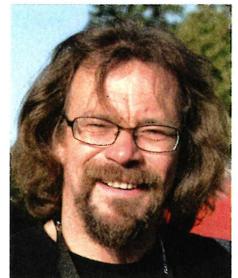
**Region 2**



**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	
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



### Clubregionen Deutschland



**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	Christoph Hain 0172 - 76 20 70 3	Alpirsbacher Weg 3 70569 Stuttgart
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 Ich“

Wie kommt man zu einem Spider?

Als erstes haben nicht wir unseren Spider gefunden, sonder er hat uns gefunden.

Als Freunde des „oben ohne Fahrens“ sind wir schon seit vielen Jahren Cabrio-Fans. Das Lebensgefühl, der „freie Kopf“ ohne Dach, der Wind, der Geruch der Freiheit und die Nähe zur Natur. Alles was man in einem geschlossenen Fahrzeug vermisst.

Wenn man das gewohnt ist, dann will und kann man nicht darauf verzichten. Nicht umsonst nennen Motorradfahrer die geschlossenen Autos „Dosen“. Eingesperrt, abgeschirmt und bloß kein Kontakt zu allem anderen. Cabrio fahren heisst offen sein, sich allem durchaus positiv stellen und ist auch eine klare Lebenseinstellung.

Muss man als Spider-Besitzer „Schrauber“ sein? Früher, in meiner Jugend (ist auch schon lange her) habe ich gerne und viel geschraubt. Mit dem Mofa angefangen über Mokick, Motorrad und Auto. Ein guter Freund hatte Kfz-Mechaniker gelernt und mit ihm bastelten wir an unseren Fahrzeugen rum. Ich hatte an Motorrad und Auto fast alles

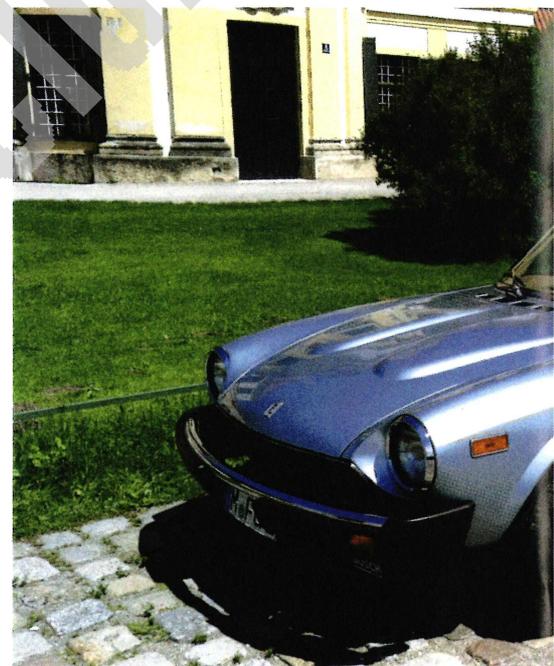
auseinander gebaut und von Bremsscheiben und Kolben abdrehen bis entsprechende „kleine“ Leistungsverbesserungen am Motor selbst gemacht. Aber lang lang ist es her.

Inzwischen liebe ich es zu fahren und möglichst ohne verschmutzte Finger und mit zwei Stunden Verspätung anzukommen. Auf der anderen Seite liebe ich es, ein schönes altes Auto zu fahren. Ein Auto, das Stil hat. Kein langweiliges Serienprodukt von der Stange. Charakter und Schönheit sind mir dabei wichtig. Wie findet man aber so ein Fahrzeug?

Im letzten Herbst hatte unser geliebter MX-5 einen größeren Motorschaden. Es war die erste Baureihe von 1990 und kam als „Miata“ aus den USA. Ich hatten ihn vor zwei Jahren von einem entfernten Bekannten sehr günstig erstanden und gehofft, dass wir gemeinsam womöglich das „H-Alter“ erreichen. Leider sprach dann doch der gesamte Zustand des Wagens dagegen, der zusätzliche Motorschaden führte schließlich zur schmerzlichen Trennung. Das Gefühl ein „älteres Auto“ zu fahren und aus dem Einheits-Blech-Verkehr etwas herauszusteichen war ein

sehr angenehmes Gefühl. Man fuhr viel entspannter, musste sich mit niemanden messen und begrüßte entgegenkommende Kollegen mit dem Augenzwinkern der Klappscheinwerfer. Das war dann plötzlich alles weg.

Da fehlte uns ab diesem Zeitpunkt wirklich etwas. Wo war die gewohnte Freude bei Fahrten



unter blauem Himmel? Das gewisse Lebensgefühl?

Eines war auf jeden Fall klar: Ein Cabrio musste wieder her. Die mehrwöchige Suche im Internet und diverse Autohändler-Besuche brachten keine befriedigende Lösung. Ich war schon etwas frustriert. Und plötzlich aus heiterem Himmel:

Ein Facebook-Freund pos-

## „Mein Spider und Ich“



tete ein Foto eines Spiders mit dem Hinweis, dass er sich überlegt, sich von seinem geliebten Auto zu trennen. Und ob jemand womöglich Interesse hat. Es war die sprichwörtliche Liebe auf den ersten Blick! Ich schrieb ihn sofort an. Wir telefonierten und machten für den folgenden Tag einen Besichtigungstermin aus. Er hatte diesen schönen



Wagen zehn Jahre besitzen, seine Studienzeit damit verbracht, seine Frau kennengelernt und inzwischen zwei Kinder bekommen. Seit der Familiengründung stand das wunderschöne Gefährt jetzt aber fast nur noch in der Garage. Seine Zuneigung zu dem Auto erkannte man auch daran, dass sein Profildfoto bei Facebook

ein Teilfoto des Autos war (siehe anbei).

Als ich dann vor dem Auto stand, war meine Entscheidung schon längst gefallen!

Nach den ersten Monaten Spider-Fahren kann ich klar verkünden: Spider Fahren ist eine Lebens Einstellung, es verbindet Stil mit Genuss.

Wenn ich nun mit dem Spider in meine Agentur fahre, passiert folgendes: Ich steige ein, fühle mich wohl und bin im „Urlaub“. Ich genieße die Fahrt, Zeit spielt keine Rolle, nehme die schönen Dinge der Umgebung wahr. Wenn ich dann aussteige bin ich wie aus dem schönsten Urlaub zurück und gehe erholt und frisch an die Arbeit. Hin und wieder ein Blick aus dem Fenster auf das schöne Gefährt und ein Grinsen macht sich wieder auf dem Gesicht breit. Ich freue mich schon auf den nächsten „Urlaub“ „nach“ der Arbeit.

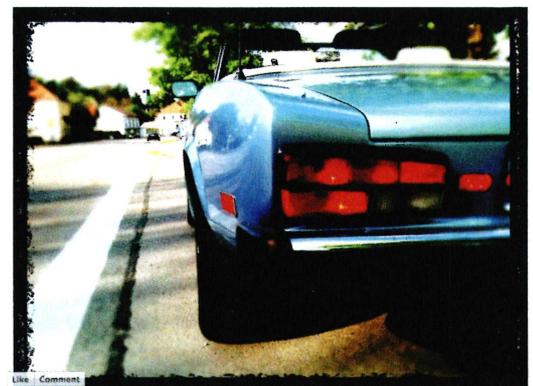
Natürlich hat man, kaum dass man das Fahrzeug hat, sofort das Bedürfnis dieses noch weiter „aufzuhübschen“. Auf den diversen Internet-Spider-Zubehör-Anbietern wird sofort nachgeschaut, was es das so alles gibt.

Meine erste Bestellung waren zwei Schlüsselanhänger, die verchromten Wasserspritzdüsen und eine neue Persenning. Neben einigen Aufhübsch-Polierarbeiten habe ich auch noch die defekte Uhr ersetzt. Es gibt eigentlich immer etwas zu tun ... :)

Inzwischen sind wir seit einigen Monaten bei schönem Wetter unterwegs, haben wunderbare Ausfahrten im Alpenvorland unternommen und haben auch schon ein großes Spider-Treffen mit Gleichgesinnten besucht.

Eines ist klar: Ein Leben ohne Spider ist möglich aber sinnlos! (frei nach Loriot)

Euer  
FRANK A. DIEDERICHS



# ADAC

## Aktueller Info-Service über Oldtimer und Youngtimer

Jetzt abonnieren unter: [www.adac.de/newsletter](http://www.adac.de/newsletter)

➤ **ADAC Oldtimer-Newsletter**  
**Kostenlos – alle 14 Tage neu!**

**ADAC**

**ADAC Oldtimer-Newsletter**

➤ [www.adac.de/oldtimer](http://www.adac.de/oldtimer)

➤ [Newsletter weiterempfehlen](#)



Sehr geehrte(r) Newsletter-Abonnent(in),

der Info-Service der ADAC Oldtimer-Sektion für alle Besitzer, Fahrer, Fans und Freunde historischer und klassischer Fahrzeuge informiert zu Technikthemen/-Tipps, Toureninformationen, Interessenvertretung, Verkehrspolitik, Gesetze, Urteile, Veranstaltungs-/Messehinweise und vieles mehr...

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen Ihr  
ADAC Oldtimer-Team

ADAC Trentino Classic

Motorwelt vor 30 Jahren

Veranstaltungsdatenbank





## Presse-Information

25. November 2011  
 Katharina Bauer  
 ☎ -2412

### Neu in 2012

#### Neues aus Flensburg und mehr Rechte für Reisende ADAC informiert über Neuerungen im nächsten Jahr

Autofahrer und Urlauber müssen sich laut ADAC 2012 auf einige Änderungen rund um Reifen, Knöllchen oder Einreisebestimmungen gefasst machen. So gibt es den Biosprit E10 ab nächstem Jahr auch an österreichischen Tankstellen und die Vollstreckung von Knöllchen aus dem Ausland soll effizienter gestaltet werden. Weitere Neuerungen hat der Club zusammengestellt.

- Die Rückdatierung bei der Hauptuntersuchung entfällt.
- Einführung des Wechselkennzeichens für mehrere Fahrzeuge.
- Der Feldversuch für Lang-Lkw startet.
- Punktesystem und Verkehrszentralregister sollen reformiert werden.
- Durch die Umsetzung des Rahmenbeschlusses in den noch fehlenden vier EU-Ländern wird die EU-weite Vollstreckung von Bußgeldern flächendeckend.
- Der EU-weite Austausch von Halterdaten geht an den Start.
- Eine Schlichtungsstelle für Fluggastrechte wird eingerichtet, um Streitigkeiten außergerichtlich zu klären.
- Rechte im Fährverkehr werden gestärkt: z.B. umfangreiche Informations- und Unterstützungspflicht der Beförderer bei Verspätung oder Annullierung
- Einige Städte (z.B. Hagen in Nordrhein-Westfalen) schaffen neue Umweltzonen, zahlreiche andere verschärfen die Einfahrt.
- Durch den Beitritt Liechtensteins zum Schengen-Raum fallen hier die Ausweiskontrollen weg.
- Das Visum für Sri Lanka wird gebührenpflichtig.
- Österreich führt E10 ein und macht die Rettungsgasse bei jedem Stau zur Pflicht für Autofahrer.
- Reifen, die ab dem 1. November 2012 hergestellt werden, müssen mit einem Label ausgezeichnet sein, das Angaben zu Rollwiderstand, Nasshaftung und Rollgeräusch enthält.
- Ab dem 1. Januar gilt die Euro 5a-Abgasnorm für die Zulassung von Nutzfahrzeugen (für Klasse N1 Gruppe II und III und Klasse N2, sowie für Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse).
- Alle neu typgeprüften Pkw müssen ab 1. November 2012 über ein Reifendruckkontrollsystem verfügen.
- Die Nachrüstung von Rußpartikelfiltern für Diesel-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen wird 2012 wieder mit einem Barzuschuss von 330 Euro gefördert.

ADAC Öffentlichkeitsarbeit  
 Externe Kommunikation  
 Am Westpark 8  
 81373 München

☎ (0 89) 76 76-0  
 Fax (0 89) 76 76-28 01

presse@adac.de  
 www.presse.adac.de



PORTRÄT

MGB (1962–80) und Fiat 124 Spider (1966–85)

FOTOS: GUDRUN MUSCHALLA, JÖRN M. MÜLLER-NEUHAUS



BRITISCHE HÄRTE ODER ITALIENISCHES „DOLCE VITA“ – OFFEN SIND BEIDE

**Duett für**

**SONNENANBETER**

*Was gibt es Schöneres, als im Sommer mit offenem Verdeck und Wind im Haar das Leben und die Landschaft zu genießen! AUTO CLASSIC stellt zwei der populärsten Cabrios der 60er- und 70er-Jahre vor, die auch heute noch für zuverlässigen Fahrspaß ohne Ende sorgen und dabei das Budget schonen.*



**Italienische Feinkost trifft auf britische Härte: während der Fiat Spider mit technischen Delikatessen wie zwei Nockenwellen und vier Scheibenbremsen auftrumpft, überzeugt der MGB mit simpler, robuster Technik und einem guten Gesamtpaket.**

**D**er offene, zweisitzige Sportwagen sorgt seit Anbeginn der Motorisierung für Emotionen. Dies gilt speziell für die Hochzeit der Sportzweisitzer, die 50er- bis frühen 70er-Jahre. Dutzende Modelle wurden angeboten, manche in Großserie, manche als exquisite Raritäten, viele bezahlbar, manche schon zu Lebzeiten teure Preziosen. Die populärsten Vertreter dieser Gattung kamen aus Italien – dem Land der Sonne – und merkwürdigerweise aus England, das im Sommer doch angeblich mehr Regen- als Sonnentage erleben soll. Und abgesehen vom offenen Dach sind italienische und britische Roadster so ver-

schieden wie Prosecco und Guinness-Bier. Was sie bei allen Unterschieden gemein haben, ist der aktuelle Preis: Für ein wirklich gutes Exemplar im Zustand 2 muss man bei beiden Modellen zwischen 10.000 und 15.000 Euro anlegen.

### **MGB – Hart, aber herzlich**

Als der MGB 1962 erschien, ging für viele Traditionalisten die Automobilwelt unter, weil der Neuling so dekadente Dinge wie Kurbelfenster, ein einigermaßen dichtes Dach und abschließbare Türen hatte. Und für die Fachpresse ging die Welt ebenfalls unter, weil der MGB sehr traditionell konzipiert war und eigentlich schon bei Erschei-

nen technisch veraltet schien: Eine hintere Starrachse mit Hebelämpfern und Blattfedern, der bewährte, aber technisch eher uninspirierte Vierzylinder, ein Vierganggetriebe mit unsynchronisiertem ersten Gang, Heizung nur gegen Aufpreis und ein Verdeck, das zum Aufbauen Zeit und am besten zwei Personen benötigte – eine Zumutung für moderne und anspruchsvolle Sportwagenfreunde der frühen 60er! Doch der MGB wurde ein großer Erfolg, vermutlich nicht trotz, sondern wegen seines erwüchsigten Charakters. Denn das Gesamtpaket stimmte: Das Fahrwerk war hart, aber berechenbar; der Motor lief etwas rau, sorgte aber mit viel Drehmoment für gespanntes und flottes Vorwärtskommen. Die Kraft wurde über ein knackig zu schaltendes Getriebe an die Hinterachse übertragen. Dazu kamen komfortable Sitze, ein Innenraum mit enorm viel Platz für zwei Personen, zeitloses Design, ein brauchbarer Kofferraum und – zumindest auf gut ausgebauten Straßen – ein Hauch von Komfort. Nicht zu vergessen das typisch britische Cockpit mit herrlich verchromten Uhren und ebenso herrlich wild verstreuten, unbeschrifteten Kippschaltern. Das klassische Blecharmaturenbrett wurde 1967 bei den linksgelenkten Ausführungen durch ein gepolstertes Sicherheitsarmaturenbrett mit neuem Instrumentenlayout ersetzt, das bald den Spitznamen „Abingdon Pillow“ erhielt und bei Puristen verpönt war.

### **Typisch britisch: Robuste, simple Technik**

Der langhubige 1,8-Liter-Motor mit unten liegender Nockenwelle produzierte bei 5.400 U/min 95 PS. Das Vierganggetriebe konnte mit einem optional erhältlichen Overdrive (elektrohydraulisch zuschaltbare Übersetzungen zum dritten und vierten Gang) ergänzt werden und bot dann insgesamt sechs Vorwärtsgänge. Der 1,8-Liter-Motor wurde während der gesamten Bauzeit beibehalten, ab 1967 waren die für die USA bestimmten Modelle dann mit unterschiedlichen Systemen zur Reduzierung der Abgase ausgestattet, die allesamt Leistung kosteten. Der traurige Tiefpunkt dieser Entwicklung waren die nur noch 65 PS schwachen Autos ab Modelljahr 1975.

Die scheibengebremsten Vorderräder wurden an unteren Dreiecksquerlenkern aufgehängt, Hebelstoßdämpfer fungierten als obere Querlenker. Die Starrachse war an Blattfedern und Hebelämpfern aufgehängt. Auch dank der sehr direkt übersetzten Zahnstangenlenkung konnte der MGB trotz des antiquierten Fahrwerks sehr sportlich und flott durch Kurven bewegt



## PORTRÄT

### MGB (1962–80) und Fiat 124 Spider (1966–85)



Am schönsten sind die frühen MGB bis 1974, mit viel Chrom und klassischem Grill.



Der zuverlässige Stoßstangenmotor mit 95 PS sorgt für kräftigen Vortrieb.

werden – nur auf unebener Straße neigte die Hinterachse bei allzu forscher Fahrweise gelegentlich zum Versetzen.

### 18 Jahre Evolution

Die erste wichtige Modellpflege fand 1964 statt, der bisher verbaute Zuggriff an den Türen wurde durch einen stabileren Griff mit Druckknopf zum Öffnen sowie ein neues, sichereres Türschloss ersetzt. Außerdem wurde der bisher dreifach gelagerte Motor zu diesem Zeitpunkt mit fünf Kurbelwellenlagern ausgestattet, was die Lebens-

dauer erhöhte und für ruhigeren Motorlauf sorgte. Diese frühen „Pullhandle“-Modelle sind mittlerweile sehr gesucht. 1965 stellten die Engländer dem Roadster ein hü-

Der MGB ist mit fast 340.000 verkauften Exemplaren einer der weltweit erfolgreichsten Roadster.

sches Coupe, den MGB GT, zur Seite, der sich durch seine praktische Heckklappe auszeichnete, die dem Sportwagen eine ungewohnt große Ladekapazität verlieh. Ende 1967 erschien der „MGB Mk. II“ mit

neuem, nun endlich vollsynchronisiertem Getriebe. Außerdem gab es jetzt auf Wunsch ein Dreigang-Automatikgetriebe Typ 35 von Borg-Warner, das allerdings nur von wenigen Käufern geordert und im August 1973 wieder aus der Aufpreisliste entfernt wurde. Insgesamt fanden weniger als 1.800 MGB mit Automatik ihren Weg zum Kunden. Die Hinterachse erhielt 1967 ein anderes Differenzial, das ruhiger lief und haltbarer als die zuvor verbaute Banjoachse war. In den USA und Kanada war ab 1967 ein Zweikreis-Bremssystem verbaut, das ab 1970 für alle linksgelenkten Modelle obli-

gatorisch wurde. Rechtslenker für den britischen Markt erhielten erst ab 1977 ein Zweikreisssystem.

Ein neues, kleineres Dreispeichen-Lenkrad mit Kunstlederkranz ersetzte das zu-

## MGB: Kaufberatung

**DIE TECHNIK BEIM MGB IST PROBLEMLOS, ROST IST DER HAUPTFEIND.**

Mittlerweile sind die meisten MGB restauriert, fahrende Ruinen mit zubetonierten Türschweller sind praktisch verschwunden.

### MOTOR/GETRIEBE

Der Antriebsstrang ist langlebig, robust und unkompliziert. Der simpel aufgebaute Stoßstangenmotor erreicht bei pfleglicher Behandlung (warmfahren, regelmäßige Ölwechsel) hohe Laufeistungen. Prüfen Sie, ob zwischen Zylinderkopf und Motorblock auf der Verteilerseite Feuchtigkeit sichtbar ist, hier gibt es gelegentlich Undichtigkeiten. Der Öldruck sollte bei warmem Motor im Leerlauf nicht unter 20 Psi und im Fahrbetrieb nicht unter 50 Psi fallen. Wenn der Motor schlecht läuft und über zwölf Liter verbraucht, sind häufig falsch eingestellte oder verschlissene Vergaser die Ursache.



Wartungsintensive Vorderachse.



Rost am Bodenblech ist häufig.

Die Getriebe sind robust, das bis 1967 verbaute „Dreisynchrongetriebe“ ist verschleißanfälliger; oft ist das Zahnrad des ersten Gangs defekt, was eine aufwendige Reparatur nach sich zieht. Das Getriebe kann nur gemeinsam mit dem Motor ausgebaut werden – auch zum Kupplungswechsel muss der komplette Antriebsstrang raus. Der Overdrive sollte schnell und ohne großes Rucken ein- und ausschalten. Mögliche Fehlerquellen sind hier meist zu niedriger Getriebeölstand oder eine verbastelte, überaltete Elektrik.

### FAHRWERK/BREMSEANLAGE

Fahrwerk und Bremsanlage sind simpel aufgebaut, die Vorderachse ist bei schlechter Pflege verschleißanfällig. Generell sollten alle Fahrwerksgummis an Vorder- und Hinterachse in gutem Zustand und die Vorderachse regelmäßig abgeschmiert worden sein. Sonst verschleifen die Achsschenkel, was sich durch Klackern beim Lastwechsel während der Probefahrt bemerkbar macht. Checken Sie die Stoßdämpfer



Drama hinter dem Frontkotflügel.

vorne wie hinten auf Dichtheit. Achten Sie bei der Probefahrt im Schiebetrieb und bei Lastwechseln auf verdächtiges „Singen“ aus dem Differenzial. AT-Differenziale kosten um die 1.400 Euro. Die Bremsanlage hat keine besonderen Schwächen und ist leicht überholbar. Wenn die Handbremse schlecht oder gar nicht funktioniert, sind oft die Bowdenzüge und die Umlenkung am Achsgehäuse festgerostet.

### KAROSSERIE/CHROM

Rost ist das größte Problem. Die größten Rostnester sind die vorderen Kotflügel und die Schweller. In den Kotflügeln sammeln sich Dreck und Feuchtigkeit, was von innen zu Durchrostungen im Bereich der Scheinwerfer und vor allem an den Unterkanten der Kotflügel führen kann. Sind die Kotflügel unten morsch, sind meist auch die Türschweller fällig, was eine aufwendige Reparatur nach sich zieht: Zum Schwellerwechsel müssen der Vorderkotflügel und die Frontscheibe abgebaut werden. Da die Schweller über die gesamte Fahrzeuglänge gehen, muss auch der Kotflügel hinten unterhalb der Zierleiste entfernt und später durch ein Reparaturblech ersetzt werden. Weitere Roststellen sind die hinteren Radläufe, die Bodenbleche sowie die Türunterkanten und die Falze vom



Das zeitlose Design des MGB wirkt heute noch aktuell und sorgt für gute Laune.



Unter dem Heck mit den kleinen Heckflößen verbirgt sich ein brauchbarer Kofferraum.



US-Sicherheitsbestimmungen brachten ab 1969 dieses „Sicherheitsarmaturenbrett“.



Das klassische Cockpit ist hübscher und begehrt, aber weniger ergonomisch.

vor verbaute riesige Bakelit-Federspeichen-Volant. Nicht sichtbar, aber willkommen war die neue Sicherheitslenksäule, die den rechtsgelenkten Modellen, die weiterhin das alte Blecharmaturenbrett besaßen, allerdings verwehrt blieb.

Der 1969 erschienene „Mk. III“ unterschied sich durch den wenig gelungenen „Haifischmaul-Grill“, ein überarbeitetes „Abingdon Pillow“ mit anschließbarem Handschuhfach, sowie neue kunstlederbe-

zogene Sitze mit Liegesitzbeschlägen vom Mk. II. Technische Änderungen gab es nicht.

1974 erhielt der MGB aufgrund von Sicherheitsbestimmungen in den USA stoßabsorbierende Gummistoßstangen, die dem grazilen Roadster viel von seiner Eleganz nahmen. Schlimmer noch waren jedoch die Änderungen am Fahrwerk: Um die in den USA jetzt geforderte Stoßstangen-Mindesthöhe zu erreichen, wurden die Aufnahme-

Kofferraumdeckel. Finger weg bei Fahrzeugen mit größeren Rostschäden, der nötige Instandsetzungsaufwand übersteigt schnell das sinnvolle Maß.

Keine Sorgen muss man sich beim Chromschmuck der Karosserie machen: Zierleisten, Griffe, Stoßstangen und der Kühlergrill sind alle verfügbar und so preiswert, dass der Griff zu gebrauchten Teilen überflüssig erscheint, obwohl diese oft besser passen als die Nachbauten.

#### INNENAUSSTATTUNG/VERDECK

Die Innenausstattung ist robust und pflegeleicht. Die Modelle bis 1969 besaßen Sitze mit Lederbezügen, danach kamen Kunstlederbezüge und bei manchen Modellen Stoffbezüge in teilweise abenteuerlichen Farben zum Einsatz. Beim Verdeck gibt es drei Varianten: Das im Mk. I serienmäßige Steckverdeck besteht aus zwei Gestängehälften, das Stoffverdeck wird über das zuvor am Wagen befestigte Gestänge aufgezogen. Bequemer sind die Klappdächer: Fahrzeuge bis etwa Baujahr 1969 hatten ein graues Gestänge. Danach kam ein schwarzes Gestänge zum Einsatz, das leichter zu bedienen war. Wichtig: Alle Varianten benötigen eigene Dachhüte für bestmögliche Passform!

Da die meisten Innenausstattungs-elemente in jedem Baujahr verbaut werden können, sind die Innenausstattungen bei vielen Fahrzeugen nicht dem Baujahr entsprechend. Das schmälert jedoch den Fahrspaß nicht, lediglich der Marktwert kann darunter etwas leiden.

#### ERSATZTEILE

Die Teileversorgung ist hervorragend. Es gibt, bis auf wenige Teile, genügend für die frühen Modelle. Nur selten muss man auf ein Teil länger als wenige Tage warten. Die Teilequalität ist leider nicht immer perfekt, dafür ist das meiste wirklich preiswert. Sogar komplette Rohkarossen sind lieferbar, zum Komplettieren mit der Mechanik eines an den Rost verlorenen Organspenders.

#### ERSATZTEILPREISE (IN EURO)

Es gibt alles, teuer sind nur Kotflügel

Kotflügel vorne/hinten	548/546
Schweller (3-teilig)	ca. 100
Bremsscheibe (Stück)	28
Bremssbeläge vorne/hinten	ab 12/ab 30
Kupplung komplett	119-180
Auspuffanlage ohne Krümmer (Stahl)	119
Auspuffanlage Edelstahl	ab 150
Verdeckhaut (Vinyl)	199
Motor komplett im Tausch	1.589
Getriebe mit Overdrive im Tausch	1.052
Lichtmaschine Lucas im Tausch	107
Wasserpumpe	25-50
Benzinpumpe	158
Kühler (Neuteil)	ab 140

Quelle: Limora, Tel.: (02683) 7064, www.limora.de

#### DER MGB-FAHRER

### Peter Aichhorn

Einfach nur fahren und genießen



Peter Aichhorn aus Augsburg hat seinen MGB im Herbst 2004 gekauft. Er wollte ein Cabrio, hatte aber zu diesem Zeitpunkt keine Ahnung von Oldtimern und kannte auch den MGB nicht. Ein Bekannter riet ihm zu einem MGB, und nachdem der Schwabe eine Probefahrt mit einem MGB unternahm, war die Entscheidung gefallen. Innerhalb von zwei Wochen stand ein MGB in der Garage, der 2007 von einem Fachbetrieb restauriert wurde. „Ich möchte das Cabrio nicht mehr missen, denn es ist purer Spaß, durch die Lande zu fahren und sich den Wind um die Nase wehen zu lassen. Ein Sommer ohne MGB ist für mich nicht mehr vorstellbar“, schwärmt der Augsburg, der alle technischen Belange Freunden im Oldtimerclub Augsburg und Fachbetrieben überlässt.

setzt und so die Karosserie um einige Zentimeter angehoben. Das veränderte die vorher so gelungene Fahrwerkgeometrie, führte zu einem schwammigen und unpräzisen Fahrverhalten und dem bösen Spitznamen „Gummiboot“. Die meisten erhaltenen Fahrzeuge aus jener Serie wurden von ihren Besitzern mittlerweile wieder auf die alten Chromstoßstangen und die niedrige Fahrwerkshöhe zurückgerüstet.

Bis zur Einstellung der Produktion im Oktober 1980 wurden weltweit 399.070 Cabrios und 125.282 Coupés produziert, von denen der größte Teil in die USA exportiert wurde. Der MGB hielt damit lange Jahre den Guinness-Rekord als meistverkaufter

#### ERSATZTEILE/SPEZIALISTEN

##### Bastuck & Co GmbH

Tel.: 06881) 924 91 01, e-Mail: service@bastuck.de,

Web: www.bastuck.de

##### Classic-Line Michael Schmidt

Tel.: (07142) 772 270, Web: www.classic-line.org

##### Heuten Autoersatzteile GmbH

Tel.: (02234) 379 077 77, Web: www.heuten.com

##### Kischka Autoersatzteile GmbH

Tel.: (02234) 202 82 77, E-Mail: info@mg-kischka.de,

Web: www.mg-kischka.de

##### Limora GmbH

Tel.: 02683) 7064, E-Mail: limora@limora.com, Web:

www.limora.com

##### Oldtimer Veteranenshop GmbH

Tel.: 06126) 997 30, E-Mail: info@oldtimer-shop.de,

Web: www.oldtimer-shop.de

##### Stevens Autoersatzteile GmbH

Tel.: (0281) 268 55, E-Mail: info@stevens-wesel.de, Web:

www.stevens-wesel.de

#### DIE CLUBS

##### MG Car Club Deutschland e. V.

Tel.: (06154) 800 155, E-Mail: sekretae@mgcc.de, Web:

www.mgcc.de

##### MG Drivers Club Deutschland e. V.

E-Mail: contact@mgdc.de, Web: www.mgdc.de



## PORTRÄT

### MGB (1962–80) und Fiat 124 Spider (1966–85)



Der Fiat Spider besticht durch das elegante, schnörkellose Blechkleid von Pininfarina.

offener Zweisitzer aller Zeiten, bis er vom derzeit amtierenden Stückzahl-Weltmeister Mazda MX-5 abgelöst wurde.

#### Fiat Spider – „Bella Macchina“

Der Fiat Spider 124, der 1966 die Straßen der Welt erblickte, war technisch sehr viel moderner als der Brite: ein drehfreudiger Vierzylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen, vier Scheibenbremsen, das damals auch bei teureren Sportwagen nicht selbstverständliche, butterweich schaltbare Fünfganggetriebe (in jenen Tagen aufpreispflichtig bei Porsche!) sowie eine sauber an Schubstreben und einem Panhardstab ge-

führte starre Hinterachse wiesen in die Zukunft des Sportwagenbaus. Dazu kam ein Stoffdach, das mit nur einer Hand im Sitzen geöffnet und geschlossen werden konnte. Auch der komfortable und geräumige Innenraum mit hübschem Holzarmaturenbrett, klassischen Rundinstrumenten und bequemen Kunstledersitzen konnte überzeugen.

Auch im Fiat hat man viel Platz und sitzt gut, vorausgesetzt, man hat kurze Beine und lange Arme. Wer eher normal proportioniert und über 1,75 Meter groß ist, nimmt mit gespreizten Beinen vor dem sehr flach stehenden Lenkrad Platz, das nur mit ausgestreckten Armen erreichbar ist. Anders



Der Vierzylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen war seiner Zeit weit voraus.

als der MGB überzeugte der Fiat auch die Presse-Experten und heimste viel Lob ob seiner modernen Konzeption und des günstigen Preises von anfangs nur etwa 11.000 DM (der Spider war damit preiswerter als ein MGB oder Triumph TR4) ein.

Zwischen 1966 und 1985 wurden knapp 200.000 Spider gebaut, die sich in acht Modellvarianten aufgliedern. Allen Modellen gemein sind das Fünfganggetriebe, das moderne Fahrwerk mit vier Scheibenbremsen und die Karosserieform, die sich nur wenig veränderte.

#### Das Spider-ABC

Der Urtyp „AS“ wurde bis 1970 gebaut. Er hatte einen 1,4 Liter großen Vierzylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen und einer Leistung von 90 PS, die den Wagen etwa 170 Kilometer schnell machte und den Sprint auf 100 Kilometer in

## Fiat Spider 124: Kaufberatung

**FRÜHE SPIDER SIND STÄRKER ROSTGEFÄHRDET ALS SPÄTERE BAUJAHRE, DIE TECHNIK IST GRUNDSÄTZLICH SOLIDE UND DIE ERSATZTEILVERSORGUNG GUT.**

**Nicht nur die Korrosion ist ein Problem, auch die Technik kann bei schlechter Behandlung leiden. Auch beim Fiat gilt: Ein Auto mit schlechter Mechanik und wenig Rost ist eher mit überschaubaren Mitteln zu retten als eines mit guter Mechanik und viel Rost.**

#### MOTOR/GETRIEBE

Der Doppelnockenwellenmotor ist solide und langlebig, wenn man ihn sorgfältig wartet, immer vorsichtig warmfährt, regelmäßig Öl wechselt und vor allem den Zahnriemen regelmäßig tauscht. Spider-Spezialist Hans-Georg Baumgarter empfiehlt den Wechsel alle 40.000 Kilometer. Ist bei einer Neuerwerbung nicht nachvollziehbar, wie alt

der Zahnriemen ist, sollte er sicherheitshalber gewechselt werden: Das ist günstiger als ein Motorschaden durch einen gerissenen oder übermäßig gelängten Zahnriemen. Wenn zwischen Zylinderkopf und Motorblock hinten unter dem Krümmer Öl oder Feuchtigkeit austritt, ist die Zylinderkopfdichtung undicht.

Das Getriebe ist grundsätzlich solide, allerdings können die Schaltmuffen vom vierten Gang verschleifen, dann springt der Gang beim Fahren heraus, Abhilfe in Form einer Reparatur oder eines AT-Getriebes ist möglich, aber teuer.

#### FAHRWERK/BREMSEANLAGE

Die Vorderachse kann Probleme bereiten. Häufig sind die Silentbuchsen der Radaufhängungen ausgeschlagen, die Traglenke und die Kugelhöpfe der Lenkung (insgesamt sechs Stück) sind verschleißfreudig. Ist die Lenkung sehr schwergängig, kann ein defekter Lenkungsdämpfer der Schuldige sein. Eine komplette Achsüberholung ist aufwendig und teuer. Bei der Hinterachse machen nur die

Stoßdämpfer Probleme, sie können hart werden, was sich in einer springenden Hinterachse bemerkbar macht.

Bei der Bremsanlage ist nur die Handbremse problematisch, häufig sind die Betätigungsbowdenzüge unter dem Fahrzeugboden schwergängig.

Gelegentlich können auch die Kolben der hinteren Bremszangen festfrieren, was einen Austausch oder eine Reparatur erfordert. Spider-Experte Baumgarter empfiehlt, die Bremschläuche zu überprüfen und gegen neue hochwertige Schläuche zu tauschen – er hat in den vergangenen Jahren mehrere Fälle erlebt, bei denen nach dem Wechsel der Bremsflüssigkeit die Schläuche plötzlich undicht wurden.

#### KAROSSERIE/CHROM/ANBAUTEILE

Alles, was aus Blech ist, kann rosten. Eine genaue Inspektion der gesamten Karosserie ist vor einem Kauf unerlässlich. Erst ab 1976 schützte Fiat die Spider nachhaltiger vor Rost, die späteren Baujahre sind daher meist in besserem Zustand. Folgende Bereiche sollten inspiziert werden: Die Batteriehalterung und die Längsholme unter den Kotflügeln, auf denen sich Dreck sammelt; der Bereich um die Frontscheinwerfer, die Endspitzen, die Türschweller, die Radläufe und Türunterkanten sowie die Front- und Heck-



Anfällig: Die Lenkungskugelhöpfe.



Handbremse: oft wirkungslos.



Elektrik: Oft verbastelt.



Kleiner Kühlergrill und zierliche Stoßstangen lassen den Spider sehr zierlich wirken.



Das Heck ist ein Schulbeispiel für die „Neue Sachlichkeit“ der 60er-Jahre.



Frühe Fiat Spider hatten fünf Uhren und diesen zierlichen Zweispeichenvolant.



Ab 1969 zierten sechs Rundinstrumente das Cockpit, das Lenkrad ist nicht original.

11,5 Sekunden ermöglichte. Erkennungsmerkmale sind die glatte Motorhaube, der Kühlergrill mit drei Doppelquer- und vier

durch den charakteristischen Waben-Kühlergrill, größere Rückleuchten mit integriertem Rückfahrcheinwerfer, ein Armaturen-

### Spider-Fahrer sind Individualisten: Kaum ein Fahrzeug gleicht im Detail dem anderen.

Einzelhorizontalstreben sowie das Armaturenbrett mit fünf Rundinstrumenten.

Den „BS“ gab es nur von November 1969 bis Juli 1970. Vom AS unterschied er sich

brett mit nunmehr sechs statt fünf Rundinstrumenten (es kam eine Zeituhr hinzu) sowie die auffällige Doppelhutze auf der Motorhaube. Beim von 1970 bis 1972

schützen. An der vorderen Radaufhängung können die Federbeindome rosten, dies sieht man beim Blick unter die Kotflügel. Auch die Bodenbleche und der bei einigen Modellen im Kofferraum platzierte Batteriekasten sind rost anfällig. Ein weiterer Prüfpunkt ist der Scheibenrahmen, der am Übergang zur Karosserie rosten kann. Ersatzteile sind kaum verfügbar und eine Reparatur zeitaufwendig und teuer. Die wenigen Anbau- und Zierteile an der Karosserie sind als Ersatzteile verfügbar. Hier gilt: je preiswerter der Ersatz, desto schlechter sind Passform und Haltbarkeit!

#### INNENAUSSTATTUNG/VERDECK

Holz und Kunstleder können im Lauf der Jahre leiden. Besonders am Armaturenbrett ist häufig das Holz durch Sonne und Feuchtigkeit rissig, und auch der Kunststoffrahmen des Armaturenbrettes bekommt Risse und kann sich verziehen. Ersatz gibt es bei der Firma Holtmann & Niedergecke. Für Sitzbezüge, Verkleidungen und Teppiche gibt es Ersatz für jeden Geschmack in allen Farben und Materialien. Bedienelemente und Armaturen sind robust, Ersatzteile neu oder gebraucht reichlich vorhanden. Nur bei den DS-Modellen ist der Lenkstockschalter für Blinker und Scheinwerfer nicht mehr verfügbar, er kann aber repariert werden. Am Verdeckgestänge kann der Spriegel rosten oder Risse haben. Vorhandenen Rost spürt man, wenn man mit der Hand über den Verdeckstoff am Spriegel fährt. Neue Spriegel sind zwar lieferbar, die Erfahrung zeigt aber, dass ein gutes gebrauchtes Teil meist besser passt als die Neuware.

#### ERSATZTEILE

Einige Spezialisten sorgen dafür, dass praktisch alle Spiderteile gut verfügbar sind. Das Hauptproblem ist nicht die Verfügbarkeit, sondern die Qualität. Hier gibt es kaum erkennbare Unterschiede. Grundsätzlich gilt: Gute Qualität hat ihren Preis. Wer auf Nummer sicher gehen will, informiert sich am besten beim Fiat-Spider-Club e. V. über Erfahrungen mit Teilen und Händlern.

#### ERSATZTEILPREISE

Es gibt fast alles, die Preise sind moderat

Kotflügel vorne/hinten	310-400/500-700
Schweller	45-148
Scheibenbremsen	30-81
Bremsbeläge	13,50-81
Kupplung komplett	98-122
Zahnriemensatz	36-90
Verdeckhaut	428-655 (Sonnenland)
Zylinderkopfichtung	13,50-141
Motor AT	3.500-3.900
Getriebe AT	1.500-2.050
Lichtmaschine	100-160
Wasserpumpe	26-63
Benzinpumpe	25-32
Kühler	289-457
Auspuff komplett	148/190 (Edelstahl)
Stoßstangen	800 (Chrom)/900 (Edelstahl)

#### DIE FIAT-FAHRERIN

### Tina Jelitko

Liebe auf den ersten Blick



Erich Jelitko aus Ergoldsbach bei Landshut kaufte seiner Frau Tina 1995 den Fiat Spider, nachdem sich beide bei einem Freund solch einen Wagen angesehen und sofort darin verliebt hatten. Erich Jelitko besitzt noch mehrere andere Fiat und ist besonders stolz auf seinen Ferrari 308 GTB, den er gerade restauriert. Auch der Fiat wurde von ihm über einen Zeitraum von dreieinhalb Jahren komplett neu aufgebaut und ist nun besser als neu. Der eigentliche Grund, warum er seiner Frau den Spider kaufte, liegt noch einige Jahre zurück, wie Tina verrät: „Ich wollte immer schon einen Sportwagen, und als 1988 unsere Tochter zur Welt kam, gab es zwar einen offenen Sportwagen mit Klappdach, aber der war für das Baby gedacht! Meinen richtigen Sportwagen bekam ich dann 1995 von meinem Mann. Ich werde beide sicher nicht mehr hergeben!“

gebauten „BS1“ wurde der Doppelnockenwellen-Motor auf 1,6 Liter vergrößert und lieferte nun 110 PS, die bei geringerer Drehzahl (6.200 U/min gegen 6.600 U/min beim 1,4-Liter) anfielen und einen Topspeed von etwa 180 Kilometern erlaubten.

Auf „B“ folgt „C“, so auch beim Spider, und zwar gleich mehrfach. Die Modelle „CS“ und „CS1“ wurden zwischen September 1972 (CS bis Juli 1973) und Juli 1978 gebaut. Beim CS leistete die 1,6-Liter-Maschine 108 PS, mit dem auf Wunsch erhältlichen Vierganggetriebe (!) waren es 104 Pferdchen. Der „CS1“ erhielt eine auf 1,8 Liter vergrößerte Maschine und leistete damit 118

Quelle: G & B Motorentechnik, Tel.: (08441) 716 09, [www.gb-motorentechnik.de](http://www.gb-motorentechnik.de), die jeweils letztgenannten Preise beziehen sich auf Teile in OEM- oder besser Qualität.

#### SPEZIALISTEN/ERSATZTEILE

##### Axel Augustin Ersatzteile/Onlineshop

Tel.: (04630) 930 60, E-Mail: [info@axel-augustin.de](mailto:info@axel-augustin.de), Web: [www.axel-augustin.de](http://www.axel-augustin.de)

##### G & B Motorentechnik, Hans-Georg Baumgartner

Meisterbetrieb und Ersatzteile  
Tel.: (08441) 716 09, E-Mail: [info@gb-motorentechnik.de](mailto:info@gb-motorentechnik.de), Web: [www.gb-motorentechnik.de](http://www.gb-motorentechnik.de)

##### Holtmann & Niedergecke GmbH

Ersatzteile, Onlineshop  
Tel.: (05231) 617 90, E-Mail: [info@holtmann-niedergecke.de](mailto:info@holtmann-niedergecke.de), Web: [www.holtmann-niedergecke.de](http://www.holtmann-niedergecke.de)

#### DER CLUB

##### Fiat Spider Club Deutschland e. V.

Langenbochumer Str. 462, 45701 Herten-Westerholt  
Tel.: (0209) 620 414, E-Mail: [vorstand@fiat-spider.de](mailto:vorstand@fiat-spider.de), Web: [www.fiat-spider.de](http://www.fiat-spider.de)

Der Club bietet im Internet eine umfangreiche Liste mit Adressen von Werkstätten und Teilehändlern für den Fiat Spider.



## PROTRÄT MGB (1962–80) und Fiat 124 Spider (1966–85)

PS. Die optischen Unterschiede zum BS waren nur marginal, der „CS1“ ist vor allem am Tacho zu erkennen, dessen Skalierung nun bis 220 Kilometer reicht, außerdem war am Heck die Hubraumbezeichnung ablesbar. Der von September 1972 bis September 1974 gebaute „CSA“ ist die von Abarth optimierte Sportversion, der 1,8-Liter-Motor pumpte dank zweier Weber-Doppelvergaser knackige 128 PS an die Hinterräder, die den nur 900 Kilogramm leichten Sportler auf gute 190 Stundenkilometer treiben konnten. Nur 1.013 dieser Geschosse wurden gebaut, viele von ihnen wurden im Rallyesport mit bis zu 210 PS sehr erfolgreich bewegt.

Weiter ging es mit dem „CS2“, der bis Ende 1979 gebaut und offiziell nur für den US-Markt bestimmt war, sowie dem ebenfalls für die Staaten konzipierten „CS0“, der bis August 1982 gebaut und ab 1981 auch in Europa angeboten wurde. Der auf zwei Liter vergrößerte Motor leistete allerdings aufgrund der Abgasvorschriften in den USA beim „CS2“ nur noch magere 75–81 PS, beim „CS0“ waren es dank der nun verwendeten L-Jetronik immerhin wieder bis zu 105 PS. Optisch sind beide an einem Dreispeichen-Lenkrad erkennbar und den nun

### TECHNISCHE DATEN

Typ	MGB	Fiat Spider 124
Karosserievarianten	2-türiges Cabriolet, Kurbelfenster, Klappdach, 2-Sitzer	2-türiges Cabriolet, Kurbelfenster, Klappdach, 2+2-Sitzer
Motor	4-Zyl.-Reihe, ohv, wassergekühlt	4-Zyl.-Reihe, dohc, wassergekühlt
Hubraum (ccm)	1.798	1.438-1.995
Leistung (PS)	95*	90-118***)
bei U/min	5.400	6.000
Drehmoment (Nm)	110	k. A.
bei U/min	3.000	k. A.
Gemischaubereitung	2 Unterdruckvergaser (SU HS4 oder HIF4*)	Doppelvergaser
Getriebe	Viergang, Mittelschaltung mit Overdrive, Automatik	Fünfgang, Mittelschaltung
Antrieb	Heck	
Fahrwerk vorne	Dreiecksquerlenker unten, Hebelstoßdämpfer oben, Querstab	Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern
Fahrwerk hinten	Starrachse, Längslenker, Schubstreben	Panhardstab, Schraubenfedern
Felgen (v/h)	4J x 14-5J x 14	5J x 15
Reifen (v/h)	6.40 x 14 -165 SR 14	165 HR 13
Bremsen (v/h)	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Scheiben
0-100 km/h (s)	12,0	11,0/10,0
Vmax (km/h)	165-170	167-190
Radstand (mm)	2.311	2.280
Spurweite v/h	124,4/1.250	1.345/1.315
L x B x H (mm)	3.890 x 1.520 x 1.250	3.970 x 1.615 x 2.50
Leergewicht (kg)	930	960
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.100	1.280
Tankinhalt (l)	50 (Mk. 1: 45)	45
Verbrauch (l/100 km)	9-12	10-13
Bauzeit	1962-80	1966-85
Stückzahl	399.070 (+ 125.282 Coupés)	ca. 200.000
Neupreis (ab DM)	12.500 (1964)	11.000 (1966)

In den Fahrleistungen sind die beiden Sommerfrischler vergleichbar, der Fiat hat das bessere Fahrwerk, der MGB bietet mehr Platz.



in die Türen integrierten Griffen. Ab 1975 wurde der Spider aufgrund der sinkenden Nachfrage in Europa offiziell nur noch in die USA exportiert und erhielt dafür massive Stoßstangen mit integrierten Dämpfern, die dem zierlichen Auto nicht wirklich gut standen.

Pininfarina baute nach dem Produktionsende bei Fiat den Spider unter eigenem Namen als „Spider DS“ oder „Spidereuropa“ von März 1982 bis November 1984. Technisch fast identisch mit dem „DS1“, besitzt er elektrische Fensterheber und von innen verstellbare Außenspiegel. Fiat-Embleme sucht man an diesem Modell vergeblich, dafür prangen an mehreren Stellen rechteckige Pininfarina-Logos. Als Finale erschien im Juli 1983 der auf 500 Exemplare limitierte „Spider Volumex“ mit einem 135 PS starken Kompressormotor, der bis November 1985 gebaut wurde. Einen offenen Fiat-Sportwagen gab es dann erst wieder 1995 mit dem Erscheinen der Barchetta.

→ Jörn-M. Müller-Neuhaus

Wir danken Michael Ulrich von der Firma Mietoldtimer.de ([www.mietoldtimer.de](http://www.mietoldtimer.de)) aus Gräfelfing, der uns seinen Fiat für die Detailaufnahmen der Kaufberatung zur Verfügung stellte, sowie Hans-Georg Baumgartner von der Firma G & B Motorentechnik für seine Hinweise zur Spider-Kaufberatung.

### MARKTWERTE (IN EURO)

Quelle: EurotaxSchwacke/Interclassic

Modell	Baujahr	Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
Fiat Spider 1,4-1,6 Liter	1966-74	25.000	16.500	11.000	5.500	2.000
Fiat Spider 1,8 Liter	1972-76	2.000	14.000	9.700	4.800	1.800
Fiat Spider US (1,8-2,0 Liter)	1974-85	18.000	11.900	7.900	4.000	1.400
MGB Mk 1	1962-67	22.000	14.500	9.700	4.800	1.800
MGB Mk. 2	1967-69	24.000	15.800	10.600	5.300	1.900
MGB Mk. 3	1969-74	20.000	13.200	8.800	4.400	1.600
MGB „Gummiboot“	1974-80	17.500	11.600	7.700	3.900	1.400

Bitte bedenken Sie, dass die genannten Preise gerade bei Fahrzeugen in Zustand 1 und 2 auch deutlich nach oben abweichen können.



Aus für historisches Fiat-Werk auf Sizilien - 1500 Jobs fallen weg (24. November 2011)



Nach 41 Jahren hat Fiat am Donnerstag sein Produktionswerk in Termini Imerese bei Palermo geschlossen. 1500 Personen beschäftigte bisher das sizilianische Fiat-Werk, weitere 500 arbeiteten für die Zuliefererindustrie.

In Termini Imerese wurde bisher das Modell Lancia Ipsilon produziert. 350 Autos pro Tag wurden hergestellt.

Die Fiat-Mitarbeiter wurden noch bis Jahresende auf Kurzarbeit gestellt. Danach beginnt für sie eine ungewisse Zukunft. Zwar will der Konzern DR Motors die Fabrik übernehmen und dort Lowcost-Autos zusammensetzen, noch unklar ist jedoch, ob er die komplette Belegschaft übernimmt, berichteten italienische Medien. Gespräche sind allerdings noch mit den Gewerkschaften im Gange.

Eine Versammlung der Belegschaft fand am Donnerstag vor dem Eingang der Fiat-Produktionsanlage in Termini Imerese statt, an der sich auch der Chef der Metallgewerkschaft FIOM Maurizio Landini beteiligte.

„Heute ist ein Trauertag für die italienische Industrie“, kommentierte die Mitte-links-Partei „Italia dei Valori“. „Erst vor drei Jahren hatte Fiat in dieser Region Investitionen von 100 Mio. Euro und die Produktion des neuen Lancia Ipsilon-Modells angekündigt, doch die Wahrheit ist eine andere. Marchionne hat längst beschlossen, sich aus Italien zurückzuziehen“, sagte IDV-Sprecher Maurizio Zipponi.

Die Metallgewerkschaft FIOM droht mit einem Streik gegen Fiat, der ab 1. Jänner 2012 alle in seinen italienischen Produktionswerken geltenden Betriebsvereinbarungen auflösen wird. Ziel des Unternehmens ist, auf Fabrikebene neue Verträge einzuführen. Neben FIOM fordern auch andere Metallgewerkschaften ein Treffen mit dem Fiat-Management, das am kommenden Dienstag in Rom stattfinden soll.

Die Gewerkschaften protestieren, dass Fiat mit der Auflösung der Betriebsvereinbarungen der Belegschaft schlechtere Arbeitsbedingungen und Löhne aufzwingen wolle. Die Auflösung der Verträge ist eine Folge des zu Beginn 2012 geplanten Austritts von Fiat aus dem Arbeitgeberverband Confindustria, den der Konzern im Oktober angekündigt hatte.



Spider Magazin recycelt

# Spider MAGAZIN



Ausgabe 3/91

7. Jahrgang

5,- DM



## Spiderfahren ist wie...

Ging es Euch auch schon mal so; man möchte vom Offenfahren erzählen und es fehlen einem einfach die passenden Worte.

Und wenn das noch in einem 124 Spider geschieht, dann ..

“Eine Lady, eine schöne, sinnliche, aufgeschlossene, italienische Lady. (...) Wie Frauen zum Träumen, haben die wahren guten italienischen Autos immer eine geheimnisvolle Unwiderstehlichkeit gehabt und eine Begierde zu gefallen. Irgendwie scheinen sie einzig und alleine zum Gefallen ihrer Fahrer zu existieren.” [CAR AND DRIVER, Road Test, 08.68].

Heute werden leider keine schöne Frauen zum Vergleich lebendig, aber ein Hauch von Traum ist auch im nächsten Zitat zu finden. “Wer sich in einem offenen Auto den Wind um die Nase wehen läßt, erlebt die Welt intensiver. Spürt hautnah die Sonne und die feuchte Kühle im Wald. Riecht Raps und Heu und frisch umgepflügte Erde. Ohne Dach über dem Kopf zu fahren, ist immer wie ein Stückchen Urlaub. Im Cabrio geht’s man langsamer an, und selbst ein Stau läßt sich leichter ertragen.” [ADAC, 07/91].

Aber nicht nur fachspezifische Zeitschriften beschäftigen sich mit dem Fahren oben ohne: “Dieser Sommer hatte viele unvergeßliche Strecken. Wir durchmaßten sie in schönen Autos mit dem Gewicht des Windes über den Köpfen und manchmal mit den Sturmbräuten in den Haaren: Kabriolets haben Konjunktur. Ein Auto ohne Dach schärft die Sinne, es macht wach und gleichzeitig ein wenig Wirr im Kopf. Der Fahrtwind schlägt auf die Ohren, er macht die Augen tränen und das Genick steif. Feuchte Nebel aus den Niederungen ziehen ins Cockpit und sorgen für klamme Finger und schniefende Nasen: Was dran ist am Kabrio-Fahren muß jeder für sich selbst erfahren, (...) [F.A.Z., 04.09.90]

Bekanntermaßen stellte man die Produktion des Fiat Spiders 1985 ein, währenddessen beim Konkurrenten aus Milano die Stylisten und Designer ihrem Geschmack (!) freien Lauf ließen.

Dazu ein paar Gedanken: “Aber so wie dieses einst famose Triebwerk (des Alfa Spiders, u.w.) sich nun

durch die Drehzahlregionen nach oben quält, wie es brummt und tost und nur noch lauter wird, statt wie einst für die alfatypische Blas-Musik zu sorgen, so haben wir uns den Fortschritt nicht vorgestellt. Auf Gaspedalbewegungen reagiert die Maschine mit der Trägheit eines Strandkellners an einem apulischen Sommertag, das nostalgische zwischengas wird zur Farce, weil der Gasstoß erst dann ankommt, wenn der Gangwechsel längst vollzogen ist. (...)

Es mag schon sein, daß der einspritzelektronifiziert-gesäuberte Motor die Mortadella flotter vom Teller zieht als alle seine Vorgänger. Aber das Vergnügen, mit sanftem Röhren und niedrigen Tourenzahlen an einer hecke vorbeizufahren, deren Echo die Härchen im Nacken der Beifahrerin (doch wieder eine schöne Italienerin ??? u.w.) aufstellte - dies vermittelte der modernere, schönere Alfa-Spider nun nicht mehr.” [F.A.Z. 04.09.90]

Um den roten Faden nicht zu verlieren und zu unserem Spider zurückzufinden, soll schnell die “Markt”, Ausgabe 04/91, zitiert werden: “Anders als bei Alfa war das Facelifting, z.B. die stärkeren Stoßfänger gemäß den US-Bestimmungen, erträglich, heute Grund für viele den Pininfarina-Spider dem Gummilippen-Alfa vorzuziehen.”

Zum Ende mögen alle Spideristi, die sich mit dem Gedanken des Verkaufs tragen, den Schlußsatz im Artikel “Spyderman” im “MODERN MOTORS”, 03/87, noch einmal auf sich wirken lassen: “Could you look this wonderful little italian sports car in the headlamps and then sell it? I couldn’t.”

Und dem Ökonomen und renditesüchtigen Spiderfahrer sei gesagt: “There can be little doubt that the dynamic and practical FIAT 124s are among the most under-rated classic cars available today. [CLASSIC AND SPORTSCAR, 05/86].

*Uwe Wagner, Bad Soden/Taunus*



MIKE SANDER'S

# KORROSIONSSCHUTZFETT

**Hohlraumschutz für blanke und verrostete Bleche. Kriechvermögen noch nach Jahren vorhanden. Einziges Mittel, das laut Test wirklich schützen kann.**

**TESTSIEGER**  
Motorklassik · Langzeittest

## Anwendungsbereiche

- Hohlraumschutz
- Unterbodenschutz (im Radkastenbereich alle 2 Jahre schadhafte Stellen neu behandeln)
- unter Anbauteilen

## Gebrauchsanweisung

Erhitzen auf 100–130°C (z. B. Heizplatte oder Wasserbad). Anschließend Versprühen mit elektrischer Spritzpistole und Hohlraum-Sonde (mit Druckluft kühlt das Material zu schnell ab). Farbsieb beim Einfüllen benutzen. Sicherheitshinweise beachten wie beim Lackieren (durch Nebelbildung eventuell Verpuffungsgefahr, Dämpfe nicht einatmen). Pinselauftrag ist auch möglich. Erforderliche Schichtdicke min. 0,5 mm.

Besten Erfolg auf blankem oder angerostetem Blech. Anwendung auf lackiertem Blech ebenfalls möglich. Schutzbehandlung am besten am trockenen Fahrzeug bei Raumtemperatur ca. 25°C ausführen.

Guter Erfolg bei Verwendung unter Anbauteilen (Chromleisten, Rücklichter,

Blinker etc.). Schrauben, die mit Korrosionsschutzfett verschraubt wurden, lassen sich auch nach Jahren einwandfrei lösen. Wasserablauflöcher von Zeit zu Zeit durchstoßen.

Einzigster Nachteil dieses Verfahrens eventueller Fettaustritt bei extremer Sommerhitze.

Jedoch: „Besser ein Fettfleck als ein Rostfleck.“

Preis:  
Versand per Nachnahme 51 94,- DM  
oder Vorkasse (Scheck) 51 90,- DM  
Verarbeitungs-Set 220,- DM  
inkl. Versandkosten

## Motor Klassik-Spezial

„... heute, drei Jahre später, wissen wir, daß Mike Sander recht hatte. Sein Mittel, welches nach der ersten Testperiode wegen schlechter Verteilung im Kasten abgewertet werden mußte, hat im Langzeittest alle anderen Verfahren deutlich distanziert. Als einziges konnte es tatsächlich auch die Schraubflansche einigermaßen schützen.“

„Mike Sander's Korrosionsschutzfett ist der klare Sieger des Motor Klassik-Hohlraumversiegler-Langzeittestes. Offenbar in der warmen Jahreszeit erwacht das Mittel zu ungeahntem Leben, es kriecht in die Flansche, heilt Rostwunden und Risse in der Beschichtung aus, selbst wenn diese mehrere Millimeter breit sind. Nach dem Öffnen fand sich keine Stelle der Kastenninnenseite, an die das Mittel nicht gelangt war.“



# SANDER

DIPL. ING. MICHAEL SANDER  
AUTOMOBIL-RESTAURATION · REPARATUR  
KAROSSERIEBAU SEIT 1878

AM BAHNHOF 4 · W · 2203 HORST/HOLSTEIN  
TELEFON 0 41 26 / 20 95

## Herbsttreffen 2011 in Herford



**Herbsttreffen von 02.09.-  
04.09.2011 in Herford**

Hallo Spideristi, ich bin Rainer aus Köln und seit November 2010 stolzer Besitzer eines 1985er Spider DS.

Noch bevor ich das Auto abgeholt habe wurde ich Mitglied im Fiat 124 Spider Club e.V.



Mit Eintritt in den Club beginnt natürlich auch das Clubleben, gemeinsame Ausfahrten, Clubtreffen und das Schreiben dieses Beitrags. Schon meine



Anfahrt nach Herford war ein kleines Abendheuer. Ich habe mich um 16:00 Uhr mit Rolf Bodewig an seiner Werkstatt getroffen und



los ging es auf die A1 Richtung Dortmund. Unser Wunsch war ein schnelles Ankommen in Her-

ford um mit Euch die Stadtführung und das mediterrane Abendessen zu genießen, aber das war nur ein Traum. Nach ca. 10 Kilometer der erste Stau. Rolf und ich nahmen es gelassen, denn das Wetter war klasse, die Dächer offen und Zeit hatten wir ja auch noch genug. Es dauerte nicht lange und ein LKW drängelte sich zwischen unsere Spider und wir waren erst einmal getrennt. Wir stauten und stauten und stauten bis sich der Stau irgendwann auflöste und mein Freund Rolf einfach nicht mehr zu sehen war. Ich drosselte mein Tempo bis auf 60 km/h doch Rolf holte nicht auf. Also rechts ran, das Handy raus und Rolf anrufen. Was Rolf mir dann erzählte, konnte ich kaum glauben, Rolf stand noch immer am Anfang des Staus, weil ihn eine kleine Dame in einem großen VW Touareg übersehen hatte und das Heck seines Spiders kaltverformt hat. Mit der Unfal-



aufnahme der Polizei dauerte die ganze Aktion so ca. 1,5 Std. und es ging weiter Richtung Herford. Na endlich! Noch ein paar Staus und wir kamen um ca. 20:30 Uhr am Hotel an. Nach einer kleinen Stärkung im Restaurant und ein paar Bier in der Hotelbar kamen die anderen Teilnehmer von der Stadtführung und dem Abendessen zurück. Nun wurde ich ein erstes mal beschnuppert und schnupperte auch zurück. Der nächste Tag begann mit strahlendem Sonnenschein, einem schönen Frühstück und einem Stück Kuchen von unserem Geburtstagskind „Markus“.

Thomas unser Organisator trommelte um kurz vor 10:00 Uhr alle

zusammen jetzt folgte der Start zur Tagestour ins Lipper-Land.

Durch eine perfekte Routenplanung von Thomas, die uns fast



nur über kleine Straßen mit wenig Verkehr führte, konnten alle Spiderfahrer gut zusammen bleiben



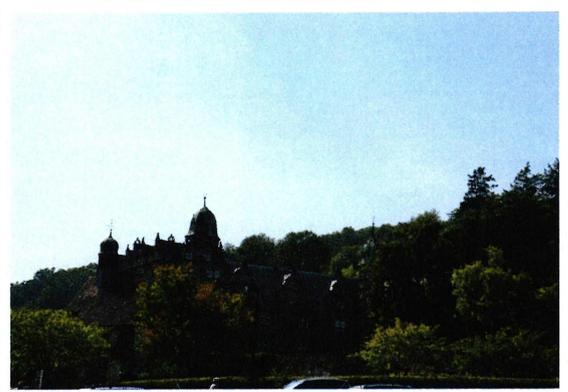
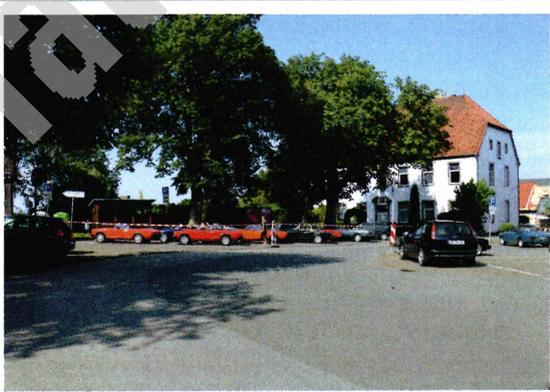
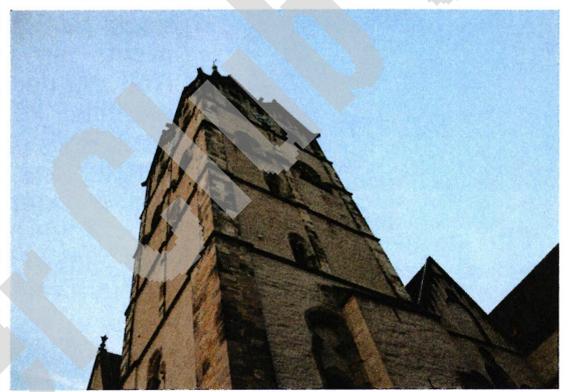
und echt entspannt fahren. Ein Dank an dieser Stelle an Thomas und seine Helfer. Nach ca. 1,5 Std. und vielen Kurven erreichten wir die kleine Stadt Blomberg wo die nächste Überraschung auf uns wartete. Thomas hatte ein Stück vom Hauptparkplatz



absperren lassen, somit hatten wir alle schnell einen Parkplatz und unserer Mittagspause stand nichts mehr im Weg. Nachdem sich alle Fahrer, Beifahrer und Vierbeiner mit Wasser,.



# Herbsttreffen 2011 in Herford



Foto's Detlef Birr

## Herbsttreffen 2011 in Herford



Cola, Kaffee, Bier, Kuchen, Eis, usw., gestärkt hatten ging ein Teil die wirklich belebte Stadt Blomberg erkunden. Anschließend setzte die Spiderkolone ihre Reise fort. Es ging wieder rechts und links, bergauf und bergab bis zur Hämelschenburg. Hier erwartete uns eine sehr gepflegte Anlage und auch wieder viel Parkplatz für die geliebten Spider. Nach einer kleinen Diskussion, ob wir die Burg besichtigen sollen oder

Mit viel Vorfreude auf eine Dusche, ein kaltes Bier, einen guten Wein und auf ein leckeres Abendessen ging es zurück zum Hotel. Einige



Spider, darunter auch meiner, hatten jetzt auch Durst und mussten dringend an eine Tanke. Das wurde auch rasch erledigt.

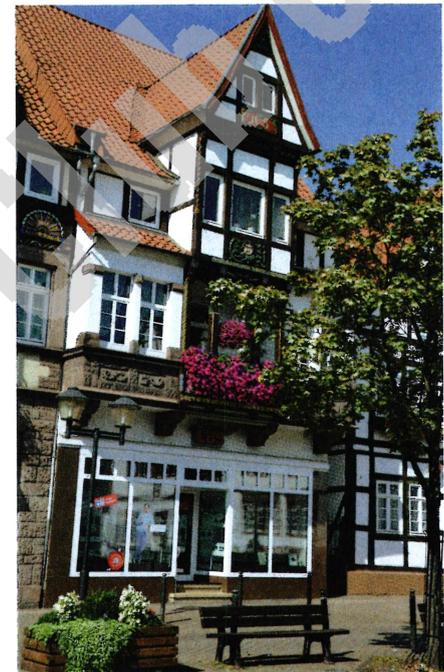
Am Hotel angekommen wurden wir vom Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V. mit einem Glas Sekt empfangen. Eine echt tolle Überraschung denn davon, glaube ich, wusste keiner etwas.

Nach der verdienten Dusche versammelte sich eine kleine Gruppe unter einem Pavillon und führte Benzingespräche. Immer mehr Leute kamen dazu es wurde lauter und lustiger. Das Biertrinken gehörte natürlich auch dazu. Das plötzliche Abendessen um 20:00 Uhr sprengte den Kreis.

Das Hotel hatte für uns in einem Saal wirklich galamäßig eingedeckt. Wir saßen an großen runden Tischen haben a` la Carte gegessen und später einen schönen Abend auf der Terrasse und an der Theke verbracht. Ich habe viele neue nette Leute kennengelernt und mich sehr wohl gefühlt. Meine Frau, die arbeiten musste war bestimmt etwas neidisch das sie dieses Wochenende verpasst hat. Für mich war das bestimmt nicht das letzte Clubtreffen, denn ich habe

schon ein Doppelzimmer zum Haupttreffen 2012 reserviert.

Nach dem wachwerden am Sonntagmorgen regnete es obwohl wir doch alle sehr brav waren, seltsam! Wir gingen zum Frühstück, packen die Koffer und begaben uns auf die Heimreise nach Köln. Nach ca. 40 Kilometer, Ihr ahnt es schon, Stau wegen Vollsperrung der Autobahn 2.



Letztendlich sind wir aber gut nach Hause gekommen und hoffen alle anderen Teilnehmer auch.

Ich freue mich Euch alle wiederzusehen.

Gruß aus Köln Rainer



nicht, erschien allen die Wartezeit bis zur nächsten Führung zu lang und wir entschieden uns für den Biergarten. 2 x Platzgenommen und 2 x von Personal weggejagt konnte dann jeder doch einen Platz finden.

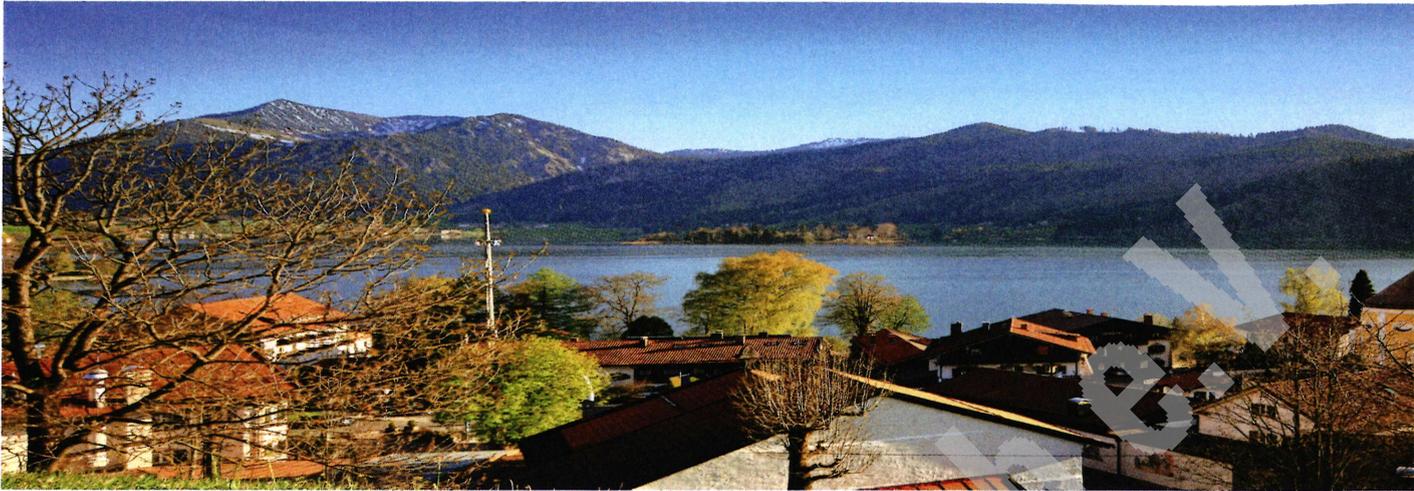
Nur unsere Vierbeiner waren



irgendwie nicht zufrieden. Unser Pechvogel Rolf hatte zusätzlich jetzt noch den Verlust einer Hose zu beklagen, weil sich einer der Vierbeiner an der Hose festgebissen hatte. Nach genauerer Betrachtung war aber nicht viel passiert.



## Haupttreffen 2012 am Spitzingsee



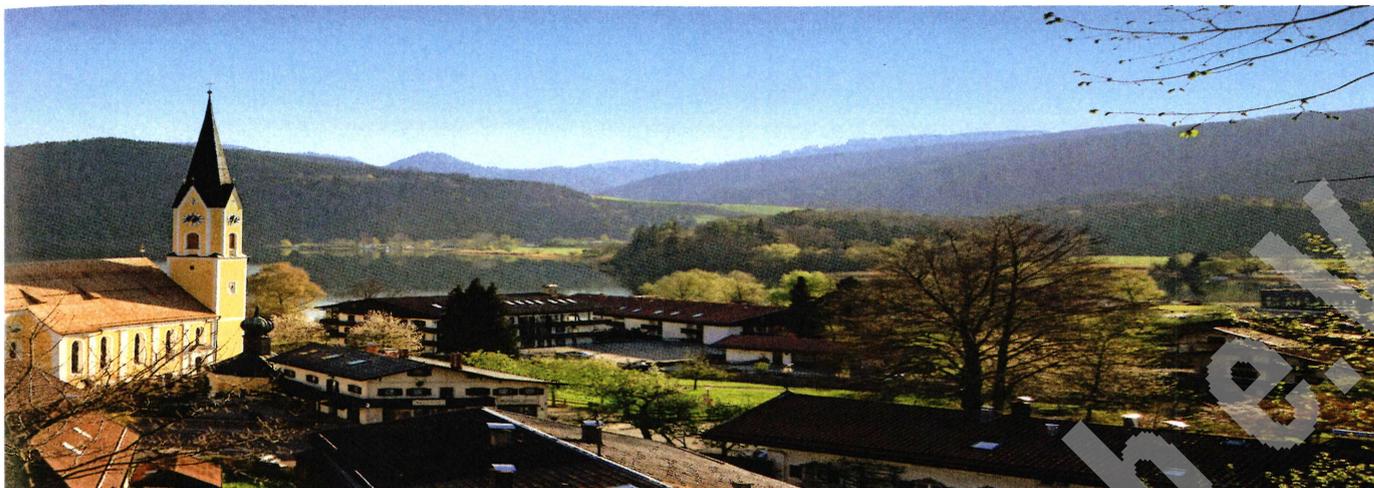
Pfingsten (25.-28. Mai 2012) am Spitzingsee (Gemeinde Schliersee in Oberbayern)

In der Alpenregion Tegernsee Schliersee erwartet Euch eine Landschaft, die von vielen Spider-Fans aus dem süddeutschen Raum geliebt wird. Für unser Jahreshaupttreffen haben wir den Spitzingsee (1084 m ü. NN) gewählt, einen Ortsteil der Marktgemeinde Schliersee, etwa 50 km südöstlich von München.

### Programm

- Freitag: tagsüber individuelle Anreise
- ab 18.00 h Registrierung und Ausgabe von Roadbook / Unterlagen im ArabellaSheraton Alpenhotel Spitzingsee
- um 19.30 h Bayer. Abend in der Alten Wurzhütte am Spitzingsee ([www.alte-wurzhuetten.de](http://www.alte-wurzhuetten.de))
- Samstag: ab 09.30 h Ausfahrt über Spitzingsee – Tegernsee – Achenpass – Vorderriss - Walchensee – Bad Tölz – Schliersee – Spitzingsee
- Stationen / Besichtigungen:
- Naturkäserei Tegernseer Land in Kreuth
  - Schokoladenquelle Eybel in Waakirchen
  - Markus Wasmeier Bauernhofmuseum Schliersee
- um 17.30 h Fahrzeugpräsentation an der Uferpromenade / Begrüßung durch Bürgermeister
- um 18.15 h Jahreshauptversammlung im Hotel ArabellaSheraton Spitzingsee
- um 19.30 h Gemeinsames Abendessen italienisches Buffet in der Osteria „L'Oliva“ im Hotel ArabellaSheraton Spitzingsee (29 Euro pro Person)
- ab 22.30 h Lockerer Ausklang in der Tanzbar „Neues Spinnradl“ ([www.neues-spinnradl.de](http://www.neues-spinnradl.de))

## Haupttreffen 2012 am Spitzingsee



Sonntag: ab 09.30 h Ausfahrt über Bayrischzell – Sudelfeld – Walchsee  
Reit im Winkl - Ruhpolding (Mittagsrast bei der „Windbeutelgräfin“) – Chiemsee -  
Amerang – Rosenheim – Irschenberg – Schliersee

Stationen / Besichtigungen:

- Museum für dt. Automobilgeschichte Amerang
- Slyrs Whisky-Destillerie in Schliersee-Neuhaus

um 19.30 h Gemeinsames Abendessen im Gewölbekeller  
„Weihenstephaner Schliersee“

Montag: 9.00 – 12.00 h kleine Ausfahrt zum Thiersee und abschließender Imbiss  
im „Siglhof“ bei Bayrischzell

Übernachtung

Wir haben in zwei Hotels in Schliersee-Spitzingsee Sonderkonditionen erhalten. Beide Häuser liegen direkt nebeneinander. Auch die Alte Wurzhütte (Freitagabend) ist nur 150 m entfernt.

Bitte bucht Eure Zimmer selbst und gebt das Stichwort „Fiat Spider“ an!

Arabella-Sheraton Alpenhotel [www.arabellasheratonalpenhotel.com](http://www.arabellasheratonalpenhotel.com)

30 DZ à 110 Euro pro Zimmer und Übernachtung, inkl. Frühstücksbuffet, Bad/WC, größtenteils mit Balkon, Nutzung von Schwimmbad, Saunabereich und Fitnessraum, exkl. Kurtaxe von 2,- € pro Person und Tag

Hotel Gundlalm [www.gundlalm.de](http://www.gundlalm.de)

20 DZ zwischen 65,- und 95,- Euro pro Zimmer und Übernachtung, inkl. Frühstück, Bad/WC, Flat-TV, fast alle mit Balkon, exkl. Kurtaxe von 2,- € pro Person und Tag  
Bei Fragen wendet euch bitte an Oliver oder ladet das Anmeldeformular im Downloadbereich.

Oliver Reitz  
Tel. 08025 / 99372-0  
oder 0179 – 68 14 59 6



## **Termine - Termine - Termine**

### **Fiat - Termine**



**17.05.2012 - 20.05.2012**

**75387 Neubulach: Fiat 850 Jahrestreffen in Insy/Allgäu  
Tel.: 07053/699620, [www.fiat850.info](http://www.fiat850.info), [uwe@fiat850.info](mailto:uwe@fiat850.info)**



**15.07.2012 - 15.07.2012**

**54329 Konz: Int. Fiat Abarth Treffen anl. des 28. Int. Konzer Oldtimertreffens  
Tel.: 06501/5247, [www.msc-konz.de](http://www.msc-konz.de), [olaf.pelz@t-online.de](mailto:olaf.pelz@t-online.de)**



**27.07.2012 - 29.07.2012**

**49777 Groß Berßen: 16. Emslandtreffen der Fiat 600 Freunde Deutschland  
Tel.: 05965/1599, Fax: 05965/942118**



**30.08.2012 - 02.09.2012**

**75387 Neubulach: Fiat 850 Alpentour in 6793 Gaschurn in Österreich  
Tel.: 07053/699620, [www.fiat850.info](http://www.fiat850.info), [uwe@fiat850.info](mailto:uwe@fiat850.info)**

### **ADAC-Oldtimer-Termine**



**31.03.2012 - 31.03.2012**

**22946 Trittau: 7. ADAC Stormarn Classic nur für Autos  
Tel.: 04154/2364, Fax: 04154/2386, [www.msc-trittau.de](http://www.msc-trittau.de), [klaus.hartjen@gmx.de](mailto:klaus.hartjen@gmx.de)**



**21.04.2012 - 21.04.2012**

**33615 Bielefeld: 72. Int. ADAC Westfalen-Lippe-Fahrt Klassik  
Tel.: 0521/1081151, Fax: /1081250, [www.adac-owl.de](http://www.adac-owl.de), [sport@owl.adac.de](mailto:sport@owl.adac.de)**



**11.05.2012 - 12.05.2012**

**70190 Stuttgart: 14. Rallye ADAC Württemberg Historic  
Tel.: 0711/2800134, [www.rallye-wuerttemberg-historic.de](http://www.rallye-wuerttemberg-historic.de), [sport@wtb.adac.de](mailto:sport@wtb.adac.de)**



**17.05.2012 - 17.05.2012**

**95119 Naila: ADAC Oldtimerfahrt „Tour de Franken“  
Tel.: 09282/8172, [www.oc-naila.de](http://www.oc-naila.de), [sportleiter@adac-naila.de](mailto:sportleiter@adac-naila.de)**



**25.05.2012 - 27.05.2012**

**97688 Bad Kissingen: 13. ADAC Sachs Franken Classic, Oldtimerfahrt mit Prüfungen  
Tel.: 09353/996232, [www.sachs-franken-classic.de](http://www.sachs-franken-classic.de), [info@sachs-franken-classic.de](mailto:info@sachs-franken-classic.de)**



**28.06.2012 - 01.07.2012**

**18435 Stralsund: ADAC Deutschland Klassik - Oldtimer-Wandern  
Tel.: 089/7676-5885, [www.adac.de/oldtimer](http://www.adac.de/oldtimer), [adac-deutschland-klassik@adac.de](mailto:adac-deutschland-klassik@adac.de)**



**12.07.2012 - 14.07.2012**

**74889 Sinsheim: ADAC Rallye Heidelberg Historic  
Tel.: 06221/809848, [www.heidelberg-historic.de](http://www.heidelberg-historic.de), [info@heidelberg-historic.de](mailto:info@heidelberg-historic.de)**

## Clubtreffen



17. - 20. Mai 2012 : Jahreshaupttreffen 2012 am Spitzingsee  
Wir treffen uns bei Oliver im Süden Deutschlands
- 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@fiat-spider.de](mailto:mh@fiat-spider.de) oder telefonisch unter 0170/8312154.

Das Bild unten zeigt nochmals das Fahrzeug unsere Clubmitglieds Frank A. Diederichs welcher in diesem Heft unter dem Motto „ Mein Spider und Ich“ seine ganz persönliche Spiderstory erzählt.





## Stammtisch - Termine je Region

<b>Region 1</b> 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
<b>Region 2</b> 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
<b>Region 3</b> 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
<b>Region 4</b> Niederrhein Auskunft: Rainer Wilbertz Tel: 0171 - 12 73 26 7	Alle vier Wochen Sonntags ab 11:30 Uhr und nach Absprache	„Zur Vreed“ Leutefeldstraße 3 47800 Krefeld - Verberg
<b>Region 5</b> Bielefeld/Hersfeld Auskunft: Thomas Eimer Tel: 05224 9374947	Jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr	wechselnde Lokalität Rückfrage bei Thomas Eimer
<b>Region 6</b> 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
<b>Region 7</b> 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
<b>Region 8</b> 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
<b>Region 9</b> Stuttgart Auskunft: Jochen Haase Tel.: 07135 - 93 18 70 2	nach Absprache	„Zum Hasenheim“ Im Weiher 70794 Filderstadt-Bonlanden
<b>Region 10</b> 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
<b>Stammtisch Spessart</b> 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

## Holger's Abschiedsworte an unsere Clubmitglieder



Hallo zusammen,

ich wollte Euch hier noch ein paar letzte Worte mit auf den Weg geben, welche mir sehr auf dem Herzen liegen.

Ich würde es mir sehr wünschen, wenn die Verantwortlichen im Club diesen Text in das Spidermagazin stellen, damit er alle Mitglieder erreicht. Ein grosser Anteil ist ja nicht im Forum vertreten bzw. schaut nicht regelmäßig rein.

Ich habe in der Vergangenheit noch nie einen Betrag gelöscht oder einen Benutzer gesperrt. Ich habe mich jeder Diskussion im Forum gestellt und stets versucht - als Admin - zu schlichten, für den Fall das Beiträge allzu stark eskaliert sind. Ich habe nun eine Beitragslöschung mitverantwortet und auch im Punkto Clubarbeit lief in letzter Zeit bei mir nicht alles so rund wie geplant. Aus diesen Gründen habe ich die Konsequenzen für mich gezogen, habe meine Ämter niedergelegt und bin aus unserem Club ausgetreten.

Diejenigen unter Euch haben vielleicht recht, dass ich mich hätte weigern können den Beitrag zu löschen, aber letztendlich war auch ich der Meinung, daß einige Dinge in dem Beitrag zu weit gingen. Ich wollte auch nicht einzelne User-Beiträge bearbeiten oder löschen denn das hätte - aus meiner Sicht - einen ähnlichen Effekt gehabt. Dies hätte den gesamte Text aus dem Zusammenhang genommen.

Ich würde mir wünschen daß alles Geschehene dazu beiträgt, alljene unzufriedenen Mitglieder zu sensibilisieren, verständnisvoller ihre Kritik zu äußern. Die gilt speziell für alle, welche nach mir den Mut und Willen haben, sich für den Club zu engagieren. Diese unzufriedenen Mitglieder sollten in Zukunft Verständnis zeigen und Unterstützung gewähren, wenn einmal Fehler gemacht werden oder es mal nicht so rund läuft.

Wer von Euch rechnet schon zum Zeitpunkt einer Amtsübernahme mit entscheidenden und dramatischen Veränderungen in seinem Leben. Wer von euch ist nicht fest davon überzeugt, die übernommenen Aufgaben zu bewältigen.

Entmutigend finde ich auch, dass bei selbst bei berechtigter Kritik, die guten Taten, welche man bereits vollbracht hat nicht mehr zählen oder einfach vergessen werden.

Ich weiß daß meine Worte die Gruppe der Hardliner unter Euch nicht beeindrucken werden, aber vielleicht die anderen Clubmitglieder, damit es diejenigen, welche mit Freunde und Elan etwas für Euch bzw. den Fiat 124 Spider Club leisten, in Zukunft nicht so schwer haben.

Ich würde mich freuen die unter Euch zu ermutigen, welche sich auch engagieren würden, aber vielleicht Angst haben, weil man es nicht jedem recht machen kann, sich doch einzubringen. Ich wünsche meinem Nachfolger alles, alles Gute und viel Erfolg

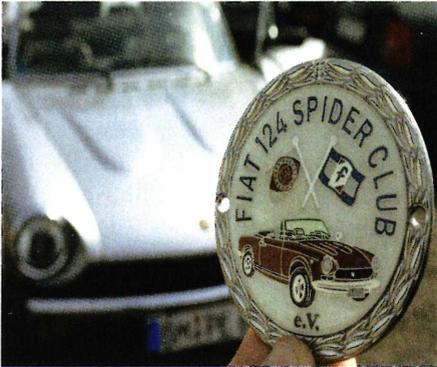
Ich danke auch für alles, Ihr alle ward ein schöner Teil meines Lebens den ich nicht vergessen werde. Ich weiß dass ich viele mit meiner Entscheidung entäusche, jedoch steht mein Entschluß fest. Alle welche mich kennen wissen, daß mir dieser Entschluss bestimmt nicht leicht gefallen ist

Grüsse  
Eurer Holger



Clubshop

# SPIDER - Club Kollektion



Alle Artikel können in unserem Webshop unter [www.fiatspider.de](http://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.**  
Postfach 201716  
D-20207 Hamburg  
Tel.: 04505 . 59 42 32  
Fax: 04505 . 59 42 33

