

Spider- MAGAZIN





**Warum baut FIAT
so viele
verschiedene
Personen- und
Sportwagenmodelle –
eins so preisgünstig
wie das andere?**

Die Antwort darauf ist einfach: weil FIAT jede Käuferschicht, die unterschiedlichsten Ansprüche der Autofahrer in vielen Ländern im Auge hat.

Und weil dieses Unternehmen über alle Produktionsanlagen verfügt, so viele Typen in Großserie, d. h. zu niedrigen Kosten, herzustellen (Kosteneinsparungen, die im Preis an den Kunden weitergegeben werden).

Ein weiterer wichtiger Punkt: Fiat-Modelle werden lange produziert – wiederum im Interesse des Kunden, der solche Politik aus vielen Gründen zu schätzen weiß.

FIAT verdient Ihr Vertrauen

Von nun an soll in jedem Spider-Magazin eine historische Anzeige veröffentlicht werden. Wer eine solche besitzt, schickt sie bitte in Kopie an die Redaktion, aber nicht knicken!

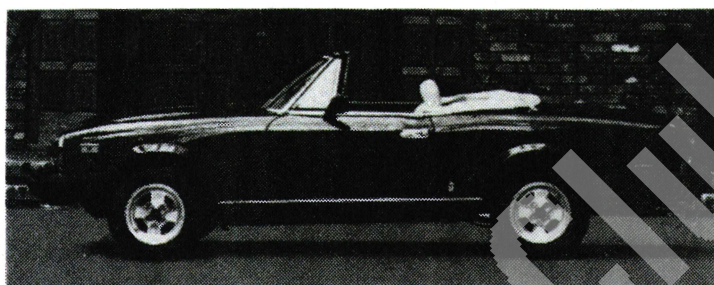


Inhalt

DIE HISTORISCHE ANZEIGE	2
ZUM THEMA: SPIDERCLUB	4
SPIDER RALLYE IN BIELEFELD	6



PHOTOWETTBEWEG



8

KURZ NOTIERT	12
--------------	----

MITTELSEITE	14
-------------	----

Becchelli/Scabini auf Fiat 124 Abarth Grp. 4 (204 PS, 16 Ventile) bei der Rallye Monte Carlo 1976 - übrigens ein großes Desaster, von sechs gestarteten Autos kam lediglich eines ins Ziel.

NEUER SOUND AUS EDELSTAHL	17
---------------------------	----

REISETIP OBERBAYERN	18
---------------------	----

LESERBRIEF	21
------------	----

Markt 2/88:

ALTE LIEBE KOSTET WAS!	22
------------------------	----

"ES IST SOWEIT"	24
-----------------	----

REISETIP KORSIKA	25
------------------	----

TEILEMARKT	27
------------	----

Kaufberatung: Fiat 124 Spider



Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4 - jährlich als Organ des 124 Spider Club e. V., Rombergstr. 18, 2000 Hamburg 20. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 4,- DM je Heft, (Nr. 1/88 ausnahmsweise DM 8,-), im Jahresabonnement 25,- frei Haus.

Auflage 250 Stück.

V.i.S.d.P. FIAT 124 Spider Club e. V..

Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen des

Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos. Für Gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 1/88.

Satz : Andreas Rumpenhorst

Layout : Hubertus Labes

Druck : Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45, 2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Hubertus Labes

Rothenbaumchaussee 55

2000 Hamburg 13

Tel.: 040 / 410 33 92

Mitglieder der Redaktion : Michael Bischoff (MB), Hubertus Labes (HWL), Jörg Struwe

Anschrift : wie Anzeigenleitung

Bankverbindung: Commerzbank

Winsen/Luhe

BLZ. 240 410 12

Kto. Nr. 80 598 00

Liebe Freunde,

sozusagen als Jubiläumsgeschenk überreichen wir Euch diese "Sonderausgabe" des Spider-Magazins mit bunter Titelseite, mehr Inhalt und einigen Detailänderungen. Diese Detailänderungen (auch höherer Verkaufspreis) bleiben, ansonsten ist diese Aufmachung vorläufig einmalig.

Richtig vernommen, wir feiern Jubiläum!

Zwar nur inoffiziell, aber durchaus berechtigt, denn bereits im April 1983 trafen sich die ersten Spideristi (und späteren Clubgründer) locker zu gemeinsamen Ausfahrten und Erfahrungsaustausch. Ziel war schon damals, einen Club zu gründen, so richtig mit e.V., also einer Eintragung ins Vereinsregister. Das geschah dann auch am 1.7.1984, am offiziellen (behördlich anerkannten) Geburtstag des Clubs.

Aber der Reihe nach, denn schon im ersten Jahr waren diese Spider-Freunde sehr aktiv. Zunächst wurde mit Hilfe einer AMS-Anzeige die Resonanz getestet und siehe da - 45 Interessenten meldeten sich. Das bestärkte die fleissigen Clubmitglieder und es wurde ein Aktivitätenkalender erstellt, der auch heute noch Gültigkeit besitzt.

So standen neben der Eintragung ins Vereinsregister die Entwicklung eines Clubblems (siehe Titelseite) die Erstellung einer Clubzeitschrift im Vordergrund. Geplant waren weiterhin ein jährliches Pfingsttreffen, die Erstellung eines Spiderregisters, eine gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen sowie die Kontaktaufnahme zu anderen Clubs und zu der Fiat AG.

Diese Zielsetzung fand dann auch Ausdruck in der 1. Fassung der Clubsatzung, die wenig später in leicht veränderter Form als 2. Fassung zur Eintragung ins Vereinsregister vorgelegt wurde.

Vor dieser Eintragung fanden auch schon zwei Treffen statt, das erste in Bad Gandersheim am 9. - 11. Juni 1984, das zweite in Hamburg. Im "Rundschreiben" (praktisch Vorläufer des Spider-Magazins) jedoch wurde letzteres Treffen schon als mäßig bezeichnet (Teilnehmerzahl, Wetter, Organisation) und versprochen, es im nächsten Jahr besser zu machen.

Zum ersten offiziellen Clubtreffen wurde schließlich nach Marburg eingeladen und auf der



ersten Mitgliederversammlung am 15.9.84 Thomas Niedgerke zum 1. Vorsitzenden gewählt. Soweit die kurze Biographie, zu sehr soll die "Vereinsmeierei" nicht strapaziert werden, obwohl - ein wenig stolz sind wir schon!

Nun soll aber nicht nur dieses Spider-Magazin auf unser 5-jähriges Bestehen verweisen; wir haben uns auch zwei Sonderpreise einfallen lassen, die auf den diesjährigen Treffen gewonnen werden können. So gibt es einen auf dem Pfingsttreffen (siehe beiliegende Einladung) für den schönsten teilnehmenden Spider. Diese Idee - von Adam Sosna "concours d'elegance" genannt - fanden wir super und übernehmen sie deshalb. Jury wird in diesem Fall übrigens die gesamte Beifahrerschar sein.

Einen zweiten Preis gibt es dieses Jahr für die weiteste Anreise zu einem der von unserem Club veranstalteten Treffen mit Ausnahme der Ungarn-Reise. Gewinner wird also sein, wer im Laufe des Jahres die meisten Kilometer zurücklegt, um auf eigener Achse an einem Treffen teilzunehmen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um das Jahreshaupt- oder um ein Regionaltreffen handelt.

Für weitere Ideen und Vorschläge sind wir jederzeit offen, schreibt uns einfach oder klingelt durch.

Mit den besten Wünschen für eine gelungene Spider-Saison 1988 und allzeit gutes Wetter

Euer Hubertus



Cabrioverdecke
Teppich- und Leder-
Ausstattungen, Hardtops

KHM

KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf.571, ☎ 0711/353064

SPIDERTEILE-EXPRESS

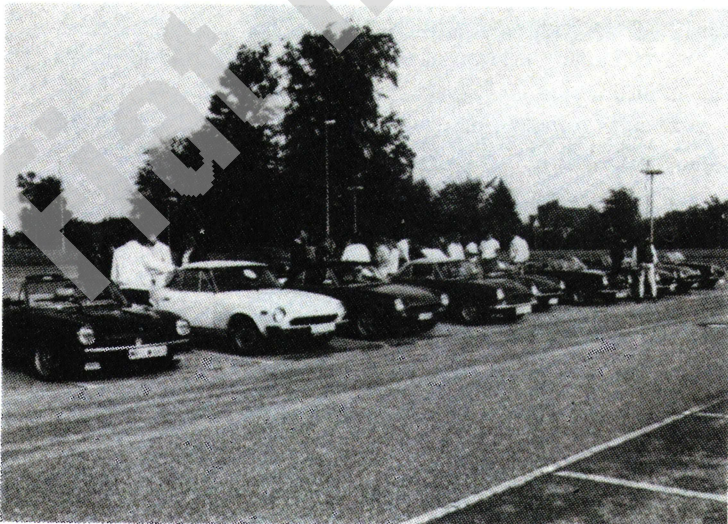
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik

Postfach 571 F · 7300 Esslingen · ☎ 0711/35 30 66

Spider - Rally in Bielefeld



Aufgrund eines Defektes an dem Heizungsventil war die Anfahrt nach Bielefeld natürlich nicht so angenehm, denn im September ist es in Deutschland schon mal notwendig, die Heizung anzuschalten. Statt freier Sicht durch unbeschlagene Fensterscheiben gab es also einen kleinen See auf dem Beifahrerplatz. Verletzt wurde zum Glück aber niemand, obwohl das Wasser sehr heiß war.



In Bielefeld angekommen erwies sich das Auffinden des Zielfahrtplatzes als völlig unproblematisch, da es überall in der Stadt Hinweisschilder zur Universität gibt. Veranstalter Adam Sosna wollte gerade als letzter den Zielfahrtparkplatz verlassen, als er mich kommen sah. Nach kurzem Hallo ging es dann auch gleich los, denn ich hatte ja einiges an Zeit aufzuholen. Adam wollte mir in der Zwischenzeit ein neues Heizungsventil besorgen, was er übrigens auch tatsächlich geschafft hat. Dank tatkräftiger Hilfe wurde es noch am gleichen Nachmittag ausgewechselt.

Die Rallye war wirklich super! Eine derartig gut organisierte Rallye hätte wirklich weit mehr Teilnehmer verdient gehabt. Alle Teilnehmer waren total begeistert, lediglich bei der Wahl des schönsten Spiders gab es einige Unstimmigkeiten, aber auch sie konnten diese gelungene Veranstaltung nicht herabsetzen, und außerdem läßt sich über Geschmack ja bekanntlich nicht streiten.



Die Rallye war wirklich hervorragend organisiert und durchdacht. So mußte man z. B. über seinen Reifendruck, die Spiderlänge und ähnliches Bescheid wissen, aber auch die anderen Übungen waren gut. So mußte man mit verbundenen Augen eine Strecke von 3,50 Metern zurücklegen. Die Ergebnisse schwankten zwischen 1,35 und 46 (!) Metern.

Auch das Einparken vor einer Latte (vorwärts und rückwärts) war nicht ganz einfach. Dagegen war das "Karrefahren" mit dem Beifahrer als Ballast, aber besonders das Spiderschieben, diesmal allerdings ohne Ballast, eher körperlich anstrengend. Sogar das Wetter spielte einigermaßen mit, ich bin zumindest offen gefahren.

Am Abend traf man sich dann in einem Lokal, das hauptsächlich von amerikanischen Soldatinnen und Soldaten besucht wurde. Es war aber ausgesprochen billig und erfüllte seinen Zweck. Die Wahl des schönsten Spiders von einem außenstehenden Gremium war dann noch der Grund für eine hitzige Diskussion, aber trotzdem verlief der Abend harmonisch, zumal jeder eine Urkunde samt Photo seines Spiders während der Rallye erhielt. Ein toller Service!

Urkunde
Herbst-Treff '87
Peter Meyer
belegten bei der Suchfahrt den



4.
Platz.

Ein Stimmungstief trat nur noch einmal ein, nämlich als die Diskussion über die geringe Teilnahme und die Finanzierungsnöte kam. Leider mußte ich bereits am Samstagabend die Rückfahrt, diesmal völlig problemlos, antreten, da ich am Sonntag zu einem Vespa-Treffen nach Groningen/NL mußte. Schade, denn der Sonntag soll auch noch ganz lustig gewesen sein.



Einen herzlichen Dank an Adam für den schönen Samstag!

Guido Sdrenka

Fotowettbewerb

Nun ist es soweit: Das Photopreisträtsel ist ausgewertet, die Sieger stehen fest.

22 Photos sind bei uns angekommen und wir sind echt begeistert, tolle Aufnahmen!! Dank an alle, die mitgemacht haben und, frei nach dem diesjährigen topaktuellen olympischen Prinzip "Dabeisein ist alles", bekommt auch jeder einen Preis, nämlich eine original Pininfarina-Anstecknadel, gestiftet von Hans-Jürgen Gerlach (wer das ist, weiß inzwischen wohl auch jeder).

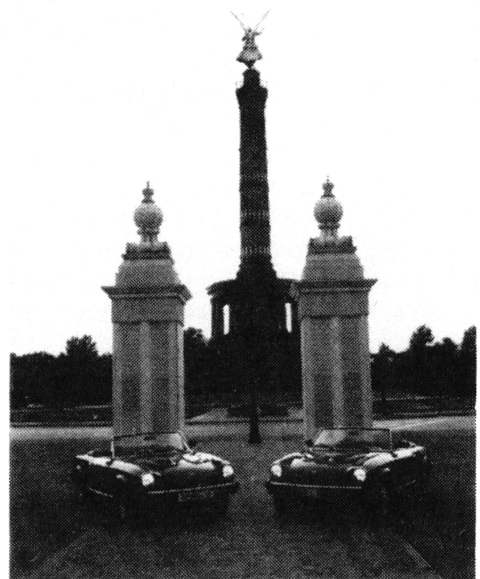
Die Jury (derer neun) war nur schwer unter einen Hut zu bringen, fast jedes Photo wurde einmal genannt und die Sieger wurden wie folgt ermittelt: Jedes Jurymitglied konnte drei, zwei und einen Punkt für die seiner Meinung nach besten Photos vergeben und das zusammengezählt ergab dann das Ergebnis, welches nun, um der unerträglichen Spannung ein Ende zu bereiten, bekannt gegeben werden soll:

1. Sieger mit 17 Punkten: ACHAZ REUSS
erhält einen Meri-Kit Bausatz des Fiat 124 Abarth-Spiders im Maßstab 1 : 43 sowie einen original Pininfarina-Schlüsselanhänger.
(Das Siegerphoto ist auf der Titelseite abgebildet)

2. Sieger mit 15 Punkten: MICHAEL KEUNECKE
erhält ebenfalls einen Meri-Kit Bausatz.

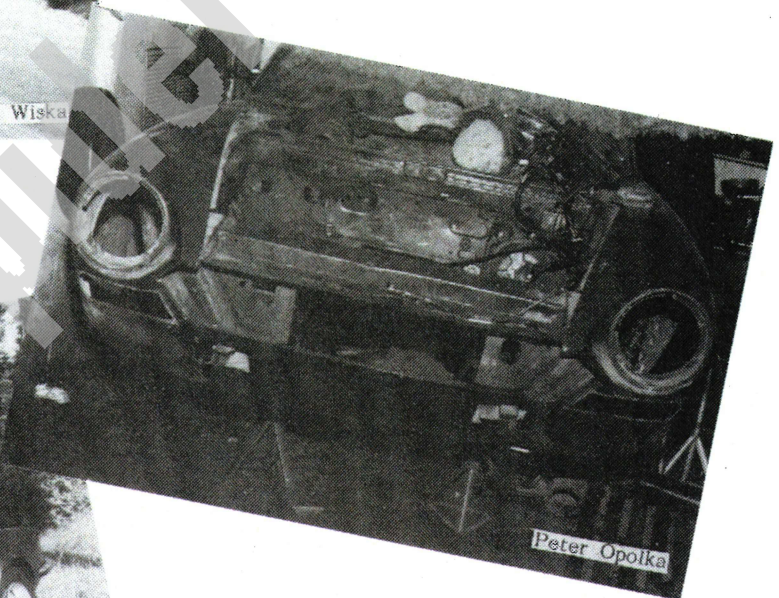


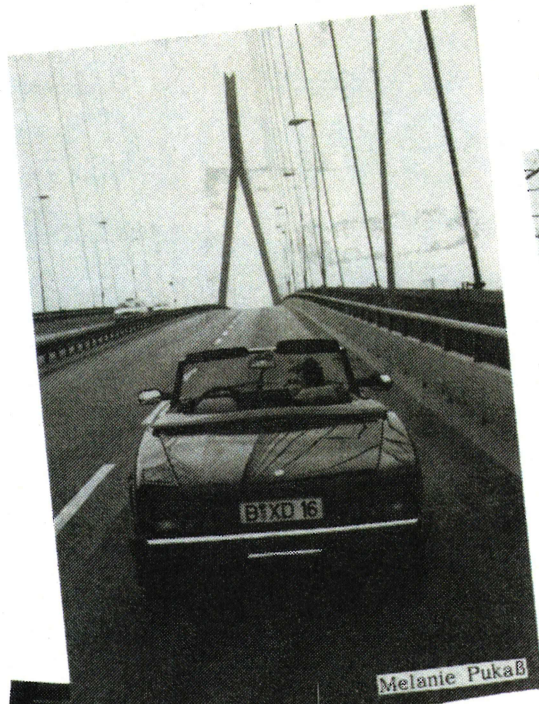
3. Sieger mit 9 Punkten: LUTZ RADUSCH
erhält einen original Pininfarina-Schlüsselanhänger.





Im Folgenden alle anderen Photos, also sozusagen die 4. Sieger.
(Alle Photos sind verkleinert abgebildet)





Melanie Pukaß



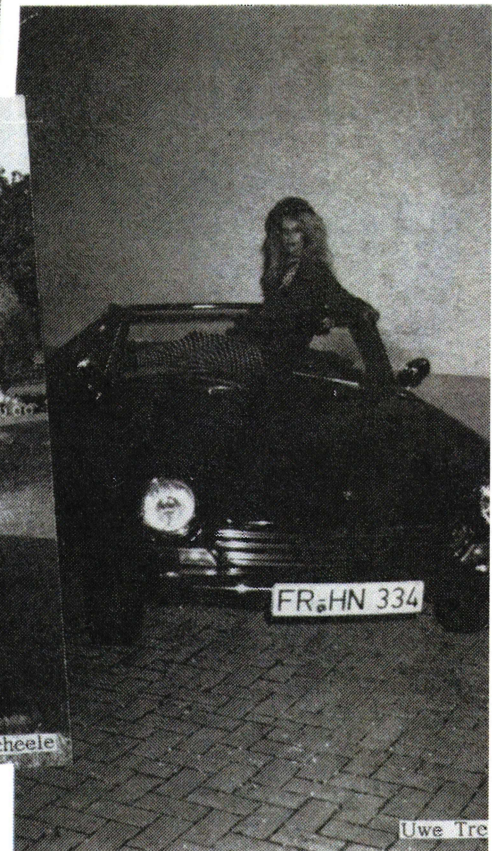
Michael Bischoff



Holger Freers



Thorsten Scheele



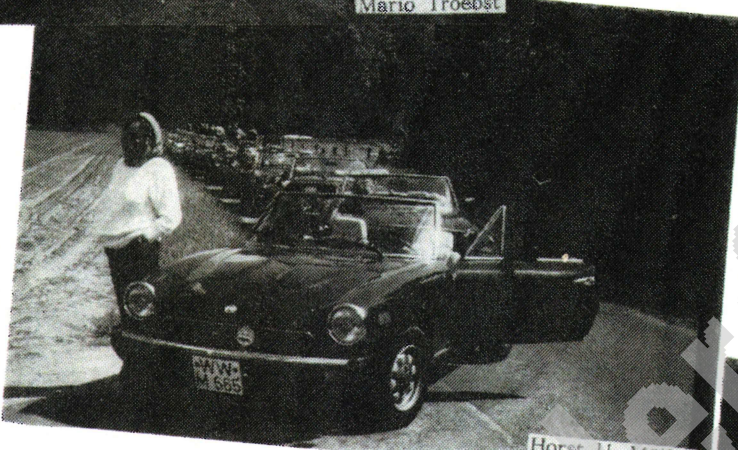
Uwe Tre



Mario Troebst



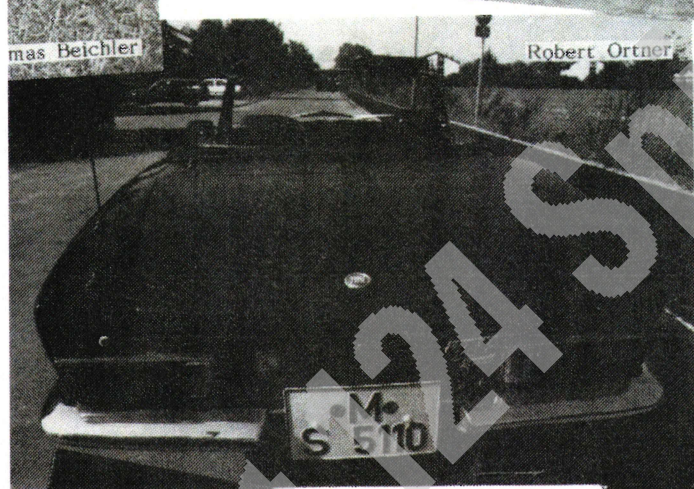
Hubertus Labes



Horst U. Müller



mas Beichler



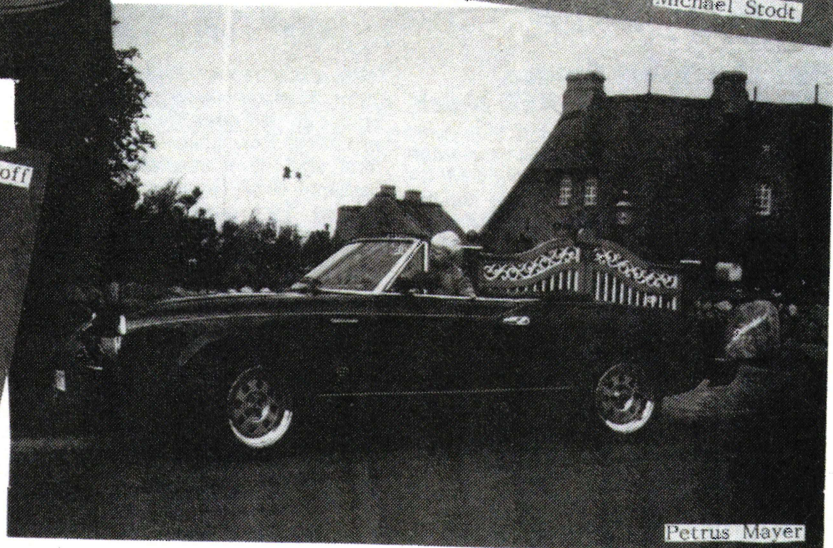
Robert Ortner



Michael Stodt



Jens Dethloff



Petrus Mayer

Kurz notiert

Der Vorstand gratuliert im Namen aller Mitglieder unserem Clubgründer und Ersatzteil-spezialisten Thomas Niedergerke und Regina Büttig zur Trauung. Am 15. Januar war's soweit.

* * *

Geklärt ist übrigens die Frage, woher das merkwürdige Segel - "Azzurra" genannt - als Heckklappenemblem des 85'er Eurospiders kommt und was es bedeutet. Pininfarina trat 1985 als offizieller Sponsor der italienischen America's Cup Mannschaft auf, die dieses Segel als Erkennungssymbol benutzte.

* * *

Dank der Mitarbeit aktiver Mitglieder machte die Vervollständigung des Clubarchivs weitere Fortschritte. So konnte die Herkunft einiger Artikel geklärt werden und neue Quellen kamen hinzu:

- Motor im Bild 3/68 "Rassiger Sport-Spider aus Turin" - Fahrbericht (auszugsweise auch in Fiat Fahren 5/68)
- Fiat Fahren 10/73 "Fiat + Abarth + Pininfarina = 124 Rally", ein Fahrbericht desselben (ebenso abgedruckt in Kicker 22/73)
- Rallye racing 8/74 "Auf Siege programmiert" - Test des Fiat 124 Abarth Spider
- Rallye racing 8/74 "Basismodell" - Kaufberatung
- Road & Track 1981 "Fiat Turbo Spider" - Testbericht des nur in den USA verkauften aufgeladenen Spiders (engl.)
- Markt 2/88 "Alte Liebe rostet nicht?" - Kaufberatung

In der "Motor-Klassik" übrigens wurde bisher - leider - nicht über den Fiat Spider berichtet. Was nicht ist...

* * *

Aus dem Klassik-Katalog der Autozeitung 14/87 stammt der nebestehende Versuch, den Fiat Spider zu taxieren.

Fiat 124 Sport Spider **Neupreis 11450 Mark**

Zu Verkaufszeiten stand der Fiat 124 Sport Spider im Schatten des Erz-Konkurrenten Alfa Romeo Spider. Sein 90-PS-Motor zeichnete Drehfreude und robuste Mechanik aus, die Technik stammte aus den Limousinen 124/125.

Dank problemloser Großserien-Technik und guter Ersatzteilversorgung zählt der 124 Spider zu den gesuchten Liebhaber-Modellen. Ältere Exemplare leiden unter heftigem Rostbefall. Gut erhaltene Exemplare der Baujahre ab '70 werden um 8000 Mark gehandelt. Eine gute Bezugsquelle für den Spider ist Süditalien.

Wassergekühlter Vierzylinder-Motor in Reihe, längs im Bug eingebaut, Antrieb auf die Hinterräder, Fünfgang-Getriebe, Mittelschaltung.	
Hubraum	1438 cm ³
Leistung	90 PS bei 6600/min
Max. Drehmoment	108 Nm bei 4000/min
Reifengröße	165 SR 13
Länge/Breite/Höhe	3971/1613/1250 mm
Spurweite vorn/hinten	1350/1320 mm
Radstand	2280 mm
Leergewicht	945 kg
Beschleunigung 0-100 km/h	12 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Baujahre	1966 bis 1985

* * *

Von Hans Jürgen Gerlach vom Pininfarina Liebhaber Club Deutschland kann ein Satz Bilstein-Stoßdämpfer für US, DS, VX bezogen werden. Der Satz (4 Stück) kostet DM 400,- incl. MWSt.
Info: 0 62 03 / 1 56 93.



Künftig findet der Hamburger Stammtisch nur noch zweimal monatlich statt, nämlich am 1. und 3. Mittwoch eines jeden Monats. Ort und Zeit bleiben, also um 20.30 h im Maybach.

BIER UND SPEISELOKAL
HEUSSWEG 66
2000 HAMBURG 20
TELEFON 4 91 23 33

* * *

Bitte denkt auch an den Mitgliedsbeitrag für 1988.

* * *

Termine 1988:

Hier nochmal die genauen Daten unserer Treffen für dieses Jahr:

- 23. April Oldtimerrallye "Visita l'Italia" von Hannover nach Hamburg für Fahrzeuge der Baujahre 1967 - 1972. Veranstalter ist die Kaufhof AG aus Anlaß ihrer italienischen Wochen.
- 30. April Die alljährliche Oldtimermeile am Nedderfeld in Hamburg Lokstedt könnte auch dieses Jahr wieder Treffpunkt aller Spideristi sein. Organisator ist 1988 die Fiat Niederlassung. Wir sind mit einem Stand vertreten und nehmen am Corso teil.
- 14. - 15. Mai Internationales Fiat-Treffen in Geleen/Holland mit 12 teilnehmenden Clubs (siehe auch beiliegende Einladung). Anmeldung bis 1. Mai bei Jos Kremers, Grothertog - Jemstraat 10, 6164 BV Geleen/Holland, Tel.: 0031 4490 - 5876.
- 21. - 23. Mai Pfingsttreffen im Mainzer Raum mit Ausfahrt, Besuch eines Automobilmuseums und Treffen vor der Frankfurter Oper.
- 27. - 29. Mai Ein vom Pininfarina Liebhaber Club Deutschland organisiertes Treffen mit mehreren teilnehmenden Clubs und phantastischem Programm. (Hier sind keine Anmeldungen mehr möglich)
- 9. - 11. September Die September-Rallye nun doch wieder im September. Aufgrund der vielen Termine im April/Mai fanden wir die Idee gut, die Rallye wie sonst auch immer zum Saisonabschluß zu veranstalten.

Auch das Ungarn-Treffen ist nicht vergessen, Näheres zu gegebener Zeit. Genauere Einladungen zu allen Treffen gehen Euch extra zu.





SPIDER MAGAZIN

Angsten Motorsport



Angsten — A 112 RS

Exclusive Umrüstungen - Breitspurfahrwerke - Karosserieteile

Fiat - Lancia - VW - Porsche

Motoren und Getriebeinstandsetzung - Planschleifen und Instandsetzen von Zylinderköpfen und Schwungscheiben - Aluminium-Schweißarbeiten.

Angebot für Fiat Spider 124

Zylinderkopf instandsetzen, Führungen erneuern, Sitze und Ventil fräsen und einschleifen, Kopf planen, Einlaß- und Auslaßkanäle angleichen und feinarbeiten, Saugrohr und Auspuff-Krümmen angleichen und nacharbeiten. Ventile und Federn mit neuen Schaftdichtungen montieren,

pauschal.....850,-- DM

incl. Mwst.

ca. 5-8 PS Leistungssteigerung!

207 Ahrensburg, Kurt - Fischer - Str. 43 Tel. 04102-43154



Neuer Sound aus Edelstahl

Verrostete Auspuffanlagen gehören jetzt der Vergangenheit an, jedenfalls für die, die unser Angebot der Sammelbestellung für eine Edelstahlauspuffanlage genutzt haben.

Mitte März war es endlich soweit, 18 Spiderfahrer kamen zusammen, um sich den neuen Sound aus Edelstahl zu gönnen.

Die Vorteile einer Anlage aus V4A-Edelstahl sind unbestritten, keine Korrosion, weder von innen noch von außen, zerstört den Auspuff. Der Hersteller gewährt lebenslange Garantie und bürgt für beste Verarbeitung, von der ich mich selbst überzeugen konnte.

30 Prozent Rabatt wurden nur aufgrund dieser Sammelbestellung eingeräumt, so daß sich der Preis einer 2-Topf-Anlage ab Krümmer auf unter 1.000,- DM beläuft, die Volumex-Anlagen sind mit 1.200,- DM ein bißchen teurer, beinhalten sie doch 3 der aufwendig zu fertigenden Teile.

Die einzige Problematik ist die, daß für diese Anlagen aufgrund der geringen Stückzahl keine ABE oder ein Mustergutachten erstellt werden kann, da die Kosten dafür weit über dem Gewinn für den Hersteller liegen würden. Nachforschungen beim TÜV München ergaben, daß eine durch die verringerte Rohrreibung bei Edelstahl hervorgerufene Leistungssteigerung von über 5 % zur Erlöschung der Betriebserlaubnis führen kann.

Der Firma Thiesen als Hersteller ist jedoch kein einziger Fall bekannt, wo der Einbau einer Edelstahlanlage zu Schwierigkeiten führte; wäre es so, könnte die Firma Thiesen wohl kaum existieren, denn sie hat immerhin

schon mehr als 10 Jahre lang Anlagen gebaut. Sollte es keine TÜV-Schwierigkeiten geben, ist jedem Auspuff eine Herstellerbescheinigung beigelegt, die mit einer auf der Anlage eingepprägten Herstellernummer versehen ist. Mit Hilfe dieser Bescheinigung kann beim TÜV eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Wie so oft bei TÜV hängt viel vom zuständigen Prüfer ab; sollte es also beim TÜV A nicht klappen, sollte man es dann beim TÜV B probieren.

Die Regel aber ist die, daß bei der Vorführung die Anlagen ohne Probleme durch den TÜV gehen, denn sie unterscheiden sich nicht von den Originalanlagen und werden so zumeist gar nicht als etwas Besonderes erkannt.

Jedem Interessenten wurde diese Problematik vermittelt, so daß es in seiner Verantwortung liegt, diese Anlage einzubauen.

Ich meine, welches Auto hat nicht irgendein Teil eingebaut, welches strenggenommen zu Schwierigkeiten führen könnte; diese Edelstahlanlagen aber sind in meinen Augen eine wirklich sinnvolle Alternative, umweltschonend und wertaufbessernd für's Auto.

Solche Aktionen zeigen, welchen Stellenwert Automobilclubs haben; sparen unsere Mitglieder doch im Schnitt gut vier- bis fünfhundert DM an einer Anlage.

Sollten jetzt noch einige Mitglieder auf den Geschmack gekommen sein, die Firma Thiesen fertigt auch weiterhin zu besonderen Konditionen für uns!

MB

„Der Reisetip“ : Oberbayern

Oberbayern, das ist das Gebiet südlich von München, begrenzt durch den Lech im Westen und die Salzach im Osten, also etwa zwischen Allgäu und dem Salzburger Land in Österreich.

Der größte Teil ist ausgesprochenes Agrarland, überwiegend Weidewirtschaft; einträglichster Wirtschaftszweig jedoch ist der Fremdenverkehr. Erwiesenermaßen ist Oberbayern das beliebteste und meistbesuchte Feriengebiet Deutschlands; schließlich befinden sich in der Umgebung der Seen oder in den berühmten Gebirgsorten ideale Erholungsplätze.

Wer bayerischen Boden betritt, sollte zunächst das Bild des "Klischeebayern" vergessen; nur der kulturell Uninteressierte und der, was Brauchtum und Frömmigkeit betrifft, Verständnislose hat ständig das touristengerechte Gamsbart- und Lederhosenimage vor Augen.

Und was steht auf der Speisekarte? In der Beliebtheitskala ganz oben stehen die Weißwürste, die nach alter Sitte das zwölf-Uhr-Läuten nicht erleben dürfen. Gleich nach der Weißwurst kommt der Leberkäse, am besten mit Spiegelei. Ferner gehören zur Brotzeit das obatzten (angemachter Käse) oder der Radi (weißer Rettich) und natürlich das bayerische Grundnahrungsmittel Nr. 1: Bier.

Sehr bequem erreicht man Oberbayern von München aus. Wer etwas Zeit mitbringt, sollte davon ein oder zwei Tage der bayerischen Hauptstadt opfern.

Die unbedingt sehenswerte Innenstadt zwischen Stachus, Marienplatz und Feldherrnhalle ist leicht zu Fuß zu machen, zumal alle bedeutenden Sehenswürdigkeiten im Bereich der Fußgängerzone liegen. Dafür gilt es jedoch zunächst, einen Parkplatz zu ergattern,

was in München besonders für den Ortsunkundigen große Probleme aufwirft.

Nach einer AMS-Statistik kommen auf ca. 500.000 zugelassene Autos 6.700 Parkplätze, das ist also ein Parkplatz für etwa 74 Autos (Hamburg ca. 18 Autos, Köln 13). Wer sich also die stumpfsinnige Sucherei ersparen will, parkt entweder gleich im Parkhaus oder etwas außerhalb der City, um dann das hervorragend ausgebaute U- und S-Bahn Netz zu nutzen.

Unbedingt zu empfehlen ist ein morgendlicher Abstecher zum Viktualienmarkt, wo das etwas deftige Wesen der Marktfrauen auf die nicht weniger direkte Art ihrer Kunden trifft. Hier und nicht etwa im Hofbräuhaus wird man mit der echten Münchner Mentalität konfrontiert.

Den verlängerten Nachmittag und Abend verbringt man in Schwabing entlang der Leopoldstraße und in der nahen Umgebung der Münchner Freiheit. Hier gibt es zahllose Kneipen, Cafés und Discotheken, auch Gaststätten und Szene-Lokale ohne Ende, für jeden Geschmack und Geldbeutel das Richtige.

Die drei bekannteren Discotheken befinden sich jedoch in der Innenstadt, das Parkcafé (Sophienstraße), das Nachtcafé (Maximiliansplatz) und für denjenigen, der trotz des begrenzten Stauraums im Spider auch Schlips und Kragen im Gepäck hat: das P 1 im Haus der Kunst (Prinzregentenstraße).

Man könnte seitenweise Tips geben; besonders für Kulturinteressierte hat München viele Entfaltungsmöglichkeiten. Wer Informationsmaterial benötigt, wendet sich an den Fremdenverkehrsverband München und Oberbayern e.V., Sonnenstraße 10, 8000 München 2, Tel.: 0 89/59 73 47 oder wählt die Nachschlagewerke von Baedeker bzw. Knauers Kulturführer.

Für den Automobilisten hier noch



zwei Attraktionen: Das BMW-Museum auf dem mittleren Ring gegenüber dem Olympia-Centrum und der Laden für Modellautofans in Schwabing, dessen Auswahl zwar ein Fiat Spider fehlt, ein Besuch lohnt sich aber trotzdem unbedingt.

Das zu München Gesagte gilt auch für Oberbayern; das Angebot ist zu vielseitig, um dem im Einzelnen gerecht werden zu können, deshalb soll ein Überblick genügen. Gezielte Informationen gibt der ADAC oder eben der Fremdenverkehrsverband.

Und da bin ich auch schon beim Thema! Im Touristik ABC Oberbayern von Ammersee bis Zugspitze findet man unter D die Deutsche Alpenstraße, 465 der schönsten Kilometer, die Deutschland zu bieten hat. Diese Panoramastraße, die genaugenommen, von Lindau am Bodensee mit Unterbrechungen parallel zur österreichischen Grenze bis ins Berchtesgadener Land führt, gewährt unvergleichliche Aus- und Einblicke in die Südalpenregion.

Aber Achtung, einige Teilstücke sind nur wenige (Sommer-) Monate befahrbar, andere nur gegen Entrichtung einer entsprechenden Gebühr.

Die schönsten Strecken der Deutschen Alpenstraße durch das oberbayerische Hochland sind die Abschnitte von Reit im Winkl über Ruhpolding und Inzell nach Berchtesgaden (64 km, B 305) und über das Sudelfeld bei Bayrischzell (13 km, B 307).

Ersteren Abschnitt erreicht man von München kommend auf der A 8 in Richtung Salzburg. Nach der Autobahnausfahrt Bernau fährt man schon auf

der Deutschen Alpenstraße (B 305) bis Reit im Winkl, dem Heimatort der "Gold-Rosi", worauf immer wieder stolz verwiesen wird. Von hier geht's hinauf in die Berge, Steigungen über 15% sind durchaus keine Seltenheit.

Etwa auf der Höhe von Ruhpolding, vom Taubensee aus, fährt die Rauschbergbahn in knapp fünf Minuten bis auf 1.640 Meter Höhe. Vom Gipfel hat man einen weiten Rundblick über die Alpen und hinaus ins bayerische Hügelland.

Hinter Inzell geht's noch mal ordentlich hinauf ins Berchtesgadener Land mit steilen, schroffen Berghängen bis hin zum Watzmann, mit 2.713 Metern der zweithöchste deutsche Berg. Die Sage sieht in den sieben Gipfeln die versteinerte Familie des bösen Königs "Watze". Zunächst erreicht man Ramsau, dessen Pfarrkirche aus dem Jahre 1512 als das meistgemalte, meistphotographierte Motiv in der bayerischen Alpenwelt gilt. Im langgezogenen Tal der Ramsauer Ache beginnen zahlreiche Spaziergänge, Wanderungen und Bergtouren aller Schwierigkeitsgrade, wer etwas Zeit hat, sollte sich die Wimbach-Klamm anschauen.

Einige Kilometer weiter liegt Berchtesgaden, welches als Musterbeispiel eines großen Ferienortes gilt: umgeben von saftigen Wiesen, dunklen Wäldern und hohen Bergen, angefüllt mit viel Sehenswertem und - während der Saison - vollgestopft mit Touristen.

Trotzdem lohnt sich der Besuch, besonders wegen des fjordartigen, acht Kilometer langen Königsees.



Reit im Winkl - Berchtesgaden



Tegernsee - Oberaudorf

Eine große Gaudi ist das Salzbergwerk. In Bergmannstracht gekleidet fährt man im Reitsitz 600 Meter tief mit der Grubenbahn in die Unterwelt. Auf einer Rutsche geht es noch tiefer hinunter und mit einem Floß über den kristallklaren riesigen Salzsee.

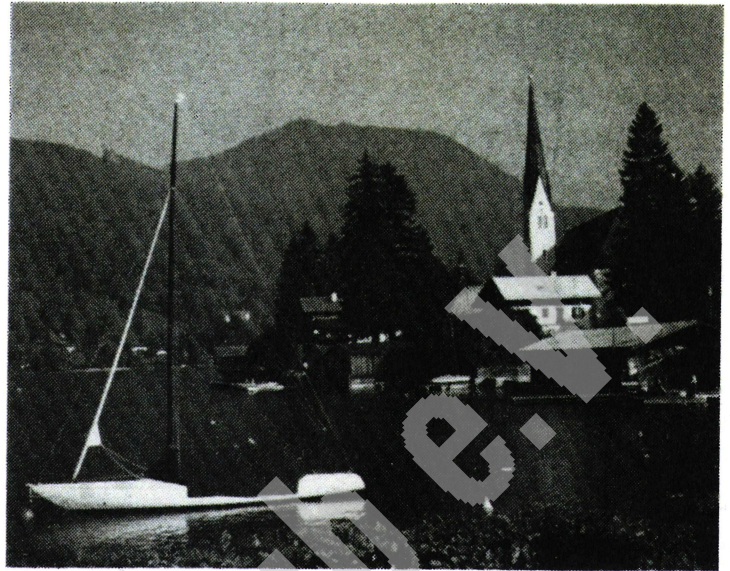
Wem das unterirdische Vergnügen nicht liegt, kann auch in luftiger Höhe den Weitblick von "Hitlers Teehaus" auf dem Kehlstein genießen.

Hierfür gilt, wie natürlich für die gesamte Tour: Man braucht gutes Wetter. Besonders an Föhntagen hat man eine wunderbare Fernsicht. Der Föhn, das berühmte Klimaphänomen dieses Gebietes, ist ein warmer Südwind, der bei einem Hoch am Alpensüdrand und einem Tief nördlich der Alpen entsteht. Die Luft ist dann kristallklar und die Berge scheinen in Griffnähe zu rücken.

Als Unterkünfte können die bayerischen Gasthöfe durchaus empfohlen werden, sie bieten gepflegte Gastlichkeit zu erschwinglichen Preisen. Auskunft geben die zuständigen Verkehrsämter (Verkehrsamt 8216 Reit im Winkl, Tel.: 0 86 40/82 07, Kurdirektion 8240 Berchtesgaden, Postfach 2 40, Tel.: 0 86 52/50 11). Oder man kehrt beim Bauern ein, das ist billig und zünftig und meist steht auch eine Scheune für den Spider leer. Wer auch hier organisieren möchte, wendet sich an den Bayerischen Bauernverband, Max-Josef-Platz 9, 8000 München 2, Tel.: 0 89/59 81 66.

Die zweite Tour ist bequem in wenigen Stunden zu machen. Von München aus wieder Autobahn A 8 Richtung Salzburg, diesmal bis Holzkirchen, von dort auf der A 318 bis zum Tegernsee.

Der Tegernsee hat sich leider zum Tummelplatz für Prominenz und Geldadel entwickelt und dementsprechend ist auch die Preisstruktur. Dennoch sollte man einmal rumfahren, von überall bieten sich dem Auge des Betrachters zauberhafte Postkartenblicke. Wer davon nicht genug kriegen kann, fährt mit der Gondel auf den Wallberg.



Der Malerwinkel in Rottach-Egern mit Wallberg im Hintergrund

Ein Geheimtip ist das Glas'l in Rottach-Egern, ein gutbürgerlicher Gasthof mit hervorragendem Essen und vernünftigen Preisen. Wer beim Diner den Blick auf den See wünscht und auch nicht mehr bezahlen möchte - bitte schön, der Lieberhof in Tegernsee macht's möglich.

Von Gmund aus geht's dann bergan Richtung Schliersee bis Bayrischzell. Linkerhand steht alles überragend der Wendelstein, der dann auch die gesamte Tour beherrscht. In Serpentinien werden die steilen Berghänge bewältigt und nach beinahe jeder Kurve möchte man anhalten, um die Landschaft zu genießen.

Die Straße erreicht beinahe die 1.100 Meter-Grenze und fast ganz oben auf dem Sudelfeld befindet sich eine Jugendherberge, etwas tiefer an einem Wasserfall der Gasthof Tatzelwurm (Info: Kuramt 8163 Bayrischzell, Tel.: 0 80 23/6 48). Wer am Ende noch nicht genug hat, muß nicht gleich bei Niederaudorf auf die Autobahn B 93 in nördlicher Richtung zurück nach München, sondern kann von Tatzelwurm aus noch eine - allerdings gebührenpflichtige - Straße Richtung Flintsbach und dann auf die Autobahn nehmen, oder er fährt die Strecke noch mal zurück - so wie ich.

HWL



Leserbrief

Leserbrief zu Spider-Magazin 4/87

Lieber Vorstand!

Donnerwetter! So ganz plötzlich würdigt die PR-Abteilung der Deutschen Fiat AG unseren Vorsitzenden nur noch eines inhaltsleeren Formbriefleins. Kaum ein inhaltlicher Bezug zum feurigen Protestschreiben unseres aktiven Spider-Lobbyisten. Nicht einmal zynisch reagierten die Schreiberlinge - nur gleichgültig.

Wie anders stand man sich doch noch vor wenigen Monaten! Unter dem Motto "Salute Hamburgo" antichambrierte die Clubelite im Glaspalast der Fiat AG in Lokstedt. Freilich nicht mit Krethi und Plethi sondern im Kreis "geladener" Gäste. Wie bei vergleichbaren Happenings üblich, informierte die journalistische Hofberichterstattung die breitere Öffentlichkeit über solche Wichtigkeiten wie etwa die Abfolge der kulinarischen Genüsse. Fein ausstaffiert für's Konterfei - natürlich neben irgendeinem "Chef", dokumentierte der geballte Vorstand öffentlichkeitswirksame Verbindungspflege für Anfänger.

Und nun? Plötzlich streiken 2 Kompressorkisten, die Clublobby greift zum Griffel ... warnt und droht mit unserem zahlenstarken Potential ohne Neukaufabsichten ... wenn das mal gutgeht!

Welch ein Reinfall! Keine Silbe der Reue aus Heilbronn. Allerdings, zäh ist er doch, unser Vorsitzender. Wer wie er die seltene Gabe hat, jedweden Fehlschlag im voraus zu errahnen, zeigt sich dann auch nie düpiert. Statt verständlicher Enttäuschung oder zumindest ergriffenem Stillschweigen nur Selbstbestätigung frei nach "Radio Eriwan"! Nichts gegen giftige Brieffreundschaften mit den Heilbronner Uno-Verteilern; aber eine Bitte:

der Vorstand möge bei dringendem Bedarf künftig lieber 'ne Stulle auf meine Rechnung verzehren als Zabaione mit Scampis und "krönenden Cigarren" am Nedderfeld. 'Nen "Konsul" oder irgendwelche Hamburger "Persönlichkeiten" kann ich - Asche auf mein Haupt - leider dazu nicht aufbieten.

Wie immer ganz kollegial

Günter Danner



(z.B. Thomas, Holtmann etc.) mit nicht unerheblichem finanziellen Aufwand in eben dieser "Markt" für Fiat Spider-Ersatzteile.

Ganz ordentlich für den unerfahrenen Spideristi ist die Schwachstellen-Skizze, wenn auch dort Teile vermerkt sind, die uns wundern. Das Abschlußblech z.B. (gemeint ist das Verbindungsblech zwischen Verdeck und Kofferraumhaube) ist unserer Erfahrung zufolge nicht als besonders rostanfällig bekannt. Originalton Thomas Niedergerke: "Ich habe schon fast alle Teile verkauft, einige auch schon häufig, aber dieses Teil noch nie."

All diese Schlampereien legen die Vermutung nahe, daß sich die "Markt" hier eines freien Mitarbeiters bedient hat, der mit möglichst geringem Aufwand eben einen solchen Bericht abliefern. Grundsätzlich ist dagegen ja auch nichts einzuwenden, schließlich ist das ein bewährtes System und rechnet sich auch, aber vielleicht hätte man einen der angegebenen Clubs zur Mitarbeit auffordern können, sicherlich wären dann Erfahrungswerte eingebracht und solch krasse Fehler vermieden werden.

Die "Markt" rühmt sich immer des größten Clubverzeichnisses, also warum nutzt man das nicht?

Es gibt schon genug Leser, die sich die "Markt" nur noch wegen des umfangreichen Anzeigenteils kaufen - wenn man solche Berichte liest, weiß man, warum.

Eine Bemerkung am Rande:

Auch die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes waren leider unvollständig, es wurde nämlich vergessen zu erwähnen, daß der CS 2 ein ungetyptes Fahrzeug ist, das seine Zulassung zum Verkehr nicht durch Erlangung einer allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO bekommt, sondern durch eine Einzelbegutachtung nach § 21 StVZO und somit nicht in der

Zulassungsstatistik auftaucht (s. auch Spider-Magazin 2/87, S. 7).

Richtig ist allerdings das 'ca.' vor der 200.000. Gemeint ist die Gesamtzahl der produzierten Spider. Es waren genau 199.124! Das schlüsselt sich wie folgt auf:

Fiat 124 Spider 22.549
US-Spider 167.620
Spidereuropa 7.438
Volumex 500
Abarth (128 PS) 1.000
Abarth (Grp. 4) 17.

Ein entsprechender Leserbrief ist übrigens an die "Markt" unterwegs, vielleicht wird er ja zwischen den verschiedenen Gratulationen abgedruckt.

HWL

Auf meinen Leserbrief ist inzwischen ein Antwortschreiben vom Chefredakteur der "Markt" gekommen mit folgendem Text (Auszug):

"woher wissen Sie denn, daß wir keinen der Fiat 124 Clubs gefragt haben?... Wir haben einen anderen Club erreicht und der war merkwürdigerweise gänzlich anderer Meinung, als Sie es in Ihrem Schreiben sind."

Der andere Club war der Fiat 124 Spider Club Deutschland e.V., genauer dessen 2. Vorsitzender Gerhard Müller. Doch zum Zeitpunkt dieses Telefongesprächs war der Artikel bereits fertig und Gerhard konnte lediglich Schlimmeres verhindern, jedoch keinen eigenen Beitrag leisten. Außerdem macht sich bei besagtem Club auch keine Begeisterung breit, von gänzlich anderer Meinung kann keine Rede sein, wie mir Manfred Lindner (1. Vorsitzender) bestätigte, übrigens auch Hans-Jürgen Gerlach vom Pininfarina Liebhaber Club Deutschland.

Holger Freers schlug die Veröffentlichung des folgenden AMS-Artikels vor:

Es ist soweit

Franz-Peter Strohbücker
über das saison-
bedingte Verschwinden
der echten Cabrios.

Es ist soweit; endgültig, unwiderruflich und unaufschiebbar. Der Winter droht.

Jeder hat damit so seine eigenen Erfahrungen: Die Poeten sehen die Blätter fallen, Kinder bemerken das Aufziehen der schokoladenen Nikolaus-Garde in den Supermärkten, die Pragmatiker bestellen Heizöl. Der Autonarr hat seinen besonderen Indikator. Er registriert – erst verwundert, dann bedrückt – das sukzessive Verschwinden der Cabrios.

Das sind gar nicht jene zweckmäßigen, streusalzfesten Ganzjahresgefährte, die an schönen Tagen, ihres praktischen Daches beraubt, Lust unter offenem Fahrtwind bringen, um auch bei unwirtlicher Jahreszeit familienfreundlich zur Winterurlaubsfahrt zu taugen. Objekte der inneren Bewegung sind vielmehr jene altertümlichen und schon leicht senilen Gefährte, deren Anblick auch überfüllte Straßen zielt und die man mit weit mehr als klammheimlicher Freude betrachtet.

Einen Sommer lang dekorierten sie unser Autoleben: Alfa Spider, Triumph Spitfire, Jaguar oder Karmann-Ghia. Offen knisterten sie vor Cafés, luden vor Badeanstalten zur Spritztour, und irgendwie wirkten ihre Fahrer immer, als ob man sie beim Flanieren ertappt hätte – selbst morgens in der Rush-hour. Man grüßte sich unterwegs, eine überholte, aber liebgewonnene Gewohnheit: Huldvoll hob sogar der Lenker eines Mercedes SL die Hand angesichts eines Käfer-

Cabrios – vorausgesetzt, beide waren offen.

Das ist auf einmal vorbei. Und plötzlich ist man ganz alleine mit seinem Fiat Spider, MG Roadster oder dem Porsche 356 Cabrio. Aber so ganz ohne die Assistenz der Narrenmeute kommt man sich überflüssig, fast albern vor im offenen Wagen. Außerdem beginnen wohlmeinende Freunde mit strengen Hinweisen auf Krankheit und frühes Siechtum zu mahnen, doch nun „die Spinnerei“ endlich zu lassen. Man bedenke: das schon gelegentlich kühle Wetter.

Irgendwann gibt man auf, läßt die Unwissenden argumentieren, verteidigt nicht länger die These, daß es nur falsche Kleidung gibt. Es bleibt nur eine Erkenntnis: Die letzte Fahrt für diese Saison ist unausweichlich, der Griff zum Schraubendreher, mit dem der offene Freund seiner Nummernschilder beraubt wird, unumgänglich. Die offizielle Abmeldung ist aus Vernunftgründen geboten.

Der Griff zum Schraubendreher fällt schon leichter. Fort mit den Nummernschildern – ab mit den Zulassungsplaketten. Denn es hilft alles nichts: Man muß die alten Kerle in Ruhe lassen. Sie taugen nicht für Schnee und Eis, auch Waxoyl schützt sie nicht vor Verfall, dem Salzzahn sind sie schutzlos ausgeliefert. Nur herzlose Menschen stülpen ihnen ein Hardtop auf und jagen sie durch den rostfördernden Matsch. Wer es gut meint, bockt seinen Alten auf, fettet die Gummidichtungen ein, präpariert die in vielen Jahren als empfindlich erkannten Teile, spendiert ihm einen Schlafanzug.

Dann folgt die lange Zeit des Wartens. Mancher lugt heimlich manchmal nach dem geliebten Stück Eisen. Ob es noch da ist? Mancher zerzt es, ungeduldig geworden, bei Minusgraden ans Tageslicht, kaum daß die Straße eine salzfreie Fahrt verspricht. Mancher wärmt sich nur's Gemüt beim Durchblättern

unscharfer Fotos oder zerfledderter Bücher. Mancher schaut neidisch auf jene vermeintlich beinharten Burschen, die im offenen Golf-, Escort- oder Peugeot-Cabrio in den Schnee ihre Spur ziehen.

Gewiß, auch das hat seinen Reiz. Bloß wetterfest zugeschnürt, mit Mütze, Schal und Handschuhen, die pelzgefütterte Jacke an, womöglich eine Decke über den Beinen, gerät so eine Tour leicht zur martialischen, aber absurden Demonstration. Auch beraubt es den Kenner der Vorfreude, die einen ganzen langen Winter im Cabrioherzen glimmen kann. Erinnern wir uns: Früher haben wir dem Taschenkalender heimlich – wie die zarten Rendezvous – anvertraut, wann wir zum ersten Mal das Dach aufmachten: „28. März, offen ins Remstal“ oder „4. April, im Cabrio durchs Alte Land“ lesen sich solche Memoiren.

Diese Gewohnheit zum Rapport verkam im Lauf der Jahre. Bei der Retrospektive der jüngeren Vergangenheit finden sich weder die wehmütigen Eintragungen über die letzte offene Fahrt, noch die schriftlichen Jubelschreie, wann der Frühling die Garage aufschmolz.

Man hat sich eben daran gewöhnt – nicht resignierend, eher weise. Doch wer sich die Weihnachtsvorfreude versagt, weil er sie eigenem Nachwuchs bereiten muß, lernt auch hier zu warten: Das kann verdammt lange gehen, von November bis April; der Countdown setzt oft früher ein, bloß kann keiner sagen, wann „zero“ erreicht ist. Morgens ein banger Blick aus dem Fenster, dann aufs Thermometer: Ist's schon so weit?

Wenn man dann vor jenem obskuren Objekt der Begierde steht, die frischgestempelten Nummernschilder in der Hand, das Paletot entfernt ist und der Chrom, zwar noch ein wenig müde, aber immerhin schon blitzt, dann weiß man: Es ist so schön wie Weihnachten – und genauso oft.



„Der Reisetip“ :

Korsika

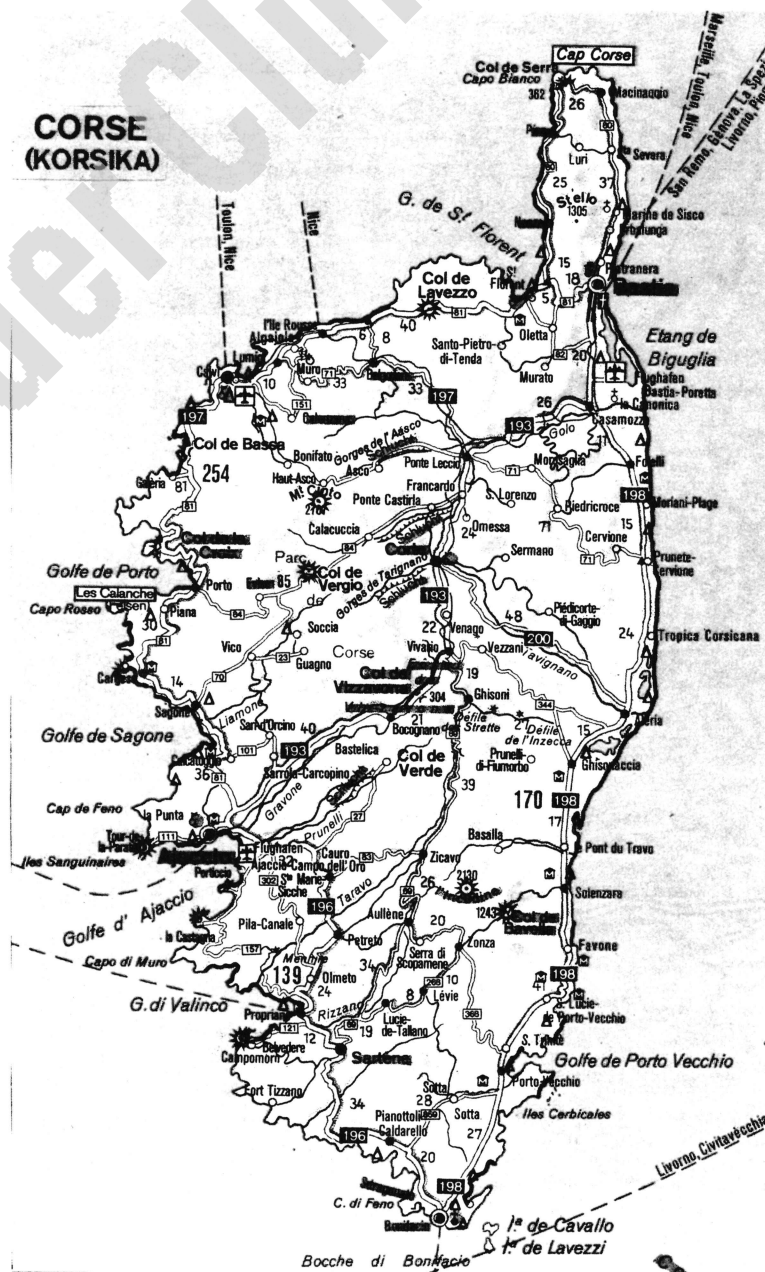
Wer unter "Urlaub machen" mit dem geöffneten Spider Land und Sonne zu genießen versteht, der sollte unbedingt Korsika besuchen.

Die zu Frankreich gehörende, im Mittelmeer über Sizilien liegende Insel ist mehr als nur eine Reise wert.

Ihre vielfältigen landschaftlichen Reize, die noch nicht allzusehr vom Tourismus heimgesucht sind, verdienen das Prädikat 'Traumhaft'.

Breite, saubere Sand- und Kiesstrände mit ruhigem, auch atlantischem Wellengang sind überall zu finden; das Tollste aber ist, daß man nicht Leib an Leib liegen muß, um sich zu erholen. Die schönsten Erlebnisse aber bringen die kurvigen Landstraßen in malerischer Landschaft oder an der Küste mit Meerblick. Im Landesinneren kann es auch schon mal vorkommen, daß hinter einer Kurve unvermutet ein Ochse mitten auf der Straße steht; also Vorsicht! Oder daß man auf engen, mit dichtem Buschwerk gesäumten Straßen unvermeidbar wilde Hausschweine vor dem Wagen hertreibt, bis diese ein Loch im Gebüsch zum Verschwinden finden.

Die Anreise ist denkbar einfach: Von Nizza, Marseille, La Spezia oder Savona aus mit der Autofähre nach Bastia, der Hauptstadt Korsikas. Reiseroute,



Fährentickets und sonstige Informationen kann man vom ADAC bekommen, auch wenn man kein Mitglied ist. Die Fähre kostet ca. DM 300,- (incl. retour).

Wer flexibel sein will (das ist ratsam, denn eine Inselumrundung sollte man mindestens fahren!) bekommt vom ADAC ein Verzeichnis der Campingplätze, die fast alle sehr ordentlich sind. Platz bekommt man auch während der Hauptsaison immer. Die Übernachtung kostet incl. aller Extras ca. DM 15,- pro Person (Spider neben dem Zelt stehend ist selbstverständlich).

Essen kann man in allen Preislagen. Unbedingt zu empfehlen ist die Soup de Poisson, Fischsuppe nach korsischer Art. Ein unvergleichlicher Genuß!

Das mit Abstand preiswerteste Getränk in Cafés, Bars und Restaurants ist der 'Pastice'. Das ist ein Glas (2 cl) voll Pernod mit einem halben Liter Trinkwasser. Mischen muß man selbst, Kosten ca. DM 1,50.

Sehenswürdigkeiten auf der Heimatinsel Napoleons ist die Stadt Bonifacio mit Festung, die Städte St. Florent, Porto und natürlich Napoleons Geburtsort Ajaccio. Die schönsten Strände sind ohne Zweifel an der Westküste abwärts von Porto bis Bonifacio.

Das tollste Erlebnis ist allerdings die Gebirgsstraße von Francardo über Calacuccia und Evisa bis Porto. Inmitten von Schluchten und Berghängen fährt man auf drei bis vier Meter breiten Straßen mit simpler (oft defekter) Teerdecke. Eine Straßenseitenbegrenzung bildet der Berghand direkt, die andere Seite ist mit einer niedrigen Natursteinmauer begrenzt; dahinter ist nichts als Abgrund bis zu 150 Meter tief!

Vor jeder Kurve muß man hupen, um eventuell entgegenkommende Fahrzeuge zu warnen. Bei Gegenverkehr ist genaues Rangieren vonnöten, um auf der schmalen Straße aneinander vorbeizukommen. Diejenigen, die nicht hupen, hinterlassen unter Umständen Bremsspuren, Durchbrüche in der Natursteinmauer und tauchen nie mehr auf. Leider keine Seltenheit, also Vorsicht!

Aber die unbeschreiblich schöne Landschaft auf dieser Strecke entschädigt für alle Rangiermühen. Übrigens sollte man ein wenig Französischkenntnisse haben, denn die stolzen Korsen sprechen fast alle weder Deutsch noch Englisch.

Den Löwenanteil der Touristen auf Korsika bilden Italiener, dann Deutsche und andere Europäer, auch Skandinavier.

Weitere Tips:

Discos und Nachtbars sind höllisch teuer. Wie wär's mit Lagerfeuerromantik am Strand, den Spider neben sich?

Für die Fähre empfiehlt sich eine KFZ-Vollkasko, falls diese nicht sowieso abgeschlossen ist. Beim Einfahren in die Fähre kann es Probleme geben, wenn der Wagen zu sehr beladen oder tiefergelegt ist, da die Rampen recht steil sind. Im Notfall sind viele Helfer da, die dem Spider aus den Federn helfen.

Also, nix wie nach

Korsika

Michael Stodt



Teilemarkt

Rüdiger Tillmann
0 23 07 - 1 20 38

V: Schlachte '68 BS Spider zu günstigen Preisen,
Motor 1600 ccm, 50.000 km (überholt); sowie
Kofferraumhauben und div. Kleinteile.

S: Fenstermechanik Beifahrerseite

Jörg Struwe
0 41 06 - 7 49 26

V: US-Spider, 105 PS, 5/80, TÜV neu, rot, 205er auf
CD 30, Verdeck neu, innen neu, ca. 90.000 km
Preis: VB 14.000,-

Fritz Cordes
04 21 - 80 37 12

V: Auspuffanlage und Lenkrad für Euro, BJ '83.

Thorsten Kaland
0 41 01 - 20 94 18

S: Nadi-Holzlenkrad mit passender Nabe

Achaz Reuss
0 40 - 86 96 09

S: Amperemeter, Voltmeter von Veglia Borletti,
schwarze Sitze

Eric Munnecke
0 40 - 607 06 54

V: 3 Spider aus Kalifornien, verzollt, mit TÜV
(BJ 80-84) Preis nach Absprache

Michael Stodt
0 53 45 - 18 85

S: Vier guterhaltene, unbeschädigte CD 30-Felgen,
nehme auch Einzelstücke.

Hubertus Labes
0 40 - 410 33 92

S: rechte Sonnenblende + Halterung für Euro

Michael Bischoff
0 40 - 49 27 68

V: 2l-Motor für US-Spider (85 PS, Vergaser), Vorder-
achsträger US, Fahrertür US, div. gebrauchte
BS-Türen zum Schweißen, Armaturenbrettkonsole,
3 Kopfstützen, Windschutzscheibenrahmen neu
verchromt, sowie div. Kleinteile.

Michael Keunecke
0 22 38 - 73 60

V: eine CD 30 (neu) für DM 400,-

Robert Ortner
0 89 - 612 42 81

S: Günstigen Heckgepäckträger zum Anschrauben,
Persenning schwarz.

Jörn Voigt
0 40 - 200 98 20

V: Schweller li + re (komplett)

S: Satz CD 8 (Originalfelge BS) mit Bereifung

Daniel Melcer
08 21 - 99 32 02

V: Fiat 1500 Cabrio, BJ 66, rot, 80.000 km,
TÜV 1989, VB DM 12.500,-.



Wir versichern Liebhaberfahrzeuge unabhängig vom Alter im Kaskobereich nicht nach dem Typenklassenverzeichnis, sondern ausschließlich nach ihrem Marktwert. Dieser ergibt sich aus dem Gutachten eines vereidigten Sachverständigen und wird in der Versicherungspolice dokumentiert.

Zum Beispiel:

Fiat Spider,

Wert DM 17.000,-

Teilkaskoversicherung mit
DM 300,- Selbstbeteiligung:
Jahresprämie, 0,4% vom
Marktwert, DM 68,-

Vollkaskoversicherung mit
DM 2.000,- Selbstbeteiligung
inkl. Teilkaskoversicherung
mit DM 300,- SB:
Jahresprämie, 2% vom
Marktwert, DM 340,-

Martens & Prahl
Versicherungskontor

Dankwartsgroße 72

2400 Lübeck

Tel. 0451/16003-0