



SPIDER



+++ Verteiler +++ Mitgliedervorstellung +++ Dates +++

Treffenhistorie +++ Wertgutachten +++ Wunschzettel +++

M A G A Z I N

Ausgabe 3/94

10. Jahrgang

5,- DM

FIAT

124

A dynamic new style

SPORT

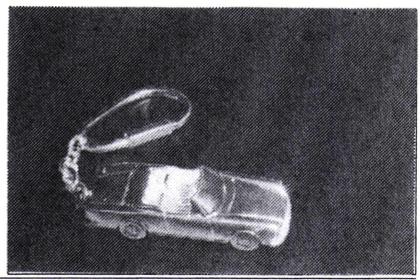
SPIDER



Inhaltsverzeichnis



Technik Meinungen, Reportagen	Editorial	4
	Verteilerprobleme	5
	Faß ohne Boden	8
	Wahre Spidergeschichte	10
Der Vorstand	Pressemappe	11
	Ganz unten	12
Rubriken	Mal was Anderes	12
	Man trifft sich!	13
	Regionales	14
	Kurz & bündig	15
	Termine	16
	Teilemarkt	18
	Mitgliederbewegungen	19
Umfeld	Ersatzteilnews	20
	Dates!	20
	Oldtimer-Grand-Prix '94	22
	Treffpunkt Hamburg	24
	Presse	26
	Gutachten	28
	Wunschzettel	30



Redaktionsschluß:

1. Dezember 1994

Titelfoto

"Produktwerbung"
Hornik & Partner
Sommer '94

Themenvorschläge

- Mitgliedervorstellung
- Reiseberichte
- Mechanik-Tips
- Fotos (auch ohne Text)



Zum Teufel mit dem Rechtschreibfehlerteufel!

Mann, war das peinlich. Da hatte der Rechtschreibfehlerteufel auf Seite 1 aber so richtig zugeschlagen. Da kam der Oldtimer-Grand-Prix nun wirklich oft genug vor, aber gerade auf dem Titel passiert's. Und das Korrekturlesen wird halt nur auf den inneren Seiten angewendet, aber doch nicht bei der Titelseite..

Wir sind dieses Mal ein bißchen spät dran mit der Zeitung, aber wo halt keine Zeit ist, da muß die Clubzeitung auch mal hintenanstehen. Überhaupt war es eine Phase, in der der Club und die Vorstandsarbeit vernachlässigt werden mußten. Da gab es zum einen die Flugscheinprüfung, dann das Herbsttreffen, Urlaub, berufliche Veränderung und Überstunden sowieso. Die regelmäßig stattfindenden Vorstandsm Meetings mußten ebenso darunter leiden wie die Beiträge für diese Ausgabe.

Leider konnten wir kein Titelbild der letzten Clubtreffen beisteuern. Zwar hatten wir bewußt für die Zeitung fotografiert, doch fielen alle Bilder durch die Redaktionsprüfung. Außerdem ist es zwar schön, das eigene Foto auf dem Titel zu sehen, doch fällt es schon auf, wenn nur Vorstandsmitglieder Titelfotos beisteuern. Deshalb also noch einmal der Aufruf: Schickt uns Eure Spiderfotos - vom Urlaub, aus der Werkstatt oder sonst etwas. Wir wollen schließlich auch Eure Fotos bringen, und auf Wunsch erhaltet Ihr sie auch garantiert zurück! Übrigens, die Innenfotos werden jetzt wieder vom Drucker eingesetzt, die Qualität hat nun wirklich nicht überzeugt.

Das gilt genauso für unsere neue Rubrik: Mitglieder und ihre Spidergeschichte. Macht Vorschläge, schickt uns Eure Story. Und wo wir gerade dabei sind: Achtet auch auf die Vorschlagsliste auf Seite 3! Wir danken Euch für Euer Feedback und gestalten damit unsere Zeitung viel lebendiger und facettenreicher, also auf geht's.

Ansonsten, frohes Einmotten.

Euer

Spider-Magazin Hotline: 0 4 0 / 5 1 5 9 1 5

Impressum

Das SPIDER MAGAZIN erscheint 1/4-jährlich als Organ des FIAT 124 Spider Club e.V., Postweg 77d, 21629 Neu-Wulmstorf. Für Mitglieder kostenlos, ansonsten Schutzgebühr 5.-DM je Heft, im Jahresabonnement DM 40.- frei Haus. Auflage 300 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 1/94

Satz&Layout: Ralf de Vrée
Krochmannstr. 4
22299 Hamburg
Tel.: 040/515915

Druck: Druckdienst Abendroth
Mundsburger Damm 45
22087 Hamburg

Anzeigenleitung: Ralf de Vrée, s.o.

Mitglieder d. Redaktion:

Ralf de Vrée (rdv)
Jochen Buck (JB)
Michael Möller (Mö)
Christian Schlamp (CS)

Anschrift: s.o.

Bankverbindung:

Commerzbank Hamburg
BLZ 200 400 00
Kto.-Nr. 16 69 126



Probleme mit dem Verteiler

Vorgeschichte: Ende 1992 überholte ich aufgrund eines erhöhten Ölverbrauchs meinen Motor komplett. Um auch meinen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, rüstete ich den Zylinderkopf gleich mit gehärteten Ventilsitzen aus, um bleifreien "Saft" tanken zu können.

Nach einer Laufleistung von ca. 10.000 km gab der generalüberholte Motor -kurz vor seinem Winterschlaf- erneut den Geist auf ==> Diagnose: gerissenes Ventil. Im Motorinstandsetzungsbetrieb kam man zum Schluß, daß ein Überdrehen des Motors bzw. ein zu loser Zahnriemen die Ursache des Ausfalles seien.

Diese Gründe kamen für mich jedoch nicht in Frage, da ich erstens meinen Motor nie über 5.500 Touren drehe und zweitens der Zahnriemen neu war und aufgrund der Spannrolle, die den Zahnriemen mittels einer Feder selbständig vorspannt, ausreichend Spannung besaß. Diese Tatsache hielt mich jedoch nicht davon ab, den Zylinderkopf erneut mit gehärteten Ventilsitzen auszurüsten.

Nachdem ich den Motor nun wieder ordnungsgemäß zusammen- und eingebaut hatte, die Steuerzeiten mehrfach überprüft hatte und den Verteilerfinger im Verdichtungshub des 1. Zylinders auf den Verteilerkopfkontakt des 1. Zylinders eingestellt hatte, stand einem Probelauf nichts mehr im Wege.

Das Ergebnis war ernüchternd, keine Anstalten eines Zündens, nichts!!! Also erneut alles der Reihenfolge nach überprüft:

1. Arbeitet die Benzinpumpe???

==> Ja, Benzinpumpe arbeitet einwandfrei und befördert den Sprit ordnungsgemäß zum Vergaser.

2. Arbeitet die Gemischfabrik einwandfrei???

==> Ja, die Vergaser sprühen das Lebenselixier des Motors einwandfrei in seinen Brennraum ein.

3. Kommt ein ausreichender Zündfunken aus der Zündspule???

==> Ja, ein schöner Funken springt nach Herausziehen des Hauptkabels aus der Verteilerkappe vom Hauptkabel auf einen Massekontakt über.

4. Wird der Zündfunken korrekt vom Verteiler auf die einzelnen Zylinder verteilt???

==> Ja, nach gleichem Test wie oben, jedoch für die einzelnen Zylinder, kommt ebenfalls jeweils ein nach meiner Beurteilung ausreichender Funke an.

5. Sind die Zündkerzen in Ordnung und stimmt der Kontaktabstand???

==> Ja, stimmte alles, und die Kerzen rochen sogar nach Sprit, was Beweis genug war, daß der Sprit auch dahin gelangt, wo er endgültig auch explodieren soll, nämlich in den Brennraum.

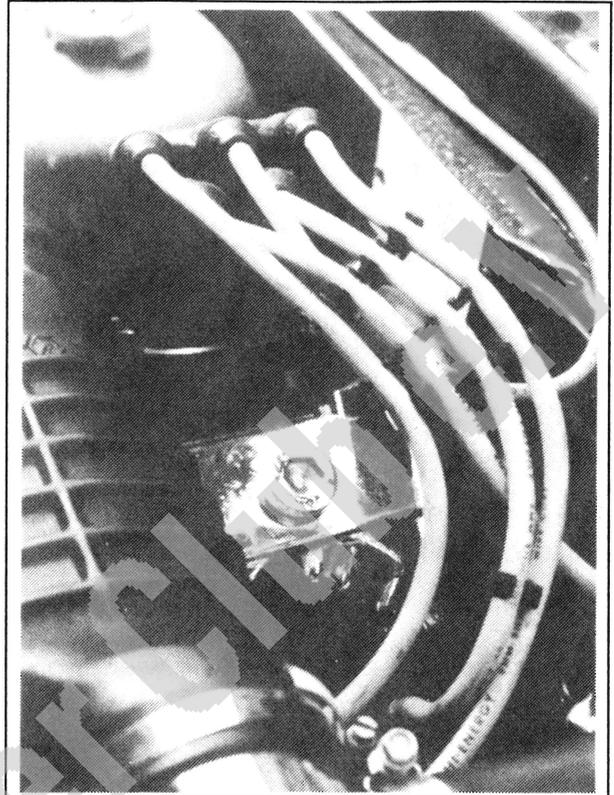
Also, alles der Reihe nach wieder zusammengebaut und erneut versucht zu starten.



Ergebnis: Wieder nichts!! Langsam hatte ich nun die Faxensatt und zweifelte an mir selbst. Also brachte ich den Wagen (nicht mit eigener Kraft) zu einem "Motorspezialisten". Er versprach mir, daß mein geliebter Spider nächste Woche wieder laufen würde und ich zwischendurch nochmal anrufen sollte.

Gesagt getan, nach vier Tagen rief ich wieder an und fragte nach: ==> Antwort: der Motor läuft zwar, nimmt aber kein Gas an und läuft absolut unrund.

Der "Spezialist" machte den Vergaser für das ungewohnte Laufverhalten des Motors verantwortlich, woraufhin er den Vergaser erst einmal in sämtliche Einzelteile zerlegte, um zum Schluß zu kommen, daß bis auf eine leicht angeschlagene Drosselklappe alles in Ordnung sei. Also, Vergaser in meinem Beisein wieder eingebaut und erneut gestartet.



Obenliegender Verteiler

Ergebnis: Na, könnt Ihr es schon ahnen, wieder tote Hose. Außer den gleichen Symptomen wie zuvor wieder nichts Neues. Also meine Punkte von 1-5 zum x-ten Male wiederholt, nachdem mittlerweile schon die Zündkabel, Zündkerzen, Verteilerkappe und Verteilerfinger durch neue ersetzt waren, stand einem erneuten Wiederbelebungsversuch nichts im Wege.

Ergebnis: Na, können wir uns sparen. Ich befragte den "Spezialisten", ob es nicht doch vielleicht an der Zündung und einer ausgeschlagenen Verteilerwelle liegen könnte, worauf er mir antwortete, daß dies nicht möglich sei, da ja ein ausreichender Zündfunke und auch ein konstanter Schließwinkel laut Motortester vorhanden seien. Er wolle als nächstes einen neuen Vergaser ausprobieren.

Mein nächster Weg führte nach Hause ans Telefon, um den wirklichen Spezialisten aus dem Club, Thorsten Machner, anzurufen und ihm den Sachverhalt zu schildern. Thorsten meinte, daß alles auf den Verteiler und dessen ausgeschlagene Welle hindeute und der Schließwinkel entgegen der Aussage des "Spezialisten" dennoch ausgeschlagen sein könne.

Ich also, mit den heißen Tips von Thorsten in der Tasche, zu meinem Kumpel gefahren und ihn darum gebeten, mir seinen Spider auszuleihen, um vor Ort beim "Spezialisten" seinen Verteiler auszubauen und bei mir zu implantieren, natürlich nur zu Versuchszwecken. Beim "Spezialisten" angelangt machte ich mich sofort an die Umbauarbeiten, um anschließend einen erneuten Startversuch zu unternehmen.

Ergebnis: Ich glaubte meinen Ohren nicht zu trauen, der Motor sprang auf Antrieb an, nahm das Gas ohne Murren an, einfach sensationell. Der "Spezialist" stand nur fassungslos daneben.

Bastelecke



So etwas sei Ihm noch nie untergekommen. Als nächstes nahm ich nun den Verteiler komplett auseinander, um der Fehlerursache auf den Grund zu gehen.

Es dauerte nicht lange, den Fehler zu lokalisieren. Auf der Grundplatte der Verteilerwelle befinden sich zwei aufgenietete Nocken, die als Anschlag für die Fliehgewichte dienen und somit immer für einen konstanten Schließwinkel sorgen.

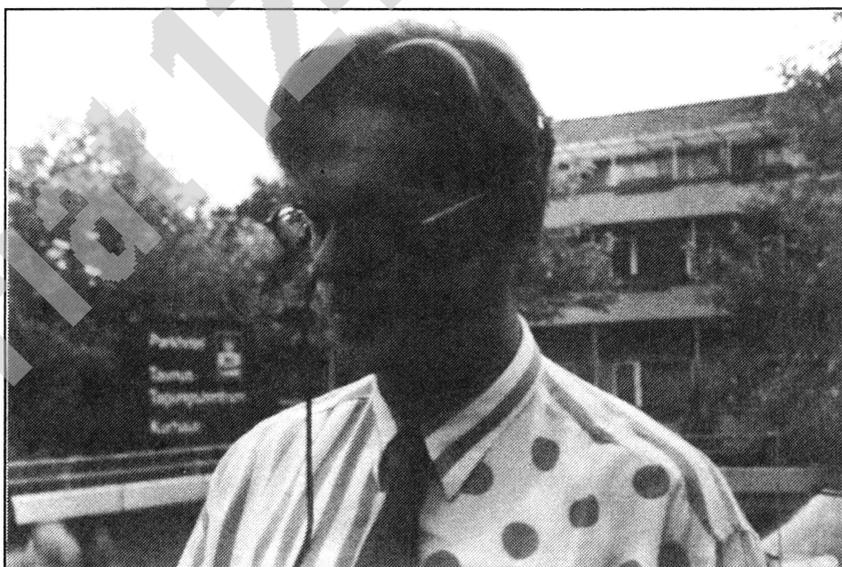
Zum einen waren beide Nocken aufgrund der hohen Laufleistung zu ca. einem Viertel eingelaufen, was jedoch viel gravierender war, ein Nocken hatte sich gelockert und konnte sich somit um seine eigene Achse drehen und kippen. Ein konstanter Anschlag war also nicht mehr gegeben, was der Grund dafür war, daß der Motor kein Gas mehr annahm und sich in keiner Drehzahlphase einstellen lassen konnte.

Ich hatte ähnliche Symptome einmal vor Jahren in den Bergen gehabt und führte dies damals auf den Unterbrecherkontakt zurück. Ich war der Meinung, daß sich die Klemmschraube des Unterbrecherkontaktes immer lockern würde und sich somit der Schließwinkel änderte. Wenig später jedoch fuhr der Spider wieder, ohne etwas an den Einstellungen geändert zu haben. Das waren wohl schon die ersten Anzeichen für den leicht gelockerten Anschlagnocken der Verteilergrundplatte.

Solltet Ihr also einmal ähnliche Anzeichen an Eurem Spider feststellen, solltet Ihr, bevor Ihr an Eurem Verstand zweifelt, erst einmal den Verteiler genauer unter die Lupe nehmen. Diese Arbeit kostet Euch gerade einmal 15 Minuten und könnte Euch einige graue Haare ersparen.

Übrigens habe ich meinen Spider nun mit einer kontaktlosen Zündung vom 131er FIAT vom Schrottplatz ausgerüstet, hatte seither keinerlei Probleme mehr und kann mir somit nun das lästige Einstellen des Unterbrecherkontaktes sparen.

In der nächsten Ausgabe werde ich darüber berichten, wie Ihr Eure Zündanlage von Kontaktzündung auf kontaktlos umstellen könnt.



Joachim Häring in Action beim Pfingsttreffen 1994

Euer

Joachim Häring



Ein Faß ohne Boden..

oder "wer nicht hören will, muß zahlen"

Schon vier Jahre ist es her, da überkam mich ein merkwürdiger Virus, genannt "Spideristi-Beklopptikus".

Ich, von Haus ein solide erzogener Bengel (Vater Mercedes-Fahrer: 'Da weiß man, was man hat.') mit Hang zur Feigheit vor Wagnissen, sah einen Spider beim Händler stehen. Dieser war nur leider viel zu teuer und somit für einen Studenten unerschwinglich. Der nette Verkäufer gab mir eine Telefon-Nr. mit der Bemerkung 'Da ruf man mal an, daß ist so'n Club, die importieren auch. Vielleicht bekommst Du da etwas in Deiner Preisklasse.'

Auf die gestellten Anforderungen - nicht schön, aber technisch OK und rostfrei - hatte der damalige Präsident des FIAT 124 Spider Clubs sofort das passende Modell. So kam es zum ersten Kontakt mit meiner Geldvernichtungsmaschine auf dem Hof von Sigg.

Ich - keine Ahnung, aber schwer begeistert - kaufte die 'Höhle', da technisch alles überholt sein sollte. Prompt sprang der Spider schon auf dem Hof nicht mehr an. Sigg, mir damals als "der Spider-Guru" vorgestellt, half immer häufiger in den nächsten

Monaten und Jahren bei der Zug-um-Zug-Restaurierung. Er reparierte dank guter Kontakte nach dem "Italien östlich von Deutschland" zu Studentenpreisen. Schon damals hörte ich immer häufiger "Paß bloß auf, was der Dir da einbaut, der besch... fast jeden." Ich hatte aber inzwischen vollstes Vertrauen, da Sigg bis dato immer gute Arbeit ablieferte.

Es kam der Tag, da hatte ich die ewigen Bremsseitensprünge und "mal zieht sie, mal zieht sie nicht-Spiele" meiner Bremsanlage satt. Sigg versicherte mir, daß das ganz normal wäre, er aber als Lösung eine umgebaute Fiat-Croma-Bremsanlage anzubieten hätte.

Eine Probefahrt im Vorführmodell überzeugte mich und weckte zusätzliche Neugier: "Wieso lenkt sich der Vorführwagen so viel leichter als meiner?". Siggis Antwort war schlicht und einfach: "Auch

Croma, paßt prima rein, nur ein paar Änderungen sind nötig!"

Ich sparte also fleißig und im Winter 91/92 war es dann soweit. Sigg bastelte statt der vorgesehenen 3 Tage 14 Tage, aber das kannte man ja schon von ihm. Die Hauptsache war mir, daß die Arbeit ordentlich ausgeführt wurde. Am Abholtag hatte ich dann auf dem Nachhauseweg keine Bremsleistung mehr und ein sehr obskures Lenkverhalten (Rechts 15 m, links ca. 10 m Wendekreis!!).

Sigg hatte einen undichten Bremskraftverstärker eingebaut! Also fuhr ich wieder hin und reklamierte den Umbau. Wie Sigg nun einmal war, sagte er: "Nix Problem, ich reparieren auf Service." (Wie großzügig, nach DM 2.000,00 bar auf die Hand!) Aber tatsächlich bekam er es schon nach weiteren 7 Tagen hin.



Ingo mit Beifahrer Oms im Frühjahr 1994 (noch mit altem Kennzeichen)

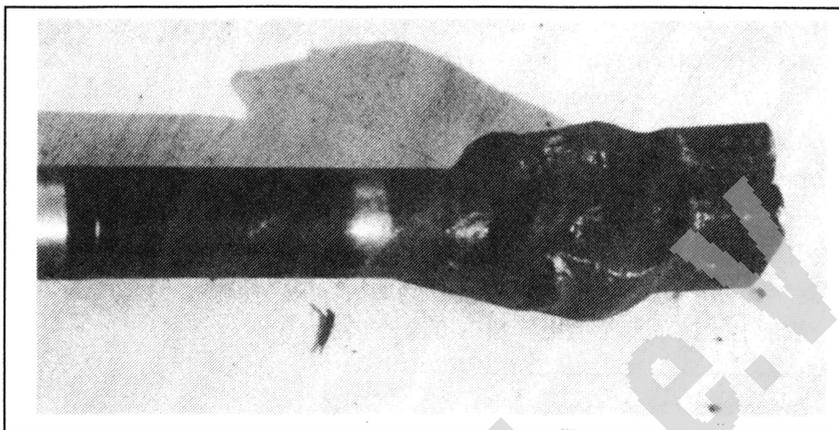


Stolz auf mein "fahrtüchtiges" Auto machte ich mit meiner Freundin eine "Oben-Ohne-Ausfahrt". Mitten in Hamburg-City - obercool unterwegs, Ray-Ban und Kippe durften nicht fehlen - ein lauter Knall und der Spider ging in die Knie. Der Querlenker unten links war gebrochen, weil völlig durchgerottet. Konnte aber doch garnicht sein, weil Sigggi doch angeblich alles neu gemacht hatte?!

Erreichen konnte ich ihn 14 Tage lang nicht, da er angeblich in Italien zum Teilekauf war. Zurück in Deutschland schleppete Sigggi den Wagen sofort in seine Werkstatt, gab Anweisungen an die Hivies und murmelte auf meine Garantieforderung: "Das kriegen wir schon hin, wenn ich zurück bin".

3 Tage später dann der Anruf seiner Frau, daß Auto wäre fertig, ich würde es bei Begleichung der Rechnung in Höhe von DM 1.200,00 zurückbekommen. Solange bliebe es eingeschlossen in der Werkstatt. Auf mehrfache Polizeidrohungen und Fragen stellte sich heraus, daß Sigggi sich auf der Heimfahrt zu Tode gefahren hatte und mein Spider zur Deckung seiner hinterlassenen Schulden dienen sollte. In einer Nacht und Nebel Aktion wurde der Wagen dann von mir gerettet.

Merkwürdiges Fahrverhalten zwang mich einige Wochen später erneut in die



Die zusammengebrutzelte Lenkstange

Werkstatt. In der Fiat-Vertretung wurde mein Spider dann zur Lachnummer des Monats. Sämtliche Mechaniker standen drum herum und lachten über die zusammengebratene Lenkung. Spur und Sturz waren nicht einstellbar. Auf die Frage, ob ich damit durch den TÜV käme, wurde mit einem Grinsen abgewunken.

Da entsann ich mich der preisenden Worte unseres Vorstandes: "Fahr mal zu Axel, der weiß, was er tut, und Dein Spider ist dort in guten Händen". Also sparte ich wieder, und kurz vor dem Treffen am Nürburgring entschloß ich mich, meinen Spider zu Axel zu bringen, um endlich Ruhe mit der Lenkung zu haben.

Nur aus Gewohnheit gab ich ihm meine Firmen-Nr. für eventuelle Rückfragen. Die folgenden vier Anrufe von Axel ließen eine Spiderwelt in mir

zusammenbrechen. Er teilte mir mit, daß es nur mit der Lenkung allein leider nicht getan wäre, da Sigggi den ganzen Vorderwagen auf LADA umgebaut hätte. Würde er einen Teil umbauen, paßt alles andere nicht mehr und so müsse er alles wieder zurückrüsten, einschließlich der Bremsanlage. Außerdem sind die Bremsschläuche marode (nach einem 3/4-Jahr?!) und der Krümmer muß ersetzt werden. Die Reifen sind einseitig durch die schlechte Lenkung abgefahren, der Auspuff durchgerostet und der Zylinderkopf defekt.

Um das TÜV-OK zu bekommen, ließ ich Axel zaubern und stieg 2 Tage später in ein neues Fahrgefühl ein. Axel tat, was er konnte, doch an einer saftigen Rechnung kam ich nicht vorbei. Glücklicherweise und bankrott, weiß auch ich nun - nach erst vier Jahren:

- sparst du an falscher Stelle, zahlst du später doppelt und dreifach dafür -

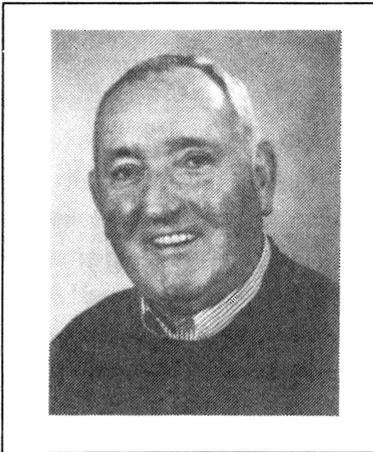
NIE WIEDER HINTERHOF SCHRAUBER !!!

Ingo Meyer



Wahre Spidergeschichten 1. Teil

Ab dieser Ausgabe wollen wir in loser Folge über unsere Mitglieder und deren Spider schreiben. Uns interessiert dabei nicht nur die Wagenfarbe, sondern vielmehr "ihre" Geschichte, wie sie auf den Spider an sich und speziell auf ihren Wagen gekommen sind, wie sich ihre Beziehung entwickelt hat und was es halt noch an Anekdoten zu erzählen gibt. Den Anfang machen wir mit Jürgen Albrechts aus Wilhelmshaven, der mit seiner Frau Erika so manchem Treffen das I-Tüpfelchen aufgesetzt hat.



Name:	Jürgen Albrechts
Beitrittsdatum:	16.5.1991
Typ:	BS
Erstzulassung:	1971
Fahrgest.Nr.:	124BS10035246
Kfz-Kennzeichen:	WHV-N 124
Farbe:	Amerikagelb 223

Jürgen ist gelernter Automobilkaufmann, verdiente ab 1959 im Vertrieb bei VW, BMW und Renault sein Geld, bevor er sich 1989 in Wilhelmshaven mit FIAT selbständig machte.

Seinen Spider fand er 1990 auf der Anzeigenseite der regionalen Nord-West-Zeitung: "Spider, BS, 1971, rostfrei, aus Kalifornien, günstig abzugeben". Die Blauäugigkeit, so ein schönes Cabriolet günstig kaufen zu können, wick schon beim Kauf der Ernüchterung. Rost und weitere restaurierungswürdige Stellen ließen die Kaufsumme von ca. 6000,- DM nicht die einzige Investition bleiben.

Mit Freunden wurden erste grobe Arbeiten in der eigenen Werkstatt erledigt. Die Feinarbeiten allerdings waren nicht schaffbar. So wurde ein Spezialist gesucht und gefunden: Axel Augustin in Flensburg. Mit einem Transporter wurde der Spider nach Flensburg gebracht.

Nach vielen Telefonaten und Faxen kam es zum Komplettaufbau des Fahrzeuges., wobei Jürgen viele Einzelteile selbst besorgt hat. Der Wagen wurde in eine europäische Version zurückgebaut, allerdings konnten die Stoßstangen dranbleiben, denn sie waren erstaunlicherweise ohne Bumper, also für Europa gedacht.

Nach ca. 1 Jahr war der Wagen fahrfertig, in der Farbe "Amerikagelb 223" lackiert und der Baurat gab auch seinen Segen. 185er Reifen mit CD30-Felgen wurden montiert, die Innenausstattung wurde später erneuert, aber auch hier wurde Wert auf Originalität gelegt.

Einzige Ausnahme: Das Gasgestänge wurde durch einen Honda-Motorseilzug ausgetauscht, das Aufbäumen bei Kopfsteinpflasterfahrt hatte ein Ende. Ansonsten gab es keine größeren



Jürgen's amerikagelber BS beim Pfingsttreffen 1992 in Bielefeld

Probleme mehr: Die Hinterachse wurde überholt und Koni-Stoßdämpfer wurden eingebaut.

Jürgen hat seinen Wagen zwar durchgehend zugelassen, aber der Spider wird nur als Ersatz-Alltagsfahrzeug genutzt, wofür auch eine Kilometerleistung von 16.000 km in 4 Jahren spricht.

Pressemappe

Aufgrund der diesjährigen Pressemitteilungen über unser Pfingsttreffen haben wir uns entschlossen, Pressemappen anzufertigen, die einen kompletten Überblick über Spider- und Clubgeschichte liefern sollen.

Sie enthalten folgende Materialien:

- Deckblatt
- Infoblatt
- Fotos von BS und DS
- Kurzhistorie des Spider
- Aktuelles Spidermagazin



Diese Mappen stellen wir ab sofort allen Organisatoren für Clubtreffen zur Verfügung, um sie etwaigen Pressevertretern, die über das Treffen berichten wollen, überreichen zu können. Damit vermitteln wir ein einheitliches, professionelles Erscheinungsbild und vertreten eine Meinung.

Spidermagazin-Werbung

Mit Annoncen im Spider-Magazin erreicht man eine fachkundige Zielgruppe - und das zu äußerst günstigen Tarifen. Es gelten folgende Preise (Stand 7/94):

	Rasteranzeigen	Strichanzeigen
1/1 Seite 4-farbig	390,- DM	390,- DM
1/1 Seite s/w	330,- DM	290,- DM
1/2 Seite s/w	220,- DM	180,- DM
1/4 Seite s/w	140,- DM	100,- DM

Bei Mehrfachplatzierungen wird bis zu 10% Rabatt gewährt.

Spidermagazin-Werbung lohnt sich!



Ganz unten

Nie waren sie so günstig wie heute. Die Rede ist von unseren Spidern, denn trotz der geringen Nachfrage ist der Import von US-Spidern ungebrochen.

Während andere Youngster langsam im Preis steigen, sind die Fiat Spider-Preise so tief im Keller wie noch nie. Selbst Spitfire und Konsorten, die vor Jahren noch deutlich günstiger waren, ziehen langsam aber sicher an den Spidern vorbei. Sogar für gut erhaltene EURO SPIDER lassen sich heute keine 20.000,- DM mehr erzielen. Von US-Spidern, die ab 4.000,- DM zu haben sind, ganz zu schweigen. Da hilft auch kein Edelholz und Stoffdach mehr. Selbst die Preise für die heiligen Volumex-Modelle sind so tief gefallen, daß vereinzelt Fahrzeuge um 20.000,- DM und darunter angeboten werden.

Einzige Ausnahme sind noch die alten AS- und BS-Modelle, die aber auch nur in gutem oder unrestauriertem Zustand akzeptable Preise erzielen. Auch die vielbeschworenen Gutachten dienen mehr der Wiederbeschaffung als der Orientierung beim Verkauf. Viele Verkäufer von Spidern, die mich immer wieder anrufen, nachdem sich auf mehrere Anzeigen niemand gemeldet hat, fallen vom Glauben ab, wenn sie hören, auf welchem Preisniveau sich der Spidermarkt zur Zeit befindet.

Leider gilt dies nicht für die Ersatzteilpreise, so daß sich bei vielen die Frage stellt, ob sich die Reparatur noch lohnt, denn bis jetzt haben nur sehr wenige das Geld, das sie in einen Spider gesteckt haben, auch nur annähernd wieder herausbekommen.

Bleibt uns also nur der Trost abzuwarten, bis die Preise wieder steigen und die ausgelutschten US-Möhren (nicht die unserer Mitglieder, d.Red.) endlich ihr wohlverdientes Ende auf dem Schrottplatz finden.

CS

Mal was Anderes

Nachdem wir nun im vierten Jahr beim Oldtimer-Grand-Prix präsent waren, schleichen sich allmählich Ermüdungserscheinungen ein. Diese Tendenz zeigte sich aber auch insgesamt am Ring: Weniger Zuschauer, weniger Spider und noch weniger Grad Celsius in der Nacht!

Außerdem gab es leichte Probleme, das diesjährige Programm einzuhalten. Das zünftige Grillen auf dem Campingplatz erwies sich als böse Geldfalle: Unsere Mitglieder wurden nicht als Gäste auf den Platz gelassen und die Camper blieben auf den Würstchenbergen sitzen.

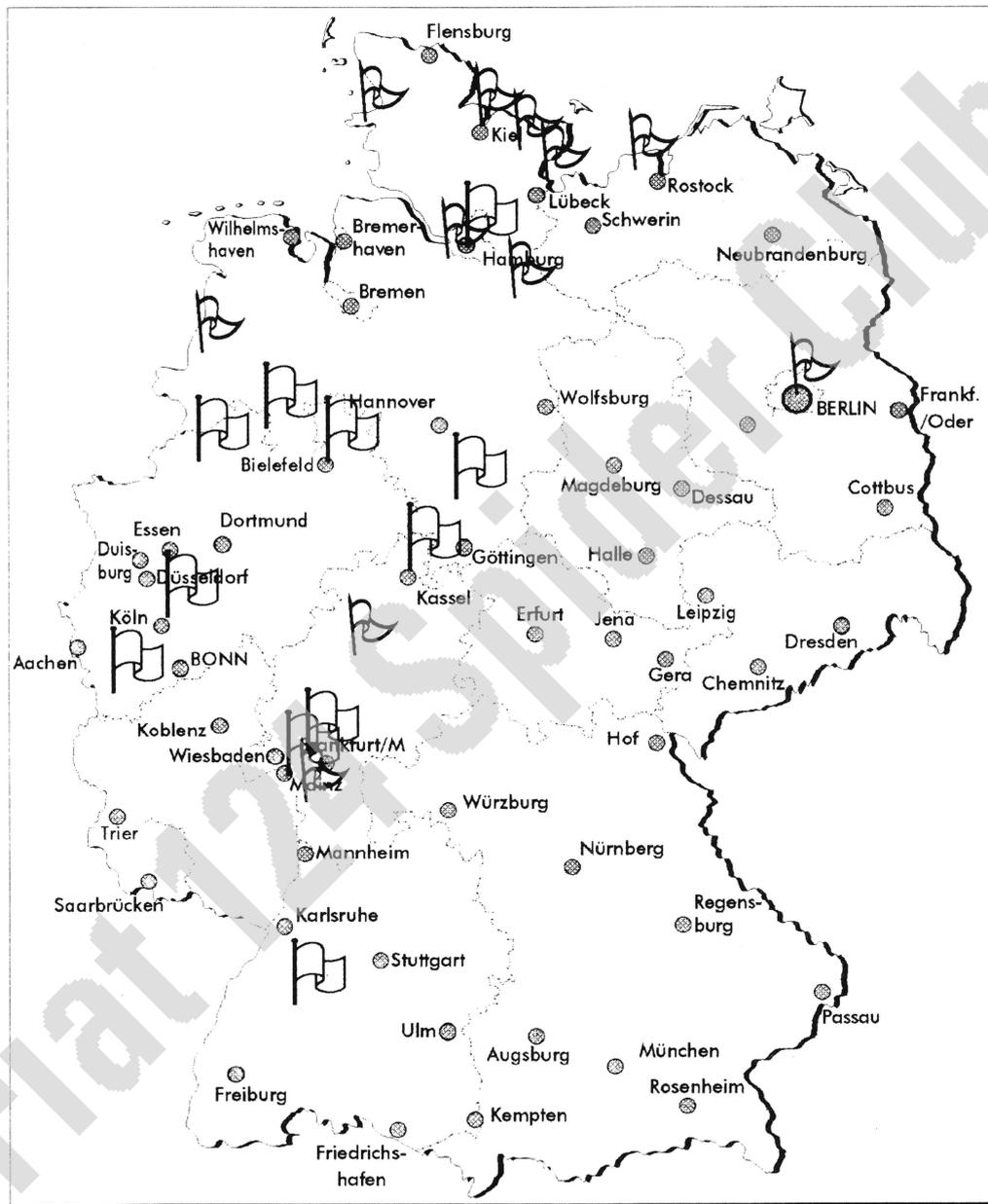
Deshalb suchen wir nach neuen Ideen! Ob es nur eine andere, weniger große Veranstaltung sein wird, oder ob wir etwas gänzlich anderes machen sollen, wir wissen es nicht! Darum sind wir für jeden Vorschlag Eurerseits dankbar. Meldet Euch beim Vorstand, so daß wir hoffentlich schon in der nächsten Ausgabe Neues berichten können.

Der Vorstand



Man trifft sich!

Bereits bei der Vergabe des nächsten Jahreshaupttreffens zeigte sich eine gewisse Organisationsmüdigkeit seitens unserer Mitglieder, so daß der Vorstand Pfingsten 1995 im Raum Kiel/Rendsburg selbst organisieren wird. Nachdem unsere Berliner nach mehrmaligem Drängen die Saisoneroöffnung übernehmen, fehlt aber weiterhin ein Team für das Herbsttreffen. Bisher war es meist die Domäne der Nordlichter, allerdings fand auch das diesjährige Herbsttreffen in Hamburg statt, so daß wir eindeutig mal die Gegend wechseln sollten. Um Euch die Entscheidung zu erleichtern, in Eurer Ecke die Saisoneroöffnung zu organisieren, veröffentlichen wir hier einmal graphisch alle bisherigen Veranstaltungsorte von 1984 an.



St. Peter-Ording 93
 Kiel 85
 Malente 91
 Timmendorf (West-Ost) 90
 Mecklenburg-Vorpommern 94
Hamburg 94,89,86,85,84
 Altes Land (HH) 92
 Lüneburger Heide (Winsen) 86

Lathen (Ems) 93,92,91
 Berlin 87
Osnabrück 90
Münster 87
Bielefeld 92,89,88,87
Einbeck 85/
 Bad Gandersheim 84

Kassel 93
Köln 89
 Marburg 84
Schleiden (Eifel) 86

Bad Soden (Taunus) 94
Mainz (Taunus) 88
 Oppenheim 90

Freudenstadt (Schwarzwald) 91

Legende:

Haupttreffen 

Saisoneroöffnung
 Herbsttreffen 

Es ist nun wirklich nicht schlimm, wenn der Club sich bereits vor einigen Jahren in Deiner Gegend getroffen hat, Wiederholungen sind möglich und bieten immer wieder neue Reize! Außerdem herrscht nun einmal eine gewisse Fluktuation im Club, so daß genügend Mitglieder heiß darauf sein könnten, daran teilzunehmen. Also, wer Interesse hat, möge sich bitte bei uns melden!

Der Vorstand



Der harte Kern

Der Frankfurter Stammtisch hat sich inzwischen fest konstituiert. Mit einer durchschnittlichen Zahl von 6-8 Mitgliedern treffen sich die Spiderfahrer rund um Joachim Häring jeden zweiten Dienstag im Monat zum gemütlichen Beisammensein bei Speis und Trank.

Der Stammtisch trifft sich auch in der spiderlosen Zeit weiterhin in Lorsbach bei Hofheim in der "Linde zu Lorsbach"! Als Termine stehen dieses Jahr noch der 8. November 1994 und der 13. Dezember 1994 jeweils ab 20 Uhr an.

Der harte Kern

Um den Hamburger Stammtisch war es in letzter Zeit etwas ruhiger bestellt. Auch wenn jetzt die kalte, spiderlose Jahreszeit beginnt, wird sich weiterhin jeden ersten Mittwoch im Monat ab 20.30 Uhr im Lattent in HH - Winterhude getroffen. Ob sich der harte Kern auch an sonstigen Mittwochabenden trifft, kann bei Ralf telefonisch erfragt werden. Infos bei Ralf: 040/515915

Berlin, die Zwoote!

Nachdem es um unseren Berliner Kreis etwas still wurde und wir eigentlich nur noch gelegentlich Wohnmobilisten zu Gesicht bekamen, weht jetzt wieder ein frischer Wind aus Ost! Christiane und Lutz sowie Bianca und Markus werden unser kommendes Saisonöffnungstreffen in Berlin und um Berlin herum organisieren.

Nachdem Lutz jetzt wieder einen Spider fährt und Markus seine Prüfung (siehe folgende Seite) erfolgreich bestanden hat, können sich beide wieder verstärkt dem Clubgeschehen widmen. Herausgekommen ist das Ja-Wort, 1995 dann doch ein Treffen zu organisieren. So werden wir dann hoffentlich zahlreich am 22./23. April 1995 in Berlin einfallen und ein schönes Wochenende genießen.

In der nächsten Ausgabe können wir hoffentlich schon mehr berichten.

Pfingsten 1995

Von den Nordlichtern konnte bisher noch nicht allzuviel berichtet werden. Das bevorstehende Pfingsttreffen in Schleswig-Holstein 1995 aber hat sie mobilisiert. Beim Herbsttreffen in Hamburg hat sich schnell ein kundiges Team um Christian Schlamp gebildet, der jetzt zuversichtlich und mit einigen Hoteltips im Kopf an die Sache herangehen wird. Selbst Vorschläge für 1996 sind schon unterbreitet worden. Respekt!



Gruppentarif

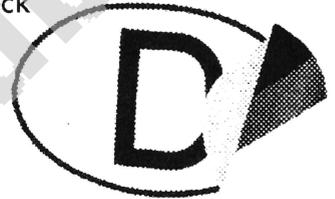
Als Beilage erhaltet Ihr ein Prospekt der Barclays Card Services. Sie bietet den Mitgliedern des FIAT 124 Spider Clubs das Barclays Doppel, eine Kombination aus Eurocard und Visa inkl. Partner-Doppel, zu einem Sonderpreis von 45,- DM statt 80,- DM pro Jahr an. Jetzigen Besitzern der Barclays Doppel werden damit ab 1995 diese Sonderkonditionen ebenfalls gewährt. Bei Fragen wendet Euch bitte an:

Sönke Suhr
Tel.: 040 / 89099100

D-Schild

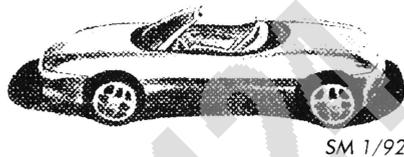
Wer kennt nicht das Problem: Seinen Spider mit einem D-Schild zu verschandeln, um eine Auslandsreise antreten zu können? Abhilfe schaffen Magnetschilder, die wir in einer Sonderaktion selber machen! Um gegen etwaige Spachtelmassen am Spiderheck gewappnet zu sein, wird extrastarke Magnetfolie benutzt, auf welche die D-Schilder geklebt und dann ausgeschnitten werden. Preise auf Anfrage.

Bitte melden bei:
Ralf de Vrée
040/515915



Neuer Spider

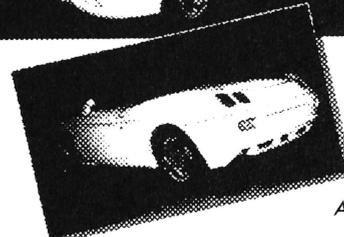
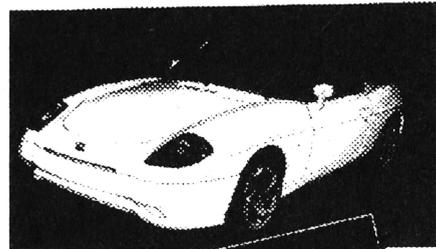
Wie wird er denn nun? Nachdem die Presse mit verschiedenen Varianten verwirrt wurde, tauchten jetzt erste Fotos auf. Ich glaube, man sollte ähnlich wie beim Alfa Spider abwarten, bis die offizielle Vorstellung stattfindet, denn die Evolution der veröffentlichten (?) Entwürfe zeigt nicht gerade eine klare Linie.



SM 1/92



SM 4/92



AMS 18/94

Gratulation!

Markus Neitzel hat es geschafft: Die KFZ-Meisterprüfung hat er hinter sich und kann sich wieder verstärkt den Hobbies und dem Spider zuwenden. Außerdem werden Bianca und Markus, sowie Christiane und Lutz Radusch im Frühjahr das Eröffnungstreffen organisieren, wir sind schon gespannt!

PS.: Christiane und Lutz fahren wieder Spider. Gratulation zum Kauf!



8.-9.Oktober 1994

VETERAMA - Veteranen / Teile / Technik / Markt

x. Ausgabe des Oldtimertreffpunktes in Mannheim auf dem Maimarktgelände. Infos bei:

Tel.: 06203 / 13507 Hr. Seidel

Tel.: 06272 / 567 Hr. Metz

5. November 1994

Classicon Hamburg - 2. Verkaufsausstellung für klassische Autos und Sammlerfahrzeuge.

Stattdessen wird die Veranstaltung dieses Jahr bei der Mercedes-Benz Niederlassung

Hamburg, Friedrich-Ebert-Damm 115, 22047 Hamburg. Infos bei:

EVENTS! OHG

Tel.: 040 / 321357

22./23. April 1995

Frühjahrestreffen in Berlin! Lust auf Berliner Weiße oder Ku'damm-Bummel? Dann aufgepaßt! Unsere Berliner organisieren die Saisonöffnung rund um Berlin. Wir sind schon gespannt!

Pfingsten 1995

Unser Jahreshaupttreffen findet in Schleswig-Holstein statt. Auch wenn die Hotelfrage noch nicht ganz geklärt ist, wird das Treffen im Großraum Kiel / Rendsburg stattfinden.

Herbst 1995

Herbsttreffen ist noch nicht vergeben, also meldet Euch!

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

Kfz-Meisterbetrieb für **124-FIAT-Spider**

Unser Service:

- Reparaturen aller Art
- Motor-, Getriebe- und Hinterachs-
überholung
- Karosserie- und Unfallinstandsetzung
mit Richtbankarbeiten
- Lederinnenausstattug
- Fahrzeuglackierung
- Fahrzeugvermittlung

Kfz-Werkstatt
Ralph Hämmerlein

Kulmbacher Str. 8
95236 Stambach (Oberfranken)

Telefon (0 92 56) 4 67
Fax (0 92 56) 10 08



Suche

Abdeckpersenning in beige für DS, Sitzbank und Rück-sitzlehne in beige mit Gurt-durchführungen, Teppich-fußmatten (nur Orig.schlinge braun/schwarz)
Lutz Radusch
030/6644746



Für Interessenten: Volumex 1.Hd., rot/schwarz, in sehr gutem Zustand, max. 60.000 km, unfallfrei, melden bei:
Christian Schlamp
040/7003632

CD 30 Felge, original
Christian Schlamp
040/7003632



**Hotline für den
Teilemarkt:
040/515915**

Verkaufe

Volumex, Bj.3/85, rotmet./schw., 61.000 km, Orig.-Zustand, TÜV neu, VB 30.000,- DM
Bernd Klut
04107/7576 abends



FIAT 124 Sport Coupé, 1800er, Bj.75, inkl. Ersatz-teile, 3.600,- DM
Jürgen Plaßmeyer
05401/43502



Div. Ersatzteile für AS/BS/CS1 (z.B. Anlasser, Verdeck-persenning) günstig ab-zugeben
Markus Neitzel
030/2623789



Zylinderkopf überholt, auf Bleifrei umgerüstet für 1600er BS1
Ralph Hämmerlein
09256/467 Fa.



124 US Spider, anthrazit/beige, EZ 7/80, 50.000 km, Autom., TÜV auf Wunsch neu, 205er auf CD30, tiefer, Wurzelholz, KAT, n.Sommer, Zust. 1-2, rest. f. 13.500,- m. Belegen, VB 17.500,- DM
Hans-Willi Klein
02227/830252



Bremskraftverstärker für 2l, neu, 130,- DM,
Rückbank BS, komplett, 50,- DM
Christian Schlamp
040/7003632

Hardtop, einteilig, Dämmatte Motorhaube, Abarth-Auspuff (Mitteltopf neuwertig, Endtopf gebraucht aber rostfrei), Sonnenblenden, Frontspoiler Euro, Radkappen 2 Sätze orig., orig. Stahlfelgen, 165er neuwertig, Nummernschildleuchte, Seitenleuchte 1800er US, orig. Holz Euro, Scheibenwischerarme, Holzlenkrad BS/CS, Rückspiegel US, Zylinderkopf 2l US, 2l i.e., Klima, diverse Kleinteile
Petrus Meyer
05933/8294



Satz AS Originalfelgen
Jürgen Albrechts
04421/70273



**Hotline für den
Teilemarkt:
040/515915**

Mitglieder



Neue Mitglieder

Rolf Bodewig	Berrenratherstr. 372 50937 Köln	0221/436472
Markus Fortmeier	Gottlieb-Daimler-Str. 15 33334 Gütersloh	05241/6558
Joachim Gerber	Rödinger Str. 22 52428 Jülich	02461/6270
Friedel Jürging	Am Pastorenholz 32 32584 Löhne	05732/81333
Manfred Pulver	Im Schöttelk 13 29490 Neu Darchau	05853/702

Änderungen

Armin Albus	Jahnstr. 1 74360 Auenstein	07062/65059
Winfried Becker	Schwarzenbergstr. 24f 21073 Hamburg	040/7657149
Peter Meyer	Wandsbeker Chaussee 10 22089 Hamburg	040/2512726
Hartmut Thomssen	Fritz-Reuter-Str. 26 26603 Aurich	04941/64956

Unbekannt verzogen

Almar Frenz	Robert-Schumann-Weg 2 33102 Paderborn	05251/408214
Waubert de Poiseau	Warrington-Platz 27 40721 Hilden	02103/57139

Die goldene OGP-Zitrone

Anlässlich des Oldtimer-Grand-Prix 1994 verleihen wir wieder die goldene Zitrone für negative Höhepunkte rund um den Spider: Dieses Mal kein Batmobil, nicht einmal ein Spider, sondern ein Nummernschild von italienischem Format.

Originalton Schupo Lutz Radusch: "Den krall ick mir.." (oder so ähnlich, die Red.)





H&N

Verdeckbezüge:

4762	Stoff, schwarz, bis '79 DM 430,--
4762/1	Stoff, schwarz, ab '79 DM 430,--
4763	Stoff, beige, bis '79 DM 430,--
4763/1	Stoff, beige, ab '79 DM 430,--
4764	PVC, schwarz, bis '79 DM 430,--
4764/1	PVC, schwarz, ab '79 DM 430,--
4765	PVC, beige, bis '79 DM 430,--
4765/1	PVC, beige, ab '79 DM 430,--
4766	PVC Standard, schwarz, bis '79 DM 333,--
4766/1	Stoff "Robbins", schwarz, bis '79 DM 598,--
4767	PVC Standard, beige, bis '79 DM 333,--
4767/1	Stoff "Robbins", beige, bis '79 DM 598,--
4768	PVC Standard, schwarz, ab '79 DM 333,--
4768/1	Stoff "Robbins", schwarz, ab '79 DM 598,--
4769	PVC Standard, beige, ab '79 DM 333,--
4769/1	Stoff "Robbins", beige, ab '79 DM 598,--
4963	Stoff, elfenbein, ab '79 DM 430,--
1903129/30	Türverkleidung rechts/links BS-CS <78 DM 268,--
5886533	Außenspiegel CS0/CS2 links, von innen einstellbar DM 148,--
5886533/1	Außenspiegel CS0/CS2 links, nicht von innen einstellbar DM 98,--
5886534	Außenspiegel CS0/CS2 rechts, von innen einstellbar DM 148,--
5886534/1	Außenspiegel CS0/CS2 rechts, nicht von innen einstellbar DM 98,--
4581	Reparatursatz Wischerwellen DM 185,--
4770/1	Stopfen für Armlehne metall, verchromt DM 19,50

Wichtige Dates!

Spider-Relevante Übergangsvorschriften aus der StZVO
(Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung)

<u>Stichtag</u>	<u>Vorschrift</u>
01.07.1969	AU (Abgasuntersuchung) Alle Spider, die nach diesem Stichtag zugelassen sind, müssen die Abgasuntersuchung nachweisen.
01.01.1970	Fahrtrichtungsanzeiger in Rot Spider, die vor diesem Stichtag zugelassen worden sind, dürfen rote Blinker haben!
01.01.1970	Gurte für Vordersitze Pflicht für Gurte auf den Vordersitzen in Eurem Spider.
01.01.1974	Abschleppeinrichtung Ab diesem Tag wird eine Abschleppöse vorn gefordert.
01.05.1979	Gurte auf hinteren Sitzen Ab diesem Tag gibt es nur noch 2-sitzige Spider, da er keine geprüften Gurtverankerungspunkte für die hintere Sitzbank aufzuweisen hat.

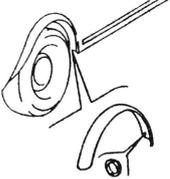
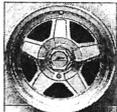
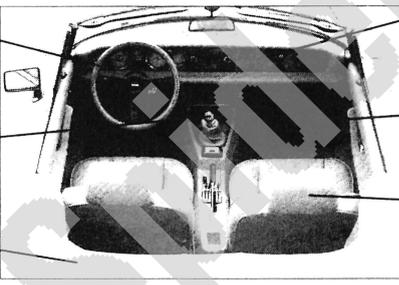
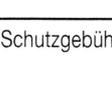
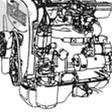
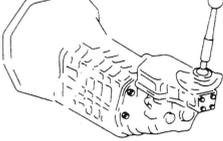
Guido Brüning

Spider-Point

Tel. 0 78 22/7 65 83
Tel. 0 78 22/6 17 04
Fax 0 78 22/6 18 51

Der Teileservice für Ihren 124er

Wir führen ein Komplettprogramm

Fahrwerk/Felgen	Bücher/Literatur	!!! NEU !!!	Auspuff-Kat.	Zubehör
 <p>188 249,- TÜV Spurverbreiterung vo. 16mm, hi. 30 mm</p>  <p>Tiefereg.-Satz 385,- Sportfahrwerk TÜV 599,-</p>	<p>Hauptm. u. Dat. 1600... 69,- Hauptm. u. Dat. 1400... 69,- Werkstatthandb. Spid... 109,-</p>  <p>Autos, die Geschichte... 39,- Parts-Katalog Englisch 25,- Fiat-Sportwagen 39,-</p>	<p>Radkasten Verkleidung (Plastik) Vorderachse 119,-</p> 	<p>Auspuffanlagen</p> <p>1400 ab 298,- 1600 ab 248,- 1800 ab 248,- 2000 ab 330,- 2000i.e. ab 330,- Edelstahl ab 698,-</p> <p>Neu: Wieder lieferbar! Katalys. f. alle 2.0i.e. Mod. 890,-</p>  	 <p>Spiegel- Reparatur- Satz 49,-</p>  <p>Tacho- scheibe 59,-</p>
<p>UNSER FAVORIT !!!</p>  <p>Sp-01 7J x 15 TÜV 279,-</p>  <p>Ronal 7J x 15 299,- TÜV</p>  <p>ATF 7J x 15 349,- TÜV</p>  <p>Ronal A1 7J x 15 299,- TÜV</p>  <p>CD-30 345,- TÜV</p>	<p>INNENAUSSTATTUNG</p>  <p>Holzlenkrad ab 299,-</p> <p>Schaltknäuf Wurzelholz 69,- Schaltknäuf Momo 48,- Schaltknäuf Leder 59,-</p> <p>Persenning ab 199,-</p> <p>Radio-Konsole 275,-</p> <p>Mittel-Konsole 345,-</p> <p>Instrumenten- Träger 345,-</p> <p>Chromkulisse 117,-</p> <p>Wurzelholzsätze AS-BS-CS 498,- Neu: DS-VX 798,-</p> <p>Kompl.ausstattung Leder ab 4900,- Kunstleder ab 2499,-</p> <p>Sitzbezüge ab 298,-</p> <p>Teppichsatz ab 249,-</p>			 <p>Zeituhr 138,-</p>  <p>Glas Zeituhr 29,-</p>  <p>Wischerbl., chrom 29,- Wischer- arme chrom 69,-</p>  <p>Schlüssel- anhänger Abarth, Spider rot/schw./grün/ weiß, je 10,-</p>  <p>Ausstellfenst.- Verschl. 28,- Außenspiegel CS-0-CS2 nicht innen verstellbar 79,-</p>  <p>Emblem Fiat 39,- Emblem Pin. seitlich 39,-</p>  <p>Col.-Verglas. Bronze 7-teilig 695,- 1x Frontsch. & Blaukeil, je 2x Ausstell-/Tür-/Verdecksch.</p>  <p>Verdecke, original</p> <p>PVC 385,- Stoff ab 399,-</p>
	<p>Motoren</p>  <p>AT-Mot. kpl. ab 2998,- AT-Mot.-Block ab 1498,- AT-Zyl.-Kopf ab 798,-</p>  <p>Ölwannen- schutz 119,-</p>	<p>Getriebe</p>  <p>Getriebe, überholt, komplett im AT 1890,-</p>	<p>Achsen</p>  <p>Hinterachse im AT bis Bj. 78 1150,- Hinterachse im AT ab 78 BJ. CS-2 1498,- ab 80 BJ. CS-2 1598,- ab 82 BJ. DS 1798,- VX 1998,-</p>	

Wenn Sie mehr wissen wollen, dann fordern Sie einfach unseren 60-seitigen (Deutsch-Englisch) Gesamtkatalog an. Schutzgebühr DM 10,-

Spider-Point · Gewerbestraße 12 · 77966 Grafenhausen

oder Stützpunkt Waldbüttelbrunn bei Würzburg · Fa. Seuberth · Frankfurterstr. 11 · 97297 Waldbüttelbrunn · Tel.0931/40 71 27 · Fax 0931/40 83 81



Am Ring!

Wie es im Club anscheinend schon fast traditionell ist, übernehmen wir als "Neulinge" heute die Berichterstattung.

Eigentlich hatten wir uns für unser erstes Treffen etwas besseres Wetter erhofft. Aber nach vielen Wochen besten Spider-Wetters hieß es aufgrund der wechselnden Bewölkung immer Verdeck rauf, Verdeck runter!

Nach ca. 3 stündiger Anreise (aus Oberhausen) hatten wir es am Freitag gegen 17 Uhr endlich geschafft. Wir fuhren zum Clubplatz in der Müllenbachschleife. Doch da kam die erste Überraschung. Kein Spider zu sehen! Wo war der Rest? Schreckte das schlechte Wetter so ab? Nach 30 Minuten Wartezeit fuhren wir zum Campingplatz. In der Kneipe trafen wir Petrus, der bereits seit mittags wartete.

Nach kurzer Begrüßung beschrieb er uns dann den Weg zu unserem reservierten Campingplatz und wir machten uns auf den Weg zum Zeltaufbau. Auf unserem Platz standen bereits vier Zelte, die zum Bertone 850er Club gehörten.

Waren wir hier richtig? Da Petrus als "alter Hase" sein Zelt dort auch schon stehen hatte und jetzt auch schon zwei weitere Clubmitglieder kamen, bauten wir unsere Zelte auch auf.

Nach Eintreffen unserer "Hamburger" stellte sich heraus, daß die Bertone-Freunde sich im Platz geirrt hatten. So konnten wir am Freitagabend noch eine Zeltwanderung (im zusammengebauten Zustand!) beobachten.

Nach einem Abendessen in der Campingplatz-Kneipe (nur eine Stunde Wartezeit für einen Salatteller) saßen wir einige Zeit am Lagerfeuer und machten bei diversen Bieren unsere ersten Bekanntschaften.

In der ersten Nacht fragten sich die meisten von uns, was eigentlich Schlaf ist. Die neben uns kampierenden Peugeot-Club-Mitglieder waren während der Nacht so musikalisch und diskussionsfreudig, daß sie erst morgens gegen 6 Uhr endlich zur Ruhe fanden. Für die nächste Nacht sahen einige von uns schon diverse Knebel und Schlagwerkzeuge vor, um eine

ruhigere Nacht zu haben, diese wurden aber nicht benötigt.

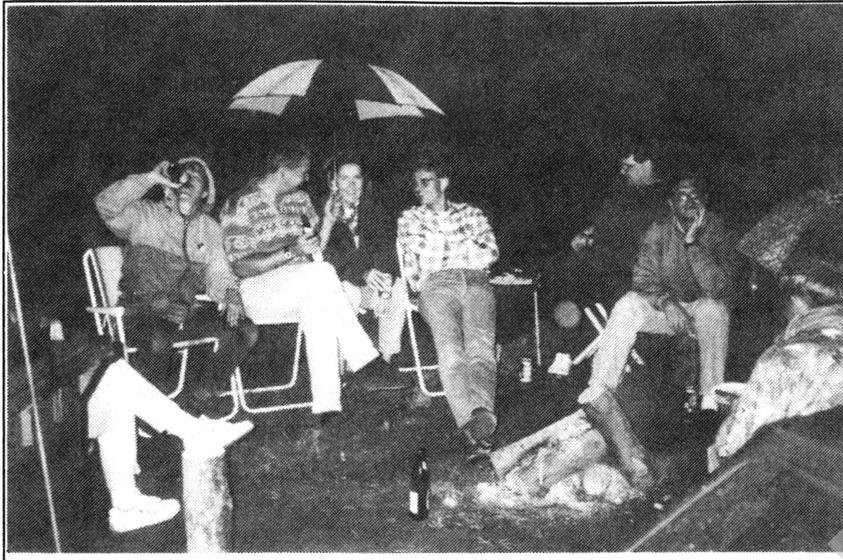
Trotz alledem haben wir am Samstag gegen 10 Uhr die Stellung in der Müllenbachschleife bezogen und mit Sekt den Aufbau des Clubstandes begossen.

Am Stand konnten die Besucher sich bestens informieren, diverse Ersatzteile, Zeitschriften und Anstecknadeln erwerben und sogar zum Sonderpreis Clubmitglied werden.

Im Laufe des Tages stellten sich immer mehr Fahrzeuge ein, so daß wir gegen 16 Uhr über 40 Spider zählten, unter anderem auch einen Abarth aus der Schweiz. Aber auch das restliche Umfeld war nicht übel. Es war schon imponierend, über 4000 klassische Fahrzeuge der verschiedensten Clubs auf einem Haufen zu sehen.



Der Clubstand war dem Ansturm fast nicht gewachsen!



Grillmeeting im Regen

Ein Muß war auch der Besuch der Fahrzeugrennen auf dem Nürburgring, die von 8.30 Uhr bis 18.00 Uhr nahezu pausenlos stattfanden. Hierbei war auch der Besuch des Fahrerlagers unbedingt zu empfehlen, da hier die elitäreren Clubs ausstellten (z.B. Ferrari mit ca. 200 Fahrzeugen) und auch diverses Zubehör verkauft wurde.

Nach den Rennen des Tages vertraten Ingo und Armin unseren Club würdig beim Markenclub-Corso auf dem Ring.

Danach machten wir uns auf den Rückweg zum Campingplatz, wo für den Samstagabend ein gemütlicher Grillabend geplant war. Ca. 60 Personen hatten sich im Vorfeld dazu angemeldet und wir überlegten schon, wo diese Massen untergebracht werden konnten. Die Vorbereitung war gut, neben 300 Würstchen, Unmengen an Brot, Knoblauch- und Kräuterbutter waren auch genügend

Getränke (Bier, Sekt, Wasser u.a.) vorhanden. Aber was nutzt der beste Einkauf, wenn von den angemeldeten Clubmitgliedern keiner erscheint. Wir fanden es schon traurig, daß sich so viele vom schlechten Wetter abhalten ließen und so die Clubkasse über Gebühr strapazierten.

So blieben wir also unter uns und mühten uns redlich, die Vorräte zu vernichten. Beim Bier war das kein so großes Problem, aber bei den 300 Würstchen für 20 Personen mußten wir doch bald aufgeben.

Gegen 21 Uhr hatte Shorty dann die glänzende Idee, den Würstchenüberschuß auf dem Campingplatz zu verkaufen, und machte sich im Spider zur Verkaufstour über den Campingplatz auf. Aber leider war es zu spät, keiner hatte mehr Verlangen nach Würstchen.

Trotz alledem wurde es noch ein gemütlicher Abend, jeder moserte mal über die nicht

erschieden Clubmitglieder, gab seine neuesten Witze zum Besten und aß und trank, was er nur konnte. Einige von uns begaben sich dann bis 2 Uhr morgens noch zum Tanzen, der Rest verzog sich bis zum nächsten Morgen ins Zelt.

Am Sonntagmorgen ging es dann zum gemeinsamen Frühstück mit gegrilltem Brot etc.. Nur Würstchen wollte merkwürdigerweise keiner mehr.

Nachdem sich der Himmel wieder zuzog, bauten wir schnell unser Zelt ab und machten uns auf den Heimweg.

Wir hoffen, daß es dem Rest in der Müllenbachschleife noch gelang, die restlichen Würstchen zu verkaufen, und daß alle noch einen schönen Tag und eine störungsfreie Heimfahrt hatten.

Übrigens, den Preis für den saubersten Spider würden wir Petrus Meyer verleihen, dem es trotz schlammigen Campingplatzes gelang, seinen Wagen stets schlammfrei und sauber zu halten. Er hatte wohl ein Abo am Hochdruckreiniger der nächsten Tankstelle.

Birgit und Ulrich



Treffpunkt Hamburg

So wurde es angekündigt im letzten Spider-Magazin, und gemeint war natürlich unser Saison-Ausklang-Treffen in der Hansestadt. Auch ich machte mir so meine Gedanken über das Wochenende vom 09.-11.09.1994 in Hamburg, doch mußte ich nicht allzu lange mit mir kämpfen, um für mich festzustellen: Teilnahme JA!

Zuerst hatte ich geplant, mir einen Tag Urlaub zu nehmen, um den Ausflug gen Norden nicht in Streß ausarten zu lassen, aber die Idee mit dem einen Tag Urlaub hatten schon einige Kollegen vor mir gehabt, und so blieb das Wochenende leider auf zwei Tage begrenzt. Was mir allerdings ein wenig im Magen lag, war die Aussicht, mich Freitagmittag auf die Autobahn von Frankfurt nach Hamburg zu begeben, denn hier waren Streß und vor allem Stau bereits vorprogrammiert.

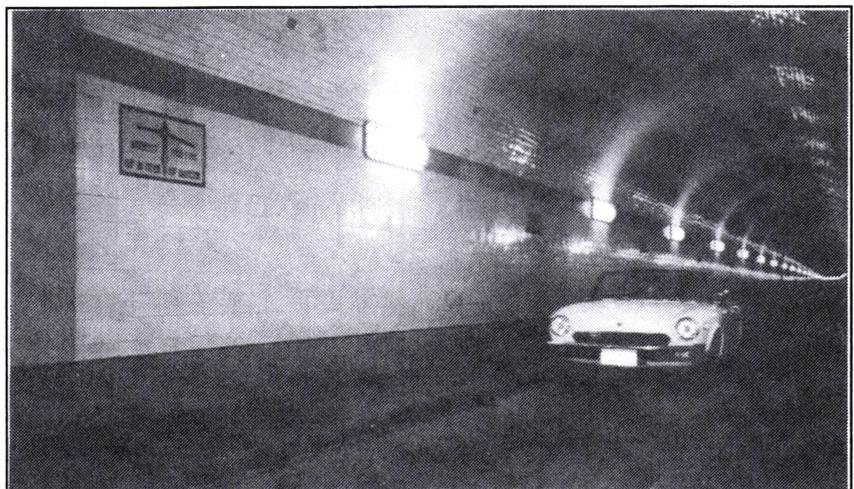
Also was tun? Einem Geschäftsfreund aus Hamburg erzählte ich beiläufig von meinem Besuch und meiner gleichzeitigen Abneigung gegen die Autobahnfahrt am Freitagmittag, als er mir anbot, den Spider bei ihm eine Woche vor dem Treffen in die Garage zu stellen. Ich fand die Idee einfach genial, auch wenn sich einige meiner Freunde, darunter übrigens auch Spiderfahrer und meine liebe Frau, an die Stirn tippten. Aber beirren konnte mich das nicht.

Und so begann mein Hamburg-Treffen bereits an dem Samstag zuvor. Frühmorgens machte ich mich auf den Weg und kam problemlos nach 5 Stunden Fahrt an mein Ziel. Gerne wäre ich schon jetzt länger geblieben, aber der ICE brachte mich am Abend pünktlich nach Frankfurt zurück. Die folgende Woche verging im Fluge, und ich sah gelassen dem kommenden Freitag entgegen, denn im ICE "Weserland" war mir ein Sitzplatz für 3,5 Stunden garantiert.

Auf die Minute um 18.21 Uhr erreichte ich Hamburg Hbf. Auch wenn der Himmel, wolkenverhangen und nichts Gutes verheißend, veruchte, meine gute Laune zu trüben, es gelang ihm nicht. Erster und einziger "Veranstaltungspunkt" an diesem Freitagabend sollte ein gemütliches Abendessen in Jok's Steakhouse sein. (Ein guter Tip für alle, die gerne

knackige Salate und saftige Steaks mögen.) Hier trafen sich die Teilnehmer, viele bekannte Gesichter vom Pfingsttreffen in Bad Soden waren dabei, aber auch solche, die zum ersten Mal an einem Treffen teilnahmen. Gesprächsstoff war genügend vorhanden, schließlich fährt man bzw. frau das gleiche Auto. Kräftig gestärkt von einem wirklich guten Essen und dem einen oder anderen Bier ging es entweder zurück zum Hotel oder wer Lust auf mehr hatte, der fuhr noch mit in Richtung Stadtmitte....

Nicht ganz ausgeschlafen freute ich mich auf den Samstag, denn heute sollte die Stadtrallye stattfinden, und ich als Nicht-Insider war natürlich besonders neugierig, wie sich mir Hamburg präsentieren würde. Unser aller Blick zum Himmel versprach nichts Gutes, trotzdem starteten um 9.30 Uhr 19 Spider mit offenem Verdeck.



Fahrt durch den alten Elbtunnel

Herbsttreffen



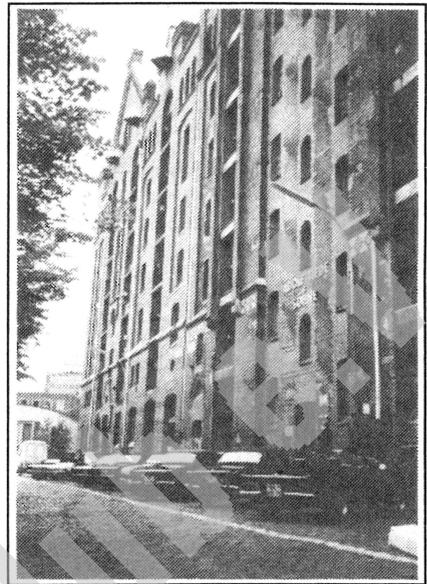
Bis zum Ausgangspunkt unserer Rallye hatten wir eine Stunde Zeit, und unser kleiner Konvoi fuhr quer durch die Stadt und erreichte den aus Verkehrsnachrichten bekannten Neuen Elbtunnel, den wir allerdings staufrei durchfahren konnten. Weiter ging die Fahrt über ein eindrucksvolles Bauwerk, die Köhlbrandbrücke, die im Verlauf langsam ansteigt, im Halbkreis ihren höchsten Punkt erreicht und allmählich wieder abfällt. Da der Verkehr es zuließ, hielten unsere Autos auf der Brücke kurz an und wer wollte, konnte die Aussicht auf Hafen und Stadt genießen oder auch nur ein Bild von der bunten Autokolonne machen. Noch ahnte keiner, was so alles vor uns lag.

Eine Riesenüberraschung war der Ausgangspunkt für unsere Stadtrallye, denn auf einmal erreichten wir den Alten Elbtunnel. Hier sammelte Ralf die ganze Gruppe um sich und erklärte allen Nichtwissenden, daß wir gleich, ein Auto nach dem anderen, durch den 1911 in Betrieb genommenen Elbtunnel geschleust würden. Praktisch sah das so aus, daß der Spider samt Insassen mit einem Aufzug ca 20m in die Tiefe gelassen wurde und dann nach ca. 400m Fahrstrecke mit dem Aufzug das andere Elbufer erreichen sollte. Und tatsächlich, alle Autos kamen wieder unversehrt an die Oberfläche. Von hier aus startete die Tour zeitversetzt

durch die Stadt und den ausgeteilten Unterlagen war zu entnehmen, daß nicht das Team gewinnen würde, das als erstes im Ziel war. Vielmehr empfahl das HH-Orga-Team, namentlich Joachim, Claudia, Ralf und Jochen, sich Zeit zu lassen, um möglichst viel von Hamburg zu sehen.

Und wir bekamen wirklich eine Menge zu sehen. Unterwegs waren wir immer wieder gezwungen, das Dach zu schließen, denn die Regengüsse waren ausgiebig norddeutsch. Davon wurde auch unser kleiner Imbiß am Mittag in der Speicherstadt nicht verschont. Als unsere Copiloten zu einer Sonderaufgabe antraten, öffnete der Himmel gerade wieder seine Schleusen. So kamen alle zu einer unfreiwilligen längeren Mittagspause, was den Zeitplan jedoch in keiner Weise beeinflusste.

Sobald der Regen nachließ, machten sich die ersten auf den weiteren Weg, während andere sich Gedanken über Teil II und III des Fragebogens machten. Teil II verlangte von uns, daß zum Zielpunkt etwas Hamburg-Typisches mitgebracht werden sollte. Teil III war ein Hamburg-Quiz mit 15 Fragen, deren Beantwortung allein mit gutem Allgemeinwissen nicht möglich war. Aber gerade in solchen Dingen hat ja jedes Team seinen eigenen Stil, mal mehr, mal weniger erfolgreich.



Halt im Freihafen vor imposanter Kulisse

Gegen 17.00 Uhr erreichten auch die letzten wieder das Hotel, sichtlich angetan von der Fiat-Spider-Sight-Seeing-Tour, und so blieb jedem noch genügend Zeit zum Ausruhen, Fachsimpeln oder kleineren Reparaturen. Abends sollte es noch einmal gemütlich zugehen, denn unsere Gastgeber hatten ein Kellerlokal ausgesucht. Es hieß "Gröninger", und hier konnten wir das Bier, das eigens im Haus gebraut wurde, gleich faßweise bestellen. Das deftige Essen war ausgesprochen lecker, und ein Schluck von dem frisch gebrauten Bier rundete die ganze Sache ab.

Natürlich waren wir wie immer gespannt auf die Siegerehrung, die Ralf persönlich vornahm. Er hatte zwar einige Schwierigkeiten, gegen die immer lauter werdende Geräuschkulisse anzukämpfen, aber es gelang ihm dann schließlich doch uns mitzu-



teilen, daß die Auswertung des Rallye-Fragebogens allein keine Bedeutung hatte. Alle hatten "erfolgreich und ohne Verluste" teilgenommen.

Dennoch gab es natürlich auch tolle Preise und zwar für die weiteste Anreise, für das originellste Hamburg-Mitbringsel, für das schnellste Rennen im handbetriebenen RC-Car und schließlich für das Siegerteam im Hamburg-Quiz.

Wer jetzt noch Lust auf einen Reeperbahn-Bummel oder sonstige Nachtaktivitäten hatte, der konnte auf eigene Faust losziehen, den am Sonntagmorgen um 5 Uhr öffnete der Hamburger Fischmarkt. Dieses Angebot war

natürlich verlockend, aber ich zog es vor, zeitig aufzustehen und mir dann mit zweistündiger Verspätung dieses Schauspiel anzusehen. Den Hamburger Fischmarkt zu beschreiben, würde ein ganzes Spider-Magazin füllen. Mein Tip: Ihr geht am besten einmal hin und erlebt ihn hautnah, einfach riesig.

Zum Abschluß war noch eine Hafenrundfahrt angekündigt. Die Barkasse von Käpt'n Prüsse legte um 10.30 Uhr ab. Ich hatte vorher keine Vorstellung von der Dimension des Hamburger Hafens gehabt und war vielleicht deshalb nach zwei Stunden Fahrt tief beeindruckt. Allerdings muß ich dem jungen Käpt'n ein großes

Kompliment machen. Erst durch seine sehr interessanten Erläuterungen wurde die Fahrt zu einem unvergeßliche Erlebnis.

Bald kam die Stunde des Abschieds, die mit einem Gruppenfoto auf, vor und neben einem großen Anker festgehalten wurde. Dem ganzen HH-Organisations-Team und allen Helfern tausend Dank für ein top organisiertes Saison-Ausklang-Treffen in Hamburg.

Dies schrieb ein neuer Hamburg-Fan

Uli Kronenberg

Presserummel

Viele schrauben selbst rum

Fiat-Spider-Fans rollten zum Jahrestreffen in die Kurstadt

BAD SODEN. „Oh, wer kommt denn da?“ Ein weißer Fiat 124 Spider rollt langsam auf das Parkdeck vor dem Sodener Park-Hotel. „Noch ein Weißer“, sagt eine junge Frau. Von hinten schallt es: „Mach mal aus und wieder an.“ Schlüssel rum, und der Motor schweigt. „Gemein, jetzt geht's nicht mehr“, sagt einer. Doch schon startet der Motor des kleinen Cabriolets wieder sonor. Klatschen und Johlen, der Neankömmling ist drin in der Runde.

Regen begrüßte am Samstag etwa 40 Fiat-Spider-Fans aus dem ganzen Bundesgebiet, die Bad Soden für ein Jux-Wochenende und ihre Hauptversammlung ausgesucht hatten. Sie gaben den Kurstädtern drei Tage lang Gelegenheit, die eleganten italienischen Sportwagen in größeren Mengen zu sehen. 1966 wurde das Cabrio erstmals auf dem Turiner Salon vorgestellt, bis 1985 wurde es gebaut.

Das macht natürlich für die meist jungen Besitzer einen erheblichen Reiz aus. Ersatzteile zu bekommen, ist kein Pro-

blem, sagt ein Friedberger, der mit seiner Freundin zum Spider-Treffen kam. Und was kostet der schicke Flitzer? „Zwischen 15000 und 35000 Mark“, sagt ein Sodener. „Doch wenn man keinen Zweitwagen hat, wird es ein Problem.“ Denn die Fiats seien halt anfällig, sagt ein Fahrer. Im Winter gehörten sie sowieso in die Garage, würden dann auch abgemeldet.

Fiat Spider — ein Auto für junge Schickimickis? Uwe Wagner, der das Treffen des Spider-Clubs in Soden mitorganisiert hatte, sagt gleich: „Nein, wir schrauben sehr viel selbst.“ Freund Uli Kronenberg charakterisiert die Spider-Fahrer vielmehr als Leute, die ein klassisches Auto lieben und viel Wert auf den Originalzustand legen. Fachsimpeln und gemeinsam gemütlich einen Ausflug unternehmen stand im Mittelpunkt des Jahrestreffens. Da ließen sich unschöne Erlebnisse wie aufgeschlitzte Verdecks, geklaute Radios oder rohe Eier auf den Sitzen rasch vergessen.



Klassisch-elegant: der Fiat 124 Spider. Fans des Sportcabriolets trafen sich über Pfingsten in Bad Soden.



Nachdem mir Uwe Wagner freundlicherweise die Zeitungsartikel der Presse über das Pfingsttreffen in Bad Soden geschickt hatte und ich die ersten Berichte las, sträubten sich mir mal wieder die Nackenhaare. Wie schon in so vielen Berichten zuvor waren die Fotos sehr nett, aber der dazugehörige Text ein Grauen.

Schrieb die eine Zeitung in Ihrem Bericht als Überschrift "Deutschlands Spider-Fans haben Ersatzteil Probleme", so war in der nächsten Zeitung zu lesen, daß es keine Probleme im Bereich Ersatzteilversorgung gibt. Auch ein Monte Carlo Modell ist mir nicht bekannt, genauso wenig, daß der erste Spider erst 1969 gebaut wurde.

Nun ist es natürlich leicht, sich hinzustellen und zu meckern, denn von Amts wegen muß ich mich mit der Historie des Spiders ja ein bißchen auskennen. Also haben wir beschlossen, eine Pressemappe anzulegen, die auf Treffen den Journalisten zur Verfügung gestellt werden kann.

CS

Viel Chrom und klassische Formen

Orientierungsfahrt des Fiat-Spider-Clubs endete vor dem Wiesbadener Kurhaus

Mit dem Tuch wird kurz noch einmal nachgewenert, die letzten Säubreste werden vom Lack gefegt, die Schraubenschlüssel verschwindet schnell in der Werkzeugkiste, Motorhaube auf — fertig! Während der eine ungefragt sein Innerstes der Öffentlichkeit preisgeben muß, steht der andere mit Stolz geschwelter Brust daneben. Gemeint sind der

Am Abend vorher hatte man sich in Bad Soden zur Jahreshauptversammlung des Clubs getroffen. Aber Wiesbaden bietet wohl eher das Pflaster, das ein Cabrioletfahrer braucht, hier wird man halb gesehen. Der Anblick der Spider war ja auch schön: viel Chrom, tolle Farben, klassische Formen und jede Menge Holz im Interieur — so wollen die kleinen Italiener bewundert werden.

„Seit fünf Jahren hab' ich einen Spider — er ist einfach ein tolles Auto“, strahlt Uwe Wagner, Hauptorganisator des diesjährigen Fiat-Treffs. Das Leuchten in seinen Augen wird noch viel größer, als er verliebt auf ein einfahrendes, von Abarth getunt, sehr seltenes Rallye-Monte-Carlo-Modell blickt: „Das stimmt einfach alles“, seufzte er und verschwindet, um die Neuankommlinge in Empfang zu nehmen. Bei strahlendem Sonnenschein standen die Fahrer zwischen ihren Sommer-

fahrzeugen und fachsimpelten, ob auch wirklich nur Originalteile beim Wagen des Konkurrenten verwendet wurden. Mit verhaltenem Stolz berichtet der Besitzer des Monte-Carlo-Schmuckstückes, er habe 500 Stunden benötigt, um den Fiat auf Vordermann zu bringen.

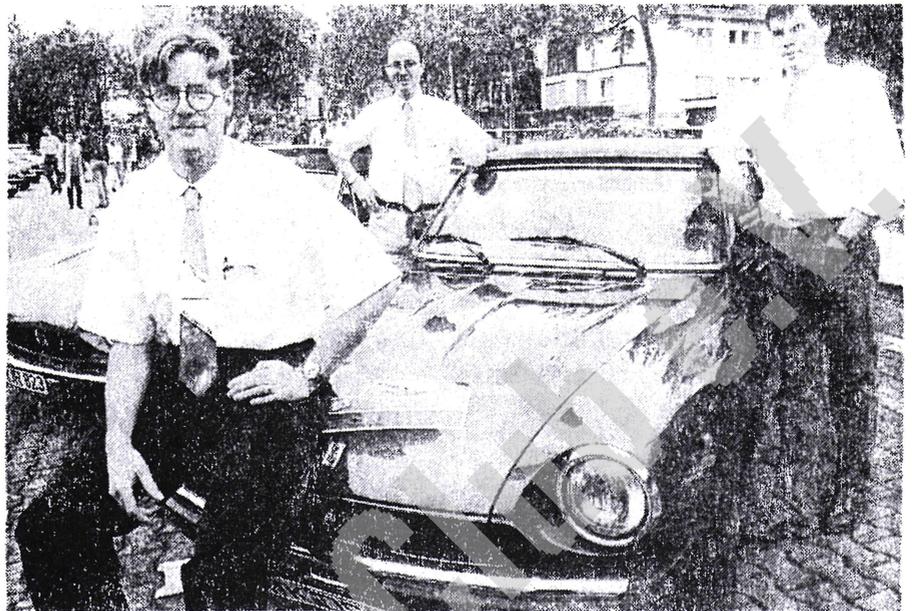
Um ein Spider-Steuermann zu werden, muß man entweder 15 000

Liebe auf den ersten Blick

Mark sowie viel Arbeit oder 45 000 Mark und kaum Arbeit investieren. Ob erstes '88er-Modell oder letztes '86er-Modell, es ist der gleiche Charme, der einen entzückt. Ein Spider-Besitzer gefragt, was ihn dazu bewegen hat, sich ausgerechnet für dieses Cabriolet zu entscheiden, schaut zunächst unverstündlich drein. Dann streicht er zärtlich den linken Kotflügel und gesteht: „Es war Liebe auf den ersten Blick“

FRANK IMBESCHIED

40 wertvolle Cabriolets kreuzten am Kurhaus auf



Bundesweites Spider-Treffen in Bad Soden: Joachim Häring, Uli Krenenberg und Uwe Wagner trugen den passenden Schlipps dazu. Fotos: Paul Müller

Deutschlands Spider-Fans haben Ersatzteil-Probleme

Bad Soden (mibe). — Die weiße Motorhaube steht offen. Drei Männer bewundern mit Glanz in den Augen Motor, Benzinpumpe, elektrische Anlage, Lichtmaschine, Ab und in ein verständiges oder ein mitteilendes Kopfnicken, das entweder bedeutet: „Kenne ich, hatte meiner auch schon“ oder: „Es wird schwierig, dafür ein Ersatzteil zu bekommen“.

Der weiße Fiat 124 Spider, Baujahr 1968, dem das uneingeschränkte Interesse der Autofans galt, war jedoch nicht das einzige Exemplar seiner Art, das von Samstag bis Pfingstmontag das Parkdeck des Sodener Kurhauses zierte. Etwa 40 dieser seltenen Tauriner Autos, die seit 1985 nicht mehr gebaut werden, fanden Nidder, Freunde oder Käufer.

Der Hamburger Fiat-Club hat e zur Jahreshauptversammlung aufgerufen und seine Mitglieder durch die halbe Bundesrepublik geschleucht, um den Vorstand zu

entlasten. Doch viele Spider-Fahrer wären sicher nicht gekommen, wäre die Versammlung einziger Anlaß des Zusammentreffens gewesen. Im Mittelpunkt stand vielmehr der gesellschaftliche Aspekt: Eine Orientierungsrallye, eine Ausfahrt von Burg zu Burg „Auf der Spuren der Römer“ sowie ein Besuch des Hessenparks waren weitere Programmpunkte.

Die Spideristi jedoch hatten noch anderes im Sinn: Sie wollten an der Ersatzteilliste das ein oder andere Austauschteil fürs geliebte Cabriolet erwerben oder mit Gleichgesinnten fachsimpeln. „Hier findet man immer jemanden, der Tips geben kann“, sagt der Kölner Stefan Altkotte. Er fährt eine CS 0, Baujahr 80. Das Besondere an seinem Spider: Er hat bereits einen Katalysator. Zwischen 1975 und 1982 belieferte Fiat ausschließlich den amerikanischen Markt mit seinen PS-starken Flitzern, die heute von Liebhabern reimportiert

werden. Und in den USA war damals der Katalysator schon Pflicht. Noch einen anderen Vorteil nennt Joachim Häring, Mitorganisator des Treffens: „Die Autos sind meist gut erhalten, weil das trockene Klima, etwa in Kalifornien, den Verfall der Karosserie verlangsamt.“

Das Hauptproblem der Spideristi aber ist, Ersatzteile zu bekommen. „In Deutschland gibt es nur zwei Händler“, weiß Joachim Häring. Bei Fiat selbst heiße man auf Granit. So hilft der Club vor allem bei der Ersatzteilbeschaffung. Besonders begehrt: ein dichtes Verdeck. Obwohl Sergio Pininfarina der Spider eigens zum „offenen Fahren“ entwarf (im Gegensatz zu den neuen Cabriolets, die lediglich die „aufgeschnittene Version“ der geschlossenen Variante darstellen), spielt das Wetter nicht immer mit — so am Pfingstwochenende. Im Winter bleibt das Fahrzeug ohnehin meist in der Garage.





Gutachten

Nicht nur im Zusammenhang mit dem Abschluß einer Oldtimer-Versicherung sind Wertgutachten für alle Spiderfahrer ein bedenkenswerter Punkt. Auch für einen "normalen" Kfz-Versicherten kann es im Schadenfall zu kritischen Situationen kommen. Nicht zuletzt kann der Fall des Spider-Verkaufs ein Anlaß sein, von unabhängiger Stelle den Wert des eigenen Fahrzeugs bestimmen zu lassen. Im folgenden wollen wir einmal die Versicherungsseite genauer beleuchten.

Wichtig im Schadenfall ist dem Versicherten natürlich, daß nicht der Zeitwert ersetzt wird, sondern der Marktwert. Genau hier scheiden sich die Geister, wenn das versicherte Fahrzeug in keiner "Schwacke-Liste" mehr geführt wird. Probleme bekommt hier dann nicht nur der Armin Albus mit seinem wunderschönen Abarth, sondern auch jeder andere, der seinen Spider nicht dem Zahn der Zeit überlassen hat.

Hier, und bei dem Wechsel in eine Oldtimer-Versicherung (im folgenden OV), zeigt sich dann die Bedeutung des Gutachtens. Hier fängt das Problem an: zwischen DM 80,- und DM 650,- liegen die Kosten für ein solches Gutachten. Doch nach welchen Kriterien sollte der Gutachter ausgewählt werden?

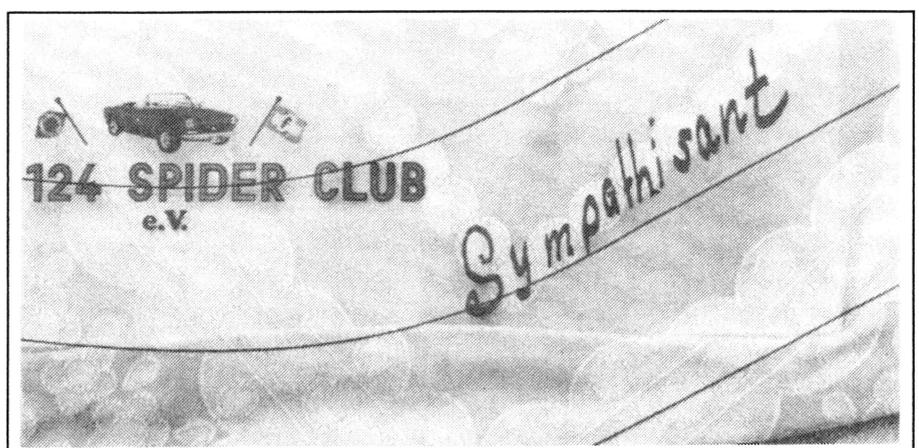
Fall 1: Wertfeststellung für Versicherung bzw. Wechsel in OV

Besonders wichtig sind hier die Regelungen bei Eurer Versicherung. Manche Versicherer (z.B. die Württembergische) verlangen die Schätzung durch eigene Gutachter. In solchen Fällen ist das Gutachten meist kostenlos. Andere (beispielsweise Oldie Car Cover) verlangen ein "unabhängiges" Gutachten. Meine Recherchen bei verschiedenen Versicherungen haben ergeben, daß die Gutachten der DEKRA hier mit großem Abstand das größte Renommee genießen. In jedem Fall basiert ein ernstzunehmendes Gutachten auf Marktinformationen, d.h. der Preissituation für ein Fahrzeug Eures Fabrikates, Typs und Zustands. Hier verlassen sich die meisten Versicherungen auf die - in Deutschland marktführenden - Profis von CLASSIC DATA GmbH (Behringhauser Str.23, 44575 Castrop Rauxel).

Seriöse Gutachter bauen Ihre Einschätzung hierauf auf. Wichtig ist hier, daß für Versicherungszwecke eine zeitraumbezogene Wertfeststellung notwendig ist:

Beim Versicherungsfall (Beispiel Diebstahl) ist das Fahrzeug nicht mehr verfügbar. Da aber immer der Versicherungsnehmer den Nachweis über den Zustand anzutreten hat, wird's jeweils dann kritisch, wenn mehrere Monate oder gar Jahre seit der Schätzung vergangen sind. Von der detaillierten Zustandsbeschreibung kann jederzeit auf den Wert geschlossen werden, aber eben nicht umgekehrt! Deshalb sind pauschale einseitige Schönfärbereien nutzlos!!

Hier kurz meine äußerst positiven Erfahrungen mit der DEKRA: Das 12-seitige Bewertungsgutachten basiert auf einer etwa zweistündigen Fahrzeuguntersuchung inkl.



Gesehen am Ring!

Gutachten



Probefahrt und beinhaltet 7 Fotos. Dabei wurde die Fahrzeughistorie dokumentiert und es wurden alle vorgelegten Belege (Rechnungen etc.) mit in die Bewertung einbezogen. Die detaillierte Zustandsbeschreibung spricht alle relevanten Aspekte explizit an. Nach einer entsprechenden Anfrage bei ClassicData erhielt ich nach ca. 10 Tagen das Gutachten in 2 Exemplaren. Das Gutachten ist numeriert und in der zentralen Datenbank der DEKRA in Stuttgart gespeichert. Der Preis beträgt ca. DM 350,-. Ein Nachtragsgutachten (bei den meisten Versicherern alle 2-3 Jahre empfohlen) kostet etwa DM 150,-. (DEKRA Hamburg, Herr Griem, Adresse: Wandalenweg 10, Hamburg, Tel. 040/232031-36)

Fall 2: Wertfeststellung für Verkauf

Für den Verkauf reicht eine einfache Wertfeststellung, da sie zeitpunktbezogen ist: Der potentielle Käufer sieht außer dem Gutachten ja auch das Fahrzeug (Zeitpunkt des Kaufs). Hier bietet sich die seit kurzem angebotene Marktbeobachtung von Classic Data an. Für DM 80,- erstellt ein Gutachter der Classic-Data-

Bewertungskette ein Bewertungsgutachten. Von manchen Versicherungen wird dies zwar auch für Versicherungszwecke anerkannt. Empfehlenswert ist es hierfür jedoch nicht (s.o.).

mö

Fazit:

- a) Zweck der Wertfeststellung klären
- b) Bei Versicherung die Bestimmungen und Regelungen vorab erfragen und ggf. vorselektierte Gutachter auf Zulässigkeit/Anerkennung prüfen
- c) Preisvergleich anstellen (auch bzgl. Nachgutachten!) und über Classic Data-Verzeichnis auswählen
- d) Gefälligkeitsgutachten bringen - zumindest für Versicherungszwecke - nichts!

Bitte teilt uns auf diesem Abschnitt Adreß-, Bankverbindungs- oder sonstige Datenänderungen mit. Einfach ausgefüllt in einen Fensterbriefumschlag stecken und abschicken!



Name, Vorname des Mitglieds

Neue Adresse

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon

FIAT 124 Spider Club e.V.
Christian Schlamp
Postweg 77d

21629 Neu Wulmstorf



Wunschzettel

Für alle Partner und Partnerinnen, die dieses Spidermagazin unbemerkt in die Finger bekommen und ihrem Liebling eine Freude machen wollen, haben wir hier eine Liste zusammengestellt, mit nützlichen und vielleicht auch weniger nützlichen Geschenken rund um den Spider. Dabei sind es nicht nur Clubutensilien, sondern auch Angebote aus unseren Sammelbestellungen oder auch nur Hinweise auf Produkte, die sich im Handel befinden:

Der Club bietet an:

- Schlüsselanhänger, echt Sterling Silber, DM 295,- *
- Schlüsselanhänger, versilbert, DM 32,- *

- Staubbürste, lackfreundlich (Stanley&Co.), DM 39,- **
- Batterie-Hauptschalter (Stanley&Co.), DM 18,- **
- Uhrengläser, für analoge Uhren ab BS, DM 18,- **

- Clubplakette, Emaille mit zwei Befestigungslöchern für Kühlergrill, DM 60,- **
- Clubnadel, DM 5,- **
- FIAT-Nadel, DM 1,- **
- Spideranstecker, DM 5,- **
- Clubaufkleber, Hinterglas, bunt, DM 2,- **
- Clubaufkleber, rund, DM 1,- **
- Ordner für Spidermagazin + rd. Aufkleber, DM 12,- **
- Div. alte Spidermagazine zu Sonderpreisen mit Mengenrabatt **

Spidermodelle im Fachhandel:

- BS design: AS Spider, 1:87, Bausatz, ca. DM 19,-
- Autodrome: BS Spider, 1:43, Bausatz, ca. DM 80,-
- Vitesse: AS Spider, 1:43, Fertigmodell (ab Okt. '94 ?), ca. DM 50,-

* + DM 8,- Porto und Extraverpackung (s. Titel)

** + Porto und Verpackung



Neue Bankverbindung

Änderung der Fahrzeugdaten

Institut

Typ, Baujahr

BLZ

Fahrgestell-Nr.

Konto-Nr.

Kfz-Kennzeichen

Ort, Datum

Unterschrift des Mitglieds

Adressen



Vorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon
1. Vorsitzender	Christian Schlamp	Postweg 77 d 21629 Neu Wulmstorf	040/7003632
2. Vorsitzender	Michael Möller	Rissener Dorfstr. 13 a 22559 Hamburg	040/810590
Kassenwart	Stefan Benda	Mendelssohnstr. 51 22761 Hamburg	040/8992762
1. Beisitzer	Ralf de Vrée	Krochmannstr. 4 22299 Hamburg	040/515915
2. Beisitzer	Jochen Buck	Rombergstr. 18 20255 Hamburg	040/492768

Regionalleiter

Nr.Bezeichnung	Ansprechpartner	Adresse	Telefon
1.Schleswig-Holstein	Thorsten Scheele	Gowenser Str. 3 24327 Högendorf	04381/5814
2.Hamburg	Christian Schlamp	Postweg 77 d 21629 Hamburg	040/7005407
3.Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12355 Berlin	030/6644746
4.Friesland	Petrus Meyer	Tran 5 a 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	Thorsten Machner	Frankfurter Str. 280 51147 Köln	02203/62244
8.Frankfurt	Joachim Häring	Treburerstr. 20 65474 Bischofsheim	06144/43809
9.Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72250 Freudenstadt	07441/87301
10.München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82256 Fürstenfeldbruck	08141/24714

Writes in any language.



wave, designed by edding.

Vergoldete Feder in M (Medium) oder C (Calligraphy 1,5 mm).

Formschöne Füllhalterablage aus Aluminium.

edding AG, 22923 Ahrensburg, Tel.: 0 41 02/808-0 Fax: 0 41 02/808-169



edding