



SPIDER

MAGAZIN

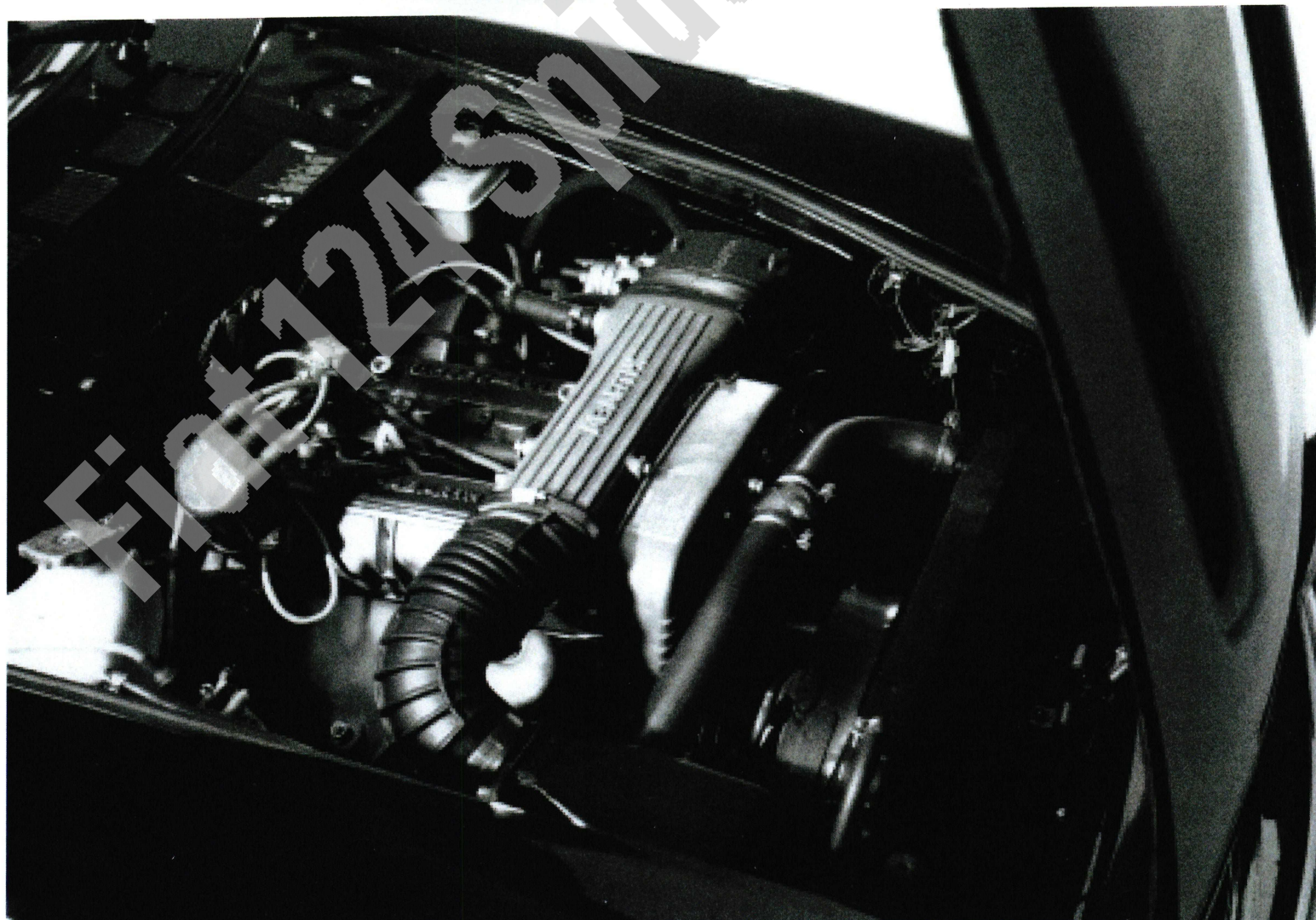
- Haupttreffen 2012 -

90 Jahre FIAT
Deutschland

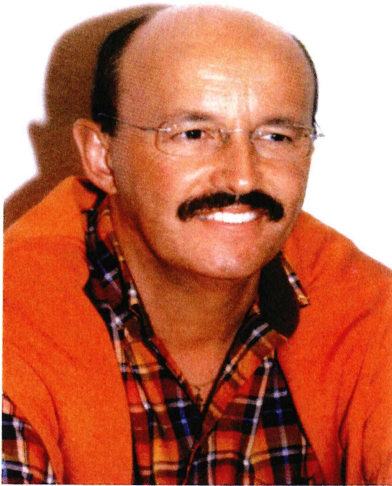


- Herbsttreffen 2012 -

AUSGABE 01 - 2012
28. JAHRGANG . € 4,50



Editorial



Das Wort des Ersten

Liebe Spiderristi !

Die neue Saison startete mit schönem Wetter bereits Mitte/Ende März, je nach Spiderregion. Unsere Fahrzeuge wurden entweder aus dem Winterschlaf erweckt, oder haben nach einer langen Restaurierung, wieder strahlend im neuen Glanz, das erste mal Benzin tanken und die Sonne schnuppern dürfen.

Wir gehen nun mit grossen Schritten auf unsere Jahreshauptversammlung 2012 zu. Aus diesem Grund möchte ich Euch alle nochmals recht herzlich persönlich einladen. Unsere Jahreshaupttreffen bietet allen Mitgliedern die Gelegenheit sich aktiv am Clubleben zu beteiligen. Sei es bei einem der zahllosen Benzingespräche im Rahmen unserer Tagesausflüge oder am Abend auf einer Veranstaltung. Auch auf unserer Jahreshauptversammlung

kann jedes teilnehmende Clubmitglied aktiv an der Zukunft und Entwicklung des Clubs, sowie der Umsetzung aller Clubangelegenheiten mitwirken.

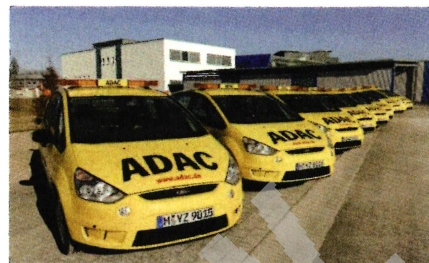
Wie jedes Jahr stehen auch im Jahr 2012 wieder die Wahlen zu den Organen des Clubs an. Jedes Clubmitglied welches ein Amt im Vorstand oder eine andere Funktion im Club übernehmen möchte, kann sich schriftlich im Vorfeld der Jahreshauptversammlung beim aktuellen Vorstand (oder Regionalleiter) melden bzw. sich im Rahmen der offiziellen Wahl zur Wahl stellen.

Bitte nutzt diese Möglichkeit-rege denn es ist euer Club. Wenn sich die anfallenden Aufgaben auf mehrere engagierte Personen verteilen lassen kann der Club schneller die einzelnen Projekte umsetzen und letztendlich kommt dies wieder allen Mitgliedern zu Gute.

Oliver Reitz hat ein tolles Jahreshaupttreffen 2012 vorbereitet. Für alle Nachzügler und Spätanmelder, bitte ergreift einen Stift und ein Anmeldeformular, füllt es aus und sendet dieses auf schnellstem Wege an Oliver Reitz. Je mehr Teilnehmer kommen umso schöner wird unser diesjähriger Saisonauftakt rund um den schönen Schliersee.

Seit Anfang 2012 verwaltet Armin Hefner, aus der Region 1, nun unser Clubarchiv. Er ist aktuell fleissig dabei alles zu erfassen und in den nächsten Monaten eine Inventarliste zu erstellen. In den letzten 28 Jahren hat sich einiges an Material angesammelt. Sobald diese Liste verfügbar ist werden wir diese im Downloadbereich veröffentlichen. Ihr könnt dann alle auf das Clubmaterial zugreifen ! Armin vielen Dank für Deine Unterstützung.

Euer
Markus Höckelmann



„Mein Spider und Ich“

Bericht von Matthias Sendlmaier

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

Terminale Stammtische 32

Einladung zur Jahres-
hauptversammlung 33Reparatur-Tipps
von Torsten Georg 34 -35

90 Jahre FIAT Deutschland

Seite 14 - 20

Reportagen

Mein Spider und Ich 10 - 11

Der ADAC stellt sich vor 12 - 13

„90 Jahre FIAT Deutschland“
aus der Zeitschrift
Autozeitung
Classic Cars 02/2012 14 - 22

Herbsttreffen
2012 in Giffhorn 28Herbsttreffen
2012 in Gifhorn 29

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.



Inhalt



Herbsttreffen 2012 - Gifhorn
Seite 29



Einladung JHV
Seite 33

Aktuelles

Spider Presse recycelt 23- 27

Termine - Clubtreffen 30 - 31

Redaktionsschluss nächstes Magazin

SM 02//2012 20.06.2012

Fotos dieser Ausgabe

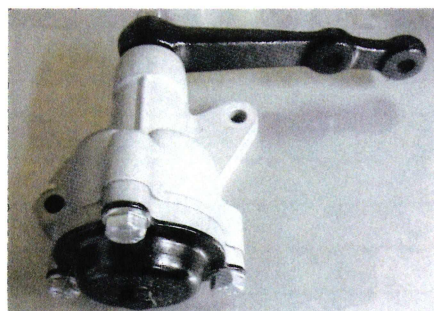
Markus Höckelmann,
Matthias Sendmaier,
Zeitschrift ClassicCars.
Jim Monk, Leicester UK.
Torsten Georg, Dietzhölztal,
sowie die genannten Autoren

Quellen

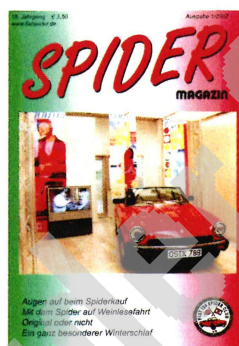
Termine 30
Oldtimer Markt
Internetseite

Bericht 14 - 22

90 Jahre FIAT Deutschland
Mit freundlicher
Genehmigung der
Zeitschrift ClassicCars
aus der Ausgabe 02/2012



Reparatur-Tipps
von Torsten Georg
Seite 34 - 35



Spider Magazin
Recycelt
Seite 22 - 24

Hotlines

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

Spider Magazin - Hotline Tel. : 033 20 1/430 450

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos. Bei gewerblichen Anzeigen gilt die Anzeigenpreisliste 01/2007. Erhältlich unter : mh@fiat124spider.de

Bankverbindung Club

Hamburger Sparkasse

BLZ : 200 505 50

Konto : 1259 121 752

Der Fiat 124 Spider Club e.V. im Internet : <http://www.fiat124spider.de>



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 Sülzgürtel 37 50937 Köln	Hauptansprechpartner Technik	0221/43 64 72 technik@fiat spider.de



Nachname	Vorname	Strasse / Hausnr	Region	PLZ	Ort
Bargfrede	Dr.Jörg	In der Kanne 2	7	51105	Köln
Bauch	Uwe	Gerstenweg 7	5	33334	Gütersloh
Brunner	Christoph	Lindenbarg 12	1	23845	Itzstedt
Diemel	Dr. Klaus Dieter	Sieker Landstrasse 113	2	22927	Großhansdorf
Kübler	Rainer	Maienweg 6	9	89081	Ulm
Lukas	Günter	Sudetenstrasse 9	8	35630	Ehringshausen
Müller	Ralf	Walzelstrasse 18a	3	13581	Berlin

Folgenden Mitgliedern dankt der Fiat 124 Spider Club e.V. für 25-jährige Unterstützung :

Beitritt	Nachname	Vorname	PLZ	Ort	Region
25.01.1984	Schneider	Christoph	90766	Fürth	11
09.05.1984	Scheele	Thorsten	24327	Högsdorf	1
01.06.1984	Machner	Dr. Thorsten	20148	Hamburg	2
11.06.1984	Lontke	Werner	37574	Einbeck	6
01.07.1984	Möller	Michael	22609	Hamburg	2
23.08.1984	Eckardt	Axel	65824	Schwalbach / Ts.	8
01.01.1985	Labes	Dr. Hubertus	22297	Hamburg	2
25.05.1985	Stiewe	Jürgen	30161	Hannover	6
20.06.1985	Schlamp	Christian	22359	Hamburg	2
13.07.1985	Morell	Frank	34289	Zierenberg	6
09.10.1986	Swat	Dr. Ralph	23627	Groß Grönau	1
12.02.1987	Stryi	Uwe	28719	Bremen	1
12.04.1987	Gleim	Roland	36251	Bad Hersfeld	8

Liebe Mitglieder und Spideristi,

wie man bei unseren langjährigen Clubmitgliedern sieht, hält die Treue lang an, vielleicht auch für immer. Ich beneide diese Menschen, die ihren Spider bereits seit vielen Jahren besitzen und viele Stunden mit ihm verbracht haben, sei es im Urlaub, bei der Pflege oder auch beim Schrauben, wenn uns wieder einmal etwas zur Weissglut bringt.

Trotz aller Spider Macken und Krankheiten sind diese Enthusiasten dem Fahrzeug und dem Club treu geblieben, ich hoffe, wir können es auch einmal von uns behaupten.

So, nun noch ein Wort in eigener Sache: aus persönlichen und beruflichen Gründen ist es mir leider nicht möglich, weiterhin als Mitgliedsbetreuer für den Club tätig zu sein.

Ich möchte hiermit allen Clubmitgliedern für das in mich gesetzte Vertrauen danken und bin mir sicher, dass mein Nachfolger diesen Aufgabenbereich erfolgreich für den Club und die Mitglieder betreuen wird.

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

Euer Andy007



Regionalleiter & Clubregionen



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	Fontane Strasse 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	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“

Mein Weg zum Fiat 124 Spider- eine alte Liebe...

Zu dieser Zeit telefonierte ich mir meinem Bruder

das Auto bekomme ich!“ Er: „dann kumm häär un hol die Scheißkischd ab!“ Frisch verliebt und mit Fehlzündungen fuhr ich Tags darauf vom Bodensee nach München und erschien zum Scheidungstermin um einiges entspannter (ganz im Ernst, der Kleine hat mir echt in dieser miesen Zeit geholfen!) Mir war immer klar dass der Spider restauriert werden müsse, nur war das Geld nicht immer flüssig.



An dieser Stelle muss ich wirklich sehr weit zurück greifen, den mein erstes Treffen mit dem Spider War 1983 in der Landsberger Straße 402, wo auf dem Außengelände die 124er vom Hochwasser in New Jersey lagerten. Auf der Sitzbank meiner Zündapp KS 80 stehend, konnte ich gerade über den Zaun schielen und dachte mir, wie ich es nur schaffen könnte neben Führerschein auch noch so ein Cabrio zu finanzieren. Bei einem Lehrlingsgehalt von 380,--DM war da schnell ausgeträumt, nur aus dem Kopf ist mir der Spider nie. Ich dachte immer, wenn ich mal einen günstig schnappen könnte und ein bisschen was dran selber machen, würde ich zuschlagen. Die Jahre vergingen und die erste Scheidung war am laufen. Wir schreiben das Jahr 1995.

am Bodensee, der damals noch sehr aktiv mit Autohandel beschäftigt war. Er erzählte mir was er alles auf dem Hof stehen habe: „3 Mercedes SL, Ferrari 328, Porsche blabla, schwuler Rolls Royce, komische Excalibur und noch so ein kleiner Fiat Cabrio????????!!!!!!“ Ich: „WAAAAS????????!!!!!!“ Er: „Ja, halt so ein Fiat Schbeida in blau mid hellblaue Sitz drin, schaut aba gar ned so Scheiße aus- basst zu den Audole.“ Ich: „was kostest der?“ Er: „ich hab´ dafür 8000,-DM gezahlt, krieg aber dafür sicher 11000,-DM.“ Ich: „Kriegst du nicht, den

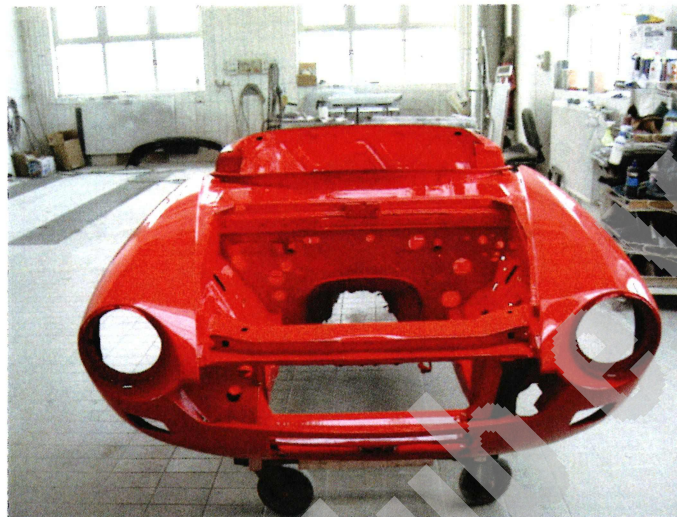
Es wurde zwar immer mal was geschraubt, aber nie richtig daran gearbeitet. Ab 2002 stand er dann meist in einer Montagehalle bei einem Freund. Meine Leidenschaft zum Motorradfahren blühte wieder auf und der Spider geriet fast etwas in Vergessenheit. Erst als ich meine neue Ehefrau kennen lernte, deren Vater ein Oldtimer/Youngtimerfan ist, begann ich darüber nachzudenken den Fiat wieder herzurichten. Da meine Frau alles andere als eine Motorradbeführwoterin ist, entschied ich das Motorrad schweren Herzens zu verkaufen, und den Erlös in den Spider zu stecken. Nachdem ich mich mit vielen KFZ Spenglern und Lackierern auseinander gesetzt hatte, entschloss ich mich sehr schnell mein Glück im benachbarten Ausland zu versuchen. Durch Internetdurchforschung landete ich schließ-





lich bei carpainter in Ungarn. Nach der Zerlegung des Autos schaffte ich es per Anhänger 620 km nach Ungarn. Es vergingen über zehn Wochen intensiver Arbeit am Spider. Über die Fortschritte wurde ich immer per Foto und email informiert. Ich bekam für einen fairen Preis absolut perfekte Arbeit!!! Zurück in Deutschland ging es aber dann erst richtig los der Wiederausammenbau... Irgendwann landete ich dann bei Andreas Bichler in Haus- ham, mit dem ich nun seit Ja- nuar am basteln war. And- reas ist Autoelektrikermeister und KFZ Mechanikermeister. Sicher hätte man es schneller schaffen können, wenn nicht im- mer etwas fehlen würde oder der Motor komplett überarbeitet hät- te werden müssen, oder Notfälle die Hebebühne blockiert hätten. Egal, jetzt ist er perfekt wie ich ihn wollte, der Motor hat deutlich mehr Bums ;-) und er ist auch noch historisch!

Euer
Matthias Sendlmaier



ADAC

➤ 8. bis 10. Juni 2012

ADAC Marken- /
Korporativclubzelt

**Das ADAC Markenclubtreffen beim
ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal
vom 8. bis 10. Juni 2012 auf dem Nürburgring!**

Weitere Informationen erhalten Sie unter Telefon (02 21) 47 27 701



UM DEN JAN-WELLEM-POKAL

**ADAC Markenclubtreffen
08. bis 10. Juni 2012
im Rahmen des ADAC-Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal**

wie auch schon in den Jahren zuvor, lädt der ADAC die Clubs in das Markenclubzelt ein.

Das Ticket von Freitag bis Sonntag kostet 80,00 € pro Person

Jugendliche von 13 - 17 Jahren von Freitag bis Sonntag 40,00 € pro Person

Sondertickets nur für Teilnehmer der ausgeschriebenen Wettbewerbe kosten 55,- €

und enthält folgende Leistungen:

- Exklusive Eintrittskarte, inkl. reserviertem Sitzplatz im Zelt mit Blick auf die Strecke, Parkplatz, Zugang zum Fahrerlager und allen geöffneten Tribünen für das Wochenende
- 2 Mittagessen
- 2 Abendessen
- 16 Getränkergutscheine
- Programmheft
- Korso auf der Nordschleife

**Wir würden uns sehr über Ihren Besuch im Markenclubzelt ab dem
08. Juni freuen!**

Anmeldung bei ADAC Nordrhein e. V.
Sport und Ortsclubbetreuung
Ulla Herzog
50963 Köln
ulla.herzog@nrh.adac.de



128



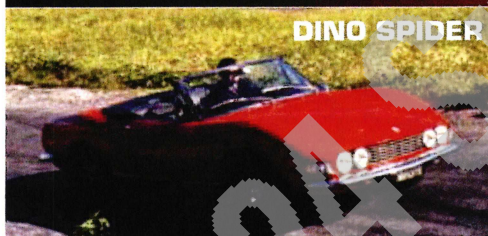
131



126



PANDA



DINO SPIDER



UNO



TOPOLINO



124 SPORT COUPÉ

36

FIAT

FRISCH



124 SPECIAL



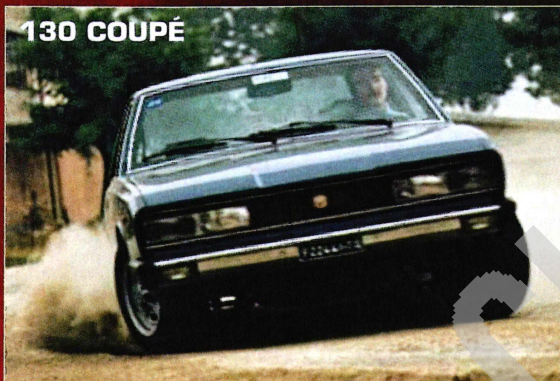
500



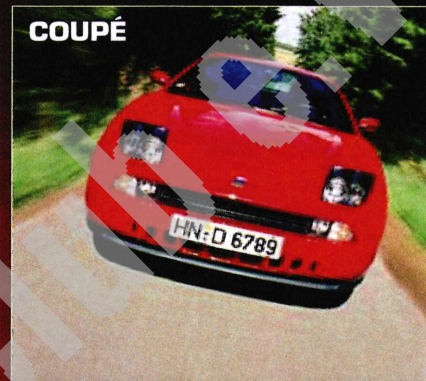
125



X1/9



130 COUPÉ



COUPÉ

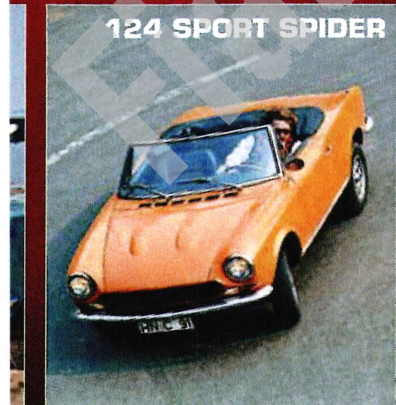
FIAT IDEEN AUS TURIN



126



MULTIPLA



124 SPORT SPIDER

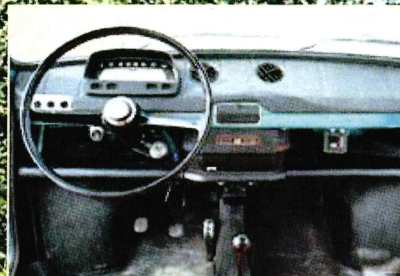


850

37



SPECIAL FIAT DIE KLEINEN



Ein Hauch von Mittelklasse: Mit seinem Breitbandtacho und den runden Lüftungsgittern stach der 850 die Konkurrenz aus

850 / SPECIAL

34/37 / 47 PS, 843 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 35/28 / 18 s, 120/125 / 135 km/h Spitze, ca. 4350 / 4700 Mark (1970)

850 SPECIAL UND 850 COUPÉ

IN DEN 1960ER-JAHREN ZEIGTE FIAT, dass Mode von der Stange und Alta Moda sich gut ergänzten. Für Freunde der Massenkongregation rollte der auf dem 600 aufbauende 850 vor, von dem er die Heckmotoranordnung übernahm und der frischen Wind in die Kleinwagenklasse brachte. Zwei Versionen standen beim Händler: Die Basisversion mit 34/37 PS und 120 Spitze und ab 1968 der Special mit 47 PS und 125 km/h. Die Abteilung Alta Moda übernahm dann ein Jahr später das von Bertone elegant geschneiderte Coupé, mit dem Grandezza in ein ansonsten wenig aufregendes Segment einzog. Das durchaus sportlich zu bewegendes Coupé leistete zunächst 47, seit 1968 sogar 52 PS,

was für eine Spitze von 135/145 km/h reichte. Damit rückte der kleine Italiener behäbigen Mittelklasse-Limousinen wie etwa dem Opel Rekord auf den Pelz. Das Coupé besaß vorne Scheibenbremsen, was bei Kleinwagen damals alles andere als selbstverständlich war. Doch das war für die meisten Liebhaber nur eine Randnotiz – schließlich ging es ihnen vor allem darum, bei den Signorinas und Fräuleins eine Bella Figura abzugeben.



850 COUPÉ

47/52 PS, 843/903 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 18/17 s, 135 km/h Spitze, 6100 Mark (1970)

Bertone schneiderte dem 850 Coupé ein berückend schönes Mini-kleid. Wer es zu Abarth brachte, erfuhr, wie schnell klein sein kann



So groß kann ein Peiseler-Messrad sein: Der 126 zog es mit Fassung auf 105 km/h Spitze

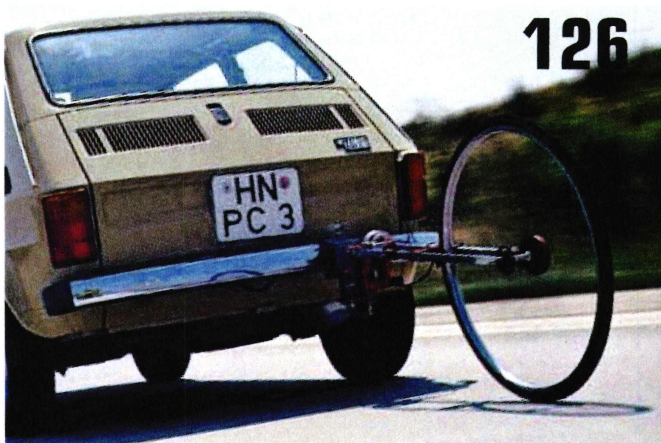
126

23/24 PS, 594 cm³, 2 Zylinder, 0-100, km/h in 17 s, 100/105 km/h Spitze, 7320 Mark (1981)

500

DER KLEINE DAUER-LÄUFER brachte Bella Italia von 1957 an auf Touren. Zunächst hielt sich die Begeisterung der Tifosi allerdings in Grenzen. Mit einem Faltdach, das bis zum Heck reichte, erlebten die Kunden einen Hauch von Dolce Vita. Zum ersten Mal sorgte in einem Fiat ein luftgekühlter Motor für Vortrieb, wenn auch nur mit zwei Zylindern. Weniger elegant waren anfangs die fehlenden Radkappen, was Fiat einige Monate später korrigierte und den Kleinen so fein herausputzte, dass die Kundschaft endlich zugriff und ihn nicht mehr hergeben wollte.

Foto: corbis (1), gettyimages (5)



126

DIE ROLLENDE Einkaufstasche war ein Vertreter der neuen Sachlichkeit und hatte nicht mehr die runden Formen des 500er, mit dem er die Grundkonzeption teilte. Anfang der 70er-Jahre war das Konzept nicht mehr unbedingt zeitgemäß. 1972 auf dem Turiner

Salon vorgestellt, besaß der 126 einen auf 594 cm³ vergrößerten Motor, und die Höchstgeschwindigkeit lag nun bei atemberaubenden 100, später 105 km/h, was an Autobahnsteigungen schon mal zu unfreiwilliger Kolonnenbildung hinter ihm führte.

Was nördlich der Alpen der Käfer schaffte, machte in Italien der Fiat 500: Er mobilisierte die Menschen

500

13/15 PS, 479 cm³, 2 Zylinder, 85/95 km/h Spitze, 3290 Mark (1957)



HISTORIE VORKRIEG UND 50er



1922: Fiat Deutschland startet mit dem Typ 501 samt „Birnenkühler“



1955: Der kühne Multipla auf Basis des 600 nahm die Minivans vorweg

GUT ZWANZIG JAHRE NACH DER GRÜNDUNG

des Unternehmens entsteht am 5. Mai 1922 die „Deutsche Fiat-Automobil-Verkaufs-Aktiengesellschaft“ in München. Fiat lehrt uns, wie man günstig robuste Autos fürs Volk baut, übernimmt das neue NSU-Werk in Heilbronn und startet unter dem Namen „NSU-Fiat“ die Fertigung in Deutschland. Nach dem Zweiten Weltkrieg rollen Topolinos von den Bändern, gefolgt von Millescento und 600, die als „Neckar“ und „Jagst“ das Wirtschaftswunder auf Touren bringen. Nach mehr als 360000 Modellen endet 1969 die Heilbronner Produktion.

1955: Rolldach für vier. Mit Faltenrock und Fiat 600 wird jedes Gewässer zum Lago Maggiore





SPECIAL FIAT DIE LIMOUSINEN

132

WER WEISS, wie der Nachfolger der großen Limousine 130 ausgesehen hätte, wenn die Ölkrise nicht plötzlich die automobilen Welt in den Würgegriff genommen hätte. So wurde 1977 der nicht sonderlich aufregende 132 an die Spitze der Fiat-Palette gespült. Als Antrieb dienten Vierzylinder mit bis zu zwei

Liter Hubraum. Der 132 bietet „Platz für vier große Germanen“, urteilten die Tester der AUTO ZEITUNG 1973. Für Reisekomfort sorgten Extras wie Klimaanlage und Automatik. Bis zur Ablösung durch den ebenso biederen Argenta im Mai 1981 rollten rund 600.000 Exemplare des 132 von den Turiner Bändern.



Trotz guter Ausstattung hatte der Fiat 132 in der oberen Mittelklasse einen schweren Stand gegen Peugeot 504 und Opel Rekord.

132 1600

98 PS, 1592 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 13,2 s, 162 km/h, Spitze, 9450 Mark (1973)

128 RALLY

MIT DEM 128 verabschiedete sich Fiat vom Heckantrieb und ließ nun die vorderen Räder die Fuhre ziehen. Vielleicht waren die Italiener bei der Markteinführung etwas zu schnell – auf jeden Fall waren die deutschen Kunden von der Qualität des neuen Modells anfangs enttäuscht. Mit der Sportversion Rally kam dann allerdings ein Schuss südlandische Leidenschaft in Fiats ansonsten ausgesprochen praktisch veranlagte untere Mittelklasse. Immerhin kam der mit Einzelradaufhängung ringsum versehene Zweitürer dank entsprechender Kraftkur auf 150 km/h Spitze, was Anfang der 70er-Jahre kein schlechter Wert war.



Der 128 Rally bot im Slalom eine starke Vorstellung

128 RALLY

67 PS, 1290 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 14,5 s, 150 km/h Spitze, 7440 Mark (1972)

DIE KONKURRENZ war geschockt, als Fiat 1967 auf dem Turiner Salon den 125 präsentierte. Zwei Nockenwellen waren damals in der Großserie nicht selbstverständlich, und auch die Ausstattungsdetails überzeugten. 1970 folgte der Special mit einem überarbeiteten Design und 100 statt 90 PS. Damals trugen Autos noch Chrom. Fiat hatte davon offensichtlich einiges auf Lager und spendierte dem sportlich ausgerüsteten Viertürer viel Glanz, darunter die in Chrom eingefassten charakteristischen Doppelscheinwerfer. Auch bei der Technik zeigten sich die Turiner großzügig. Beim 125 Special wurde die Leistung über ein Fünfganggetriebe an die Hinterräder übermittelt, und für eine angemessene Verzögerung standen immerhin vier Scheibenbremsen zur Verfügung.

Foto: gettyimages (6)



Die meisten kauften den Fiat 1500 wegen seiner gelungenen Form und den guten Fahrleistungen

1500



DAS DESIGN verriet amerikanischen Einfluss, doch unter der Haube arbeitete modernste Technik. Der Fiat 1500 L besaß die gleiche Karosserie wie der luxuriöse 2300. Letzterer trug den ersten Fiat-Sechszylinder nach dem Krieg unter der Haube, der 1500 hingegen einen wirtschaftlichen Vierzylindermotor. Die große Fiat-Limousine war ursprünglich lediglich als Taxi-Version vorgesehen und offerierte An-

fang der 1960er-Jahre eine gelungene Mischung aus Sportlichkeit und Komfort. Eine vollsynchronisierte Schaltung, Drehstabfederung vorn und ein Bremskraftverstärker waren damals keineswegs Standard.

1500 L

67/75 PS, 1481 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 16,5 s, 140/145 km/h Spitze, 7490 Mark (1963)



125 SPECIAL

100 PS, 1597 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 12 s, 170 km/h Spitze, 8450 Mark (1970)

Der 125 Special war zu seiner Zeit ein echtes Sonderangebot in der Mittelklasse



**HISTORIE
DIE 60er**



1961: Der Fiat 1500 entsprach mit seiner damals populären Trapezform ganz dem Stil der Zeit



1961: Der raffinierte Designentwurf für das 2300 Coupé stammte von Ghia



1960: Der 500 Giardiniera verband Funktionalität und Vergnügen

1967: Giorgetto Giugiaro zeichnete das Dino Coupé während seiner Zeit bei Bertone. Der Motor stammte von Ferrari, ebenso der Name



MIT DEM MIRACOLO ECONOMICO

– auf Italienisch klingt Wirtschaftswunder irgendwie besser – erlebt Fiat in Deutschland einen rasanten Aufschwung und verkauft 1962 erstmals mehr als 100.000 Fahrzeuge. Auch in Italien stehen die Zeichen auf Zuwachs, und zwischen 1959 und 1968 steigt die Fiat-Produktion von 425.000 auf 1.751.400 Automobile. Verantwortlich dafür sind die gelungenen Modelle, die in diesen Jahren auf den Markt rollten. 1964 kommt der 850, gefolgt von den Mittelklasse-Limousinen 124 und 125. 1966 übernimmt der Enkel des Firmengründers, „L'Avvocato“ Giovanni Agnelli, die Leitung des Unternehmens und hat sie bis zum Jahr 1996 inne. Er sichert Fiats Position als einer der führenden Automobilhersteller Europas.



ALTA MODA in Blech gepresst – dieses Kunststück beherrschte niemand so traumwandlerisch sicher wie Pininfarina. Sein Blechkleid für das zwischen 1972 und 1977 geschneiderte 130 Coupé ist ein Meisterstück dezentler Maßarbeit. Nicht so schön: Der geschmeidige Sechszylinder saugte auf 100 Kilometer immerhin rund 18 Liter aus dem Tank.

130 COUPÉ

130 COUPÉ

165 PS, 3238 cm³, V6-Zylinder, 0-100 km/h 11,8 s, 188 km/h Spitze, 30.300 Mark (1973)



Mit dem 130 Coupé brachte Fiat 1972 zum letzten Mal einen luxuriösen Zweitürer nach alter Granturismo-Manier auf den Markt



Walter Röhrl im 131 Abarth bei einer Fotosession für die AZ. Mit diesem Fiat holte Röhrl seinen ersten WM-Titel

131 ABARTH

FÜR WALTER RÖHRL hat der Fiat 131 Abarth eine ganz besondere Bedeutung: Mit dem Sportler aus Turin fuhr er 1980 zu seiner ersten Rallye-Weltmeisterschaft. Für Fiat war es der dritte Markentitel. Bereits bei der ersten Rallye rund um das Fürstentum Monte Carlo raste der Bayer dank satter 270 PS auf den ersten Platz. Abarths Kleinserien-Version hatte stramme 215 PS bei unter 1000 Kilo Leergewicht. Basis für den Boliden war der biedere 131, der von 1981 an für den Normalkunden als Supermirafiori Volumetric Abarth produziert wurde. 140 PS holte der zivile Sportler aus seinem aufgeladenen Zweiliter-Motor.



131 ABARTH RALLY

215 PS, 1995 cm³, 4 Zyl., 0-100 km/h in 5,0 s, 230 km/h Spitze

KLAPPSCHEINWERFER,

Mittelmotor, Targa-Verdeck – und das alles zu einem bezahlbaren Preis. Der von Bertone entworfene und 1972 vorgestellte Fiat X1/9 hatte alles, was das jugendliche Herz begehrt. Ford Capri und Opel Manta sahen neben dem kleinen Italiener ziemlich altbacken aus. Der Antrieb stammte aus der Familienkutsche 128 und wurde für den Einsatz in dem frechen Zweisitzer überarbeitet, sodass die Höchstgeschwindigkeit nicht allzu sehr der Optik hinterher fuhr. Freilich hätte das Fahrwerk durchaus mehr vertragen, doch zu mehr als 180 km/h (in der Fivespeed-Version) konnte sich Fiat nie durchringen. Der dazu eingesetzte 1,5-Liter-Vierzylinder überlebte wegen seines bescheidenen Durst die Krise und hielt in USA bis Ende der 1980er-Jahre durch.

Foto: corbis (1), gettyimages (5)



DINO



Der Dino Spider von Pininfarina hatte die Begabung zum ganz großen Kino

FÜR DIE ITALIENISCHEN MOMENTE im Leben gab es nie Besseres als eine „Bella Macchina“, am besten mit leicht zu öffnendem Stoffverdeck und großem Temperament unter der Haube. Genau das bot der von 1966 an gebaute Fiat Dino, eine Kombination aus Pininfarina-Design und Ferrari-Technik unter der flachen Motorhaube. Sechs Zylinder mit 2,0, ab 1969 dann 2,4 Liter Hubraum mit 180

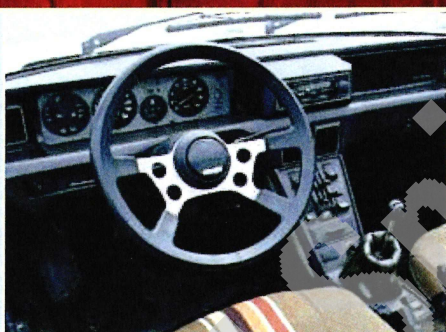
PS und 205 km/h Spitze waren die Werte, die Maranello lieferte. Doch so begeisternd der Dino war: Viele Freunde fand er nicht, was ihn heute zu einer begehrten Rarität macht.

DINO

160/180 PS, 1988/2418 cm³, V6-Zylinder, 0-100 km/h in 9,2/9,0 s, 200/205 km/h Spitze, 25 000 Mark (1970)

X1/9

73/75 PS, 1290/1498 cm³, 4 Zylinder, 0-100 km/h in 13,8/11,7 s, 170/180 km/h Spitze, 16 290 Mark (1979)



Der Zweisitzer mit Mittelmotor erschien 1973 und blieb bis 1988 bei Bertone in der Produktion



DIE SPORTLICHEN SPECIAL FIAT



HISTORIE DIE 70er



1971: Das Fiat 128 Coupé wurde in zwei Leistungsstufen mit 64 und 75 PS angeboten



1973: Der 850 Sport Spider – hier in der 52-PS-Version – wird eingestellt



1978: Neuer Name, neuer Stil – der Ritmo kommt mit Kunststoffplanken



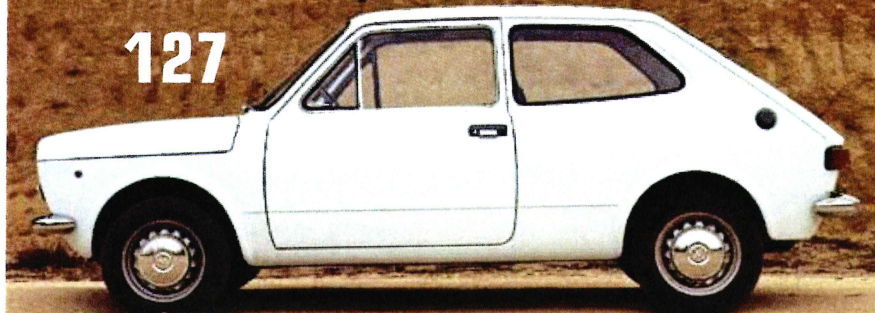
1969: Start eines Evergreens – der 124 Sport Spider blieb als Pininfarina Spider-europa bis 1985 im Programm

IN DEUTSCHLAND erreicht Fiat im Jahr 1971 zum ersten Mal in seiner Geschichte mehr als eine Milliarde Mark Umsatz. Gleichzeitig übernimmt das Unternehmen den Vertrieb der Marke Lancia auf dem deutschen Markt. In Italien rollt unterdessen der Fiat 127 zu den Händlern. Er löst den 850 ab, bringt den Frontantrieb in das Kleinwagen-Segment und entwickelt sich auf Anhieb zum Bestseller. Bis zum Ende des Jahres 1974 werden eine Million Stück des pfiffigen Kleinwagens gebaut. Auch in der Produktion ändern sich die Zeiten: Im Werk Mirafiori nehmen die ersten 16 Roboter ihre Arbeit am Modell 132 auf. Im Jahr 1978 wird die kränkelnde Nobelmarke Lancia in den Fiat-Konzern eingegliedert, und nur ein Jahr später wird eine neue Gesellschaft gegründet, in der die Marken Fiat, Lancia, Autobianchi, AbARTH und Ferrari zusammengefasst sind.



SPECIAL FIAT DIE KOMPAKTEN

127



WACHABLÖSUNG bei den Kleinen: Der Fiat 850 mit Heckmotor geht, und der 127 rollt 1971 mit Fronttriebwirk (aus dem 850 Sport) und Kofferraum im Heck auf den Markt. Auf Anhieb erobert der Kleine, der viel Technik mit dem 128 teilt, die Herzen der Kunden und entwickelt sich zu einer tragenden Säule des Konzerns. Kleinwagen beherrscht Fiat bis heute am besten.

127
47 PS, 903 cm³, 4-Zylinder, 0-100, km/h in 16,2 s, 138 km/h Spitze, 5990 Mark (1972)



Stückzahl-Millionär: Der praktische 127 entwickelt sich dank seines modernen Konzepts auf Anhieb zum Bestseller. Der Mini aus Turin wirkt rein formal heute noch modern



PANDA

Panda 45 PS, 903 cm³, 0-100 km/h in 19 s, 140 km/h Spitze, 9390 Mark (1981)

PANDA

DIE „TOLLE KISTE“ legte sich sogar mit der Bundesbahn an, die damals wenig Humor zeigte. Praktisch, kantig, geräumig und preiswert zu produzieren, lautete offensichtlich der Auftrag an Giugiaro, den der Star-Designer mit Bravour erledigte. Mehr Auto brauchte eigentlich niemand.



HISTORIE DIE 80/90er



1983: Nach dem Panda zeichnete Giugiaro auch den größeren Uno. In und um Turin war der Uno die Nr. 1

SEIT 1984 gehört auch Alfa Romeo zum Fiat-Imperium. Der Vertrieb der sportlichen Modelle wird von 1992 an von der deutschen Fiat Automobil AG übernommen. Im fernen Florida stellt Fiat 1983 den Uno vor, der zum Symbol für die Erneuerung der Marke werden soll. Mit seinen Innovationen beim Einsatz von Elektronik und alternativen Werkstoffen sowie dem weniger Abgas ausstoßenden „Fire 1000“-Motor entwickelt sich der Uno zum Bestseller, von dem insgesamt 6272 796 Exemplare produziert werden. In den 1980er-Jahren wird Fiat immer internationaler und bringt seine Modelle weltweit auf die Märkte. Im Jahr 1989 wird der Fiat Tipo, der Nachfolger des Ritmo, von einer internationalen Jury zu Europas „Auto des Jahres“ gewählt.

1993: Mit dem von Chris Bangle entworfenen Coupé wird Fiat wieder sportlich



Foto: gettyimages (3)



18. Jahrgang € 3,50
www.fiatspider.de

Ausgabe 1/2002

SPIDER

MAGAZIN



*Augen auf beim Spiderkauf
Mit dem Spider auf Weinlesefahrt
Original oder nicht
Ein ganz besonderer Winterschlaf*





Alles original?



Original oder Nicht

38 Gramm Messing lösen eine Grundsatzdiskussion aus

von TDO



Sicherlich möchte sich jeder Spiderfahrer, jede Spiderfahrerin von der heutigen Autowelt abheben. Eben anders soll es sein – aber darf sich der Spider auch von anderen Spidern abheben?

Zum Beispiel durch kleine Umbauten? Nein, nein und noch mal nein rufen da die Originalitäts-Fetischisten, warum nicht, meinen die anderen. Sehr interessant sind

hier die Reaktionen einiger kritischer Spider-



Diese Messingringe überdecken entstehende Ecken beim Einbau einer Analoguhr

freunde auf den Artikel im Spider Magazin 3/01 „Eine runde Sache“.



Umfeld



Sehr original:

Hier sind noch der erste Teppich und die erste Bepolsterung vorhanden. Unter dem Gaspedal haben schon viele Hacken am Ausbruch durch den Wagenboden gearbeitet. Sand von verschiedenen Stränden war dabei ein fleißiger Helfer, bevor er von Zeit zu Zeit vom Staubsauger entführt wurde.

Richtig original:

Deutlich zeigt die Lackierung des Originalgangknüppels Auflösungserscheinungen. Als Ablagefläche für die rechte Hand dient der Gangknüppel seit einigen Jahren nicht mehr. Nicht zuletzt durch diese Unart quitierte auf einer Urlaubsfahrt in der Toskana eine Schaltgabel im Getriebe ihren Dienst.



Äußerst original:

Das unleserliche Fiat-Emblem auf der Kofferraumhaube ist eine Funktionsfläche. Nur auf ihm drücke ich die Haube zu, nicht jedoch, ohne vorher mit der rechten Hand an die rechte Hosentasche geklopft zu haben. Erst wenn der dort befindliche Wagenschlüssel sein o. k. durch ein metallisches Klappern gegeben hat, schließe ich den Kofferraum.



Umfeld



Hi Spiderfans,
ich habe im hier veröffentlichten Spidermagazin den Beitrag „eine runde Sache“ (<http://www.fiatspider.de/sm0103-t.pdf>) zur „Verschönerung“ eines DS-Cockpits gelesen. Einige Bemerkungen dazu: Ok, die Digitaluhr ist nicht so der Bringer.....aber immer noch besser als dieses Chrommonster, dass hier als der Inbegriff des zeitgenössischen Designs präsentiert wird. Wer den DS mit all seinen Versuchen „up to date“ zu bleiben (in einer Zeit, wo VW Golf-Henkelkörbchen modern eingestellte Cabrio-Kunden abwarben) nicht mag, soll eben ein anderes Auto fahren. Ich finde auch, dass die Kunstledersitze nicht so toll sind, und das der riesige Dimmer auch dezenter sein könnte, aber so gehört es sich nun mal für einen DS. Dimmer und die Chromuhr passt auch nicht. Uns überall die schwarzen Instrumente mit den dicken Chromringen überbauen und in Silikon einbetten und das Holzfurnier ausfräsen.....barbarisch!!!!. Dann also alle DS als „AS-Replikas“ umschminken und komplett das AS Cockpit einbauen, auf Vergaser umstellen und schmale Reifen drauf machen????
Besser der TDO (Autor des Artikels) verkauft seinen DS, und holt sich einen Alfa Spider '83, dann hat er richtig was zum optimieren.....Macht was ihr wollt, mein DS bleibt wie er ist

Bitte um Eure Kommentare

Norbert

Hallo Norbert,

ich vertrete diesbezüglich eine andere Meinung. Schon immer hat es Modifikationen an PKW's gegeben. Ansonsten könnten einige Zulieferanten sicherlich ihren Laden schließen. Und wie auch schon Marc erwähnte - „Die Schönheit liegt im Auge des Betrachters“. Wenn es diese mehr oder weniger auffälligen Veränderungen nicht geben würde, wären die Spidertreffen mit z.T. bis zu 50 und mehr Spidern sicherlich ein wenig langweiliger, weil es ja den Puristen zu Liebe nur 4 verschiedene Modelle, die allerdings in unterschiedlichen Farben, gibt. Ist vielleicht ein bisschen wenig. Ich stehe zum meinem Umbau (DS '83, mit Chrom-Uhr (ohne Dimmer), BS Stossstangen und Volumex-Felgen (Nachbau)... die Spiegel kommen auch noch weg) weil's mir besser gefällt - denn: Handtuchhalter gehören in's Badezimmer) Gruss, Jürgen auch ein Spiderfan

Hallo Spideristi,

ich kann mich den Meinungen, ein Auto möglichst in dem Design zu erhalten, in dem es damals „gemeint“ war, nur anschließen. Es ist eben nicht alles nur schön gewesen, damals nicht und heute ist es es auch nicht. Und was ist überhaupt „schön“? Das liegt immer im Auge des Betrachters. Die Grundsatzfrage für mich ist: „Kann ich eine Sache so akzeptieren, wie sie ist“, oder will ich nach meinen Vorstellungen eingreifen? Ist es nicht so wie bei Menschen auch? Kann ich meine Partnerin nur akzeptieren, wenn sie geschminkt ist? Ich finde, Schönheit entsteht, wenn ALLE Facetten eines Menschen oder einer Sache ihre Gültigkeit haben.

Das gilt auch für die Meinungsvielfalt! Ciao Jörg



Umfeld

Hi,

ich bin eigentlich auch der Originalität verschrieben. Aber ehrlich: Wenn jemand seinen Spider „verschönern“ oder besser individualisieren will, ist das m. E. seine Sache und ich akzeptiere seine Entscheidung. Ob ich es schön finde, ist eine andere Sache.

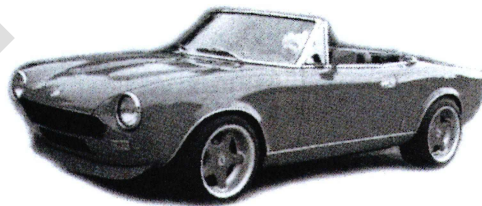
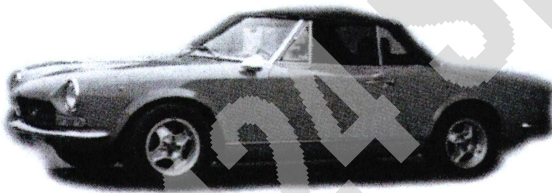
Wenn das Ergebnis weiterhin einen spidertypischen Eindruck (Sprich bei Verwendung von Originalteilen) hinterlässt, ist das doch okay?!

Ciao, Ralf (Webmaster) „Der in seinem AS auch die 6. Armatur (=Analoguhr) des BS.. drinlässt“

Ralf,

da kann ich Dir nur voll und ganz zustimmen. Letztendlich ist es jedem selbst überlassen, was er aus seinem Spider macht. Das ganze kann nur einen Nachteil haben, dass dann so gut wie alle Originale „verschwinden“. Man schaut sich doch einfach mal den MGB in der „Gummiboot-Version“ an. Nicht gerade hübsch aber ein Auto, der den Charakter der Zeit widerspiegelt. Oder die Spoilerlippen beim Alfa. Oder unsere Gummistoßstangen. Und das find ich schade, die häßlichen Entleins haben dann keine Überlebensberechtigung mehr. Bestes Beispiel in unseren Kreisen; ich sage nur armes 124 Coupe. Ist echt schade drum! Nicht falsch verstehen, es handelt sich dabei um kein häßliches Entlein, aber das Offenfahren wird eben bevorzugt, zum Schaden des Coupes. Also Leute, habt doch ein bisschen mehr Selbstbewußtsein. Nicht jeder brauch nen Ferrari-Verschnitt. Und es wird die Zeit kommen, da wird Eurer wieder ganz „up to date“ sein ;-)

ciao,mario



... nur ein originaler Spider spiegelt die Zeit, mit all ihren schönen und häßlichen Dingen wider. Jede Änderung individualisiert den Spider zwar und macht ihn für seinen Besitzer somit schöner, verfälscht aber das Bild des Autos als Zeuge einer Zeit, in der die Geschmäcker noch anders waren

ich habe meinen DS so gekauft weil er mir damals so gefallen hat und so soll er auch bleiben. wenn ich einen AS will, dann kauf ich einen AS und rüste nicht einen DS auf AS um! auch ich habe überlegt auf Abarth-Gummis oder Chromstoßstangen umzurüsten, mach ich aber nicht..... zur Geschichte des Spiders gehört der DS dazu. und der DS war ein erfolgreiches Spider/Cabrio/Fiat/Pininfarina-Kapitel der 80er-Jahre. warum das nicht pflegen?



Herbsttreffen 2012 in Gifhorn

Herbsttreffen 2012

14.-16. September 2012 in Gifhorn

(An der Lüneburger Heide, in der Nähe von Wolfsburg)

Wir werden die Gegend rund um die ‚Volkswagenstadt‘ Wolfsburg erkunden. Dazu gehört auch der kleine Höhenzug vor dem Harz, der Elm.

Programm

- Freitag:**
14.06.2012 tagsüber individuelle Anreise
ab 18.00 h Registrierung und Ausgabe von Roadbook / Unterlagen im Morada Hotel Isetal in Gifhorn
um 19.30 h 3-Gänge-Menü Abendessen als Buffet im Hotel
- Samstag:**
15.06.2012 ab 10.00 h Ausfahrt über Gifhorn – Cremlingen – Tetzstein – Esbeck - Mariental – Rühren – Brome -Osloß – Gifhorn
Stationen:
- Restaurant Tetzstein im Elm („Pinkelpause“ ca. 0.30h)
 - Mittagessen in Warberg ca. 2h
 - Restaurant Hubertus hinter Croya („Pinkelpause“ ca. 0.30h)
 - Mühlenmuseum bei Gifhorn (Kaffee und Kuchen ca. 16:00 Uhr)
- ca. 18:00 h Floßfahrt auf der Lse (optional ca. 1h)
um 20:00 h Abendparty all inclusive bis 22:00 Uhr, Speisen und Getränke (Bier, Hauswein + alkoholfreie Getränke)
ab 22.00 h Lockerer Ausklang in der hoteleigenen Bar
- Sonntag:**
16.06.2012 ab 10:00 h kleine Ausfahrt zum Automuseum in Wolfsburg mit anschließender Besichtigung. Danach individuelle Heimreise.

Übernachtung Hotel Isetal Morada Gifhorn

[/http://www.isetal.morada.de/](http://www.isetal.morada.de/)
Tel. 0 800/123 13 13

Wir haben 20 Doppel- und 10 Einzelzimmer im Morada Hotel Isetal bis zum 27.07.2012 reserviert. Die Kosten von 151 € (Einzelzimmer) und 121 € (Doppelzimmer) pro Person beinhalten folgende Leistungen:



- 2 Übernachtungen mit Frühstück
- 3-Gänge-Menü Abendessen als Buffet
- Abendparty bis 22:00 Uhr, Speisen und Getränke (Bier, Hauswein + alkoholfreie Getränke) allinclusive
- Kanufahrt für alle auf der Lse, ca. 1h
- Eintritt Mühlenmuseum (Bestandteil unserer Ausfahrt)
- Tret-, Ruderboot bzw. Kajak nach Wahl, ca. 1h

Bitte bucht eure Zimmer selbst und gebt das Stichwort „Spider Club“ an!

Herbsttreffen 2012 in Gifhorn



Bei Fragen zum Treffen wendet euch bitte an
Nico und Michaela Lacetera (05363 / 72613) oder
Heike und Torsten Schüttler (05308 / 4551)



Fiat Spider Club e. V. * Postfach 201716 * D-20207 Hamburg

Verbindliche Anmeldung

Bitte bis zum **27.07.2012** an 05363 / 4520 (Nicola Lacetera) faxen oder per Mail an
familie-lacetera@wolfsburg.de

Zum Herbsttreffen in Wolfsburg vom 14.-16. September 2012 melde ich hiermit verbindlich an:

Name _____ Vorname _____

PLZ _____ Ort _____

Mobiltelefon _____ eMail _____

ggf. Name der Begleitperson _____ ggf. Vorname der Begleitperson _____

Anreise am ☐ 14.09.2012 ☐ 15.09.2012

Abreise am ☐ 15.09.2012 ☐ 16.09.2012

An folgenden Programmpunkten nehme ich / nehmen wir teil

- ☐ 3-Gänge-Menü Abendessen als Buffet am Freitag
- ☐ Ausfahrt am Samstag
(Verpflegung und Getränke während der Ausfahrt sind selbst zu tragen)
- ☐ Abendparty all inclusive am Samstag
- ☐ Ausfahrt am Sonntag
(Eintritt und Führung Automuseum Wolfsburg für Clubmitglieder frei, 3 € pro Person für Nichtmitglieder sind vor Ort zu bezahlen)

Datum _____

Unterschrift _____



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, 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, 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



27.07.2012 - 29.07.2012

96185 Schönbrunn: 20 Jahre Gemeinschaft d. Fiat 128 Freunde e.V.
www.fiat128.com, ralf-roeder@gmx.de



30.08.2012 - 02.09.2012

75387 Neubulach: Fiat 850 Alpentour in 6793 Gaschurn in Österreich
Tel.: 07053/699620, www.fiat850.info, uwe@fiat850.info

ADAC-Oldtimer-Termine



11.05.2012 - 12.05.2012

70190 Stuttgart: 14. Rallye ADAC Württemberg Historic
Tel.: 0711/2800134, www.rallye-wuerttemberg-historic.de, sport@wtb.adac.de



17.05.2012 - 17.05.2012

95119 Naila: ADAC Oldtimerfahrt „Tour de Franken“
Tel.: 09282/8172, www.oc-naila.de, 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, 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, adac-deutschland-klassik@adac.de



12.07.2012 - 14.07.2012

74889 Sinsheim: ADAC Rallye Heidelberg Historic
Tel.: 06221/809848, www.heidelberg-historic.de, info@heidelberg-historic.de



25. - 28. Mai 2012 : Jahreshaupttreffen 2012 am Spitzingsee
Wir treffen uns bei Oliver im Süden Deutschlands
- 14.- 16.September 2012 : Herbsttreffen in Gifhorn bei Nico Lacetera
- Pfingsten 2013 : Jahreshaupttreffen 2013 bei Armin Hefner
Region 1 - Rade bei Rendsburg
- 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 0170/4668070.

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





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 vier Wochen
Sonntags ab 11:30 Uhr
und nach Absprache

„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

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2012



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

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

Markus Höckelmann
- 1. Vorsitzender -

Ribbeckweg 11
14476 Potsdam
Tel.: 033201-430450
Mobil : 0170 - 8312154
Mail: mh@fiatspider.de

Liebe Mitglieder,

01.04.2012

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

Jahreshauptversammlung 2012

Sie wird in diesem Jahr am 26. Mai 2012 um 18.15 Uhr im Hotel
Arabella Alpenhotel am Spitzingsee, Seeweg 7, 83727 Spitzingsee
stattfinden.

Tagesordnung :

1. Begrüßung
2. Verlesung und Genehmigung des Protokolls der letzten
Jahreshauptversammlung 2011
3. Mitgliederbewegungen
4. Jahresbericht des Vorstandes
5. Jahresbericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Neuwahl des Vorstandes
9. Neuwahl des Kassenprüfers
10. Verschiedenes

Unter Punkt 10 werden Anträge der Mitglieder diskutiert. Anträge
können dem Vorstand bis zum 15.05.2012 eingereicht werden. Wir
freuen uns über eure Anregungen und Verbesserungsvorschläge
ebenso wie über Freiwillige welche den Vorstand tatkräftig unterstützen
möchten.

Mit freundlichen Grüßen


Markus Höckelmann
1. Vorsitzender

FIAT 124 Spider Club e.V.

Postanschrift Club:
Postfach 20 17 16
D-20207 Hamburg

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

Vereinsregister:
Registernummer VR 10494
Amtsgericht Hamburg

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
BLZ: 20050550
KTO: 1259121752



Ihr bekommt einen Dämpfer!

Hallo Spiderfreunde,

ich habe mal die Zerlegung eines Ölgefüllten Umlenkbock/Lenkungsdämpfer dokumentiert.

Wir beginnen zuerst mit dem schwierigsten Teil, dem Lenkhebel.

Dieser wird mit Hilfe eines Abziehers, nach lösen der Befestigungsschraube, entfernt.

Dies kann unter Umständen nicht so leicht von der Hand gehen, denn die Hebel können sehr fest auf der Welle sitzen **(Bild 1)**.

Den Umlenkhebel gibt es Baujahr abhängig in zwei verschiedenen Ausführungen, einmal mit Verzahnung für den Lenkhebel und einmal mit glatter Welle.

Nun lösen wir die drei Schrauben am Deckel **(Bild 2)** und nehmen diesen ab **(Bild 3)**.

Im nächsten Schritt können wir den Zwischendeckel mit den Ventilbohrungen abnehmen **(Bild 4)** und die Welle aus dem Gehäuse ziehen **(Bild 5)**.

Damit ist die Zerlegung des Umlenkbockes abgeschlossen.

Was kann man an diesem Bauteil reparieren?

Oft kommt es vor, dass axiales Spiel vorliegt. Dies ist im Gegensatz zu radialem Spiel relativ leicht abzustellen. Es entsteht, wenn sich der Rotor an der Welle in den Zwischendeckel eingearbeitet hat. Abstellen kann man das, in dem der Zwischendeckel durch abfräsen oder abschleifen wieder geplant wird **(Bild 6)**.

Nun ist natürlich das Spiel noch grösser und muss durch abfräsen oder abschleifen der Auflagefläche am Gehäuse ausgeglichen werden **(Bild 7)**. Die O-Ringe, die gegen das Gehäuse und den Deckel abdichten, sind Normteile und können leicht im technischen Handel bezogen werden. Der Zusammenbau erfolgt nach gründlicher Prüfung und Säuberung aller Teile in umgekehrter Reihenfolge. Alle Teile außer der Welle habe ich Glasgestrahlt und den Deckel und den Lenkhebel schwarz lackiert. Die Ölfüllmenge beträgt etwa 20ml Hypoidöl (das gleiche wird in der Hinterachse verwendet). Wenn alles wieder montiert ist sieht das dann so aus **(Bild 8)**.

Demnächst in diesem Kino: Wir lassen den Funken wieder Überspringen!

Viel Spaß!!!!

Euer Torsten



Bild 1



Bild 2

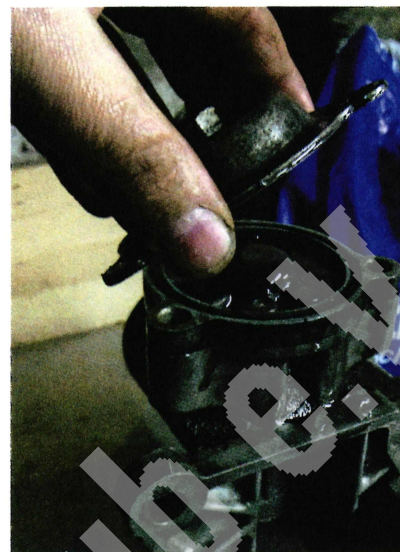


Bild 3

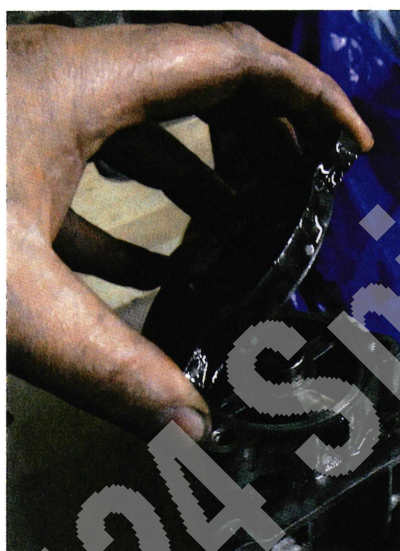


Bild 4

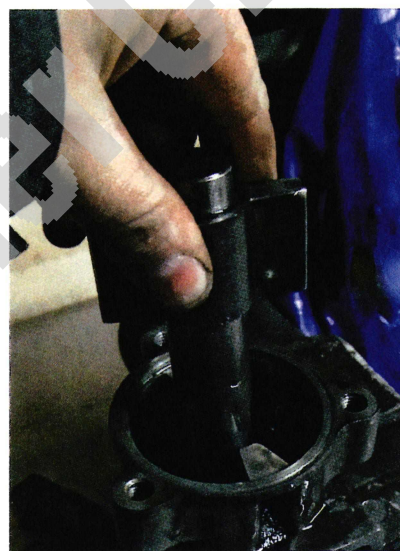


Bild 5



Bild 6

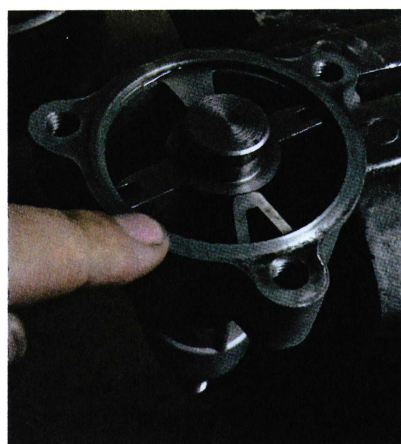


Bild 7

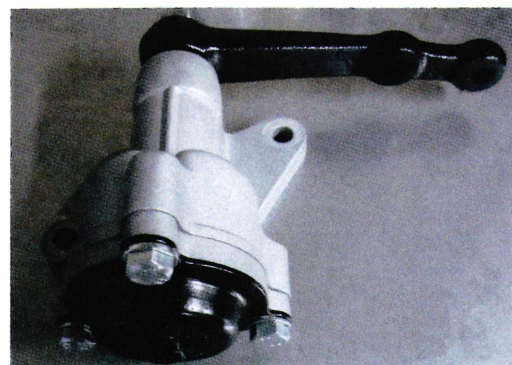
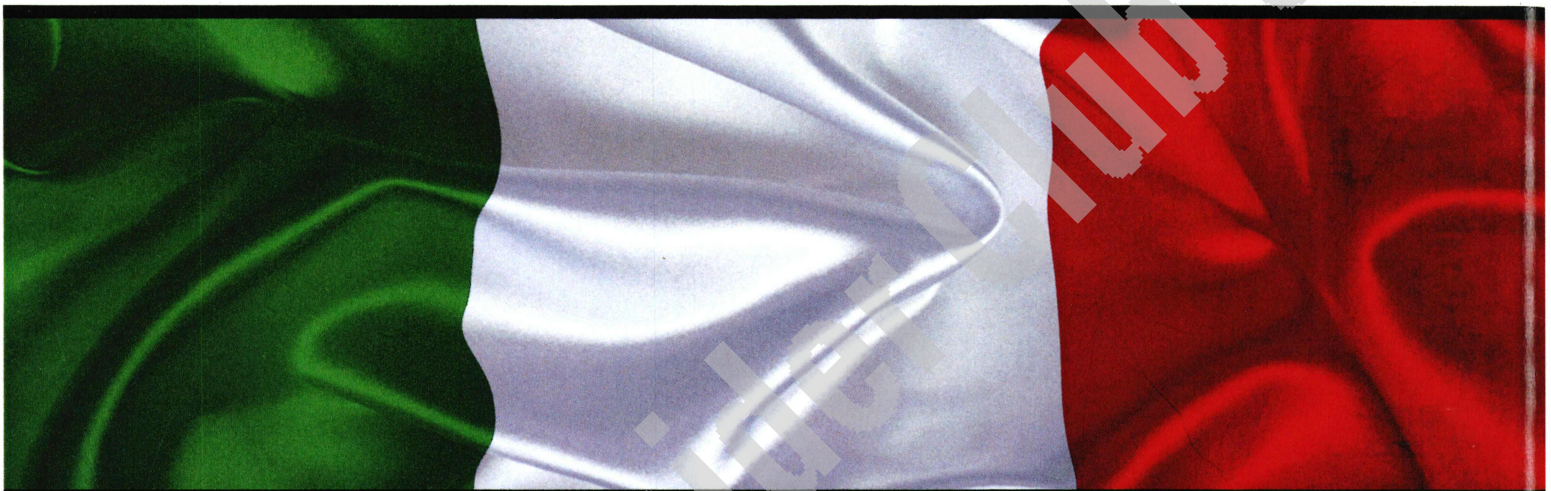


Bild 8



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



www.fiatspider.de