SPIDER

+++ 30 Jahre 124 Spider +++ Getriebeschalthebel +++

M A G A Z I N

Ausgabe 1/96 12. Jahrgang 7,- DM

Fiat 124 Spider Club e.V.

SPIDER EUROPA

pininfarina

Fiat 124 Spider Club e.V.

Inhaltsverzeichnis

Editorial 4

Technik

Technikblatt 5

Äußere Getriebeschaltung

Bastelecke

Schalthebellagerung aller 5-Gang-Getriebe 6

Probleme mit dem Auspuff 8

Der Vorstand

Was alles so passiert 9

Einladung 10

Kontakt zum FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V. 11

Rubriken

Regionales 12

Ersatzteilnews 13

Teilemarkt 13

Kurz & bündig 14

Die Sonne scheint nicht mehr.. 19

Mitgliederbewegungen 20

Termine 21

Wahre Spidergeschichte 22

Umfeld

Viva Espaná 23

Die Versicherungsfrage 23

30 Jahre FIAT 124 Spider Teil 1 26

Mein Spider das Raumwunder 30

Schicksalsschwerer Schlag 32

Fahrt zur Mille Miglia 33

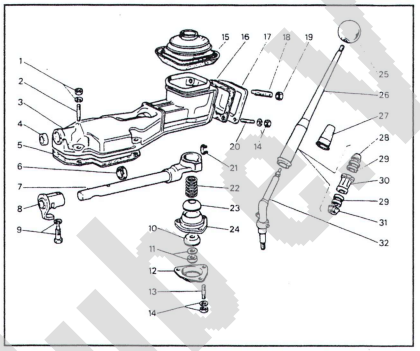
Von Spoilern, Tiefbettfelgen und Kotflügelverbreiterungen 35

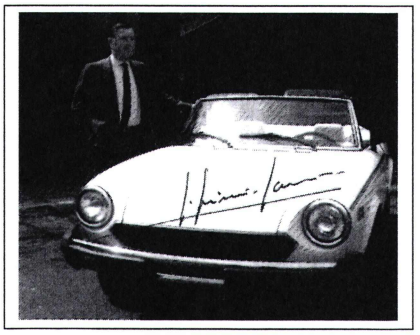
Auflösung des Preisrätsels 36

Techno Classica -Rückblick- 37

FIAT Werbeslogan vergangener Tage / Teil 3 38

Adressen 39





Redaktionsschluß:

1. Juni 1996

Titelfoto

"30jähriges Jubiläum"
by Kridon Panteli

Themenvorschläge

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

Fiat 124 Spider Club e.V.

Frühlingsgefühle

Hallo Ihr Lieben. Da sind wir wieder mit neuem Elan und bereit zu neuen "Schandtaten". Für die verspäteten Weihnachts- sowie Neujahrsgrüße möchte ich mich an dieser Stelle nochmals entschuldigen. Leider hatte unsere Hausdruckerei in der Vorweihnachtswoche alle Hände voll zu tun und zwischen den Jahren geschlossen, so daß Euch die Ausgabe 04/95 erst im Januar erreicht hat.
In der aktuellen Ausgabe liegen Euch wieder 40 Seiten geballte Ladung an Informationen rund um den Spider vor.
Im SM 01/96 haben wir wieder mal eine aktualisierte Adressenliste aller Mitglieder beigefügt; bitte überprüfen und uns gegebenenfalls Korrekturen mitteilen. Wie Ihr bestimmt auf der Titelseite festgestellt habt, haben wir den Einzelpreis für das Spider Magazin auf 7 Mark erhöht. Die Erhöhung hat für die Mitglieder keinen Einfluß. Aufgrund der gestiegenen Druckkosten haben wir einfach den Preis angepaßt. Zum Tragen kommt die Preiserhöhung nur bei Verkauf an Nichtmitglieder.
Da sich auf meine Umfrage "Marktwert" erst 30 Mitglieder gemeldet haben und ich somit nur ein wenig repräsentatives Ergebnis präsentieren kann, möchte ich den Großteil der Clubmitglieder nochmals die Gelegenheit geben, unserem Postminister jeweils eine Mark zu spendieren, was doch hoffentlich nicht zuviel verlangt sein dürfte. Ich denke mir, daß das Ausfüllen des Fragebogens, inklusive des Versands, Euch nicht mehr als 5 Minuten Eurer kostbaren Zeit in Anspruch nehmen wird!

Wie mir Uwe mitteilte, sind wie in jedem Jahr einige Mitglieder unter uns, die ihren Jahresbeitrag nicht bis zum 15. Februar bezahlt haben. Die Mahnungen gehen den betroffenen Mitgliedern mit dieser Ausgabe des Spider Magazins zu.
Zur Redaktion des Magazins "Volante" haben wir noch keinen Kontakt bezüglich Clubabo mit Rabatt aufgenommen, werden das aber in der nächsten Zeit noch nachholen.
Das Programm für die Fahrt zur Mille Miglia steht und vielleicht findet sich der ein oder andere Interesent noch.

Wie jedes Jahr, häufen sich die Austritte der Mitglieder zum Jahreswechsel. Eine solche Fluktuation ist nichts ungewöhnliches und findet sich auch bei anderen Clubs. Um dem entgegenzutreten, haben wir vom Vorstand die Idee der "Postkartenaktion" geboren. Jedem Spider Magazin liegen vier Infopostkarten bei, die Ihr an die Windschutzscheibe von Spidern hängen könnt. Sollten Euch die Postkarten ausgehen, könnt Ihr gerne welche bei der Redaktion anfordern. Bleibt uns nur noch Euch viel Spaß beim Lesen und ein frohes Osterfest zu wünschen

jh & am

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

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

Fiat 124 Spider Club e.V.

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 7.- DM je Heft, im Jahresabonnement DM 45.- 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.

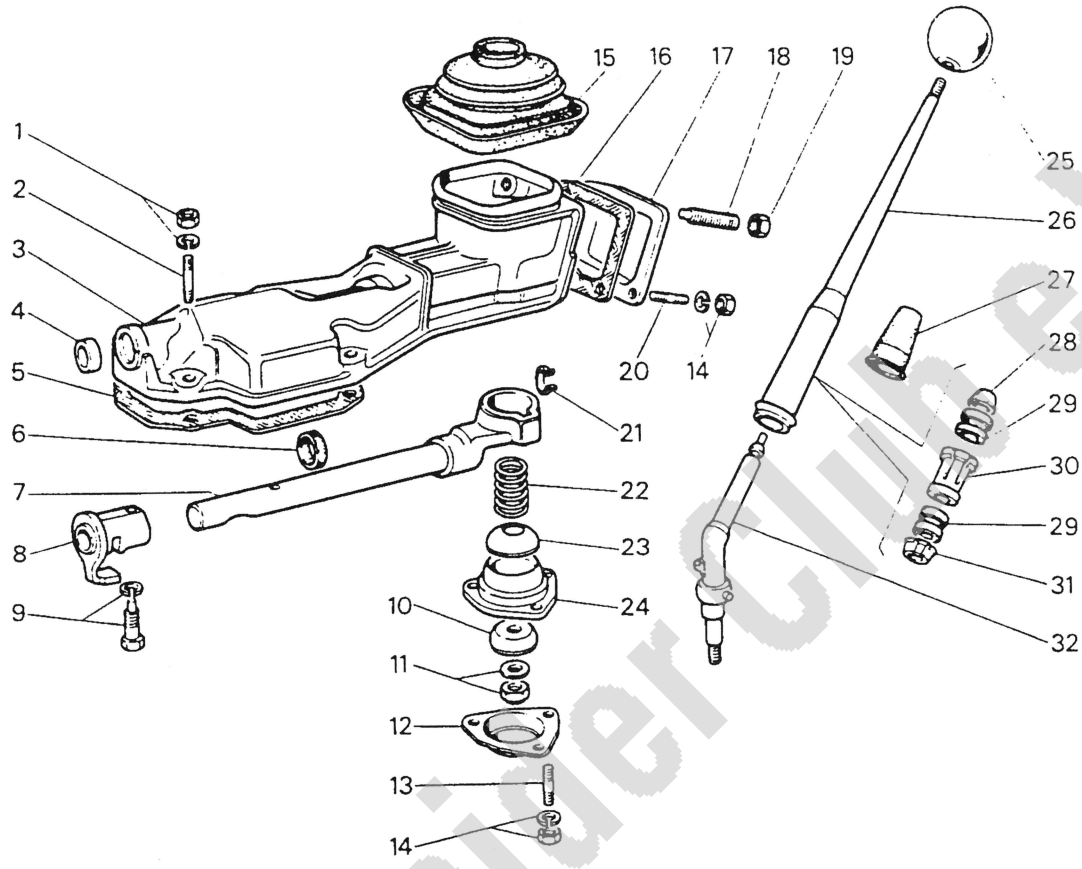
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit nachdrücklicher Genehmigung der Redaktion.
Kleinanzeigen sind für Mitglieder kostenlos.
Für gewerbliche Anzeigen gilt Anzeigenpreisliste 2/94
Satz & Layout: Joachim Häring
Groß Gerauer Str. 82
55130 Mainz
Tel./Fax: 06131/882181
Druck: Druckerei Kindermann
Holzhofstr. 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

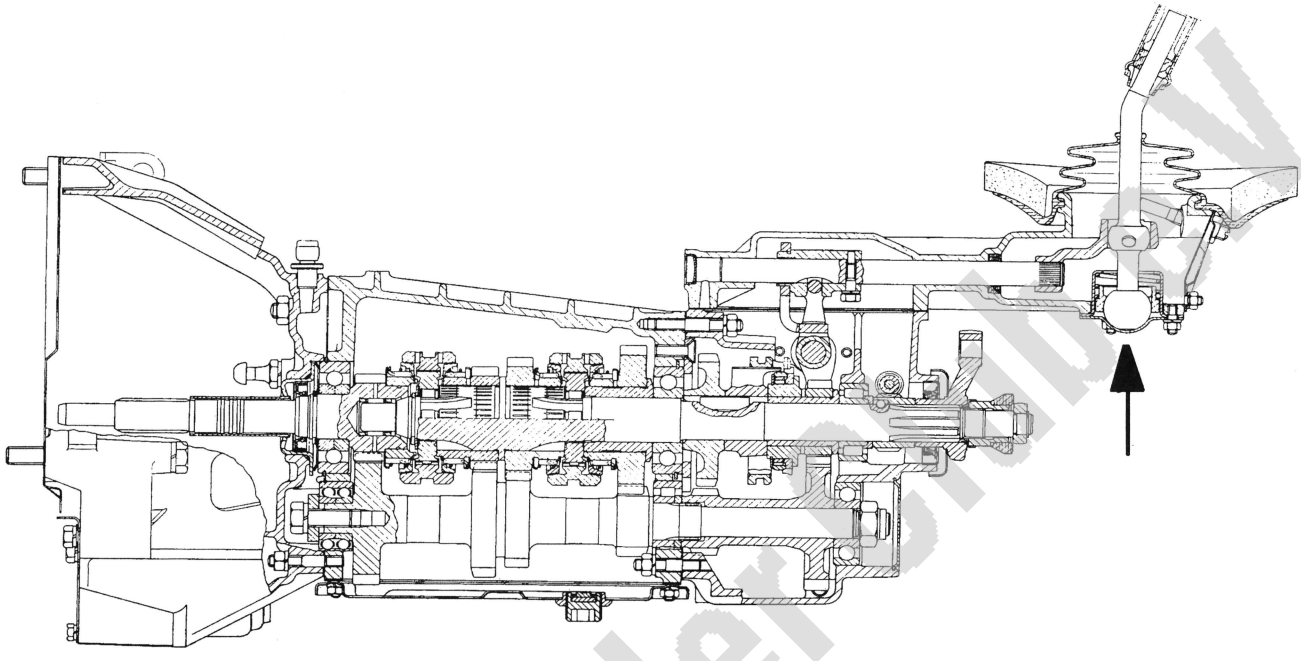
Äußere Getriebeschaltung



Position	FIAT-Teile-Nr.	Anzahl	Bezeichnung
1	16100811 & 10516670	4	Mutter mit Sicherungsscheibe
2	13543521	4	Stiftschraube
3	4162727	1	Lagergehäuse
4	14328701	1	Verschlußstopfen
5	4163971	1	Dichtung
6	4074250	1	Dichtung
7	4289490	1	Verbindungsstange
8	4163975	1	Schaltfinger
9	10516470 & 4170541	1	Schraube
10	4289498	1	Innere Tellerscheibe
11	10519601 & 14048211	1	Mutter mit Flachscheibe
12	4289498	1	Untere Kugelpfanne
13	11500221	3	Stiftschraube
14	10516470 & 15896211	3	Mutter mit Sicherungsscheibe
15	4221622	1	Staubschutzkappe
16	4170540	1	Dichtung
17	4163972	1	Deckel
18	4148579	1	Sicherungsstift für Rückwärtsgang
19	10791011	1	Mutter für Sicherungsstift (18)
20	11500021	1	Stiftschraube
21	4289533	1	Klammer
22	4289499	1	Rückwärtsgangfeder
23	870736	1	Kappe
24	4289497	1	Obere Kugelpfanne
25	4230444	1	Griffknopf
26	4151587	1	Schaltknüppel
27	?	1	Schutzkappe
28	4193249	1	Gummieinlage
29	4137841	1	Büchse
30	4137842	1	Abstandstück
31	4137841	1	Federscheibe
32	4301588	1	Schalthebel mit Gelenk

Fiat 124 Spider Club e.V.

Schalthebel-Lagerung aller 5-Gang-Getriebe



Bei vielen älteren Spidern glaubt man beim Schalten in einer zähen italienischen Pasta zu rühren. Die Schaltwege sind nicht so exakt zu definieren und während der Fahrt vibriert der Schalthebel sehr stark.

Die Positionsnummern entsprechen denen im Technikblatt!

Ursache hierfür ist meistens Abnutzung von Kugelpfanne (Position 24) und Kappe (Position 23) in der Hebellagerung.

Zwecks Reparatur solltet Ihr den Wagen auf eine Bühne oder Grube fahren.

Bild 2

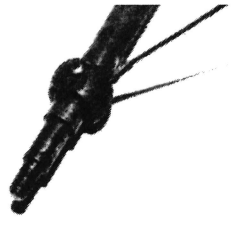


Bild 3

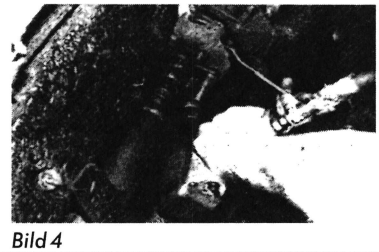


Bild 4

Die obere Konsole muß nicht entfernt werden, eventuell der Schaltsack. Sollte das Spiel im Schaltgestänge zu groß sein, beginnt das Rühren beim Schalten.

Neben der Abnutzung des Hebelgelenkes, können sich auch Brüche entwickeln. Selbst bei nur geringem Spiel zwischen Kugel und Pfanne empfiehlt sich ein Austausch.

Die Kardanwelle, Gummikupplung (Hardyscheibe) entfernen. Stellung von Welle zur Gummikupplung vorher markieren (z.B. mit Farbe aus der Dose).

Fiat 124 Spider Online

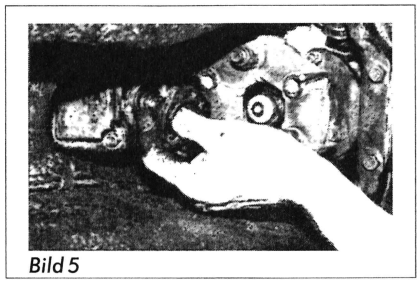


Bild 5

Die Schrauben der unteren Kugelpfanne (Position 12) entfernen. Den Deckel vorsichtig abnehmen, damit die Rückwärtsgangfeder (Position 22) nicht herausspringt und die Reihenfolge der nachfolgenden Teile erkennbar wird.

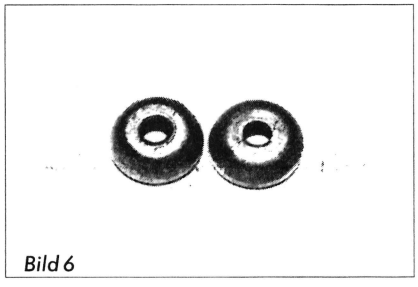


Bild 6

Hier sieht man das eigentliche Problem: Die Bohrung im alten Teil links (Position 23) ist beträchtlich vergrößert. Bei zu großer Bohrung wird die Schaltung schwammig. Wenn die Haltemutter (Position 11) sich gelöst hat und nach unten wandert, vergrößert auch das Gewinde die Bohrung.

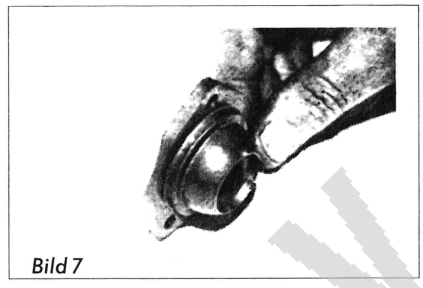


Bild 7

Eine weitere Abnutzungsstelle entsteht durch das Schalten in der Kugelpfanne (Position 24).

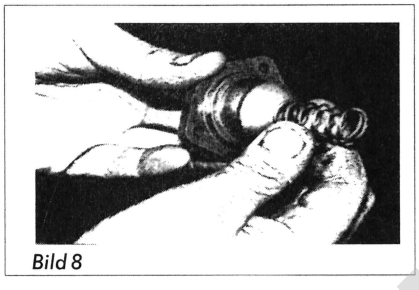


Bild 8

Die Montage der Neuteile beginnt mit der Kunststoffpfanne, gefolgt von Kugeldeckel, Feder usw.

Bild 9

Bei entferntem Schaltsack hängt der Schalthebel nach unten heraus. Das Hebelende geht durch die Feder, Kugel, Pfanne und ist gesichert durch Scheibe und Mutter. Mutter vorsichtig anziehen.

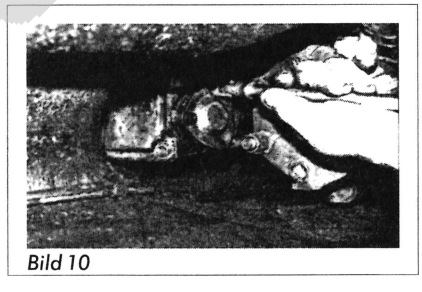


Bild 10

Eine Hilfsperson sollte den montierten Hebel von oben leicht in die vorgesehene Stellung ziehen. Festhalten und den Abschlußdeckel mit den drei Muttern (Position 14) befestigen. Anschließend die Kardanwelle usw. montieren.

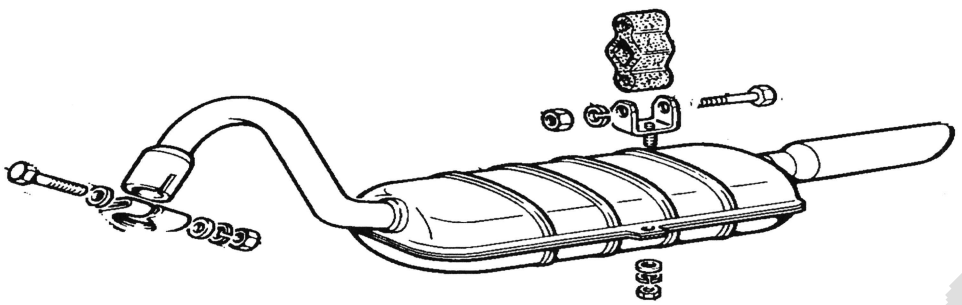
P.S.: Da die Gummikupplung meistens porös und rissig ist, diese sofort mitaustauschen.

Danach läßt sich wieder exakt schalten!

Friedel Jürging

Fiat 124 Spider Club e.V.

Probleme mit dem Auspuff

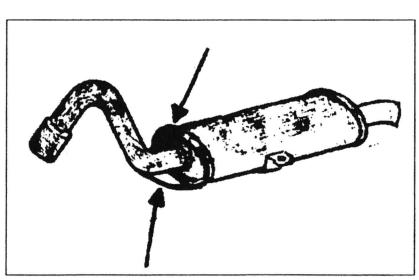


Es vergeht eigentlich kein Treffen, auf dem nicht irgendein Auspuff an einem Spider seinen Dienst quittiert.
Im allgemeinen handelt es sich dabei nicht um Rostschäden, sondern meist ist ein kleiner Riß der Auslöser für die Probleme an der Abgasanlage.

Ich habe diese Erfahrung in den letzten Jahren immer wieder machen dürfen.
Andere Spiderfahrer spotteten schon über mich und meinen öfter lärmenden Auspuff;
fuhren sie doch mit hochglänzenden Edelstahlauspuffanlagen ohne Probleme von Treffen zu Treffen, und sogar eine Garantie über mehrere Jahre (allerdings nur bei regelmäßigen Inspektionen) wurde beim Kauf gewährt.
Aber wieso soll man eine Auspuffanlage zum Alteisen bringen, die immer wieder an einer bestimmten Stelle auseinanderreißt, aber sonst keine Schäden vorweist ?
Und die 1.200 Mark für die neue Auspuffanlage sind bestimmt auch ein Argument über die Reparatur nachzudenken.

Die Probleme sind meist Risse, die an den Verbindungen zwischen dem Endtopf bzw. dem Zwischenschalldämpfer und dem Auspuffrohr auftreten. Hier scheint es sich um das schwächste Glied in der Kette der gesamten Anlage zu handeln.
Ein mehrmaliges Anschlagen des Auspuffrohrs über der Hinterachse und, - in besonders schlimmen Fällen in Verbindung mit ohrenbetäubenden Geräuschen -, das Berühren der Kardanwelle, scheint auszureichen, um die Anlage in zwei Teile brechen zu lassen.
Das Zuschweißen der Risse bzw. das Zusammenschweißen der auseinandergebrochenen Auspuffteile alleine ist nur von kurzfristigem Erfolg gekrönt.

Im letzten Sommer habe ich dann eine Brücke zwischen Endschalldämpfer und dem eingehenden Auspuffrohr schweißen lassen.
Dabei wird einfach jeweils ein etwa 1,5 mm starkes rechteckiges Blechstück zwischen Auspuffrohr und dem oberen bzw. unteren Auspufftopf geschweißt. (siehe Zeichnung)



Diese Verbindung gibt soviel Halt, daß mein Spider von Frankfurt bis nach Dänemark an unserem Pfingsttreffen und anschließend bis nach Italien ohne jegliche Probleme fuhr.

Ich kann diese Vorgehensweise nur empfehlen, sofern die Auspuffanlage keinen Rost aufweist und einen bis auf den besagten Riß ordentlichen Gesamtzustand aufweisen kann. Wer kein Schutzgasschweißgerät sein Eigen nennen kann, wird mit Sicherheit bei einem freundlichen Schlosser Hilfe finden.

uw

Fiat Spider Club e.V.

Was so alles passiert

Viele Anrufe, die mich erreichen, sind teils von Leuten, die einen Spider fahren oder von solchen, die beabsichtigen, sich eine solche „Rarität" zuzulegen. Auch haben einige, die sich dem Anrufbeantworter anvertrauen, Fragen zum Club. Was wir so machen, wieviele Mitglieder wir haben und wieviel eine Mitgliedschaft kostet.

Alle Fragen werden teils schriftlich, teils telefonisch beantwortet, der Arbeitsaufwand hält sich in Grenzen und der Club profitiert hoffentlich davon.

Anfang November letzten Jahres, sprach mir ein Anrufer auf Band, der ein neuartiges Kfz-Konservierungssystem für wertvolle Oldtimer vorstellte. Dies machte mich natürlich neugierig. Am nächsten Tag rief ich zurück und ließ mir einige Informationen geben. Der Clou von diesem Kfz-Konservierungssystem war, daß das Auto von einer dünnen, durchsichtigen Folie ganz umschlossen wird. Zwei kleine Ventilatoren, die in der Folie eingearbeitet sind, sorgen dafür, daß sich das Folienzelt aufbläst. Aber aufgepaßt: eine Steckdose sollte schon in der Nähe sein, denn ohne Strom geht gar nichts. Die Ventilatoren laufen ständig, wenngleich der Verbrauch minimal sein soll.

Am Telefon wurden schon verlockende Rabatte in Aussicht gestellt, doch das Beste, so schlug ich vor, ist sicherlich ein Demonstrations-Stündchen in meiner Garage.

Einen Termin fanden wir noch für die gleiche Woche, und zusammen mit Alex warteten wir gespannt auf unseren Besucher. Pünktlich zum verabredeten Termin fuhr ein dunkelgrüner, englischer, von mir vorher nie gesehener Zweisitzer vor. Die Firma CAR POINT gab sich die Ehre, und der junge Mann gab sich alle Mühe, uns von den Vorteilen seiner aufblasbaren Folienhaut zu überzeugen. Aber auch Fragen zu unserem Club interessierten ihn und wann und wo wir unser nächstes Club-Treffen hätten. Darüber hinaus bot er uns bei Abnahme von 10 seiner „Kaugummis", Einzelpreis ca. 900,- DM, einen 20%-igen Preisnachlaß an. Dieses Angebot kam uns interessant vor, erklärten ihm aber, daß wir nicht vorhätten, uns ein kleines "Zeltlager" auf Vorrat zu kaufen. Ferner wären wir bereit gewesen, einen kleinen Artikel im Spider-Magazin zu veröffentlichen, vorausgesetzt wir hätten die Möglichkeit gehabt, über einen Zeitraum von vier Wochen, das von ihm angepriesene Konservierungssystem zu testen. Auf dieses, für beide Seiten faires Kompensationsgeschäft ging die Firma CAR POINT ein und sagte zu, uns ein für unsere Wagengröße passendes Zelt zuzusenden.

Bis heute warte ich auf die zugesagte Lieferung und obwohl ich in Karlsruhe anrief und um Rückruf bat, tat sich bis dato nichts. Ich kann nur hoffen, daß dem jungen Mann in seinem dunkelgrünen, englischen Zweisitzer, Marke Marcos, nichts zugestoßen ist.

Genauso ärgerlich ist es, was das Oldtimer-Magazin MOTOR Klassik macht. Nach dem Pfingsttreffen 1995 wurde die Redaktion schriftlich über unseren Vorstandswechsel und die neue Clubanschrift informiert. Um so mehr war ich erstaunt, als ich in der Februar-Ausgabe in dem Leitartikel "Fiat Dino - drei Spider von Pininfarina", die alte Hamburger Clubanschrift veröffentlicht sah. - Sorry dafür Christian - . Ich habe die Redaktion umgehend ebenfalls schriftlich um Korrektur in der März-Ausgabe gebeten. Die Rubrik „Club-News" bietet sich ja dafür an. Bis jetzt jedoch leider ohne Erfolg.

Sehen wir auch in diesem Fall großzügig darüber hinweg, hoffen auf Besserung und freuen uns auf eine neue und für uns problemlose Spider-Saison.

Viel Spaß bei den ersten Ausfahrten im neuen Jahr wünscht Euch allen

uk

Fiat Spider i.G.

Einladung

zum Jahreshaupttreffen

Pfingsten`96 vom 25.05.- 27.05.1996

im Weserbergland

Liebe Spiderfreunde,

die spiderlose Zeit hat bald ein Ende, denn das Pfingsttreffen steht schon wieder ins Haus. Diejenigen, die letztes Jahr in Rendsburg mit dabei waren, wissen bereits, daß es dieses Jahr wieder einmal nach Ostwestfalen geht. Allerdings kehren wir dem Teutoburger Wald etwas den Rücken zu, denn wir wollen Euch dieses Mal ins Weserbergland locken.

Nicht nur das wunderschöne Hotel Entenhof, das aus einem historischen Mühlengebäude gewachsen ist, soll Euch ein paar unvergessliche Spidertage bescheren, sondern auch das Programm, bei dessen Gestaltung wir alt Bewährtes wieder mit einbezogen haben.

Alt und doch neu ist, daß wir die Übernachtung in diesem wirklich schönen Hotel zu einem Superpreis von DM 69,- pro Person anbieten können.
Die Anzahl der Zimmer ist zwar ausreichend, jedoch begrenzt; somit ist eine frühe Reservierung geboten. Sollten sich wider Erwarten dieses Jahr mehr Teilnehmer als üblich anmelden, haben wir für Nachzügler noch einige Zimmer in einem anderen nahegelegenen Hotel reserviert. Auf Wunsch besteht auch die Möglichkeit bereits am Freitag anzureisen, Betreuung und Programm wird jedoch erst ab Samstag geboten.
Für Nichtmitglieder erheben wir für die Teilnahme an der Rallye eine Startgebühr von DM 20,- pro Fahrzeug.

Anmeldeschluß ist der 30.April 1996

Wir freuen uns so viele Spiderfahrer wie möglich zu Pfingsten begrüßen zu dürfen und ganz besonders diejenigen, die zum ersten Mal teilnehmen möchten. Die weiteste Anfahrt wird dieses Jahr prämiert.

Tschüss, bis Pfingsten

Eure „Bielefelder“
Friedel Jürging, , Marco Kollmeier, Christian Laux, Hardy Stange

Falls noch Fragen offen sind, wendet euch bitte an:

Marco Kollmeier
Andreasstr.15
33098 Paderborn
Tel.: 05251/ 23704

Hardy Stange
Hochstr. 12
33615 Bielefeld
Tel.:0521/ 177253

Fiat 124 Spider Club e.V.

Programm Pfingsten `96

Samstag 25.05.96:

10.00 Uhr - 13.00 Uhr	Nur für Freitagsanreisende: Fahrt zur Firma Köster Motorsport Herford, wo uns Reinhold Köster mit speziellen Sonderpreisen für Ersatzteile und einigen Überaschungen erwartet und uns einen Einblick in professionelle"Schrauberarbeit" gewährt.
11.30 Uhr - 14.00 Uhr:	Sektempfang und Begrüßung der Teilnehmer auf dem Parkplatz des Hotel Entenhof
15.00 Uhr- 19.30Uhr:	Abfahrt nach Minden zur Weserschiffahrt
20.00 Uhr:	Gemeinsames Abendessen im Hotel Hahnen Kamp. Präsentiert wird ein mehrgängiges Menü mit verschiedenen Fleischsorten und Beilagen.
ca. 22.00Uhr:	Freie Gestaltung des restlichen Abends z.B. - Besuch des Spielkasinos Bad Oeynhausen - Tanzlokal oder Diskothek

Sonntag 26.05.96:

10.00 Uhr - 16.00 Uhr:	Spiderrallye durch das malerische Weserbergland
18.00 Uhr- 19.00 Uhr:	Jahreshauptversammlung des 124 Spider Club e.V.
20.00 Uhr:	Abendessen im Hotel Entenhof; es erwartet uns ein Erlebnisbüfett, das so exquisit ist, daß wir es subventioniert haben, um es so günstig anbieten zu können. Nach dem Essen, gemütliches Beisammensein in den Wein - kellern des Entenhof

Montag 27.05.96:

10.00 Uhr:	Abfahrt zum Besuch des Automuseums Bad Oeynhausen. Parallel dazu ein Besuch unseres Teilemarktes zu dem wir auch gewerbliche Teilehändler eingeladen haben.
ca. 13.00 Uhr	Verabschiedung der Teilnehmer

Fiat 124 Spider Club e.V.

Verbindliche Anmeldung:

_____
Name, Vorname

_____
Beifahrer/in

_____
Straße, PLZ , Ort

_____
Telefon

Ich komme mit _____ Personen.

Fahrzeug: O **AS** O **BS** O **CS** O **DS** O **Volumex**

Kennzeichen:_____

Zimmerreservierung im Hotel Entenhof, vom _____ bis_____.

=_____ Übernachtungen x □ DM 138,- Doppelzimmer/ □ DM 69,- EZ. = DM _____

Teilnahme an der Weserschifffahrt: _____ Personen x DM 18,- / Person = DM _____

Teilnahme am Abendmenü im Hotel Hahnen Kamp

_____ Personen x DM 35,-/ Person = DM _____

Teilnahme am Buffet Hotel Entenhof: _____ Personen x DM 34,- / Person = DM _____

Gesamtsumme: DM _____

_____
Datum,Unterschrift

Die gesamte Summe ist **spätestens bis zum 30. April 1996** auf das Sonderkonto
" Friedel Jürging ,Spidertreffen `96"
Kto. Nr.: 50076906 BLZ: 49490070 bei der Volksbank Herford
zu überweisen.
Achtung Name und evtl. Kennzeichen auf der Überweisung nicht vergessen.

Die Bestätigung ist an Marco Kollmeier , Andreasstr.15 , 33098 Paderborn zu schicken, oder per Fax an Hardy Stange ,Fax Nr.: 0521/ 17 51 61.

Nach Erhalt der Zahlung schicken wir euch die Bestätigung per Post zu.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Einladung

Liebe Mitglieder,

gemäß § 8 der Vereinssatzung laden wir alle Mitglieder zur

Jahreshauptversammlung 1996

ein. Sie wird in diesem Jahr, am Sonntag, den 26. Mai 1996, um **17.00 Uhr** in Löhne-Ort, im Hotel Entenhof stattfinden.
Wir möchten Euch bitten, die Terminvorverlegung (von 18.00 Uhr auf 17.00 Uhr) entgegen dem beiliegenden Programmablauf zu berücksichtigen. Ende der Jahreshauptversammlung wird wie bereits angekündigt, gegen 19.00 Uhr sein.

Tagesordnung

1.	Begrüßung	Uli Kronenberg
2.	Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung 1995	Uli Kronenberg
3.	Mitgliederbewegungen	Uwe Wagner
4.	Jahresbericht des Vorstandes	Joachim Häring
5.	Jahresbericht des Kassenrevisors	Gert Murtfeld
6.	Jahresbericht des Kassenwartes	Uwe Wagner
7.	Entlastung des Vorstandes	
8.	Neuwahlen des Vorstandes	
9.	Verschiedenes	

Unter diesem Punkt werden Anträge der Mitglieder diskutiert.
Anträge bitten wir, dem Vorstand bis zum 15. Mai schriftlich einzureichen.

Da die Jahreshauptversammlung die einzige Möglichkeit ist, Belange des Clubs und seiner Arbeit in größerem Rahmen zu diskutieren und neue Dinge zu beschließen, bitten wir um rege Teilnahme. Solltet Ihr Anregungen und Verbesserungsvorschläge sowie Kritikpunkte haben, laßt uns dies bitte wissen, denn nur so ist es möglich, die Clubarbeit Euren Interessen am nächsten zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Fiat 124 Spider Club e.V.

Kontakt zum FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V.

Eine positive Meldung kann ich an dieser Stelle verbuchen. Im vergangenen Dezember habe ich mich ans Clubtelefon geschwungen und Kontakt zum "Deutschland" Club aufgenommen. Gesprochen habe ich mit beiden Clubvorsitzenden, dem 1. Vorsitzenden Gerhard Mühr und der 2. Vorsitzenden Christine Hagen. Von beiden Seiten wurde es bedauert, daß das Klima zwischen beiden Clubs bis dato sehr unterkühlt war. Es wurde kein Versuch unternommen, die Gründe hierfür zu suchen, denn das soll ab heute unter dem Kapitel "Schnee von gestern" abgehakt werden. Denn letztendlich haben sich beide Clubs das gleiche Ziel gesetzt, nämlich den Erhalt unserer schönen Fahrzeuge. Was ich aus den Gesprächen heraushören konnte, im "Deutschland" Club sind die Aufgaben mehr dezentralisiert. Darüber hinaus unterhält der Club ein eigenes Ersatzteillager. Für die verschiedenen Fahrzeugtypen gibt es eigene Modellbetreuer, ähnlich wie bei uns, jedoch nochmals weiter unterteilt. Die Kontakte zu FIAT in Heilbronn sind wohl recht gut. Wie man mir mitteilte, ist in bezug auf Vergangenheitspflege, Versorgung mit Archivmaterial, Sponsoring, etc. von FIAT, auch nicht allzu viel zu erwarten, schade eigentlich.

Wie ich bereits angekündigt habe, schrieb ich Anfang Dezember FIAT in Heilbronn an, habe bis heute allerdings noch kein feed-back. Ich kann mir allerdings vorstellen, daß FIAT durch den bevorstehenden Umzug nach Frankfurt andere Sorgen hat. Hier bleibe ich jedoch am Ball und werde einen erneuten Vorstoß nach dem Umzug unternehmen, zumal FIATdann direkt "um die Ecke" ansässig ist.

Nach dem kleinen Abstecher wieder zurück zum "Deutschland" Club.
Man unterhält sehr gute Beziehungen zu ausländischen Clubs, wie z.B. nach Holland, England und der Schweiz. Hierzu gibt es eigens eine Person zur Pflege der Clubkontakte.
Mit dem Redakteur, Peter Schneider, der Zeitschrift "Der Spiderfahrer", dem Organ des "Deutschland" Clubs, habe ich mich bereits auch schon ausführlich unterhalten, und ihn auch schon auf der Techno Classica persönlich kennengelernt. Übrigens sehr nett.
Der "Spiderfahrer" der in DIN A 5 Format herauskommt, erscheint viermal im Jahr. Dazu gibt es noch zwei Infobriefe. Der Umfang entspricht mit ca. 34 bis 40 Seiten dem unseren.
Peter und ich sind so verblieben, daß unsere Clubs die Zeitschriften untereinander austauschen und darüber hinaus gegenseitig die Termine zu Treffen des jeweils anderen Clubs veröffentlichen werden.
Wie ich meine, ist das ein toller Anfang.

Unser Club wurde bereits von Roland Seiter, Ihr erinnert Euch an den Artikel "Limited Edition" im SM 04/95, offiziell zum diesjährigen Jahreshaupttreffen des "Deutschland" Clubs nach Baden-Baden zum sogenannten "Schnuppertag" am Samstag, den 17. August, eingeladen. Näheres hierzu könnt Ihr unter "Terminen" nachlesen.

Der Vorstand ist hierzu sogar zum Abendessen eingeladen!

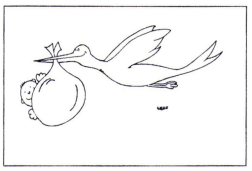
Ich bleibe auf jeden Fall dran, die Kontakte zu vertiefen und darüber hinaus auch Kontakte zu anderen Clubs aufzunehmen, denn nur gemeinsam sind wir stark.

jh

Fan Spider Club e.V.

Nachwuchs

Ein neuer Stern ist da! Gratulieren mas Niedergerke und seiner Frau **Niedergerke**. Sie erblickte am Welt. Herzlichen Glückwunsch nach-Spiderfahrer gesorgt.



möchten wir unserem Clubmitgründer, Tho-Regina, zur Geburt Ihrer Tochter **Lisa** 17.12.1995 um 04.42 Uhr das Licht der träglich!!! So ist für den Fortbestand der

Region Hamburg

Mitgliederbetreuung im Norden.

Der Hamburger Stammtisch beweist, daß man sich um seine Mitglieder kümmert. Uns im Norden sind halt nicht nur die Autos wichtig, sondern auch ihre Besitzer und deren Partner.

So kam der Tag, an dem Josch (Joachim Meier, lest hierzu auch die "Wahre Spidergeschichte") seinen 25. Geburtstag feiern wollte. Und der Stammtisch saß zur Beratung zusammen, was man wohl verschenken sollte. Es kamen Vorschläge vom Duftwässerchen über Alkohol zu Teilen für seinen Spider. Von Claudia kam dann die Anregung, vielleicht etwas weibliches für den Beifahrersitz zu besorgen. Gesagt, getan. Wir wollten ihm eine Frau, genau nach seinen Vorstellungen besorgen. Wir, der Stammtisch, sind eben immer bemüht, unseren Mitgliedern jeden Wunsch zu erfüllen, damit ihnen an nichts fehlt, und sie rundherum zufrieden sind. Und da es Josch eigentlich sehr gut geht, er hat einen Job, ein Auto "oben ohne", eine kleine Wohnung und er macht hin und wieder Urlaub, fehlt es ihm nur noch an einer Frau, und die wollten wir ihm nun besorgen.

Josch mit seiner Traumfrau

Da er aber ganz genaue Vorstellungen hat, was seine Traumfrau betrifft, war es sehr schwer für uns, eine solche Frau zu finden. So mußten wir zu anderen Mitteln greifen. So kramten wir Luftballons, Pappe, Papier und ein paar Klamotten zusammen und bauten ihm seine Traumfrau, die er an dem Tag seiner Geburtstagsfeier in Empfang nehmen durfte. Als er sie nun sah, war er hin und weg, und er nahm sie sich gleich richtig vor. Er fackelte nicht lange, sondern zog sie noch auf seiner Feier vor uns allen aus, um zu sehen was so in ihr steckt. So wie uns schien, war er mit dem Resultat auch sehr zufrieden. Nochmals Josch, auf diesem Wege herzlichen Glückwunsch und viele schöne Stunden zu zweit, im Namen des Hamburger Stammtisches.

Sollte man sich nicht öfter um die zwischenmenschlichen Beziehungen der Mitglieder kümmern?

Jürgen Loch

Retro Hamburg 1996

Am 1. und 2. Juni 1996 findet am "Parkplatz Braun" beim Hamburger Volkspark die 2. Auflage des Hamburger Oldtimer & Teilemarkts statt. Hierzu stehen über 50.000 qm zur Verfügung. Der Veranstalter bietet den Markenclubs die Möglichkeit, sich kostenlos dem breiten Publikum vorzustellen. Unserem Club wird hierzu eine Standfläche von 50 qm zur Präsentation reserviert. Die Teilnahme an der Veranstaltung sollte bis spätestens zum 19. April an folgende Adresse erfolgen: EVENTS Marketing oHG, Elbchaussee 360, 22609 Hamburg, Tel. 0 40/8 22 33 77, Ansprechpartner: Herr Kai Dinse.

Vielleicht finden sich ja ein paar Nordlichter, die unseren Club auf der Retro repräsentieren.

Fiat Spider e.V.

Neues von H & N

Die wichtigste Neuigkeit von Thomas Niedergerke dürfte wohl die geänderte Telefon- und Faxnummer sein.

Die neue Telefonnummer lautet ab sofort: 0 52 31 / 95 15 - 0, Fax-Nr.: - 20

H & N bietet in einem News-Blatt folgendes an:

-Mc-Laren Rad 7 x 15 ET 25 für 998 Mark pro Satz
-Tieferlegungssatz mit Gutachten für 365 Mark
-Koni-Stoßdämpfer, rot für 468 Mark pro Satz
-KYB-Stoßdämpfer für 298 Mark pro Satz

sowie diverse Teppichsätze in verschiedenen Qualitäten und Farben.

Darüber hinaus gibt es ein Extrablatt, worin ein Auszug von Originalteilen aufgeführt ist, wie z.B. Bremsbeläge, Silentgummis, Simmerringe, Spurstangenköpfe!, etc.

Verkaufe

DS-Spider, Bj. 85, 90.000 km, 1.Hand, rot, Originalzustand, FP 15.000 DM
Michael Mojzer
Tel.: 0 73 51 / 2 21 38

Motorhaube für AS sowie einteiliges Hardtop, beides in gutem Zustand
Klaus Lannig
Tel.: 0 93 42 / 2 22 50

Fiat 124 Spider Club e.V.

FIAT Automobil AG: Teilumzug nach Frankfurt

Wer es noch nicht wissen sollte, die FIAT AG verlagert einige Bereiche aus logistischen Gründen nach Frankfurt. Die "Back-Office-Funktionen" bleiben am Standort Heilbronn. Der Umzug soll ab dem 1. September 1996 in die Main Metropole erfolgen. Für den Umzug vom Neckar an den Main, vorgesehen sind die Generaldirektion mit den Stabsabteilungen Rechtswesen sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, der Vertrieb, das Marketing sowie Teile des Ressorts Service. Zu diesen Bereichen gehören rund 130 Mitarbeiter, für die auf diese Weise eine verbesserte infrastrukturelle und logistische Arbeitsplattform geschaffen werden soll.

Nicht berührt von dieser Entscheidung sind die sogenannten "Back-Office-Bereiche", die auch weiterhin am traditionellen Standort Heilbronn tätig sein werden. Hierzu gehören unter anderem der Bereich Finanzen, die Personalverwaltung, die EDV und der Service. Ebenfalls verbleiben werden die Kundendienstschule und das vom internationalen Logistik-Konzern TNT geführte zentrale Ersatzteil-Verteilungszentrum, das die Vertragshändler der drei Marken Alfa Romeo, FIAT und Lancia in mehreren europäischen Ländern mit Teilen versorgt.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Heilbronn, im Januar 1996

FIAT Barchetta mit 5-Zylinder

Fiat erprobt Motorversionen für den Zweisitzer Barchetta: Für 1997 soll eine Basisversion des Modells mit 115 PS lanciert werden, nicht zu verwechseln mit der aufgepeppelten Version unseres Spiders in VX-Version. Überdies ist bei Fiat eine Spoiler- und Power-Ausführung des Barchetta in der Entwicklung, mit dem neuen Fünfzylinder-Vierventiler mit zwei Liter Hubraum, der im Fiat Bravo oder Lancia Kappa schon zum Einsatz kommt. Ein Barchetta 20 V mit diesem Motor ist ebenfalls nicht vor 1997 zu erwarten.

Auszug aus AMS 3/96

Überwinterung der Starterbatterie

Zur Überwinterung Eurer Batterie könnt Ihr ein elektronisches Zubehörteil bei der *Fa. Conrad electronic* unter der Bestellnummer 19074877 beziehen. Es handelt sich dabei um eine Schaltung, die während des Ladevorgangs ständig die Batteriespannung überprüft. Steigt die Spannung auf 13,8 Volt an, so wird die Ladung unterbrochen. Die Batterie wird langsam wieder entladen, bis sie 13 Volt erreicht hat. Nun setzt die Ladung wieder ein, und das Spiel beginnt von neuem. Der Sinn ist es, Bleiakkus die lange unbenutzt sind, aktiv zu halten, ohne sie zu überladen. Die zum nachträglichen Einbau in ein vorhandenes Ladegerät geeignete Schaltung wird auch in weiteren Varianten angeboten.

Bezugsquelle: *Fa. Conrad electronic*, Klaus-Conrad-Straße 1, 92 240 Hirschau

Fiat 124 Spider Club e.V.

Blei-Ersatz

Der Bestand an Fahrzeugen, die bleihaltigen Kraftstoff benötigen, reduziert sich zusehends. Dies veranlaßt die Mineralölfirmen, das Angebot an Bleibenzin ebenfalls einzuschränken. Ein gänzliches, gesetzlich geregeltes Verbot von Bleibenzin existiert in Deutschland jedoch nicht. Die Bereitstellung dieses Kraftstoffes ist für die Mineralölfirmen nicht mehr rentabel, so daß Ersatzlösungen angeboten werden. Für die Spiderfahrer unter uns, deren Zylinderköpfe nicht mit gehärteten Ventilsitzen ausgerüstet waren, im Prinzip die AS, BS und CS-Typen, die nur für den europäischen Markt bestimmt waren, können also daher künftig zur Flasche greifen. Die *Fa. Shell* bietet ein Additiv als Bleiersatz an, das nach dem Tanken von Super Plus oder Super Bleifrei zugegeben wird. Der Name dieses Produkts lautet OK plus Ventilschutz. Der Flascheninhalt von 500 ml reicht nach Herstellerangabe für 500 Liter bleifrei. Der Preis beträgt etwa 20 Mark.

Beim Restaurieren von Kraftfahrzeugen werden beim Austausch der Bremsleitungen gerne Kupferbremsleitungen verwendet. Dies ist aufgrund einer Forderung des Kraftfahrtbundesamtes nicht mehr ohne weiteres zulässig, da die Kupferleitungen bisher nur in Anlehnung an DIN 3996 geprüft wurden und auf eine Schleuderprüfung verzichtet wurde. Ab sofort dürfen nur noch Stahlbremsleitungen oder Kupferleitungen mit gesondertem Musterbericht über die Prüfung nach US-Vorschrift FMVSS 106 verwendet werden.

Da Bremsleitungen Teile der Bremsanlage sind, erlischt beim Austausch gegen nicht serienmäßige Leistungen die Allgemeine Betriebserlaubnis, wenn für die Leitungen keine ABE / Musterbrief vorhanden ist. Hat der Fahrzeughersteller den Austausch bestimmter Bremsleitungen durch Kupferleitungen freigegeben oder liegt ein Mustergutachten vor, so wird im Fahrzeugbrief bzw. -schein eingetragen: Fahrzeug ist mit CuNiFe-Bremsleitungen ausgerüstet.

Auszug aus Motor Klassik 12/95

Neue Kfz-Steuer ´97

Für Bundesminister Wissmann ist es "das größte und wichtigste Projekt, das wir im Jahr 1996 verabschieden wollen". 1997 kann die Umstellung dann in Kraft treten. Statt des Hubraums soll künftig der Schadstoffausstoß der Autos besteuert werden. In Geheimverhandlungen zwischen den Ministern für Verkehr, Finanzen und Umwelt wird über einen neuen Vorschlag beraten. Demnach sollen Autos ohne Katalysator und nicht schadstoffarme Diesel um 20 Mark pro 100 Kubikzentimeter Hubraum teurer werden. Autos, die unter der besonders strengen Schadstoffgrenze der Euronorm III bleiben, sollen für ein Jahr ganz von der Steuer befreit werden. Diese Norm ist allerdings noch nicht verabschiedet. Besitzer von Kat-Autos der Euronorm I und der ab Januar 1996 geltenden Euronorm II werden nur teilweise steuerentlastet. Unklar ist noch, ob auch schadstoffarme Dieselautos einen Steuerbonus bekommen und ob Autos ohne Katalysator ab der Jahrtausendwende verboten werden. Ab dem Jahr 2003, so die Pläne, könnte die Kfz-Steuer endgültig abgeschafft und auf die Mineralölsteuer umgelegt werden. Für die seit Anfang 1995 steuerbefreiten Oldtimern werden ab 1996 wieder 375 Mark pro Jahr fällig.

Auszug aus AMS 1/96

Fiat 124 Spider Club e.V.

Interieur reinigen

Wer seinen Spider liebt, der putzt, oder? Ich nehme an, die meisten von Euch werden mir zustimmen, daß so ein Liebhaberstück nur dann seinen Namen verdient, wenn es auch innen danach aussieht. Doch gerade denjenigen, die im Innenraum ein beigefarbenes oder sonstwie helles Interieur haben, dürfte sich mitunter die Frage stellen:

Womit macht man es am besten?
Zwei Anregungen hierzu von Gerd und mir, soweit es sich um Kunstleder handelt: Wer ab und zu mit der Lufthansa fliegt, bekommt auf jedem Flug

LH-Erfrischungstücher ("Coolikes" genannt)
gereicht. Nehmt doch gleich zwei. Es lohnt sich. Diese Dinger eignen sich hervorragend dazu, eine Oberflächenreinigung vorzunehmen.

Für eine Grundreinigung empfiehlt Gerd,

einen Spritzer Ammoniak ins Waschwasser (siehe SM 04/95 "Aus Omas Trickkiste")

zu tun. Das Zeug gibt es günstig in einer kleinen Flasche in jeder Apotheke. Diese Reinigung sollte allerdings nur im Freien stattfinden, am besten mit einer Wäscheklammer in der Nase! Sonst wird vielleicht etwas zuviel Durchzug in den Atemwegen geschaffen. Das Ergebnis: Es wird wie neu aussehen. Wer nicht fliegt, sollte bei Gelegenheit einmal Martin, unseren Piloten fragen, ob er vielleicht weiß, wie man an LH-Erfrischungstücher herankommt.

Viel Erfolg beim Putzen wünschen Euch Gerd und Sönke

Gegendarstellung zum Bericht "Aus Omas Trickkiste", SM 04/95

First read the manuel
Vor dem Öffnen von Omas Trickkiste sollte man sich schon ein paar Gedanken über deren Inhalt machen, jedoch keinesfalls alle Komponenten zu einer hochbrisanten Reaktionsmischung zusammenfügen um anschließend ein Wunder zu erwarten.

Die Anleitung zum Säubern von verschmutzten Kunststoffteilen könnte doch selbst bei einmaliger Anwendung eher Verwunderung und große Wunden hinterlassen. Die Innenausstattung unseres wunderschönen Spiders besteht größtenteils aus weichmacherhaltigem Billig - PVC. Der Einsatz der vorgeschlagenen Lösemittel hat unweigerlich eine Verhärtung des Materials zur Folge, die dann zum Oberflächenbruch führt.

Der gleichzeitige Einsatz von Essigsäure und Ammoniak macht jedoch gar keinen Sinn, da das entstehende Produkt mit Sicherheit keine Reinigungswirkung hat. Vor dem Einsatz von Spiritus (Ethanol) sei besonders dringend abzuraten, da hier in besonders hohem Maße Weichmacher herausgelöst werden, und vor allem der Schaumstoff der Polsterung irreversibel geschädigt wird.

Vielmehr sei auf die Betriebsanleitung des Spiders hingewiesen, in der zur Reinigung eine wässrige Lösung einer milden Seife empfohlen wird.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Nebenbei sei noch bemerkt, daß nicht nur Lösemittel den Kunststoff denaturieren, sondern auch Wärme sowie UV-Licht. So lohnt es sich bestimmt, das Verdeck im Sommer bei längerer Standzeit zu schließen.

Michael Keunecke

Neujahrsüberraschung

Hamburg, 25.01.1995 Als am Neujahrstag ein Cabriofahrer sein Auto besteigen wollte, wurde er gleich mit einer unerfreulichen Neuigkeit konfrontiert. Ein Feuerwerkskörper war offenbar auf dem Verdeck gelandet und hatte ein großes Loch verursacht. Die nächste Überraschung ließ nicht lange auf sich warten. Die Kaskoversicherung, der der "gebrannte" Cabriofahrer den Schaden gemeldet hatte, mochte nicht zahlen und verwies auf die Bedingungen für Kaskoversicherungen (AKG). Bedingungsgemäß besteht Versicherungsschutz nur für Schäden, die durch Brand verursacht worden sind. Verursacht ein glimmender Feuerwerkskörper Löcher, so ist Schadensursache für die Versicherer kein Brand gewesen. Als Brand im Sinne des § 12 Abs. 1 l a AKG gilt ein Feuer, das "ohne einen bestimmungsgemäßen Herd entstanden ist oder ihn verlassen hat und sich aus eigener Kraft auszubreiten" vermag. Die Löcher im Cabriodach waren demnach kein Brandschaden, sondern ein Seng- oder Glimmschaden. Genauso wie eine Zigarette kann ein Feuerwerkskörper ein Feuer entfachen. Dieses Feuer verläßt jedoch seinen Herd nicht, sondern frißt sich sengend bzw. glimmend - wie hier - in das Dach des Cabrios, ohne einen Brand zu entfachen. Ergebnis: Kein Geld von der Versicherung. Amtsgericht Pforzheim vom 17.12.93 - C 384/93.

Auszug aus eurotax Schwacke expert

Antenne in der Stoßstange

Die Nachrüst-Antenne von Hirschmann für Radio und Funktelefon kann ohne Bohrungen in der Karosserie montiert werden, weil die Empfangs- und Sendepole unter der Stoßstange sitzen. So ist die Kombiantenne nicht nur vor Vandalismus geschützt, sie hält auch den Innenraum des Autos beim Telefonieren frei von elektrischen Feldern. Die Nachrüstversion kostet beispielsweise für die Mercedes S-Klasse DM 299,--.

Lt. Hirschmann wird unter dieser Programmüberschrift außer den typspezifischen Antennen auch eine "Standard"-Antenne entwickelt, die unter anderem für den universellen Einsatz an älteren Fahrzeugen geeignet sein soll, die noch keine durch die Karosserie geführte Außenantenne besitzen. Dabei denkt man auch an Liebhaberfahrzeuge, bei denen Antennenbohrlöcher in der Karosserie gern vermieden werden.

Die "Standard-Antenne in der Stoßstange" braucht noch gut 3 Monate Entwicklungszeit (die Antenne dürfte ab Erscheinen des SM 01/96 auf dem Markt erhältlich sein) und soll dann mit entsprechend detaillierter Einbauanleitung sowie großzügiger Zubehörausstattung mit Tüllen, Kabelbindern und Klebe-Pads angeboten werden. Die Einbauanleitung wird dann auch die im Vergleich zu den typbezogenen Antennen andersartigen Montagebedingungen und Leistungsmöglichkeiten verdeutlichen.

Bei Hirschmann am Telefon (26.01.) war Herr Willmann (Technik).

Werner Meltzer

Fiat 124 Spider Online e.V.

Strafbestand - Beleidigung im Straßenverkehr

Deutschlands gängister Autofahrergruß, der ausgestreckte Mittelfinger, im Volksmund auch als Stinkefinger bekannt, kommt teuer zu stehen. Wer mit dieser obszönen Geste einen anderen Autofahrer beleidigt, muß mit einer Geldstrafe von 2.200 Mark rechnen. Besonders allergisch reagieren Richter, wenn die Beschimpfung einem Polizisten oder einer Politesse galt. So kann der "Trottel in Uniform" schnell 3.000 Mark kosten. Und daß eine Politesse keine "dumme Kuh" ist, muß mit 1.200 Mark gelernt werden. Erfahrungen mit dem Ausdruck "Bordsteinschwalbe" liegen noch nicht vor, Ihr solltet Euch jedoch davor hüten, davon Gebrauch zu machen. Je nach Art der unflätigen Gesten und Bemerkungen sowie den Tatumständen bewegen sich die Strafen in der Regel zwischen zehn und 30 Tagessätzen. Ein Tagessatz entspricht dem Tages-Nettoverdienst des Übeltäters. Außerdem wird die Geldstrafe ins Bundeszentralregister eingetragen, in der alle Verurteilten wegen Straftaten erfaßt sind. Wiederholungstäter, die übrigens keinen Mengenrabatt bekommen, sind auf diese Weise schnell erkannt und müssen beim nächsten Mal mit einem schärferen Urteil rechnen.

Modellauto

Alle Jahre wieder in der kalten Winterszeit warten wir sehnlichst auf.....

auf die Nürnberger Spielwarenmesse und nicht auf das Christkind, es sei denn, es bringt uns ein Modell des FIAT 124 Spider!

Und so geschehen noch Zeiten und Wunder: Die Firma Vitesse kündigt lt. meinem Händler „Peter's Modellbahn-Stübchen", Hamburg, den Spider im Maßstab 1:43 in sechs verschiedenen Varianten an:

- Spider 1966
- Spider 1966 geschlossen
- Spider US 1975
- Abarth Straßenversion
- Abarth 1972 Fahrer Lind berg
- Abarth 1974 Fahrer ?

Angeblich ist das in China produzierte Modell bereits verschifft und soll Ende März zu einem Straßenpreis von max. 45,- DM auf den Markt gebracht werden.

Eventuell zeitgleich wird der italienische Hersteller Progetto K ebenfalls im Maßstab 1:43 einen oder mehrere FIAT 124 Spider auf den Markt bringen. Der Preis soll bei ca. 35,- DM liegen.

Wir sind gespannt und hoffen, schon in der nächsten Ausgabe einen Vergleichstest bringen zu können.

Ralf de Vrée

Anmerkung der Redaktion:
Wie ich auf der Techno Classica erfahren habe, sollen etwa 32 Varianten (Farb- und Modellvarianten) des Spiders auf den Markt kommen. Die Abbildungen sind ein Auszug aus dem aktuellen Katalog der Fa. Progetto K.

EX 22 ◊ Fiat 124 Spyder II° Serie Open Stradale 1969

EX 28 ◊ Fiat 124 Spyder Abarth Rally Tour de Course 1973

Fiat 124 Spider Club e.V.

Die Sonne strahlt nicht mehr ganz so hell

Fastnacht ist ein wichtiges Datum für Autohändler. Mitte bis Ende Februar nämlich bereits fällt der Startschuß für die neue Open-Air-Saison. Cabrio-Fahrer gehören zu den besonders vorausschauenden Zeitgenossen. Sie wollen jeden Sonnenstrahl genießen. Darauf sollte sich der Autohandel einstellen, um sein Angebot parat zu haben, wenn sich die Frühlingssonne wieder etwas weiter aus dem Fenster lehnt.

Nach wie vor ist Cabriofahren ein Ausdruck gehobener Lebensfreude für Individualisten, die damit ihren besonderen Lebensstil kultivieren. Cabrios symbolisieren Erfolg, Jugendlichkeit, Freizeit, Freiheit und Savoir-vivre. Das Angebot offener Wagen ist in den letzten Jahren breiter geworden, so daß die Freude am offenen Fahren bereits mit guten Fahrzeugen in der Preisklasse von 20.000 bis 30.000 Mark erschwinglich geworden ist. Unangefochtener Spitzenreiter bei den Neuzulassungen in den ersten zehn Monaten des Jahres 1995 war wieder das Golf Cabrio vor dem offenen BMW und Mercedes sowie dem Opel Astra und dem Audi Cabriolet.

Mit Cabrios sind auf dem Gebrauchtwagenmarkt noch immer gute Geschäfte zu machen. Die meisten Händler berichten bei diesem reinen Saisongeschäft über eine ungebrochen starke Nachfrage nach den Wagen mit Open-Air-Erlebnis. Und diese Händler sind auch überzeugt, daß Cabrios weiter gut laufen. In bestimmten Segmenten hat der Autohandel hier nicht selten sogar die Chance, mit kompetenter Fachberatung Kunden vom Privatmarkt zurückzugewinnen.

An manchen Standorten dagegen sind schon mehr oder wenige dunkle Wolken am Cabrio-Himmel aufgezogen. Den Cabrio-Boom gäbe es nicht mehr, klagen inzwischen bereits einige. Manchmal konnten in der vergangenen Saison Cabrios nur noch vereinzelt abgesetzt werden. Einzelne Händler sprechen sogar von großen Schwierigkeiten, Cabrios zu plazieren. Dort ist nicht nur ein Rückgang der Akzeptanz, sondern auch ein enormer Preisverfall festzustellen. Es gibt sogar bereits Gebrauchtwagenabteilungen, in denen die Cabrios zu den Fahrzeugen mit den höchsten Standzeiten gehören. In solchen Fällen helfen dann oft nicht einmal starke Preisreduktionen um bis zu 5.000 Mark, um einen Wagen abzusetzen, und auch nicht ein breites Angebot an Farben und Ausstattungen, berichtete ein Händler. Hier gäbe es bereits einen "echten Käufermarkt". Auch sei es im Frühjahr 95 zum ersten Mal nicht zu der erwarteten Belebung auf dem Gebraucht-Cabrio-Markt gekommen.

Generell scheint sich bei den Autofahrern derzeit ein Trend zu mehr vernunftbetonten Entscheidungen abzuweichen. Die schlechte wirtschaftliche Situation, das Sinken der Realeinkommen führt zwar nicht unbedingt dazu, daß beim Autokauf gespart wird. Aber für Fun ist offenbar nicht mehr so viel Platz. "Aufgemotzte" Wagen finden bei weitem nicht mehr die Akzeptanz wie noch vor zwei Jahren. Statt dessen lassen sich die Kunden heute viel stärker von Vernunftsgründen leiten und greifen viel schneller zu einem Kombi. Das spürt auch der Cabriomarkt. Die PS-Boliden sind in der Gunst der Autofahrer gesunken, vernünftige Cabrios wie Golf und Astra haben dagegen weiter an Reiz gewonnen.
Auszug aus Gebrauchtwagen-Praxis 2/96

Fiat 124 Spider Club e.V.

Neue Mitglieder:

Friedhelm Müller	An der Dorfwiese 3 63 589 Linsengericht
Andreas Treiber	Ehrengutstr. 19 80 469 München
Gernot Schmierer	Stuttgarter Str. 7 72 250 Freudenstadt

Austritte:

Eric Hanebutt	Elvirasteig 17 14 163 Berlin
Karl-Heinz Wulf	Kastanienallee 6 23 669 Timmendorfer Strand
Carmen Bonvento	Kieler Straße 306 22 525 Hamburg
Holger Frers	Böblinger Straße 7 70 771 Leinfelden-Echterdingen
Andreas Jürgens	Holter Straße 77 33 758 Schloß Holte-Stukenb.
Ben König	Geschwister Scholl-Straße 96 20 251 Hamburg

Änderungen:

Gerold Freiberg	Borstell Straße 14 12 167 Berlin	0 30 - 7 95 48 49
Helge Kraus	Avenariusstraße 25 22 587 Hamburg-Blankenese	
Petrus Meyer	Nelkenweg 49 762 Lathen	0 59 33 - 82 94
Rene Leberke	Langenhorn 9 24 640 Schmalfeld*	

* Adresse wird in nächster Mitgliederliste geändert, da zum Zeitpunkt der Änderung die Mitgliederliste bereits gedruckt und vervielfältigt war!

Fiat 124 Spider Club e.V.

14. April 1996

Frühjahrstreffen des niederländischen FIAT 124 Spider Register. Infos über Gerhard Mühr vom FIAT 124 Deutschland Club, Tel.: 0209 / 62 04 14.

13. - 14. April 1996

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

19. - 21. April 1996

Saisonauftakttreffen 1996 in der Eifel. Nähere Infos bei Olli aus Euskirchen, Tel.: 0 22 51 / 63 84 84.

29. April 1996

Ausfahrt des belgischen "Italia Car Clubs". Treffpunkt ist 9.00 Uhr beim FIAT-Händler Neri in Fleron bei Lüttich. Das Startgeld beträgt 20 DM pro Wagen. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Also Ihr aus der Kölner Region, einen Abstecher nach Belgien gemacht! Nähere Infos bei Heintich Christen, Rue du Mambourg 15, B-4000 Liege (Lüttich). Anmeldungen bis 15. April!

5. Mai 1996

Regionaltreffen Ruhrgebiet des FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V., Infos über Gerhard Mühr vom FIAT 124 Deutschland Club, Tel.: 0209 / 62 04 14.

5. Mai 1996

ab 9.30 Uhr 2. Spiderflohmarkt bei unserem Mitglied H. W. Dries in Pirmasens. Als Unkostenbeitrag werden 10 DM pro Aussteller erhoben, hierin enthalten sind ein kleiner Imbiss sowie ein Getränk. Nähere Infos unter Tel.: 0 63 31 / 4 48 55.

09. - 12. Mai 1996

Mille Miglia, der italienische Oldtimer-Klassiker schlechthin! Weitere Info´s hierzu findet Ihr auf Seite 33.

16. - 19. Mai 1996

31 Deutschlandtreffen der FIAT Clubs in Loderbach bei Neumarkt in der Oberpfalz. Der diesjährige Ausrichter ist der FIAT Club e.V. Loderbach. Ein Ansprechpartner ist mir leider nicht bekannt!

25. - 27. Mai 1996

Jahreshaupttreffen zu Pfingsten in Löhne - Bad Oeynhausen; übrigens, für diejenigen unter Euch, die schon früher anreisen möchten, besteht die Möglichkeit, Zimmer schon ab Freitag, den 24. Mai zu reservieren. Die Anmeldung mit Infos zum Ablauf des Treffens liegen dem SM bei. Weitere Infos bei: Marco Kollmeier, Tel.: 0 52 51 / 2 37 04 oder Hardy Stange, Tel.: 05 21 / 17 72 53.

30. Juni 1996

"Italia a Zandvoort" in Holland - großes Treffen aller italienischen Marken. Infos bei Jochen Tydecks, Hasselbrookstr. 52a, 22 089 Hamburg, Tel.: 040 / 2507713 (D).

08. - bis 11. August 1996

AvD Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring 1996. Unser Club ist natürlich wie jedes Jahr vertreten. Infos beim AvD, Abteilung Sport, Tel.: 069 / 6606252, Fax: 069 / 6606254.

08. - bis 11. August 1996

Jahreshaupttreffen des FIAT 124 Spider Club Deutschland e.V in Baden Baden. Nähere Infos gibt es bei Roland Seiter, Tel.: 07223 / 959500.
Zimmer können über die "Baden-Baden Marketing" bestellt werden; BBM, Augustaplatz 8, 76 530 Baden-Baden, Telefax: 0 72 21 / 27 5 - 202, Tel.: - 200.
Die Zimmer sollten möglichst im Baden-Badener Rebland bestellt werden, da dort die Abendveranstaltung stattfindet.

31. - August bis 1. Sept. 1996

"Viva Italia" in Österreich - Internationales Jubiläumstreffen von Abarth bis Zagato. Infos bei M. Palmberger, Hochstr. 30, A-3730 Eggenburg, Nieder Österreich, Tel.: 0043 / 2984 / 4564.

03. Oktober bis 10. Oktober 1996

"Rallye Italia ´96" Der Alfa Classic Car Club veranstaltet nun zum vierten Male eine Ausfahrt für italienische Klassiker bis zum Baujahr 1982. Die Fahrt führt dieses Jahr nach Piemont. Der Veranstalter rechnet mit ca. 30 bis 100 Teilnehmern. Vielleicht habt Ihr ja schon den Artikel in der Motor Klassik 03/96 gelesen. Infos bei W. Teschinsky, Tel.: 0 78 22 / 6 15 09 (Anmeldungen liegen im nächsten SM bei).

Fiat 124 Spider Club e.V.

Wahre Spidergeschichte

Name:	Joachim Meier
Beitrittsdatum:	Frühjahr 1993
Typ:	CS0
Erstzulassung:	1980
Fahrg.-Nr.:	124CS
Kfz-Kennzeichen:	HH-DE 247
Farbe:	schwarz

Schon früh hatte ich erkannt, daß es für mich ein Cabrio sein mußte. Mein Vater war davon jedoch nicht überzeugt und hatte auf mein erstes Auto einen nicht unerheblichen finanziellen Einfluß. Es wurde also zunächst ein Auto mit viel Blech, sowohl vorne und hinten als auch über mein Kopf. Doch das Streben nach oben ohne war stärker. Zunächst wurde es ein kleiner Suzuki Jeep (Typ LJ 80) mit schnuckeligen 900 cm^3 . Endlich konnte ich mir die Luft um die Nase wehen lassen. Mit jedem gefahrenen Kilometer wurde der Wunsch nach etwas mehr Fahr- und Bedienungskomfort lauter.

Dann spielte mir - wie bei vielen von Euch auch, Komissar Zufall in die Hände. Der Bruder von einem Freund wollte seinen FIAT Spider verkaufen. Wir wurden uns schnell einig, denn einmal gesehen konnte ich der italienischen Lady mit ihren markanten Kurven nicht mehr vergessen. Auch wenn der Spider zunächst optisch nicht soviel hergab, ich sage nur ausgeblichener US-Lack! So hatte sein Vorbesitzer sein Augenmerk vorwiegend auf den Motor und Verschleißteile gelegt, was sich bis heute ausgezahlt hat. Ich habe dem Wagen dann zunächst ein bißchen Farbe und neue Reifen inklusive Felgen spendiert. Nun bleibt mir noch die Innenausstattung, die in den nächsten zwei Jahren nach und nach ausgetauscht werden soll. Der erste Schritte wurde bereits getan: von meinen Hamburger und Bad-Segeberger-Stammtisch-Freunden habe ich zum Geburtstag eine neue Mittelkonsole bekommen (nochmals meinen herzlichen Dank Jungs und Mädels).

Josh´s CSO

Abschließend kann ich noch sagen, daß mich mein Spider im Alltags-Sommerleben noch nie ernsthaft hat liegen lassen. So langsam sollte auch ich mich über die deutsche Staatsgrenze hinaustrauen! Schaun wir mal.

Fiat 124 Spider Club e.V.

Viva Espana

Am 25.01.96 haben wir von unserem wohl südlichsten Mitglied, Roland Schwarz, Post bekommen. Seit einem Jahr lebt er nun mit seiner Freundin in León, im Norden Spaniens.

Aufgrund des häufigen Regens im Winter, bleibt das gute Stück, genau wie in Deutschland auch, natürlich abgemeldet in der Garage stehen. Im vergangenen Sommer, schreibt Roland, blieb sein Spider gerade einmal 10 bis 14 Tage geschlossen, eine tolle Leistung, verglichen mit uns.

Der Spider ist in Spanien ein eher unbekanntes Gefährt, das die wenigsten kennen, weshalb er auch des öfteren bestaunt wird.

Wie aus seinem Brief hervorgeht, vermißt er die schönen Ausfahrten durch die Eifel, die er auch selbst organisiert hat. Wie wir jedoch wissen, hat er sehr aktive Mitglieder in der Region hinterlassen.

Seine Freundin Belén und er würden sich über Besuch aus dem Club sehr freuen, und das zu jeder Tages- und Nachtzeit.

Solltet Ihr also auf einem Urlaubstrip in Richtung Spanien unterwegs sein, und in der Nähe von León vorbeikommen, wäre die Freude bei Beiden sicherlich sehr groß, wenn Ihr auf einen Sprung vorbeischaut! Er schreibt, daß sich ein Grillabend mit Sicherheit einrichten ließe. Ihr solltet den Beiden vielleicht zuvor nur eine kurze Info zukommen lassen.

Hier also die Adresse:
Roland Schwarz
c/ Reina y Santa
E 24008 León

Die Versicherungsfrage

Wer stand noch nicht vor der Frage, welche Versicherung er für den Spider abschließen soll. Jedes Frühjahr, wenn bei der Zulassungsstelle die Doppelkarte vorgelegt werden muß, kommen die Zweifel, ob denn nicht eine andere Versicherungsgesellschaft ein günstigeres Angebot hätte.
Die Frage ließe sich bestimmt noch einfach klären, wären da nicht die diversen Spezialtarife, die einem Nicht-Versicherungsfachmann den Überblick erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.
Aus diesem Grund entschloß ich mich Anfang November letzten Jahres ein wenig Licht in den dunklen Versicherungs-"Tunnel" zu bringen.

Basierend auf den Artikel von Lars Rosenbrock über Oldtimer-Versicherungen im Sonderheft 16 von *Oldtimer Markt* schrieb ich 10 verschiedene Anbieter von speziellen Oldtimer-Versicherungen an.
Geantwortet haben die folgenden fünf, deren Angebote ich zusammenfassen werde.

- OCC Oldie Car Cover
- Mannheimer Versicherungen
- Oldtimer Versicherungen Ernst Beeh
- OVD - Oldtimer Versicherungs dienst Heinz Hofmann
- Spiegel und Partner Versicherungsmakler GmbH

Daß die restlichen 5 auf meine Anfrage nicht reagierten, läßt zumindest Zweifel an deren Kundenservice aufkommen.

An dieser Stelle möchte ich noch ausdrücklich daraufhinweisen, daß ich für die folgenden Angaben keine Gewähr übernehmen kann.

Um den Lesern des *Spider Magazins* den Preisvergleich zu vereinfachen, habe ich eine Fahrzeugvollkaskoversicherung mit 2.000 Mark Selbstbeteiligung inclusive einer Teilkaskoversicherung mit 300 Mark SB zugrunde gelegt. Die Veröffentlichung aller Angebotsdaten wären nicht nur unübersichtlich geworden, sie hätte auch den Rahmen unserer Zeitschrift gesprengt.
Je nach Risikoeinstellung des Spiderfahrers ("Es wird schon nix passieren" oder "Achtung berühren verboten"), den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln (dickes Portemonnaie oder Studentenbeutel) und natürlich dem Versicherungsobjekt, ob nun ein AS aus dem Jahre 1967, ein 11 Jahre junger Volumex oder eines der selte-

Fiat Spider Club e.V.

nen Abarth-Exemplare, fällt die Entscheidung für eine bestimmte Prämie individuell verschieden aus.
Da nicht alle Versicherungen auch alle Spider-Baujahre versichern, sollten nach einer groben Auswahl aufgrund dieser Veröffentlichung detaillierte Angaben von den Versicherungsgesellschaften angefordert werden. Die Adressen sind im Anhang abgedruckt.

- OCC Oldie Car Cover
Angeboten werden 4 verschiedene Versionen einer Versicherung, die sehr übersichtlich in 4 kleinen Prospekten erläutert werden.

Der Tarif 30 für Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind, nicht mehr gebaut und heute höher gehandelt werden, als sie bei Auslieferung gekostet haben, wobei dies durch ein Gutachten belegt werden muß. Für solch eine Wertschätzung durch einen unabhängigen Gutachter ist mit ca. 120 Mark zu rechnen.
Die Haftpflichtversicherung beträgt bei bis zu 90 PS 159,90 Mark (250,70 Mark bis 150 PS), wobei es keine Rabattberechtigung gibt.
Eine Vollkaskoversicherung mit 2.000 Mark SB (incl. Teilkasko mit 300 Mark SB) liegt bei 1,23 % des Marktwertes.
Sowohl Haftpflicht- als auch die Kaskoversicherungsbeiträge fallen weiterhin an, wenn das Fahrzeug über die Wintermonate vorübergehend stillgelegt wird.

Der Tarif 20 für Fahrzeuge, die älter als 20 Jahre sind, und noch folgende Bedingungen erfüllen müssen:
Nicht mehr gebaut, heute höher gehandelt, als sie bei Auslieferung gekostet haben, Gutachten.
Haftpflichtversicherung beträgt bei bis zu 90 PS 427,80 Mark, wobei es wiederum keine Rabattberechtigung gibt; (547,40 Mark bis 150 PS).
Eine Vollkaskoversicherung bei 2.000 Mark SB (incl. Teilkasko mit 300 Mark SB) liegt bei 1,54 % des Marktwertes.

Der Klassische Tarif für Fahrzeuge, die folgende Bedingungen erfüllen müssen:
nicht mehr gebaut, heute höher gehandelt, als sie bei Auslieferung gekostet haben, Gutachten.
(Ab Baujahr 1980 gilt im Diebstahlfall eine Selbstbeteiligung von 10 % (Ausnahme: Einbau einer Wegfahrsperre oder 50 % höhere Prämie)).
Haftpflichtversicherung wie bei "normalen" Alltagsfahrzeugen, hier auch mit Rabattberechtigung. (Start bei 125 % oder Rabatt aus Alt-Vertrag).
Eine Vollkaskoversicherung bei 2.000 Mark SB (incl. Teilkasko mit 300 Mark SB) liegt bei 2,20 % (2,57 % ab 1980) des Marktwertes.
Fahrzeug kann vorübergehend stillgelegt werden; zu viel gezahlter Beitrag wird gutgeschrieben; kostenlose Ruheversicherung während der Stillegung.

Der Andere Klassische Tarif für Fahrzeuge, die folgende Bedingungen erfüllen müssen:
nicht mehr gebaut, überdurchschnittlich gut erhalten, typisches Liebhaberfahrzeug, Gutachten.
(Ab Baujahr 1980 gilt im Diebstahlfall eine Selbstbeteiligung von 10 % (Ausnahme: Einbau einer Wegfahrsperre oder 50 % höhere Prämie).
Haftpflichtversicherung wie bei "normalen" Alltagsfahrzeugen, hier auch mit Rabattberechtigung. (Start bei 125 % oder Rabatt aus Alt-Vertrag).
Eine Vollkaskoversicherung bei 2.000 Mark SB (incl. Teilkasko mit 300 Mark SB) liegt bei 2,57% des Marktwertes.
Der Kaskoversicherungsbeitrag fällt weiterhin an, auch wenn das Fahrzeug über die Wintermonate vorübergehend stillgelegt wird.

- Mannheimer Versicherungen
Das Angebot der Mannheimer Versicherung beschränkt sich auf Oldtimer bis Baujahr 1969 (incl.).
Haftpflichtversicherung (schwarzes Kennzeichen) = 230 Mark (rotes Kennzeichen = 350 Mark)
Vollkasko an 90 Tagen im Jahr und Teilkasko für das gesamte Jahr bei 2.000 Mark Selbstbeteiligung = 1,00 % vom Gutachten (Mindestbeitrag 575 Mark).

- Oldtimer Versicherungen Ernst Beeh
Das Angebot "Liebhaber-Fahrzeuge bis Baujahr 1970" wäre für uns Spiderfahrer und Fahrerinnen interessant.
Bis 85 kW beträgt die Haftpflicht 477,70 Mark, die Vollkasko mit 2.000 Mark Selbstbeteiligung 1,84 % des begutachteten Marktwertes, (incl. Transportmittelunfall und Vandalismus). Im Schadensfall gibt es keine Rückstufung der Haftpflicht- und Kaskoversicherung.
Zusätzlich wird auf der letzten

Fiat Spider Club e.V.

Seite des schick aufgemachten Prospektes auf eine Versicherung für Alt-Fahrzeuge (Baujahr 1971 - 1977) hingewiesen:
Der Haftpflichtbeitrag wird hier auf Anfrage mitgeteilt; die Vollkasko beläuft sich bei 2.000 Mark Selbstbeteiligung auf 1,84% des Marktwertes.

- VBS - Spiegel und Partner Versicherungsmakler GmbH

Es zählen folgende Voraussetzungen für eine Oldtimer-Versicherung:
das Fahrzeug ist im Originalzustand, älter als 20 Jahre, darf nicht als Alltagsauto eingesetzt und nicht über 5000 km pro Jahr gefahren werden.

Bis 90 PS kostet die Haftpflichtversicherung 424,00 Mark (bei bis zu 150 PS 476,90 Mark); während der vorübergehenden Stillegung wird die zuviel gezahlte Prämie erstattet.
Die Vollkaskoversicherung mit 2.000 Mark Selbstbeteiligung (incl. Teilkasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung) beläuft sich auf 2,98 % des Markwertes. Vandalismus ist inbegriffen.

Ein Wertgutachten ist nicht unbedingt erforderlich. Aufgrund von 4 beigefügten Photos (Innen- und Außenaufnahmen, Motor- und Kofferraum) und der Wertvorstellung entscheidet die Versicherungsagentur über den Wert.

Dieses Angebot gilt jedoch nur für Fahrzeuge, die nicht mehr im Typenklassenverzeichnis geführt werden. Der Eurospider ist dort noch gespeichert. Andere Typen insbesondere AS und Abarth müßten hinterfragt werden.

- OVD - Oldtimer Versicherungsdienst Heinz Hofmann

Herr Heinz Hofmann bietet in der Kategorie Liebhaber (Baujahr 1971 - 1977) eine Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge mit bis zu 115 PS für 778 Mark an.
In der Klasse Oldtimer (Baujahr 1966 bis 1970) kosten bis zu 90 PS 438,80 Mark (bis zu 115 PS 477,70 Mark).
Keine Rabattberechtigung.
Die Vollkaskoversicherung wiederum mit 2.000 Mark Selbstbeteiligung liegt bei Fahrzeugen mit Baujahr zwischen 1966 und 1977 bei 1,84 % des Marktwertes.
Bedingung ist weiterhin, daß ein weiteres Fahrzeug zum täglichen Gebrauch zur Verfügung steht.
Wertgutachten ist bei Fahrzeugen bis zu 50.000 Mark nicht notwendig. (Dürfte bei realitischer Einschätzung (!) uns alle betreffen).
Aus dem Schreiben ging nicht hervor, ob die bereits gezahlte Prämie bei vorübergehender Stillegung erstattet wird.

Das waren soweit die Angebote, die ich erhalten habe.

Man kann bestimmt auch auf die Vollkasko-Versicherung verzichten; andere bevorzugen vielleicht eine geringere VK-Selbstbeteiligung, oder sind als Opfer von Radiodiebstählen (Plural !) auf eine Teilkasko ohne Selbstbeteiligung übergegangen.

Ich habe mich für die Vollkasko mit 2.000 Mark SB entschieden, weil nach meiner Auffassung kleinere Schäden an meinem Spider finanziell zu verschmerzen sind. Erst ein etwas größerer Unfall, der die 2.000 Mark SB deutlich überschreitet, kann einen finanziell schon treffen. Dann soll sich die Belastung auf die 2.000 Mark SB beschränken.

Aber wie bereits gesagt, hängt diese Entscheidung von ganz individuellen Kriterien ab.
Wie gut dann die ausgewählte Versicherung in der Praxis ist, zeigt sich erst im Schadensfall, und da wünsche ich uns allen für 1996 möglichst wenig Gelegenheiten zum Austesten.

uw

Die Adressen lauten:

- OCC Oldie Car Cover
  Dankwartsgrube 71
  23522 Lübeck

- Mannheimer
  Versicherungen
  Augustaanalge 66
  68165 Mannheim

- Oldtimer Versicherungen
  Ernst Beeh
  Heuberger Str. 35
  70188 Stuttgart

- OVD - Oldtimer
  Versicherungsdienst
  Heinz Hofmann
  Im Eichgarten 15 a
  67167 Erpolzheim

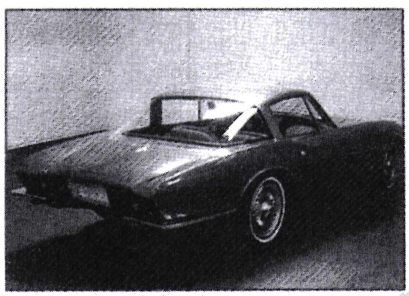
- Spiegel und Partner Ver
  sicherungsmakler GmbH
  Kaiser-Wilhem-Ring 28
  50672 Köln

Fiat Spider Club e.V.

30 Jahre FIAT 124 Spider, Teil I

Entwicklung, Geschichte, Technik

Unser Spider feiert in diesem Jahr sein 30jähriges Bestehen. Übrigens, wer es noch nicht wissen sollte, wahrscheinlich die meisten unter Euch, werde ich ebenfalls 30 in diesem Jahr. Nun dürft Ihr raten, an welchem Datum wohl? Na, am **12.4.**, ob es wohl Vorbestimmung war?
Dieses Jubiläum habe ich zum Anlaß genommen, einen kurzen Abriß über die Entstehung und seiner Geschichte zu Papier zu bringen. Als Leitfaden diente mir das Buch "Autos die Geschichte machten FIAT 124" von Roberto Bruno, was ich durch Auszüge von Testberichten damaliger Zeitschriften ergänzt habe.



Spider-Vorläufer von 1963 als Studie für die Chevrolet Corvette

Das Debut gab der Typ 124 in Form einer sportlich ausgelegten Kompaktlimousine 1966 auf dem Genfer Automobilsalon. Eigens zur Produktion des neuen 124er wurde das Werk Mirafori aufwendig umgestaltet. Eine durch Schraubenfedern aufgewertete hintere Starrachse und ringsum Scheibenbremsen waren Technik-Details, die in dieser Klasse zur damaligen Zeit keineswegs selbstverständlich waren. Und das Gewicht?, geradeeinmal 855 kg brachte der "Neue" auf die Waage. Mit dem 124er war ein Fahrzeug

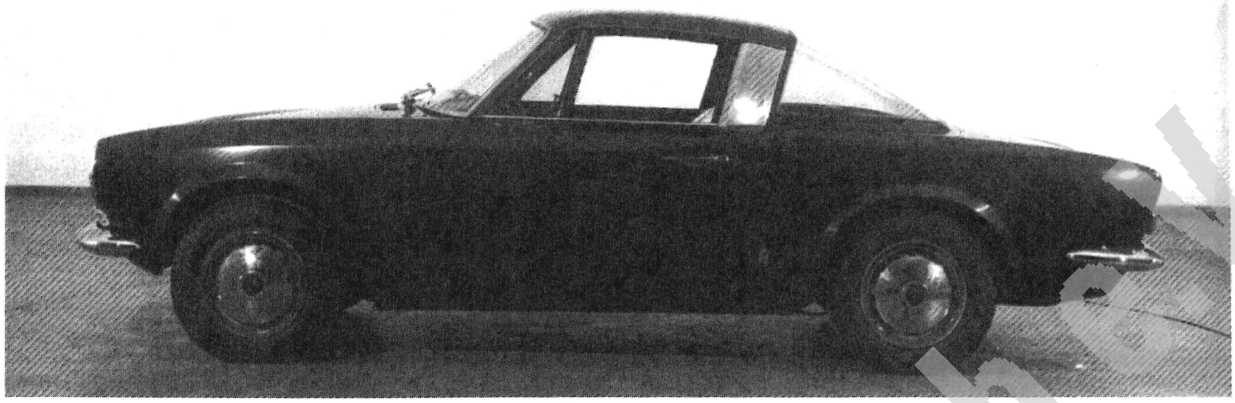
Aurelio Lampredi

entstanden, das eine sehr hohe Wartungsfreiheit (keine Schmierstellen mehr) sowie eine sehr gute Geräuscharmut bot. Das Herzstück, der Motor, wurde von keinem geringeren als dem Motoren-Papst Aurelio Lampredi entworfen. Seine Bekanntheit verdankt er vor allem zahlreichen Ferrari-Konstruktionen. Das Grundkonzept der sportlichen 124er-Limousine stellte ein Triebwerk mit 1,2 Litern Hubraum, einer fünffach gelagerten Kurbelwelle - die auch für die Vibrationsarmut sorgt - sowie einer obenliegenden Nokkenwelle dar. Das Hochziehen der Gänge bis auf 6.000 min^{-1} verkraftete das Triebwerk ohne Probleme.

Wie sich noch erweisen sollte, durfte keine spätere Entwicklung der Turiner soviele Evolutionen über einen so langen Zeitraum durchlaufen. Fast alle italienischen Designer lieferten Entwürfe für die Karrosserie. Den Zuschlag erhielt Star-Designer Sergio Pininfarina. Das gelungene Design des Spiders stammt in weiten Teilen vom Meister selbst. Pate hierfür stand eine Studie für den

Star Designer Sergio Pininfarina

Fiat 124 Spider Forum e.V.

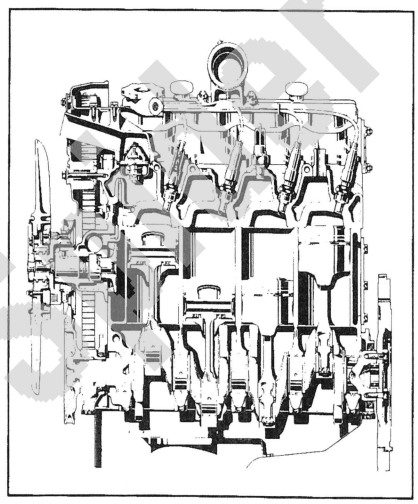


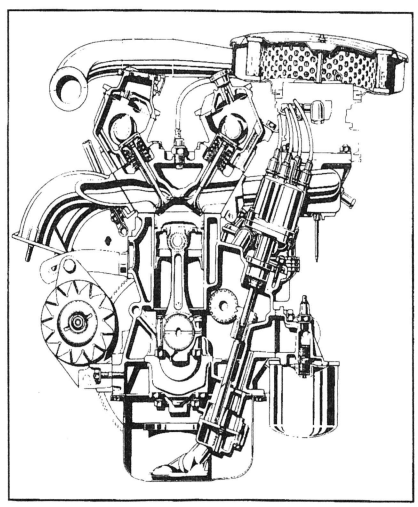
Pininfarinas Coupe´-Entwurf von 1966

Chevrolette Corvette Rondine von 1963. Dieser Entwurf wurde jedoch von GM abgelehnt. Anleihen im Design fanden sich auch in der Frontpartie des Ferrari 275 Spider wieder.

Die Vorstelllung verlief angesichts gleichzeitger Vorstellung des Dino Spiders äußerst unglücklich.

Für die sportlichen Ableger des 124ers wurde speziell ein Hochleistungszylinderkopf aus Leichtmetall entwickelt - mit größeren, im 65° - Winkel, V-förmig hängenden Ventilen, längeren Ventilhub und Leichtmetall Ventildeckeln. Der Ventilantrieb erfolgte über zwei obenliegende Nockenwellen. Da der Antrieb zweier Nockenwellen normalerweise sehr teuer und aufwendig ist, entschied sich FIAT zu einer Novität, die bislang nur Hans Glas und GM in der Serienproduktion vorexerziert hatten: den direkten Nockenwellenantrieb mittels des wartungsfreien Zahnriemens. Der Vorteil zur innenliegenden Steuerkette (z.B. beim Alfa Spider) ist sicherlich eine wesentlich einfachere Wartung sowie eine höhere Laufruhe, die durch die dämpfende Wirkung des Kunststoffzahnriemens hervorgerufen wird. Tests ergaben, daß der Zahnriemen über 100.000 km hielt, sollte aber von Euch nicht unbedingt nachempfunden werden. Als vorbeugende Maßnahme empfiehlt FIAT den Zahnriemen alle 60.000 km zu wechseln.





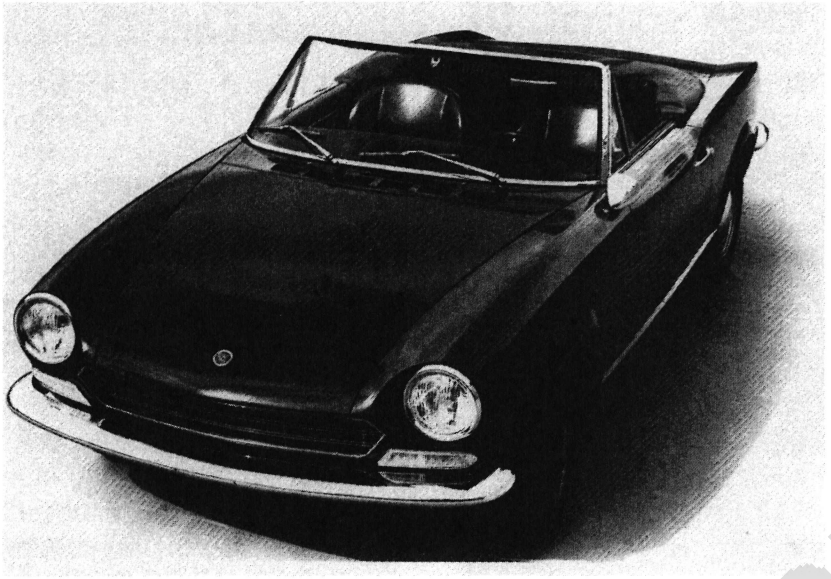
Kraftpaket. Das von Aurelio Lampredi konzipierte Doppelnocken Triebwerk

Das Triebwerk blieb über alle fünf produzierten Hubraumgrößen nahezu unverändert.

Zunächst kam das vom 1438 cm^3 aufgebohrte Herzstück des 125er zum Einsatz. In der weiteren Evolution des Spiders mußte der 132er mit seinen 1756 cm^3-Maschine herhalten. Den konstruktiven Endpunkt markierte schließlich der 1995 cm^3-Motor, den es nun mit elektronischer Einspritzung gab.

Der Preis des in Turin vorgestellten AS lag mit 10.980 Mark deutlich unter dem von der Konkurenz angebotenen Modelle. Für einen Triumph TR4A mußten 12.750 Mark auf den Tisch des Hauses geblättert werden und für einen Alfa Duetto, den Erzrivalen, immerhin 12.990 Mark. AMS schrieb in einem Vergleichstest 14/67 "Daß ich von den beiden Italienern den Alfa höherstelle, dürfte hinreichend klar geworden

Fiat Spider Club e.V.



FIAT 124 AS

sein. ....er ist ja auch der teurere. ....und so bleibt der FIAT gegenüber dem Alfa zumindest soviel zurück wie der Preisunterschied ausmacht". Anm. d. Red.: Leider fehlt mir persönlich der direkte Vergleich zum Duetto, dennoch bin ich der Meinung, daß der Tester von einst dem klangvollen Namen Alfa unterlegen war und somit der FIAT in der Wertung dem Alfa unterliegen mußte.

Den konkurenzlos günstigen Preis realisierte FIAT durch den geschickten Griff ins Großserien-Teileregal. Der Achsabstand der - für den Spider mit Versteifungsblechen verstärkten - Limousinenbodengruppe wurde bei Pininfarina um 14 cm verkürzt. Das Finishing des Wagens erfolgte wieder im FIAT-Werk. Das Fahrwerk wurde zwar verbessert, jedoch kam hinten nach wie vor die trampelnde Starrachse der 124er Limousine mit Reaktionsrohr und Drehstab-Stabilisator zum Einsatz. Serienmäßig kam der Spider auf 165 SR 13 Gürtelreifen mit 5-Zoll-Stahlfelgen daher. Im Vergleich zur Limousine fiel die Federung im Spider einiges straffer aus. Die vier Scheibenbremsen wurden servounterstützt und von einem auf die Hinterräder wirkenden Bremskraftbegrenzer gezügelt.
Das für den 124 Sport neuentwickelte Synchron-Fünfgang-Getriebe hatte leider einen viel zu lang übersetzten fünften Gang, der zwar auf eine hohe Endgeschwindigkeit ausgelegt war, nicht aber für eine elastische Fahrweise. Es stellte sich jedoch heraus, daß die Höchstgeschwindigkeit mit 170 km/h nicht im fünften, sondern im vierten erreicht wurde. AMS 14/67 schrieb"...hat man sich bei FIAT auf ein großes Loch zwischen dem zweiten und den dritten sowie auf ein kleines Loch zwischen dem vierten und fünften geeinigt".

Zur Innenausstattung schrieb AMS 1966, daß der Einstieg für einen Spider sehr bequem sei. Lobend wurde auch in FIAT Fahren 5/68 die praktischen Türschlösser erwähnt, in die man den Schlüssel x-beliebig einstecken konnte und er jedesmal öffnete "keine Spur der sonst so ärgerlichen Schlüsselfummelei". Ein Novum also bei FIAT.
"Die Sitzbezüge aus Skai zeugen von einem guten Finish!" Das "kleine Lenkrad", das ich übrigens mit den damaligen Testern nicht teilen möchte, mit seinem Holzkranz liegt gut in der Hand. Die Instrumente bestanden zunächst aus fünf Rundinstrumenten; Benzin, Öldruck und Wassertemperatur (alle klein) sowie dem Drehzahlmesser und Tachometer. Hierzu sollte sich ab dem Modell BS noch eine Uhr gesellen. Alle Instrumente liegen übersichtlich im Blickfeld des Fahrers. Die Geschwindigkeit der Scheibenwischer konnte über einen Drehknopf stufenlos reguliert werden. Die frühen AS hatten noch keinen "Raumteiler", hiermit ist die Mittelkonsole gemeint, dieser sollte erst beim überarbeiteten AS sowie allen weiteren Spidern folgen.

Die Sonderausstattung beschränkte sich auf einige wenige Punkte, wie: Radio, Magnesium LM-Räder, Sicherheitsgurte, Hardtop sowie Kopfstützen.

Ausgelegt war der Spider zunächst als 2 + 2 Sitzer, wobei die Rückbank allenfalls für kurze Trips zwei ausgewachsenen Personen Platz bot. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß sich zwei meiner Bekannten nach einem "Kurztrip von MZ nach F" (ca. 45 km) wie gerädert vorkammen, und diese Tortur kein zweites mal durchmachen würden.

Das Verdeck besaß ein Novum

Fiat 124 Spider Club e.V.

für Spider. 2 Seitenfenster aus Glas die mitversenkt werden konnten, was eine verbesserte Rundumsicht ergab. Im Gegensatz zu englischen Verdeckkonstruktionen, die mindestens 5 Minuten "Zeltabplanen" benötigen, war beim FIAT lediglich ein Handgriff nötig um es vor der Rückbank zu verstauen. Hieraus resultiert auch ein mit 180 Litern, recht ansehnlicher Kofferraum. Für ein Hardtop von Pininfarina mußte man 1.000 DM anlegen.
Der Tank faßte 45 Liter und ermöglichte somit eine Reichweite von ca. 400 km.

21.801 Exemplare dieser ersten Spiderversion verließen bis zum Juli 1970 die Turiner Werkshallen, knapp 10 Prozent der späteren Gesamtproduktion.

Der Spider war erst ab Mai 1967 in Deutschland erhältlich, in diesem Zeitraum begann auch der Export in die USA.

Nach Großbritanien wurde das Auto offiziell nie exportiert, dennoch wurde in deutschen Preislisten auch eine Rechtslenkerversion angeboten.

Aus heutiger Sicht wurde fast jeder Kritikpunkt im Rahmen der Spider-Evolution irgendwo beseitigt.
Nachdem zwischen 1969 und 1971 ein schleichender Übergang zum BS 1 erfolgte, konnte man den BS in neuer optischer Aufwertung (noch ohne Höcker auf der Motorhaube) jedoch mit AS-Triebwerk erstehen.

Als optische Neuerungen erhielt der BS 1 zu den schon erwähnten Höckern auf der Motorhaube, die übrigens aus dem höherbauenden Motor resultierten, einen Wabenkühlergrill und geänderte Rückleuchten, jetzt mit Rückfahrscheinwerfern.

In puncto Sicherheit kam nun eine Zweikreis-Bremsanlage zum Einsatz.

Die wichtigste Änderung war jedoch die neue Hinterachse. Sie war zwar nach wie vor als Starrachse ausgeführt, bestand nun aber aus vier Längslenkern und einem Panhardstab (AS mit Hinterachse mit Reaktionsrohr), die für eine bessere Achsführung sorgten.

Das Triebwerk wurde dem 125 Special entliehen.

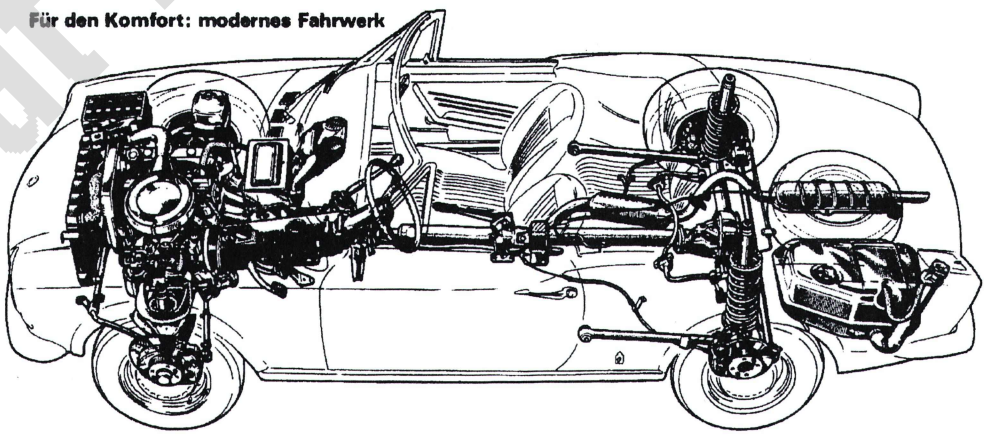
Für den Spider wurden dem 1608 cm^3 110 PS entlockt. Den Sprint von 0 auf 100 schaffte der Wagen laut AMS 1971 nun in 10,0 sec. Die Einatmung erfolgte jetzt über zwei 40er Doppelvergaser der Marken Weber bzw. Solex.

Durch die weit ausladende Ansaugbrücke wurde der Verteiler auf den rechten Nockenwellenkasten ausquartiert.

Das Getriebe war jetzt wesentlich günstiger übersetzt. Durch die größere Übersetzung des 5. Ganges wurde die Höchstgeschwindigkeit jetzt auch im letzten Gang erreicht und nicht im 4.. Dank seines auf Drehzahl übersetzten 5. Ganges, sicherte sich der Spider in einem AMS Vergleich 1971 zwischen Alfa Spider, Simca Matra und VW Porsche, den Elastizitätspreis.
Bis zur Modellüberarbeitung wurden fast 30.000 BS 1 produziert.

Durch eine strengere Abgasbestimmung in Deutschland, mußte der Spider im Oktober 1971 einer Abgaskur unterzogen werden. Die 40er Vergaser wurden durch 34er Typen ersetzt und die Verdichtung auf 8,8:1 runtergeschraubt. Die Preise blieben unverändert.

Für den Komfort: modernes Fahrwerk



Fiat 124 Spider Union e.V.

Mein Spider das Raumwunder

Viele Spiderfahrer fragen sich: Camping mit dem Spider? Ja oder Nein!
Hier die Antwort: „Ja"!

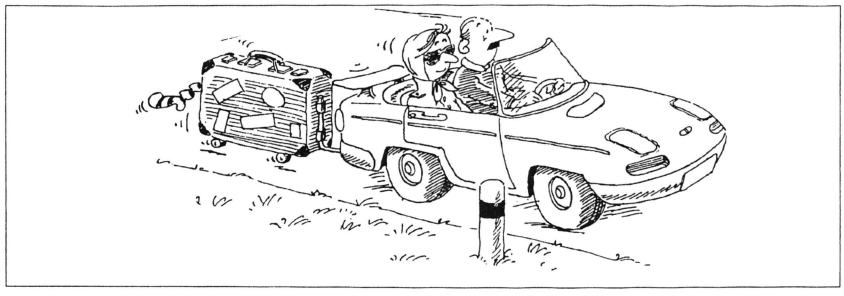
"Das geht alles hinein"

Im vergangenen Jahr auf dem Campingplatz am Nürburgring waren wir (Ines und Jürgen) erstaunt darüber, was andere alles nicht in Ihren Spider bekommen, und trotzdem damit zum Camping fahren. Andere wiederum waren erstaunt darüber, was unser Wagen alles hervorbringt. Unsere Erklärung war einfach. Wir hatten erst kurz zuvor drei Wochen Training beim Campingurlaub in Italien und hatten dort noch mehr Dinge an Bord. Trotzdem ist unser Spider nicht anders als andere, sondern die Ausrüstung und die Packweise ist spidergerecht.

Grundsätzlich ist unser Kofferraum immer leer, das heißt auch leer. Nicht wie bei vielen anderen, die zu jeder Tages- und Nachtzeit ihren Wagen zerlegen können, da sie ihren Werkzeugkoffer immer mit sich herumfahren, oder wie bei denen, die ihren Wagen wann und wo immer sie wollen waschen und polieren können, da auch solche Utensilien immer an Bord sind.
Bevor wir den Kofferraum nun mit der Campingausstattung füllen, wird erst einmal alles zusammengestellt, was so benötigt wird. Und sieht bei uns so aus:
1 Dreimannzelt, 1 Zweimannluftmatratze, 2 Schlafsäcke, 1 Spannbettuch, 1 Wolldecke, 1 Luftpumpe, 2 Stühle, 1 Tisch, 1 Gaskocher (2 Flammen), 1 Gasflasche (3kg), Kochgeschirr, Eß- und Trinkgeschirr mit Besteck, Verlängerungskabel (25 m), Kühlschrank (12V), Trafo für 220V- Anschluß für den Kühlschrank, 1 Grill, einige Nahrungsmittel und Gewürze, Abwaschutensilien, 2 Schüsseln, 1 Taschenlampe und natürlich unsere Kulturtaschen, mehrere kleine Handtüscher und für jeden 2 Badehandtüscher und Klamotten, wobei hier jeder 3 paar Schuhe, 1 Winterjacke und reichlich normale Sachen für warme und kalte Tage einpackt. Reserverad, Bordwerkzeug, Verbandkasten und Warndreieck gehören natürlich zu unserem Reisegepäck dazu.

Unser Geheimnis beim Packen ist jetzt einfach nur die richtige Ausrüstung: z.B. muß der Tisch gar nicht unbedingt sehr klein sein, wichtig ist nur, daß er sehr flach ist, diesen legen wir zu unterst in den Kofferraum, darauf kommen nun die Stühle, wobei es hierbei wichtig ist, daß die Stühle so zusammenklappbar sind, daß man in dem Gestell noch Stauraum hat. In diesen Stauraum legen wir die Luftmatratzen, einige Handtücher und die Spannbettlacken hinein. Neben die Stühle passen jetzt noch unsere Gasflasche, der Gaskocher, das Kochgeschirr und ein Schlafsack. Vor die Stühle paßt gerade noch unser Zelt, welches wir auf ein Minimum von Größe zusammengerollt haben. Die kleineren Sachen verstauen wir noch vorher in den Ecken des Reserverades, welches wir verkehrt herumdrehen, um auch hier noch etwas Platz zu bekommen, und in die Seitenteile (bei Nachahmung bitte darauf achten, daß Ihr keine Beulen verursacht!) z.B. das 25 m lange Verlängerungskabel, Nahrungsmittel, Gewürze, Abwaschutensilien, Taschenlampe, ein paar Schuhe und den Grill, der sich sehr gut im Reserverad unterbringen läßt, werden so verstaut. Das Eßgeschirr und ähnliche Kleinigkeiten verteilen wir in den Lücken des Kofferraumes. So kriegen wir das meiste schon unter. Zu guter Letzt breiten wir über die gesamte Kofferraumausstattung unsere Wolldecke. Beim Schlie-

Fiat 124 Spider Club e.V.



Loch´s auf großer Reise

Wir können nur sagen, es macht riesigen Spaß. Und das Schönste bei unserem Urlaub, wir sind nur an zwei Tagen geschlossen gefahren, aber das ist eine andere Geschichte.

Jürgen Loch

ßen des Kofferraumdeckels unbedingt darauf achten, daß er sich leicht schließen läßt. Unsere Klamotten verstauen wir alle in eine große Reißetasche, auch hier darauf achtend, daß der Platz möglichst gut ausgenutzt ist. Die Reisetasche wird zusammen mit dem Kühlschrank auf die Rückbank gestellt. Die Kulturtasche, die Luftpumpe und die Winterjacken werden hinter den Sitzen verstaut, so bleibt nur noch ein Schlafsack übrig, für den wir einen besonderen Platz gefunden haben, und zwar wird er bei geöffnetem Verdeck unter das Verdeck geschoben, da er sich der Form gut anpaßt ist es hinterher kein Problem, das Verdeck zu schließen und auch wieder zu öffnen.

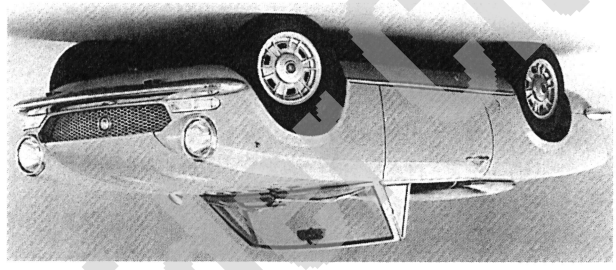
Wir hatten während unserem Urlaub keinerlei Probleme, die Sachen immer wieder ein- und auszupacken, wir hatten sogar noch Platz für unsere Erinnerungseinkäufe.

Also packt richtig, dann ist es kein Problem mit dem Spider eine Campingtour zu machen.

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

HOLTMANN & NIEDERGERKE GmbH

Ersatzteile für Liebhaber-Fiat



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

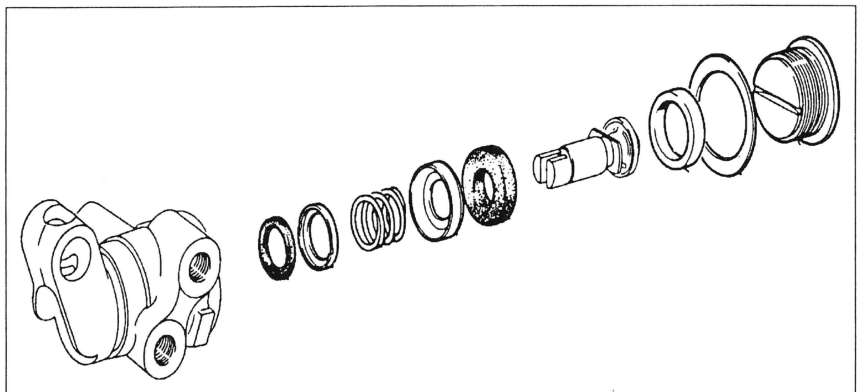
SERVICE
wird bei uns großgeschrieben.

Fordern Sie unsere kostenlose Preisliste an und überzeugen sich selbst.

Holtmann & Niedergerke 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 07 15 9 / 68 44
SF (Fax) 08 14 / 3 39 75 • DK 0 38 36 / 65 67 • GB 08 69 / 34 02 89

Fiat 124 Spider Club e.V.

Schicksalsschwerer Schlag



Bremskraftverstärker

Erfahrungen mit einem US-Spider

Mai1995, mein Spider muß zur Hauptuntersuchung.Ich entscheide , die Untersuchung in einer Werkstatt durchführen zu lassen, dort kann man besser mit dem Prüfer reden und ggf. Kleinigkeiten direkt beseitigen lassen.
In festem Glauben, mit einer frischen TÜV-Plakette nach Hause zu fahren, mache ich mich morgens auf den Weg.

Der DEKRA-Prüfer nimmt meinen Spider zunächst auf den Bremsenprüfstand, die Vorderradbremsen ziehen gleich-mäßig. Die Hinterradbremsen sind auch kein Problem, denke ich. Der Prüfer fährt mit den Hinterrädern auf den Prüfstand und betätigt die Handbremse, die Werte sind ausreichend.

Beim Betätigen der Fußbremse stehen mir die Haare zu Berge.

Keinerlei Wirkung der hinteren Bremszangen, das kann doch nicht war sein?????
Ich lasse mir vom Meister einen Bremsleitungsschlüssel geben, löse vorsichtig eine der hinteren Leitungsanschlüsse direkt am Hauptbremszylinder und bitte den Prüfer nachzusehen, ob Bremsflüssigkeit austritt, während ich das Pedal leicht betätige.

Der Prüfer läßt einen Schrei los, sein Kittel ist mit Bremsflüssigkeit voll, der Strahl hat ihn genau erwischt.
Er hat nun keine weitere Lust, meine Bemühungen um eine neue Plakette zu unterstützen und schickt mich nach Hause.
Frustiert mache ich mich mit dem Spider auf den Heimweg, grübelnd was die Ursache sein könnte, beim Fahren merke ich nichts von schlechter Bremswirkung.

Zuhause wird der Spider auf die Auffahrrampen gefahren. Ich löse eine der Bremsleitungen die vom Bremskraftregler zu den hinteren Bremssätteln führen, meine Frau darf das Bremspedal betätigen.
Trotz meiner Aufforderung , fester zu treten, tritt keine Bremsflüssigkeit aus.

Scharfsinnig kombiniere ich: Vorne voller Druck, hinter dem Regler tote Hose, unterwegs keine Leitungen geknickt also Regler am Ar...!

Beim Ausbau desselben kommt mir beim Zurückziehen der Staubmanschette ein halbes Kilo "kalifornischer Wüstensand" entgegen.

Der Bremskraftregler hat also in entlastetem Zustand der Hinterachse gefressen, ich kann mich schwach errinnern, den Spider vor einigen Wochen hinten hochgebockt zu haben, da muß es wohl passiert sein.
Der Spider- Point liefert prompt, schon am nächsten Tag habe ich das neue Teil.
Auch der Einbau ist kein Problem, die Einstellung geht aus dem Reparaturhandbuch hervor, Bremse entlüften und fertig. -TÜV kein Problem mehr-.

„Kalifornia- Spider- Driver“ und andere sollten daran denken: Etwa 80 % der Bremsarbeit wird durch die Vorderradbremsen erledigt, die hinteren Bremsen tragen nur einen geringen, aber wichtigen Teil zur Bremswirkung bei.
- Bremskraftregler vertragen sich schlecht mit feinkörnigem Sand-

-Der Bremsenprüfstand bringts- ans Licht -

Christopher Magel

Fiat 124 Spider Club e.V.

Fahrt zur Mille Miglia

Fiat 124 Spider Club e.V.

Der Ablauf unserer Fahrt zur Mille Miglia steht.
Vorab, einen positiven Bescheid aus Turin von FIAT sowie Pininfarina kann ich leider nicht vermelden. Ich denke aber dennoch, daß ich eine recht abwechslungsreiche und sehenswerte Route ausgewählt habe. Bislang habe ich von vier Spideristi eine feste Zusage, bei zwei Personen steht es noch offen. Start ist am Samstag, den 04.Mai 1996 gegen 09.00Uhr in Mainz, bei mir zu Hause.

Streckenführung

1. Tag (4. Mai, Samstag)
   Fahrt bis Amsteg in der Schweiz auf der Autobahn, von dort aus auf die Bundesstraße über den Gotthard Paß über Biasca und Bellinzona nach Stresa am Lago Maggiore - Übernachtung.

2. Tag (5. Mai, Sonntag)
   Ausfahrt am Lago Maggiore und den naheliegenden romantischen Straßen - Übernachtung.

3. Tag (6. Mai, Montag)
   Weiterfahrt nach Maranello mit Besichtigung des Ferrari-Museums. Anschließend Fahrt nach Bologna - Übernachtung.

4. Tag (7. Mai, Dienstag)
   Stadtbesichtigung Bologna, nachmittags Fahrt nach Sirmione (Halbinsel) am Gardasee - Übernachtung.

5. Tag (8. Mai, Mittwoch)
   Fahrt wiederum über romantische Straßen nach Verona mit Stadtbesichtigung - Übernachtung wieder am Gardasee.

6. Tag (9. Mai, Donnerstag)
   Fahrt nach Brescia, dem Ausgangspunkt der Mille Miglia. Zwischen 09.30 Uhr und 18.00 Uhr technische Abnahme und Dokumentation der Fahrzeuge. Start ab 20.15 Uhr in Brescia - Übernachtung.

7. Tag (10. Mai, Freitag)
   Fahrt nach Milano, direkt ins Herz der Stadt, wo wir eine sehr zentralgelegene, preisgünstige Unterkunft kennen. 2 Gehminuten vom Domplatz entfernt, bewachtes Parkhaus in unmittelbarer Nähe vorhanden - Übernachtung.

8. Tag (11. Mai Samstag)
   Stadtbesichtigung mit Shopping. Nachmittags Weiterfahrt zum Comer See - Übernachtung für diejenigen, die noch nicht in Richtung Heimat fahren.

Für die Italienfahrt ist das Büchlein "Italienisch sprechen und verstehen einfach mit Insider-Tips" von FIAT bestens geeignet. Es zeigt einen Barchetta und ist in der "Marco Polo"-Reihe erschienen. Erhältlich ist es im Prinzip bei jedem FIAT Händler, übrigens umsonst! Nachfragen lohnt sich, da hierin praktische Tips in deutsch-italienischer Sprache abgedruckt sind, zu Themen wie Reise, Auto, Essen & Trinken bis hin zum Einkaufen.

Sollten sich noch weitere Interessenten zur Fahrt nach Italien finden, könnt Ihr mich gerne für nähere Infos anrufen.
Auf bald und Ciao wünscht Euer

jh

Fiat 124 Spider Club e.V.

Von Spoilern, Tiefbettfelgen und Kotflügelverbreiterungen

Ein "exclusiv " getunter CS-Spider

Ein Facelifting kann klappen, muß es aber nicht! Was bei Cher funktioniert hat, war bei Frau Knef auch nicht unbedingt von Erfolg gekrönt. Gleiches gilt wohl für den auf dem Foto gezeigten Versuch, den Spider "ruhrpott-tauglich" zu machen: Die italienische Antwort auf B-Manta, diverse Asconas, Golfs, Kadetts etc., die, getreu dem Motto: "Große Flügel und trotzdem näher bei die Erd´", unter Verwendung von Boeing-Ersatzteilen im Auspuff-Endbereich die Coolness des jeweiligen Fahrers unterstreichen sollen. Hilfreich ist hierbei auch oftmals eine integrierte wattstarke Audioanlage, die selbst den kurzsichtigsten und/ oder uninteressiertesten Passanten mittels Luftschwingungen auf das exklusive Styling des Gefährts und die ausgeprägte "Individualität" seines Lenkers hinweist. Übrigens: "ruhrpott-tauglich" ist hier bildlich gesprochen und könnte mit gleichem Anspruch auch Hintertaunus- oder Kleinkleckersdorf-tauglich heißen.

Nun also, liebe Spideristi, ist auch für uns die Stunde gekommen, die vermeintlich mißlungene Karosserieform unserer 4-rädrigen Lieblinge mittels Kunststoff-Lippen, Plaste-Backen und Alu-Walzen so richtig cool und sportlich zu machen. So bedürfen besonders die im Bild gezeigten Tiefbettfelgen im Format 9Jx16 der Hervorhebung, die neben dem sportiven Eindruck, auch im Alltag den Nutzer in allen Lebenslagen unterstützen können: Der Platzwart des heimischen Tennisvereins wird zum besten Freund, wenn das Walzen der Courts in minutenschnelle erledigt ist, Straßenbauämter allüberall im Land werden ein solchermaßen ausgestattetes Fahrzeug stets gerne bei der Neuanlage von Fernstraßen und Autobahnen nutzen und nicht zuletzt die Tourismusvereine der einschlägigen Skigebiete werden den Einsatz auf den Pisten mit einem wohlwollenden Auge bedenken. Kurz gesagt: Für den Fahrzeughalter entstehen über das ganze Jahr hinweg vielfältige Beschäftigungsfelder und eine dadurch finanziell gesicherte Zukunft durch kommunale und staatliche Aufträge, bei einem relativ geringen Investitionsvolumen.

Bei entsprechender Nachfrage läßt sich das Angebot an Verbesserungsmöglichkeiten an dem doch sehr unästhetischen Pininfarina-Styling sicher noch erweitern: Neben den bereits erwähnten Frontspoilern und Kotflügelverbreiterungen, ließe sich noch eine Auswahl an Gummilippen zur Zier des Hecks à la Alfa dem geneigten Interessenten offerieren, sowie eine Anzahl von geschmackssicheren Accessoires, wie z.B. Plüschwürfel in Trikolore-Farbgebung für den Innenspiegel, neonfarbene Aufkleber (Botschaft: "Born to be breit!"o.ä.), diverse Zier- und Rallyestreifen, Sitzbezüge im Wildkatzen-Mustermix, Lauflichtleiste "Knight Rider" für die an sich unspektakuläre Spider-Front und nicht zuletzt die Schwänze dahingeschiedener toskanischer Wildfüchse mit entsprechend verstärkter Antenne.

Sollte nun den einen oder anderen ob dieser Aussichten der kalte Schweiß auf der Stirn stehen, so möge er auf die Liebe der Spideristi zum möglichst originalgetreuen Fahrzeugzustand mit allenfalls dezenten Veränderungen vertrauen. Für den Fall jedoch, daß jemand seine berufliche Zukunft gemäß den vorab aufgeführten Möglichkeiten gestalten möchte, so geben wir den Händlernachweis der dafür benötigten Räder gerne weiter, müssen dann allerdings auf einem "Schmerzensgeld" in Höhe von 20 % aus allen damit erzielten Einkünften bestehen.

Alex Zaras

Fiat Spider Club e.V.

Auflösung des Spider Weihnachts-Preisrätsels

Die Teilnahme an unserem Preisrätsel aus dem SM 4/95 war leider sehr mager gewesen. Gerade einmal zwei Einsendungen haben uns erreicht. Diese beiden Einsendungen waren auch prompt richtig beantwortet, was beweist, daß es gar nicht so schwer war. Auch wenn Euch vielleicht die Verpackung nicht unbedingt auf die richtige Fährte bringen konnte, war doch ein klarer Hinweis auf den Besitzer über den schwäbischen Ausdruck "Klägle" gegeben. Zumindest die regelmäßigen Teilnehmer an den Jahreshaupttreffen hätten eigentlich einen Versuch starten können, frei nach dem Motto "Rate mal mit Rosenthal", verdient hätten es die "Wrapper" allemal. Nun wollen wir Euch jedoch nicht länger auf die Folter spannen: Der Wagen wurde von

Elisabeth und Fritz Ramseier

nach dem Vorbild von Christo und Jean-Claude verpackt. Die Gewinner wurden von Andrea und mir, unter nicht notarieller Aufsicht, ordnungsgemäß gezogen.

Einsender und Gewinner sind:

1. Preis **Armin Albus** (Warengutschein der Fa. Spider Point in Höhe von DM 100,-)
2. Preis **Ralf de Vrée** (Warengutschein der Fa. Spider Point in Höhe von DM 60,-)

Herzlichen Glückwunsch wünscht die Redaktion und der Vorstand!

Der dritte Preis wandert zurück in die Clubkasse. Vielleicht findet sich ja jemand, der uns eine neue Idee präsentieren kann.

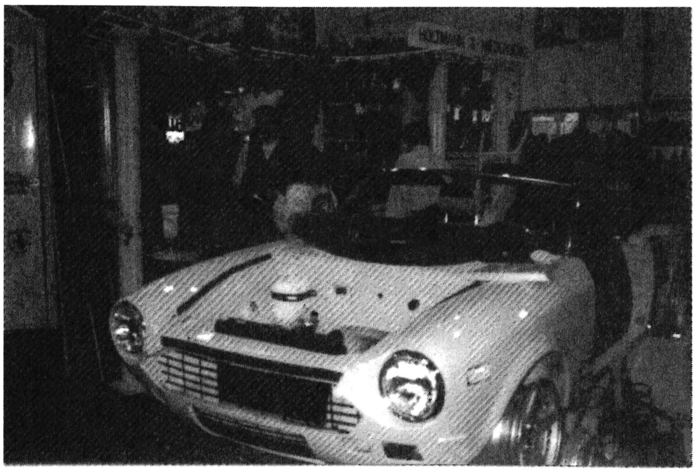
FIAT
Auto-Center-Südstadt
FIAT Bad Segeberg

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

Fiat Uno Spider Club e.V.

Techno Classica -Rückblick 1996-



Der Stand von H & N

“Auf zum Oldtimer-Mekka” nach Essen, gemäß diesem Motto machte ich mich mit Christopher Magel am Samstag, den 24. Februar, zur unchristlichen Uhrzeit (8.00 Uhr) gegen Ruhrgebiet. Die Techno Classica wird nunmehr zum 8. mal veranstaltet. Zu Beginn hätte sich wohl niemand träumen lassen, daß die Messe einmal zur wichtigsten Oldtimer-Messe Europas avancieren würde. Rund 800 Aussteller aus 15 Ländern tummelten sich auf der diesjährigen Oldie-Messe. Mit von der Partie waren selbstverständlich wieder die Markenclubs, Museen und I.G.´s, von denen immerhin 100 im Vorfeld erwartet wurden. Übrigens, die Teilnahme für Clubs ist kostenlos. Einen Schwerpunkt bildete das “Grande Festa Italia” anläßlich des 50jährigen Jubiläums der Firmen Ferrari und Vespa. Man könnte sich fragen, warum Ferrari erst jetzt sein 50 jähriges Bestehen feiert. Ganz einfach, die beiden Autos von 1940 hießen wegen eines Wettbewerbsverbotes mit Alfa “Auto Avio Costruzioni 815”, d.h. acht Zylinder mit 1,5 Litern Hubraum. Die Marke Ferrari begann erst 1946 sein Dasein. Ferrari hatte hierzu eigens eine "Stadtmauer" im italienischen Stil aufgebaut, innerhalb derer die Klassiker aus Maranello standen. Das Areal hatte ein Ausmaß von rund 600 m^2 .

Auf dem Clubstand des 124 Spider Club Deutschland e.V. habe ich mich mit Peter Schneider, dem Redakteur des "Spiderfahrers" - siehe Artikel "Kontakt zum 124 Spider..." - verabredet. Man hat uns sehr herzlich, mit Kaffee und Kuchen empfangen. Man hatte drei Spider ausgestellt und dazu einen FIAT Barchetta.

Wir sollten uns für nächstes Jahr doch auch einmal Gedanken diesbezüglich machen. Angedacht war ja für dieses Jahr, etwas gemeinsames, mit unserem Clubmitglied Adam Sosna, auf die Beine zu stellen, was jedoch im Sande verlaufen ist.

Unmittelbar gegenüber hatte Thomas Niedergerke seinen Stand bezogen, der mir übrigens mitteilte, daß die Fa. H & N eine neue Telefonnummer hat, die Ihr unter Ersatzteilnews nachlesen könnt.
Unterhalten habe ich mich mit den beiden "großen" Spiderteilenanbietern, Thomas Niedergerke und Herrn Dehbacher vom Spider Point sowie mit Herrn Del Priore.
Allzuviele Neuigkeiten gibt es nicht zu vermelden, außer daß Thomas Niedergerke das Restlager von FIAT in USA aufgekauft hat.
Nach meiner Frage, wieviele Spider in Deutschland noch zugelassen seien, meinte Thomas Niedergerke ca. 20.000!!!, eine stolze Zahl wie ich meine.

Auf dem Modellauto Markt tut sich auch etwas. Ein neuer Modellspider von Progetto K soll im März, man höre und staune, in 32 Modellvarianten (Farbe und Typen) herauskommen, lest dazu den Artikel von Ralf in dieser Ausgabe.

jh

50 Jahre Vespa

Fiat 124 Spider Club e.V.

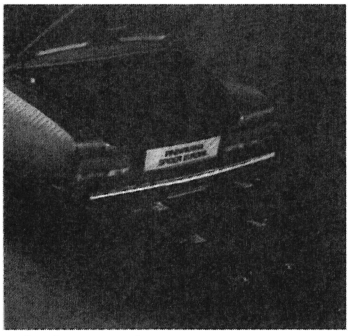
FIAT-Werbeslogan vergangener Tage /Teil 3

Dieser zeitlos schöne Wagen gilt bereits zu seinen Lebzeiten als Klassiker. In so anspruchsvollen Märkten wie zum Beispiel den Vereinigten Staaten feiert er seit Jahren beachtliche Erfolge.

Der Spidereuropa stammt nicht nur vom Reißbrett eines der berühmtesten europäischen Designer, Pininfarina zeichnet jetzt auch für seine komplette Herstellung verantwortlich.

Ein Cabriolet zu fahren, ist schon an sich eine herrliche Sache. Ist es auch noch ein Roadster, so kommt noch das aufregende sportliche Erlebnis hinzu. Und wenn es sich dann um den „Spidereuropa" handelt, hat man auch noch jene erlesene Atmosphäre, wie sie nur in einem Pininfarina-Wagen herrscht. Modern im Grundkonzept, elegant in der beabsichtigt klassischen Linienführung, geschmackvoll von Qualitätsmaterial: Der Spidereuropa ist die exclusive Art, ein Auto zu genießen. Durch die beiden großen Türen steigt man bequem ein, die verstellbaren Schalensitze mit Kopfstützen nehmen die Fahrgäste behaglich auf, die Sicherheitsgurte passen sich automatisch an, die sportlichen Instrumente sind leicht ablesbar, die Sicht ist auch bei den schlechtesten Wetterbedingungen einwandfrei, nicht zuletzt dank der drei Geschwindigkeiten der Scheibenwischer. Die Scheibenheber sind elektrisch betätigt. Die Qualität der Werkstoffe, die gut aufeinander abgestimmten Farben und die sorgfältige Verarbeitung lassen eine angenehme Atmosphäre aufkommen. Man fühlt sich wohl und gut aufgehoben. Um dem Spider-Fahrer die Wahl des Sitzbezuges zwischen Kunstleder (Vorzug: Schmutz-Unempfindlichkeit) und Stoff (Vorzug: hitze- und kälteregulierend) völlig freizulassen, gibt es jetzt einen Satz Frotteeschonbezüge, Exclusiv-Design Pininfarina, angepaßt an Farben von Auto und Innenausstattung. Eine leistungsstarke Heizanlage - Lüfter mit zwei Geschwindigkeiten - liefert Warmluft durch an den wichtigsten Stellen angeordneten Düsen und sichert auch bei kältestem Wetter ein Höchstmaß an Komfort. Bei heißem Wetter tritt die frische Luft durch die Luftfangklappen ein, die so funktionsgerecht sind, weil sie im Windkanal entwickelt wurden. Der Kofferraum mit elektrischer Entriegelung der Kofferhaube kann das Gepäck von zwei Personen aufnehmen. Im Bedarfsfall bietet auch die Bank hinter den Sitzen Platz für weitere Gepäckstücke.

Das Verdeck aus bewährtem undurchlässigem Kunststoffgewebe läßt sich von nur einer Person leicht zurückklappen. Besonders interessant ist der Mechanismus mit dem die rückwärtigen seitlichen Scheiben zusammen mit dem Verdeck bewegt werden. Bei zurückgeklapptem Verdeck sind die seitlichen Scheibenflächen größer, was eine bessere Sicht gewährt. Bei zurückgeklapptem Verdeck verschwinden sie vollständig in einer Mulde, die das Fassungsvermögen des Kofferraumes überhaupt nicht beeinflußt.



"Kleidersammlung"

Der Aufbau hat Prüfungen nach den strengsten gesetzlichen Bestimmungen bestens hinter sich gebracht. Die Stoßstangen nach „amerikanischer" Bauart halten Stöße bis zu 8 km/h ohne Verformung der Karosserie aus.

Ein Wort noch zum Motor: Satte 105 PS aus dem 2-Liter-Einspritztriebwerk und 5-Gang-Getriebe verleihen diesem Klassiker unter den wenigen offen zu fahrenden 2-Sitzern die respektable Beschleunigung von knappen 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Spitze von 175 km/h. Das ist die vollendete Abrundung des sportlich - eleganten Bildes.

Fiat 124 Spider Club e.V.

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 Beratung 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, Sponsorenkontakte, Händlerkontakte.	05732 / 81333
Beisitzer	**Alexander Zaras** Fischbacherweg 9 65 812 Bad Soden	Händlerkontakte, Sammelbestellungen, Sponsoren.	06196 / 63558

Regionalleiter

Nr./Bezeichnung	Ansprechpartner	Anschrift	Telefon
1 /Schleswig-Holstein	Frank-Oliver Grahmann	Rutkamp 67 24 111 Kiel	0431 / 698061
2 /Hamburg	Christian Schlamp	Leinpfad 91 22 299 Hamburg	040 / 4604922
3 /Berlin	Lutz Radusch	Bartschinerstr. 11 12 355 Berlin	030 / 6644746
4 /Friesland	Petrus Meyer	Tran 5a 49 762 Lathen-Ems	05933 / 8294
5 /Bielefeld	Adam Sosna	Rosenheide 21 33 611 Bielefeld	0521 / 86577
6 /Kassel	Werner Lontke	O.T. Immensen 72 37 574 Einbeck	05561 / 81530
7 /Köln	Guido Brüning	Alte Bonnstr. 105 50 321 Brühl	02232 / 34188
8 /Frankfurt	Joachim Häring	Groß Gerauer Str. 82 55 130 Mainz	06131 / 882181
9 /Schwarzwald	Fritz Ramsaier	Leonhardstr. 10 72 250 Freudenstadt	07441 / 87301
10/München	Christoph Spanner	Bismarckstr. 13 82 256 Fürstenfeldbruck	08141 / 24714

Fiat 124 Spider Club e.V.

Einfühlung und Vernunft.

FORMA

Leidenschaft des Designs.

Mehr als sechzig Jahre Autos Pininfarina. Autos, die Epoche machten, Geschichte schufen, einen Stil bestimmten.

Rationalität der Produktion.

Pininfarina stellt jährlich mehr als dreissigtausend Autos her. Ein Produktionsprozess von totaler Qualität.

pininfarina

Ideenschöpfer. Automacher.

Fiat 124 Spider Club e.V.