

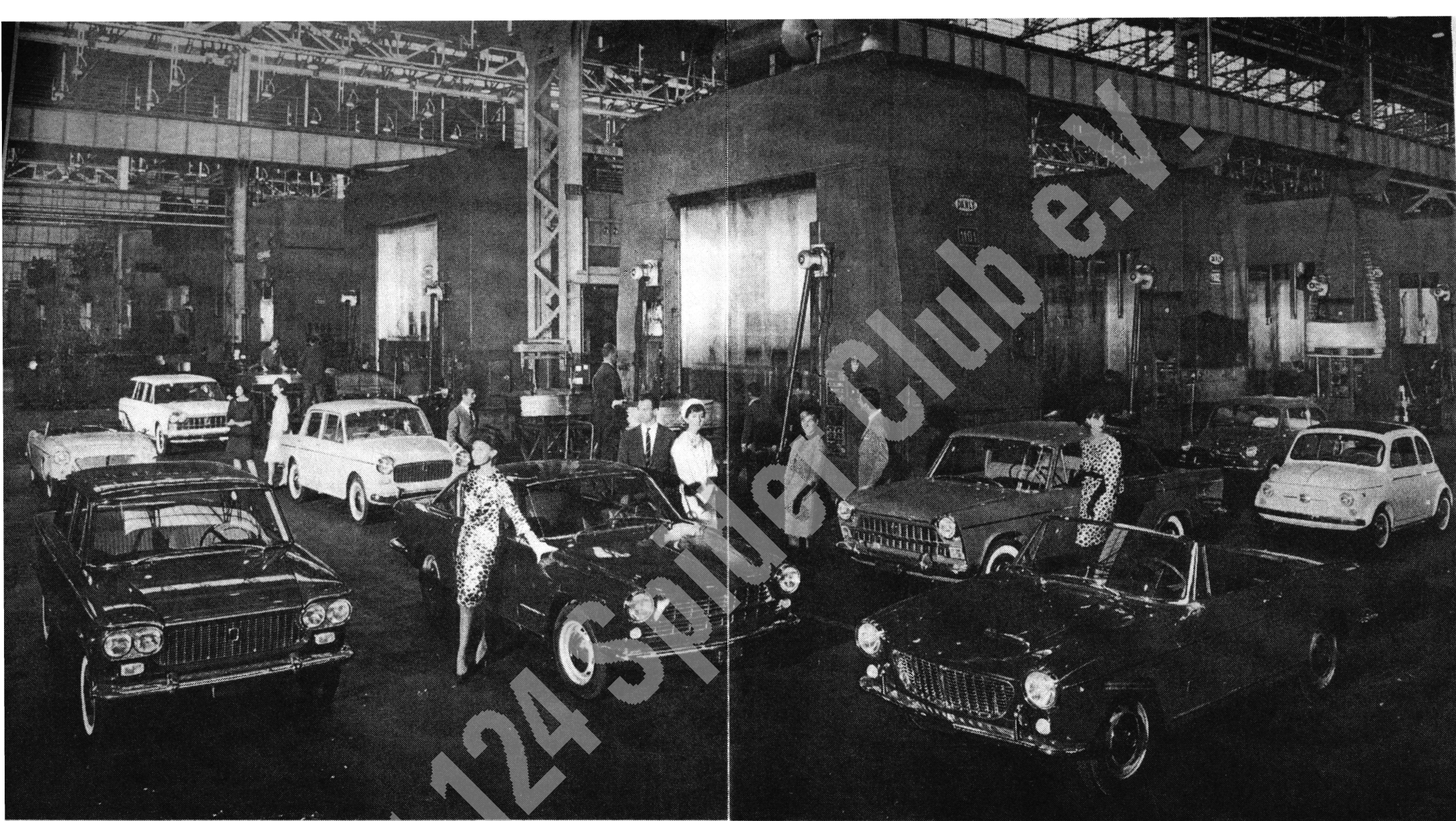
Spider- MAGAZIN



Ausgabe 1/92

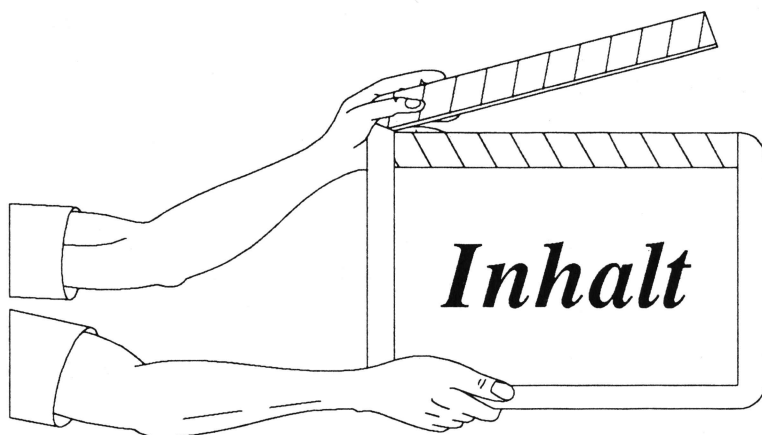
8. Jahrgang

5,- DM



im Fiat-Programm
findet ein jeder seinen Wagen

FIAT



2	Historische Anzeige
3	Inhaltsverzeichnis
4	Editorial
5	Cabrio Boom
6	Die Sparbüchse
7	Die Bastelecke
9	Kurz notiert
10	Zentralverriegelung
11	Modellautos
12	Termine
14	Spiderstatistik
16	Winterschlafadé
18	Fiat 124 Spider Abarth
20	Marktpreise
21	Oldtimerversicherung
22	Leserbrief
23	Teilemarkt

Mitgliederbetreuung/Industriekontakte

Michael Bischoff
Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61 Tel. 040/553 70 90

Clubkasse

Stefan Benda
Mendelssonstraße 51
2000 Hamburg 50 Tel. 040/899 27 62

Spider Magazin

Jens Lütcke
Sachsenweg 46
2000 Hamburg 61 Tel. 040/551 52 62

Pressekontakte

Ralf de Vrée
Krochmannstraße 4
2000 Hamburg 60 Tel. 040/51 59 15

Technische Beratung

Carsten Kalek
Ursula-Querner-Str.4
2050 Hamburg 80 Tel. 040/735 25 96



Editorial

Zum einen habt Ihr Euch sicher gewundert, daß in der letzten Ausgabe des Spidermagazins die Marktpreise des Fiat Topolino enthalten waren. Dies war natürlich weder beabsichtigt noch ein verfrühter Aprilscherz, stattdessen hat einfach die Druckerei geschlampt, welche die Seite mit den Spiderpreisen direkt aus der "Markt" übernehmen sollte. Dies wird nun in dieser Ausgabe nachgeholt (so Gott und die Druckerei will!)

Eigentlich wollte ich an dieser Stelle mal wieder eine Mahnung an Euch aussprechen, sich mehr an dem Spider Magazin mit Beiträgen zu beteiligen. Deshalb haben wir uns auch an den Spider Club Deutschland gewandt und um Unterstützung gebeten, die prompt erfolgte. An dieser Stelle ein großes **Danke schön** an Manfred Lindner und seinen Club. Allerdings sei gesagt, daß die Redaktion Ihrer Clubzeitschrift, "Der Spiderfahrer", die gleichen Probleme hat wie wir. Aber glücklicher Weise sind dann doch noch rechtzeitig zwei Beiträge aus unseren Reihen eingetroffen, so daß wir diesmal einen Umfang von 24 Seiten erreichen können.

Der Hamburger Stammtisch scheint langsam aus seinem Dornröschenschlaf zu erwachen. Zu verdanken haben wir das vor allen Dingen unseren Mitgliedern Jochen Buck, Ingo Meyer und Horst Kloppmann, die neben dem regelmäßigen Treffen am Mittwochabend auch spontane Wochenendtrips für den Club planen.

Leider erscheint auch diese Zeitschrift wieder nicht ganz pünktlich. Unser Chefredakteur Jens Lütcke hat derzeit beruflich so viel um die Ohren, daß er für diese Ausgabe, seine Letzte als scheidender 2. Vorsitzender, leider passen mußte und diese Aufgabe an mich übergab. Ich hoffe, ich vertrete ihn würdig, und wünsche Euch viel Spaß mit dieser Ausgabe!

Euer

rdv

PS: Es mangelt uns trotzdem noch an Leserbeiträgen zum Spidermagazin. Vor allem über technische, ins Detail gehende Berichte würden wir uns freuen, also habt Mut!





Cabrio Boom

Wie heißt es so schön: Es war schon immer etwas besonderes, ein Cabrio zu fahren. Diesen Leitspruch scheinen sich immer mehr Autofahrer auf die Fahne zu schreiben.

Dieses Bedürfnis nach einem offenen Autoerlebnis wird verstärkt von der Industrie befriedigt, denn welcher Autohersteller hat noch keine offene Variante herausgegeben? Die Marketingstrategie schlägt genau in diese Kerbe und trifft voll den Trend.

Dieser Trend läßt sich auch mit Zahlen dokumentieren: Allein 1991 wurden fast 250.000 Cabrios und Roadster weltweit produziert (10mal mehr als 1981), wovon allein in Deutschland über 92.000 Wagen (+31% ggü. 1990) zugelassen worden sind. Damit fuhren fast 575.000 Cabrios 1991 durch deutsche Lande; dies sind doppelt so viele wie fünf Jahre zuvor. Und dahinter stehen laut Marktforschung 2,5 Mio. potentielle Käufer, die am liebsten auch ein Cabrio fahren würden.

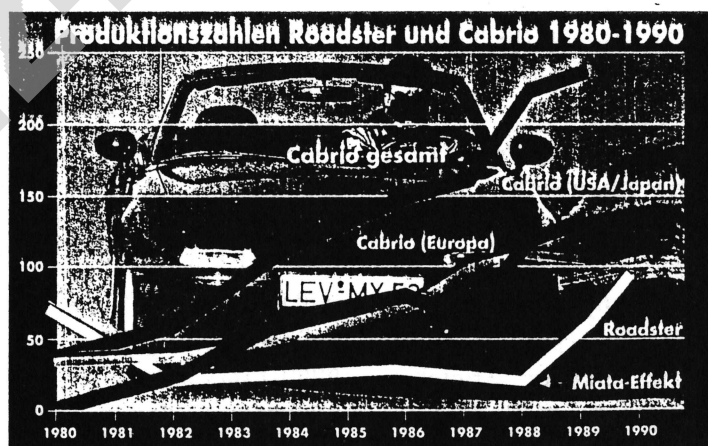
Das Erscheinen des Mazda MX5 im Februar 1989 brachte den "Miata-Effekt" und damit das Erwachen der Automobilhersteller aus dem Dornröschenschlaf.

Insgesamt hat der Käufer die Qual der Wahl zwischen 57 verschiedenen Cabrio-Modellen, wobei hier auch solche Exoten wie Lada und Yugo, aber auch Isdera oder Silver Falcon mitgezählt werden. Gerade die Letzteren zeigen, daß der Hang zur Individualität noch kein Ende gefunden hat und so manche Marktlücken zu schließen sind.

Diese Infos habe ich der neuen Zeitschrift "CABRIO" entnommen, die Anfang April das Licht der Welt erblickte. Sie ist nicht die erste Zeitschrift für diese Spezies, ein weiterer Beleg für den Boom.

Wir werden diese Zeitschrift im Auge behalten und gffs. weiter darüber berichten, gerade weil das Konzept, eine Mischung aus Marktüberblick, Test&Technik, Reportagen (z.B. Tourenbeschreibung) und Klassik&Historie, eine interessante Mischung für jedermann, also auch den Spiderfahrer, darstellt.

rdv





Die Sparbüchse

oder: Nach dieser Reparatur wird er durchhalten

Nachdem das Spider Magazin größtenteils dem Erfahrungsaustausch dient, möchte ich hier nun meine Erfahrungen auf einem Sektor mitteilen, der uns Spiderfahrer am meisten tangieren dürfte: Reparaturen.

Nachdem auch mein Spider, ein Europaspider Bj.82, in den letzten zwei Jahren nicht zu den zuverlässigsten Autos gehörte, habe ich einiges an Zeit, Ärger und Geld investieren dürfen, damit "er" läuft. Natürlich hat "er" mich offen für alles wieder entschädigt, so daß ich ihm bis heute die Treue gehalten habe.

Als eine Anregung für künftige Beiträge interessiere ich mich für die Erfahrungen anderer Leser mit ihren Werkstätten. Ich für meinen Teil habe jedenfalls mit meiner Werkstatt, der Fa. **Karl A. Klein** in Berlin, bisher nur negative Erfahrungen gemacht (u.a. wurden nachweislich Reparaturen ohne Auftrag durchgeführt).

Häufig verließ ich das Werkstattgebäude mit einem Defekt, den ich bei Abgabe meines Autos noch nicht hatte; dies natürlich mit überzogenen Terminen und zu gesalzenen Preisen.

Nachdem der letzte Werkstattaufenthalt für den TÜV drei Monate gedauert hatte, bin ich auf der Suche nach einer neuen Werkstatt und für jeden Tip im Raum Berlin dankbar (schließlich kann man ja nicht alles selbst reparieren).

Nach dem Artikel von HWL in der Ausgabe 4/91, fühle ich mich genötigt, auch meinen Senf bezüglich einer Motorüberholung von Carsten Kalek und Christoph Zeiz abzugeben.

Diese habe ich nämlich im November 1990 durchführen lassen und habe leider andere Erfahrungen gemacht. Nachdem der Motor nach der "Transplantation" ordentlich lief, habe ich mich auf den Heimweg nach Berlin begeben.

Nach dem nun folgenden Katz- und Mausspiel mit Lastwagen (wegen der Einlaufphase ging es nie schneller als 90 km/h) habe ich nach der Einlaufphase die Höchstgeschwindigkeit getestet und kam auf den für angebliche 135 PS (ich hatte den Motor von Carsten gleich ein wenig tunen lassen) schlechten Wert von 180 km/h lt. Tacho. Auch lief der Motor ab 3500 U/min im Gegensatz zu dem Motor von HWL sehr rauh. Auch den Verbrauch habe ich selbst bei konstant 110 km/h nie unter 11 Liter bekommen.

Wie ein Motor laufen kann, habe ich dann bei Sigi ausprobieren dürfen. Ein von ihm präparierter Spider lief deutlich runder und zog auch subjektiv besser, obwohl hier nur 105 PS zum Einsatz kamen.

Trotz aller Kritik muß ich den Service von Carsten innerhalb der Garantiezeit loben: nachdem der Motor wegen einer festgelaufenen Nockenwelle stehengeblieben war, kam Christoph Zeiz extra von Hamburg nach Berlin, um in einer Nacht- und Nebelaktion den Zylinderkopf auszutauschen. Daß er später den Motor nicht zum Laufen bringen konnte und ich wegen der Zündungseinstellung wieder meine Fiatwerkstatt anlaufen durfte, habe ich den beiden bei diesem Superservice verziehen.

Seitdem habe ich außer einem etwas unrundern Leerlauf und dem erwähnten rauen Motorlauf keine Probleme mehr, der Motor hat mittlerweile ca. 12000 km gelaufen.

Wirklich gut aufgehoben fühle ich mich so eigentlich nur bei Sigi mit seiner Spiderwerkstatt. Hier habe ich zum ersten Mal die Erfahrung eines guten Preis-Leistungs-Verhältnisses gemacht und festgestellt, daß es auch Werkstätten gibt, die Service vor Profit stellen und nicht jede Kleinigkeit extra berechnen.



So hat Sigi z.B. kostenlos meine vorderen Federn gegen gebrauchte aus seinem Lager ausgetauscht (ca. 2 Stunden inklusive), nachdem der Vorbesitzer meines Spiders das Auto tiefergelegt hat, indem er die vorderen Federn um eine Spirale verkürzte und ich somit ständig in der Angst vor Bodenkontakt leben mußte.

Nach diesen positiven Erfahrungen habe ich mein Auto natürlich auch zur "Lackrenovierung" bei Sigi abgegeben. Da ich das Auto erst Ende März wiederbekomme, und wir jetzt schon (Ende Februar) Frühlingswetter haben, ist bei mir schon

das Spider-Fieber ausgebrochen.
Hoffentlich bleibt das Wetter so!

Euer

Thomas Knoblauch

P.S.: Sigi's Adresse lautet:

Fa. Zygmund Frakcowiak (Sigi)

Maimoorweg 60a

2000 Hamburg 71

Tel.: 040/641 33 82 (d. Red.)

Die Bastelecke

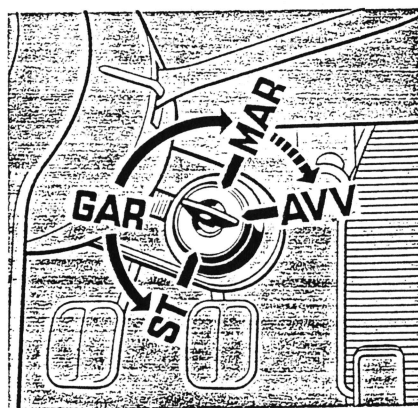
An dieser Stelle wollen wir das Engagement von unserem Mitglied Thorsten Machner einmal würdigen, der der Redaktion vor einiger Zeit einen dicken Briefumschlag mit Artikeln rund um den Spider zugeschickt hat, die wir ab heute unter der Rubrik "Die Bastelecke" veröffentlichen wollen.

Ausbau des Zündschloßes

Wird bei einem Spider aus irgendwelchen Gründen der Ausbau des Zündschloßes erforderlich, kann Euch dieser Artikel vielleicht vor manchem grauen Haar bewahren.

Wenn Ihr also nach Abklemmen der Batterie die elektrischen Verbindungen am Zündschloß getrennt habt (wobei Ihr Euch natürlich die Steckerbelegung notiert habt), die Befestigungsschrauben des Zündschloßes entfernt habt, sowie den Ausbau des Schloßes in allen Positionen des Zündschloßes versucht habt, Euch dieser aber nicht gelingen wollte, greift noch nicht zu Bohrmaschine und Flex, sondern lest erst einmal weiter.

In diesem Fall ist nämlich ein Zündschloß alter Art eingebaut, welches sich nur in der Schlüsselstellung "GAR" ausbauen läßt. Ihr fragt, wie das geht? Schließlich habt Ihr es in dieser Stellung schon versucht! Ganz einfach:



Zündanlassschalter mit Lenkschloß (*).

GAR = Alles aus (Garage, Lenkung frei, Schlüssel herausziehbar).

MAR = Motorzündung eingeschaltet, Verbraucher unter Strom (**) (MAR = Fahrstellung).

AVV = Anlasser eingeschaltet (AVV = Anlassstellung)

ST = Lenkschloß verriegelt (ST = Stop, Schlüssel herausziehbar)



In der Fassung für das Zündschloß befindet sich ein schmaler Schlitz, durch den sich ein Stempel in der Schlüsselstellung "GAR" in das Zündschloß drücken läßt und so die Herausnahme des Schloßes ermöglicht!

Mit diesem Tip dürfte der Ausbau eigentlich keine Probleme mehr bereiten. Läßt sich jedoch

das Zündschloß nicht in die besagte Stellung bringen, muß es aufgebohrt werden. Dann sind wohl doch ein paar graue Haare fällig.

Um eine möglichst gute Kühlwirkung zu erreichen, muß das Kühlsystem vollständig entlüftet

Entlüften des Wasserkreislaufes

werden. Nur so kann der Kühlerdeckel bei der richtigen Temperatur öffnen und auch wieder schließen. Verbleibt nämlich Luft im Kreislauf, so bildet sich ein Luftpilster am Deckel. Neben verfälschten Öffnungs- und Schließtemperaturen des Deckels wird gleichzeitig auch der Wasseraustausch mit dem Ausgleichsbehälter gestört.

Das Entlüften des Systems macht nur Sinn, wenn der Kühlerdeckel noch richtig dichtet. Ihr könnt das feststellen, indem Ihr bei kaltem Motor den oberen Schlauch zum Kühler kräftig zusammendrückt. Zum einen muß ein Widerstand feststellbar sein, zum anderen darf keine Wasser- oder Luftbewegung im Schlauch zum Ausgleichsbehälter zu beobachten sein.

Dichtet der Kühlerdeckel nicht mehr richtig, solltet Ihr ihn austauschen.

Kommen wir nun zum Entlüften: Kühlerdeckel abschrauben, Motor warmlaufen lassen, Heizung

voll aufdrehen, Gebläse einschalten und warten bis heiße Luft aus der Heizung kommt. Als nächstes muß das Thermostat auf den großen Kühlkreislauf umschalten. Dies ist der Fall, wenn der untere Kühlerschlauch heiß geworden ist.

Jetzt, am besten durch eine zweite Person, den Motor mit etwa 2500 U/min drehen lassen. Nach einer kurzen Weile könnt Ihr am Einfüllstutzen des Kühlers eine Blasenbildung erkennen. Wenn dieses leichte "Gegurgel" vorbei ist, müßt Ihr nur noch den Kühler mit heißem Wasser randvoll füllen, Deckel draufschauben, runter vom Gaspedal - fertig.

Immer einen kühlen Kopf wünscht Euch

Euer

Thorsten Machner

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des 124 Spider Club e.V., Warnckesweg 36, 2000 Hamburg 61.

Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5,- DM je Heft, im Jahreatabonnement 25,- DM 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 der 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 1/91.

Satz + Layout: Jens Lütcke, Sachsenweg 46, 2000 Hamburg 61
Tel.: 040/551 52 62

Druck: Druckdienst Abendroth, Mundsburger Damm 45
2000 Hamburg 76

Anzeigenleitung: Jens Lütcke, Anschrift siehe oben

Mitglieder der Redaktion:

Jens Lütcke (JL)
Ralf de Vrée (rdv)

Anschrift: siehe oben

Bankverbindung: Commerzbank Winsen/Luhe
BLZ 200 400 00
Kto.-Nr. 80 598 00



Kurz notiert...



Reifenpanne

Falls Euer Auto tiefergelegt ist, steht Ihr evtl. bei der ersten Reifenpanne vor dem Problem, daß der Serienwagenheber nicht mehr unter den Spider paßt, zumal das Auto durch den "Platten" noch weniger Bodenfreiheit hat. Abhilfe bringt es, wenn Ihr mit dem defekten Rad vorsichtig auf das Reserverad fahrt, wonach der Wagenheber angesetzt werden kann.

Das ganze ist nur dann zu empfehlen, wenn das Ersatzrad eine Stahlfelge hat und mit einem Reifen höchstens der Dimension 165 versehen ist. Bei größerer Bereifung steht Ihr vor dem Problem, daß der Reifen zu dick ist, so daß Ihr ihn nicht mehr unter das Auto bekommt ohne Dellen und Schrammen zu verursachen. Alufelgen sind ungeeignet, da sie bei einer derartigen Aktion Schaden nehmen oder sogar brechen können.

Spider als Titelstar

Als Auto, das Geschichte machte, wird der Spider wohl noch im Frühjahr 1992 in einem Buch beschrieben werden. Der Motorbuch Verlag Stuttgart hat unter Mithilfe des FIAT 124 Spider Club Deutschland vor, dem Spider in gleichnamiger Reihe einen Band zu widmen.

Es wird das gesamte Typenspektrum beschrieben, auch Konstruktion, Entwicklung, Rennsport und Firmengeschichte werden Erwähnung finden. Das Buch wird mit farbigem Umschlag und einem farbigem Fotomittelteil zu einem Preis von unter 40,-DM ausgeliefert werden. Die Bände dieser Reihe haben durchschnittlich 150 Seiten und ebenso viele Abbildungen.

Silikonfilm auf der Frontscheibe

Ihr habt einen ekelhaft schmierigen Silikonfilm auf der Windschutzscheibe, aber pures Wasser in der Scheibenwaschanlage? Abhilfe könnt Ihr hier schnell und einfach mit Cola schaffen. Nur ein paar Spitzer davon (egal ob Pepsi oder Coca) auf die Scheibe aufbringen und mit einem Lappen abwischen und schon seid Ihr die Putzstreifen los.

Stammtisch

Der Hamburger Stammtisch hat sich wieder aufgerafft und trifft sich regelmäßig jeden Mittwoch ab 20.30 Uhr im Café Bleifrei, Sierichstr. 148, Ecke Eppendorfer Stieg, 2000 Hamburg 60. Wir eröffnen am 29.4.92 die Stammtisch-Freiluftsaison (s. Termine)!



Zentralverriegelung

für den Spidereuropa

Nach guten Erfahrungen mit Fahrzeugen, die mit Zentral-Türverriegelung ausgerüstet sind, packte mich im letzten Herbst die Idee, auch meinen Spider mit dieser sinnvollen Vorrichtung auszurüsten.

Dabei reizten mich auch die vielen Möglichkeiten, die einem die vielen Bausteine der einzelnen Hersteller bieten. Dazu zählen sowohl diverse Fernsteuerungen als auch verschiedene Alarmanlagen, die zusammenschaltet werden können.

Als Basis zu allem müssen jedoch erst die Stellmotoren zu den Schloßverriegelungen montiert werden. Und genau dort liegt das große Problem bei unseren Spidern. Alle im Zubehörhandel erhältlichen Nachrüstätze sind nämlich für Fahrzeuge, bei denen das Verriegeln mittels eines speziellen Verriegelungsknopfes geschieht. Bei unserem Spider fehlt bekanntlich dieser Knopf, da wir mit einer Gegenbewegung unseres Türöffners unseren Wagen abschließen. Aus diesem Grunde sind Anpassungsarbeiten wohl unumgänglich. Es galt nun aber zuerst das bestgeeignete System aus dem Angebot herauszufinden.

Nach längerem Studium von Qualität und Ausbaumöglichkeit der verschiedenen Produkte entschloß ich mich für "magic lock" der Firma WAECO. Dieser Bausatz wird für zwei sowie für vier Türen angeboten und ist stufenweise

ausbaubar. Für den Anfang wollte ich nämlich nur das Nötigste anschaffen, da ich mir noch nicht sicher war, ob das ganze überhaupt machbar war.. Es war machbar! Nach diversen Sonderanfertigungen und Umbauten von mechanischen Teilen funktionierte die ZV zur vollen Zufriedenheit. Ohne Probleme wurde anschließend noch die Fernbedienung angeschafft und eingebaut. Die ZV funktioniert seither fehlerfrei ist gegebenenfalls ergänzbar durch: Automatisches Fensterschließen, Alarmanlage, Zündung unterbrechen, freie Zusatzfunktion.

Ich möchte jedoch nicht verschweigen, daß die ganze Arbeit nur etwas für Geduldige ist, da der Aufwand, verglichen mit einem "normalen" Personenwagen recht groß ist. Durch die Teile, die ich extra entwarf und anfertigen ließ, wäre ein Umbau in der Fachwerkstatt fast nicht zu bezahlen.

Falls jedoch Interesse besteht, so habe ich eine kurze Beschreibung der Arbeiten sowie diverse Zeichnungen bei mir Zuhause.

Stephan Wey, Schweiz
Fiat 124 Spider Club Deutschland

Kontakt kann erfolgen über Manfred Lindner vom Deutschland Club:

Tel.: 08158/1296





Modellautos

Da sicher nicht wenige von Euch Interesse haben, ihren Spider als Modell zu besitzen, können wir erfreulicherweise Neues berichten vom Modellautomarkt.

Merikit

Zum einen gibt es wieder die bekannten Merikit-Modelle des CSA im Maßstab 1:43. Die verschiedenen Versionen entsprechen der alten Auflage, sind allerdings noch ein wenig verfeinert worden. Diese Versionen sind jetzt wieder verfügbar:

- MK182 Roadcar
- MK183 Monte '73
- MK184 San Remo '75
- MK185 Monte '75
- MK186 Olio Fiat

Die Modelle kosten ca. 60,- DM pro Stück und enthalten, was gerade bei zierlichen Anbauteilen wie dem Innenspiegel wichtig ist, verstärkt Fotoätzteile. Die Felgen sollen jetzt wohl den CD30 entsprechen. Allerdings ist das Hardtop fest mit der Karosserie in einem Stück gegossen.

Autodrome

Die Firma Autodrome (NL) sollte den Spidersammlern eigentlich auch bekannt sein. Nach einer ersten Auflage des AS und einer zweiten Auflage mit dem BS/CS1 als Vorbild kommt jetzt eine dritte Auflage auf den Markt, die wohl wiederum bei 70,- DM liegen wird.

Desweiteren plant die Firma Autodrome ein Fertigmodell (ebenfalls im Maßstab 1:43) in drei Standardlackierungen. Genaueres haben wir allerdings noch nicht herausfinden können.

bs design

Nachdem diese recht junge Firma den BS Spider als 1:87 Modellbausatz herausbrachte, folgte jetzt mit der Modell-Nr. 206 der CSA Stradale in der gleichen Qualität. Allerdings darf man für 17,- DM nicht allzuviel verlangen (z.B. nur 15 Bauteile für das AS-Modell).

n.n. (USA)

Leider nur über einen Generalimporteur erhältlich ist folgendes 1:24 Modell eines US/Euro-Spiders. Der Bausatz, der angeblich stark an das alte Buragomodell erinnern soll, fällt zuerst durch seine schlechte Paßgenauigkeit auf. Doch gibt es auch positive Eindrücke wie Verdeck, Sitze, Leuchten oder auch Gesamtproportion des Fahrzeuges.

Importiert wird es von Herrn Stefan Elsässer, Forststr. 10, 7035 Waldenbuch, Tel.: 07157/2855. Der Preis fängt gestaffelt bei ca. 140,- DM (je nach Dollarkurs) zzgl. Versand an, senkt sich aber bei Abnahme von 20 Stück oder mehr auf 115,- DM.

Eine Sammelbestellung kann bei Interesse organisiert werden. Bitte anfragen!



Termine

29. April 1992

Stammtisch-Freiluftsaisoneneröffnung in Hamburg

Fröhliches Grillen auf dem Gelände der ehemaligen Tankstelle "Café Bleifrei" zu Beginn der Freiluftsaison. Treffpunkt:

Café Bleifrei

Sierichstr. 148, Ecke Eppendorfer Stieg

2000 Hamburg 60

Beginn: ca. 20.30 Uhr (wie jeden Mittwoch)

2.-3. Mai 1992

"1. Kirschblütenfahrt"

Saisoneneröffnung der Hamburger mit einer Fahrt durchs Alte Land zur Kirschblüte. Rahmenprogramm siehe verschickter Einladung.

Anmeldeschluß ist/war der 15. April 1992!

28.-31. Mai 1992

27. FIAT Deutschlandtreffen des Fiat-Club Schwalm Eder e.V.

Informationen:

Erwin Dreissigacker

Hintergasse 7

3587 Borken/Hessen

Tel.: 05682/3287

6.-8. Juni 1992

Pfingsttreffen in Bielefeld

Jahreshauptversammlung in Bielefeld am Teutoburger Wald

Programmablauf siehe verschickter Einladung.

Anmeldeschluß ist der 30. April 1992!

27.-28. Juni 1992

Treffen Fiat 124 Spider Club Deutschland mit

Fiat 124 Spider Club Schweiz, Raum Bodensee

Informationen:

Klaus Steinberg

Tel.: 07071/27388

28. Juni 1992

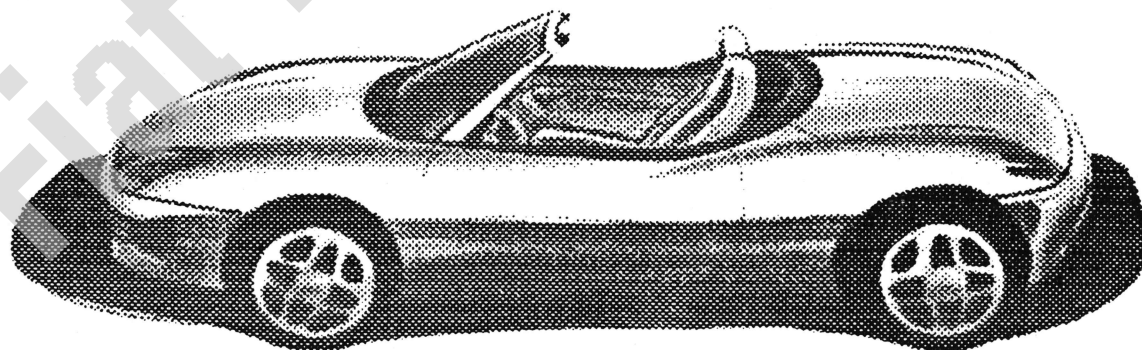
Regionaltreffen Süd in Landshut

Fiat 124 Spider Club Deutschland

Informationen:

Manfred Lindner

Tel.: 08158/1296



So soll der Nachfolger des Fiat 124 Spiders aussehen. Ab 1994 wissen wir's!



Willy Ott

Durch eine Nachricht seines Sohnes erfahren wir, daß unser langjähriges Mitglied Willy Ott aus Norwegen verstorben ist. Willy trat am 25.5.1985 in unseren Club ein. Willy und seiner Frau waren keine Wege zu weit, um an unseren Treffen teilzunehmen. Oft hatten Sie die weiteste Anreise und freuten sich riesig wieder dabeisein zu können. Willy war immerhin schon weit über 60. Die letzten drei Jahre haben wir ihn leider nicht mehr gesehen, er muß wohl schon länger krank gewesen sein.

Wir werden Willy ein ehrenvolles Andenken bewahren!

Wir suchen für unseren Verein

ein Vorstands-Team

(1. Vorsitzender, 2. Vorsitzender, Kassenwart, Beisitzer)

- das gut zusammenarbeitet,
- das zusammenhält wie Pech und Schwefel,
- das nicht durch große Distanz voneinander getrennt ist,
- das sich den Fragen Ihrer Mitglieder stellt und
- das große Organisationsbereitschaft hat.

Desweiteren sollten technisches Verständnis für PKW's, Kenntnisse der Buchhaltung und der EDV vorhanden sein.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte ohne Lebenslauf und schriftliche Unterlagen an die bekannten Kontaktpersonen

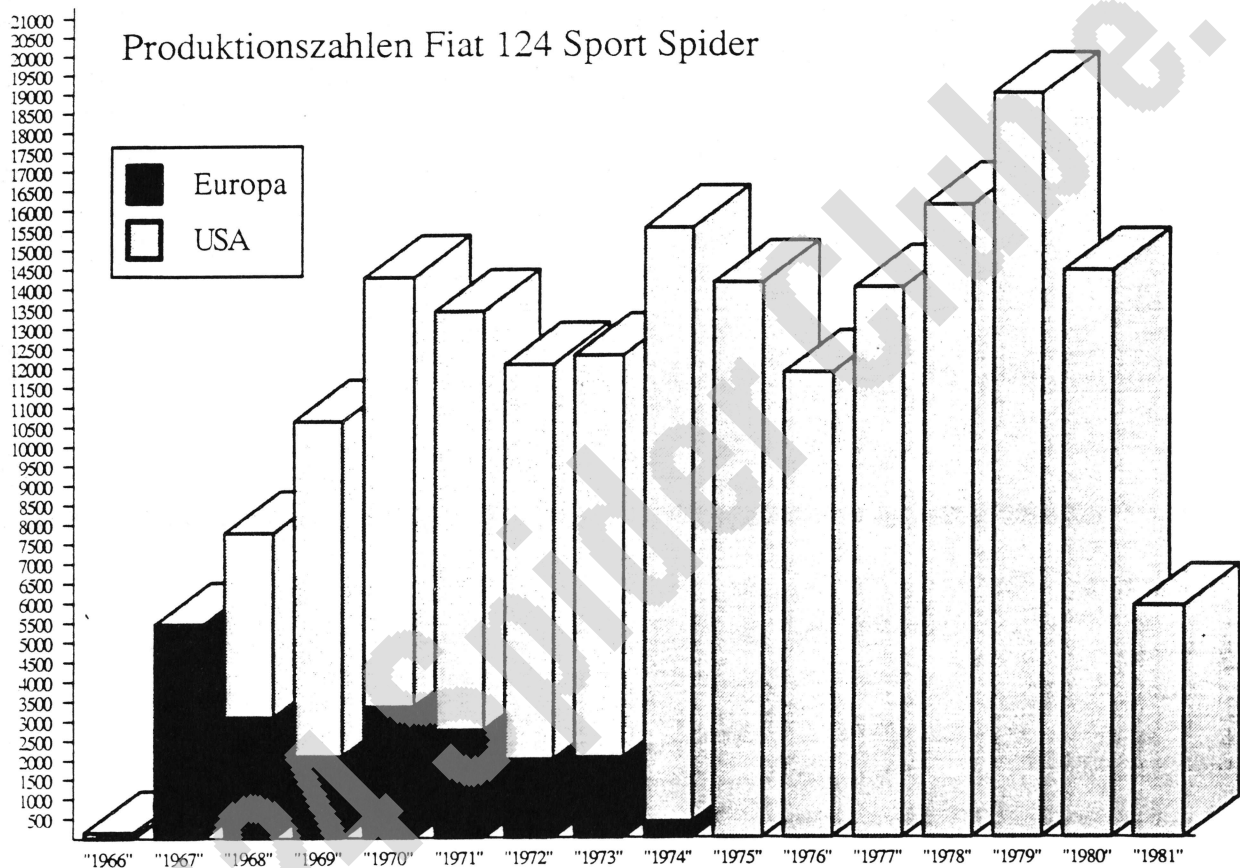


Fiat 124 Spider Club e.V.



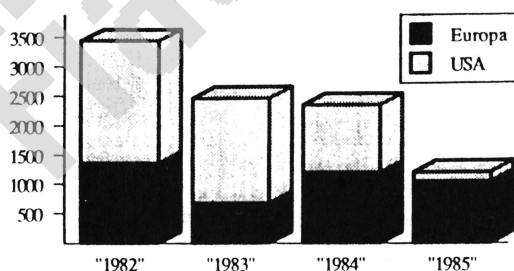
Spider-Statistik

Hier sehen Sie die Produktionszahlen des Fiat 124 Sport Spider (linke Seite) und des Pininfarina-Spidereuropa (unten) graphisch dargestellt. Bei jeder Jahreszahl sind die Daten für die Produktionen für die USA und für Europa sowie als Summe dieser beiden die Gesamtjahresproduktion getrennt gezeigt.



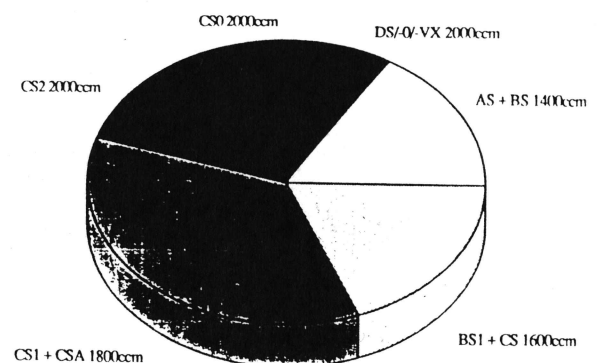
Auf der linken Seite sind die Produktionszahlen des Fiat 124 Sport Spider von 1966 bis 1981 dargestellt. Die Produktionszahlen des 124 CSA blieben dabei unberücksichtigt.

Produktionszahlen Pininfarina-Spidereuropa



Bei den nebenstehend gezeigten Produktionszahlen des Pininfarina-Spidereuropa ist zu beachten, daß für 1982 aufgrund der erfolgten Produktionsumstellung die Werte für den Fiat 124 Sport Spider (2079, ausschließlich für USA) und den Pininfarina-Spidereuropa (1377, ausschließlich für Europa) zusammengefaßt sind.

Die folgende Darstellung zeigt die modellmäßige Verteilung der Spider auf die einzelnen Typen, die im Laufe der Produktion durch kleinere oder größere Änderungen unterscheidbar hergestellt worden sind.





Zeiträume der gebauten Spidertypen (ohne CSA)

Aug. '66 - Jul. '70	AS - BS 1400 ccm Modell '70	EUR 12081 + USA 20246	32327
Jul. '70 - Sept. '72	BS1 1600 ccm Modell '71 - '72	EUR 6684 + USA 21222	27906
Sept. '72 - Jul. '73	BS1 - CS 1600 ccm Modell '73	EUR 2002 + USA 8728	10730
24.08.73 - 30.09.74	CS1 1800 ccm Modell '74	EUR 778 + USA 15960	16738
25.09.74 - 24.07.75	CS1 1800 ccm Modell '75	EUR 0 + USA 12943	12943
24.07.75 - 20.07.76	CS1 1800 ccm Modell '76	EUR 0 + USA 11593	11593
20.07.76 - 13.06.77	CS1 1800 ccm Modell '77	EUR 0 + USA 11934	11934
26.05.77 - 25.07.78	CS1 1800 ccm Modell '78	EUR 0 + USA 16000	16000
03.07.78 - 09.10.79	CS2 2000 ccm Modell '79	EUR 0 + USA 16926	16926
17.05.79 - 30.08.80	CS0 2000 ccm Modell '80	EUR 0 + USA 16439	16439
09.05.80 - 26.05.81	CS0 2000 ccm Modell '81	EUR 2 + USA 10470	10472
26.05.81 - 31.08.82	CS0 2000 ccm Modell '82	EUR 0 + USA 5149	5149
Jun. '81	DS0 2000 ccm Vorserie	EUR 2 + USA 10	12
01.03.82 - 28.09.84	DS 2000 ccm Modell '83	EUR 2941 + USA 0	2941
01.03.83 - 30.11.83	DS 2000 ccm Modell '83	EUR 0 + USA 1421	1421
01.12.83 - 31.08.84	DS 2000 ccm Modell '84	EUR 0 + USA 1437	1437
01.10.84 - 27.11.85	DS 2000 ccm Modell '85	EUR 1397 + USA 242	1639
01.07.83 - 30.10.84	DS (VX) 2000 ccm Modell '83	EUR 200 + USA 0	200
01.10.84 - 27.11.85	DS (VX) 2000 ccm Modell '85	EUR 300 + USA 0	300
Aug. '66 - 27.11.85	TOTAL	EUR 26387 + USA 170720	197107

Die Bauzeit des Fiat 124 Sport Spider begann im August 1966 mit dem Typ AS und endete nach einer Gesamtstückzahl von 189169 im Juli 1982. Bereits ab März 1982 wurde der Pininfarina-Spidereuropa produziert und erreichte bis zum Produktionsende der Baureihe im Juli 1985 eine Stückzahl von 7438. Dazu kamen noch 500 Stück im gleichen Zeitraum gebaute Pininfarina-Spidereuropa Volumex sowie 1000 Stück Karosserien des Fiat 124 Abarth Rallye, die von September 1972 bis September 1974 gebaut worden waren. Über alle Modelle aufsummiert wurden somit in fast exakt 20 Jahren Produktionszeit

198.107 Spider

dieser Baureihe gebaut.

Gerade in Abarth-Kreisen, aber auch bei einigen anderen Insidern sind zu dem einen oder anderen Modell abweichende Stückzahlen bekannt. Dies mag z. B. daraus resultieren, daß insbesondere die älteren Modelle bei Pininfarina nicht vollständig gefertigt wurden, sondern zur Komplettierung mit dem größten Teil der Mechanik auf Autotransportern in den jeweiligen Produktionsjahren in unterschiedliche Fiat-Werke überführt wurden, wo nicht immer aus einem geplanten 1400-er ein ebensolcher werden mußte.

Unstreitig steht indes fest, daß am 30. Juli 1985 um 15.00 Uhr der letzte Spidereuropa mit der Identifikations-Nummer 007438 - Fahrgestell-Nummer 05511780 vom Band lief und in das hauseigene Museum verbracht wurde, wie Pininfarina S. p. A. offiziell bestätigte.

¹⁾ Nordamerika-Version

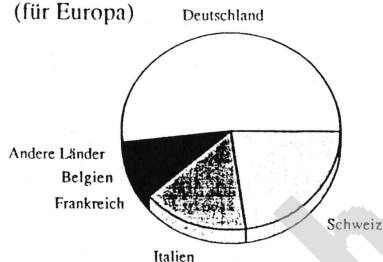
²⁾ Motor: Modell '81

Die hier zusammengefaßten Daten wurden dem Club freundlicherweise von Pininfarina S. p. A. zur clubinternen Verwendung zur Verfügung gestellt. Die Auswertearbeit übernahm dankenswerterweise Frank Dillinger und mit dem Lay-Out spielte sich Manfred Lindner.

Bei den angegebenen Zeiträumen dürfte es sich um diejenigen handeln, in denen die jeweiligen Typen ausgeliefert wurden, da nach einer weiteren Mitteilung derselben Unterlagen die Produktion des Spiders am 30. Juli 1985 (s. u.) eingestellt wurde. An dieser Tabelle ist sehr gut die Typenvielfalt zu erkennen, die heute so manchem Eigner, Händler und auch den entsprechenden Leute in den Clubs zu schaffen machen.

Aufstellung Spidereuropa Typ DS

(für Europa)



Aus dem nebenstehenden Diagramm kann die Stückzahlverteilung der Pininfarina-Spidereuropa hier in der "alten Welt" ersichen werden. Dabei fällt zum einen auf, daß nach der Schweiz das drittgrößte Kontingent in Italien verblieb, und zum anderen, daß Großbritannien und auch Österreich nachwievor nicht im großen Stil, wenn überhaupt offiziell beliefert wurden. Diese Verteilung läßt auch den Schluß zu, daß hinsichtlich Impulsen im Ersatzteilhandel wenn überhaupt, so lediglich in Deutschland, der Schweiz und natürlich Italien ein entsprechendes Engagement zu erwarten ist.

Die vielfältigen verschiedenen Ziele der einzelnen Modelle in der übrigen Welt können nur wieder in Tabellenform dargestellt werden:

AS		USA	10957
BS		USA	9289
BS1	Modell '71	USA	10273
	Modell '72	USA	10949
	Modell '73	USA	2500
CS	Modell '73	USA	6228
CS1	Modell '74	USA Norm. ¹	11736
		Canada	728
		Californien	3471
		Japan	25
	Modell '75	USA Norm.	9740
		Canada	450
		Californien	2710
		Japan	43
	Modell '76	USA Norm.	8559
		Canada	188
		Californien	2826
		Japan	20
	Modell '77	USA Norm.	8530
		Canada	254
		Californien	3150
	Modell '78	USA Norm.	10597
		Canada	760
		Californien	4643
CS2	Modell '79	USA Norm.	11214
		Canada	800
		Californien	4912
CS0	Modell '80	USA Norm.	3822
		Canada	824
		Californien ²	11739
	Modell '81	Canada	302
		Californien	10168
	Modell '82	USA Norm.	858
		Canada	326
		Californien	3965
	DS0	Vorserie	10
		Europa	2
DS	Modell '83	USA	1070
		Canada	286
		Japan	65
	Modell '84	USA	1429
		Japan	8
	Modell '85	USA	242



Winterschlaf adé

Ein Wochenende bei der Techno Classica

Endlich war es wieder soweit. Schon seit Mitte Februar machte sich bei mir eine Unruhe breit, die Freunde ironisch als "Entzugser-scheinungen" bezeichneten. Aber nach dem ersten schönen März-wochenende waren dann alle gutgemeinten Ratschläge des verbliebenen Stammtischs vergebens, der Spider mußte wiederbelebt werden.

Nach einem gründlichen Check bei Sigi stand einer ersten größeren Tour nichts mehr im Wege. Was bietet sich da für einen Klassikerfan mehr an als zur Techno Classica nach Essen zu fahren? Zu meinem Erstaunen war jedoch die Begeisterung bei anderen Clubmitgliedern als Beifahrer oder mit eigenem Fahrzeug die Tour zu bestreiten sehr gering.

Auch ich stand am Samstag morgen dem 14.03.92 um 4.00 Uhr kurz vor der Aufgabe. Der Winter war über Nacht mit allem zurückgekommen, was ein Spider und sein Fahrer hassen, Schneestürme, Nebel und Glatteis auf Norddeutschlands Straßen. Aber nach dem Motto: "was uns nicht umbringt, macht uns nur noch härter" ging es dann doch im Schleichtempo Richtung Essen.

Um es allen Ungedulden vorwegzunehmen, es war es wert. Ich habe noch nie so viele tolle Oldtimer auf so engem Raum bewundern können wie dort. Vor allem Ferrarifans kamen voll auf Ihre Kosten, denn die Sammlung, die dort ausgestellt wurde, war fast komplett. Selbst Einzelstücke und Prototypen konnte man bewundern.

Ich war wegen dieser Sammlung hingefahren und glaubte danach würde nicht mehr viel kommen. Aber weit gefehlt. Mit jeder Halle wurden die Augen von meinem Beifahrer und mir größer und

das Verweilen immer länger. Es gab viel zu sehen, was die Pflege, Restauration und Ersatzteile unserer Fahrzeuge betrifft. Ein weiterer Reiz an dieser Ausstellung war wohl auch, daß man fast alle Autos kaufen, anfassen und mit den Händlern Erfahrungen austauschen konnte.

Aber auch die Clubs gaben sich sehr viel Mühe das Flair ihrer ausgestellten Fahrzeuge rüber zu bringen. Beim Mercedes Museumsstand glaubte ich teilweise die Gerüche alter Rennstrecken wahrzunehmen oder auch der Spider Club Deutschland soll einen tollen Stand gehabt haben. Es gab dort eine Südseestrandatmosphäre mit darin integriertem Volumex und Abarth zu bestaunen.

Leider wurde uns das verwehrt, weil wir den Strand trotz intensiver Suche und Nachfragen nicht fanden. Aber wie alles Gute gab es auch etwas negatives zu sehen. Es gab sehr viele sogenannte "Höhlen" zu unverschämten hohen Preisen und vor allem die Spider waren bis auf wenige Ausnahmen wesentlich teurer als die Marktlage es zur Zeit aussagt. Aber das ist wohl Angebot und Nachfrage, nicht unbedingt fair gegenüber Einsteigern, aber anscheinend üblich.

Nichts desto trotz waren wir nach diesem Tag beide einig. Die Techno Classica hat uns nicht zum letzten mal gesehen und wie zur Bestätigung lächelte auch wieder die Sonne auf der Heimfahrt.

Euer

Ingo Meyer



Jahreshauptversammlung 1992

Fiat 124 Spider Club e.V.

Warnckesweg 36
2000 Hamburg 61

10.04.1992

Liebe Mitglieder,

gemäß §8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 1992

am Sonntag, den 07. Juni 1992 um 17.15 Uhr nach Bielefeld in das Hotel Oldentruper Hof ein.

Tagesordnung

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Begrüßung | Michael Bischoff |
| 2. Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 1991 | Ralf de Vrée |
| 3. Mitgliederbewegung | Michael Bischoff |
| 4. Jahresbericht des Vorstandes | Michael Bischoff |
| 5. Jahresbericht der Kassenrevisoren | Thorsten Machner/
Michael Keunecke |
| 6. Jahresbericht des Kassenwartes | Stefan Benda |
| 7. Entlastung des Vorstandes | |
| 8. Neuwahlen des Vorstandes | |
| 9. Verschiedenes | |

Wir bitten um eine rege Teilnahme, da dieses Gremium die einzige Möglichkeit darstellt, Problem zu erörtern und neue Dinge zu beschließen, die den Club und damit alle Mitglieder angehen. Außerdem steht die Ablösung des kompletten Vorstandes bevor.

Mit freundlichem Gruß

Der Vorstand



Fiat 124 Spider Abarth

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





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

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

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

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

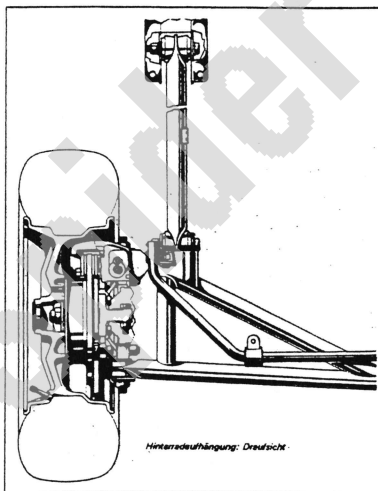
Der Hubraum des Motors blieb unverändert (1756 ccm), auch die Verdichtung wurde nicht angehoben (9,8:1). Dank verschiedener Änderungen von Ansaug- und Auspufftakt sowie durch die Verwendung von zwei Weber-Fallstrom-Doppelvergäsern (44 IDF 20 und 21) stieg die Leistung von 118 PS auf 128 PS bei 6200 U/min.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

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

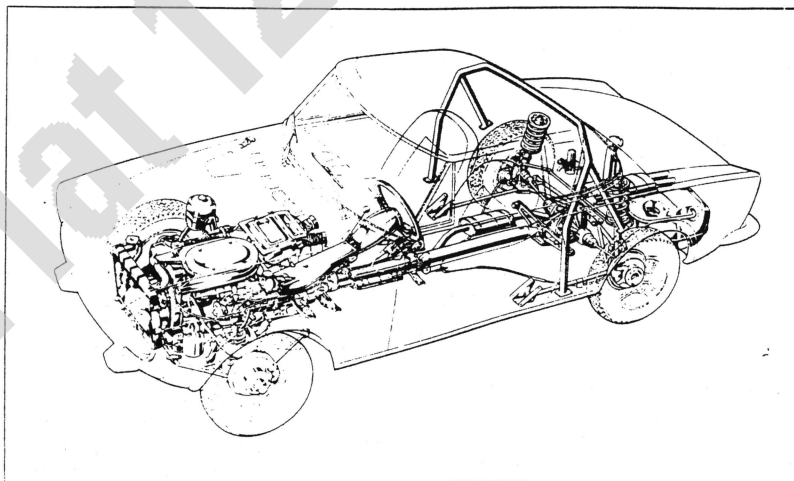
den. Der Gag dieser Einrichtung besteht in der Maßnahme, wonach die Anlenk- und Aufhängungspunkte der neuen Einzelradaufhängung mit der Starrachse des 124er Spiders nahezu identisch sind. Die Hinterachse wird durch einen Kurvenstabilisator, Federbeine mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer vervollständigt.

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

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



Hinterachsführung: Dreiecks-



Technische Daten

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

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

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

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

Untersetzungsverhältnisse:
I. 3,667:1; II. 2,1:1; III. 1,381:1; IV. 1:1; V. 0,881:1; R 3,526:1.

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

Unterhalt: Ölwechsel alle 10 000 km.

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

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

124 Spider racing d/f



Marktpreise

Wir veröffentlichen an dieser Stelle eigentlich regelmäßig die aktuellen, veröffentlichten Marktpreise für den Fiat 124 Spider. Doch sind mir beim Vergleich der aktuellen Zahlen vom Frühjahr 1992 mit denen der Vorjahre zumindest bei der MOTOR KLASSIK doch einige Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Werte gekommen.

Fahrzeug	Bau-jahr*	Preise von*	bis	Preis-Rate*	Preis-Prognose*
Fiat					
2300 S Coupé	1961	10	28	C	C
1500	1961	0	6	D	D
1500 S/1600 S Cabrio	1961/62	10	35	C	C
1600 S Coupé	1963	10	30	C	C
850 Coupé	1965	0	8	D	D
850 Spider	1965	5	14	C	C
124 Coupé	1967	1	9	D	D
124 Spider	1967	6	20	C	C
Dino 2000 Coupé	1967	18	45	C	C
Dino 2000 Spider	1967	35	110	B	C
Dino 2400 Coupé	1969	20	50	C	C
Dino 2400 Spider	1969	45	130	B	C
130	1969	5	12	D	D
130 Coupé	1971	7	18	D	D
X 1/9	1973	3	12	D	D
X 1/9 1500	1977	4	15	D	D

Klassik 10/90

Fiat					
500 C	1949	2	8	D	D
600	1955	3	10	D	D
500 Nuova	1957	3	12	C	C
1500 Cabrio	1959	10	30	C	C
850 Spider	1965	5	14	C	C
124 Spider	1967	6	20	C	C
X 1/9	1973	3	12	D	D

Klassik 1/92

Preis-Rate*: Preiszuwachsrate innerhalb der letzten zwölf Monate, dabei bedeutet **A** Preissieigerung über 50 %, **B** Preissteigerung 21 bis 50 %, **C** Preissteigerung 6 bis 20 %, **D** Preisentwicklung plus/minus 5 %, **E** Preisrückgang über 5 %.

Preis-Prognose*: Motor Klassik-Preisentwicklungs-Prognose für die nächsten zwei Jahre, dabei bedeutet **A** voraussichtliche Preissteigerung über 50 %, **B** voraussichtliche Preissteigerung 21 bis 50 %, **C** voraussichtliche Preissteigerung 6 bis 20 %, **D** voraussichtliche Preisstagnation (plus/minus 5 %), **E** voraussichtlicher Preisrückgang über 5 %.

*Alle Angaben ohne Gewähr.

Wie kann es sein, daß laut Preirate der Wert innerhalb der letzten zwölf Monate eine Steigerung von 6-20% erfahren haben sollte, wo doch die Marktpreise leider genauso hoch liegen wie die der Ausgabe 10/1990.

Mir scheint, daß gerade die MOTOR KLASSIK hier mit falschen Karten spielt. Die Auktionsfavoriten Ferrari oder Aston Martin scheinen ja vielleicht richtig taxiert zu werden, hier bekommt man ja auch durch die Veröffentlichungen einen guten Trendüberblick, doch die "normaleren" Marken wie unser Spider scheinen ja wohl nur Mitläufer zu sein, die die Seiten unbearbeitet auffüllen.

Die MARKT scheint da seriöser zu agieren. Hier wird auch eine Fremdfirma, die Classic Data, beauftragt, die sich auf die elektronische Informationsverarbeitung aller Daten klassischer Automobile spezialisiert hat. Zur Unterstreichung der realistischen Marktbeobachtung veröffentlichen wir noch einmal die Daten aus dem MARKT SPEZIAL 8/89 (s. Seite 21).

rdv

Modell (Baumu.)	Kar.	Bj.	Zyl.	Ltr.	PS	➡	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
124 Sport Coupé	Cpé	67-72	4	1.5	90	➡	8.300	6.300	4.500	2.400	1.300
124 Sport Coupé	Cpé	72-76	4	1.8	118	➡	8.600	6.500	4.700	2.600	1.400
124 Sport Spider	Cab	66-72	4	1.5	90	➡	17.100	14.100	11.200	6.700	4.100
124 Abarth Rally	Cab	73-75	4	1.8	128	➡	25.700	20.900	16.500	9.800	5.400

Markt Spezial 8/89



Modell (Baumuster)	Kar.	Bauj.	Zyl	Ltr	PS	T	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
124 Sport Coupé	Cpé	67-72	4	1.5	90	S	10.900	7.500	5.000	2.500	1.500
124 Sport Coupé	Cpé	72-76	4	1.8	118	S	11.500	8.100	5.300	2.700	1.500
124 Sport Spider	Cab	66-72	4	1.5	90	S	22.400	17.400	13.100	7.600	4.500

Markt Spezial Ausgabe '92

Oldtimerversicherung

Die MOTOR KLASSIK hat in der Januar-Ausgabe die Oldtimer-Versicherungen getestet und verglichen. Dabei wurden auch die Preise für den Fiat 124 Spider veröffentlicht, die wir hier in Kürze wiedergeben wollen. Es sei noch einmal gesagt, daß für den Spider, egal welches Baujahr, theoretisch eine Oldtimer-versicherung abgeschlossen werden kann. Einziges Kriterium ist der heutige, von einem Gutachten belegte Marktwert, der über dem damaligen Neupreis liegen muß. Eine Anmerkung noch zu der Tabelle: Es wurde angeblich der Marktwert für den Zustand 2 zugrundegelegt (was aber genau dem aktuellen Marktpiegel s.o. widerspricht). Für den Spider bedeutet dies einen Wert von 20.000 DM.

Die Adressen der Anbieter:

Albingia Versicherungs-AG
Postfach 100222
2000 Hamburg 1

Nordstern-Versicherungen
Gereonstr. 43-65
5000 Köln 1

R&V Versicherungen
Taunusstr. 1
6200 Wiesbaden

Haftpflichtverband der deutschen Industrie (HDI)
Riethorst 2
3000 Hannover 51

Oldie Car Cover Assekuranzkontor (OCC)
Postfach 1585
2400 Lübeck 1

Württembergische Versicherung
Postfach 100642
7000 Stuttgart 10

Versicherungs- art bei	Albingia	HDI	Nordstern	OCC	R + V	Württem- bergische
% v. Marktwert TK300	0,42 84,00	0,393 78,60	0,51 102,00	0,52 104,00	0,35 70,00	0,5 100,00
% v. Marktwert TK1000	-	0,66 132,00	0,44 88,00	-	-	-
% v. Marktwert VK650	6,28 1.256,00	4,301 860,00	6,17 1.234,00	6,3 1.260,00	5,75 1.150,-	3,75 750,00
% v. Marktwert VK2000	2,1 420,00	1,935 387,00	2,06 412,00	2,1 420,00	1,75 350,-	2,7 540,00



Leserbrief

Ein weiterer Leserbrief hat uns erreicht von Jochen Buck, der sich mit unseren Veranstaltungen im Rahmen des Oldtimer-Grand-Prix beschäftigt und der sich an alle Mitglieder wendet:

Oldtimer-Grand-Prix 1992:

Am 15.-16.08.1992 veranstaltet der AvD wieder den Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Auch die Markenclubs werden wie in den vergangenen Jahren in die Müllenbachschleife eingeladen.

Die Rennen auf dem Ring und das Programm in der Müllenbachschleife bieten reichhaltige Möglichkeiten des Zeitvertreibs.

Deshalb ist es nicht notwendig, daß die Markenclubs noch ein eigenes Rahmenprogramm aufsetzen. Jedoch könnte der Club-Parkplatz in der Müllenbachschleife zumindest zeitweise zum Treffpunkt des Clubs und zur 'Informationsbörse' werden.

Weitere Vorschläge wären:

- *Einrichtung von festen Zeiten, an denen der Clubstand besetzt ist. Hier könnten sich die Mitglieder treffen und Besucher 'bedient' werden. Ausreichend wäre hier wohl 1 Std./Tag. Diese Zeit sollte jedoch auf das Rennprogramm abgestimmt sein.*
- *Verschiedene Angebote von Übernachtungsmöglichkeiten (Camping, Pension, Hotel). Vielleicht kann man Erfahrungen und Vorschläge von Stammgästen bekommen.*
- *Desweiteren sollte ein Abendprogramm am Ring erfolgen, das eventuell abzustimmen ist mit dem offiziellen Programm.*

Bitte gebt dem Vorstand umgehend zur Planung Eure Anregungen oder Vorschläge für den Oldtimer-Grand-Prix 1992 bekannt.

Euer

Jochen Buck

Anmerkung der Red.: Dies ist ein interessanter Punkt für die Jahreshauptversammlung, der dort diskutiert werden könnte und muß, es gibt nämlich derzeit noch keine Planung für den Grand-Prix 1992!



Diese Grußkarte wollten wir Euch nicht vorenthalten!



Teilemarkt

Verkaufe:

124 BS1, '73, 2 Jahre TÜV, rot, Leder schwarz, CD30, Abarth-Hörner, VB 11.000,-

1 Weber 44er Doppelvergaser mit Krümmer + Luftfilterkasten gegen Gebot

Zylinderkopf, getunt, Blinkerleuchte links, Wärmetauscher, Doppelvergaser Del'orto 40er, gegen Gebot

Thomas Bergmann

040/6437360

Suche für BS1:

Tür links, Chromscheibenrahmen, Stoßstangen vorne + hinten beide Ecken

Jens Kuhnert

040/7681123

Verkaufe:

FIAT 124 Euro-Spider, Bj 5/84, Karosserie 75.000km, Motor+ Getriebe generalüberholt, seitdem 2000 km, Motor 125 PS, dunkelgrün-metallic, innen schwarz, Wurzelholz, R/C, BBS 6 x 15 m. 195/50, Grünkeil in Frontscheibe, Edelstahl-Sportendtopf, sehr gepflegt, Gutachten, VB 24.500,-

Michael Bischoff

Tel.: 040/5537090

Suche:

Alte Spidermagazine bis 1/86 sowie 2/86. Suche außerdem Handbremskonsole für AS/BS in schwarz.

Ralf de Vrée

Tel.: 040/515915

Verkaufe:

4 x CD30, m. Bereifung 185/70, VB 900,- DM

Stefan Benda

040/8992762

KLAUS HERMANN MAYER KRAFTFAHRZEUGTECHNIK

SPIDERTEILE-EXPRESS

Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik



WIR BIETEN AN:

- **Blechteile/Karosserieteile**
z.B. Kotflügel vorn, alle Spider ab DM 345.-
- **Chromteile**
z.B. Schwellerzierleiste, alle Spider DM 90.-
- **Fahrwerksteile**
Satz Stoßdämpfer (4 Stück) DM 199.-
- **Kupplungsteile**
z.B. Komplette Kupplung mit Scheibe, Druckplatte, Ausrücklager ab DM 139.-
- **Bremsteile**
z.B. vordere Bremszange, neu (kein AT) DM 110.-
- **Beleuchtungsteile**
z.B. Scheinwerfereinsatz H4, mit/ohne Standlicht, alle Spider DM 39.-

NEU IM PROGRAMM:

Sitz- und Innenraumbezüge für alle Spider, Material und Absteppung jeweils wie Original, alle Farben, zur Selbstmontage weitmöglichst vorbereitet.

	Kunstleder	Echtleder
Vordersitz- und Lehnenbezug	DM 365.-	DM 795.-
Türtafelbezug, mit geschweißten Nähten	DM 98.-	DM 180.-
Kopfstützenbezug	DM 48.-	DM 90.-
Rückbanksitz- und Lehnenbezug	DM 435.-	DM 745.-
Seitenteilbezug hinten	DM 20.-	DM 70.-
Schalthebelhülle	DM 32.-	DM 44.-
Sonnenblenden (im Tausch)	DM 115.-	DM 140.-
oder Komplettsatz	DM 1595.-	DM 2995.-

Preise jeweils einschließlich 14% MWSt.
Auch auf diese Teile gewähren wir ausdrücklich 1 Jahr Garantie
auf Paßform, Material und Verarbeitung.

K. H. Mayer · KFZ-Technik · 7300 Esslingen
Martinstr. 41-43 · Postfach 571 · Tel. 07 11/353064 · Telefax 07 11/357914

