

GAZZETTA

**Chi tiene
la Gazzetta più
di dieci minuti
è pregato di
leggerla a
voce alta!**



Entdeckt in der Pasticceria Cocconi Parma

Fiat 500 Club Schweiz **3/2020**

Basel * Bern * Innerschweiz * Grischa * Romandie * Zürich

www.fiat500club.ch * Wert Fr. 5.00



Fiat 500 Werkstatt und Ersatzteilservice

Caravia AG ihr Spezialist für alles rund um den Fiat 500

- Ersatzteilservice für Fiat 500 von 1957 bis heute
- Onlineshop mit über 1'700 Artikel
- An- und Verkauf von Fiat 500
- Reparatur und Restauration aller Fiat 500 Typen
- spezialisiert auf Motor- und Getrieberevisionen
- Abhol- und Lieferservice von Fahrzeugen
- Import von Fahrzeugen

Wir garantieren beste Qualität zu fairen Preisen

Caravia AG, Churerstrasse 186, 9470 Buchs
Tel. 079 461 02 52, info@fiat-500.ch

www.fiat-500.ch

Index

1	Index / Indice
2	Hinweis der Redaktion
3	Hinweis Bestellprozedere Fiat 500 Clubjacken
5	Vorwort / Prémot
8	Fiat 500 als Glacé-Bar
9	Jubiläum Piccinni Carrosserie + Autospritzwerk
10	Entstehung einer Fiat 500 Werbetafel
12	Ostergrüsse
14	Bericht «Ford Granada»
17	Einladung Weekend und Rallye Flims GR
18	Bericht «Höck Sektion Bern»
20	Bericht «Ein Abend wie gewünscht»
21	Bericht «Fiat 500 Weekend 2020»
28	Marktplatz / Marché
30	Bericht «Träume, Erlebnisse und Alpträume»
37	Bericht «Beschäftigungstheorie LEGO»
38	Bericht Restauration «Das wird mein 500er Teil 3»
44	Bericht «Von Schrott zu Schmuckstück»
49	Bericht «Mythos Rhone Gletscher»
52	Vereins News
54	Veranstaltungen / Manifestations
58	Neues aus dem Dachverband SHVF
64	Impressum

PICCINNI

PICCINNI CARROSSERIE AUTOSPRITZWERK
WEISSLINGERSTRASSE 16 8308 ILLNAU

www.piccinni.info info@piccinni.info

* CARROSSERIEARBEITEN

* LACKIERARBEITEN

* POLIERARBEITEN

* BESCHRIFTUNGEN

* AIRBRUSH

TELEPHON: +41 52 385 17 79

MOBILE: +41 78 600 81 83

FAX: +41 52 385 53 63



Übersetzung zur Titelseite



Entdeckt in der Bar/Pasticceria Cocconi Parma

Hinweis der Redaktion

Ein herzlicher Dank geht an alle fleissigen Schreiberlein, die unserem Aufruf in der letzten Gazzetta gefolgt sind. Ihr habt uns beim Wort genommen, habt Euch hingesezt, kreativ geschrieben und kreiert und so unsere aktuelle Gazzetta-Ausgabe trotz magerer Ausfahrtsmonate während der Corona-Krise zu einem flotten Lesestoff gemacht. Ohne Eure Mithilfe wäre diese Gazzetta sehr dünn ausgefallen – danke!



Fiat 500 Clubjacke jetzt bestellen

LAST CHANCE

Liebe Mitglieder

Häufig wurde ich in den letzten Jahren auf die Bezugsmöglichkeit unserer Clubjacken angesprochen. Noch ein letztes Mal packe ich diese Aufgabe an und mache eine Sammelbestellung für uns alle.

Der Aufwand ist gross. Darum bitte ich alle, die in den letzten Jahren nach Jacken gefragt hatten oder an weiteren Jacken interessiert sind, **JETZT ZU BESTELLEN – letzte Gelegenheit**



Hinweise

Ihr findet das Bestellblatt als Beilage zu dieser Gazzetta und habt es vor Kurzem auch per E-Mail erhalten. Darauf sind sämtliche ergänzenden Informationen.

Der Vorstand hat diesen Auftrag befürwortet und entschieden, diese Jackenaufgabe ohne die Sektionen auf dem Rücken stecken zu lassen, also nur noch mit der Aufschrift Fiat 500 Club Schweiz (hinten und vorne).

Es wird zweierlei Jackentypen geben:

Variante Hakro entspricht +/- dem Vorgängermodell von Switcher in den Basisfarben. Variante James Nicholson ist etwas dünner und in vielen bunten Farben erhältlich (siehe Bildbeispiel).



Vorgehen

- Bestellblatt gut durchlesen und ausfüllen
 - Bei Unsicherheiten Pascale anrufen 076 337 44 50
 - Bestellblatt/blätter an Pascale mailen oder per Post schicken
 - Empfangsbestätigung der Bestellung von Pascale abwarten
 - Zahlung vornehmen allenfalls inkl. Porto für Versand
 - Übergabetermin voraussichtlich Oktober und November
- Rest siehe Bestellblatt





FIAT 500: ÜBER 30 JAHRE ERFAHRUNG

Dein Spezialist für alte Fiat 500, 600 und Derivate

Pferdestärken seit 1851



Telefon: 044 858 22 73
info@wagenschmitte.com

JUCKER TECHNIK AG, 8173 Neerach

wagenschmitte.com

**Wir reparieren, revidieren,
restaurieren Dein «Schmuckstück»!**
Wir erfüllen Dir jeden Wunsch,
auch mit Spezialkonstruktionen.



fiat500toys.com 

Suchen

Home Modell-Liste Private Sammlung Gesucht Marktplatz Info Kontakt

Fiat 500 Modellautos

Information, An-/Verkauf & Tausch

www.fiat500toys.com tom500@bluewin.ch www.modellino.ch

follow us on www.facebook.com/fiat500toys



Erste Schritte zur Normalität

Wenn mir jemand gesagt hätte, dass wir diese Saison wegen Corona praktisch durchgehend streichen würden, dann hätte ich ihn für verrückt erklärt. Irgendwie surreal und trotzdem sehr einschneidend für viele, hat uns das COVID-19 auch nach Monaten immer noch in seinen Fängen. Wir wissen nicht, wie es nach den Sommerferien weiter gehen wird. Ich rechne weiterhin mit strengen Massnahmen zum Thema „Grossveranstaltungen“. Wir werden innerhalb des Club's weiterhin unsere Kommunikation via Website, Facebook oder Email aufrecht erhalten, vor allem für die Information zu den noch offenen Clubveranstaltungen. Weitere Informationen findet ihr in dieser Gazzetta.

Schön ist es, dass wir die letzten Monate schon wieder unsere Monatshöcks abhalten durften und auch sehr viele den Weg zu den Höck's gefunden haben. Ich glaube es war an der Zeit, wieder ein bisschen am Duft der Normalität zu schnuppern. Immer mit einer anständigen Portion Abstand und einem mulmigen Gefühl, wenn der Begrüssungsakt vollzogen wird (Händedruck, Küsschen oder nur mal den Queen-Gruss...).

Leider mussten wir aus bekannten Gründen auch das Michaelskreuzrennen absagen. Mitte Juli war der „Point of no return“, ob der Anlass im Oktober durchgeführt wird oder nicht. Die momentanen Bestimmungen des BAG hätten bei so einer Veranstaltung mit 8 - 10'000 Besuchern nicht umgesetzt werden können. Das finanzielle Risiko wäre zu gross gewesen. Neu wurde das Datum auf 9./10. Oktober 2021 angesetzt.

Letztes Jahr wurde vom Dachverband SHVF eine Studie mit dem Titel „Veteranenfahrzeuge in der Schweiz“ in Auftrag gegeben. Viele von euch werden sogar an der Rezension mitgemacht haben. Seit Juni kann diese Studie auf der Website des Dachverbandes www.shvf.ch runtergeladen werden. Ich empfehle jedem Mal rein zu schauen und festzustellen, zu welcher grosser Gemeinschaft wir mit unseren Oldtimern gehören. In der heutigen Zeit, wo immer mehr Institutionen am Veteranenstatus rütteln möchten, ist es wichtig, dass wir konkret fundierte Zahlen auf den Tisch legen können und beweisen, dass wir auch mit unseren Fufis zu einem grossen Anteil an der Wirtschaft und dem Kulturgut der Schweiz beitragen. Weitere Infos siehe Zusammenfassung in dieser Gazzetta.

Mit einem traurigen Auge schaue ich auf das vergangene Halbjahr und bedaure sehr, dass wir viele unserer gemeinsamen Anlässe nicht durchführen konnten. Aber ich weiss, dass sich immer wieder kleine Delegationen zu diversen kurzentschlossenen Ausfahrten durchgerungen haben



und das freut mich wiederum sehr. Das ist halt der Geist unseres Clubs, wir lassen uns nicht einschüchtern.

Meine Frontscheibe ist grösser als der Rückspiegel, daher schauen wir nach vorne und hoffen, dass wir uns bald wieder an einem offiziellen Clubanlass treffen werden, auch wenn zwischen uns eine Fiat 500-Breite Abstand sein wird.

Euer Präsi, Robi

(der nach 20 Jahren am selben Standort gerade seine Schrauber-Garage von Root nach Root zügelt...)

Premier pas vers une normalité

Si quelqu'un m'avait dit que nous annulerions pratiquement tout durant cette saison à cause du Corona, je l'aurais déclaré comme fou. En quelque sorte surréaliste et pourtant très envahissant pour beaucoup, la Covid-19 même après des mois, nous tient toujours dans son sillage. Nous ne savons pas ce qui se passera après les vacances d'été. Je pense que les restrictions massives concernant les événements majeurs vont continuer à tomber. Au sein du Club nous continuerons nos communications via les réseaux sociaux Facebook, Web et Email pour informer sur les événements à venir. Vous trouverez des informations dans la Gazzetta. C'est déjà bien que nous ayons retrouvé le chemin vers nos Höck du mois et que certains ont apprécié d'y participer. Je pense qu'il était temps de respirer un air de normalité. Toujours avec une certaine distance et un malaise concernant la façon de se saluer (se serrer la main, la bise ou le geste de la reine d'Angleterre).

Malheureusement pour les raisons connues, nous annulons aussi la course de Michaelkreuz. Le point de non retour a été décidé mi-juillet. La réglementation actuelle au sein de la BAG n'autorise pas la réalisation d'un événement où 8 à 10000 visiteurs y participent. Le risque financier aurait été trop grand. La course a été reporté au 9 et 10 octobre 2021.

L'an dernier la fédération SHVF a commandité une étude intitulée „Les véhicules anciens en Suisse“. Beaucoup d'entre vous auront très certainement participé à cette enquête. Depuis juin cette année, on peut télécharger cette étude sur le site www.shvf.ch. Je vous recommande d'y jeter un oeil pour vous rendre compte à quel point nous appartenons à une grande communauté avec nos voitures anciennes. En ces jours ou de plus en plus d'institutions veulent toucher à notre statut de véhicule



ancien il est très important de livrer des chiffres concrets pour prouver qu'avec nos 500 nous participons économiquement et que nous sommes un bien culturel Suisse. Pour plus d'informations, consultez le résumé dans cette Gazzetta.

Je regarde les six derniers mois passés d'un oeil triste et je suis désolé que nous n'ayons pas pu réaliser nos évènements. Mais je sais aussi que certain petit groupe ont pu réaliser des petites sorties et ceci me rassure et me met du baume au coeur. C'est l'esprit du Club, nous ne nous laissons pas intimider.

Mon parebrise est plus grand que mon rétroviseur, c'est pourquoi il faut regarder vers l'avenir et espérer que nous nous reverons bientôt à une sortie officiel du Club, et tant pis si la distance sera au moins égal à une Fiat 500.

Votre prési, Robi

(qui après 20 ans de localisation déménage son atelier de Root à Root...)



HAUS AM WALDRAND FLIMS
HERZLICH WILLKOMMEN
BEI MAAIKE & ADRIANO FRIGO MIT RENÉE & EMMA

www.amwaldrand.ch



Wie aus einem Fiat 500 eine Glace-Bar wird



Zu sehen beim weltbesten
Chocolat Hersteller VANINI
vor dem Ladenlokal an der
Piazza Alighieri Dante 8 in Lugano



**GELATO
ARTIGIANALE**



PICCINNI

Piccinni Carrosserie Autospritzwerk *Tel: +41 52 385 17 79*
Weisslingerstrasse 16 8308 Illnau *Mob: +41 78 600 81 83*
www.piccinni.info *info@piccinni.info*



Feiern Sie mit uns!!

Unser 20-jähriges Jubiläum am 3. Oktober 2020!!!!

**Möchten Sie einen Einblick
in unsere Lackiererei + Spenglerei?**

**Von 10.00 – 17.00 Uhr sind unsere Tore an der
Weisslingerstr. 16, 8308 Illnau für Sie geöffnet.**

Wir freuen uns auf SIE

Ihr Piccinni Carrosserie Autospritzwerk Team

carrosserie suisse

Allianz

AXA

ELVIA

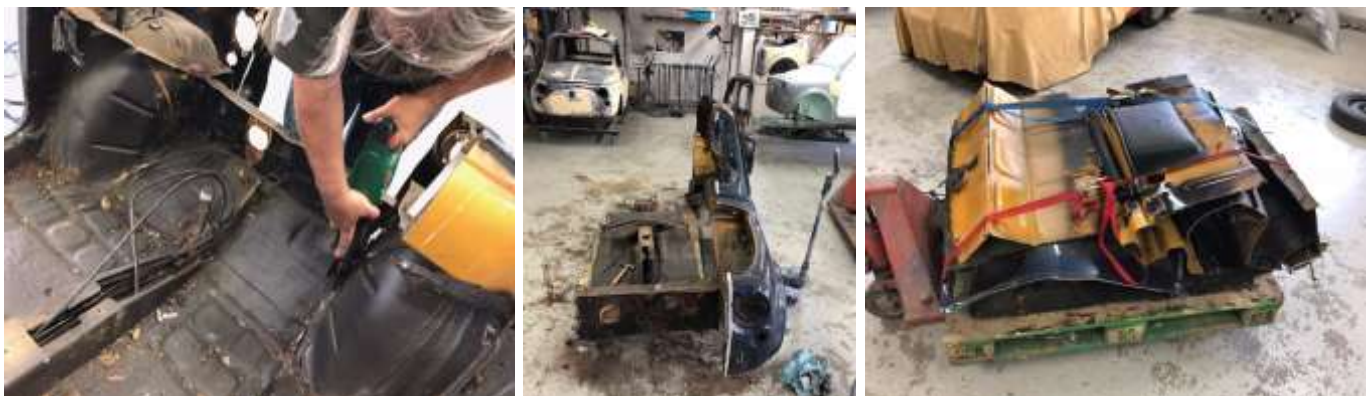


Entstehung einer Fiat 500 Werbetafel

Die Idee schwirrt mir schon lange im Kopf herum, jedoch vergeht die Zeit im Fluge. Und dann stehen plötzlich 20 Jahre selbständige Geschäftstätigkeit im Kalender und die Jubiläumsvorbereitungen für unser PICCINNI Carrosserie + Autospritzwerk werden in Angriff genommen. Doch die Fiat Idee ist noch immer nur im Kopf. «Jetzt oder nie» lautet das Motto und das Vorhaben wird zum Projekt:



Ein Fiatli zum Aushöhlen muss her und zwar flott! Markierungen machen



Flex ansetzen und ZACK! durchschneiden. Was bleibt übrig?



Trotz kompletter Zerlegung, die charakteristische Fiatli Form bleibt.





Bereit für die Farbe? Dann ab in die Wanne für den Lack!
Hübsch siehst Du aus, wie ein grosses Fiätli, wenn auch nur hälftig =)



Jetzt wirst Du an Deinen Platz gebracht, montiert und puahhh, Du siehst echt repräsentabel aus – das 20. Jubiläumsjahr kann beginnen!



Frohe Ostern

Wer eus kennt, weiss dass mir immer für en Überraschig guet sind. De Hape het mir mitem Adriano Celentano in Form vomene Osterhas am Karfitig es Gschänk zu mim 70igste Geburtstag brocht. So simmer de an Ostere und am Ostermentig mit im uf Tour. De Osterhas isch nämmlig au 2020 im Dienst gsi und het Flugbenzin im Bluet.

Sini Tour het vo Aarau nach Sursee und de uf Olten gfuehrt. Will er nid fertig worde isch het er am Ostermentig grad nomol müesse go. Z'Frick und Basel het me ihn au no erwartet.



Ihn z begleite het mächtig Spass gmacht. Überall isch er fotografiert worde. Me het strahlendi Chinderauge gseh und er het mängs Lache uf Gesichter vode Mönsche zaubert wo ihn händ verbi fahre gseh. Das elei het sich gelohnt und au eus glücklich gmacht I dere ernste Zit.



Met Ostergrüess
Monika und Hape



Ford Granada 2.6 1976

Als Tante Anny einmal mit einem Taunus nach Bümpliz kam, da war mein Vater fasziniert von der Automarke Ford! Der war so toll ausgestattet und fuhr so leise, es war der 17M Barock 1958. Wir hatten noch kein Auto. Bis meine Eltern das Geld zusammen hatten, gab es dieses Modell gar nicht mehr. Es gab den 17M Badewanne und weiss-schwarz musste er sein und mit zwei Türen. Gebraucht war keine Frage, weil da ist ja schon alles kaputt und rostig. Man hatte damals den Glauben, das neue Auto fährt dann ewig. Kein Radio, nur die Heizung und das schwarze Dach, Aufpreis ca. 9'000.--. Das war viel Geld 1963; Jorays waren fast zwei Jahre pleite. Danach haben wir Italien Frankreich und das Südtirol fleissig erkundet und viel im Auto geschlafen. Von da an waren Jorays eindeutig Ford Fans. Mein Papa hat immer mit den grösseren 17/20M geliebäugelt vor allem mit den Sechszylindern. Als ich endlich 18 war und Autofahren lernte, haben wir beschlossen, dass ich die Badewanne mit ca. 200'000 km übernehme! Das Gefühl von Freiheit und Abenteuer wauuu! Jorays kauften den Knutzentaunus 2 Liter Sechszylinder Coupe, das war eine unheimliche Steigerung.

Ich hingegen träumte von einem grossen Granada mit sechs Zylindern, weiss mit schwarzem Vinyl Dach, zweitürig, Coupe, helle Sitze. 1976 hatte ich das Geld zusammen und konnte das Auto bestellen 22'000.--.



So viel Auto, 6 Zylinder, Schiebedach, helle Sitze, schöne Felgen und Tonbandradio gab es nur bei Ford! So ging im März 1976 mein Traum in Erfüllung. Wir fuhren sorglos in der ganzen Schweiz umher, geniessten den tollen Fahrkomfort, das Blubbern des V6 und die 125 PS. Ich lernte



Bettina, meine grosse Liebe, kennen. Wir machten viele Reisen durch Spanien, Frankreich, ins Südtirol und nach Sizilien und hatten viel Spass mit unserem Granada.



Auch Jorays hat das Granada Fieber angesteckt, so dass sie 1977 genau das gleiche Auto auch kauften.



1985 kam dann die Entscheidung, einen neuen Ford Scorpio zu kaufen. Mein Cousin Daniel hatte immer Interesse am Granada und ich war froh darüber, dass ich ihm das Auto verkaufen konnte, so war er doch für uns nicht ganz weg. Nach Jahren des Herumstehens hat Marcel, der Bruder von Daniel, die Idee gehabt «komm, wir restaurieren den Granada!». Mit



viel Aufwand, Zeit und Geld wurde der Ford zu neuer Frische aufgearbeitet und der Fahrplan wurde von Daniels Tochter Sabrina gemacht, sie wollte das Traumauto zur eigenen Hochzeit brauchen. So lebt unser Traum weiter und ich bin allen sehr dankbar, die ihren Teil dazu getan haben!

Merci, es grüsst alle
Silvio
Bümpliz im April 2020





...aber wir organisieren trotzdem ein tolles Weekend:

⇒ ab Freitag 25. September 2020
übernachten im Haus am Waldrand möglich

⇒ Samstag 26. September 2020

Ausfahrt in der Region Surselva ab Flims 12.00 Uhr mit Adriano
oder Wanderung in den Flimser Bergen mit Maaïke

⇒ und Sonntag 27. September - das offizielle




Rally



Treffpunkt: Sonntag, 10.00 Uhr - Kaffee & Gipfeli
Zeughausstrasse/Landstrasse in 7208 Malans

Start: 10.45 Uhr

Startgeld: pro Fahrzeug CHF 20.00

Mitnehmen: BeifahrerIn CHF 10.00 (von Vorteil 😊)
Spass, Geschicklichkeit, Präzision, Gefühl,
Fiat 500 Allgemeinwissen und 

Verpflegung: gemeinsam am Ende des Rally pro Person CHF 15.00

Anmeldung: spätestens bis Sonntag, 13. September
Teilnehmerbeschränkung maximal 500 Fiat 500

an: a3frigo@flims.ch
Adriano Frigo
076 322 31 07

Für Fragen oder weitere Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung.



Höck + Frühsommerausfahrt Sektion Bern vom 28. Juni 2020

Es kann wieder losgehen! Nach dem längeren Corona-Stillstand war es wieder einmal Zeit für einen Höck. Und weil unsere Fiatli's in den letzten Monaten etwas zu kurz kamen, war selbstverständlich auch eine vorgängige Ausfahrt angebracht. Und sie kamen aus allen Himmelsrichtungen (AG, SO, BL, LU und auch BE) zum Treffpunkt im Bierigut bei Thun!



Elf Fiatli's aller Jahrgänge und Stärkeklassen machen sich unter Anführung von Franco auf den Weg via Steffisburg und Schwarzenegg ins hügelige Emmental. Den Schallenberg lassen wir rechts liegen (wir wollen ja die Fiatli's nicht schon bei der ersten Ausfahrt allzu strapazieren!) und erreichen Eggiwil für einen Zwischenstopp beim Bären, wo wieder Neuigkeiten ausgetauscht werden und gefachsimpelt wird.





Bei herrlichem Sonnenschein (ein Dankeschön von Jüre an..., gäu Sonja) erklimmen wir über enge Strässchen die Emmentaler Hügel bis nach Blapbach wo wir... nach Manöver/Umparkieren (halbfreiwillig)... die Fiatli's doch noch auf eine Reihe bringen und im Restaurant Blapbach einkehren.



Nach dem feinen Zvieri/Znacht geht es wieder über geheime Gassen, die nur Einheimische kennen können, zurück ins Tal, wo wir uns verabschieden müssen und die Fiatli's wieder in alle Himmelsrichtungen weg düsen. Bis hier pannenfrei, danach ... wohl auch?

Danke Franco für die Organisation der Ausfahrt.



Ein Abend wie gewünscht... oder die letzte OK-Sitzung vor dem Fiat 500 Weekend

Nachdem alles geklärt war, kam der sehr gemütliche Teil (=), den wir in vollen Zügen genossen, versteht sich (=). Man weiss nie, wie der nächste Tag wird und darum geht der grösste Dank an Isa und Dieter.

Herrlich war es und „feucht + fröhlich,, - so sollte es sein mit lieben Freunden!!

Häbets gut bis zum nächsten Treff

Anneliese Guggisberg



Weekend 2020 Fiat 500 Club

Am 25. Juli 2020 treffen sich fünfzehn 500er und ein cremefarbiger 850er Coupé aus den Sektionen Bern, Basel und Zürich, aus allen Himmelsrichtungen kommend, pünktlich und teils auch überpünktlich im Café Knaus in Oensingen, wo wir aufmerksam bewirtet werden und wir die ersten Ermattungen nach der teils langen Anreise bei hochsommerlichen Temperaturen mit einem stärkenden Kaffee mit Gipfeli und Zopf aus den Gliedern verscheuchen können. In ihrem originellen Outfit werden wir von Dieter und Isa vom OK umgehend willkommen geheissen, derart, dass man sich, allen neckenden Sprüchen («de Zürcher Konvoi») zum Trotz, sofort aufgenommen fühlt. Die Signalwirkung von Isas Lippenrouge wird mich an diesem Weekend noch lange verfolgen... Aber auch Urs mit der sauber geführten Präsenzliste hat uns mit Catia herzlich empfangen und an ihren Tisch eingeladen.

Gestärkt starten wir pünktlich. Die bekanntermassen zuverlässige Vorbereitung von Jürä lässt uns blindlings auf seine fundierte Routenkenntnis vertrauen. Schon kurz nach dem Start fahren wir nach mehreren U-Turns unserem Guide gutgläubig folgend durch Villenquartiere und auf Wanderwegen durch wunderschöne Landschaften und an idyllisch gelegenen Gehöften vorbei, weil das überforderte GPS von Jürä die Orientierung verloren hat...



Nichts desto trotz treffen wir in Solothurn ein und fahren durch das imposante Bieltor, an dem im 16. Jhdt., als das Tor noch «Gurcellontor» hiess, die Ambassadoren (Botschafter Frankreichs bei der Eidgenossenschaft) jeweils mit Salutschüssen empfangen wurden. Bei der Durchfahrt unserer Karawane schwiegen die Kanonen. Nur der heilige Urban über



dem Tor beobachtet mit steinerner Miene das seltsame Treiben. Nach kurzer Fahrt durch enge Gassen war beabsichtigt, die Fiätli's fotogen vor der eindrücklichen Fassade des alten Zeughauses zu parkieren. Mit der Frage, ob wir für das Foto längs oder quer parkieren sollten war auf dem von der Sonne aufgeheizten Platz dann erstmals das geheimnisvolle Flair der Gruppendynamik zu spüren... Nachdem man sich geeinigt hatte, die 500er so zu belassen, wie sie bereits standen, nämlich quer, war ein Bummel durch die wunderschöne Barockstadt angesagt. Biergarten und/oder Gelateria geniessen bei den sommerlichen Temperaturen hatte allerdings gegenüber den Solothurner Sehenswürdigkeiten Priorität, sodass wir die schönen Brunnen, die St. Urban Kathedrale, die 11i Uhr mit ihren nur 11 Ziffern und den Zeitglockenturm, der dem Berns fraglos das Wasser reichen kann, lediglich im Vorbeigehen, aber immerhin bestaunend, zur Kenntnis nahmen. Im Biergarten an der kühlenden Aare und im Schatten der alten Platanen und Kastanienbäume wuchs bei unterhaltsamen Gesprächen in ersten Ansätzen eine «Cinquecento-Weekend-Familie» heran. Zur vereinbarten Zeit trafen 58 (müde) Füsse diszipliniert wieder auf dem Platz vor dem Zeughaus ein. «Lueg emol de Zürcher, dä hät joo en Platte» und «Ich han sLiecht bränne loo und bring jätzt min Motor nümme aa» tönte es unter den startbereiten Pilotinnen und Piloten. Während Heidi's 850er nach kurzem Anschieben wieder voller Tatendrang ansprang, war beim «Zürcher» Radwechsel angesagt. Während die Schaulustigen sich mit Experten- und anderen erheiternden Kommentaren übertrafen, schlug das Herz von Romain für einmal nicht nur für Christine. Beim ehemaligen Motormechaniker bei den Mötis schlug das Herz ob dem anstehenden Radwechsel höher und es gab nun kein Halten mehr. In Rekordzeit hatte Romain das suboptimal gepumpte Reserverad professionell montiert. Nochmals grossen Dank für Deinen selbstlosen Einsatz!



Nach Verlassen von Solothurn war für unsere Motörli Kletterer mit Überwinden von gut 600 Höhenmeter angesagt. Auf engen, kurvenreichen, in einmaliger Landschaft eingebetteten Strässchen ging es zum Balmberg hinauf. Unsere Macchine liessen sich einmal mehr nicht lumpen und wir erreichten bei anhaltend schönen Wetter alle das wunderschön gelegene Tannheim ohne Panne.



Nach einem ausgetüftelten Schlüssel wurden uns von Dieter mit der für Alphatiere typischen tragenden Stimme die gepflegten Zimmer zugeteilt, die wir umgehend bezogen, um dann erneut im Schatten alter Bäume den vom OK hingezauberten kühlen Apéro entspannend zu geniessen. Unter der Felswand mit dem Gipfelkreuz der Röti im Abendlicht war die Stimmung schon bald sehr aufgeräumt. Entsprechend fielen die «ermunternden Kommentare» aus, als Klaus, der «Herr der Feuerringe», mit grosser Hingebung versuchte, mit dem etwas feuchten Holz ein Feuer zu entfachen. Feucht wurden zunehmend aber auch unsere Kehlen, die sich überreichlich mit Bier, weissem und roten Wein verwöhnen liessen. Auch hier hat das OK die entsprechende Bevorratung perfekt eingeschätzt. Zwischenzeitlich hatte Klaus mit Beharrlichkeit und trotz aller Unkenrufe mit der moralischen Unterstützung von Regina eine tolle Glut hingezaubert, so dass dem Sturm auf den Grill nichts mehr im Wege stand.



Würste in allen Variationen und ein herrliches Salatbuffet liessen uns Abstandsregeln vergessen, wuchs doch die Cinquecento-Familie bei Speis und Trank im doppelten Sinn immer enger zusammen. Der Schlemmerei war aber immer noch nicht genug.



Nach dem Eindunkeln wurde im Feuerschein, der die Pupillen in den wunderbaren Augen von Catia immer weiter werden liess, auch noch Kaffee und Kuchen serviert. Und was für ein Feingebäck!



Angefangen bei den traumhaften «Rölleli» von Gina, die bereits in der Küche genascht wurden, über die klassische Linzertorte von der «Rölleli-Nascherin» Grosi Anneliese bis zu den superfeinen Brownies von Rosetta, deren Rezept von unseren Hobbykonditorinnen umgehend erbettelt wurde. Die Stimmung war derart heiter, dass man noch lange ums Feuer sass, um «tiefgründige Gespräche» zu führen. Der «systemrelevante» Diskussionspunkt war schlussendlich, wo und wer mit wem am liebsten oder am liebsten nicht, die Nacht verbringen möchte. Die Kombinationsmöglichkeiten gestalteten sich aber derart komplex, dass in den frühen Morgenstunden jeder dann doch brav die ihm zugeteilte



Koje aufsuchte. Auch für Anshy schien die Mondphase, trotz der kürzlich stattgefundenen spektakulären Konjunktion von Venus und Jupiter nicht zu passen. Das Zimmer 13 blieb deshalb auch für den Schreibenden Tabu. Nächtliche Bettfluchten gab es dann auch nur, wenn ganze Wälder lautstark «geRonnyd» wurden...



Anderntags war für unser OK eine frühe Tagwache angesagt, um uns mit einem liebevoll hergerichteten Frühstücksbuffet zu überraschen. Ein Buffet, das in seiner Reichhaltigkeit einem Fünfsterhotel alle Ehre gemacht hätte. Nach dem Retablieren der Zimmer hiess es dann noch, kurz die Fahrtüchtigkeit unserer Knutschkugeln zu überprüfen. Der «Zürcher Konvoi» sorgte mit mysteriöser Zündschlüsselsuche wieder exklusiv für Gesprächsstoff. «Auf Jürä's Notfallkit ist halt einfach immer Verlass» ist an den Fiat 500 Club Weekends bereits zu einem geflügelten Wort geworden. So war er es auch, der dem anderen «Zürcher» im Hinblick auf die bevorstehende Fahrt unter den neugierigen Blicken der frisch geschorenen Alpakas den Reifen aufgepumpt hat. Dank dieser Hilfestellung ist dem «Zürcher» eine tiergestützte Therapie mit Trost spendenden Alpakas erspart geblieben... Nach der Fahrt über den Balmberg ging es herzklopfend und das Steuer trotz etwas Angstschweiss fest in der Hand haltend steil und schwindelerregend in engen Kurven bei der



Schofbachschlucht hinunter nach Welschenrohr. Dann Erleichterung: auf die Bremsen war Verlass! Verlass war für den kommenden Streckabschnitt nun aber auch auf unseren heutigen Vorfahrer Toni. Ab Welschenrohr fahren wir wieder entspannt durch schöne Landschaften, Klusen, entlang von Bächen und Weiden und an imposanten Jurakalk-Steinbrüchen vorbei. Weiter geht es über Gänsbrunnen in den Berner Jura durch den Corona Cluster Crémines nach Corcelles und anschliessend ins jurassische «Partisanengebiet» nach Vermes und durch die kurvige Schlucht des La Gabiare. Kurz nach dem Ausgang der Schlucht grüsst sogar ein Nashorn vom Dach der Galerie Arche Noé des bekannten Tierpräparators Christian Schneiter. Weiter geht's durch die bernische Enklave Richtung Scheltenpass zurück in den Kanton Solothurn. Auf dem Vordererzberg ist dann in klarer Bergluft mit Weitsicht über die Konturenvielfalt der Jurahügel eine «Verschnaufpause» mit Abgas-Detox angesagt. Nicht ohne dass vorher die Fiätli's, inklusive dem nun definitiv in die family aufgenommen 850er auf der reservierten Alpwiese «linientreu» ausgerichtet parkiert haben. «Die Zürcher» vermassen auch hier ihre letzte Chance! In der Bergwirtschaft Erzberg können wir noch einmal unter freiem Himmel in geselligem Kreis währschafte Äplerkost mit saurem Most geniessen.



In der frischen Luft und beim Blick ins Tal Richtung Mümmliswil beginnt Anschy von ihrem Ballet tanzenden Coiffeurlehrmeister aus fernen Zeiten zu schwärmen. Die Schwärmerei ist so ansteckend, dass die Tischrunde umgehend beschliesst, eine Taskforce unter der Leitung von Heidi zu bilden, um das (noch) Phantom aus Mümmliswil-Rämiswil zur Vereinbarung eines Coiffeuse-Termins ausfindig zu machen. Bevor sich Wehmut ob dem bevorstehenden Abschied breit macht, brechen wir auf und fahren über den Scheltenpass das weite Guldenthal hinab, wo uns nach der Einmündung der Passwangstrasse noch ein Trupp hirnloser Töfffahrer grössere Aufmerksamkeit abverlangt. Schliesslich treffen wir alle wohlbehalten auf dem Schulhausplatz von Mümmliswil-Rämiswil ein, um hier ein letztes Mal zu versuchen noch einmal fotogen zu parkieren. Das obligate Gruppenbild und die drauf folgenden herzlichen Verabschiedungen haben unweigerlich in Erinnerung gerufen, dass wir in den vergangenen Tagen zu einer grossen 500er-Familie zusammengewachsen sind.



Dass das gelungen ist, ist allem voran dem grossen Einsatz unseres wunderbaren OK mit Dieter und Isa, Urs und Catia, Toni und Rosetta, Klaus (mit Hund) und Regina sowie Jürä zu verdanken. Ihr habt diese Tage zu einer wahren Quelle der Entschleunigung werden lassen. Hierfür gebührt Euch allen grosser Dank, insbesondere auch vom «Zürcher Konvoi».

Hädé



Marktplatz / Marché

Zu verkaufen / A vendre

Fiat 500 L, Jahrgang 1970

sehr schön und gepflegt

Km Stand 95'600, Veteranen-Eintrag

letzte MFK August 2019

das Fahrzeug wurde im 2012 restauriert, läuft einwandfrei



Verkaufspreis CHF 10'500.--

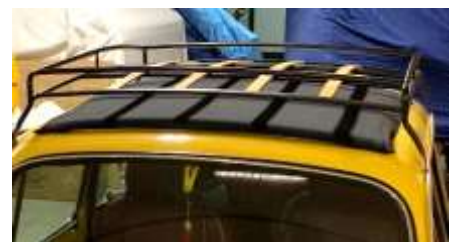
Bei Interesse: Besichtigung und Probefahrt in 8706 Feldmeilen möglich
Stefano Cester, Telefon 079 395 59 69



Dachträger neu

für Fiat 500 F/L/R/Giardiniera

Fr. 220.--



5-Gang Getriebe synchronisiert
für Fiat F/L & R/126

Fr. 2'000.--

Interessenten melden sich bei:

Hans Fluri Tel. 079 415 11 72 oder e-Mail: hansfluri@bluewin.ch



Marktplatz / Marché

Suche / Cherche

Suche Fiat 500 Giardiniera

Baujahr bis max. 1969 oder älter

in restaurierungsfähigem Zustand, keine fehlenden Teile, Farbe egal mindestens verzollt und Standort in der Schweiz, muss jedoch keine CH-Papiere haben

Angebote mit aussagekräftigen Fotos und Standortangabe für Besichtigung bitte an:

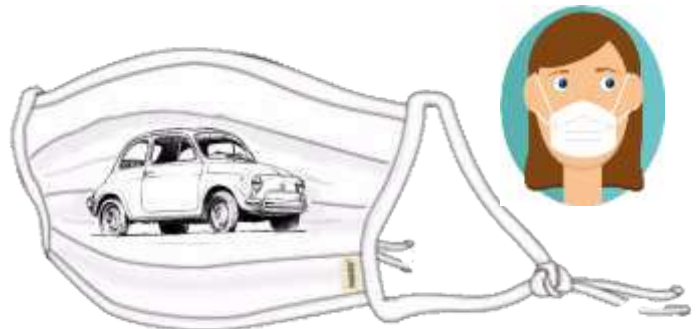
Johann Jucker, 8173 Neerach, c/o wagenschmitte.com
am liebsten auf info@wagenschmitte.com
oder per WhatsApp auf 079 632 11 50

Zu verkaufen / a vendre

**Schutzmaske/Mund-Nasen-Schutz
HAKRO, aufgedruckter Fiat 500**
für Erwachsene, weiss

Fr. 20.-- inklusive Porto

- Mikralinar®, 50% Baumwolle und 50% Polyester
- geeignet für Industrie 60°C bzw. kochfest 95°C
- inkl. Metallclip-Nasenbügel, anpassungsfähig
- einlaufvorbehandelt, pflegeleicht, formstabil, atmungsaktiv, hautfreundlich
- es handelt sich weder um Medizinprodukt (MP) noch um persönliche Schutzausrüstung (PSA)
- Maske vor dem Gebrauch/Tragen waschen
- Hände und die entsprechende Gesichtspartie vor und nach dem Absetzen oder sonstiger Berührung der Maske mit Seife waschen und/oder mit Desinfektionsmittel reinigen
- Maske nur über Mund und Nase tragen, bei Durchfeuchtung absetzen o. wechseln



Interessenten melden sich bei:

Pascale Subirana Tel. 076 337 44 50
oder e-Mail gazzetta@fiat500club.ch



Träume, Erlebnisse und auch Albträume mit Oldtimern von Hansjörg Suter

Wer wie ich im Rentneralter ist, wenn auch ich erst seit Kurzem, der oder diese haben sicher auch diverse Geschichten, Storys und Erlebnisse zu erzählen. Sodass auch in Coronazeiten mit Lockdown etc. wir für unsere Gazzetta - jetzt ohne Event-Berichte unserer Cinquecentos - trotzdem etwas hoffentlich Spannendes zu lesen haben!

Und hier zum Hilferuf unserer Gazzetta-Redaktion also auch mein Beitrag dazu und das als kleine Wertschätzung an eure Vorstands-, OK- und Redaktionsarbeit, danke!

Ich habe vor fast genau 50 Jahren meinen sogenannten Check gemacht und es gleich mit einem „Oldie“ versucht, einem schwarzen Morris Minor, Jg. 1955 mit sogar noch getrennter Windschutzscheibe! Gerade 18-jährig erlebte ich noch ohne dieses doch einfach nötige etwas Oldie-Geld einen denkbar schlechten Start in unser Hobby! Stolz von Sarnen meine 1. erworbene, klar sehr günstige, schwarze Perle nach Hause geschleppt und in Horw dem damaligen Freund und Sohn der Ländlerkappelle Aregger für Mt./Fr. 20.- übergeben, sodass ich meinen Morris auf Areggers Grund parkieren durfte, davon jedoch leider Vater Aregger nichts wusste!! Fremdes Auto auf seinem Grund, was soll das, er liess aus meinem gerade erworbenen, schönen, schwarzen Morris kurzer hand einen Würfel machen, er liess meinen Morris anstandslos einstampfen, weg, entsorgt, erledigt! Schock pur, unglaublich, mein 1. Auto überlebte nur gerade ein paar Tage!! Das zum Anfang und zum tragischen Ende meines 1. Oldies, der zu dieser Zeit ja natürlich noch gar kein Oldie war, noch nicht 30-jährig war!

Also musste wieder ein Auto, oder äbe, besser, wir mit unserem Virus, ein Oldie her, der mir dann mein Bruder, damals Automechaniker bei Epper Luzern mit Jaguar, Rover und Peugeot, also schon etwas british angehaucht und immer noch mit sehr kleinem Budget, vermachte! Jung, cool, „geile Siech“, also hat Urs seinen MG Midget mit sportlichen breiten Pneus und auch noch obercool mit einem Überrollbügel ausgerüstet! Ein Auto oder äbe Oldie von einem Automechaniker ist definitiv keine Garantie für ein einwandfreies Fahrzeug, raspelten doch die breiten Pneus bei jeder Lenkbewegung, jeder Kurve an meinem linken Bremschlauch!! Wieder stolz im 7. Oldie-Himmel mit Busenfreund Franz unterwegs über Turin, über diese Hügel und Pässe an die Côte d'Azur, am Meer angekommen, überhole etwas sehr Französisch, gerät ein roter 2 CV gegen meine Seite, dieses Bild werde ich mein Leben lang nicht



mehr vergessen! Ich schockiert, voll in die Eisen, Vollbremsung, flutsch, Bremspedal leer, Bremsschlauch geplatzt, also mit Handbremse voll am Anschlag warten, bis dieser Albtraum ein Ende hat, mein kleiner MG Midget zum Stehen kommt, wäre da nicht ein Gendarm im dichten Ferienverkehr, der mit erhobener Hand ein Stopp verlangte, das mir jedoch auch mit Handbremshebel bis ans Kinn hochgezogen natürlich nicht gelungen ist!! Also diesem Gendarm irgendwie ausweichen, der dann keuchend und pfeifend mit seiner Polizisten-Trillerpfeife und auch noch laut fluchend hinter uns herrannte, bis dann unser old english white Midget endlich und wie durch ein Wunder unfallfrei zum Stillstand kam! Gendarm en francoise, für uns unverständlich, doch sicher immer noch fluchend. Ich versuche, die Situation französisch zu klären, das sich dann mit nochmaligem Druck aufs Bremspedal und dem Spritzen aus meinem linken Midget-Vorderrad definitiv und sofort geklärt hat! Der Gendarm lässt sofort von uns ab, Bremsversagen wegen geplatzttem Bremschlauch, das dann auch diesem Gendarmen sofort klar wurde! Also machten wir uns jetzt ohne Fussbremse, dafür gerade so mutig 20-jährig mehr oder weniger vorsichtig, langsam und nur mit Handbremse bewaffnet, auf die Suche nach einem neuen oder einfach dichten Bremsschlauch! Nach einer improvisierten Nacht im Schlafsack auf einem Kartoffelacker wurden wir in der Nähe in einer Garage fündig, resp. wir sollen doch in der Tonne voll Bremsschläuche selbst schauen, ob etwas passt! Als Mechaniker-Stift im damaligen Flugzeugwerk Emmen war mir klar, dass ja nur diese 2 Schlauchenden zum Midget-Bremsanschluss, egal wie lang dieser Bremsschlauch auch werden wird, passen mussten, jedoch jetzt diesen „neuen“ Bremsschlauch mit Draht weg vom Pneu fixieren und das auch bitte bei Kurven!! Jetzt noch Bremse entlüften, Bremse hat wieder Widerstand am rechten Fuss! Halleluja, es bremst wieder, also weiter auf unserem Megatrip mit unserem so very little british car in die Camargue, nach Valencia und dann über die ganze Iberische Halbinsel auf die andere Seite nach Bordeaux! Der Kleine hat's mit uns wieder in die Schweiz auch mit einem Blattfederbruch geschafft, den ich dann zu Hause reparierte! Doch auch dieses Ende meines 2. Oldies war nicht geplant, hat mich doch um die Polizeistunde herum eine zivile Polizeistreife vom Ausgang her überholt, ich nichtsahnend rechts weg, weil meine Begleitung äbe rechts nach Hause gebracht werden wollte, das eventuell oder natürlich für die Polizei nach einem Fluchtversuch aussah! Jedenfalls dieses gleiche Auto gleich wieder hinter mir, überholt und stoppt mich, jetzt erst klar, Polizei! Eventuell Polizei ja schon leicht hässig wegen dem Nachtdienst im Gegensatz zu mir und uns 2, jedenfalls musste dieser Polizist fast auf die



Knie, um uns Auge in Auge zu checken! Kurzerhand reisst dieser (einmal mehr!!) die Handbremse an den Anschlag hoch und wenn diese ja bekanntlich erst nach mehr als 2 Zacken am Anschlag ist, ist das nicht erfüllt und das auch mitten in der Nacht! Meine Dame ist ohne besonderes Bye Bye nach Hause, ich werde „höflich“ aufgefordert, diesem „getarnten“ Polizeiauto auf die MFK zu folgen, um mein british Bijou dort zu checken! Ich werde „kundenfreundlich“ von „diesem Freund und Helfer“ nach Hause gebracht! Minus mein geliebter Midget, war dann doch die lange Mängelliste und mein immer noch grösseres Finanzloch der Grund, meinen Midget traurig weiter oder abzugeben!

Mutig habe ich mir danach einen italienischen Abstecher zu einem sexy Alfa Romeo 1600 Sprint GT erlaubt, mir gegönnt, den ich dann leicht abgeändert gegen einen wieder british Triumph TR4, Jg. 1965 „eintauschte“! Für (nur) 5'000.- Franken gekauft, war dann dieser erst 10-jährige TR4 nicht gerade triumphal, wurde doch mit Lehm!!! gespachtelt und darüber lackiert, warum ich dann schon nach 3 Monaten tafelfeise Blech und einen guten Autospengler benötigte und der Motor hatte ca. zur gleichen Zeit auch plötzlich keinen Öldruck mehr, also Motorrevision und auch die Bremsen musste ich komplett revidieren! Mit so viel Rost und immer noch mit so wenig Geld und zu dieser Zeit mit England geschäftlich verbunden habe ich aus Verzweiflung 4 Polyester-Kotflügel bestellt und montiert, resp. sicher habe ich immer noch weit und breit darum den einzigen „Plastik-TR4“! Obwohl mein TR4 schon 3 x fast gestorben ist, habe ich nach tatsächlich 45 Jahren meinen zuerst old english white und jetzt nach diversen Revisionen roten Triumph immer noch, ist er mir doch richtig ans Herz gewachsen, er gehört zu mir! War ich doch mit ihm schon 2 x in England, Dubrovnik, Sardinien, Korsika etc. und sogar auch schon fast frech auf der Rennstrecke „Anneau du Rhin“ im Elsass unter Jaguars, Aston Martins, Alfa Romeos etc.! Interessanterweise haben diverse meiner TR-Freunde vom Swiss TR-Club auch so einen Cinquecento in ihrem Oldtimer-Sortiment und so konnte auch ich diesen Italo-Abstecher wieder nicht verhindern, habe seit über 20 Jahren auch einen FIAT 500L, einen äbe so allerliebsten Cinquecento! Davor musste ich wegen Familiengründung natürlich ein „richtiges“, sichereres und grösseres Auto haben wie ein VW-Käfer, Datsun Sunny, Mitsubishi Lancer, Lancia Thema, Renault 25, Audi 2.6 E Coupé etc. und so waren nun meine 2 Oldies im WS als 2. Fahrzeug in meiner trockenen Garage, das dann besonders im Winter wegen dem Scheibenkratzen auch besonders zum Ärgernis meiner damaligen Gemahlin und heutigen, verflissenen Allerliebsten wurde! Das Inserat der Primarlehrerin Manuela, die „meinen“ Cinquecento für Fr. 5'000.- angeboten hatte, liess



mich nicht mehr los! UPS, Manuela hat diesen roten 500-er auch noch im Winter gefahren, darum steht dieser mit Winterreifen!!! mit Manuela so sympathisch vor mir, ich mit Herzklopfen und mit einer Klatsche rechnend biete Fr. 2'000.-, die sie sofort und überraschend auch kommentarlos akzeptierte! Nach der Scheidung verkaufte ich unseren Ferien-Familien-Faltwohnwagen und der neue, kleine Rote passte perfekt auf dieses freiwerdende Garagenplätzli! Doch die Schweizer Strassen werden ja im Winter bekanntlich recht gesalzen und das Italo-Blech ist ja noch etwas dünner als das britische Triumph-TR-Blech, also hatte Schwiegervater Röllli von Freund Klaus und idealerweise auch Ausbildner für angehende Autospengler an der Gewerbeschule Stans recht zu tun und die Garantie für eine professionell renovierte Carrosserie mit Neulackierung hatte ich mit diesem Kontakt natürlich auch, wenn die gesalzene Rechnung danach dann nicht gewesen wäre! Jedenfalls besuchte ich danach unseren Cinquecento-Stamm und berichtete von meinem „Schnäppchen“! Mir ist überrascht aufgefallen, dass quasi jeder dieses Inserat kannte, auch studiert hatte, und die Reaktion war „ahaaa, hast Du jetzt dieses Teil, er hätte höchstens Fr. 1'000.- dafür bezahlt!“ . Immerhin war ich so mit meinen bezahlten Fr. 2'000.- dafür noch in der Nähe! Einen Staubsaugersack voll Rost habe ich danach trotzdem noch gefüllt und ich brauchte sicher 3 Anläufe, bis ich meiner Sozia Eliane in Bern mein neues Teil zeigen konnte, was dann wieder den Rat und die Tat von Cinquecento-Spezialist Christoph Kerlein und natürlich auch weiteren Italo Mechs benötigte!

Als Driver von Oldtimern ist Mann und natürlich auch Frau doch vielfach ein Spielball, ein Hindernis in unserem meist so hektischen, rücksichtslosen Kampfverkehr, das man dann mit einem Cinquecento als Driver und umso mehr noch als „mutige“, vertrauensvolle, liebe Sozia, die uns ohne Sicherheitsgurten, Airbags, Warnblinker, Knautschzonen etc. trotzdem begleiten, dann komplett ausreizt! Also noch mehr konzentriert und vor allem defensiv fahren und sicher keine Verkehrssituationen provozieren, die in unseren Cinquecentos dann schnell absolut lebensgefährlich sein können. Doch wem sage ich das, uns trotzdem Cinquecento-Fans doch allen bestens bekannt und trotzdem passierte es, dieser möglichst zu vermeidende Albtraum!

Wieder einmal auf dem Rückweg vom Zürcher Hinterland, von einem Garagenbesuch, um Kleinigkeiten an meinem Cinquecento auszu-tauschen und zu reparieren - was sich dann überraschenderweise leider doch nicht so klein auf der Rechnung bemerkbar machte - ist es passiert! Mit einem und auch mit meinem Cinquecento möglichst nicht auf die Autobahn, um nicht noch mehr dem „Kampfverkehr“ ausgesetzt zu sein!



Doch frisch vom Cinquecento-Spezialist im Feierabendverkehr auf dem kürzesten Weg zügig nach Hause, der mich auch durch den Islisberg-Tunnel führt! Darum ausnahmsweise trotzdem auf der Autobahn mit erlaubten 120 Kmh, was mein rotes Ding hergibt, dann kaum nach der Tunneleinfahrt mit „runtergebremster“ Speed-Limit 100 Kmh, ich noch etwas darunter, ein Rattern, Knattern, dann ein „Chlapf“, dann wieder nur noch das mir bekannte 500-er-Motorengeräusch, doch keinen Antrieb mehr, ich bin am Auslaufen und das im Tunnel im hektischen Zürcher Feierabendverkehr und das auch noch ohne Pannestreifen!! Was hat sich da gerade von meinem „Italo-Flitzer“ verabschiedet?!? Motor läuft noch und so das Licht ja auch, doch mit meinen nicht erreichten 100 Kmh und jetzt langsamer und langsamer am Auslaufen natürlich ein oder das unerwartete Hindernis für die gestressten Zürcher auf dem Heimweg, dem verdienten Feierabend! Ich höre hinter mir schon diverse Reifen quietschen von erschrockenen Bremsmanövern, ich am ganz, ganz rechten Tunnel-Strassenrand am Beten, wann kommt denn endlich eine „Rettungsinsel“, ich am Blut schwitzen, ich denke mir, das überlebe ich nicht, das überlebst Du nicht, gleich werde ich abgeschossen, dass Du in einem Cinquecento doch nicht überlebst! Doch ich rolle immerhin noch etwas, geht's doch im Islisberg-Tunnel Richtung Luzern Gott sei Dank leicht runter, aussteigen und bei diesem „Kampfverkehr“ noch gefährlicher SCHIEBEN... dann mit allerletztem Rollen sehe ich diese „Rettungsinsel“ vor mir und noch besser, dieser junge, sympathische, liebe Engel, der schon ein Abschleppseil in der Hand hält und mir zuruft, „Du schaffst es, Du schaffst es“!!! Kompletter erledigt und auch mit recht weichen Knien krieche ich aus meinem Cinquecento, geschafft, überlebt!!! Ich begrüße diesen Engel mit seinem BMW und seinem Abschleppseil in der Hand, der Engel heisst Ivan Spälti, ein 26-jähriger Servicetechniker, auch auf dem Heimweg, der nicht wie alle anderen und eventuell oder sicher auch noch fluchend einfach an mir vorbei gefahren ist, der mich fragt, wohin ich möchte, wo ich wohne? Meine Adresse gibt Ivan locker in sein BMW-Navi ein, das Abschleppseil hat er schon an seinem BMW montiert, doch wo befestige ich als Premiere dieses Abschleppseil an meinem Cinquecento, sodass ich beim Anfahren vom eventuell ja sehr sportlich und jugendlichen Fahrstil von Ivan nicht gleich meine Vorderachse oder Feder etc. weggerissen bekomme?!? Angehängt, alles klar und bereit, Abschleppseil gespannt, doch wie kommen wir 2 am Seil, besser Abschleppdienst Ivan und ich als schon wieder komplett Ausgelieferte im Schlepptau auf die sehr rush hour rechte Spur! Für welche Verkehrslücke, es hat im sehr dichten und dann noch Zürcher Feierabendverkehr und dann noch bei erlaubten 100 Kmh oder eher



noch etwas mehr, nur sehr wenige und kleine Lücken, für welche Lücke wird sich Ivan entscheiden?!? Dann geht's sportlich los, ich komplett konzentriert mit Herzklopfen pur, ist doch Ivans Abschleppseil eher etwas sehr kurz, wir sind ohne weitere Bremsmanöver wieder im Verkehr eingliedert und Ivan schaltet seinen BMW so fein fließend, fast rucklos, ein genialer Abschlepp-Driver! Bei mir ohne weitere Zwischenfälle angekommen, ich schiebe meinen FIAT auf seinen Heimatparkplatz, dann gibt's ein paar relaxte, gemeinsame Biere, mein wiederholter, ganz grosser Dank, dass Ivan nicht wie alle anderen gehetzten Jobheimkehrer nicht auch einfach fluchend an mir im Tunnel vorbei gefahren ist, meine Panne, mein Problem sofort erkannt hat und mein lebenslanges Versprechen, dass Ivan von mir immer mindestens 1 Bier zu gute hat, wenn wir uns wieder sehen, uns wieder treffen, einfach als mein grosses Dankeschön! Die sich gelösten Cinquecento-Antriebswellen wurden dann prompt und rasch nachgebessert, respektive jetzt dann richtig angezogen und montiert und ich bin dann eine ganze Zeitlang nicht mehr Cinquecento gefahren!

Trotz all diesen, meinen diversen Überraschungen und äbe leider auch Albträumen, diesen nicht zu verhindernden Pech und Pannen mit meinen Oldies, oder gehört das mit Oldies eventuell einfach dazu, habe ich mir am 9.4.2017 noch einen zugelegt! Habe ich mich doch in diesen MG TD, Jg. 1951, schwarz mit revidiertem Motor, mit diesem schönen „Oldie-Gesicht“ komplett verliebt, jedoch das für sehr viel Geld, hatte ich doch auch noch ein freies Garagenplätzli bei mir in meiner AEH! Doch diese grosse MG-Liebe ist vor ca. 1/2-Jahr gestorben, der von Motech, Nürens Dorf revidierte Motor tot und erst jetzt gerade wieder, nur mit wieder sehr viel Geld von mir, wieder gerade neu am Leben!

Ich hoffe jetzt sehr, dass das für mich nun das letzte Lehrstück mit Oldtimern war, kauft man doch von nicht vertrauenswürdigen Zeitgenossen und bei schlechtem Bauchgefühl einfach nichts ab, ganz sicher keinen Oldtimer, auch wenn dieser noch so glänzt und einen anstrahlt! Gleich wie man doch auch keine Aktien kauft von einem Unternehmen, hinter diesem man nicht steht und das einem nicht sympathisch ist und das einem nur an der Börse auffällt! Ich versuche jetzt, die Freude an meiner schwarzen MG-Perle nicht zu verlieren, diese mehrseitige Rechnung über diese überraschende, komplett unvorhergesehene, nochmalige Motor-Revision nach der beim Kauf belegten, jedoch sehr gleichgültigen, fahrlässigen, schlechten, mechanisch nicht vertretbaren Motor-Revision so schnell wie möglich zu vergessen, und mich auf das Einfahren meines ganz neuen oder jetzt sicher noch besseren MG-TD-Motors zu konzentrieren und daran trotzdem grossen Spass zu haben!



Und was lernt Mann daraus? Das Geschäft mit Oldtimern, die Reparatur und/oder Revision, war hat welches, berechnigte Fachwissen und warum und woher, wem glaubt Mann und wieso, welche Empfehlung, Referenz ist von wem gut und OK, wem vertraut Mann schlussendlich und wer hat dieses Vertrauen auch wirklich berechnigt verdient!?! Klar, möglichst keine Namen, doch die Fa. Kürschner AG, Kriens, die mir schon meinen Triumph TR4-Motor vor Jahren revidiert hat und der bis heute trotz british car immer noch keine Ölflecken macht auf seinem Plätzli und MGCC-Mech und Freund Karim Wieser, Buchrain, der meine ganze MG-Geschichte oder doch besser mein MG-Drama gewissenhaft und mechanisch einwandfrei aus- und wieder eingebaut hat, diese verdienen mein uneingeschränktes Vertrauen, das diese immer wieder neu beweisen, wie sicher auch noch einige weitere Oldtimer-Mechaniker, die man berechnigt und mit gutem Gewissen empfehlen kann und das doch auch sollte!

Das also meine Geschichte, meinen Beitrag dazu in der Hoffnung, Ihr alle Cinquecentos, habt den „Corona“ gut überstanden, Ihr alle seid xond ond zwäg und seid weiterhin wachsam und vor allem immer noch BAG-vorsichtig, ist es oder das doch bitte noch nicht vorbei und gegessen! Bis auf ein baldiges, ein andermal wieder, wenn Ihr auch wieder möchtet und Lust auf eine Story habt, häbid sorg ond händs troztdäm guet!



Euer Hansjörg Suter



Beschäftigungs-Therapie

Auf der Verpackung steht „16+“ ...hm, was das Plus wohl bedeutet? Gibt es das auch in Version **Ü50**? Egal, das schaffe ich bestimmt. So wagte ich mich an das Projekt FiatNuova500 von LEGO Creator.

Nach gefühlten 16+ Stunden fanden 960 LEGO-Steine ihren Platz. Am Schluss hat dann alles funktioniert und gepasst. Es ist sehr eindrücklich, wie die LEGO-Designer diese Herausforderung gelöst haben. Es sind die kleinen Details, die den Fiat zu etwas Besonderem machen. Wobei ich ja ganz ehrlich sagen muss, dass mir der Fiat von vorne nicht wirklich zu 100% gefällt...finde nur ich, dass er ein bisschen aussieht wie ein Renault R4?

Stolz präsentierte ich den fertigen Fiat via Facetime meinem deutschen Freund. Er schickte mir das Paket während der Grenzschiessung, damit ich die Zeit der Trennung sinnvoll verbringen konnte. Es hat Spass gemacht. Danke Alf.

„Blibet gsung!“ Karin Berger



News von LEGO



-> https://youtu.be/J9fTxg_VjQU

Und zudem als Video im Google zu finden mit Suchbegriff: -> [LEGO Fiat 500 in Lebensgröße Promobricks.de](https://www.promobricks.de)



Das wird mein 500er!

Teil 3 – April 2020 – Die Heimkehr

Wie im letzten Bericht erwähnt, ist der Lackierer nun informiert welche Farbe er auf das Auto von Ben auftragen soll. Wir sind natürlich je länger je mehr gespannt, das Resultat dieser Arbeit bewundern zu können. Eine Farbe aus einer «kleinen» Farbkarte auszuwählen ist das eine, die Farbe auf dem «grossen» Auto zu sehen das andere.

Inzwischen werden die ausgebauten Achsen von ihren Bremstrommeln getrennt und soweit zerlegt, dass sie neu lackiert werden können. Rostlöser kommt in grosser Menge zum Einsatz, die über 30 Jahre lange Standzeit hat ihren Tribut gezollt. Auch die Gummilager müssen ausgedrückt werden. Dazu habe ich mir extra passende Auspressdorne gedreht. Meine kleine Drehbank freut sich sichtlich, dass sie nach so langer Zeit wieder Mal zum Einsatz kommt.



Damit Ben jederzeit die Arbeiten weiterführen kann, haben wir den Motor samt Getriebe von der Schrauber-Garage, die doch 15 Auto-Minuten entfernt ist, in den heimischen Bastel-Keller verfrachtet. Auch den Tank haben wir mitgenommen, da befindet sich immer noch ein kleiner Rest Benzin drin. Er wird auf dem Balkon deponiert und immer, wenn das Wetter es zulässt öffne ich den Tankdeckel und die Sonne verrichtet ihre Arbeit bis alles ganz ausgetrocknet ist. Es ist Mitte April und das Projekt



«Citroën 2CV Sitze» wird mit Unterstützung durch Sonja gestartet. Die alten, grauen, von der Sonne verbleichten Sitzbezüge kommen runter und werden durch die Neuen mit dem extravaganten, aber originalen Stoffmuster «Hahnentritt» ersetzt. Es wäre schade, wenn die neuen Bezüge schon beim Montieren schmutzig werden, deshalb findet diese Arbeit in

der Wohnung auf dem Küchentisch statt. Das Einbauen der Sitzgarnitur



im Auto ist keine grosse Angelegenheit, ausser wenn der Spengler die Bodenbleche ersetzt und nicht realisiert, dass die auf den alten Böden verschraubten Sitzschienen zurück auf die neuen Bleche müssen. So wurden Altbleche inklusive Sitzschienen fachgerecht entsorgt. Sitzschienen hatte ich schon zuvor organisiert, aber irgendwie flutschte das Ganze nicht richtig. Es raubt uns eine Menge Zeit und Nerven, bis sich die Sitze wieder korrekt verschieben lassen. Man kennt das ja vom 500er her. Der ersten Probefahrt steht nun nichts mehr im Wege. Dennoch muss sie kurz ausfallen, da das Auto noch nicht eingelöst ist. Ein paar Brems- und Lenkungsversuche um die Garage müssen für heute reichen. Der 2CV soll nun in Bälde als Veteran eingelöst werden. Die Vorbereitungsarbeiten für die Prüfung überlasse ich gerne Christoph Kerlein. Er ist es auch, welcher mit dem U-Blech die zweite, richtige Probefahrt durchführen kann. Hierbei stellt sich heraus, dass die Bremse vorne rechts nicht mehr richtig löst, typischer Schaden, wenn ein Fahrzeug längere Zeit nicht gebraucht wird. Den Tipp, alle vier Radbremsen zu kontrollieren respektive revidieren- nehme ich mir zu Herzen. Hinten sind wie beim 500er Trommelbremsen verbaut. Vorne ist es schon fast Renntechnik: innenliegende Scheibenbremsen.

2. Mai, der grosse Tag. Endlich ist es soweit, wir dürfen die fertig lackierte Carrosserie im Bündnerland abholen. Auch diesmal kann ich auf Matthias mit seinem Zugfahrzeug samt Anhänger zählen. So machen wir uns an jenem Samstag auf den Weg Richtung Andermatt. Der Oberalppass ist erst seit einer Woche geöffnet, nur die Strasse ist frei, ansonsten liegt noch alles unter einer Schneedecke.



Nach der Passhöhe geht's 35 Kilometer Richtung Disentis, bis wir vor der Werkstatt von René Müller stehen. Kaum hat uns René Einlass gewährt, stürmen wir auf das Objekt unserer Begierde, ein Fiat 500 in verde chiaro. Volltreffer würde ich sagen, schon ohne Anbauteile sieht die Carrosserie sehr hübsch aus mit ihrem zarten grün – absolut passend für die Epoche, in welcher diese Fahrzeuge zum täglichen Strassenbild gehörten. Über Geschmack lässt sich angeblich streiten, aber über die Qualität der Blecharbeiten und auch der Lackierung muss nicht gestritten werden. Wir sind sehr zufrieden.





Es braucht ein bisschen Zeit, bis wir uns von diesem emotionalen Zusammentreffen erholt haben. Um das Auto aufladen zu können, muss zuerst das Hilfsfahrwerk wieder montiert werden. Mit vereinten Muskelkräften wird die Carrosserie in den Anhänger gehievt. Zuerst die «Vorderräder» und dann das Heck. Der Chauffeur muss



jetzt die Ladung sichern, denn er ist für das Transportgut verantwortlich. Bevor es aber auf den Rückweg geht, es ist ja schon lange Mittagszeit, werden wir mit Wurst vom Grill verwöhnt. Die Sonne lässt ein paar Strahlen durch die Wolken zu uns. Die Wärme reicht gerade, um die Grillwürste draussen auf dem windgeschützten Sitzplatz zu verköstigen. Mit Benzingesprächen und dem Schmieden von Zukunftsplänen geht der Mittag wie im Flug vorbei. Wir bedanken uns bei René für die Bewirtung, die tolle Arbeit und das Organisieren der Lackierung.

Frohgelaunt steigen wir ins Auto, um die Heimreise anzutreten. Oberalp, Andermatt, Göschenen, Luzern/Malters. Endstation – alles aussteigen, bitte. Wie erwartet ging der Transport ohne Probleme über die Bühne. Nur noch das Hüttli vom Anhänger lüpfen und in die Garage rollen. Zufrieden wird das Tor der Garage zugeschoben, das Tageswerk ist erfolgreich erledigt.

Wie geht es jetzt weiter? Hoch und heilig haben wir Sonja versprochen, dass zuerst ihr 2CV fertig gemacht wird, bevor die Arbeiten an Bens 500er richtig losgehen. Zwei Männer – ein Wort.



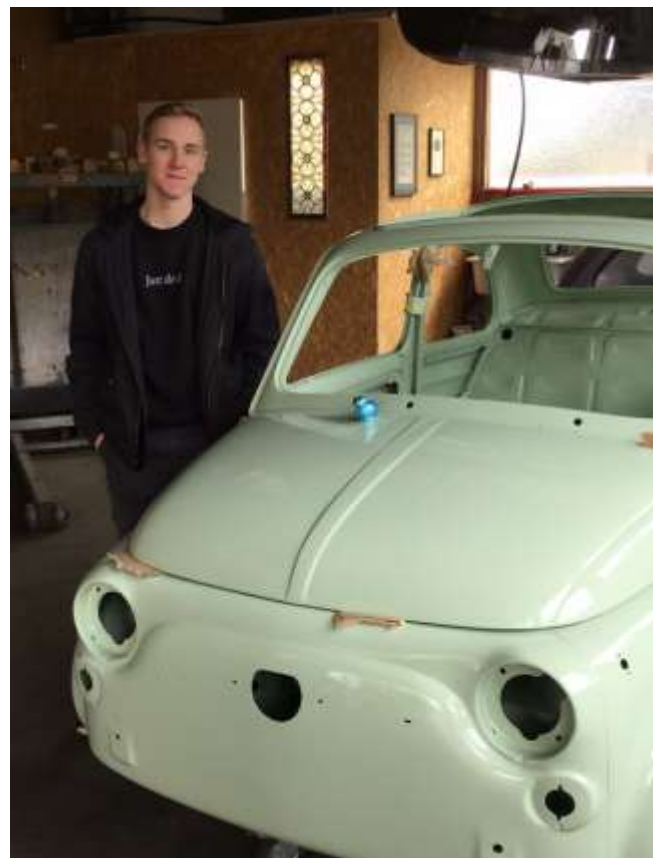
Also los, Bremsen revidieren am 2CV. Noch ein Ungemach wird ersichtlich, als der Wagen auf dem Autolift langsam zur Decke schwebt. Einer der Stossdämpfer verliert Öl. Wieder ein Punkt auf unserer Pendenzliste. Zum Glück sind die Dinger vorrätig und ich kann sie am Samstag schon abholen. Das Wechseln ist ein Kinderspiel. Die Dämpfer sind liegend eingebaut und sehr gut zugänglich, nur zwei Muttern lösen, Dämpfer von den Bolzen ziehen, die Neuen wieder aufstecken, Muttern drauf und fertig. Ist halt auch ein clever konstruiertes Autöchen. Auch die Bremsen der Hinterachse sind nun kontrolliert, gereinigt, geschmiert, eingestellt und wieder zusammengebaut. Vorne bei den Scheibenbremsen habe ich beide Sättel ausgebaut und in ihre Hälften getrennt. Die Bremskolben, eben jene Kolben die verhockt sind, konnte ich natürlich nicht einfach rausziehen. Auch der gängige Trick, Druckluft in Anschlussbohrung zu blasen, führte nicht zum Ziel. Also baue ich alles wieder zusammen und schliesse die Bremsleitung an. Die Bremsklötze lasse ich weg, so können die Kolben schön weit aus ihren Bohrungen herausgedrückt werden. Ein paarmal aufs Bremspedal treten und schon sind die Kolben bis zur Hälfte rausgekommen. Hat prima funktioniert. Nochmals alles ausbauen und nun die Kolben auf der Werkbank ganz herausnehmen. Denkste, das Zeugs klemmt immer noch so doll, dass sich da von Hand nichts bewegen lässt. Nun muss ich auf den Tipp meines Ersatzteillieferanten zurückgreifen. Nur die Hälfte des Bremssattels wieder an die Bremsleitung im Auto anschliessen, die Verbindungsbohrung zur zweiten Hälfte mit einem Stück Gummi und einer Schraubzwinde verschliessen. Bremspedal wieder betätigen, bis der Kolben ganz aus dem Gehäuse rausfällt. Das habe ich dann viermal gemacht. Endlich kann ich die Teile reinigen und wieder gangbar machen, neue Dichtungen einlegen und zusammenbauen. Das hat sich über zwei Wochenenden hingezogen. Dummerweise hatte ich vergessen, die gelöste Bremsleitung zu verschliessen und so hatte die Bremsflüssigkeit eine ganze Woche Zeit, langsam aus der Leitung zu tröpfeln, sich am Boden zu sammeln und in einem kleinen Bächlein direkt unter den linken, vorderen Reifen zu fließen. Den Reifen hat das gar nicht erfreut, vor Ärger ist er aufgequollen und der Gummi ist nun an dieser Stelle ganz weich. Totalschaden. Ein neuer Reifen muss her, Glück im Unglück ist, dass die Reifen ganz neu sind, so konnte ich nur den einen ersetzen und musste nicht die ganze Vorderachse neu bereifen. Mein Ersatzteillieferant kennt mich bereits mit Vornamen ob meiner vielen spontanen Besuche. Frage: Sprecht ihr manchmal auch zu euren «Schätzlis» in der Garage, so von Mann zu Maschine? Ja? Macht euch keine Sorgen, ich mache das auch. Mal gibt es ein Lob, wenn eine lange Reise gut überstanden ist, oder man



versucht, durch positiven Zuspruch Mut zu machen, und den Pannen-Teufel abzuschrecken. In diesem konkreten Fall wollte ich aber von unserem 2CV erfahren, ob er das mit Absicht macht und mir immer wieder Steine in den Weg legt, damit das Endziel, das Bestehen der MFK, möglichst lange heraus gezögert wird. Ich habe mir folgendes überlegt: hier in der Schrauber Garage ist der 2CV immer in Gesellschaft von drei bis vier anderen Oldies. Das gefällt ihm sicher. Schafft er die MFK, notabene als Veteran, dann müsste er zurück in die Tristesse der seelenlosen Einstellhalle, wo er vorher schon jahrelang stand. Vielleicht will er das verhindern oder zumindest verzögern. Hat ein Auto eine Seele oder Verstand? Wer weiss? Und die Pflanzen? Es ist ja nicht mal gesichert, dass alle Menschen Seele und Verstand haben, besonders jene, die ganze Länder regieren! Aber jetzt komme ich vom Thema ab.

Es ist Donnerstag, 18 Juni, 10h45. Ich bin auf der Arbeit und höre exakt in dieser Minute ein Rumpeln. Es hört sich an wie grosse Gesteinsbrocken, die in einem wilden, hochwasserführenden Fluss aufeinanderprallen. Zwei, drei Sekunden nur, dann ist wieder Ruhe. Kurz darauf klingelt mein Telefon. Ein Juchzer ist zu hören und die laut ausgesprochenen, wenn nicht schon geschrienen Worte «Ech ha bestande»! Alles klar, das ist Ben, er hat die Autoprüfung bestanden. Das Grollen waren die Steine, die zu seiner Erleichterung ihm vom Herzen gefallen sind. Jetzt kann Ben auf seiner Pendenzenliste einen grossen Posten abhaken.

17. Juli, ich warte auf ein «Opfer», das mir hilft die Bremse am 2CV zu



entlüften. Kann da noch etwas schief gehen? Nein, ich muss jetzt positiv denken. Es fehlen noch die Vorbereitungsarbeiten von Chregu und dann der Gang zur Motorfahrzeugkontrolle. Damit wäre das Projekt «2CV» soweit abgeschlossen, so Gott will! Ob das geklappt hat, erzähle ich euch in der nächsten Folge.

Bis zum nächsten Mal
Kurt

Resta in salute Italia, torneremo!



Von einem Haufen Schrott zu einem Schmuckstück

Restauration Fiat 500, Jg. 1970

Werdegang: Mit sechzehn Jahren habe ich in Bern eine Lehre als Karosserie-Spengler absolviert, das bedeutet in der Blütezeit der heutigen Oldtimer und dem Rostfrass. Der Beruf brachte täglich neue Herausforderungen und forderte viel Improvisationstalent. Es war eine sehr interessante und lehrreiche Zeit, von der ich noch heute viel profitiere, wenn handwerkliches Geschick gefordert ist. Auch die Automobilindustrie blieb vom Wandel der Zeit und der fortschreitenden Industrialisierung nicht verschont. Deshalb entschied ich mich nach vierzehn Jahren auf dem Beruf, eine neue Herausforderung zu suchen und bildete mich zum Heizwerkführer weiter. Heute, kurz vor meiner Pension arbeite ich immer noch auf dem Beruf und bin in der Energiebranche bei einem lokalen Energieversorger tätig.

Fiat 600: Meine beiden Söhne verliessen mit Anfang zwanzig das zu Hause und es blieb nun mehr Zeit für meine Frau und mich. So weckte es in mir mit knapp 50 Jahren den Wunsch, ein Fahrzeug zu restaurieren. Es ist nicht ganz einfach, ein passendes Objekt zu finden. Da spielen viele Faktoren eine Rolle, darunter auch der Platz in der eigenen Garage. Deshalb suchte ich etwas Kleineres und entschied mich am Schluss für einen Fiat 600. Fündig wurde ich im Jahre 2007 bei Claudio Mattioli und kaufte ein entsprechendes Auto mit Jahrgang 1957. In den folgenden Jahren restaurierte und pflegte ich das kleine Schmuckstück. Es ist noch heute in meinem Besitz und macht mir bei jeder Ausfahrt wieder aufs Neue eine Freude.

Fiat 500: Zu Hause sitzen und das Nichtstun geniessen liegt mir nicht im Blut. Deshalb arbeite ich immer wieder an neuen Projekten. So war es auch im Jahr 2012 als ich mein nächstes Projekt startete. Beim Stöbern im Internet, genauer auf Ricardo, bot ich spontan und ohne weiter darüber nachzudenken, für einen Fiat 500 FL mit Jahrgang 1970. Wie so oft bei Auktionen setzt man sich ein persönliches Limit. Neigt sich die Auktion aber dem Ende zu, kommt man in den Bieterkampf mit einem anderen Interessenten und gibt dann trotzdem ein paar Franken mehr aus. Dies war auch hier der Fall und ich kaufte das Fahrzeug am Schluss für 3550 Franken. Es war aber ein bisschen ein Risiko, denn ich hatte das Fahrzeug ja noch gar nicht besichtigt und meine Frau musste ich auch noch vom Kauf erzählen. Sie war ein bisschen skeptisch zu Beginn, aber das war nachvollziehbar. Als ich dann vor dem Auto stand, musste ich gestehen, dass es ein stolzer Preis war. Ehrlich gesagt war ich sogar



ein bisschen geschockt, aber zum Glück waren alle Blechteile bereits vorhanden. Meine Frau glaubt zu diesem Zeitpunkt nicht daran, dass wir eines Tages gemeinsam eine Ausfahrt mit diesem Haufen Schrott machen werden. Wir fahren zurück nach Bern, um den Transport zu organisieren. Ich organisierte einen grossen Anhänger und holte den Fiat in St. Gallen kurz darauf ab.



Mein Fiat 500 FL - Auf den ersten Blick ein Haufen Schrott

Kaum zu Hause angekommen, kam der Fiat direkt in meine Garage und ich startete mit der Restauration. Leider habe ich nicht eine allzu große Garage und so war der Raum mit der Karosserie und all den Einzelteilen bereits fast voll.



Kaum Platz und viel Arbeit

Es war eine intensive Zeit und es war noch mehr Arbeit als Anfangs erwartet. Denn es zeigt sich, dass nicht alle Angaben aus dem Inserat auch der Wahrheit entsprachen. Der Motor wurde zum Beispiel als revidiert beschrieben, was er definitiv nicht war.

Ich kann bei meiner Arbeit immer auf meinen Bruder zählen. Er restauriert ein Oldtimer-Motorrad nach dem anderen und ist besonders, wenn es um die Mechanik geht, sehr erfahren. Beim Malen der Karosserie bin





Die Arbeit geht voran, aber mit einigen Rückschlägen

ich aber auf Experten angewiesen. Dank meiner Lehre als Karosserie-Spengler braucht es dann aber kaum noch Vorarbeit. Auch wenn das Auto und die einzelnen Teile wie der Motor viele Stunden und Nerven gebraucht haben, macht es dann umso mehr Spass, wenn alles wieder aussieht wie Neu.



Revidierter Motor des Fiat 500 FL



Der Fiat in der Malerei unter den prüfenden Augen meiner Frau

Je weiter ich war mit meinem Projekt, je mehr konnte sich auch meine Frau langsam vorstellen, dass es am Schluss ein fahrendes Auto sein wird. Die Malerei, wo ich meinen Fiat lackieren liess, liegt nicht weit von uns zu Hause auch in Bümpliz. Da ein Transport mit Kosten und Mühen verbunden ist und ich sowieso ein Untergestell für den Fiat gebaut hatte, schoben wir das Auto einfach nach Hause.

Den Fiat nun mit der neuen Oberfläche zu sehen, war unglaublich schön und ich machte mich gleich an den Zusammenbau. Nach knapp zwei Jahren intensiver Arbeit machte mein Fiat seine Jungfernfahrt. Stolz fuhr ich durch die Straßen von Bümpliz und wurde hie und da für ein Foto gefragt.





Von der Malerei gehts zu Fuss nach Hause mit tatkräftiger Unterstützung von Bettina & Silvio



So schön kann ein Fiat von unten sein



Ein gelungenes Projekt, wie ich finde



Meine Garage mit meinen zwei Schmuckstücken

Gerne würde ich sofort das nächste Projekt starten, aber leider geht mir zu Hause langsam der Platz aus. Umso mehr geniessen wir nun die Zeit für Ausfahrten im Sommer und haben immer die Qual der Wahl zwischen 500er und 600er.

Ich bin nun schon am Ende meines Berichtes und hoffe, ihr konntet einen kleinen Einblick in meine Arbeit erhalten. Wir hoffen, dass bald wieder ein Fiat-Treffen stattfinden kann und freuen uns, euch zu sehen.

Liebe Grüsse
Jürg und Monika Hosmann
Sektion Bern



Mythos Rhone Gletscher



Ca. 1900 Furka-Pferdepost



ca. 1923 Cars Alpines

Der Rhone Gletscher war immer ein eindrücklicher Zeitzeuge unseres Daseins. Für mich ist er etwas Besonderes. Schon als ich Kind sind wir viel mit dem Postauto über die Pässe gefahren, dann später mit dem eigenen Auto besuchte man auch die Eisgrotte.



Badicar



ca. 1960 Alpenwagen

Meine Tante wohnte in St. Maurice, das ist zu unterst im Wallis. Das war ziemlich weit von Bern aus und dort beim Rhone Gletscher sah man die



Rhone, die zum Tante Marti floss. Es ist auch der Fluss, der direkt ins Mittelmeer fliesst, sogar der einzige von der Schweiz aus (Adria ausgenommen).



ca. 1980 Omnibus Richtung Furkapass



1996 mit meinen Kindern

Ein Familienausflug fand auch regelmässig zum Heitelen (Heidelbeeren sammeln) in dieser Region statt. In Gletsch gibt es ein kleines Museum und ein Restaurant, da kann man der Rhone entlanglaufen, da kommen immer Schilder mit Jahrzahlen und man wird informiert, wie weit der Gletscher reichte.



ca. 1997 Doppelstock Omnibus



2007



2016



2017



Übrigens, bis nach Sierre heisst dieser Fluss Rotten.
Meine Eltern hatten den Wunsch, dort verstreut zu werden. Sie haben immer gesagt «da haben wir noch die Option, ins Mittelmeer zu reisen». Ich freue mich jeden Frühsommer immer wieder aufs Neue, über diese geliebten Pässe rauschen zu können, egal mit welchem Gefährt!



2019 – wo ist der Gletscher?

Ein ewiger Träumer, Euer Silvio
Bümpliz, im April 2020

Wer findet die 10 Unterschiede?



Vereins News

Letzter Gruss

Gott sprach Ja und Amen

Nach einem reich erfüllten Leben voller Ideen durfte er nach kurzer Krankheit im Kreise seiner Familie friedlich einschlafen.

Traurig und dankbar nehmen wir Abschied von meinem geliebten Ehemann, unserem Vater, Schwiegervater, Apitor (Grosspapi), Bruder und Freund

Viktor Boronka

31. Dezember 1950 – 8. Juni 2020

Monique Boronka
Damaris & Bruno Schär-Boronka mit Zoe, Elon
Priscilla & Roy Keller-Boronka mit Lian, Jana, Anea
Beatrice & Marc Meier-Boronka mit Jon, Ben, Til
Jonas & Jelena Boronka-Rüesch
Kornel Boronka
Olga & Gottfried Auer-Boronka
Verwandte und Freunde

Traueradresse:
Monique Boronka, Fellenbergstrasse 19,
3053 Münchenbuchsee

Die Trauerfeier findet im engsten Familien- und
Freundeskreis statt.



Freude war sein Leben

In stillem Gedenken und aufrichtiger Anteilnahme





Herzliche Gratulation zur Geburt



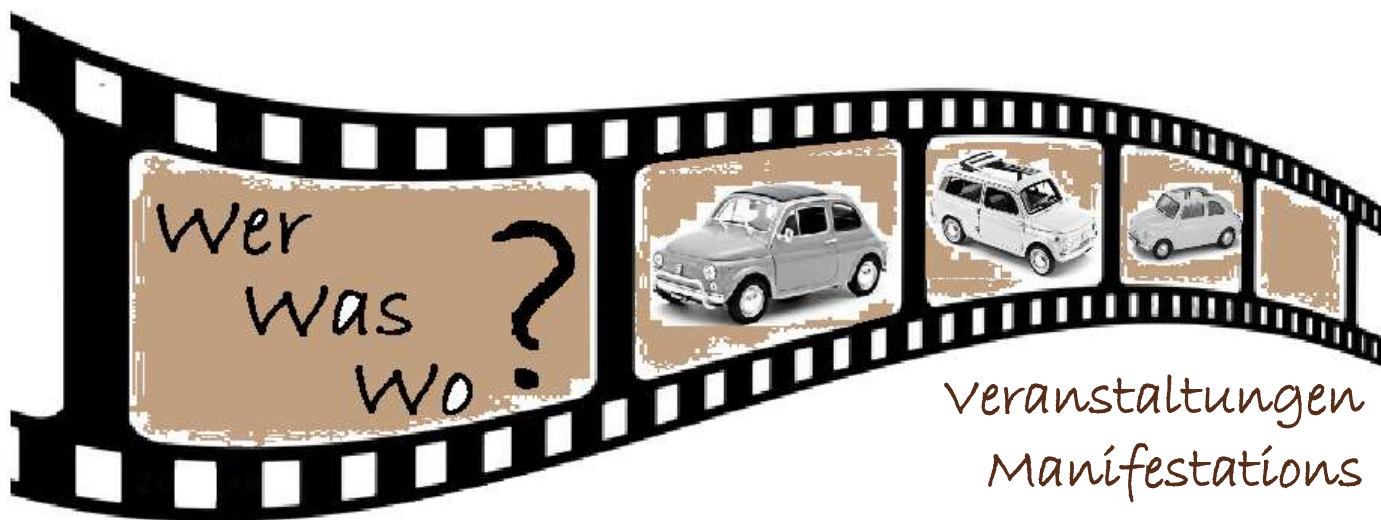
Aus Liebe wurde Leben... **Malea**
18. Mai 2020

Du füllst einen Platz in unserem Herzen,
von dem wir nie wussten, dass er leer war.
Wir werden dich feiern und lieben.
Da werden Hände sein, die dich tragen.
Arme, in denen du sicher bist und
Menschen, die dir zeigen, dass du willkommen bist.
Verzaubert und dankbar begleiten wir dich für immer!



Melanie Bühler & Christian Sangvik





Veranstaltungen
Manifestations

2020

Aufgrund der aktuellen Coronavirus-Situation ist die Durchführung dieser Anlässe unsicher oder nicht möglich – bitte informiere Dich!

En raison de la situation actuelle du Coronavirus, la réalisation des événements est incertain ou ne pas possible – stp informe-toi!

Europa

02. - 06.09.	Mostra Scambio, Imola	ABGESAGT	www.mostrascambioimola.it
19. - 20.09.	Auto Moto Retro im Elsass		www.automotoretroalsace.fr
17. - 18.10.	Mostra Scambio, Malpensa		www.malpensafiere.it
17. - 20.10.	Auto Retro, Barcelona		www. autoretro.es
22. - 25.10.	Auto e Moto d'Epoca, Padova		www. automotodepoca.com
06. - 08.11.	Mostra Scambio, Novegro		www.parcoesposizioninovegro.it
22. - 24.11.	Milano Autoclassica		www.milanoautoclassica.com



Schweiz

28. - 30.08.	Festival Route 66, Aarburg	www.route66aarburg.com
26.09.	Schlagerparade, Chur	Adriano Frigo 076 322 31 07
27.09.	*Rallye Grischa, Graubünden	Adriano Frigo 076 322 31 07
03. - 04.10.	Michaelskreuzrennen, Root LU	VERSCHOBEN AUF 2021
25.10.	Oldtimermesse St. Gallen	www.olma-messen.ch
28.11.	*Generalversammlung, Langenthal Fiat 500 Club Schweiz	www.fiat500club.ch



*Anlässe unseres Clubs / Rencontres de notre club

Sektion Basel - Höckdaten

Der monatliche Club-Höck der Sektion Basel findet jeweils am **ersten Freitag im Monat um 19.00 Uhr** statt im:

Gasthof zur Saline
Rheinstrasse 23
4133 Pratteln

Spezielle Basler Höck-Daten

- *3. Juli 2020 Sommergrill, Auf der Alp, MuttENZ
- *7. August 2020 Höck Restaurant Schlosshof, Dornach
- * Für diese Daten Anmeldung bei der Sektionsleiterin!

Der aktuelle Ort wird im WhatsApp und per e-Mail mitgeteilt. Bitte teilt mir Eure Handynummer und Eure e-Mail Adresse mit.

Regina Joss Telefon 078 649 88 70, joss@joss-treuhand.ch oder auch basel@fiat500club.ch.

Gueti Fahrt,
Regina



Sektion Bern - Höckdaten

Der monatliche Club-Höck der Sektion Bern findet jeweils am **letzten Sonntag im Monat um 16.00 Uhr** statt.

Ort: Aktuell unterschiedliche Orte, Infos beim Sektionsleiter.

Kurzfristige Änderungen werden jeweils per Mail, SMS oder im Face-book mitgeteilt. Wer möchte, kann sich im Facebook der Gruppe „Fiat 500 Club Schweiz“ anschliessen.

Bei Fragen: 079 354 54 32 oder j.guggisberg@bluewin.ch.

Wichtig: Hast Du mir Deine E-Mail-Adresse und/oder Deine Handy-Nummer schon mitgeteilt?

Gueti Fahrt,

Jürä

Sektion Grischa - Höckdaten

Der monatliche Club-Höck der Sektion Grischa findet jeweils am **ersten Montag des Monats ab 19.30 Uhr** statt im:

Pizzeria Oldtimer
Deutsche Strasse 35
7000 Chur/GR

Bei Fragen: Adriano Frigo, 076 322 31 07 oder grischa@fiat500club.ch

Gueti Fahrt,

Adriano



Sektion Innerschweiz - Höckdaten

Der monatliche Club-Höck der Sektion Innerschweiz findet jeweils am **zweiten Freitag des Monats um 19.30 Uhr** statt im:

Gasthaus Bahnhof
Hasenmoosstrasse 5
6023 Rothenburg-Station
www.gasthaus-bahnhof.ch



Aus organisatorischen Gründen ist eine Voranmeldung für die Teilnahme am Höck bis am Vorabend (Donnerstag 20.00 h) erforderlich: Kurt Honermann, 079 692 40 42 oder innerschweiz@fiat500club.ch

Gueti Fahrt,
Kurt

Sektion Zürich - Höckdaten

Der monatliche Club-Höck der Sektion Zürich findet jeweils am **dritten Dienstag im Monat um 19.30 Uhr** statt im

Restaurant Waldhaus Katzenssee
Wehntalerstrasse 790
8046 Zürich



NEU!

Bei Fragen: Gianni Piccinni 078 600 81 83 oder zuerich@fiat500club.ch

Spezielle Zürcher Höckdaten

-
- | | |
|------------|--|
| 17.11.2020 | Der Höck vom 17.11. entfällt, da drei Tage später das Waldfondue stattfindet, siehe nachfolgender Termin |
| 27.11.2020 | Waldfondue im Waldhaus Illnau ab 19.00 h, Detailinfos in weiteren Gazzettas oder per e-Mail |
-

Achtung, diverse Infos zu spontanen Anlässen oder Ausfahrten werden kurzfristig via e-Mail oder SMS versandt oder auf unserer Website www.fiat500club.ch publiziert. Wer Mail-Adresse oder Handy-Nummer bekannt geben möchte -> bitte direkt an sekretariat@fiat500club.ch.

Gueti Fahrt,
Gianni



Neues aus dem Dachverband

Wie ihr sicher wisst, sind wir mit unserem Fiat 500 Club Schweiz ein Teil des Dachverbands SHVF (Swiss Historic Vehicle Federation), welcher wiederum Teil der FIVA ist (Federation Internationale des Véhicules Anciennes). Diese Verbände nehmen die Interessen von uns OldtimerbesitzerInnen und FahrerInnen gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik wahr. Nun wurde von der SHVF kürzlich eine Studie mit dem Thema »Veteranenfahrzeuge in der Schweiz« durchgeführt, in welcher es darum ging, die Bedeutung der Oldtimerszene in unserem Land detailliert aufzuzeigen. Und zwar in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Sicht. Ich darf euch nun hier zusammenfassend die wichtigsten Erkenntnisse aufzeigen. Die Publikation der Studie wird nun Schritt für Schritt in Politik und Öffentlichkeit erfolgen, wer sie jetzt schon als Ganzes haben will, soll sich bei mir melden (ich sende dann ein 37-seitiges PDF).

Eine der Aussagen der Studie trifft die Situation ziemlich genau:

Als rollendes Kulturgut sind Veteranenfahrzeuge in unserer Vergangenheit verankert. Die emotionale Kraft positiver Erinnerungen tritt in die Gegenwart, wenn wir einem klassischen Automobil begegnen, egal, ob im realen Leben auf der Strasse, auf der Kinoleinwand, am TV-Bildschirm oder auf einer Magazinseite.

Die wichtigsten und bedeutendsten Resultate (teilweise hochgerechnet) der Studie für unser Land können so zusammengefasst werden:

- Etwa 15% der Einwohner unseres Landes interessieren sich für historische Motorfahrzeuge.
- Sogar rund 3,2 Mio. Einwohner sehen das Veteranenfahrzeug als Kulturgut an, welches erhalten werden soll. (ca. 50%)
- Etwa 2,8 Mio. Einwohner freuen sich, wenn sie auf der Strasse ein Veteranenfahrzeug sehen. (ca. 44%)
- Rund 53'000 Einwohner besitzen mindestens ein Veteranenfahrzeug. Von diesen besitzen 64% ein einziges historisches Fahrzeug, wobei der durchschnittliche Besitzer 3,2 historische Fahrzeuge besitzt.
- In der Schweiz sind ca. 156'000 Fahrzeuge zugelassen, welche älter als 30 Jahre sind (plus ca. 23'000, die in Garagen stehen und nicht zugelassen sind).



- 57% aller zugelassenen Veteranenfahrzeuge haben den «Veteranenstatus» (Code 180 im Fahrzeugausweis). Bei den Autos alleine sind es sogar 78%
- 0,1 % aller von Motorfahrzeugen in der Schweiz gefahrenen jährlichen Kilometer entfallen auf Veteranenfahrzeuge (mit und ohne Code 180)
- Ein Veteranenfahrzeug legt im Durchschnitt pro Jahr 790 km zurück.
- Der geschätzte Wert der in der Schweiz zugelassenen Veteranenfahrzeuge (Autos und Motorräder) beläuft sich auf total 7,7 Mrd Franken. Im Durchschnitt hat ein historisches Auto den Wert von CHF 63'000.--
- Die Oldtimerbranche hat eine jährliche Wirtschaftsleistung von 836 Mio. Franken (Events, Handel, Garagen, Versicherungen etc.)
- 85% der in der Oldtimerbranche tätigen Unternehmen erwarten stabile oder steigende Umsätze in den nächsten Jahren (Umfrage wurde vor dem Corona-Lockdown durchgeführt)

Weitere Erkenntnisse:

- private Besitzer von Veteranenfahrzeugen tragen die Hauptlast der Erhaltung historischer Fahrzeuge. Diese Last soll nicht durch zusätzliche Vorgaben erschwert werden
- 21 % der Schweizer Einwohner würden gerne ein Veteranenfahrzeug besitzen, aber 50% erachten das Besitzen eines Oldtimers als teures Hobby.
- 40% der Einwohner finden Oldtimer sympathisch und 38% möchten diese gerne weiterhin auf den Strassen sehen.
- Der typische Oldtimerbesitzer ist zwischen 51 und 70 Jahre alt, zu 96% männlich, 40% davon sind Angestellte, welche mehr als CHF 6000.— pro Monat verdienen
- Das 4-rädrige Veteranenfahrzeug wird im Schnitt 6 – 10 mal pro Jahr genutzt, das 2-Rad etwa 1 – 5 mal
- 77% der OldtimerbesitzerInnen sind in Clubs oder Verbänden organisiert. Im Durchschnitt zählt ein Club 160 Mitglieder und der Jahresbeitrag beträgt durchschnittlich CHF 80.—
- 94% der Clubs haben eine Website und 63% der Clubs sind älter als 30 Jahre
- 59% der Besitzer nehmen regelmässig an Touren und organisierten Ausfahrten teil. Von diesen übernachteten wiederum 59% mindestens eine Nacht in einem Hotel (In- und Ausland).
- Bei den Automobilen dominieren die Baujahre der 1960er und 1970er Jahre



- 61% der Veteranenfahrzeuge werden über Freunde, Bekannte oder private Anzeigen gekauft, wobei 76% der Käufe und 80% der Verkäufe im Inland getätigt werden.
- Durchschnittlich gibt der Besitzer eines historischen Automobils pro Jahr CHF 5000.— für die Erhaltung seines Fahrzeugs aus (bei Motorrädern = ca. die Hälfte). 47% der Arbeiten werden von Fachbetrieben durchgeführt. Nur 4% des dabei investierten Geldes wandert ins Ausland.
- 64% der Besitzer erwarten, dass diese Kosten stabil bleiben.
- 45% der Oldtimerbesitzer haben eine spezielle Oldtimer Versicherung.
- 23% der New Classics-BesitzerInnen (meist 25 bis 30-jährige Youngtimer) sind jünger als 50 Jahre
- 90% sehen gesetzliche Einschränkungen, 76% Klimathemen und 61% fehlenden Fachkräftemangel als die grössten Herausforderungen der Zukunft an.

Ja, es gäbe noch eine Reihe weiterer Erkenntnisse, die ich hier nicht im Detail erläutere. Wie ihr feststellen könnt, entsprechen die Mitglieder unseres Fiat 500 Clubs nicht überall der Norm. Und das ist gut so, denn bei uns funktioniert die Nachwuchsförderung überdurchschnittlich gut und dadurch ist auch das Durchschnittsalter unserer Mitglieder um einiges tiefer als üblich.

Nun wünsche ich euch eine pannefreie und sorglose restliche Saison und freue mich, wenn sich unser Oldtimerleben weiter normalisiert!

Euer Johann Jucker

Kontaktperson des Fiat 500 Club Schweiz zur SHVF



Des nouvelles de la fédération SHVF

SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

Comme vous le savez probablement, notre Club Fiat 500 Suisse fait parti de la fédération SHVF (Fédération suisse de véhicule historique), qui à son tour fait partie de la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Ces fédérations protègent les intérêts des propriétaires et des conducteurs de voitures anciennes vis-à-vis du public et de la politique.



La SHVF a récemment réalisé une étude sur le thème des „véhicules vétérans en Suisse“, dans le but de montrer en détail l'importance de la scène des voitures anciennes dans notre pays. D'un point de vue social, économique et politique. Je peux maintenant résumer les conclusions les plus importantes et vous les soumettre. La publication de l'étude se fera désormais pas à pas en politique et auprès du public, celui qui le souhaite peut recevoir la totalité de la publication, il devra me contacter (j'enverrai alors en PDF les 37 pages).

L'une des affirmations de l'étude est assez précise:

Les véhicules vétérans sont ancrés dans notre passé en tant que bien culturel roulant. La puissance émotionnelle des souvenirs positifs resurgit dans le présent lorsque nous rencontrons une voiture ancienne, que ce soit dans la vie courante, dans la rue, sur l'écran de cinéma, sur l'écran de télévision ou dans un magazine.

Les résultats les plus importants et significatifs (partiellement extrapolés) de l'étude pour notre pays peuvent être résumés comme suit:

- Environ 15% des habitants de notre pays s'intéressent aux véhicules anciens.
- Voir même que 3,2 millions d'habitants voit la voiture vétéran comme un bien culturel, qui doit être maintenu (environ 50%)
- Environ 2,8 millions d'habitants sont heureux de voir un véhicule vétéran dans la rue (environ 44%).
- Environ 53 000 résidents possèdent au moins un véhicule ancien. Parmi ceux-ci, 64% possèdent un seul véhicule historique alors que le propriétaire moyen possède 3,2 véhicules anciens.
- Environ 156 000 véhicules de plus de 30 ans sont immatriculés en Suisse.
(plus environ 23 000 qui sont dans les garages et ne sont pas autorisés à rouler).
- 57% de tous les véhicules vétérans immatriculés ont le „statut de vétéran“ (code 180 sur la carte grise du véhicule). Les voitures atteignent à elles seules 78%.
- 0,1 % de tous les kilomètres parcourus en Suisse par les véhicules à moteur sont pour les véhicules anciens (avec ou sans code 180).
- Un véhicule vétéran parcourt en moyenne 790 km par an.
- La valeur estimée des véhicules anciens (voitures et motos) immatriculés en Suisse s'élève à 7,7 milliards de francs au total. En moyenne une voiture historique vaut 63 000 CHF.



- Le secteur automobile classique produit un chiffre d'affaire annuel de 836 millions de CHF. (Evènements, commerces, garages, assurances, etc..)
- 85% des entreprises actives dans le secteur des voitures anciennes prévoient un chiffre d'affaire au moins égal sinon en augmentation dans les prochaines années. (L'enquête a été menée avant le lockdown corona)

Autres constatations:

- Les propriétaires privés de véhicules d'époques supportent seul les frais pour la conservation des véhicules historiques. Cette charge ne devrait pas être aggravée par des nouvelles directives couteuses et supplémentaires.
- 21 % des Suisse souhaitent posséder un véhicule ancien, mais 50% considèrent que la possession d'une voiture ancienne est un passe-temps coûteux.
- 40% des résidents trouvent les voitures anciennes attrayantes et 38% aimeraient continuer à les voir sur nos routes.
- Le propriétaire typique d'une voiture classique a entre 51 et 70 ans, 96% d'hommes, dont 40% sont des employés qui gagnent plus de 6000 CHF par mois.
- Le véhicule vétéran à 4 roues est utilisé en moyenne 6 à 10 fois par an, le 2 roues environ 1 à 5 fois.
- 77% des propriétaires de voitures anciennes sont membres d'un club ou association. En moyenne, un club compte 160 membres et la cotisation annuelle moyenne est de CHF 80.-
- 94% des clubs on un site internet et 63% des clubs ont plus de 30 ans d'existence.
- 59% des propriétaires participent régulièrement à des sorties et voyages organisés. Parmi ceux-ci 59% passent à leur tour au moins une nuit dans un hôtel (intramuros et à l'étranger)
- Les voitures datent principalement des années 1960 et 1970.
- 61% des véhicules anciens sont achetés à des amis, des connaissances ou des particuliers et 76% des achats et 80% des ventes sont effectués dans le pays.
- En moyenne, le propriétaire d'une automobile historique dépense 5 000 CHF par an pour l'entretien de son véhicule (pour les motos, environ la moitié). 47% des travaux sont réalisés par des entreprises spécialisées. Seulement 4% de l'argent investit va à l'étranger.
- 64% des propriétaires s'attendent à ce que ces coûts restent stables.



- 45% des propriétaires de voitures classiques ont une assurance spéciale voiture classique.
- 23% des propriétaires de New Classics (principalement des voitures de 25 à 30 ans, youngtimer) ont moins de 50 ans.
- 90% considèrent que les restrictions légales, 76% que les problèmes climatiques et 61% que le manque de personnels qualifiés seront les plus grands défis de l'avenir.

Oui, il y a un certain nombre d'autres conclusions que je ne vais pas expliquer en détail ici. Comme vous pouvez le constater, les membres de notre Club Fiat 500 ne respectent pas la norme du tout. Et c'est bien, parce que nous travaillons pour le renouvellement par la jeunesse et donc l'âge moyen de nos utilisateurs est beaucoup plus bas qu'ailleurs.

Maintenant je vous souhaite une saison sans pannes et tracas, je serais heureux si nos vies avec nos anciennes continuent à se normaliser!

Votre Johann Jucker
Fiat 500 Club Suisse, Personne contact SHVF

Ein Oldtimer liebt Oldtimer

TAGBLATT Ostschweiz 24.02.2014:

Hansulrich Baumgartner restauriert seit gut 40 Jahren Autos. Besonders angetan haben es ihm die Fiat 500, die der Volksmund auch «Tschingge-Rucksäckli» nennt. Er hat zwei halbe auch schon mit seinem Golf nach Andwil transportiert. Einige hundert Stunden habe er bestimmt schon in seiner Garage verbracht und die alten Schlager der Musikwelle im Radio könne er schon lange auswendig. Alte Autos, vor allem Fiat Cinquecento, haben es Hansulrich Baumgartner aus Andwil angetan. An die 10 Stück hat er schon zerlegt, restauriert und wieder zusammengebaut. Ein aufwendiges Hobby, welches damit begann, dass er seiner Frau jeweils ein «Poschtichäreli» zur Verfügung hielt, und zwar vorwiegend ein solches «Tschingge-Rucksäckli».



Ihr Oldtimer-Spezialist im Berner Oberland

- Oldtimer Service
 - Reparatur
 - Restauration
- Exklusive Fahrzeugaufbewahrung
- Fahrzeug Ankauf & Verkauf



Ob Sie an ihrem
Fiat 500 oder sonst einem
exklusiven Fahrzeug einen Service,
eine Reparatur oder eine
Restauration benötigen,
ihr Oldtimer-Spezialist ist für
Sie da und berätet Sie gerne!



FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

info@firt-auto.ch

www.firt-auto.ch

Christoph-Kunz-Olympiastr. 10d

3714 Frutigen

+41 (0)33 671 00 79

Öffnungszeiten:

Mo – Fr 07.30 Uhr – 12.00 Uhr
13.30 Uhr – 18.00 Uhr

Impressum

GAZZETTA™

**Herausgeber / Redaktion /
Layout & Anzeigen / Druck & Versand**

Pascale Subirana und Hans Fluri
e-Mail gazzetta@fiat500club.ch
Mobile 076 337 44 50

Wir sind Mitglied von



**Redaktionsschluss 4/2020: 23. September 2020 (Verschiebung
möglich)**

Erscheinungsweise

Die Gazzetta des Fiat 500 Club Schweiz erscheint viermal pro Jahr.
Auflage Version 3/2020 = 400 Stück

Irrtümer, Änderungen und Abweichungen vorbehalten - Erreurs, modifications et écarts réservés.



Willkommen Fiat-500-Freund

Weisst Du schon, dass es einen **Fiat 500 Club Schweiz** gibt?

Wir organisieren gemeinsame Ausflüge und Anlässe. Auch helfen wir bei der Beschaffung preisgünstiger Ersatzteile und sind ganz allgemein füreinander da. Du und Dein Fiatli wären bei uns sehr gut aufgehoben. Schicke uns doch einfach untenstehende Antwortkarte zu. Du kannst dich aber auch gerne telefonisch melden bei einem der Sektionsleiter. Oder noch besser: Schau doch mal vorbei an einem Sektionshöck. Denn einmal im Monat treffen wir uns zum gemütlichen Höck. Wann und wo diese stattfinden, siehst Du auf der Rückseite. Du bist herzlich eingeladen uns dort unverbindlich kennenzulernen und Dir über das Clubgeschehen etwas erzählen zu lassen.

Cher ami de la Fiat 500

Sais-tu déjà qu'il existe un **Club Suisse de Fiat 500**? Nous organisons des sorties et autres rencontres de Fiat 500. Nous possédons, grâce à notre unification, des réductions de prix sur des pièces détachées. Ainsi, toi et ta Fiat 500 serez bien pris en main dans notre Club. Si tu es intéressé, envoie alors la carte-réponse ci dessous. Tu peux cependant tout aussi bien la faire par téléphone à un chef de section. Nous répondons à tes questions et t'en dirons plus sur notre Club. Au verso, tu trouveras les détails concernant les lieux et dates de nos réunions. Même si tu ne fais pas encore partie des nôtres, n'hésite surtout pas à rejoindre une des nos sections afin de faire connaissance avec les membres de ta région.

Ich melde mich an als Mitglied
Je désire être membre

Ich möchte nähere Informationen
Je désire de plus amples information

----- Bitte falten und als Doppel-Postkarte senden -----

Name/Nom

Vorname/Prénom

Adresse

PLZ, Ort/Lieu et No postal

Tel.

e-Mail

Bitte
frankieren

Fiat 500 Club Schweiz
Sekretariat
Martin Schärer
Postfach 467
8820 Wädenswil

Monatlicher Treff der Sektionen/ Rencontre mensuelle des sections

Basel

am ersten Freitag
im Monat um 19.00 h

Gasthof zur Saline

Rheinstrasse 23
4133 Pratteln

Regina Joss

078 649 88 70
basel@fiat500club.ch

Bern

am letzten Sonntag
im Monat um 16.00 h

Ort aktuell unterschiedlich

Info beim Sektionsleiter

Jürg Guggisberg

079 354 54 32
bern@fiat500club.ch

Grischa

am ersten Montag
im Monat ab 19.30 h

Ristorante Oldtimer

Deutsche Strasse 35
7000 Chur

Adriano Frigo

076 322 31 07
grischa@fiat500club.ch

Innerschweiz

am zweiten Freitag
im Monat ab 19.30 h

Gasthaus Bahnhof

Hasenmoosstrasse 5
6023 Rothenburg-Station

Kurt Honermann

041 310 74 35
innerschweiz@fiat500club.ch

Zürich

am dritten Dienstag
im Monat ab 19.30 h

Rest. Waldhaus Katzensee

Wehntalerstrasse 790
8046 Zürich

Gianni Piccinni

078 600 81 83
zuerich@fiat500club.ch

Romandie - GE/VD

1er jeudi du mois dès
19.30 h avril à octobre

Pizzeria de la Place

Route de Meyrin 286
1217 Meyrin

Daniel Pozzo

076 615 79 20
pozzo500@hotmail.com

Präsident

Roberto Molin
Schulstrasse 9
6038 Gisikon
079 648 96 14
president@fiat500club.ch

Kasse

Daniela Michel
Hubelrain 12a
6206 Neuenkirch
079 677 61 03
kasse@fiat500club.ch

Sekretariat

Martin Schärer
Postfach 467
8820 Wädenswil
079 297 09 85
sekretariat@fiat500club.ch

www.fiat500club.ch

Gazzetta

Pascale Subirana
Hans Fluri
076 337 44 50
gazzetta@fiat500club.ch

**Für Einzahlungen an den Club bitte:
Konto PC 40-19247-0
IBAN CH32 0900 0000 4001 9247 0**