



SPIDER



+++ LIMA +++ Nürburgring +++ Saisonabschluß +++

M A G A Z I N

Ausgabe 3/95

11. Jahrgang

5,- DM

Auch diese beiden neuen Sportwagen heißen FIAT 124.



124 Sport Coupé DM 9.980.- - 124 Sport Spider DM 10.980.- - 1438 ccm, 90 PS (DIN), Spitze ca. 170 km/h.

Sie kennen die Limousine FIAT 124, das "Auto des Jahres". Hier sind die beiden sportlichen Versionen dieser hochmodernen Konstruktion:

124 Sport Coupé.

Wie bei FIAT üblich, kein kostensparender Abklatsch der Limousine, sondern völlig individuell gestaltet.

Mit jener Eleganz und Raffinesse, wie sie die Italiener souverän beherrschen. Ein 4-sitziges Coupé mit viel Innenraum und einem großen Kofferraum, luxuriöser Ausstattung - serienmäßig natürlich.

124 Sport Spider.

Eine neue Meisterleistung von Pininfarina: jung, dynamisch - wie nur ein Wagen des Jahres 1967 sein kann. Besonders erwähnenswert das Vollsicht-Klappverdeck mit hinteren Seitenscheiben (die vollversenkbar sind!)

Großartige Fahrleistungen.

Beide Modelle mit modernster Technik: Sportmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 90 PS für temperamentvolles Beschleunigen und hohe Dauergeschwindigkeiten - und die sprichwörtliche FIAT-Straßenlage.

Es gibt noch soviel mehr über beide Modelle zu sagen. Wenden Sie sich daher bitte an Ihren FIAT-Händler. Oder schreiben Sie direkt an: DEUTSCHE FIAT AG, 71 Heilbronn.

FIAT - ein guter Name



Einladung zum Saisonanfangstreffen des FIAT 124 SPIDER Club e. V.

**nach Wershofen in der Eifel
19.04.96 bis 21.04.96**

Hallo Spideristi,

nach dem langen Winter wird der Spider wieder munter, deshalb möchten wir Euch zum Jahresanfangstreffen in die wunderschöne Eifel einladen, denn hier sind die richtigen Strecken um den Fiat zu wecken.

Für diejenigen von Euch, die eine weitere Anreise haben, konnten wir das

Landgasthaus Pfahl

schon ab Freitag den 19. April reservieren.

Am Samstag steht dann ab 10.30 Uhr unsere "*Eifel Rallye*" auf dem Programm. Ihr werdet bei dieser Fahrt einige schöne Strecken der Eifel kennenlernen und Eure Geschicklichkeit im Fahren beweisen müssen.

Nach dieser abenteuerlichen Tour werden wir den Abend zusammen gemütlich in einer Grillhütte bei Wershofen ausklingen lassen. Hier findet ein "Non Stop" Essen und Trinken statt, wo jeder auf seine Kosten kommt, daher auch den auf der Anmeldung angeben Pauschalpreis.

(beinhaltet zünftiges Essen, freie Getränke, Grillhüttenmiete, Kaminholz, Musik und Bedienung)

Für den Sonntag ist noch kein festes Programm vorgesehen, wenn reges Interesse besteht den Nürburgring zu besuchen, werden wir dies arrangieren.

Wir hoffen das diese Einladung Eurer Interesse geweckt hat, wenn ja solltet Ihr nicht viel Zeit mit der Anmeldung verlieren.

Anmeldeschluß ist der 31. Dezember 1995

Viele Grüße Eure Euskirchener

Verbindliche Anmeldung zum Saisonanfangstreffen 1996 des FIAT 124 SPIDER Clubs e. V.

Oliver Matthes
Stotzheimerstr. 14

53881 Euskirchen

Bei Rückfragen steht Euch Oliver Matthes gerne unter der Tel.-Nr. 02251/638484 zur Verfügung.

Ich / Wir komme(n) zum Jahresanfangstreffen 1996 nach Wershofen in der Eifel

Anzahl der Personen _____ (pro Person pro Nacht incl. Frühstück: DM 50,--)

vom _____ bis _____ 1996, zusammen _____ Übernachtungen

Summe = DM _____

° Teilnahme am Abendessen DM 70,-- pro Person Summe = DM _____
(am Samstag, den 20.04.1995)

Der Gesamtbetrag beläuft sich auf _____ Summe = DM _____
und muß bis zum 30.12.1995 auf folgendes Konto überwiesen sein:

Kontonummer: 7117716
Bankleitzahl: 38250110
Bankverbindung: Kreissparkasse Euskirchen
Kontoinhaber: Oliver Matthes
Stichwort: Anfangstreffen 1996 und natürlich Euren Namen

Für evtl. anfallende Stornokosten wird eine Gebühr von DM 30,-- pro Fahrzeug erhoben!

Eure Anschrift

Name _____
Begleiter/in _____
Straße _____
PLZ/Ort _____
Telefon _____
Datum/Ort/Unterschrift _____

VERKÄUFE

in letzter Minute hereingekommen!!!

DS, Baujahr 84, neues Sonnenlandverdeck, geregelter Kat., 1. Lack, viele Neuteile, guter Originalzustand
VB DM 16.000,--

Gerd Murtfeld, Tel.: 02251 / 55332

Wegen Neukauf muß einer weg:

AS, 1. Serie, Baujahr 67, TÜV 9/96, nicht schön aber zuverlässig
VB DM 5.000,--

BS 1, Baujahr 72, US-Import, sehr gute Innenausstattung, unverbastelter Originalzustand, 1. Lack, viele Neuteile, zum Lackieren zerlegt
VB DM 8.500,--
außerdem jede Menge **gebrauchte Teile für alle Typen**

Oliver Matthes, Tel.: 02251 / 63848

BS 1, Baujahr 2/72, TÜV 5/97 (oder neu), seit sieben Jahren in meinem Besitz, Herbst 94 restauriert, Blech teilweise neu, Lack und Chrom neu, Motor ca. 8.000 km
Extras: CD 30 mit 205er Bereifung, Spurverbreiterung, Echtleder, Holzlenkkrad, Wurzelholz, Sportauspuff, Fächerkrümmer, 40er Weber-Doppelvergaser, Motor-Chrom, Stereoanlage mit CD-Player
DM 17.00,--

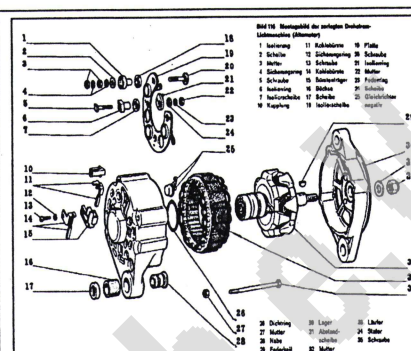
Ersatzteile: 1 Satz CD 30 mit 205er Bereifung, neuwertig
VB DM 1.200,--

Ersatzteillager für BS, CS: z.B.: Verdeckgestänge, Differential, Motor, Köpfe, Nockenwellen, Getriebe, Türen, Armaturen Brett, 2 Doppelvergaseranlagen, Türverkleidungen sowie viele Kleinteile, möglichst komplett
VB

Harald Tilch, Tel: 0911 / 342959 oder 0172 / 4022135, Fax: 0911 / 3820456



	Editorial	4
Technik	Technikblatt	5
	Lichtmaschine	6
Bastelecke	"Noch 'n Knall"	7
Der Vorstand		
	Die ersten 100 Tage	9
Rubriken		
	Regionales	10
	Kurz & bündig	11
	Teilemarkt	14
	Termine	15
	Mitgliederbewegungen	16
	Ersatzteilnews	17
Umfeld	Oldtimer-Grand-Prix '95	18
	"Wie erwartet"	19
	Reisebericht	20
	Abschlußtreffen '95	21
	Veterama Mannheim '95	23
	Orga. Spidertreffen	24
	Deuvet	25
	Ozon-Souvenir	26
Redaktionsschluß:		
	1. Dezember 1995	
Titelfoto		
	Obdachlosenzelt	
	Fahrverbote	26
	Windschott, Nein Danke	28
	Fiat Werbeslogan Teil 1	29
	Oldi-Versicherungen	30



Themenvorschläge

- Reiseberichte
- Wahre Spidergeschichte
- Fotos (auch ohne Text)
- Technikberichte



Vorstellung

An dieser Stelle möchte ich mich als neuer „Redakteur“ des Spidermagazins zu Wort melden. Ralf hat „sein“ letztes Spidermagazin mit Bravour zum Abschluß gebracht und ich möchte ihm nochmals im Namen aller Mitglieder für die hervorragende Arbeit der letzten Jahre danken. Ich werde versuchen, in die Fußstapfen von Ralf zu treten, ohne dabei eine allzu große Lücke klaffen zu lassen. Meine Freundin Andrea, wird mir hierbei mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Ich möchte an dieser Stelle auch ganz besonders an Euch appellieren, uns mit Artikeln zu versorgen, um unser/Euer Magazin mit Leben zu füllen, denn das „Organ“ des Clubs lebt von seinen Mitgliedern.

Von besonderem Interesse sind hier natürlich in erster Linie Technikberichte, Erfahrungen, Reiseberichte, Fotos (kleine Anmerkung der Redaktion, das Fotoarchiv ist so gut wie erschöpft) sowie auch Beiträge für die Rubrik „kurz & bündig“.

Solltet Ihr Verbesserungsvorschläge haben, so laßt uns dies wissen. Denn nur durch Euer Feedback können wir eventuelle Verbesserungen umsetzen und somit die Attraktivität und den Informationsgehalt des Spidermagazins noch weiter verbessern.

Zu guter Letzt noch, eine neue Druckerei ist gefunden! Es ist dies die Druckerei Kindermann in Mainz. Die Wahl fiel nach einiger Suche und Anfragen (etwa sechs Anfragen) zu deren Gunsten, da wir hier ein ähnlich günstiges Angebot wie in Hamburg bekommen haben. Alle anderen Druckereien lagen preislich deutlich darüber!

Also Leute, bleibt mir abschließend nur noch übrig, Euch viel Spaß beim Lesen des SM 03/95 zu wünschen und mich in Zukunft kräftig mit Beiträgen zu unterstützen!

Ciao, Euer

Joachim Häring (jh)

++ Neue Spider-Magazin Hotline mit Fax-Anschluß ++
06131 / 882181

+++ Neue Spider-Club Hotline +++
06196 / 644097

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Robert-Stolz-Str. 52, 65812 Bad Soden. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5.-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 40.- frei Haus. Auflage 250 Stück.

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

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Technische Hinweise sind Empfehlungen der Autoren. Der Club übernimmt keine Gewährleistung für Praktikabilität.

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

Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.

Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94

Satz&Layout: Joachim Häring
Groß-Gerauer Str. 82
55130 Mainz
Tel./Fax: 06131 / 882181
Druck: Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 10
55116 Mainz

Anzeigenleitung: Joachim Häring

Mitglieder der Redaktion:

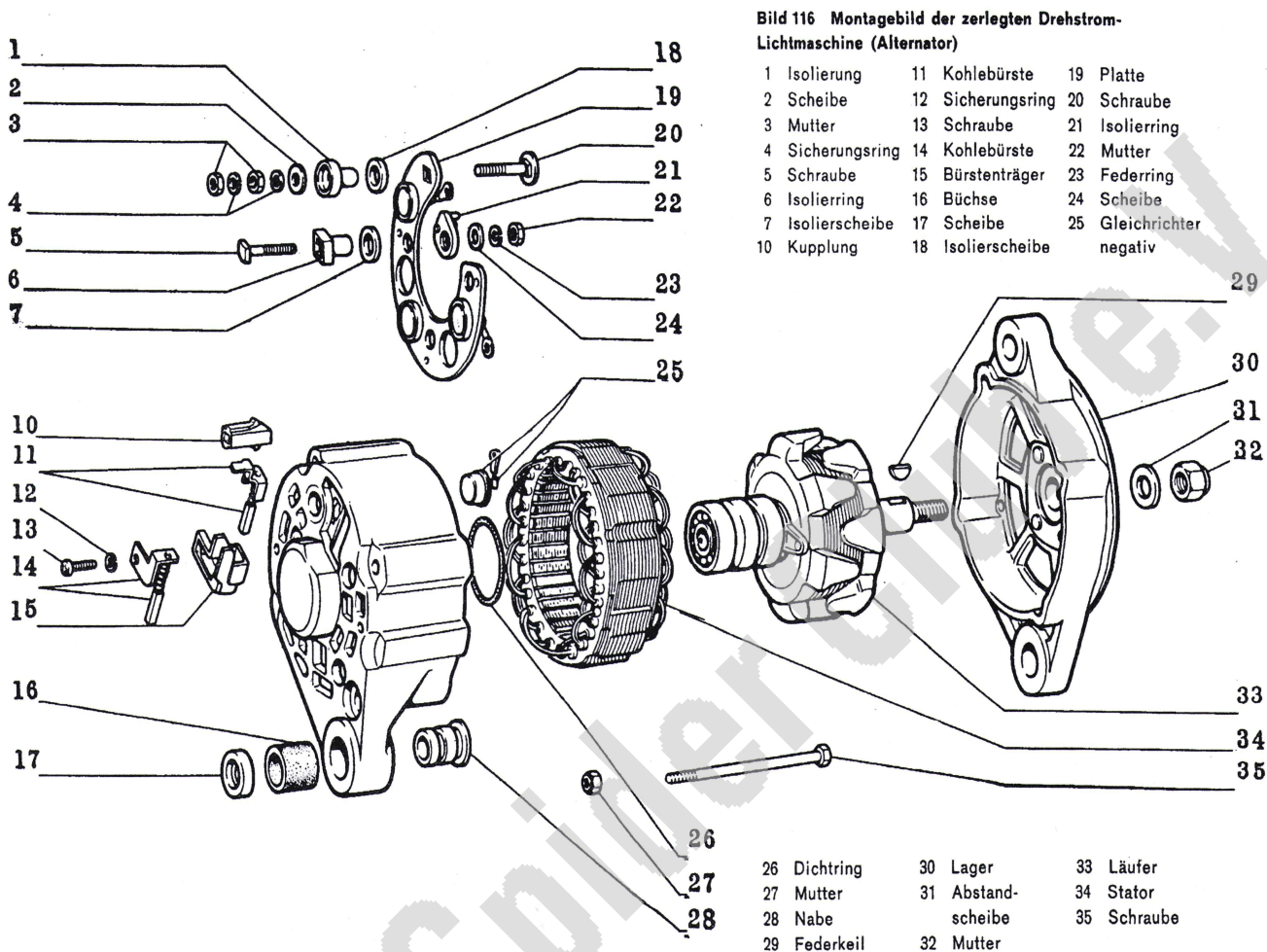
Joachim Häring (jh)
Ulrich Kronenberg (uk)
Uwe Wagner (uw)

Bankverbindung

Volksbank Bad Soden-Kelkheim eG
BLZ 500 922 00
Kto.-Nr.: 85 58 04



Lichtmaschine



Wirkungsweise der Lichtmaschine

Zum Einbau in unsere Spider von Baujahr '66 bis Baujahr '76 kommt die FIAT bzw. Marelli-Drehstrom-LIMA vom Typ A 12 M - 124/12/42 M mit Gleichrichter (bei den ersten Modellen bis Fahrgestell-Nr. 741 kam noch eine Gleichstrom-LIMA vom Typ D 115/12/28/4E zum Einsatz!). Der Spannungsregler vom Typ RC1 / 12B sitzt bei diesen Modellen noch an der linken Stehwand des Motorraums.

Ab Baujahr '77 wurde ein elektronischer Regler eingesetzt, der direkt am hinteren Rahmen der LIMA angebracht wurde.

Bei dieser LIMA wird durch den rotierenden Läufer (Pos. 33) im außenliegenden Stator (pos. 34) mit Dreiphasen-Wechselstromwicklung ein Drehstrom erzeugt, der über Silizium-Dioden in Brückenschaltung gleichgerichtet wird. Beim Starten des Motors wird der Erregerstrom von der Batterie über den Spannungsregler dem Polrad zugeführt. Der Regler besitzt Schwingkontakte und zwei Reglerstufen und ist praktisch wartungsfrei. Der Läufer, der sich im Stator dreht, bekommt den Strom über zwei Schleifringe, die auf der Läuferwelle sitzen und zwei Kohlebürsten (Pos. 14), die ersetzt werden können.



Lichtmaschine

Bei schwankender Drehzahl und schwankenden Belastungsverhältnissen wird die Lichtmaschinen-Spannung der Batteriespannung durch den Regler angepaßt, d.h. je mehr Stromverbraucher eingeschaltet sind, desto höher muß die Leistungsabgabe der LIMA, und zwar bis zur Höhe der Nennleistung sein. Der Batterie wird also kein Strom entnommen. Durch das Ladekontrollrelais werden Störungen in der LIMA oder dem Spannungsregler durch Aufleuchten oder Aufflackern der roten Ladekontrolllampe im Drehzahlmesser angezeigt. Die Drehstrom-LIMA hat gegenüber der veralteten Gleichstrom-LIMA folgende Vorteile:

1. Die Drehstrom-LIMA hat etwa nur die Hälfte des Gewichtes einer Gleichstrom LIMA gleicher Leistung, auch der Raumbedarf ist geringer.
2. Die Drehstrom-LIMA gibt schon im Leerlaufbereich des Motors Leistung an die Batterie ab, es ergibt sich somit eine bessere Batterieladung, was besonders im „Stop-and-Go“ Verkehr wichtig ist.
3. Da nur zwei Kohlebürsten vorhanden sind, die den Erregerstrom auf die Schleifringe übertragen, ergibt sich eine größere Betriebssicherheit und eine längere wartungsfreie Laufzeit.

Wartung der Lichtmaschine

Die beiden Kugellager sind auf Lebenszeit geschmiert. Alle 60 000 Kilometer sind die Schleifringe zu reinigen. Die Kohlebürsten sind zu überprüfen und die vollständigen Bürstenhalter zu ersetzen. Die Keilriemenspannung solltet Ihr alle 10 000 Kilometer überprüfen und gegebenenfalls nachspannen. Ein neuer Keilriemen sollte bereits nach 5 000 Kilometern auf seine Spannung überprüft werden.

jh

Auto-Center - Südstadt
FIAT Bad Segeberg

Reparaturen aller Art
Mechanik & Elektrik
Karosserieinstandsetzung mit Richtbank
Restauration
Lakierarbeiten aller Art
Achsvermessung
Autoverglasung
Werkstatt TÜV mit Eintragungen im Hause

Jürgen und Manfred Loch, Neuland 5
23795 Bad Segeberg

Tel.: 04551/2800



"Noch 'n Knall" - Fehlzündungen am DS aufgrund defekten Hallgebers

In den SM-Heften 3/93 - S. 12 und 2/94 - S. 6 ist als erfolgversprechende Methode für langfristige Bemühungen um die Außerfunktionssetzung auch niederträchtigst widerstandsfähiger Luftmengenmesser-Klappen die hartnäckige Mißachtung von Motorfehlzündungen (mit Abwurf des Schlauches am Luftmengenmesser) beschrieben.

Als Ursache für die klappenmordenden Fehlzündungen selbst wurden u.a. niederoktaniger Kraftstoff, verstellte Zündung oder Steuerzeiten und falsches Ventilspiel ausgemacht. Außer diesen schon erwähnten Ursachen kann es für derartige „Knaller“ aber auch noch einen anderen Grund geben: Das schon in anderem Zusammenhang als „Störer“ erkannte Hallgeberkabel ist nämlich ebenfalls eine mögliche Quelle solchen Übels.

Dafür, daß man dieses Kabel und im übrigen die Fehlzündungen - wie schon häufig beschworen - nicht zu lange unbeachtet lassen darf, ist der folgende Fall ein Beispiel:

Im Freundeskreis hatte ein gepflegter 85er DS von einem Tag auf den anderen plötzlich solch einen „Knall“: In unregelmäßigen Abständen reagierte er beim Anlassen des kalten Motors auf Schlüsseldrehung mit einer knallartigen Fehlzündung unter Abwurf des Luftschlauches am Mengenteiler.

Gut gemeinte Ratschläge, der Ursache im Interesse möglicher Schadensbegrenzung frühzeitig auf den Grund zu gehen, wurden vom Halter dankbar angenommen, ihre Umsetzung aber „umstände halber“ erst einmal aufgeschoben.

Auch der Hinweis, daß dem ganzen Spuk womöglich schon mit der Kontrolle des Hallgeberkabels schnell ein Ende gesetzt werden könne, fruchtete nicht. Stattdessen wurde wochenlang der Fahrbetrieb dadurch aufrechterhalten, daß man im Falle des Falles gezielt nach dem Schraubenzieher griff, routiniert den Schlauch wieder befestigte, und ansonsten alles beim Alten ließ - bis zum nächsten Mal. Je öfter dies so praktiziert wurde, desto mehr stieg bei diesem „Verfahren“ natürlich auch das Risiko, in nächster Zukunft wieder einmal richtig Geld für den Spider ausgeben zu müssen, weil der Luftmengenmesser durch die ewigen „Luftschläge“ auf den Klappenmechanismus irgendwann zwangsläufig den Geist aufgeben würde!

Als Zeit und Umstände dann doch endlich für einen Werkstatttermin günstig waren, stellte sich tatsächlich gleich als erstes heraus: „Das Hallgeberkabel ist so gut wie durch“. Also, Kabel erneuert, Zündung geprüft und eingestellt. Ergebnis: Der Knaller war weg. Mehrfache problemlose Kaltstarts an den folgenden Tagen festigten langsam wieder das Vertrauen in die Dauerhaftigkeit dieses Zustandes „seriösen“ Startverhaltens.

Kaum war der eine Knaller weg, folgte prompt der nächste - diesmal aber im Portemonnaie (!).

Jetzt schlich sich nämlich etwas Neues ein: Unwillige Gasannahme und Ruckeln im Teillastbereich zwischen 2.000 bis 3.000 U/min. mit Tendenz zu deutlicher Verschlechterung. Eine daraufhin selbst durchgeführte ausgedehnte Probefahrt endete letztendlich damit, daß wir mit stotterndem und an jeder Ampel absterbenden Motor mit Ach und Krach und ohne fremde Hilfe gerade noch wieder in die heimische Werkstatt „zurückhumpeln“ konnten.



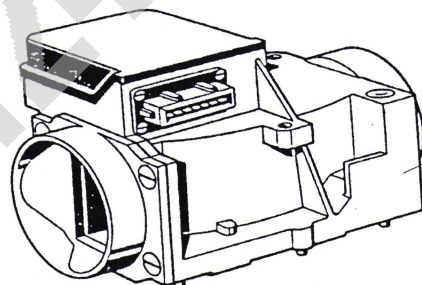
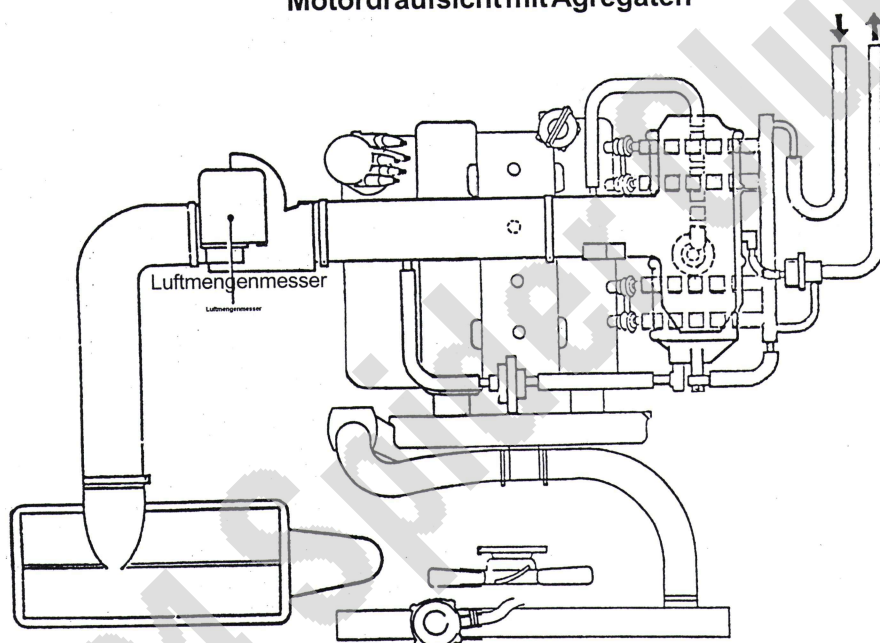
Der anteilnehmende Leser ahnt den Zusammenhang und das zu erwartende Diagnoseergebnis: Die über Wochen zwar sporadisch aber doch immer wieder erduldeten Fehlzündungen beim Start hatten den Mengenteiler geschafft: Jetzt war sie „hin“, seine Klappe. Eine Testfahrt mit dem probehalber aus meinem Spider gewechselten Luftmengenmesser ergab dafür die letzte Gewißheit.

Mit meinem Mengenteiler war der eben noch so Kranke wie neugeboren: Sauberer Leerlauf, astreine Gasannahme über alle Drehzahlbereiche, volle Leistung. Der Motor lief wieder einwandfrei!

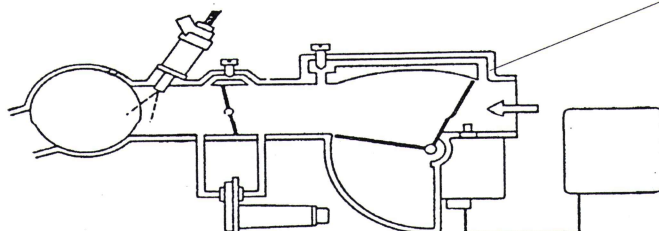
Damit stand fest: Das wird teurer als die 50 Mark für das Hallgeberkabel! Und noch schlimmer - Spider- Wetter, aber Auto steht. Wer weiß, ob jetzt so schnell ein Mengenteiler aufzutreiben ist. Nun, er war aufzutreiben. Dank guter Werkstattbeziehungen konnte er von einem Tag auf den anderen Tag beschafft werden. Der Preis von DM 490,-- (incl. „Meerschweinsteuer“) war dann das fällige „Lehrgeld“ für die zulange hinausgezögerte Ursachenforschung in Sachen Fehlzündung!

Motordraufsicht mit Agregaten

Werner Meltzer



Demontierter Luftmengenmesser



Prinzipskizze des Luftmengenmessers



Die ersten 100 Tage

Alle Mitbürger, die sich für hohe politische Aufgabe zur Verfügung stellen, haben erst einmal 100 Tage Zeit, sich auf das einzustellen, auf das sie sich soeben eingelassen haben. Dann ist ihre "Schonfrist" abgelaufen, und sie müssen sich nun kritischen Fragen stellen und versuchen sie halbwegs zufriedenstellend zu beantworten.

Auch wir, Alex, Friedel, Joachim, Uwe und ich sind mittlerweile über 100 Tage in "Amt und Würden", und um das vorweg zu schicken, wir benötigen noch ein paar Tage um "Ordnung in den Laden" zu bringen - d.h. wir versuchen momentan uns ein Überblick zu verschaffen, was sich in den Umzugskartons so alles verbirgt.

Nach unserem Pfingsttreffen in Rendsburg verteilten wir erst einmal alle mitgebrachten SPIDER-CLUB-Utensilien auf meinen sowie den Koffer- bzw. Innenraum von Alex, Uwe und Joachim. Zuhause angekommen, sammelten sich alle Mitbringsel in meinem Hobbykeller, und auf unserer 1. Vorstandssitzung Ende Juni, mit kompletter Mannschaft, beschäftigten wir uns mit Themen wie: Aufgabenteilung, nächste Aktivitäten wie z.B. Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring oder unser Herbsttreffen in Bodenheim. Nach knapp 4 Stunden, gegen Mitternacht, gingen wir auseinander und trafen uns seitdem regelmäßig zu weiteren 3 Sitzungen.

Vorrangige Arbeiten wie die Eintragung des neuen Vorstandes in das Vereinsregister, Beantragung eines Telefonanschlusses für Joachim und mich, und das Einrichten unserer neuen Kontoverbindung wurden in Angriff genommen. Alle Fachzeitschriften haben inzwischen unsere neue Clubadresse.

Dann im August hatte Michael Möller in Wiesbaden einen Termin. Wir verabredeten uns und nutzten diesen Tag als Übergabetermin von 4 weiteren Kartons. Kurze Zeit später machten sich dann Claudia und Ralf de Vreé auf den Weg in Richtung Mainz-Laubenheim. Joachim, unser neuer Chefredakteur, wurde an diesem Wochenende in das Geheimnis "Wie mache ich ein gutes SPIDER-Magazin, eingeweiht und mit allen wichtigen Details versorgt. Ein bißchen Sorge bereitet uns das vorhandene Bildarchiv. Brauchbares Bildmaterial für eine Erstveröffentlichung ist absolute Mangelware. Daher die Bitte an Euch alle: Schaut nochmal in Euer privates SPIDER-Archiv und wenn etwas 124-relevantes dabei sein sollte, dann schickt es Joachim zu.

Ihr seht, wir sind bemüht, einen flüssigen Übergang zu schaffen und die anstehende Herbst-/Winterzeit, also spiderlose Zeit bietet ausreichend Gelegenheit sich um all das zu kümmern, was bisher zu kurz kam. Wir stehen erst am Anfang aber mit Eurer Unterstützung und unserem Teamgeist haben wir weiterhin viel Spaß an der Sache.

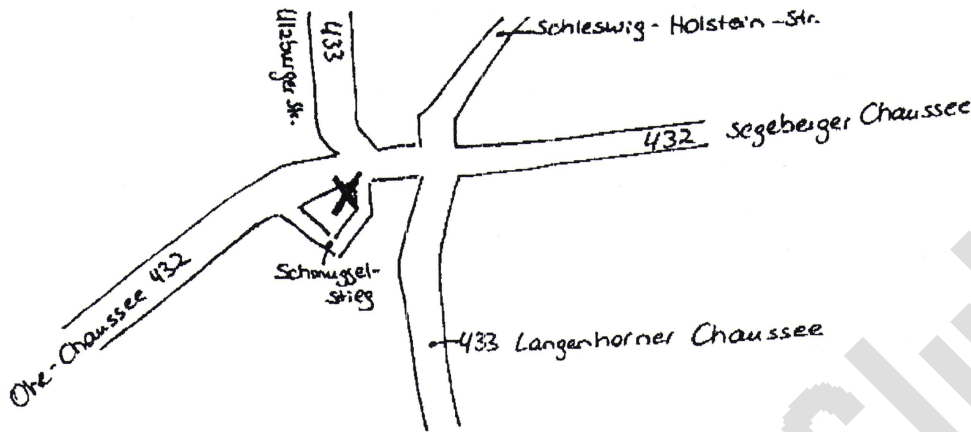


uk

Uli in Action



Roggen & Gisen
Schmuggelstieg 2
22 848 Norderstedt
Tel. 040 / 5296878



Aufruf an alle Spideristi aus der Region Frankfurt. Wie wir leider bei den letzten Stammtischen feststellen mußten, ist die Anzahl der anwesenden Mitglieder beim Stammtisch stark rückläufig und beschränkt sich zur Zeit eigentlich nur auf den erweiterten Vorstandskreis. Vielleicht sind Euch einfach nur die Termine und der Treffpunkt entfallen. Hier also nochmals die Termine für 1995:

14. November '95
12. Dezember '95

Der Treffpunkt ist nach wie vor das Gasthaus "Linde zu Lorsbach" bei Hofheim. Die Uhrzeit ist ebenfalls unverändert bei 20.00 Uhr geblieben.
Also bis bald,

Euer Joachim

Wir gratulieren den beiden frisch vermählten Ehepaaren: Jochen und Lejla Buck aus Hamburg sowie Manfred (Manni) und Sabine Kurschatke aus Hürth.

Das Kuriosum, Manni ist gar nicht im Club, aber ich denke, jeder von uns der regelmäßig zu den Treffen erscheint, kennt Manni als Beifahrer von Detlef (Stenzel).



Das unschätzbare Cabrio

Unter diesem Titel ist in diesem Jahr ein über 430 Seiten umfassendes Nachschlagewerk im Hamar-Verlag erschienen. Es sind hierin über 1.100 Cabrios mit Fotos - teilweise in Farbe, über 19.600 Daten & Fakten, über 3.170 Preise und aktuelle Marktwerte zusammengetragen.

Bei entsprechender Abnahmemenge erhalten wir über Petrus Meyer bis zu 50% Rabatt. Also wer sich für das Werk interessiert, sollte mit Petrus Kontakt aufnehmen.

Erschienen im Hamar-Verlag GmbH, Postfach 2118, 49 727 Haren.

jh

Clubadresse

Zu guter Letzt, in den neuesten Ausgaben der Zeitschriften Oldtimer-Markt und Motor-Klassik wurden die Adressenänderungen unseres Clubs bekannt gegeben, so daß wir davon ausgehen, daß die Post nun ohne „Umwege“ an Uli geleitet wird.

Auf das verspätete Erscheinen hatten wir leider keinen Einfluß, da wir wohl gerade den Redaktionsschluß der Zeitungen erwischt hatten!

jh

Nun doch Steuern für rote Nummern

Ab 1996 werden die roten Oldtimerkennzeichen nun doch mit DM 375.- besteuert. Diese Summe ist unabhängig von der Anzahl der Fahrzeuge, die mit dem Kennzeichen bewegt werden. Der Bundestag hat im Juni bei seiner Beratung über das Jahressteuergesetz 1996 jene Unklarheiten beseitigt, die zur versehentlichen „Steuerbefreiung“ der roten Schilder geführt hatten. Das Gesetz ist verabschiedet und tritt Anfang des neuen Jahres in Kraft, Schade!

Artikel aus Markt 9/95

jh

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik · Katalog
Postfach 571 F · 73706 Esslingen · ☎ 07 11/353066 · Fax 357914

**Erstklassige Verdecke**

- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog


KFZ-Technik, 73706 Esslingen, Pl. 5/1 ☎ 07 11/353064, Fax 357914



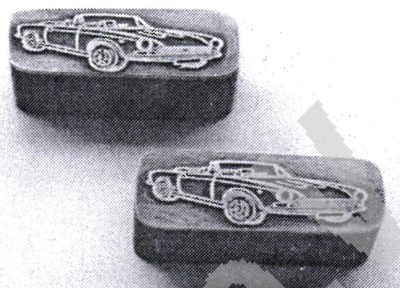
Schwarze Kunst

Vor geraumer Zeit, habe ich auf einem Oldtimertreffen einen Stand entdeckt, der Stempel mit Automotiven verkaufte.

Nach meiner Frage, ob er denn auch das Motiv eines FIAT 124 Spiders in petto habe, nickte er ganz zu meiner Überraschung.

Nach einiger Sucherei in diversen Kästen kam der Stempel des Spiders zum Vorschein. Das Bildmotiv, das in einer Kupferplatte eingearbeitet und auf ein Holzklötzchen aufgeklebt ist, sieht recht hübsch aus.

Der Preis liegt bei ca. DM 20,— und ist zu beziehen bei: Design- und Druckwerkstatt, K.-H. Müller, Kirchhainer Straße 18, 35119 Rosenthal, Tel. 0 64 58 / 12 07.



jh

Mangiare Italiano

Laß uns zum Italiener gehen. So werden oft die kürzesten Reisen angetreten; einfach mal um die Ecke südländische Atmosphäre schnuppern - bei Luigi, Cuneo, Giovanni oder Maria. Jeder hat seinen Lieblingsitaliener, wo er irgendwie weit weg vom Alltag und doch fast zu Hause ist. Diese Oasen der Lebensfreude haben nur einen Nachteil: Oft werden die von gängigen Restaurantführern nur so am Rande aufgetischt. Diese Marktlücke ist jetzt - grazie Averna - geschlossen.

Der italienische Kräuterlikör-Klassiker gehört zum Espresso wie die Sahne in den deutschen Kaffee. Von italienischen Wirten wird er meist zusammen mit der Rechnung präsentiert - als Präsent des Hauses, was ihn doppelt sympathisch macht! Der 100seitige „Führer durch italienische Restaurants in Deutschland“ (erhältlich bei Averna Promotion Service, Hubertus-Underberg-Allee 1, 47493 Rheinberg, gegen V-Scheck über DM 12,80) nennt die 233 besten italienischen Restaurants der Republik, beschreibt die 15 wichtigen kulinarischen Regionen und 13 bedeutendsten Weinanbaugebiete Italiens.

Den Artikel sandte uns Claudia und Ralf de Vree aus der Zeitschrift Max.

Autodrome

Wie bereits im SM1/92 kurz erwähnt, bietet die Firma Autodrome aus Holland Modellbausätze im Maßstab 1:43 an. Die Fahrzeuge befinden sich im Rohzustand, wie sie aus dem Spritzgußwerkzeug entnommen werden und sind entgratet. Die Modelle müssen geschliffen und u. U. noch gespachtelt werden, bevor sie grundiert und lackiert werden können. Im Angebot finden sich der 1800/2000er sowie der US Spider wieder. In Vorbereitung sind die alten Modelle AS/BS, wobei jedoch hierzu noch keine Angabe der „Premiere“ gemacht werden konnte. Der Metallbausatz kostet DM 79,50 (Anmerkung: Dieser Preis wurde mir entgegen dem Listenpreis von DM 89,50 mitgeteilt) und reduziert sich bei einer Abnahme von 20 Modellen auf DM 75,--. Als komplett montiertes und nach eigenen Wünschen lackiertes Modell kostet ca. DM 250,--.

Bezugsquelle: Autodrome Kloosterweg 6, 3882 NL Putten (GLD) HOLLAND, Tel. 0031-3418-56420.

jh



Kein erhöhtes Unfallrisiko

BONN - Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, daß Insassen von Cabriolets einem erhöhten Unfall- oder Verletzungsrisiko - verglichen mit geschlossenen Pkw - ausgesetzt sind. Sie beabsichtigt daher auch nicht, eine gesetzliche Helmpflicht oder den Einbau eines Überrollbügels vorzuschreiben. Dies geht aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf eine Anfrage des Bundestagsabgeordneten Norbert Otto hervor.

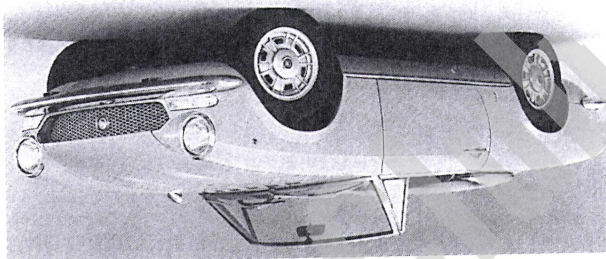
Nur 4,6 % der in einen Unfall involvierten Pkw erleiden einen Überschlag, heißt es in der Antwort. Die Quote überschlagener Cabriolets entspreche ihrem geringen Anteil (2,1%) am Bestand. In bezug auf Kopfverletzungen zeige sich zwischen den in einen Überschlag verwickelten (geschlossenen) Pkw- und Cabrio-Insassen kein signifikanter Unterschied des Verletzungsrisikos.

Bei einer Frontalkollision könne sich ein Helm sogar negativ auswirken.

Den Artikel sandte uns Werner Meltzer.

jh

Sie und Ihr Fiat Spider 124 brauchen nicht Kopf zu stehen.



HOLTMANN & NIEDERGERKE



Ersatzteile für Liebhaber-Fiat

Holtmann & Niedgerke halten ständig von A wie Anstecknadel oder Auspuffanlage bis Z wie Zylinderkopfdichtungen über 13.000 Teile für FIAT Klassiker für Sie am Lager.

SERVICE
wird bei uns großgeschrieben.

Fordern Sie unsere kostenlose Preisliste an und überzeugen sich selbst.

Holtmann & Niedgerke GmbH • Meiersfelder Straße 43 • D-32760 Detmold
Telefon 0 52 31 / 5 02 48 und 5 90 04 • Telefax 0 52 31 / 5 09 85 • Vertretungen:
NL 0 59 95 / 23 36 • CH 01 / 2 42 78 18 • A 02 22 / 3 10 78 65 • F 071 59 / 68 44
SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 • DK 0 38 36 / 65 67 • GB 08 69 / 34 02 89



Suche:

Kat-Hitzeblech für US

Alexander Zaras
06196/63558



- Fächerkrümmer für CS 1
- Luftfilterkasten für Weber-Doppelvergaser

Christopher Magel
06135/6543



Verkaufe:

Gebrauchte Spiderteile für BS 1:

- Beifahrertür DM 300.-
- Kofferraumdeckel DM 150.-
- Kotflügel (komplett)
rechts und links je DM 200.-
- Verdeckgestänge DM 150.-
- Verdeckbefestigung hinten DM 50.-
- Abarth-Hörner (original) DM 250.-
- Blinker vorne DM 50.-
- Heckleuchten DM 50.-
- Tachometer (km/h) DM 30.-
- 4 CD 30 Felgen + 2 Reifen
185/70 neuwertig DM 1000.-
- Hauptbremszylinder (inkl.
Unterdruckdose) DM 100.-
- 40er Weber Doppelver-
gaseranlage inkl. Luftfilter u.
Ansaugkrümmer DM 400.-
- Vergaser für 1800er komplett DM 150.-
- Original-Spiderholzenkrad DM 60.-

- Drehzahlmesser für BS/CS (tiefliegende Ziffern)
- Mittelkonsole replika (neu)

Christopher Magel
06135/6543



FIAT 130 Coupe Pininfarina 3,2Ltr. V6 Automat, Baujahr 74, 2. Hand, 101.500 km, blau-metallic, Klimaanlage, unrestaurierter Zustand 3+
Preis DM 12.000.-

Oliver Grahmann
04346/5155

Alle Preise VHB!
Holger Frers
0711/7542127



- 4 x Alu-Felge 5 1/2 x 13 Ronal

Klaus Schenek
07062/65037

Für AS:

- Rückleuchten neu
- Spiegel
- diverse Chrom- und Kleinteile

Peter Ruhrmann
0202 / 304111





Verkaufe:



FIAT 1500 Cabriolet (Fz. aus MARKT 6/94)

dunkelblau, cremefarbene Leder-Innenausstattung, Borani-Speichenfelgen, Zustand 3+, ca. 200.000 km, Motor 40.000 km gelaufen

Preis: VHB DM 25.000.—

Werner Gotzian (1. Vors. FIAT Raritäten Club)
0234 / 230301



FIAT Coupe ' 1,6

Baujahr '72, 108 PS, TÜV '96, weiß, 80.000 km, 1 Vorbesitzer, Zustand 1, Lackzustand 1-2,

Preis: VHB DM 7.000.—

0711 / 361770, Fax 0711 / 3650165



AS Motorhaube (sandgestrahlt, 1A Zust.) VHB
generalüberholtes Getriebe für 132er

Werner Förster

06121 / 786548

Termine

13.-14. April 1996

Veterama in Ludwigshafen (erster Teil: Auto). Infos bei: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 68 526 Ladenburg, Tel.: 06023/13507 (Hr. Seidel)

19.-21. April 1996

Für alle von Euch die es noch nicht wissen sollten, das Saisonauftakttreffen 1996 findet in der Eifel statt. Unsere Euskirchener haben hierzu das Wochenende von Freitag den 20. April bis Sonntag den 21. April vorgesehen. Für diejenigen unter Euch, die eine weite Anreise haben, ist das Landgasthaus Pfahl bereits ab dem 19. April reserviert. Die Einladung zum Treffen liegt dieser Ausgabe des Spidermagazins bei.

Im Gegensatz zum Saisonabschlußtreffen '95 habt Ihr dieses Mal etwas länger Zeit Euch anzumelden. Der Anmeldeschluß ist nämlich die Jahreswende, also der 31. Dezember 1995!!!

09.-12. Mai 1996

Mille Miglia, der italienische Oldtimer-Klassiker schlechthin! Weitere Info's hierzu findet Ihr auf Seite 26 im Artikel "Veterama '95".

25.-27. Mai 1996

Pfingsttreffen in Bad Oeynhausen; die Organisatoren sind sicher schon kräftig in der Vorbereitungsphase.



Neue Mitglieder:

Christiane Büll	Am Stein 30 21039 BÖRNSEN	
Jörg Scheithauer	Am Römertor 27 55116 MAINZ	06131 - 53020
Dirk Müller	Am Schützenhof 4 53119 BONN	0228 - 988780
Christopher Magel	Rheinallee 27 55294 BODENHEIM	06135 - 6543

Austritte:

Hans-Hermann Schultz	Osterfeuerbergstr. 125 28219 BREMEN
Stefan Müller	Hahnhoopsfeld 8 a 21079 HAMBURG
Dietmar Averweg	Sendener Stiege 24 a 48164 MÜNSTER
Frank Banduch	Bielfeldstr. 23 22763 HAMBURG
Gerd Pramann	Overbeck Str. 7 22085 HAMBURG
Schmidt Frank	Eichendorffstr. 18 35 075 GLADENBACH

Änderungen:

Frank Oliver Grahmann	Steenrott 15 24214 GETTORF	04346 - 5155
Wolfgang Loher	Postfach 1500 "Kiew" 53105 BONN	
Frank Meis	Hans-Willy-Mertens-Str. 16 53842 TROISDORF	02241 - 408884
Kai Volland	Vor der Rodau 30 27386 BOTHEL	04266 - 2997
Ralf de Vrée	Mindelweg 21 a 22393 HAMBURG	040 - 6402821



Speed + Sport

Nach einem Anschreiben an die Firma Speed + Sport, die ja bekannterweise Cabriooverdecke und Teppichsätze herstellt und als älteste Fa. dieser Art gilt, erhielten wir folgende Rückantwort. Club-Rabatte erfolgen nach Jahres-Umsatz in Form von BONUS-Leistungen, die im Anschreiben nicht näher erläutert wurden.

Man hat uns einen Komplett-Katalog sowie eine Musterkarte zu den verschiedenen Verdeck-Materialien zugesandt.

Die Fa. Speed + Sport bietet das Spider-Verdeck in drei verschiedenen Qualitäten an:

Kunststoff	Textilstoff	Textilstoff
Original Material	Original Sonnenland	Original Qualität
DM 580.-	DM 920.-	DM 705.-

Darüber hinaus werden Verdecke zu Sonderpreisen abverkauft, die entweder aus Überproduktion bzw. aus längerer Lagerung stammen.

Kunststoff	Textilstoff	Textilstoff	Stoff
dkl. blau/hellb./grau	Sonnenland, dkl. braun	Sonnenland, schwarz/ grau/dkl. beige	Original, schwarz/beige
DM 320.-	DM 565.-	DM 590.-	DM 410.-

Als weiteren Punkt im Programm werden komplette Teppichsätze angeboten, die ebenfalls in drei Qualitäten erhältlich sind.

Porsche	Mercedes	Haargarn
Velour	Velour und Schlinge	Boucle
DM 340.-	DM 520.-	DM 790.-

Die Teppichsätze werden in einer Sonderaktion in den Farben dunkelbraun, dunkelblau und mittel- bis dunkelgrau zum Preis von je DM 295.- angeboten.

Solltet Ihr also bei der Fa. Speed + Sport bestellen, teilt diesen bitte mit, daß Ihr Mitglied im Club seid, so daß wir am Jahresende nachhaken können was es mit den BONUS-Leistungen auf sich hat.

Die Anschrift: Postfach 104227, 7000 Stuttgart 10, Tel.: 0711 / 475796 od. 475041

jh

Spider-Point

Ab Oktober sind bei der Fa. Spider-Point folgende Zubehörteile lieferbar: Aschenbecher, Innenleuchte, Rückleuchte BS/CS sowie die vorderen Stoßdämpferdome

Anschrift: Fa Spider-Point, Gewerbestraße 12, 77 966 Grafenhausen, Tel.: 07822/76583

jh



AvD Oldtimer-Grand-Prix'95

Samstagmorgen 7.15 Uhr, Abfahrt zum gemeinsamen Treffpunkt mit Uli im Hunsrück. Uli trifft gegen 8.15 Uhr ein, worauf wir dann auch gleich „durchstarten“. Auf der Hinfahrt zum Ring wird das große Ereignis unter Oldtimerfans schon durch etliche uns überholende „Oldies“ angekündigt.

Um 10.00 Uhr treffen wir am Ring ein. Durch eine geschickte Streckenführung von Uli und Susanne umfahren wir die „Megawarteschlange“, vor der Einfahrt zur Müllenbachschleife und sparen somit eine lockere halbe Stunde.

Nachdem wir uns am AvD Stand erkundigt hatten, liefen wir dort wenige Minuten später ein. Mit Überraschung stellten wir fest, daß unsere Parkfläche zwischen Jaguar und Fiat 128 Club sehr spärlich ausgefallen war, was sich nachmittags noch bestätigen sollte!!! Einige „Nordlichter“ sowie Friedel Jürging waren schon präsent und teilten uns mit, daß Friedel nach einiger Diskussion dem Fiat 128 Club noch zwei Fahrzeugreihen aus den Rippen leihern konnte! Wir ahnten noch nicht, daß uns die nächste Überraschung kurz bevorstand.

Zeltaufbau!!! Auspacken, des vom ehemaligen Vorstand übergebenen Partyzeltes, doch was war das??? Zeltplane - Fehlangeige; es fehlte doch glatt die Zeltplane!!! Großes Rätselraten um die Plane, aber versprochen bis zum nächsten OGP treiben wir sie schon wieder auf, denn Ihr wißt ja, früher oder später

kriegen wir Euch ja doch. Grübel, grübel und studier, eine Entscheidung mußte herbei. Der allgemeine Häuptlingsbeschuß lautete: Gestänge aufbauen und „Bella Italia Clubfahne“ hissen. Naja, immerhin hatten wir unseren Tisch für die Spidermagazine und Clubinfos dabei.

Nach und nach trudelten nun die Spider aus West und Ost sowie Nord und Süd ein. Aus dem schon zuvor erwähnten Platzmangel mußte leider ab dem 25. Spider hinter der Leitplanke geparkt werden. Alles in allem kamen etwa 35 Spider aus dem ganzen Bundesgebiet zusammen.

Übrigens war der 124 Spiderclub Deutschland nicht anwesend, da dieser parallel zum OGP sein Jahreshaupttreffen in Miltenberg abhielt!!!

Der Clubstand erfreute sich recht großer Beliebtheit bei all denjenigen, die an Informationen rund um den Spider sowie dem Club interessiert waren, wie auch bei den eigenen Mitgliedern. Es konnten allgemeine Infos zum Club und dessen Arbeit sowie technische Hilfestellung gegeben werden. Darüber hinaus wurde die Clubkasse durch Verkäufe von Accessoires und Spidermagazinen etwas aufgepeppt.

Über die Rennen kann ich an dieser Stelle leider überhaupt nichts berichten, da ich die meiste Zeit am Stand verbracht habe. Gegen 17.45 Uhr bot sich dann die Gelegenheit, im Rah-

men des Markenclubcorsos, zwei Runden auf der Eifelnordschleife drehen zu dürfen. Nachdem anfänglich nur ein Fahrzeug von unserem Club zugelassen war, durften wir dann doch mit zwei Fahrzeugen an den Start.

Sonntags mußte ich dann mehr oder weniger alleine die Clubstellung halten, da Uli wegen seiner sterbenskranken Mutter vorzeitig nach Hause mußte. Sie verstarb noch an diesem Tag. An dieser Stelle unser aufrichtiges Beileid an Uli und seine Angehörigen.

Gegen 15.00 Uhr brachen wir dann die „dachlosen“ Zelte ab. Wie sich herausstellte, hatte ich allerhand Probleme, die ganzen Clubutensilien in meinem Spider zu verstauen.

Als Resümee kann festgehalten werden, daß nach leichten Anlaufproblemen, siehe Zeltpläne, der OGP doch recht zufriedenstellend aus Sicht des Vorstandes verlief. Aber nächstes Jahr wird alles besser; gemeinsamer Clubabend, Darstellung des Clubs und der Fahrzeuge, etc.. Vor allem, der unzureichenden Platzgröße werden wir mit geeigneten Maßnahmen begegnen, versprochen!!!

An dieser Stelle nochmals vielen Dank an Josch Meier, der die Organisation der OGP Eintrittskarten übernahm. Also zum Ring Ciao und Auf Wiedersehen bis zum nächsten OGP - oder auch früher -

jh



"Wie Erwartet"

Dieser Artikel richtet sich nicht an die Lowrider unter uns. Freude an offenen Fahrten haben wir wohl alle, doch manchmal verspürt man doch ein leichtes Krippeln im rechten Fuß, das bei längerer Kolonnenfahrt bis zu argtückischen Zuckungen ausarten kann. Eine solche Zuckung verhalf mir beim diesjährigen Nürburgringtreffen zu einem um zwei Tage verlängerten (Zwangs-) Urlaub in der Eifel. Der neue Motor, den mir Axel Augustin in meine Toilette (OH-WC 3) eingebaut hat, war wohl etwas zu kräftig für das alte Differential. Was mit unbekannten Geräuschen, Marke Kaffeemühle, begann, endete mit einem lauten „Knack“. Mein Differential hatte sich verabschiedet.

Was nun? 500 km von zu Hause entfernt und fast 600 km von Axel konnte ich nur noch mit Hilfe des ADAC meinen nicht mehr fahrbereiten Untersatz in die nächstgelegene Fiat-Werkstatt bringen.

Urlaub an der „schönsten Rennstrecke der Welt“, so las ich in einem Prospekt, ob da wohl etwas dran ist? Ich möchte Euch jetzt nicht mit meiner Urlaubsgeschichte langweilen, sondern mehr mit dem was man hier alles so machen kann bzw. einmal zusammen machen sollte.

Anfangen mit einem Besuch im Rennsport-Museum bishin zum eigenen Grand-Prix für Markenclub's beträgt die Gebühr für ein Rennen DM 1.260,- zzgl. MwSt. Das ist der Preis für 1 Stunde mit Boxennutzung.

Fast geschenkt für einen Club wie unseren mit 200 Mitgliedern. Also Ihr Rennfahrer, wann soll es losgehen? Sprecht bitte Eure Regionalleiter an, damit wir einmal ein etwas anderes Treffen starten können. Wer seinen Spider schonen möchte, kann natürlich auch mit einem gemieteten Kart auf Deutschlands größten Kart-Kurs mit 1.330 Metern Piste seinen Zuckungen freien Lauf lassen. Jetzt liegt es an Euch, ob ein solches Clubtreffen 1996 stattfindet.

Übrigens, auch aus 600 km Entfernung konnte Axel helfen. Er schickte mit per Nachtexpress die von mir so dringend benötigte Hinterachse (die es nur als kompl. Austauschteil gibt) mit einer längeren Übersetzung, Marke „Handewitt-Spezial“ und das zu einem sagenhaft günstigen Preis, der ca. DM 400,- unter den uns bekannten Katalogpreisen lag. Danke Axel.

Horst Kloppmann



TESSIN + 124 = grandioso

Es ist als würde man beim Gotthard-Paß die Arbeit und den ganzen Alltag hinter einer Tür verschließen, und vor einem sieht man durch die Spider-Scheibe in großen Buchstaben das Wort „Urlaub“.

So ungefähr könnte man sich seine Ferien in Richtung Tessin vorstellen, wenn man *durch* den Gotthard-Tunnel fahren würde; noch schöner beginnt jedoch der Urlaub, wenn man den Weg über den Berg in Richtung Süden wählt.

Die alte Paßstraße präsentiert sich in einem ziemlich unebenen Kopfsteinpflaster, so daß ich meinen Spider kaum über Mofa-Geschwindigkeit kommen ließ.

Noch dazu gab es auf den engen Serpentinaen keine Leitplanken o.ä.; außer ein paar Steinen war der Weg frei für jede Art von einmaliger (!) Abkürzung nach unten!

Kurze Zeit später waren wir am Ziel: der Luganer See (Lago di Lugano). Große Palmen, riesige Farne direkt am See und mediteranes Klima sind genauso wahr, wie noch 2 Stunden zuvor die dunklen Regenwolken bei kühlen Temperaturen nördlich des Gotthards.

Das sind die richtigen Temperaturen für einen erholsamen Urlaub mit offenem Dach - und das alles am Ende unseres Sommers.

Hier kann man bereits die italienische Atmosphäre so richtig erleben:

man ißt italienisch, spricht „italiano“ und fährt auch italie-

nisch. Die Straßen rund um den See machen es einem schon schwer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zu überschreiten - ein Auto mit dem TI-Kennzeichen („TI“ für Tessin) sieht das eher als Mindestgeschwindigkeit an.

Ein Traum für jeden, der einfach Spaß an engen Dörfern und schmalen Talstraßen hat, ist das Vale Verzasca. Das smaragdgrüne Wildwasser der Verzasca zieht magnetisch Badelustige an, und auf den Riesenfelsen am Wasser läßt sich wunderbar der Sonne fröhnen.

Daneben gibt es weitere Täler am Lago Maggiore (Valle Maggia, Cento-Valli), die einem Cabriofahrer das Herz höher schlagen lassen, aber auch zu schönen Wanderungen in dieser traumhaften Natur einladen. Nach „Bella Italia“ ist es auch nicht sonderlich weit, so daß Tagesausflüge nach Mailand, Turin oder an den Comer See ohne Streß möglich sind.

Übrigens wird SENZA PLOMBO 95 für unseren Spider getankt, Normal gibt es nicht, und Super scheint meist verbreitet zu sein. Für ca. 1,07 Sfr ist auch das Auffüllen des Tanks ein wenig günstiger als zu Hause. Jetzt nähert sich der letzte Abend seinem Ende zu. 2 Wochen sind vorüber und wir hatten heute den ersten Tag, an dem das Verdeck geschlossen bleiben muß-

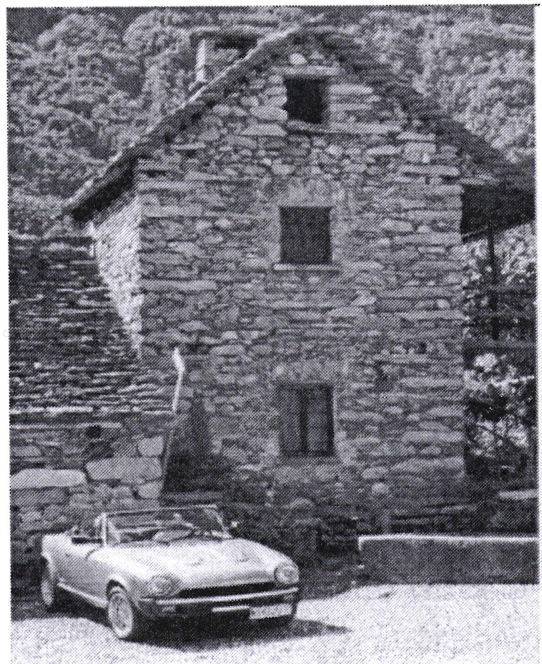
te.

Ein letzter Grappa, die Pizza schmeckte vorhin im Restaurante Quattrifoglio ein wenig nach Urlaubsende, der Espresso ließ das Herz auch nicht mehr so klopfen, denn schließlich ist morgen alles vorüber.

Noch Fragen über einen Urlaub im Tessin?

Einfach anrufen, denn wir können die italienische Schweiz zusammen mit einem Fiat 124 Spider nur empfehlen.

Uwe Wagner



Uwe's DS vor einem alten Tessiner Steinhaus



Saisonabschlußtreffen vom 29.09. bis 01.10. in Bodenheim am Rhein



Es ist Freitag abend 10 vor acht und ich setze mich vor den Fernsehapparat um mich von Herrn Kachelmann über die Großwetterlage informieren zu lassen. Er behauptet am Wochenende gäbe es Regen. Ich frage mich wie zuverlässig solche Vorhersagen sind, erkenne jedoch dann, daß es viel sinnvoller ist, einige Gläschen Wein im Battenheimer Hof zu nehmen und die Spiderfahrer kennenzulernen. Gesagt - Getan.

Als ich gegen 21.00Uhr einkehre, ist der Gewölbekeller brechend voll, ebenso die beiden Spiderfahrer-Tische.

Aus den entlegensten Gebieten Deutschlands sind sie gekommen, um ein interessantes Wochenende zu erleben, die Gespräche sind in vollem Gange.

Unser Hauptorganisator Joachim hat schon einen hektischen Gesichtsausdruck, da seine Planung bezüglich der Hotelzim-

mer und der reservierten Plätze im Restaurant aus den Fugen zu geraten droht. Auch diverse Verhandlungen bezüglich der Parkplatzsituation sind nicht unbedingt von Erfolg gekrönt, doch was soll's.

Ein schöner und gemütlicher Abend geht zu Ende, leider entsprechen die Öffnungszeiten nicht ganz der vorzüglichen Kondition der SPIDERISTI.

Samstag 9.30 Uhr

Es ist noch trocken doch der Himmel läßt nichts Gutes erwarten. Ich bin in Eile, das merkt auch unser Hund, der anhand meines „Mohnbrötchen-Gesichts“ unschwer erkennt das es sich heute eigentlich nur um einen Wochenend-Tag handeln kann und das Wochenende gehört normalerweise ihm.

Also beschließt er für unseren Standardspaziergang mehr als die doppelte Zeit zu brauchen, er trödelt wie noch nie!

Samstag 11.00Uhr

Ich komme noch pünktlich zum Battenheimer Hof, wo sich auch schon viele Spiderfahrer versammelt haben, einige sind noch tanken und Jürgen aus Bad Segeberg beweist, daß „Schutzgas“-Schweißen auch ohne Schutzgas funktionieren kann. Wie sich später herausstellen sollte, hält sein Auspuff die Strapazen des Wochenendes durch.

Um 11.30 Uhr starten wir im Konvoi. Ziel ist das Kupferbergwerk in Fischbach.

Wir starten größtenteils mit geöffneten Verdecken, der Himmel ist bedeckt, aber es regnet nicht.

Die Strecke ist traumhaft, ein dickes Lob an Joachim, obwohl ich in Rheinhessen wohne und auch von hier komme wußte ich nicht, daß es hier so schöne Landschaften und Straßen gibt. Alles läuft planmäßig, von einem übernervösen Mercedesfahrer abgesehen. Der zeigt Joachim den Vogel, nur weil dieser die Spiderfahrer wieder einmal „einsammelt“ und er dadurch am Straßenrand warten muß. Unser lautes Gehepe verschreckt ihn dann vollends und er zieht beleidigt ab.

Nach der verdienten Stärkung zur Mittagszeit stellen wir unsere Spider in Reih und Glied vor dem Restaurant quer zur Fahrtrichtung auf, was einem Opelfahrer schlecht bekommt. Dieser unterschätzt seine Fahrzeugbreite, so daß hinterer rechter Kotflügel einer „Schlankheitskur“ unterzogen wird. Der ge-



troffene Zaun weist starke „Schürfwunden“ auf. Um nicht auch noch für den Spott zu Sorgen, fährt er einfach weiter, uns ist es recht, so kommt auch kein Streß auf.

Der Fototermin wird beendet, wir fahren weiter. Bei Sobernheim haben die Wolken endgültig verloren, die Sonne drückt sich durch und wir sind begeistert.

Am Kupferbergwerk angekommen, werden wir vom Kassierer begeistert über Lautsprecher aufgefordert, unsere Spider in der ersten Reihe aufzustellen. Der Mann ist total aus dem Häuschen, ich muß sagen es war absolut super.

==> 21 Spider aller Farben und Baujahre, aufgereiht in der Sonne!

Für gute Laune war gesorgt.

Ein beschwerlicher Aufstieg führt uns zum Eingang des Kupferbergwerks. Der Bergwerksführer ist gut drauf, er macht seine Sache sehr gut.

Ich stelle anhand der geschilderten Arbeitsbedingungen der damaligen Bergwerksarbeiter, Überlegungen zum Thema „Gnade der späten Geburt“ an. Joachim überlegt derweil wie er seinen Zeitplan einhalten kann. Auf der Heimfahrt entschließen wir uns aufgrund der einbrechenden Dunkelheit die Autobahn zu benutzen, so kommt Joachim auch noch mit seinem Zeitplan klar.

Samstag abend, Weinprobe! Ein älterer Herr, der die Weinprobe durchführt, erzählt uns allerlei über Weine und deren Herstellung, weist uns aufgrund des Geräuschpegels dezent darauf hin, daß wir um diese Wein-

probe gebeten hatten, und so verläuft der Abend stimmungsvoll, die Müdigkeit sorgt jedoch für ein relativ frühes Ende des Abends, morgen ist ja auch noch ein Tag!

Sonntag

Der Tankwart in Bodenheim hält mich zurecht für komplett wahn-sinnig, weil ich bei leichtem Nieselregen mit offenem Verdeck angefahren komme. Auch der Hinweis auf meine wetterfeste Kleidung entrückt ihm nur ein leichtes Lächeln.

Wir fahren los, an der Niersteiner Rheinfähre angekommen geht mit offenem Verdeck gar nichts mehr, es gießt in Strömen und daran sollte sich auch an diesem Tag nichts mehr ändern.

Silke, die Freundin unseres Kassenwartes Uwe, teilte uns einen Fragenkatalog zu Wein und Landschaften aus. Fieberhaft arbeiten die Gehirne der Spiderfreaks.

Wir fahren durch den Odenwald zum Automuseum Rosso Bianco.

Nach einem deftigen Mittagessen besichtigen wir gepflegtes

Altmetall um anschließend zur Siegerehrung zu schreiten. Bitter rächt sich nun bei vielen von uns die Unaufmerksamkeit vom Vorabend. Der Weinonkel hatte doch alles genau erklärt. Auch bei mir jede Menge Fehler, so daß es nicht für einen Platz unter den ersten fünf reicht.

Die strahlenden Gewinner nehmen ihre Preise von Uwe entgegen und die Veranstaltung rückt ihrem Ende entgegen.

Wir verabschieden uns und einige Teilnehmer fahren noch einmal zurück nach Bodenheim, da sie „Verlängerung“ eingeplant haben, abends ist Wiesbaden angesagt.

Fazit:

Das Treffen war ein voller Erfolg, nette Leute, kein Totalausfall bei den Spidern und deren Piloten. Ein herzliches

DANKESCHÖN

An alle „Organisatoren“ und deren Helfer und wer nicht dabei war sollte sich jetzt gründlich ärgern.

Christopher Magel



Spider-Fährrfahrt über den Rhein bei Nierstein



Veterama '95

Am Wochenende des 7. und 8.10.1995 war es wieder einmal soweit. Die Veterama, eine der größten Ersatzteillbörsen Europas, öffnete ihre Pforten. Da das Maimarktgelände, wo die Veterama beheimatet ist, bestens ausgeschildert ist, ist es ein Klacks, das Veranstaltungsareal aufzuspüren. Vom Parkplatz geht es per Shuttlebus (Kostenpunkt DM 2,--) zum Gelände, wo man uns um DM 15,-- pro Person erleichterte!!!

Von **A**uto bis **Z**ubehör wird alles angeboten, was man sich nur so vorstellen kann. Neben Händlern und privaten Anbietern stellen sich auch diverse Markenclub's vor. Am BMW Stand ist eindeutig erkennbar, daß hier das Werk aus dem Süden des Freistaat Bayerns kräftig unter die Arme greift. Auf einer Stellfläche von ca. 80 qm stellen sich die einzelnen Typenclub's vor. Eine wirklich lobenswerte Sache, von der sich Fiat einmal eine Scheibe abschneiden könnte.

Vielleicht gibt es ja Vorschläge Eurerseits, wie sich der Club z. B. bei der kommenden Technoclassica in Essen der Öffentlichkeit darstellen kann.

Weiter führt uns unser „Ersatzteilbeschaffungsspaziergang“ an etlichen Modelbausatzanbietern vorbei. Hier fragen wir, ob bereits unser geliebter Spider von der Fa. Vitesse, im Maßstab 1:43 schon auf dem Markt sei, was jedoch Fehlanzeige war.

Das Clubarchiv konnte auch um zwei Original-Fiat-Ersatzteilkataloge vom Typ AS (Mechanik) sowie Typ US (Karosserie) ergänzt werden.

Unter den diversen Fiatteile-Anbietern konnte ich auch eine Fa. aus Modena ausfindig machen, die Karosserie- und Anbauteile günstig und in guter Qualität anbot. Das beste am Stand war jedoch, daß keine der anwesenden Personen der deutschen noch der englischen Sprache mächtig war. Also „back to the roots“, mit Händen und Füßen unterhalten.

Was sich nun herausstellte, daß die Verkäufer im 124 Fiat-Spider Club von Italien Mitglied sind und daß der „Presidente“ in Padova sitzt. Man bot uns an, ein Fax ins Geschäft zu senden, was man dann unverzüglich an den „Presidente“ weiterleite. Wir werden in den nächsten Tagen versuchen, Kontakt nach Italien aufzunehmen.

Hierbei kam mir folgende Idee (eigentlich von unserem Clubmitglied Christopher Magel), daß man unter Umständen zur Mille Miglia fahren könne. Der Ablauf könnte wie folgt aussehen:

- Fahrt zum Comer See, 1 bis 2 Tage Fahrt durch die Alpen (Schlemmen incl.)
- Treffen mit dem italienischen Club zum Start der Mille Miglia in Brescia, ...

Sobald nähere Infos vorliegen, werden wir Euch im SM darüber unterrichten.

jh



Thema Spidertreffen - was gilt es zu verbessern ?

Obwohl der Fiat 124 Spider Club bereits einige Jahre existiert, und quer durch Deutschland schon viele Treffen organisiert wurden, gibt es immer wieder Punkte im Ablauf eines Treffens, die verbesserungswürdig sind.

Da jedoch immer wieder andere Mitglieder des Clubs sich bereit erklären, ein Saisonauftakt- oder Abschlusstreffen oder das Pfingsttreffen in der Nähe ihres Zuhauses zu übernehmen, werden die gemachten Erfahrungen nur selten beim nächsten Treffen beachtet.

Um dieses Manko zu umgehen, möchte ich für die Organisatoren zukünftiger Treffen und Ausfahrten, Ideen und Verbesserungsvorschläge vergangener Aktionen zusammentragen. Die Idee hierzu kam mir, als beim letzten Treffen einige Teilnehmer mit Verbesserungsvorschlägen zu mir kamen.

Zum Beispiel wurde angeregt, Namensschilder an alle Teilnehmer zu verteilen. Obwohl ich mittlerweile viele Gesichter in unserem Club kenne, und aufgrund des Treffens an Pfingsten 1994 in Bad Soden die Namenslisten der Gäste geführt habe, habe ich einfach Schwierigkeiten mit der Zuordnung der Namen zu den Personen.

Wir werden versuchen einen Sponsor zu finden, der uns Anstecker in ausreichender Zahl zur Verfügung stellt. Alternativ können die Organisatoren zukünftiger Treffen kleine Schilder aus festem Papier mit Hilfe von Sicherheitsnadeln zu Namensschildern umfunktionieren.

Um die Kennenlernphase neuer Mitglieder zu verkürzen, wollen wir im Spider-Magazin deren Photos veröffentlichen, zusammen mit ein paar kurzen Worten zur Person und zum Spider.

Tip Nummer zwei ist während des Herbsttreffens kurz vor Aschaffenburg entstanden, als wir bereits über zwei Stunden im Spider bei Dauerregen verbracht hatten. In Zukunft können wir Alternativrouten mit in die Planung einer Ausfahrt einbeziehen, die bei besonders schlechtem Wetter genutzt werden. Bei gegebenem Anlaß wird mit den Anwesenden abgestimmt, ob eine zügige Autobahnfahrt einer gemütlichen Tour über Landstraßen vorzuziehen ist.

Auch ist zu überlegen, ob man nicht in mehreren kleineren Gruppen zu maximal 10 Fahrzeugen die Ausfahrt unternimmt. Selbst bei nur 20 Fahrzeugen und bei schlechteren Witterungsverhältnissen ist es sehr schwierig, die Übersicht der gesamten Gruppe zu behalten, - wie schnell hat man dann die letzten Spider verloren!

Denkt man an unsere Pfingsttreffen mit bis zu 50 Spidern, ist dieser Vorschlag nicht gleich zu verwerfen.

Der letzte Vorschlag, um den reibungslosen Ablauf eines Spidertreffens sicherzustellen, wäre der Einsatz von Handfunkgeräten ("Walky-Talky"). Damit könnte man eine Verbindung zwischen dem ersten und dem letzten Fahrzeug einer Kolonne herstellen. Wir werden über diese Investition in der nächsten Vorstandssitzung entscheiden.

Ihr seht, wir sind für neue Vorschläge stets dankbar und versuchen sie in die Tat umzusetzen. Für weitere Anregungen zu diesem Thema oder zum Beispiel zu unserem Spider-Magazin sind wir immer dankbar.

Uwe Wagner



Oldtimerorganisation Deuvet

Eines vorweg, den Kontakt zu Deuvet knüpfte Oliver Grahmann, dem auch die nachfolgenden Infos in Form einer Werbeschrift zugesandt wurden. Zur Zeit sind 57 Club's in der Dachorganisation für Oldtimer, mit insgesamt 24.000 Mitgliedern vertreten. Seine Ziele beschreibt der Deuvet wie folgt:

- historisch bedeutsame Motorfahrzeuge erhalten und sinnvoll entsprechend ihrer Bestimmung zu benutzen.
- daß die Bestimmungen und Regelungen angewendet werden, etc.

Die Bedingungen zur Mitgliedschaft sind eigentlich nur zwei:

Der Antragsteller muß Mitglied in einem Deuvet-Club sein und das Fahrzeug muß mindestens 20 Jahre alt sein. Bei Grenzfällen entscheidet Deuvet in Absprache mit den Markenclub's, ob diese Regelungen auf die gesamte Baureihe oder nur auf Sondermodelle anzuwenden ist (z. B. Opel Kadett B, VW Käfer usw.).

Der Jahresbeitrag im Deuvet beträgt DM 2.-- pro eigenes Club Mitglied. Als Mitglied im Deuvet ist es möglich, sich einen Fahrzeugpaß in Zusammenarbeit mit dem „Technik- bzw. Typ-Referenten aus unserem Club erstellen zu lassen. Dieser Paß kostet DM 50,--.

Wir werden prüfen, ob eine Mitgliedschaft im Deuvet sinnvoll ist und ob man beispielsweise den Fahrzeugpaß als Grundlage für ein Wertgutachten heranziehen kann.

jh

träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei

Um der Redaktion die Arbeit zu erleichtern, sendet uns Eure Beiträge bitte auf Diskette in den folgenden Dateiformaten:

**ASCII-Text·Rich Text Format·MS Word 5.x·Windows Write
Word f. Windows 1.x+2.0·Word Perfect 5.0+5.1
Pagemaker 4.0**

Eure Disketten erhaltet Ihr natürlich auf Wunsch zurück.

Natürlich könnt Ihr Beiträge auch **schriftlich** einreichen (ohne Datenträger)!

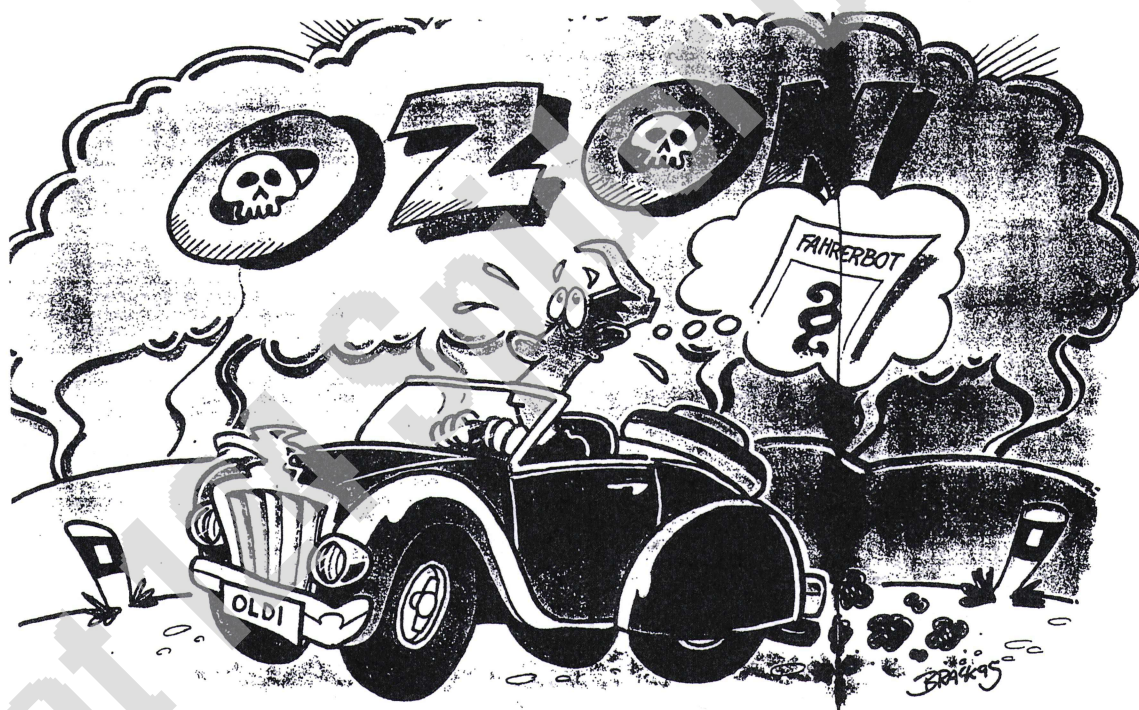
träge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbeiträge·Zeitungsbei



Ozon-Souvenir

Die schönsten Geschichten schreibt das Leben - besonders zur Ferienzeit, wenn die Politiker und Polit-Interessierte im Sommerloch das Sommertheater inszenieren. Da hat man nun unter dem üblichen Geschwätz einer interessengeprägten Teil-Öffentlichkeit endlich eine Sommersmog-Verordnung kreiert, und die Natur hält sich nicht daran. Sie ist nicht bereit, die Ozongefahr mit ausreichender Ernsthaftigkeit heraufzubeschwören, sie sorgt nicht für Konzentration, die ein unverzügliches Eingreifen der Ordnungsmächte nötig machen. Im Gegenteil, sie vernichtet schöne Ansätze steigender Meßwerte mit kühler Witterung und kräftigen Winden. Ozon wird allerdings weiterhin vor allem im Bundesland Hessen keineswegs unterschätzt. Flugs wurden prophylaktisch Hunderte Tempolimit-Transparente auf Brücken über den Autobahnen installiert, künstlich haltbares Material, sauber verarbeitet, wunderbar klare Schrift, großes Format, prachtvolle Befestigung. Zweitausend Mark kostet eines dieser Spruchbänder, mal hundert, das ergibt ein schönes Sümmchen. Und niemand weiß, wie viele Polizei- oder Amtsaufbauten bei den Fahrten zum Aufbauen sowie Aus- und Einrollen über welche Distanzen swieviel Sprit verbraucht und welche Mengen an Schadstoffen ausgestoßen haben. Jetzt hat man die Ozon-Bänder mit Schlössern sichern müssen: Souvenirjäger haben Sie entdeckt.

Artikel aus der FAZ vom 29.08.95



Fahrverbote bei Ozonalarm

Die Bundesregierung hat im Juli 1995 ein Gesetz zu Maßnahmen bei erhöhter Ozonbelastung verabschiedet. Die bisherigen Regelungen der einzelnen Bundesländer wurden somit außer Kraft gesetzt.

Nach dem bundesweit einheitlichen Gesetz werden Fahrverbote erlassen, wenn eine Region bei drei Meßstationen, die mindestens 50 km aber nicht weiter als 250 km auseinander liegen, 240



Mikrogramm Ozon pro Kubikmeter Luft als Mittelwert über eine Stunde erreicht werden und aus meteorologischen Gründen anzunehmen ist, daß sich dies am folgenden Tag wiederholen wird. Die Bekanntgabe erfolgt durch die oberste Straßenbehörde des Landes, insbesondere durch Hörfunk, Fernsehen und Tageszeitungen. Die Verkehrsverbote beginnen an dem auf die Bekanntgabe folgenden Tag um 6.00 Uhr und dauern 24 Stunden.

Betroffen sind von einem Fahrverbot von den etwa 40 Millionen zugelassenen Personenwagen im Prinzip knapp 15 Millionen. Von den 35 Millionen Autos mit Otto-Motor sind heute noch 14 Millionen als nicht- oder bedingt schadstoffarm eingestuft.

Insgesamt 18 von den 26 gebräuchlichen Schlüsselzahlen enthält das Verzeichnis der fahrberechtigten Autos (siehe ADAC-Grafik).

Alle Fahrzeuge mit diesen Schlüsselzahlen haben bereits die G-Kat-Plakette, oder sie erhalten eine

Ozon-Fahrverbot: Diese Autos dürfen fahren

Wenn im Fahrzeugschein eine dieser Schlüsselzahlen steht, erhält das Auto eine Ozon-Plakette und ist vom Ozon-Fahrverbot ausgenommen:

**01 - 02 - 03¹⁾ - 04²⁾ - 09²⁾ - 10²⁾ - 11 - 12 - 13 - 14 - 15²⁾
16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26**

Hier findet man die Schlüsselzahl im Fahrzeugschein:

1) = Autos zwischen 1,4l und 2l Hubraum müssen im Fahrzeugschein den Eintrag „G-Kat.“ haben oder mit einer Hersteller-Bescheinigung nachweisen, daß sie den Anforderungen der Anlage XXIII StVZO oder der Richtlinien 70/220/EWG bzw. 91/441/EWG entsprechen.

2) = Führen Autos mit Schlüsselzahl 04, 09, 10 oder 15 in der Spalte 5 „Antriebsart“ den Zusatz G-Kat und dahinter die Zahl 51. sind sie vom Ozon-Fahrverbot befreit.

ADAC

neue, zur Zeit jedoch noch nicht verfügbare Plakette. Alle Autos mit den Schlüsselnummern 00 (unsere Spider ohne Kat), 05 bis 08 und 10 dürfen bei einer Ozon-Konzentration von über 240 Mikrogramm je Kubikmeter Luft und dem daraufhin verhängten Fahrverbot nicht benutzt werden. Besonderheiten gibt es für die Schlüsselnummern 04, 09, 15: Wenn bei Fahrzeugen mit diesen Zahlen in der Fahrzeugschein-Spalte "Antriebsart" G-Kat und dahinter die Nummer 51 eingetragen sind oder eingetragen werden können, sind sie vom Fahrverbot befreit.

Vom Fahrverbot ausgenommen sind:

- Fahrten von Pendlern zu und von der Arbeitsstätte, die anders in zumutbarer Weise nicht durchgeführt werden.
- Fahrten zum oder vom Urlaubsort, wenn anders die Reise nicht zumutbar ist.
- Taxis (ich denke da an unser cremefarbenen Spideristi), Arzt- und Rettungsfahrzeuge im Einsatz.

Mit einer zugeteilten Ozon-Plakette ist man bundesweit von einem Fahrverbot ausgenommen. D.h.: Mit einer z.B. in Rheinland-Pfalz erteilten Plakette ist das Fahren im gesamten Bundesgebiet erlaubt.

Der Artikel ist den "Nachrichten der ADAC-Pressestelle" vom 17. Juli entnommen und wurde uns von Werner Meltzer zugesandt.

jh



Windschott, NEIN DANKE

Den ganzen Sommer über ging es mir schon durch den Kopf, und auch durch intensivstes Nachdenken konnte ich mir bei bestem Willen keinen Reim darauf machen.

Dabei war die Frage relativ einfach, nämlich: Warum um alles auf der Welt ein Windschott? Wo es doch sinnvolles Zubehör zu genüge, jedenfalls bei den neuzeitlichen Cabrios gibt.

Ist es vielleicht die Angst vor zuviel Wind, der einem nach Herzenslust um die Ohren saust, oder ist es eine innere Stimme, die verunsichert sagt, ja wenn schon komplett ausgestattet dann darf natürlich auch ein Windschott nicht fehlen.

Kann es sein, daß Heerscharen von Cabriofahrern/-innen gar nicht so recht wissen, auf was sie sich da eingelassen haben, als sie die dreißig-, sechzig-, neunzig- oder sogar hundertzwanzigtausend DM für den Kauf ihres Cabrios hinblättern.

Auf der einen Seite will man zeigen, wie „chic“ es ist offen zu fahren und daß man dazu gehört. Wenn es dann aber doch zu sehr zieht, und das frisch gefönte Haar zu zerzausen droht, wird „schwuppdiewupp“ dieses Windschott hochgeklappt. Abgesehen davon, daß ein Windschott nicht unbedingt zur Verschönerung eines Cabrios beiträgt, sollte es allein schon aus diesem Grund in der Versenkung verschwinden.

Außerdem gibt es ja viel sinnvollere Dinge sich vor Wind, wenn er einem gar zu sehr zusetzt, zu schützen.

Wie wär's zum Beispiel mit Kappen, Mützen, hochgestellten Kragen, Windjacken, Halstüchern, Schals und vieles vieles mehr.

Diese Utensilien verderben einem nicht Lust und Laune auf's Fahren ohne Dach. Mir jedenfalls bedeutet Offenfahren mehr, als nur die Möglichkeit zu haben: „oben mit“ oder „oben ohne“.

Längst habe ich mich an den Zeitgeist „Windschott“ gewöhnt; dabei bin ich aber immer mehr zu der Überzeugung gekommen: WINDSCHOTT = WINDSCHROTT, oder???

uk





FIAT-Werbeslogan vergangener Tage Teil 1

Nach einigem Blättern in den alten Werbebroschüren unseres Archivs konnte ich die nachfolgenden Werbetexte entdecken, die ich Euch natürlich nicht vorenthalten möchte.

Aus dem AS Werbeprospekt von 1967:

**Sportwagenfahrer sind Individualisten.
Verwöhnt und anspruchsvoll. Deshalb bietet ihnen FIAT gleich 7 Modelle zu Auswahl.
Zum Beispiel dieses hier.**

Deutlicher könnte FIAT seine Dynamik, aber auch seine gigantische Produktionsmöglichkeiten nicht demonstrieren: über ein lückenloses Limousinen-Programm hinaus bietet die Turiner Marke eine komplette Sportwagen-Reihe auf dem internationalen Automobilmarkt an.

Sportwagen, die alles andere als Möchtegerne, als abgewandelte Limousinen sind! Sportwagen, denen andererseits ein weitverzweigtes Kundendienstnetz in der ganzen Welt offensteht - in Europa allein 5000, in Deutschland 1200 Stützpunkte.

Eine der neuentwickelten „scharfen Waffen“ von FIAT im Ringen um die Gunst eines verwöhnten internationalen Sportfahrer-Publikums ist zweifelsohne der FIAT 124 Sport Spider. Ein Sportwagen, der nicht nur „heiß“ aussieht, sondern mit Fahrleistungen aufwartet, wie sie vor nicht langer Zeit nur Grand Turismo Wagen boten. Ein Vollblut, das sich zudem durch jenen dynamischen Stil auszeichnet, wie ihn nur die großen Karossiers unserer Zeit beherrschen, im Falle 124 Sport Spider: PININFARINA.

Das Cockpit: Zünftig.

So wünscht sich der Sportwagenfahrer seinen Platz am Steuer: ein „aufgeräumtes“, übersichtliches Armaturenbrett. Spartanische Ausstattung ist heute nicht mehr gefragt. Deshalb auch der luxuriöse Flair, den das gesamte Interieur des 124 Sport Spider ausstrahlt. Erstklassiges Finish in der Verarbeitung, bequeme, weit verstellbare Schalensitze für jede individuelle Sitzposition, dazu jene reichhaltige Serienausstattung, für die FIAT schon von jeher berühmt ist - dieser Wagen bietet in jeder Beziehung einen hohen Gegenwert für sein Geld.

So soll ein Spider-Verdeck sein!

Vorbei sind die Zeiten, wo Sportfahrer bei hochgeklapptem Verdeck praktisch nur die Windschutzscheibe zur Sicht nach draußen hatten. Alles andere war Stoff oder vergilbte, verkratzte „Scheiben“.

Das Verdeck des 124 Sport Spider ist die heute modernste Lösung dieses alten Problems: die Rundumverglasung entspricht praktisch der einer Limousine. Absolut neu an diesem Verdeck sind die hinteren Seitenscheiben, die sich mit dem Stoff zusammen versenken lassen. Spielend leicht übrigens!

Das ist alles serienmäßig:

Schalensitze mit stufenlos verstellbaren Rücklehnen. 2 Notsitze durch Umklappen der (arretierten) Rücklehnen gut erreichbar. Sportlenkrad. 2 elektropneumatische Signalhörner. Abblendbarer Innenspiegel. Zigarrenanzünder. Klimaanlage mit zweistufigem Zusatzgebläse und drehbaren Luftdüsen. Scheibenwascher. Stufenlos regulierbare Scheibenwischer-Geschwindigkeit. Abschließbarer Handschuhkasten. Steckdose. Drehzahlmesser, etc.

Wie man bei der Ausstattung sehen kann; was heute längst Standard ist war damals noch lange keine Selbstverständlichkeit, übrigens eine Klimaanlage im herkömmlichen Sinne war damals natürlich nicht im Angebot.

jh



Oldie-Versicherungen

Seit etwas mehr als einem Jahr gibt es die für Oldtimer deutlich ermäßigte Haftpflichtprämien. Die wenigsten der Oldtimerfans nutzen ihr Auto als Alltagsfahrzeug und sind somit weniger den Unfallrisiken - wie beispielsweise der morgendliche Pendlerstau - ausgesetzt.

Die jährliche Kilometerleistung sind verhältnismäßig gering und Fahrten auf Glatt- eis oder Schnee scheiden ohnehin aus, was sich in einem geringen Schadensrisiko auswirkt.

Das Angebot an Oldtimerversicherungen ist vielfältig und individuell, jedoch in seiner Gesamtheit unübersichtlicher. Wer nun wo am günstigsten fährt, bleibt letztlich im Einzelfall genau abzuwägen. Wer sein Auto bislang nur halbjährig auf einer sehr niedrigen Rabattstufe bewegte, kann mit einer herkömmlichen Versicherung durchaus gut im Rennen liegen, denn die meisten Gesellschaften erstatten die Prämien für die Zeit der Stilllegung

nicht, um die Verwaltungskosten zu dämpfen. Ausnahmen bestätigen die Regel: die Württembergische, das Versicherungsbüro Gotzian, das exklusiv das Oldtimerprodukt der Generali vertreibt, und der Oldtimer Versicherer Beeh, der eng mit der Albingia zusammenarbeitet, schreiben die Prämien während der Abmeldung für das nächste Jahr gut. Wer auf die Möglichkeit der Roadster-Ausfahrt an einem klaren schönen Januartag verzichten kann und das Fahrzeug voraussichtlich auch zu anderen Zwecken nicht von A nach B bringen muß, liegt hier vorne. Ob sich der Mehraufwand für das Ab- und Anmelden angesichts einer Ersparnis wirklich lohnt, muß ein jeder selbst entscheiden. Je nach Fahrzeugtyp, Alter und Motorleistung differieren die Angebote der Versicherer. Je nach Höhe der Preisunterschiede kann man es sich leisten, auf den Service der Gesellschaften zu achten.

Wo ist das Prozedere am einfachsten, welcher Versicherer stellt auf eigene Rechnung ei-

nen Gutachter, welche Niederlassung ist in der Nähe? Vielleicht liegen ja auch besonders gute Erfahrungen mit einem Anbieter vor? Und wie teuer ist eigentlich die Kaskoversicherung? Die Höhe von Teil- und Vollkaskoprämie richtet sich nach Wert und Alter des Fahrzeugs, und auch hier gilt es, den Taschenrechner zu bemühen. Die Bedingungen für eine Oldtimerversicherung sind in der Regel abhängig von Alter, wobei in Einzelfällen bei „neueren“ Fahrzeugen auch Ausnahmen gemacht werden. Der Preis für die Kaskoversicherung richtet sich in allen Fällen nach dem Schätzwert des Fahrzeugs. Eine weitere Bedingung ist meistens, das Vorhandensein eines Alltagsfahrzeugs.

Einen Marktspiegel geben wir Euch in der nächsten Ausgabe. Weiter werden wir versuchen, Sonderrabatte mit verschiedenen Versicherungen auszuhandeln.

(Den Artikel haben wir in Auszügen dem Oldtimer-Markt Sonderheft 16 entnommen.)

jh





Vorstand

Funktion	Name und Anschrift	Aufgabe	Telefon
1. Vorsitzender	Ulrich Kronenberg Robert-Stolz-Str. 52 65 812 Bad Soden	Ansprechpartner für Mitglieder (tel. Kontaktperson), Sponsoren Öffentlichkeitsarbeit, Repräsentation.	06196 / 644097
2. Vorsitzender	Joachim Häring Groß-Grauer Str. 82 55 130 Mainz	Spider-Magazin, technische Be- ratung für AS/BS, Händlerkontakte (tel. Kontaktperson).	06131 / 882181
Kassenwart	Uwe Wagner Robert-Stolz-Str. 13 65 812 Bad Soden	Finanzen/Kasse, Mitgliederbetreuung, EDV.	06196 / 61385
Beisitzer	Friedel Jürging Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	Technische Beratung CS/DS, Spon- sorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	Alexander Zaras Fiscbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestel- lungen, Sponsoren.	06196 / 63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Rutkamp 67 24111 Kiel	0431 / 698061
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Leinpfad 91 22299 Hamburg	040 / 4604922
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030 / 6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Tran 5a 49762 Lathen-Ems	05933 / 8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33611 Bielefeld	0521 / 86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37574 Einbeck	05561 / 81530
7 /Köln	Guido Brüning	Alte Bonnstr. 105 50321 Brühl	02232 / 34188
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55130 Mainz	06131 / 882181
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441 / 87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck	08141 / 24714

