



Aus der Vergangenheit mit Schwung in die Zukunft!

Woher wir kommen – wohin wir wollen.

Unsere Wurzeln

Alles begann im Herbst 1990 als Christian Bianco mit seinem FIAT 850 Spider Bertone zum 5. FIAT 850 Treffen in Liebthal / Pfalz fuhr (siehe seinen Bericht im zweiten Teil der Broschüre). Werner Schultheiß hatte damals begonnen für alle FIAT 850 solche Wochenendtreffen zu organisieren. Jeder Teilnehmer war aufgerufen nicht benötigte Ersatzteile mitzunehmen, um so anderen Fahrern die Möglichkeit zu geben, diese eventuell zu erwerben. Es war ein sehr guter Ansatz, aus dem man aber noch mehr machen konnte. Man darf nicht vergessen, daß damals die markenunabhängigen Clubs am FIAT 850 Spider nicht sonderlich interessiert waren und somit so gut wie keine Hilfeleistung anboten.



In dieser Situation blieb Christian Bianco nur eines: selbst einen Club zu gründen und das gleich auf internationaler Basis! Im Herbst startete er das "International FIAT 850 Spider Bertone Team – Europe" (kurz ISBeT) und bereits nach wenigen Monaten tummelten sich Mitglieder aus Südtirol, Österreich, Deutschland, Schweiz, Holland und Italien im Club. Als langjähriger Präsident organisierte Christian Bianco diverse Treffen in Südtirol, Kärnten, Deutschland und Italien. Um seinen Club vorzustellen reiste Christian Bianco mit seinem Spider kreuz und quer durch Europa, unter anderem auch nach Schweden (siehe eigenen

Bericht im zweiten Teil der Broschüre).

Christian Bianco verließ in der Weihnachtszeit 1995 das Team, das dann 2008 von der damaligen Führungsschicht geschlossen wurde.

Der Neuanfang

Während der 15. Jahresfeier des "FIAT 850 Spider Bertone Club Holland" beschloßen eine handvoll Spiderfahrer, darunter auch Christian Bianco, ein neues Team ins Leben zu rufen, um neu zu starten. Am 2. Juni 1997 gründeten sie in Geleen / NL das "FIAT 850 Spider Bertone h-c-team" und ernannten Christian Bianco zum Präsidenten.

Die Vision des neuen Vereins sollte aber anders sein. Die Grundidee war, spontane oder geplante, gemeinsame Unternehmungen durchzuführen, ohne von einem starren Regelement oder ähnlichem "ausgebremst" zu werden. Auch das neue Info-Blatt, jetzt "Engine" genannt, sollte nur bei Bedarf und in knapper Form erscheinen. Das zugrundeliegende Konzept war "Klasse" statt "Masse".

Öffentlich trat das neue Team sehr selten in Erscheinung, so zum Beispiel am 1. Juni 2000, als es in Schleswig, während dem großen FIAT-Treffen, offiziell vorgestellt wurde.



Die Neuausrichtung

Anlässlich der 20 Jahrfeier entschied man sich neue Wege zu beschreiten. Ohne sich untreu zu werden will man sich öffnen und den eigenen Horizont erweitern.

Den eigenen Horizont erweitern

Im Zeitalter des Internets ist die Ersatzteilbeschaffung ja nicht mehr das zentrale Thema wie im vorigem Jahrhundert und tritt daher eher in den Hintergrund. Dafür rücken andere Themen mehr in den Vordergrund und ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Dies führt als Folgeerscheinung dazu, daß man sich neu orientieren, die neuen Gegebenheiten und Herausforderungen annehmen muß, wenn man im Focus der Aufmerksamkeit bleiben will. Ein Richtungswechsel und Öffnung sind dann aber nicht mehr vermeidbar.

Die Öffnung – Was heißt nun sich öffnen?

Da Christian Bianco immer schon eigene Wege gegangen ist, setzt er die angedachten Änderungen um und führt das ihm seit so vielen Jahren anvertraute Team in die neuen Zeiten. Ab 2017 können nun alle Liebhaber von Oldtimerfahrzeugen (bis Baujahr 1978) im Team Mitglied werden. Außerdem haben auch Liebhaber von Cabrio-, Spider-, Targa- und Roadsterfahrzeugen (unabhängig vom Baujahr und von der Marke) die Möglichkeit im Team Aufnahme zu finden.

De Vision

Unsere anfängliche Vision im Jahre 1997 war es, eine gemeinsame Unternehmung anzustreben, ohne von einem starren Reglement oder ähnlichem "ausgebremst" zu werden. Die Leidenschaft für unsere Fahrzeuge sollte und wird noch verstärkt im Mittelpunkt stehen.

Unser Motto ist und bleibt "Klasse statt Masse".

Die neuen Ziele des Teams

Bekannt geworden sind wir für unsere einzigartigen Stern- und Genußfahrten durch die Traumwelt der Dolomiten/Südtirol und zum Gardasee, gekoppelt mit Erlebnissen unterschiedlicher Art und einem abwechslungsreichem Programm.

Die Veranstaltung dieser Events soll ab 2017 unser Hauptziel sein und daher wird das Angebot unseres traditionellen Events:

"Südtiroler FIAT 850 Spider Bertone Tage"

um folgende Veranstaltungen erweitert:

Cabrio Tour Dolomites – Lake Garda

Dolomites Classic Days

MGs in the Dolomites

Unser neues Erscheinungsbild

Um die neue Marschrichtung, die wir mit frischen Schwung und Elan beschreiten wollen, auch bildlich darzustellen, haben wir beschlossen unser Logo zu erneuern. Der neue, zusätzliche Begriff "Classic Team" soll dies auch begrifflich darstellen.

Unter unserem neuen Logo und Credo können nun ALLE gleichgesinnten Autoliebhaber bei unseren unterschiedlichen Veranstaltungen teilnehmen. Außerdem wird jede Veranstaltung in Zukunft durch ihr eigenes Logo besonders hervorgehoben.

Die Neustrukturierung

Das Classic Team und seine Sektionen/Circles

Als Folge der neuen Marschrichtung wurde auch eine Neustrukturierung des Teams notwendig. Die Herausforderung war, Vergangenheit und Zukunft miteinander zu verknüpfen und machte eine komplette Neustrukturierung des Teams notwendig.

"Classic Team" ist die Bezeichnung der neuen Organisationseinheit, welche sich in verschiedene Sektionen gliedert, wobei das Team "FIAT 850 Spider Bertone h-c-team" als eigene Sektion/Circle erhalten bleibt. Das 2013 von Christian Bianco gegründete Team "MG friends of SouthTyrol" wird im Classic Team integriert und als eigene Sektion/Circle geführt. Neu geschaffen wird die Sektion/Circle: "VIP-Circle – nur das Feinste ist gut genug!"

Die Mitgliedschaft – Erwerb und Dauer

Aufgrund der Neustrukturierung wurde auch eine Änderung der Mitgliedschaft notwendig, welche nur auf Einladung erfolgen kann. Sie gilt für ein Kalenderjahr und erlischt automatisch am 31. Dezember des betreffenden Jahres.

Die Mitgliedschaft – Voraussetzungen für den Erwerb

=> Nach einer zweimaligen Teilnahme an einer der folgenden Veranstaltungen:

- Cabrio Tour Dolomites
- Lake Garda Dolomites Classic
- Days MGs in the Dolomites

wird dem Teilnehmer die Mitgliedschaft im Classic Team angeboten.

- Handelt es sich dabei um einen "FIAT 850 Spider Bertone" Fahrer, so wird diesem zusätzlich die Möglichkeit angeboten für eine einmalige Beitrittsgebühr Mitglied im "FIAT 850 Spider Bertone h-c-team" - Circle zu werden.
- Wenn es sich hingegen um einen MG-Fahrer handelt, so wird diesem die Möglichkeit angeboten für eine einmalige Beitrittsgebühr Mitglied im "MG friends of SouthTyrol" Circle zu werden.

=> Nach einer fünfmaligen Teilnahme an einer der folgenden Veranstaltungen:

- Cabrio Tour Dolomites Lake Garda
- Dolomites Classic Days
- MGs in the Dolomites

wird dem Classic Team Mitglied die Möglichkeit angeboten für eine einmalige Beitrittsgebühr Mitglied im "VIP-Circle" zu werden.

Die Mitgliedschaft – Vorteile

Mitglieder des "Classic Teams" erhalten:

- eine Clubkarte
- ein Geschenk
- erhalten sofort eine Informationsemail über die Termine zukünftiger Veranstaltungen
- 5% Rabatt auf die Teilnahmegebühr

➔ Außerdem wird 10 Tage lang ein Platz bei den Events provisorisch und unverbindlich vorreserviert ←

Mitglieder der Sektion/Circle "FIAT 850 Spider Bertone h-c-team" erhalten zusätzlich eine eigene Clubkarte.

Mitglieder der Sektion/Circle "MG friends of SouthTyrol" erhalten zusätzlich eine eigene Clubkarte.

Mitglieder der Sektion/Circle "VIP-Circle" erhalten zusätzlich eine eigene Clubkarte.

[Cabrio Tour Dolomites - Lake Garda \(Old meets New\) - ©](#)

- * An diesem Event können alle Cabrio Fahrzeuge teilnehmen;
- * (markenunabhängig - baujahrunabhängig);

[Dolomites Classic Days \(Oldies but Goldies\) - ©](#)

- * Ein Event für alle Oldtimer bis einschließlich Baujahr 1978.

[MGs in the Dolomites \(Just MG\) - ©](#)

- * Ein Event für alle Fahrzeuge der Marke MG bis einschließlich Baujahr 2005.

[Classic Team - Premium Touren \(VIP - Circle\) - ©](#)

- * Dieses Event ist den Premium Mitgliedern vorbehalten;
- * Die Teilnahme erfolgt auf direkte Einladung;
- * Dieses Event wird nicht öffentlich bekannt gegeben.

[Südtiroler FIAT 850 Spider Bertone Tage \(Spiders only\) - ©](#)

- * Dieses Event ist nur den "FIAT 850 Spider Fahrern" - Mitgliedern vorbehalten;
- * Die Teilnahme erfolgt auf direkte Einladung;
- * Dieses Event wird nicht öffentlich bekannt gegeben.

Bei jeder Veranstaltung wird jedem Teilnehmer eine vollständige Infomappe (Roadbook) ausgehändigt.

Warum bei uns mitmachen?

- einzigartige Strecken durch die Traumwelt der Dolomiten und Südtirols
- Erlebnisse unterschiedlicher Art (Kunst, Museen, Kulinarik uvm)
- einzigartige Programme pro Jahr
- Sternfahrten - Genußfahrten
- Urlaub anders Erleben, Urlaub auf 4 Rädern

→ → unter der Leitung von Dr. Christian Bianco:

- 30 jähriger Erfahrung als Veranstalter
- 20 jähriger Präsident des Classic Teams
- der Familientradition verpflichtet

Teil 2:

2.1 Reiseberichte

- 2.1.1. - Fahrt nach Liebthal
- 2.1.2. - Die Fahrt nach Schweden
- 2.1.3. - Hindernisfahrt nach Schweden
- 2.1.4. - 2017 Christians Fahrt in die Niederlande

2.2. Erinnerungen

- 2.2.1. Die 25 Päßefahrt

2.3. Unvergessenes

- 2.3.1. Nachts unter der Laterne – Werner repariert seinen Spider am Wegesrand!

2.4. Höhepunkte

- 2.4.1. Meine "Alte Lady" wird ausgestellt
- 2.4.2. Bertone 850 Spider Day in Turin

2.5. Die Cabrio Touren

- 2.5.1. 2nd Cabrio Meeting in the Dolomites

2.1 Reiseberichte

2.1.1. Fahrt nach Liebthal

Die erste lange Fahrt: die Fahrt zum 5. FIAT 850 Treffen in Liebthal/Pfalz

Eigentlich sollte ich schon im Frühjahr 1990 beim 4. Treffen teilnehmen. Da ich aber eine Woche vorher erkrankte mußte ich leider absagen. Hart wartete ich den ganzen Sommer lang auf den nächsten Termin - und dann war es endlich soweit! Der Zeitpunkt rückte immer näher!

Ein paar Tage vorher wurde noch schnell das Winterdach montiert und vom Mechaniker alles durchkontrolliert. Alles war in schönster Ordnung. Ein bißchen mulmig war mir aber trotzdem, denn schließlich galt es zum ersten Mal ungefähr 1400 km hinter sich zu bringen. Die einzige lange Fahrt, die der Spider in 24 Jahren gemacht hatte, war der 600 km lange Wochenendausflug nach Kärnten, den ich ein Jahr vorher gemacht hatte. Außerdem galt es, sei es die Anreise, wie auch die Rückfahrt, in einem Zug zu bewältigen! Würde es der Spider ohne Probleme schaffen? Irgendwie drängte sich diese Frage immer wieder auf, obwohl ich genau wußte, daß der Spider mit seinen originalen 30000 km kaum Probleme machen könne.

Und dann war es soweit: am Freitag, den 28. September 1990, um 14.53 Uhr ging's los! Die lange Fahrt begann! Mit genügend Proviant und Musikkassetten machte ich mich auf die Reise. Brennerpaß - Innsbruck - Fernpaß - Ulm und dann Stuttgart - Karlsruhe - Landau - Pirmasens - Landstuhl und schließlich Kusel. Zwei kurze Kaffeepausen und zweimaliges Benzintanken waren die einzigen Unterbrechungen.

Nach 9½ Stunden war es dann geschafft: um 00.23 Uhr war ich am Ziel. Ohne Probleme hatte ich die ersten 674 km hinter mir gebracht! Todmüde von der langen Fahrt suchte ich mein Zimmer auf.

Eine freudige Überraschung erlebte ich dann am nächsten Tag beim Frühstück: ein guter Freund von mir aus Penzberg war auch gekommen! Zusammen machten wir einen kleinen Bummel durch Kusel. Anschließend fuhren wir dann gemeinsam zum Treffpunkt, wo schon acht FIAT 850 Fahrer eingetroffen waren. Die Atmosphäre war angenehm locker und gemütlich. Man stand oder saß zusammen und sprach über das gemeinsame Hobby - die 850er.

Nach dem Mittagessen fuhr ich mit noch vier weiteren Fahrern zur Burg Lichtenberg, der größten Burgruine Deutschlands. Da der Wettergott es gut mit uns meinte, konnten die anderen Spiderfahrer mit offenen Verdeck fahren. Tags darauf war es dann mit dem schönen Wetter vorbei! Schade, denn die gemeinsame Rundfahrt endete auf einen kleinen Flugplatz, von wo aus kleine Rundflüge mit einem zweisitzigen Sportflugzeug organisiert wurden.

Nach dem Mittagessen, um 14.20 Uhr trat ich dann die Heimreise an. Dieses Mal wählte ich die Strecke über Garmisch-Patenkirchen. Auch die Rückfahrt erfolgte in einem Zug und dauerte wiederum 9½ Stunden. Außerdem erwies sich die Strecke um 32 km länger als die Anreise (insgesamt 706 km). Wiederum hatte der Spider sich wacker gehalten und die ganze Fahrt störungsfrei hinter sich gebracht.

Ungefähr 1520 km in fast drei Tagen, ohne Probleme - dies ist die positive Bilanz von der Teilnahme an einer sehr schönen Veranstaltung.

(Christian Bianco)

Donnerstag, 1. Oktober 1992

22

Sport-mixed

Oldtimer rollt und rollt und...

Vor kurzem startete Christian Bianco mit seinem Oldtimer der Marke Fiat 850 Spider Bertone, Baujahr 1966, zu einer Tour ins 3000 Kilometer entfernte Sundsvall in Schweden, um dort an einem vom Fiat Classic Club Sweden organisiertem Treffen teilzunehmen.

Der Giralner mit dem kleinen Spider machte bereits vor einem Jahr auf sich aufmerksam, als er in 21 Stunden und 30 Minuten 25 Alpenpässe überquerte. Nach dieser Bewährungsprobe wollte es Christian Bianco nun wissen: kann das 26 Jahre alte Automobil auch auf Marathonstrecken noch seine Leistung erbringen oder gehört es im wahrsten Sinne des Wortes zum alten Eisen?

Nach anfänglicher Skepsis trat Bianco die Reise ganz alleine an. Die Route führte ihn über Deutschland nach Dänemark, wo er mit einer Fähre nach Malmö in Schweden übersetzte. Von Malmö an der schwedischen Westküste ging es quer durch das Land auf kerzengeraden Straßen, entlang an weiten Wäldern und vorbei an dunkelblauen Seen bis nach Stockholm an der Ostküste. Von dort fuhr er dem Polarkreis entgegen und ließ unter anderem die Universitätsstadt Uppsala hinter sich. Nach einer sechstägigen



Der Fiat-850-Spider-Bertone von Christian Bianco in Sundsvall in Schweden.

Fahrt ohne Zwischenfälle erreichte der Südtiroler Sundsvall. Die termingerechte Ankunft überraschte die schwedischen Fiat-850-Spider-Bertone-Fahrer sichtlich. Auch die schwedische Presse berichtete über den Oldtimerfahrer aus dem Süden. Nach drei Tagen Aufenthalt trat Christian Bianco die Rückreise an und kehrte nach 6214 zurückgelegten Kilometern nach Südtirol zurück. Da soll

noch einer sagen: Nur neue und technologisch hochwertige Fahrzeuge taugten zu Hätetests!

2.1.3. Hindernisfahrt nach Schweden

Ich war schon **1992** in Schweden gewesen. Es war eine lange, aber sehr schöne Fahrt. Ich hatte viele Eindrücke mit nach Hause gebracht und obwohl beim Spider die Kopfdichtung kaputt war, keine Probleme gehabt.

Nach ein paar Jahren entstand dann der Wunsch den Norden Europas wiederzusehen. **1999**, sieben Jahre nach der ersten Fahrt, war es dann soweit: nach monatelangen Vorbereitungen startete ich am **18. August 1999** um 11.34 Uhr. Die Fahrt begann. Am Stadtrand von Bozen tankte ich noch einmal voll und fuhr dann in die Autobahn ein. Ich war gerade mit ungefähr 120 Stundenkilometer unterwegs, als ich nach ganz kurzer Zeit, 17 km nach dem Start, Rauch im Motorraum bemerkte. Ich dachte zuerst, das Auto hätte Hitze Probleme mit dem Wasser, aber in Wirklichkeit war Feuer ausgebrochen! Da ich einen Feuerlöscher dabei hatte, konnte ich den Brand sofort löschen, zum Glück! Der Benzinnippel vom Vergaser hatte sich gelöst und das ausströmende Benzin hatte sich beim Anlasser entzündet. Der Wagen war aber fahrunfähig geworden und mußte von der ACI abgeschleppt werden. Wir brachten ihn in die Garage. Ich war dann drei Tage lang wie unter Schock. Monatelang war die Fahrt vorbereitet worden, und nun war alles umsonst! Aus, vorbei!

Es sollte bis zum März 2000 dauern, bis ich alle Ersatzteile beschafft hatte und Anfangs April kam dann das Fahrzeug in die Karosserie, wo es dann bis Mitte Juni 2000 bleiben sollte. Es tauchten dann noch Probleme mit dem Kabelbaum auf. Wir dachten alle, daß ich den Kabelbaum, welchen ich von Bert Pelzer bekommen hatte, in den Spider montieren konnte. Leider ging das aber nicht, da der Kabelbaum vom Spider 2 war und ich aber den Spider 1 habe. Die Unterschiede zwischen den beiden Anlagen ist so groß, daß sich der Kabelbaum nicht verwenden ließ. Also mußte er in Heimarbeit per Hand angefertigt werden. Dadurch ging auch viel Zeit verloren. Mitte Juni war es dann aber soweit: wie neugeboren konnte ich den Spider abholen und endlich fahren. Ich unterzog ihn einem strengen Test in den Südtiroler Bergen, um auch sicher zu sein, daß alles funktioniert. Er verhielt sich brav und verursachte keine Probleme. Sogar der Benzinverbrauch sank immer mehr. Am Ende hatte ich ihn bei 6,2 Liter / 100 km!

Am **17.08.2000**, fast auf den Tag genau ein Jahr später, war es dann wieder soweit! Nichts ahnend startete ich wieder. Alles verlief prima und der Wagen lief, und lief, und lief - plötzlich, in der Nähe von Hamburg, hörte ich am linken, vorderen Rad sehr komische Geräusche!!!! Hm, ein kaputtes Radlager? fragte ich mich in Gedanken? Die Sache wurde immer unheimlicher, denn die typischen Geräusche eines kaputten Radlagers würden nicht so brutal klingen. Hamburg war schon hinter mir, Lübeck nicht mehr allzu fern, es goß in Strömen, da blockierte das Rad und ich stand fast quer zur Autobahn. Da wurde mir dann das Weiterfahren doch zu riskant. Bei Stapelfelden verließ ich die Autobahn und machte bei einem Hotel halt. Ich rief meinen Freund HeinzJosef an, der mir die Telefonnummer von Werner Butty durchgab. Um 22.00 Uhr Abends rief ich den noch an und klagte ihm mein Ungeschick. Wir verständigten uns darauf, daß ich am nächsten Tag versuchen würde, mit dem kaputten Auto, bis nach Stade zu fahren. 18. August 2000 - mit einer Geschwindigkeit von

ca. 30 - 40 km / h fuhr ich bis Stade. Brrrr, eine grausige Fahrt, denn das Rad machte immer größere Probleme. Als ich dann dort ankam und Werner den Spider probefuhr, meinte er ganz simpel:

"Eine Weiterfahrt ist ausgeschlossen!"



Tja, wir dachten Radlager raus, neues rein und weiter. Zum Vergessen! Drei Stunden mußte Werner schweißen, um das sich festgefressene Radlager rauszuschmelzen. Eine unheimliche Arbeit. Als man endlich alles runterholen konnte, mußten wir feststellen, daß der Achsschenkel so gelitten hatte, daß er nicht mehr zum verwenden war. Als wir den einen anderen einbauten, stellten wir fest, daß der Achsschenkel vom 2er Spider

um 8 mm kürzer ist, als der vom 1er Spider! Und da lag dann das Problem! Werner fährt einen Spider der zweiten Serie und hatte somit nur einen Achsschenkel vom 2. Spider. Am Abend rief ich in Schweden an und meldete mich ab, da es klar geworden, daß nun die Heimreise angetreten werden mußte. Am nächsten Tag wurde dann das Auto fertig gemacht. Es ging zwar zum Fahren, aber es lag sehr nervös auf der Straße, speziell dann auf der Autobahn, als ich am Montag Richtung Köln zu HeinzJosef fuhr.

Bei Heinz angekommen, klapperten wir zuerst alle FIAT-Händler und Schrottplätze in der Umgebung ab, in der Hoffnung einen passenden Achsschenkel zu finden. Leider vergebens. Thomas, der dritte Mann, lieh mir dann eine Nabe und eine Bremsscheibe vom 2er Spider. Als diese Teile eingebaut waren, lag das Auto zwar wieder gut auf der Straße, aber das Bremsverhalten war lebensgefährlich.

Ein paar Tage später, am **25.08.2000** fuhren wir dann zu Bert Pelzer nach Geleen. Heinz mit seinem Escort-Cabrio voraus und ich hinterher. So erreichten wir trotz Bremsprobleme das 70 km entfernte Geleen. Bert meinte dann: "Fahr in die Garage rein, das machen wir schon."



Nach wenigen Minuten waren die Bremsklötze ausgetauscht und die Bremsen neu eingestellt. Nun verhielt sich das Auto wieder normal. Am frühen Nachmittag verabschiedete sich Heinz und ich fuhr mit meinen niederländischen Freunden nach Noordwijk zum Spidertreffen. Am Sonntag, nach dem Treffen, wieder retour bis nach Geleen und am Montag trat ich dann die Heimreise an.

Ich war fast bis nach Schweden gekommen, als ich die Fahrt zum zweiten Mal abbrechen mußte! Schon wieder hatte es nicht geklappt, das macht einem schon sehr traurig, aber ich konnte bei dieser Fahrt sehen, daß ich Freunde habe, auf die ich mich 100% verlassen kann und die alles machen, um zu helfen! Echte FIAT 850er Spiderfahrer halten eben immer zusammen!!!

Nachtrag: seit den Erlebnissen von damals sind nun 17 lange Jahre vergangen und der Wunsch nach Schweden zu reisen ist aktueller den je. Mein Spider, die alte Lady, muß aber erst restauriert werden und dann... dann hoffentlich beim dritten Anlauf sollte die Fahrt gelingen.

2.2. Erinnerungen

2.2.1. Die 25 Päßefahrt

Donnerstag, 11. Juli 1991

20

Dolomiten
Sport-Journal

Sport-mixed



Das letzte Abenteuer

Mit einem FIAT Spider in 24 Stunden über 25 Alpenpässe

Daß Oldtimerfreunde ein besonderer Menschenschlag sind, ist hinreichend bekannt. Die Liebe zur Tradition und zum Detail, zu einem schönen, meist englischen oder italienischen Auto verbunden mit jener Freiluftromantik, die sogar hartgesottene Männer- und Frauenherzen höher schlagen läßt, das ist Oldtimerliebe pur. So ist es nicht ungewöhnlich, wenn die Anhänger der „alten“ Autos immer wieder neue Wege und Ziele finden, ihre Lieblingsgefährte auf harte Proben zu stellen, um die Ausdauerfähigkeit zu beweisen.



Der FIAT-850-Spider-Bertone mit Christian Bianco/Giuseppe Del Bon beim Start in St. Michael/Eppan.

Es gibt Leute, die mit alten Mobilen die Wüste durchqueren und Topolinorennen bis zum Nordkap organisieren. Alles mögliche wurde schon unternommen, die „wahren“ Abenteuer werden immer weniger. Trotzdem kamen zwei Mitglieder des Internationalen FIAT-850-Spider-Bertone-Teams, Sektion Südtirol, auf eine nicht alltägliche Idee, ihr Gefährt auf eine harte Probe zu stellen: Der Versuch bestand darin, in 24 Stunden über rund 1000 Kilometer 25 Alpenpässe zu befahren. Christian Bianco und Giuseppe Del Bon, so die Namen der beiden Fahrer, hatten sich folgendes Programm zusammengestellt: Start in St. Michael/Eppan, dann über den 1) Gampen-, 2) Mendel- und 3) San-Lugano-Paß, weiter ging es über den 4) San-Pellegrino-, 5) Valles-, 6) Rolle-, 7) Cereda-, 8) f.la Aurina-, 9) Duran-, 10) Forc. Staulanza-, 11) Fedaiapaß, 12) Pordoijoch und den

13) CampolongoPaß über das 14) Grödner Joch zum 15) Sellajoch, dem 16) Karerpaß, 17) Niglerpaß, 18) Penser Joch, 19) Jaufenpaß, 20) Umbrailpaß, 21) Stifiser Joch, 22) Gaviapaß, 23) Vivionepaß, 24) Presolanapaß und 25) Zamblapaß.

Der Zamblapaß, der nördlich von San Pellegrino Terme (Bergamo) liegt, wurde nach 909 Kilometern und um zwei Stunden und 23 Minuten „zu früh“ erreicht. Am 20. Juni starteten Bianco/Del Bon um 14.14 Uhr in Eppan, einen Tag später kamen sie um 11.37 Uhr am Ziel an. Der Zamblapaß wurde deshalb als Etappenziel ausgesucht, weil an jenem Tag gleichzeitig ein Oldtimertreffen des Topclubs Mailand durchgeführt wurde.

Während der Nonstopfahrt hatten die Fahrer vor allem mit schlechten klimatischen Bedingungen zu kämpfen. Auf den Dolomitenpässen regnete es fast ununterbrochen, auf dem Jaufenpaß wurden sie von starkem Nebel überrascht. Eine Stunde Wartezeit mußten Bianco und Del Bon auf der Schweizer Grenze am Umbrailpaß in Kauf nehmen, da sie erst um 5 Uhr morgens geöffnet wurde.

Keine Probleme gab es mit dem Auto, das wie ein Uhrwerk lief und die Belastung erstaunlich gut wegsteckte. Es war wie schon so oft ein kräftiger Beweis dafür, daß Oldtimer nicht „alte Eisen“ sind, sondern bei entsprechender Pflege eine Investition für viele Jahre sind.



2.3. Unvergessenes

2.3.1. Nachts unter der Laterne – Werner repariert seinen Spider am Wegesrand!

Jürgen Saborowski hatte im Herbst 1992 die 3. Herbstaufahrt vom ISBeT organisiert. Am Freitag Nachmittag erschienen einer nach dem anderen alle angemeldeten Teilnehmer aus Südtirol, Italien, Niederlande, Österreich, Schweiz und Deutschland – alles Mitglieder des ISBeT. Nur ein Teilnehmer stellte uns auf eine harte Geduldsprobe – und als er dann schlußendlich mit seinem gelben Spider vorfuhr, war er nicht alleine, sondern wie sonst auch, in Begleitung seines Sohnes Andre.



Nach einer herzlichen Begrüßung erzählte er uns eine unglaubliche Geschichte, die ein Drehbuchautor nicht hätte besser erfinden können.

Werner war auf halben Weg zwischen Stade, bei Hamburg und Bleibach im Schwarzwald mit seinem erst kürzlich komplett restaurierten Spider liegengeblieben – Diagnose = Nockenwellenschaden!

Sein Sohn Andre eilte dem Vater mit einem Wagen voller Ersatzteile zur Hilfe. Auf freier Straße unter einer Laterne wurde der Motor des Spiders kurzerhand geöffnet, fast zur Gänze zerlegt und repariert.

Morgens um 3.º Uhr war der gelbe Spider wieder fahrbereit und die Weiterfahrt konnte angetreten werden.



2.4.1. Meine "Alte Lady" wird ausgestellt

Vom 16. Juni 2001 bis 17. Juni 2001 organisierten die FIAT 850 Freunde aus Südtirol eine Sternfahrt mit Ausstellung nach Sand in Taufers. Es wurden zwei Tage lang fünf verschiedene Typen von FIAT 850 ausgestellt. Mein Spider hatte die Ehre zu dieser speziellen Gruppe dazuzugehören. Als kleines Dankeschön stellte ich verschiedene Exponate für eine kleine Vitrinenshow zu Verfügung.

Am zweiten Tag starteten von Lana aus weitere 10 bis 12 Fahrzeuge, um sich den Ausstellungsfahrzeugen anzuschließen und mit diesen die Heimreise anzutreten.



FIAT 850er Ausstellung = Limousine, Coupe, Spider, Siata Spring und Francis Lombardi



Vitrinenshow mit verschiedenen Exponaten



2.4.2. Bertone 850 Spider Day in Turin

1994 – 2014

20. Jahrestag der Veranstaltung "Bertone 850 Spider Day in Turin" Ein Rückblick

Die Zeit vergeht wie im Fluge, aber es bleiben Erinnerungen an spezielle Momente. Einer dieser Momente war die so erfolgreiche Veranstaltung "Bertone 850 Spider Day in Turin".

Es hatte damals fast zwei Jahre Arbeit gekostet das Treffen zu organisieren. Heute nicht mehr vorstellbar, aber damals steckte das Internet so sehr in den Kinderschuhen, daß es eigentlich nicht zu verwenden war. So ging alles langsamer, aber deswegen nicht erfolgloser – im Gegenteil.

Der 7. Juli 1994 war dann der Höhepunkt der damaligen Aktivitäten des ISBeT (INTERNATIONAL FIAT 850 SPIDER BERTONE TEAM – EUROPE) werden, dessen Präsident ich damals war.

Schon zwei Tage vorher trafen Egolf von zu Mühlen mit Gemahlin und Udo Siekmann mit Freund bei mir in Südtirol ein. Wir bezogen bei Freunden von mir Quartier und brachen am nächsten Tag, nach einem reichen Frühstück, in Richtung Turin auf. Gemeinsam erreichten wir nach einer gemütlichen Fahrt unser Ziel. Ein paar Spider-Fahrer aus der Schweiz waren schon da. Die anderen trafen wenig später ein.



07.07.1994 "Bertone 850 Spider Day in Torino (I)"
= visit of Bertone's factory =

44 FIAT 850 Spider

from South Tyrol, Holland, Austria, Germany, Switzerland and Italy

Am nächsten Morgen war es dann soweit: als gemeinsamer Konvoi fuhren wir auf uns unbekanntem Straßen zu Bertone. Als alle eingetroffen waren, konnten 44 Spider aus sechs verschiedenen Ländern (Niederland, Südtirol, Österreich, Schweiz, Deutschland und Italien) gezählt

werden. Ein Rekord und ein Bombenerfolg für das ISBeT! So viele FIAT 850 Spider auf einem Platz hatte es noch nie zuvor gegeben.

Die Werksbesichtigung erwies sich als sehr interessant. Wir konnten sehen, wie aus den angelieferten Teilen ein Auto zusammengebaut wird. Wir erfuhren auch, daß die Teile des Spiders bei Bertone selber angefertigt wurden. Wie damals werden auch die heutigen Automobile per Handarbeit gebaut. Bei einer Stückzahl von 15000 Einheiten pro Jahr würde sich eine Automation nicht auszahlen. Auch die Lackierung wird noch per Hand vorgenommen. Für allgemeine Überraschung

sorgte die Tatsache, daß der offiziell aus dem Programm gestrichene und nun privat hergestellte Lancia Delta Integrale bei Bertone lackiert wurde. Nach der Fertigstellung der Wagen, müssen diese sehr strenge Tests und Überprüfungen standhalten. Nur wenn diese erfolgreich bestanden werden, darf ein neuer Wagen das Werk verlassen.



Nach der Werksbesichtigung waren wir im nahegelegenen Stile Bertone zu einem Cocktail eingeladen und wurden von Cav. Nuccio Bertone höchstpersönlich begrüßt. Bei dieser Gelegenheit konnte ich ihm die schon lange geplante Ernennung zum Ehrenpräsidenten des ISBeT überreichen.

Anschließend stand ein gemeinsames Mittagessen auf dem Programm. Nach diesem schloß ich mich unseren Freunden vom holländischen Klub, wo ich ja auch Mitglied bin, an. Gemeinsam fuhren wir recht gemütlich durch

die Gegend. Per Zufall sah uns ein junger ital. Spiderfahrer, der so nett war und uns bis nach Turin begleitete und dann sich im ISBeT auch als Mitglied eintrug. An dieser Stelle sei unserem Freund Umberto recht herzlich gedankt. Seine Hilfe war sehr wertvoll.

Am späten Abend fuhr ich dann noch bis nach Condino weiter, wo ich dann um Mitternacht noch auf andere ISBeT-Mitglieder zusammentraf, welche schon vorausgefahren waren.

Ausgeruht und mit frischen Schwung fuhren wir dann am nächsten Tag per Landstraße gemütlich Richtung Südtirol. Unterwegs besuchten wir dann noch einen sehr großen und sehr gut geschützten Schrottplatz. Nach einer gemeinsamen Pizza am Gardasee, wo wir einen regelrechten Wolkenbruch erwischten, trennten sich unsere Wege. Die anderen beiden blieben am See und ich fuhr bis nach Hause weiter. Spät in der Nacht erreichte ich todmüde die Heimat.

Ereignisreiche und beschwerliche Tage lagen hinter mir. Was damals noch keiner wußte oder ahnen konnte, war die Tatsache, daß wir ein sehr großes Glück hatten, denn am 26. Februar 1997 verstarb Nuccio Bertone. Wir hatten einen sehr großen Mann begegnet und kennengelernt, der zum Glück den Untergang seiner Firma nicht mehr erleben mußte.



Fiat 850 Spider, Heft 1/2016

Unrestauriert und in erster Hand

› Ich habe mich über den Artikel zum Fiat 850 Sport Spider gefreut. Ich fahre selbst einen FIAT 850 Spider Bertone der ersten Serie von 1966, den meine Mutter damals neu gekauft hat. Dieses Fahrzeug hat mich mein ganzes Leben begleitet und befindet sich immer noch im Originalzustand – es wurde noch nie restauriert. Als mich im Frühjahr 2015 Cabrio-Fahrer aus sechs verschiedenen Ländern in meiner Heimat besuchten und wir über die Pässe fuhren, hatten selbst moderne, gut motorisierte Autos berühmter Hersteller Probleme, meiner „alten Lady“ zu folgen!

2.5. Die Cabrio Touren

2015 - May - 2nd Cabrio Meeting in the Dolomites

With participants from: Luxembourg, Germany, Switzerland, Austria, SouthTyrol, Spain

Die Vorbereitungen für das Cabrio Meeting waren abgeschlossen und der Tag der Anreise der Teilnehmer war gekommen. Mein Spider stand im Schloßhof und glitzerte in der warmen Frühjahrs Sonne. Meine Freunde von der Tankstelle hatten ihn mir außen wie innen mit viel Mühe und Einsatz auf Hochglanz gebracht. Er sollte aber nur da stehen. Es war nicht vorgesehen, daß er die Touren mitfahren sollte. Das Fahrzeug war 5 Jahre lang in der Garage gestanden und war höchstens ein paar hundert Kilometer gefahren worden. Da wollte ich ihm die Strapazen der vorgesehenen Paßfahrten nicht zumuten und einen Ausfall riskieren. Aus diesem Grund hatte ich meinen Freund mit seinem grünen Triumph TR5 gebeten, mich zu fahren.



Pünktlich zur angegebenen Zeit trafen die Teilnehmer ein! Mercedes Benz, BMW, Alfa Romeo, Triumph, Austin Healey, Morgan und Audi, Oldtimer und moderne Fahrzeuge, rollten durch die Einfahrt in den Schloßhof und stellten sich



in Reih und Glied auf! Das sollte ja die Besonderheit dieses Meetings sein – Oldtimer und moderne Fahrzeuge zusammen!

Da waren sie nun gekommen, ein Cabrio schöner als das andere. Nach einem netten Grillabend im Nachbardorf, lag ich wach im

Bett. Meine bessere Hälfte schlief ruhig und fest und ich konnte keinen Schlaf finden. Jetzt waren all die schönen Cabrios hier und ich sollte meinen Spider im Schloß zurücklassen und im Triumph TR5 mitfahren! Das gefiel mir gar nicht und immer weniger. Aber das Auto war so viele Jahre in der Garage gestanden und dann plötzlich sollte es die Paßstraßen fahren, noch dazu meistens über die 2.000 Meter Seehöhe! Das durfte man nicht unterschätzen! Aber schließlich hatte der Spider 1992 die Fahrt nach Schweden mit kaputter Kopfdichtung hinter sich gebracht!

So gingen die Gedanken hin und her, hin und her. Keine Ahnung wie spät es dann war, irgendwann mal in der Nacht fiel die Entscheidung: mein Spider, meine alte Lady, welche mich seit Kindesbeinen an immer treu begleitet hatte, sollte die Cabrios anführen. Endlich fand ich Ruhe und schlief ein. Es war wohl kurz nach 6 Uhr morgens, als ich aufstand und nach einer kurzen, zu kurzen Nacht, aufstand und zur Tankstelle fuhr, um den Spider vollzutanken. Pünktlich erschien ich wieder zum Frühstück und einem im wahrsten Sinne des Wortes gräflichen Frühstück, ging es los!

Jeder von uns startete den Motor seines Wagens und plötzlich erklang links, rechts, vor und hinter jedem von uns der Klang der Benzinmotoren! Jeder Wagen hatte seinen Klang und je älter das Fahrzeug, um so klangvoller und charakteristisch war das Brummen der zum Leben erweckten Aggregate!

Der Spider und ich setzten uns an die Spitze der Wagenkolonne und führten sie von Eppan über Girlan durch Bozen. Als es dann durch das Eggental in die Dolomiten ging, konnte meine alte Lady zeigen, was in ihr steckte! Es war schon erstaunlich, 5 lange Jahre war sie in der Garage gestanden und doch drehte der kleine Motor fröhlich hoch und beschleunigte das Fahrzeug durch die engen Kurven die steilen Berg- und Paßstraßen hoch! Es war wie in alten Zeiten, als hinter meinem Spider eine Kolonne von 30 – 40 FIAT 850 Spidern hinterher fuhren! Kreuz und quer durch Europa war ich damals gereist, von San Marino nach Deutschland, von Holland nach Schweden! Waren das schöne Zeiten gewesen in der Gesellschaft all der Spider! Tja, vergangene Zeiten - Erinnerungen, die sich jetzt wieder aufdrängten! Ich hatte sie alle eingeladen – und gekommen war keiner, tja, so ändern sich die Zeiten. Aber meiner alten Lady schien das nichts auszumachen! Hinter uns all die schönen Cabrios mit viel mächtigeren Motoren, die uns folgten!

Am darauffolgenden Tag stand dann eine Dolomitenrunde auf dem Programm. Mit Abfahrt in Eppan ging es zuerst zum Karerpaß, dann zum Falzaregopaß und zum Misurinasee. Die Routen waren fantastisch zu fahren und es ging recht flott voran; Christian Bianco schien mit seinem Fiat 850 Spider die Route schon mehrere Male abgefahren zu haben. Ganz schön spritzig war er mit seinem kleinen Italiener unterwegs und unsere Gruppe mußte ranhalten um den Anschluß nicht zu verlieren.

aus "Classic Infos" 02/2015 vom
Mercedes Benz Club Luxemburg



Auf jedem Paß kontrollierte ich immer sofort Öl und Wasser. Obwohl die Temperatur des Spiders nie anstieg, fehlte jedesmal ein Liter Wasser. Kein Problem, nachfüllen und weiter ging es. Viele wunderten sich, wie flink die alte Lady durch die Straßen fegte! Tja, alte Technik, die ihre Wurzeln nicht leugnen konnte. Eins haben die Italiener ja immer verstanden, wenn sie wollten – formschöne Autos zu designen und so zu motorisieren, daß sie auch mit wenig Hubraum und wenig PS die Leute ganz schön verbluffen konnten, selbst heute noch, im Zeitalter der Hochtechnologie!

So ging es zwei Tage lang. Zwei unbeschwerte Tage in Gesellschaft netter Leute aus sechs verschiedene Länder. Nur der Austin Healey muckte ein bißchen rum, aber mit Hilfe der Triumphfahrer konnte das Problem so in den Griff gekriegt werden, daß ich den auf Abruf stehenden Mechaniker nicht mal rufen mußte. Aber das tat der guten Stimmung keinen Abbruch. Am Sonntag morgen nach dem Frühstück verließen nach und nach die Teilnehmer den Veranstaltungsort, um wieder nach Hause zu fahren. Auf ein Wiedersehen 2016!!!