

P.P.
3600 Thun

Monatlicher Treff der Sektionen / Rencontre mensuelle des sections

Bern

am letzten Sonntag
im Monat um 16.00 Uhr

Restaurant Schlossgut

Schlossstrasse 8
3110 Münsingen

Bruno Straumann

078 603 05 00
bern@fiat500club.ch

Innerschweiz

am zweiten Freitag
im Monat ab 20.00 Uhr

Landgasthof Listrig

Hinter-Listrig
6020 Emmenbrücke

Kurt Honermann

041 310 74 35
innerschweiz@fiat500club.ch

Romandie – GE

1er jeudi du mois à
19.30 h avril à octobre

Les Trois-Huit

rte de Thonon 140
1222 Vézenaz

Thierry Caillet

021 691 37 20
romandie@fiat500club.ch

Romandie – VD

3^{ème} vendredi
du mois à 19.30 h

Café du Stand

1800 Vevey

Ariane Brandani

076 319 14 60
romandieVD@fiat500club.ch

Zürich

am dritten Donnerstag
im Monat ab 20.00 Uhr

Restaurant Waidhof

Schwandenholzstrasse 160
8052 Zürich

Johann Jucker

079 632 11 50
zuerich@fiat500club.ch

Präsident

Daniel Pozzo
4, Ch. de l'Ecaffy
1297 Founex
022 776 50 05
president@fiat500club.ch

Sekretariat

Veronika Mattioli
Mittlere Ringstrasse 2
3600 Thun
033 223 56 15
sekretariat@fiat500club.ch

Kasse

Martin Jörg
Blümlisalpstrasse 6
3076 Worb
031 839 81 51 (+Fax)
kasse@fiat500club.ch

Gazzetta

Jürg Guggisberg
Hagacherweg 18
3608 Thun
079 354 54 32
gazzetta@fiat500club.ch

www.fiat500club.ch
PC 40-19247-0

GAZZETTA

Fiat 500 Club Schweiz - www.fiat500club.ch



FIAT
500

Bern • Innerschweiz • Romandie • Zürich

Wo gibt es noch Fiat 500 Ersatzteile?



**Fiat 500 Club Schweiz
Ersatzteil-Service**

**Thomas Bühler Industriestrasse 8 8157 Dielsdorf
Tel. 01/853 14 60 - Fax 01 853 15 53 - tom500@bluewin.ch**

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.

Bei Paaren: Name des Partners/
Pour les couples: nom du partenaire

**Fiat 500 Club Schweiz
Sekretariat
Veronika Mattioli
Mittlere Ringstr. 2
3600 Thun**



Impressum

Redaktion - Jürg Guggisberg - gazzetta@fiat500club.ch
 Layout - Sam Krieg - webmaster@fiat500club.ch
 Druck - Abächerli Druck AG, Sarnen
 Made with Macintosh

Bonjour à Tous,

Cette fois on y est, tous dans le bain, enfin sur le bitume, à flâner, "cruiser" comme le disent les branchés des ricaines; la première catégorie à frimer, pour certains en faisant vrombir leur moteur muni d'un échappement spécial, d'autres en montant le volume de la sono à se faire pêter la tête et tout le monde le fait dans le même but : se faire remarquer. La deuxième catégorie, celle des réels amateurs (au sens aimer) n'a pas besoin de cela. Leur truc à eux, c'est le polish, le silicone, le téflon et le rénovateur de chrome et aluminium. Ceux-ci ne passent pas non plus inaperçus mais ressentent un autre sentiment, celui d'avoir ressuscité un ancêtre, de l'avoir réanimé en lui redonnant une nouvelle jeunesse. Enfin, il y a une dernière catégorie de gens, ceux qui gardent leur 500 dans son jus, qui lui donnent l'entretien indispensable, qui la nettoient, mais qui ne la briquent surtout pas. Souvent ces derniers l'utilisent au quotidien, d'où les éventuelles marques de portières (des autres) imprimées sur les flans, la calandre légèrement enfoncée et les pare-chocs tordus et martelés.

Eh bien des points communs existent entre tous ces différents conducteurs, c'est d'abord l'amour de la 500, le plaisir de rouler et de s'attirer les regards amusés des enfants sur les trottoirs, les regards des personnes plus âgées sur leurs bancs, qui, dès qu'une 500 est passée, leur rappelle plein de souvenirs et d'anecdotes cocasses.

Bref, notre but est de faire continuer à vivre ce véhicule populaire quasi légendaire, en lui laissant tout son côté sympathique, enduring et économique (bien que là, ça se discute ...).

En bref, la saison a commencé avec une sortie de printemps, comme d'habitude très attendue et très fréquentée, sympathique mais placée sous le signe de la goutte d'eau, presque du flocon ...

Pour compenser cette météo nordique, la rencontre de Sem-pach, une réussite totale, placée sous le signe du soleil et de la chaleur (normal, organisation italo-helvétique oblige ...) et la sortie en Suisse Romande, qui au moment de rédiger ces quelques lignes s'annonce sous le signe de la canicule. On verra ...

Je le rappelle, mon vœux le plus cher serait de faire des déplacements plus groupés, plus nombreux et plus conviviaux.

Bonne lecture, bonne route et bon été à tous.

Broum broum.

Votre président : Daniel

Hallo cinquecentisti,

nun kann es wieder losgehen! Endlich wieder auf den Asphalt und lässig ausfahren, „cruisen“ würden die Amerikaner sagen. „Show“ ist für die einen der heulende Motor mit Spezialauspuff, für die andern die fast eine Druckwelle auslösende Musikanlage. Wichtig ist, man erregt Aufmerksamkeit.

Die zweite Sorte der Liebhaber, im wahrsten Sinne des Wortes, hat all dies nicht nötig. Für sie gilt Polish mit Lackerneuerer, Silikon und wer weiss, vielleicht sogar eine Teflonbehandlung ohne dabei die Chrom und Aluteile zu vergessen. So ganz unauffällig sind auch sie nicht! Was für diese Kategorie jedoch hauptsächlich zählt, ist das Wiederaufleben eines Auto-Veteranen, den man versucht wieder in seine Jugendjahre zurückzusetzen.

Schliesslich haben wir noch eine Gruppe von Menschen, die den 500er einfach so lassen wie er ist, d.h. normale Unterhaltsarbeiten und Wagenwäsche...Punkt, Schluss! Beweis des täglichen Gebrauchs sind dabei die Dellen an Türen und Seite, das leicht eingedrückte Frontblech und die oft in arge Mitleidenschaft gezogenen Stossstangen.

Gemeinschaftlicher Nenner aller ist jedoch die Liebe zum 500er und die Freude am Fahren. Wen beglücken nicht die belustigten Kinderaugen oder der Blick älterer Menschen, für welche der 500er oft mit spassigen Erinnerungen verbunden ist.

Es ist deshalb unser Ziel, dieses populäre, zuverlässige und (teils) wirtschaftliche, fast zur Legende gewordene Fahrzeug, weiterhin am Leben zu erhalten. Der Saisonbeginn, der immer mit Freude erwarteten, sympathischen Frühjahrsausfahrt stand dieses Mal unter dem Zeichen der Tropfen, wenn nicht gar der Flocken...

Als Entschädigung für die soeben erwähnte Meteorologie des Nordens, war das Treffen danach in Sempach ein Riesenerfolg unter dem Zeichen der Sonne und der Wärme (normalissimo, ...italo-helvetische Organisation). Die Ausfahrt im Welschland, zum Zeitpunkt der Niederlegung dieser Zeilen, scheint nun auch wieder unter dem Zeichen grosser Hitze zu stehen. Wir werden ja mal sehen...

Für mich bleibt eigentlich als grösster Wunsch nur folgendes: Mehr gesellige Gruppentreffen mit grösserer Beteiligung. In diesem Sinne, einen schönen Sommer und eine gute Fahrt..... brumm, brumm, wünscht Euch allen

Euer Präsident Daniel

einen letzten Drink. Der mittlerweile kleine Konvoi aus nun noch vier Autos zog weiter heimwärts und zum Schluss waren wir sicher alle froh, dass das Ganze ohne grosse Pannen über die Bühne ging. Nach gut 400 Kilometern an einem Tag, tat es gut, wieder seine Glieder zu strecken und ein bisschen Velozufahren...

Alles in allem war es aber ein gelungener Einstieg in die neue 500er Saison und liess die Vorfreude auf das darauf folgende Frühjahrsausfahrts – Wochenende richtig hochkommen. Ein kleiner Wehmutstropfen hinterlässt das Raduno jedoch bei mir: kein einziger Tessiner war anschliessend an unserem Geburtstagstreffen in Sempach zu sehen, wirklich schade! Jänu, es war trotzdem schön...

Bis zu nächsten Mal!

Johann

wo wir unsere Kisten wieder auf der abgesperrten Via Grande (oder wie sie auch heisst...) parkierten. Zu Fuss (aha!) erklommen wir nun das Grotto. Dieses stellte sich als veritables Grand Hotel heraus und da viel mehr 500er Fahrer am Treffen partizipierten als vom O.K. angenommen, „mussten“ wir mit dem grossen Ballsaal vorlieb nehmen. Das Essen wurde in Rekordzeit serviert (man bedenke: ca. 250 Personen statt ca. 80 – 100!!!) und es schmeckte vorzüglich. An dieser Stelle sei einmal den Tessiner Organisatoren gedankt, welch scheinbar das Unmögliche möglich machten und alles im Griff behielten. Mit vollgeschlagenen Bäuchen spazierten wir retour zu unseren Lieblingen und vertraten uns die Füsse beim „Autogeplauder“ bis zum Abschiednehmen. Bei der Gelegenheit lernten wir noch einige unbekannte Gesichter aus unserer Region kennen, die wir natürlich auch gleich mit den Tessinern zusammen an unseren Geburtstag in Sempach einluden. Plötzlich kam der Zeitpunkt, wo die Hände geschüttelt werden mussten. Der Abschied wurde uns noch durch ein paar Pokale und Geschenke versüsst und so nahmen wir Deutschschweizer, Innerschweizer und Zürcher Sektionäre, mit neuen Kollegen, den Heimweg unter die Gummis. Etwas mühsam mühte sich meine Karre den Gotthard hinauf (der Johann hatte die Zündung etwas falsch eingestellt...!) und ich war froh als ich das Stau - Ende vor dem Loch erblickte, so konnte ich mich unauffällig hinten anstellen und dergleichen tun, als wenn mein Weckerli keine Macke hätte! Nach ca. 20 Minuten liessen die Ampeln uns durch den Tunnel düsen und im Urnerland angekommen wunderte ich mich noch über die kilometerlange Schlange vor dem Portal Richtung Süden (an einem Sonntag – Abend?). Auf der Raststätte in Altorf verabschiedeten wir uns von den Zentralschweizern und nahmen



Index

1 & 2	Editorial
4	Mariage de Yvette et Rodolphe
5	Picnic 18. August 2002
6	Treffen in Sempach
8	Sempach 2002
9	Irrgarten
10	Interview avec Daniel Pozzo
12	Tipps für Unterwegs
14	Weekend Pontarlier
16	Fiat Multipla Restauration (Teil 18)
22	Frühlingsausfahrt 2002
26	Auf nach Cislago
28	Bilan / Bilanz
29	Veranstaltungen
30	Markt / Marché
32	Section Romandie
33	Fiat die Geschichte (Teil 2)
35	Hallo Florian!
36	3. Raduno cantonale Club Fiat 500 Ticino

Ersatzteile und Zubehör

für



Jean Goetz AG
8004 Zürich

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18

Mariage de Yvette et Rodolphe

A ce moment là, le jeune couple Meier souriait encore... en effet, il ne savent pas encore ce qui leur attends en rentrant à la maison!

Meilleurs vœux aux jeunes mariés et plein de bonheur

Ariane et Valentino

Hochzeit von Yvette und Rodolphe

Zu diesem Zeitpunkt lächelte das junge Paar noch.... da sie noch nicht wussten, was sie zu Hause erwarten würde!

Die besten Wünsche und viel Glück für die frisch Vermählten

Ariane und Valentino



kann ja lustig werden. Wenn wir dann alle vor dem Grotto parkieren sollten... Bis zum Schluss kamen über 90 Fiatlis (viele Norditaliener) zusammen und wir genossen die paar zaghaft durch die Wolken drängenden Sonnenstrahlen bis es endlich los ging, mit herumblödeln, Autos anschauen und Gipfeli essen. Die Anweisungen des italienisch sprechenden Tätschmeisters verstand ich natürlich nur schlecht. War ja auch egal, wir merkten auch so, dass es bald etwas zu fahren gab, als die ersten Vierventiler zu knattern begannen. Der Konvoi bewegte sich entlang von Promenaden und hervorragend eskortiert von der Polizia nach Ascona um dort dem ersten Höhepunkt entgegen zu steuern. Boah eh!



Auf der sonst autofreien Piazza am Ufer des Lago wurde von einer flinken Hotelbesatzung ein ausgezeichneter Apéro serviert. Feiner Vino bianco und Chnoblbrötli mit „ichwottnamaleis“-Geschmack, liessen uns das Wasser im Munde zusammenlaufen. Auch die Uniformierten griffen kräftig zu...! Ja im Tessin wird das halt alles etwas weniger streng gehandhabt! Nach ungefähr einer Stunde, die Sonne begann sich langsam für unsere Kärreli zu interessieren, zog der rauchende und hupende Fiat Umzug weiter durch eben diese Weinberge und Kastanienhaine (es hatte zwar fast mehr Bonzenhütten, als Kastanienbäume) zurück nach Locarno,

3. Raduno cantonale Club Fiat 500 Ticino

Eigentlich erfuhr ich erst relativ spät von diesem Treffen. Es war glaube ich am OTM in Fribourg im März als mich jemand anklickte, ob ich da auch hinfahren würde. Ja und eigentlich hätte ich an jenem letzten Aprilsonntag mit Sohn Philipp nach Appenzell fahren und ihm die Landsgemeinde zeigen wollen. Aber so ein Fiat- Treffen mag sich meiner demokratischen Gesinnung wirkungsvoll widersetzen. Leider war es ein wenig spät, noch eine Einladung für diesen Ausflug zu versenden und da ja sowieso immer die gleichen bei einem solchen Event dabei sind, fragte ich bloss an unserem Höck, wer denn da mitkommen wolle. Tatsächlich brachten wir drei Autos aus unserer Sektion zusammen, welche ihren Chauffeuren frühmorgens den Schlaf raubten. Wir trafen uns am Sonntag schon um sechs Uhr, dann wenn all die langweiligen 500 er Besitzer noch fest von glänzenden Carrosserien und fleckenlosen Garageböden träumen, in Sihlbrugg. Zusammen mit Anshy, eine total verrückte Nudel, neues Mitglied seit 2 Wochen (!) und Fredy aus dem Oberthurgau nahm unsere kleine Schar den weiten Weg unter die piccolo Ruote. Schliesslich sollten wir ja um 9.30h in Locarno sein. Vom letzten Mal, als ich im Tessin war, hatte ich gute Erinnerungen. Es war eine kleine gemütliche Crew Ticinesi und wir führen durch Tessiner Täler, Weinberge, Kastanienhaine und besuchten ein schönes Grotto. Doch diesmal sollte es anders sein. Als wir den Gotthard endlich hinter uns hatten, leider mussten wir durch das Loch, der Pass war noch verschneit, gings in flottem Tempo die Leventina hinunter und schon bald erreichten wir die Gegend um den Lago Maggiore. Kaum waren wir in Locarno wurden wir schon eingewiesen und siehe da, statt der erwarteten 15 - 20 Autos waren bereits über 40 dort. Das



Picnic 18. August 2002

Treffpunkt Feuerthalen, Zürcherstrasse 89 (KERNER Autovermietung)

Zeit 10.30 Uhr

Wegbescheibung - Autostrasse Winterthur-Schaffhausen - Ausfahrt Flurlingen/Feuerthalen nehmen - Dann immer auf der Hauptstrasse bleiben - Einfahrt Feuerthalen nach ca. 500 m rechts ist die Autovermietung; es stehen sicher schon ein paar 500er dort!

Sandra und Gino De Gregorio-Kerner

Nottelefon für den 18.08.2002 079 316 35 75

Ich bin dabei, keine Frage! Du auch?

Treffen in Sempach

Es begann ca. vor 1 ½ Jahren, an der Generalversammlung unseres Clubs. Das Thema bestand aus dem 20 igsten Geburtstag des Clubs. Da die Sektion Innerschweiz, dieses Thema bereits am Höck schon durch gesprochen hat, kam der Vorschlag an den Vorstand ein Internationales-Treffen zu organisieren. Dieser Vorschlag brachte man an die Mitglieder und es wurde abgestommen. Mit Freude wurde der Sektion dies genehmigt.

Der nächste Schritt lag in den Händen der Sektion Innerschweiz. Es wurde eine Liste mit Arbeiten in die Gesellige Runde gelegt. Jeder der Lust und Laune hatte, konnte sich eintragen. Ob man „nur“ helfen oder in das O.K eintreten wollte, war jedem frei gestellt.

So ergab sich ein O.K von 7 Personen. Die 7 Herren standen vor einem Projekt, das ca. 1 ½ Jahre Vorbereitung benötigte. An dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön an (Robi, Kurt, Oliver, Christoph, Mauro, Matthias, Georg) die O.K- Mitglieder.

Das Datum wurde schnell festgelegt, **31.5.2002 - 2.6.2002**. Das ganze wurde natürlich auch im Internet frei geschaltet, um den anderen Clubs die Möglichkeit zu bieten sich anzumelden. Diese Möglichkeit wurde von den Auslandclubs rege benützt. Doch am Anfang waren die Anmeldungen vom eigenen Club etwas rar, doch zuletzt stellte sich das Treffen in den Vordergrund und es konnten sage und schreibe **167** Voranmeldungen entgegengenommen werden.

So konnte dem Treffen nichts mehr im Wege stehen. Nicht einmal das Wetter, den dieses bescherte uns ein Weekend mit viel sonne. Auch ein herzlichen Dank, an die Jenigen, die das organisiert haben. Das Treffen setzte sich bereits schon am Freitag vor dem Plan mäßigen Zeitpunkt in Gange. Da am ersten Tag auch schon einige an gereist waren, teilten die zuständigen die erste Ausfahrt in zwei Gruppen ein. Die erste Gruppe machte sich um 14.15 Richtung Hergiswil auf die Autobahn. Da die Schweiz ja eine Gebührenpflicht auf der Autobahn verlangte, schlossen wir uns zu einem Caravan zusammen. So war die Chance sehr klein, das es eine Kontrolle von der Polizei gab. Den die vielen Auslandteilnehmer besitzen ja keine solche Gebührenpflichtige Marke. Die Fahrt zur Glasi Hergiswil , war tadellos über die Bühne gegangen. Wir wurden vom Personal durch die Glasi geführt. Mit vielen neuen eindrücken brachen wir dann die Heimreise nach Sempach an. Auf dem Rückweg kreuzten wir die zweite Gruppe. Als wir in Sempach ankamen, waren natürlich schon bereits wieder neue Teilnehmer eingetroffen. So wurde am Abend mit freiem Nachtessen und gemütlichem Beisammensein ca. um 24.30 die Tore geschlossen. Die näher wohnenden fuhren nach Hause, die andern zogen sich ins Hotel zurück. Und die ganz speziellen begnügten sich auf dem Zeltplatz. Wo, bei gewissen Leuten die Nachtruhe noch ein wenig rausgezögert wurde.

*Meine Eltern haben mich jetzt 9 Monate 'Knopfi' genannt,
heute habe ich nun endlich meinen richtigen Namen erhalten.*

Ich heisse von nun an:

Florian Elias

*Bei meiner Geburt, am 24. März 2002,
habe ich 3310 gr auf die Waage gebracht und
war stolze 48,5 cm gross.*

*Meine Mami und ich erholten uns
von den Anstrengungen im Engeried-Spital in Bern.*

*Meine neue Adresse lautet:
Michaela & Thomas Zellweger mit
Florian Elias
Progressastrasse 4
3414 Oberburg*

1930

Der Geniestreich von Roberto Magugliani und der Aufstieg von Luigi Berruti

Im Jahre 1929 tritt der für seine avantgardistischen Ideen bekannte Roberto Magugliani die Nachfolge von Alphonse Carfagni an der Spitze der SACAF an und lanciert eine gewagte, für die Epoche geradezu revolutionäre kaufmännische Strategie: Die Vertreter werden mit Wagen beliefert, die sie erst zum Zeitpunkt des Verkaufs bezahlen müssen.

Auf diese Weise erhalten die rund zwanzig über das Land verteilten Fiat-Vertretungen Wagen auf Kredit, so dass sich die potentiellen Kunden nicht mehr auf Prospekte verlassen müssen, sondern das Wunschauto gleich selbst betrachten und ausprobieren können.

Gleichzeitig werden dadurch auch die Lieferfristen praktisch abgeschafft. Fazit: Die Verkaufszahlen der SACAF steigen in einem Jahr um 50%!

Roberto Magugliani übernimmt 1930 andere Aufgaben und tritt seinen Platz an Luigi Berruti ab, der die SACAF bis 1960 leiten und sich als eigentlicher Bauherr der "modernen" Fiat Suisse durchsetzen wird. Im Jahre 1931 eröffnet die SACAF eine Filiale in Zürich (FAHAG) und weihet ihr Gebäude an der Rue de Lyon in Genf ein, das bis heute den Sitz der Fiat Auto (Suisse) S.A. beherbergt. Die dynamische Organisation des Netzes sowie die Lancierung besonders attraktiver neuer Modelle (Balilla, 1500 und Topolino) erlauben es Fiat in den 30er Jahren, zur ersten Marke der Schweiz zu avancieren.



1940 - Die Nachkriegsjahre und die Gründung der Fiat Auto (Suisse) S.A.

Die düstere Epoche des zweiten Weltkrieges von 1939-1945 verlangsamt den Aufschwung der SACAF merklich. Nach dem Krieg ist die Nachfrage nach Autos jedoch sehr gross, und die Gesellschaft vertreibt den unter Fiat-Lizenz hergestellten Simca 8.

1950

Im Jahre 1946 ruft die SACAF die "Société de Financement pour les Ventres" (SAVA S.A.), die spätere Fiat Finance S.A., ins Leben und vergrössert seine Räumlichkeiten an der Rue de Lyon. Das erste Fiat-Modell der Nachkriegsjahre ist die kleine Sportlimousine 1100 S aus dem Jahre 1947.

Die Absätze in der Schweiz steigen regelmässig an, ein Trend, der sich auch in den 50er Jahren halten kann. Zu dieser Zeit entstehen die Modelle Nuova 1100 103 TV (1953), 1400 A (1954), 103 TV Trasformabile (1955), 1900 B berlina Gran Luce (1955), 600 Berlina (1955), 600 Multipla (1956) sowie Nuova 500 (1957). Im Jahre 1958 wird die SACAF durch eine neue Gesellschaft namens Fiat (Suisse) S.A. abgelöst.

1960

Im Verlaufe der 60er Jahre entwickelt sich die Fiat (Suisse) S.A. stetig weiter und vergrössert ihre Installationen. Die Modelle dieser Epoche sind die Limousine Fiat 1500, das Cabriolet 1600 S, der 1100 Export, das Coupé 2300 S, die Limousine, das Coupé und der Spider 850, der 124 und der 125, der erste Spider 124 Sport und, sozusagen als Krönung, das Coupé und der Spider Dino.



Am Samstagmorgen hiess es für die Organisatoren und ihre Helfer schon um 7.30 auf der Matte zustehen. Da der Haupttag eigentlich der Samstag vorgesehen war. So erschienen natürlich noch zahlreiche Teilnehmer, vom Ausland wie auch von der Schweiz. Schon am Morgen, mit zahlreichen Autos konnte die Ausfahrt um den Sempachersee gestartet werden. Auch diese Ausfahrt konnte durch Mitglieder vom Club ohne grossen Probleme durchgeführt werden. Weil die grossen Kreuzungen von Clubmitglieder abgesperrt wurden, so das die Ausland Teilnehmer ohne Probleme die fahrt genießen konnten. Das Mittagessen wurde wieder individuell eingenommen. Um 13.30 brach die grosse Gruppe wieder auf, um die Stadt Luzern zu besichtigen. Die Hinfahrt wurde wieder im Caravan getätigt, bis nach Luzern. In Luzern hiess es freie Besichtigung mit eigener Rückfahrt nach Sempach.

Um ca. 19.30 begann der eigentliche Höhepunkt vom Treffen. Die Geburtstagsfeier wurde eröffnet. Nach einer kurzen Ansprache vom O.K.-Präsidenten, wurde das Nachtessen serviert. Zur Unterhaltung bot eine Gruppe verschiedene Darbietungen mit Bällen und Keulen. Für die Ohren wurde auch etwas geboten, den der O.K.-Präsident spielt in einer Musikgruppe. So wurden natürlich Italienische Songs gespielt, wie sich das gehört. Den wir fahren ja auch italienische Autos.

Was natürlich an einem Geburtstagsfest nicht fehlen darf ist die Torte. Diese wurde ganz speziell auf unser Auto ausgerichtet. Mit viel liebe und mühe zauberte

Georg und seine Arbeitskollegin, eine Torte wie ein Fiat 500. Ganz herzlichen Dank für die spezielle Überraschung.

Zum Abschluss des Abends, wurden wir nach Draussen gebeten. Da wartete auf uns noch ein Feuerspektakel. Natürlich wieder verbunden mit unserem geliebten Auto. Bereits war die Zeit auch wieder am rennen. So legten sich alle langsam müde ins Bett. Doch der letzte Tag war nicht weit entfernt.

Morgen Stunt hat Gold im Mund, hiess es wieder für die Organisatoren. Den die Anmeldung musste bereits um 8 Uhr wieder besetzt sein. Die letzte Ausfahrt war um 10 Uhr angesagt. Die zahlreichen Teilnehmer waren pünktlich erschienen. So konnten wir diese Ausfahrt noch mal genießen. Das Ziel war das Schloss Heidegg, da wartete auf uns ein Apéro. Es wurden noch verschiedene Prämierungen durchgeführt, und noch weitere Anlässe bekannt gegeben. Die letzte Überraschung war noch der Mini Cooper Club. Gemeinsam traten wir die Rückfahrt nach Sempach an.

So endete unser suuuper schönes Treffen in guter Laune. Schade ist es leider schon vorbei.

Nochmals ganz herzlichen Dank an die Organisatoren, an die Helfer und an die 166 Autos die teilgenommen haben.

Eure CARMEN



Sempach 2002

Habe soeben den Aufruf unseres Redaktors im Gästebuch der Web-Site gelesen und da ist es mir bewusst worden, dass jetzt wieder Termine für den Redaktionsschluss stehen. Super Jürä das gefällt mir, die Gazzetta fängt wieder an zu leben, so macht es wieder spass Berichte zu schreiben und diese auch gemütlich schmunzelnd zu lesen.

Ich schulde vielen, nein, allen Clubmitgliedern eine Erklärung. Zirka drei Wochen vor dem Megatreffen in Sempach habt ihr alle einen Brief bekommen der von mir ein bisschen zu energisch verfasst worden war. Bin über diesen Brief jetzt im nachhinein nicht so glücklich, habe auch sehr viele E-Mails und Telefonate beantworten müssen. In der Hitze des Gefechts fehlen einem schnell die Worte und passende Ausdrucksmöglichkeiten (was eigentlich nicht meiner Natur ist) da kann schnell mal etwas falsch formuliert werden.

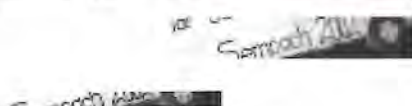
Jetzt nach dem Treffen werden mich viele verstehen, wieso wir unbedingt mit Anmeldungen arbeiten mussten und ich kann Euch versichern es sind viele Anmeldungen eingetroffen nach dem Erscheinen dieses Briefes. Leider fühlten sich auch die Leute betroffen die sich schon angemeldet hatten und das war eben nicht die Meinung. Entschuldigung!

Ich bedanke mich im Namen des O.K.'s bei allen Fans die uns in Sempach besucht haben. Ohne Euch wäre das Treffen nur halb so schön gewesen. Es hat alles recht gut geklappt, sogar das Wetter konnte nicht nein sagen.

Rund 170 Autos mit gut 300 Erwachsenen und 35 Kinder haben den Weg nach Sempach gefunden. Drei wundervolle Tage bei denen einfach alles gestimmt hat. Vom Ausland kamen viele Cinquinis. Vertreten war Holland, Deutschland, Frankreich, Österreich, Italien und Entlebuch.

Ich möchte mich offiziell noch bei allen die im O.K. mitgearbeitet haben und alle die in irgendeiner Form am Treffen mitgeholfen haben, recht herzlich bedanken und freue mich auf ein „Wiederorganisieren“ beim nächsten Jubiläum des Clubs.....

Roberto Molin



Fiat - die Geschichte Teil 2

1920

Während des ersten Weltkrieges gehen die Verkaufszahlen global zurück, um danach in einem übermütigen, lebenshungrigen Europa bisher unübertroffene Spitzenwerte zu erreichen: 1919 verkauft Fiat in der Schweiz 139 Fahrzeuge, 1920 gar über 400! Unser Land, das von den Ereignissen des Krieges nur am Rande gestreift worden ist, hat sich als einer der wichtigsten Finanzplätze der Welt etabliert. Als weltweite Drehscheibe, die von den reichsten Leuten der Welt besucht wird, ist es das ideale Schaufenster für einen Automobilhersteller, der Europa erobern will.

Die SACAF: eine dynamische Gesellschaft

Auf Anregung von Giovanni Agnelli gründet Fiat 1921 in der Schweiz die "Société Anonyme pour le Commerce des Automobiles Fiat" (SACAF) mit Sitz bei der Genfer "Garage Moderne" an der Rue Plantamour. Das Amt des Direktors wird an Georges Martinet übertragen, das des Verwaltungsratspräsidenten an den bisherigen privaten Importeur Alphonse Carfagni. Obwohl der Kundendienst zu dieser Zeit für die Hersteller im allgemeinen im Hintergrund steht, baut die SACAF ein Vertriebs-, Verkaufs- und Dienstleistungsnetz auf, das in Europa seinesgleichen sucht.

Unter der Bezeichnung "Agenzia generale Fiat per la Svizzera italiana" wird Jean Morel in Lugano zum ersten offiziellen Fiat-Vertreter.

Die 1926 erfolgende Lancierung der Modelle 503 und 512, die in der Schweiz den Ruf gebirgstüchtiger, nicht überhitzender Fahrzeuge geniessen, gibt der Marke Fiat in unserem Land weiteren Auftrieb. Gleichzeitig nehmen eine Reihe von Garagisten an den in der Schweiz zu dieser Zeit sehr beliebten Bergrennen teil, um die Aufmerksamkeit des Publikums mit ihren Siegen noch stärker auf die italienische Marke zu lenken. In diesem Jahr verkauft Fiat in der Schweiz fast 2000 Wagen!

Sternefifi!
en Rasenmäher vom Jucker

FML-Fachgeschäft

BERATUNG
VERKAUF
SERVICE

LANDTECHNIK JUCKER
GARTENGERÄTE







8173 Neerach Tel. 01 858 22 73 www.jucker.landtechnik.ch



Founex, le 27 mars 2002

Ami(e)s de la , bonjour.

Voici brièvement quelques nouvelles concernant :

-  **Les rencontres mensuelles à Genève**, le 1er jeudi de chaque mois dès 19h30, pour avril encore, à la Pizzeria Da Ettore au Centre Commercial de Champs-Frêchêts (Meyrin), et de mai à septembre, au traditionnel 3 Huit à Vésenaz
-  **Les rencontres mensuelles à Vevey**, le 3ème vendredi de chaque mois à 19h30 au Café du Tennis de Territet, avec réservation obligatoire auprès d'Ariane Brandani ☺
-  **La sortie de printemps du 5 mai**, env. 250 km par autoroute (env. 3h30 de Genève) ou 220 km par route (env. 4h30). Thierry et moi y allons, y a-t-il d'autres amateurs? Attention au délai d'inscription qui est fixé au 5 avril !!!!
-  **La sortie EPFL à Lausanne** le 12 mai (Thierry)
-  **La rencontre internationale de Sempach** le 31 mai, 1er et 2 juin, à ne manquer sous aucun prétexte!!! Plusieurs convois devraient avoir lieu, selon vos disponibilités. Contactez-moi ☺ ou Thierry ☺ pour la mise en place des convois
-  **Le week-end Romandie**, le 15-16 juin, à Pontarlier, comme l'année dernière. Réservez une place dans votre agenda

La suite du programme pour l'été devrait vous être communiqué au fur et à mesure, lors des rencontres mensuelles.

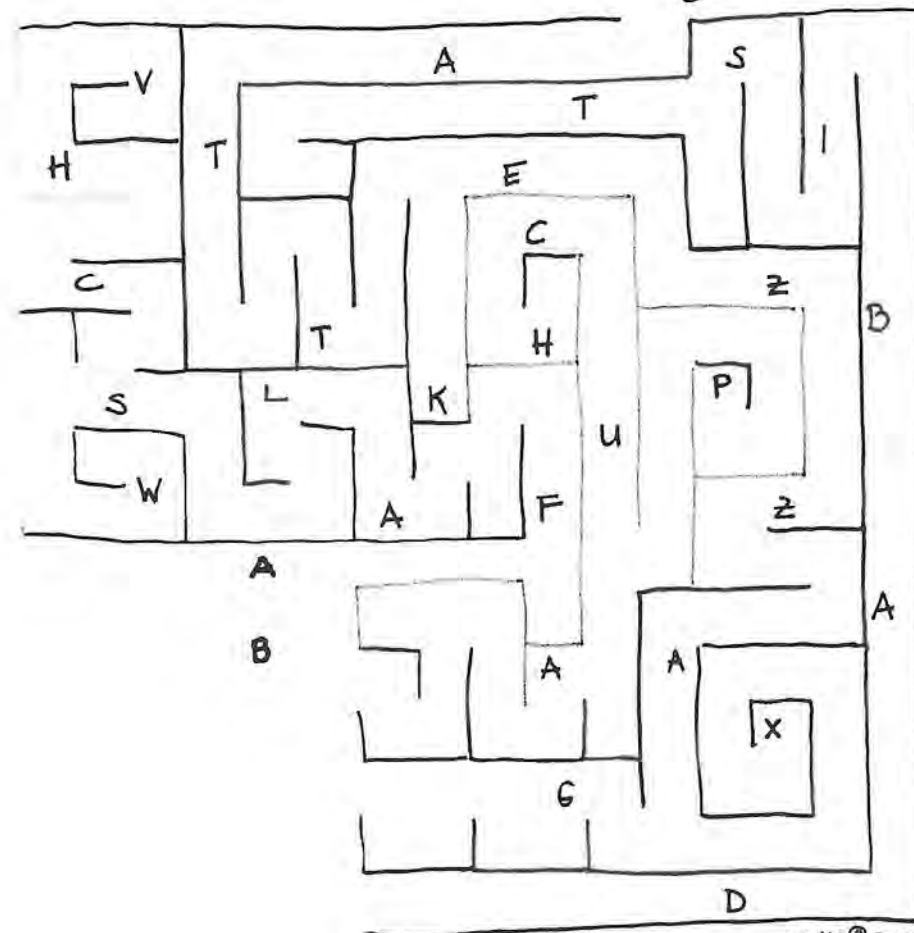
A tout bientôt,

Daniel

① Président	Daniel Pozzo	022 776 500 5 079 520 78 25
② Chef Section Romandie	Thierry Caillet	021 691 37 20 079 254 20 20
③ Réservation Vevey	Ariane Brandani	021 981 14 60 076 319 14 60

MAL WAS FÜR DIE LIEBEN KLEINEN

**Welcher Weg führt zum Fiat 500 ?
und
welches Lösungswort findest Du unterwegs ?**



Keibi © 2002

Interview avec Daniel Pozzo, nouveau président du club

Raconte-nous quelque chose sur tes hobbies:

L'interview commence à devenir long, donc rapidement, je n'ai presque plus le temps de pratiquer des hobbies car mon temps est pris par l'entretien de ma maison (et jardin), de mes enfants, de ma chérie, et avec le peu qui me reste, de ma petite bombe, mon véritable hobby.

Comment es-tu arrivé à la 500 et au Club?

Etant gamin, mon père avait une 500L, j'avais environ 5 ans, on l'a gardée 10 ans. A 19 ans, pour mon anniversaire, mes parents m'ont demandé de choisir entre de l'argent et une voiture. J'avais déjà choisi. Puis entre une Lancia Fulvia et une... Fiat 500. 19 ans après, je continue à me féliciter de mon choix, et j'ai toujours la même 500. Via un membre (ex-membre), bâlois, collègue de mon père, j'ai appris qu'un club existait, et ce en 1983, il m'a converti (c'était chose très facile) et en 1984, je n'avais pas encore 20 ans, j'ai fait ma première sortie de printemps, seul romand que j'étais.

Quelles fonctions as-tu eu dans le club?

Jusqu'ici, ma fonction a été de promouvoir le club en m'occupant de la section romande, pendant une dizaine ou douzaine d'années. Pour moi, le côté relationnel passe par l'amitié, la camaraderie, la bonne humeur, l'entraide, et un verre de blanc.

Qu'est-ce que tu t'attends de ta nouvelle fonction?

Hormis beaucoup d'argent, des femmes fanatiques et hystériques, une reconnaissance interplanétaire, et une nouvelle théologie basée sur Moi, j'espère pouvoir instaurer un rapprochement des 3 parties de la Suisse, faire bouger plus de monde aux différentes rencontres, mettre un côté plus convivial à ces rendez-vous, et établir plus d'entraide entre chaque membre du club.

Quelques souvenirs particuliers...

C'est peut-être ma première sortie de printemps (avec Zimmermann comme président), sortie comparable à un premier rendez-vous galant. Ma première rencontre en Hollande a certainement été la plus marquante (surtout pour les cernes...). Faisaient partie du voyage, Peter Barmet, Elio Maroadi et j'en saute. La rencontre à Kiel était aussi marquante, surtout à cause de la météo et de l'éclipse totale. Des souvenirs, j'en ai encore des centaines, mais mes idées commencent à se brouiller, d'ailleurs vos yeux commencent aussi à se croiser.

A la prochaine rencontre, avec un coup de blanc et une rondelle de saucisson!

Bonne route,
Daniel Pozzo, 02.2002

Marché

Fiat 500 – 1970

Total restauriert, neuer Motor und Getriebe, inkl. Zweitmotor, 13'000 km

Verhandlungspreis: CHF 9'800.00

Arlette Kälin
Sonnmatstrasse 17
6374 Buochs
041 620 09 48
arlette64@bluewin.ch

Fiat 500 L – 1971

Originalfarbe weiss, Interieur rot, sehr schönes Auto mit Faltdach, ab MFK 15.04.2002, 1. IVS 11.02.1970, Kilometerstand: 36'868, Radio und Antenne aus der Zeit.

Verhandlungspreis: CHF 8'888.00

Joseph A. Balmer
Spiezbergstrasse 57
3700 Spiez
033 654 51 81
079 340 99 33

Fiat 500 – 17.08.1967

Grau, Bildschönes Auto!
Sehr guter Zustand, 76'000 km
Veteranenprüfung: 01.12.1997

Preis: CHF 6'700.00

Adrian Leu
Hubelgutstrasse 1
3048 Worblaufen
031 917 78 00
079 346 79 18
adrian.leu@willy-gruppe.ch

Fiat 500 L – 1968

Dunkelblau, MFK 1997
Komplett, nicht verbastelt, ab Platz, fahrbar, 95'000 km

Preis nach Vereinbarung

Manuela Abdelhadi
Schwandholzstrasse 24
8052 Zürich
01 303 01 08
manuela.abdelhadi@bluemail.ch



Fiat 500 – 1970
 Ferrari-Rot (nicht Originalfarbe)
 Sehr guter Zustand

Preisvorstellung: CHF 6'500.00
 (ab MFK: CHF 7'800.00)

Reto Felix
 In der Gand 28
 8126 Zumikon
 01 918 14 72
 079 216 25 55
 rfelix@bluewin.ch



Fiat 500 L – 1970
 Ab MFK (evtl. Oldtimer)
 Neu revidiert: Karosserie, Motor, Getriebe
 etc., inkl. Dokumentation
 Inkl. viele Ersatzteile und Tuningausrüstung

Preis: CHF 9'500.00

Graziano Palmas
 Mättelstrasse 1
 6045 Meggen LU
 076 415 35 85
 041 377 10 47
 palmas@datacomm.ch



Fiat 500 Spider – 1968
 Gelb, MFK 05.03.1999

Dem Meistbietenden

Pasquale Grombome
 079 216 25 55

- *Date de naissance* 28 juillet 1964 (un lion pour ceux qui y croient)
- *Mensurations* 187, 78, 47 ½, le reste est intime...
- *Yeux* bleu gris, selon le temps et l'humeur, parfois un peu rouge, selon la soirée
- *Cheveux* blonds à la fin de l'été, châains en hiver, et le blanc-gris arrive peu à peu
- *Etat civil* séparé, bientôt divorcé, tout amouraché à Linda, papa de deux garçons Tim (1995) et Sébastien (1993)
- *Musique préférée* c'est très varié, ça va des Pink Floyd à Yello, en passant par le disco années 80-90, des groupes comme Queen, AC/DC, le rock français, les Supertramp... je n'apprécie pas spécialement le classique, et je n'aime pas l'opéra
- *Auteur préféré* les auteurs de fiction, d'angoisse (suspens, horreur) tel Barjavel, Stephen King, mais comme je ne lis plus des ouvrages littéraires, je me contente de bandes dessinées et surtout de Playboy, Lui, etc. et bien entendu de la revue technique de la 500
- *Odeur préférée* la pluie qui commence à tomber dans les rues en été, également l'odeur d'une forêt détrempeée, et surtout celle de mon huile moteur (Motul V300 synthétique)
- *Couleur préférée* plutôt le bleu, en général, mais chaque couleur peut avoir de superbes teintes
- *Boisson préférée* svp prévoyez une deuxième Gazzetta, si vous voulez connaître tous mes goûts. Pour la jouer brève, je dirai la bière (et toutes ses différentes sortes), les anisés et les cocktails forts
- *Les choses qui me plaisent* les belles voitures (anciennes et nouvelles), les femmes (je parle bien entendu de Linda et, euh, euh, ma maman...), les bons petits plats, la cuisine asiatique en général, une bonne fondue, faire la grasse matinée, les grosses foires, m'occuper de ma chérie, et entretenir ma 500
- *je n'apprécie guère* les mauvaises sonos dans les voitures, l'armée, la répartition de mes vacances (env. 12 semaines par année), je préférerais 40 semaines de vacances et 12 de travail
- *Voiture préférée* question bête, joker svp
- *Profession* technicien en radiologie médicale à l'Hôpital de la Tour à Meyrin (GE). Je pratique en radiographie, au scanner et en médecine nucléaire, bientôt en IRM.

Tipps für unterwegs (von Laien für Laien)

Die Ladeanzeigeleuchte (Generatore ©) leuchtet auf!

Mögliche Ursachen

- Kabel abgerissen
- Keilriemen defekt
- Lichtmaschine defekt
- Regler defekt

Was ist zu tun?

Kabel- und Steckverbindungen
überprüfen.

Ein gerissener Keilriemen muss unbedingt
ersetzt werden, da sonst die Motorkühlung
nicht mehr gewährleistet ist!

Wenn die Lichtmaschine oder der
Regler defekt ist, kann mit einer guten
Batterie noch ca. 100 km gefahren
werden (mit Abblendlicht wesentlich
weniger!). Es sollten keine unnötigen
Stromverbraucher eingeschaltet werden,
da die Batterie nicht mehr geladen
wird. Achtung: der Anlasser benötigt
am meisten Strom! Wenn der Regler
defekt ist, kann dieser unter Umständen
die Lichtmaschine beschädigen.

Trotzdem: die Reparaturkosten halten sich
in Grenzen!

Kluge Fiat 500-FahrerInnen tanken den Wagen voll
und wechseln das Kabel der Generator-Leuchte auf
die Benzin-Kontrollleuchte...

Weitere Tipps an: gazzetta@fiat500club.ch

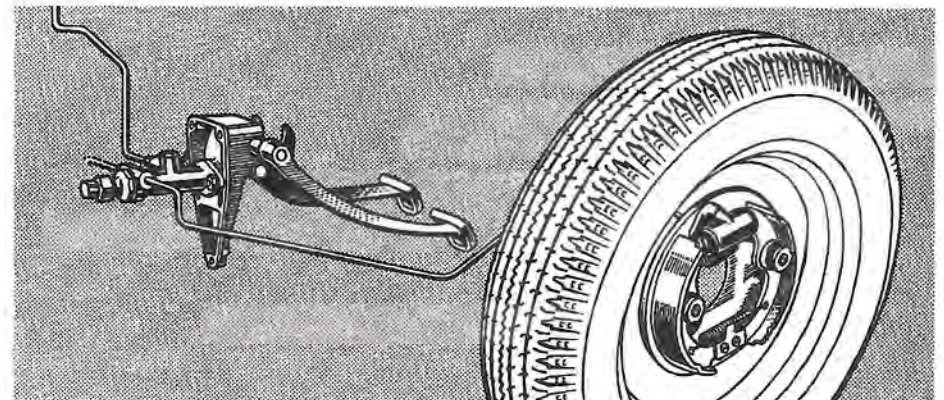


Veranstaltungen / Manifestations 2002

13.+14.07.	Steyr/Fiat 500, Moosburg (A)	Robi	079 302 65 13
05.-07.07.	Rencontre à Garlenda (I)		
18.08.	Picnic	Sandra	052 659 29 49
21.+22.08.	SDHM Auto Passion, Bâle	Sekretariat	062 797 12 14
22.-25.08.	SDHM Raid Suisse – Paris	Sekretariat	062 797 12 14
31.08.	SDHM Revival Reigoldswil-Bretzwil		062 797 12 14
07.09.	SDHM GP Safenwi	Sekretariat	062 797 12 14
19.-22.09.	Klausen Rennen Memorial	Johann	079 632 11 50
22.09.	Rally	Johann	079 632 11 50
06.10.	SDHM Rassemblement National Zofingen		
23.11.	Assemblée Générale / GV	Frösch	033 223 56 15
07.+08.12.	Weekend de St. Nicolas	Frösch	079 337 78 35

Anlässe unseres Clubs sind in Fettschrift dargestellt / Rencontres organisées par
notre club en caractères gras

...alle anderen in normaler Schrift / ...les autres en petits caractères



Bilanz / Bilan per 15.11.2001	Aktiven / Actifs	Passiven / Passifs
Kasse / caisse	27.15	
Post / poste	7905.30	
Bank / banc	5683.70	
Clubartikerl / article du club	1.00	
Darlehen / prêts	0.00	
Transitorien / transitoires	3'875.60	
	17492.75	0.00
Vermögen / Fortune		17492.75
	17492.75	17492.75

Vermögen am 9.09.2000 / Fortune au 9.09.2000	15'919.10
Vermögen am 15.11.2001 / Fortune au 15.11.2001	17492.75
Zunahme / augmentation	1'573.65

Raiffeisenbank Menznau, 15.9.1995: Anteilschein Nr. 1158, Fr. 200.-

Erfolgsrechnung / Resultats des calculs	Budget 2001		Rechnung 2001		Budget 2002	
Mitgliederbeiträge / cotisations		14000.00		11820.00		13000.00
Spenden / donateurs		100.00		210.00		150.00
Gazzetta, Medien, Inserate	4600.00		2508.85		4600.00	
Bürobedarf / articles bureau	200.00		1298.20		1000.00	
Porti / frais de port	1800.00		1687.10		1800.00	
Veranstaltungen / organisations	5000.00		2882.10		10000.00	
Beiträge an Sektionen / quoteparts aux sections	1000.00		932.80		1000.00	
Geschenke / cadeaux	400.00		355.10		400.00	
Diverses / divers		100.00		402.80		300.00
SDHM / ASVE	1200.00		1195.00		1300.00	
	14200.00	14200.00	10859.15	12432.80	20400.00	13150.00
Erfolg / résultat		0.00	1573.65			7250.00
	14200.00	14200.00	12432.80	12432.80	20400.00	20400.00

Gönner / Donateurs 2001

E. Aeberli	Firma Gatschet, PR, Marketing, Port
J. Büchi, Büchi Optik, Affoltern	F. Hauser
M. K. del Mese Santoric	J.P. Piccinni, Autospritzwerk, Wila
E. Etzensberger	K. Syz



Dies ist doch wohl nicht der 600er von Romain!!

Weekend Pontarlier (inoffizielles Statement!)

Alle, die nicht dabei waren, sind selber schuld! Es war ein „supergeiles“ Wochenende. Vielen Dank den Organisatoren.

Ein ausführlicher Bericht sollte in der nächsten Gazzetta erscheinen; hier nur einige Bemerkungen zur Rangliste:

- Man beachte, dass auf Rang 1 jeder Gruppe ein „langsamer“ Berner ist!
- Wenn der Fahrer mit der Startnummer 20 (welcher am Schluss starten musste, weil der Kart nicht angesprungen war), nicht derart übermütig geworden wäre, als er den Erstplatzierten überholte, hätte es in der 2. Gruppe gar einen Berner Doppelsieg gegeben!
- Ausserdem sind die besten Rundenzeiten zu beachten: 1.= Romandie, 2.= Bern, 3.= Romandie, 4.= Bern ...

Tja, wer die Redaktion der Gazzetta in der Hand hat, kann provozieren! Schriftliche Bewerbungen werden entgegen genommen; meistens wird dieser lukrative Job jedoch unter der Hand gegen entsprechende Provisionen weitervermittelt.

Die Redaktion

für grosse und **KLEINE** Liebhaberfahrzeuge

*Teil- und Neulackierungen
Auffrischen und Sättigung des Lackes
Reinigen und polieren*

andré kiser GmbH
AUTO | SPRITZWERK

Autospritzwerk André Kiser GmbH
Kernserstrasse 27, 6056 Kägiswil
Tel. 041 660 61 22, Fax 041 660 61 52

Der Pfingstmontag präsentierte sich mit einem tiefblauen Himmel. Wir einigten uns für die Heimreise über die Pässe Lukmanier und Oberalp. Vorher mussten wir allerdings noch einmal etwas in Richtung Süden. Dort erwartete uns ein freundlicher Fiätli-Spezialist, der Olivers Giannini in den OP nahm. Wir liessen den Spezialisten alleine und entfernten uns in eine Tankstellenbeiz. Nach etwa einer Stunde machte sich Oliver auf Probefahrt. Sein Gesichtsausdruck nach dem Entsteigen sagte alles – keine Besserung. Mit gemischten Gefühlen, sahen wir der Überquerung der Pässe entgegen. Nach Biasca fing es an zu steigen und in der Gegend von Acuarossa wurde die Kolonne langsamer und langsamer. In einer Postauto Haltebucht stieg Oliver aus und schaute mit saurer Miene Richtung Heck seines Dingsda. Auch die Frauen guckten in den geheimnisvollen Motorenraum. Nichts zu sehen was anders ist als sonst. Oder doch? Jedenfalls der Deckel war schon weg, da nimmt einer das Ansaugrohr, (zwischen Luftfilter und Vergaser) und will durchschauen. Statt dahinter Bäume und Wiesen zu sehen, versperrte ein rundes schwarzes Blechstück, vom Filter losgelöst und im Rohr steckend, die Sicht durchs Rohr. Erstaunte Blicke – wie ist so etwas möglich...? Die Ursache für den Leistungsverlust war gefunden, so einfach, oder nicht? Vergaserdeckel drauf, Ansaugrohr anschliessen, zusammenpacken und los geht's.

Olivers Fiätli flitzte den Lukmanier-Pass hoch, wie vorher in guten Zeiten, die anderen drei hinterher. Beim Mittagessen in Sedrun waren alle glücklich und zufrieden. In bester Stimmung stürmten wir den Oberalp hoch. Unterwegs, an schönster Stelle, musste von den „Vieren“ noch Fotos gemacht werden, herrlich diese Aussicht! Andermatt hinter uns und unten angekommen nahmen wir die Autobahn bis Stans

Liebe Fiat- und Puchli Fans, hier hört der Bericht auf. Drei schöne, ereignisreiche Tage und eine tolle Kameradschaft. Es hat sich gelohnt!

30. Mai 2002. RM

Auf nach Cislago in Italien Meeting Fiat 500 und Derivate Cislago vom 18. und 19. Mai 2002

Treffpunkt am Samstag um 9.00j in Luzern bei der Kehricht Verbrennungsanlage. Das Wetter war durchzogen aber trocken. 2 Fiätli's Gianni von Oliver und Christof und 2 Steyr Puchli von Robi und Ruedi. Alle in Begleitung von Frau oder Freundin. Sie standen da die kleinen Fahrzeuge in Hochglanz und mit ordentlich Dampf im Hintern. So starteten wir über die Landstrasse in Richtung Gotthard. Die berühmte Rohre wollten wir nicht durchfahren. Also ging's über den Berg ins Tessin. Oben angekommen beklagte sich Oliver über seltsamen Leistungsverlust. Nach einer kurzen Verpflegungspause am Grillstand starteten wir bergab. ÜBER Funk erfuhren wir von Oliver, dass sein Fiätli nicht so schnell fahren wollte wie er Gas gab. Auf der Autobahn in der Ebene nach Locarno liefs dann doch noch ordentlich mit 110 Sachen. Nach einem Bummel durch Locarnos schmalen Gassen, trafen wir uns am frühen Abend zu einem Apéro beim Götti von Denise. Und das bei wunderschöner Aussicht auf Stadt und See. Nach dem späteren Nachtessen um Restaurant Grotto, fuhren wir zur Unterkunft. Am Sonntag bei wiederum wechselhaftem Wetter starteten wir um 8.00 h, ohne Frühstück im Bauch, nach Cislago. Unterwegs in Italien gabs dann nach einem entsprechenden Funkspruch doch noch Kaffee und etwas dazu. In Cislago angekommen, wurden wir von einer freundlichen und begeisterten Fangemeinde herzlich begrüsst. Vor dem Castello gabs von jedem angekommenen Fahrzeug, mit Insassen in schönster Position, Aufnahmen. Zur Erinnerung an diese eindrückliche Veranstaltung, bekamen wir etwas später ein Foto von diesem Aufnahmen in einem Umschlag aufgeklebt. Der Pfarrer von Cislago, in Beisein des Bürgermeisters, segnete die auf dem runden Kirchplatz versammelten

Fahrzeuge der Gattung Fiat 500. Nachher folgte der Korso durch die nähere Umgebung. Im Ort wieder angekommen, wurden die Teilnehmer am Hindernislauf in zwei Kolonnen aufgestellt und vorbereitet. Ein mit kleinen Rädern umgerüsteter Fiat 500, mit aufgemotzten Abart-Motor, fuhr eine Demonstrationsrunde. Die Leute waren begeistert von diesem Spektakel. Die Fahrt des italienischen Meisters brachte die nachfolgenden Fahrer so richtig in Stimmung. Unsere Teilnehmer Robi und Christof zeigten eine überdurchschnittliche Leistung. Die engen Passagen fuhren sie rund, flüssig und sichtbar schnell. Von ca. 30 Konkurrenten wurden unsere zwei Schweizer hinter dem italienischen Meister sage und schreibe Zweiter und Dritter - bravo. Den Preis für den am weiteste hergereisten Club durften wir in Form eines Tellers entgegennehmen. Im Festzelt assen und tranken wir vor der Rückreise echt italienisches. Tschau Cislago, es war schön. Auf der Rückreise nach Locarno fuhren wir in immer dunkler werdende Wolken. Fenster schliessen und Abblendlicht an. Schon prasselte starker Regen auf das dünne Blech. In Luino angekommen, wollten wir die Strasse entlang dem Lago Maggiore nach Locarno fahren. Leider war die Strasse gesperrt, sodass wir den Umweg über Lugano unter die Räder nehmen mussten. Nach dem Tanken machten wir Kaffeepause. Der Regen wurde weniger und vor Locarno war es bereits wieder trocken. Den Abend beendeten wir mit einem feinen Nachtessen, alle zusammen an einem grossen sechseckigen Tisch. Ja - gemütlich wars.



CIRCUIT DE L'ENCLOS SEPTFONTAINE

Tél +33 3.81.49.55.44

Finale Groupe 1

15 Juin 2002 Fiat 500

Pl	N°	Concurrent	Cl	Gr	Tr	Temps	Moy/Ec	Best Lap
1	22	ANDRE ALESI			3	0:07:32.7	74.556 k	0:58.182
2	5	THIERRY			8	0:07:48.5	0:15.846	0:57.643
3	12	ROBERTO			8	0:07:49.0	0:16.365	0:59.842
4	6	FABRICE			8	0:07:49.9	0:17.272	0:58.763
5	23	BEAT			8	0:08:08.9	0:36.211	1:01.114
6	15	ANDI			8	0:08:22.4	0:49.717	1:01.291
7	13	CLAUDIO			7	0:08:04.8	at 1 Lap	0:59.576
8	9	DANIEL			7	0:08:26.6	0:21.874	1:03.121
9	10	CHRISTOPHE			6	0:06:05.7	at 2 Laps	1:00.292

Finale Groupe 2

Pl	N°	Concurrent	Cl	Gr	Tr	Temps	Moy/Ec	Best Lap
1	19	ANDREAS			12	0:11:49.2	71.389 k	1:00.262
2	14	MATTHIAS			12	0:12:07.6	0:18.418	1:00.265
3	18	IOHANN			12	0:12:09.3	0:20.128	1:02.231
4	17 -	PIERRE			12	0:12:49.5	1:00.293	1:05.673
5	20	JUERG			11	0:10:56.8	at 1 Lap	0:59.311
6	7	ISIDORE			11	0:11:51.6	0:54.751	1:02.337
7	11 -	VALENTINO			11	0:11:55.3	0:58.487	1:01.658
8	21	ANGELA			11	0:12:23.6	1:26.757	1:04.775
9	8	OLIVIER			10	0:09:58.8	at 2 Laps	1:01.567
10	16 -	FRANCINE			6	0:12:22.7	at 6 Laps	1:07.300

Fiat Multipla Restauration Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 18)

Ich wollte mir einfach mal was Gutes antun. Wohlbehütet in dickes Packpapier eingewickelt liegen sie zuoberst auf dem Regal. Ein ganz klein wenig blinzelt die eine aus ihrer Verpackung und lässt nur erahnen welche Pracht sich da im Halbdunkeln unserer Garage verbirgt. Vorsichtig nehme ich alles herunter. Langsam ziehe ich zuerst die eine dann die andere aus ihren Umhüllungen. Jetzt liegen sie in ihrem vollen Glanz des neuen Chroms vor mir und strahlen mit den Stossstangenhörner, die daneben liegen, um die Wette. Auf den ersten Blick ist nicht ersichtlich welche nun an die Front und welche ans Heck geschraubt werden soll. So probiere ich die Stossstangen mit ihren Hörnern einfach mal hinzuhalten, um zu sehen wie es passen könnte. Und schon war der Abend wieder versaut. Eigentlich wollte ich mich zum Abschluss dieses Schrauberabends im Glanz der neu montierten Stossstangen ergötzen können, aber Murphy, der Schutzpatron der Autoschrauber (Murphys law!) war mir nicht gut gesinnt. Mit Schrecken musste ich feststellen, dass die Aussparung in den Hörnern etwa 2mm zu klein war um sie vollständig auf die Stossstange aufsetzen zu können. Um das durchzuführen, was ich mir nun vornahm, hätte ich eigentlich Windeln anziehen müssen. Ich hatte einen riesen Schiss in der Hose. Im Schraubstock probierte ich die Stossstange auf das nötige Mass zusammen zudrücken. Mir ist klar, dass Chrom ein sehr sprödes Material ist und die Gefahr bestand, dass sich Risse bilden. Um es vorweg zu nehmen, es ist nichts passiert, jedenfalls konnte ich mit blossem Auge nichts erkennen und hoffe nun, dass sich auch keine Spätfolgen ergeben werden. Um so grösser war dann die Freude als ich auch diese Hürde genommen hatte und ich mich endlich an den frisch montierten Stossstangen ergötzen konnte. Ganz ein anderes Kapitel ist die Elektrik. Diese wollte und musste ich komplett erneuern. Vor längerer Zeit organisierte ich die einzelnen Kabel mit den korrekten Farben. Zwei Abweichungen vom Original baute ich aber trotzdem ein. Erstens ist da mal die Warnblinkanlage und zweitens soll noch eine dritte Bremsleuchte im Heckfenster dem Hintermann zu erkennen geben, dass er nicht in meinem Motorraum zu parken habe. Ihr merkt schon, der ängstliche Familienvater bangt schon wieder ums Überleben seiner Nachkommen in der einzigen wirklichen Wildnis die es noch in der Schweiz gibt – den Verkehrsstrassen. Back to the roots, und da wir schon Wurzeln sprechen können wir auch gleich von Bäumen reden, von Kabelbäumen um es genauer zu sagen. Beim Elektrifizieren eines Fahrzeuges ist das passende Schema, also der Plan wo alle elektrischen Komponenten und die Verbindungen aufgezeichnet sind, das A und O für ein gutes Gelingen der Arbeit. Natürlich geht's auch ohne, aber je nach „Verbastelungsgrad“ der alten Elektrik kann das dann schon aufwendig werden. Mit einer Kopie des Schemas und einem roten Filzschreiber beginnt bei mir diese Arbeit. Ich verlege die erste Verbindung im Wagen und streiche danach die entsprechende Linie im Schema mit dem Rotstift ab. So habe ich jederzeit eine Kontrolle über den Stand der Verdrahtung und keine Verbindung geht vergessen. Änderungen vom original (z. B. Warnblinker) zeichne ich zuerst ins Schema, führe sie dann aus, kontrolliere zum Schluss die zusätzliche Funktion und weis dann auch noch nach hundert Jahren genau was geändert oder ergänzt wurde. Oder sagen wir nach 50 Jahren, ich bin auch schon beinahe vierzig! Wo dann mein Berufsstolz absolut mit mir durch geht ist beim Abbinden des Kabelbaumes an sichtbaren Stellen wie dem Motorraum. Dort müssen die einzelnen Litzen mit ihren verschiedenen Farben korrekt parallel im Kabelstrang verlaufen. Sie dürfen sich nicht kreuzen oder verdrehen. Auch ein Autoradio ist eingeplant. Die Scheibenantenne streitet sich aber noch mit der konservativen Chromstabantenne um die Vorherrschaft. Mal sehen wie der Kampf ausgeht. Die ganze Elektrik ist inzwischen eingebaut und geprüft

Und das im Mai auf nur 1'500 Meter über Meer! So ergab sich, dass wohl viele 500er sich das erste Mal in Ihrem oft schon langen Leben durch richtigen Schnee pflügen mussten/ durften...

Im Runterfahren von der Passhöhe nach Entlebuch war einigen anscheinend das Tempo trotz einsetzendem Regen zu langsam, und sie begannen munter zu überholen. Dies führte dazu, dass sich die schöne 500er Kolonne in mehrere Gruppen auflöste. Ich fand das sehr schade, früher wurde noch schöner im Kolonnenverkehr einträchtig hintereinander her gefahren.

Kurz nach Entlebuch ging es dann schon wieder gemeinsam auf den nächsten Hügel hinauf. Eine wunderschöne Strecke führte uns nach Heiligkreuz, wo der Oldtimer Club Innerschweiz ein markenunabhängiges Treffen veranstaltete. Da gab es viel zu sehen und zu staunen: weit über 100 Fahrzeuge, bunt gemischt, vom VW Käfer über den Citroën DS über den Willys Jeep bis hin zum Cadillac Eldorado Convertible und Ferrari Dino 308 GT4, wooww! Schade nur, dass es unterdessen wieder stark zu regnen begonnen hatte. So musste auch das Essen drinnen verspeist werden, was anfangs zu einem Durcheinander führte, weil der Veranstalter von unserer zahlreichen Ankunft wohl etwas überrascht worden war (trotz Voranmeldung...). Schliesslich klappte es

dennoch, und jeder konnte sein bestelltes Mittagessen zu sich nehmen. Danach war der offizielle Teil unserer Frühlingsausfahrt beendet. Jeder konnte auf eigene Faust die vielen Kunstwerke auf Rädern begutachten und solange bleiben, wie er wollte. In kleineren Gruppen gings dann auf die Erkundungstour, und es wurde sehr viel gefachsimpelt. So kam es, dass einige gar nicht mehr mitbekommen haben, dass unser Sektionsleiter Zürich mit der unüberhörbaren Stimme (die man sicher auch im Polizeiwagen hören konnte...) noch für unseren Club einen Pokal gewann! Es galt, mit einem uralten Subaru Justy (genau das richtige Auto für Johann) verschiedene Geschicklichkeits-Manöver durchzuführen. Dabei gelang Johann als Vertreter des Fiat 500 Club Schweiz der hervorragende 2. Platz, was mit einem wunderschönen Pokal belohnt wurde.

Dies war sozusagen das Tüpfelchen auf dem i, welches dazu führte, dass diese (Winter-)Ausfahrt als sehr gelungen bezeichnet werden kann, obwohl Thomas vergessen hatte, sich mit Petrus abzusprechen...

Nochmals besten Dank den Organisatoren!

Man sieht sich am nächsten Anlass

Daniel Loielo

P.S.: Ich hoffe, wenn ihr dies liest, ist endlich der Sommer in der Schweiz eingetroffen!!



Frühlings-(Winter-)ausfahrt 2002

Am Sonntag, 5.5.02, war es wieder soweit. Der Jahresauftakt mit der Frühlingsausfahrt stand auf dem Programm. Für einmal also kein Ausschlafen am Sonntagmorgen, sondern Treffpunkt für die Berner, Solothurner und Romands um 08.30 Uhr auf der Raststätte Münsingen. Nach einem kurzen Kaffee und einem Telefon mit den Romands (sie kommen etwas später, wir sollen nur fahren, sie holen uns dann schon ein...) starteten wir bei stark bewölktem Himmel Richtung Giswil. Unterwegs bei Thun gesellte sich auf einem Parkplatz noch Jüre zu uns, und gerade in diesem Moment holten uns die Romands ein. Diese waren zu siebt (!) in 2 Fiatlis, weil sie unterwegs einen 500er haben stehen lassen müssen. Ueber den Brünigpass merkten wir dann sofort, dass Thomas unbedingt zuhinterst fahren sollte, da er sonst allen im Wege gestanden wäre... Als wir in Giswil eintrafen, waren bereits über 20 Fiatlis anwesend. Was für ein Bild nach einem so langen Winter!

Als alle aufgetankt hatten, ging es los. Auf einem verschlungenen Nebensträsschen durch Wälder mit gefährlichen Brücken ohne Geländer führte die Strecke hinter dem Sarner See durch. In vielen Kurven und mit vielen Kuhsperrern gelangten wir in gemütlicher Fahrt immer höher, bis auf den Glaubenberg. Unterwegs im Anstieg fanden wir dann noch einen grossen Parkplatz vor einem Restaurant, ideal für eine kurze Rast und ein Fotoshooting, zumal sich auch für einen Moment die Sonne zeigte. Kurz vor der Passhöhe dann der grosse Schreck: Schnee!! Und zwar nicht irgendwo hinter einem Stein an schattiger Lage, nein, die ganze Strasse war schneebedeckt!

Wenn die Scheinwerfer eingebaut, angeschlossen sind und gar funktionieren, was spricht da noch gegen die Montage der Zierringe? Einiges kann ich euch sagen. Die Lampentöpfe hatte ich komplett mit Scheinwerfereinsatz und Zierring montiert gekauft. Voilà, die müssen passen. Sie tun's aber nicht mehr. Ich kann mir das nur so erklären, dass die Lackierung sich dazwischen gedrängt hat und den sonst schon straff sitzenden Zierringen die letzte Luft raubte. Die Materialstärke der aus Aluminium hergestellten Ringe bewegt sich nur wenig über der eines Schokoladenpapiers. Ungezügelter Kraftanwendung ist also nicht angesagt. Die Lösung des Problems ist noch offen. Beim zufälligen Durchschmökern der Zeitschrift Markt stiess ich auf ein Inserat, das bei mir einen innerlichen Freudenschrei ausstossen liess. Neue Frontscheiben für den Multipla wurden da feilgeboten. „Es het solang's het“ war das Motto. So eine musste ich



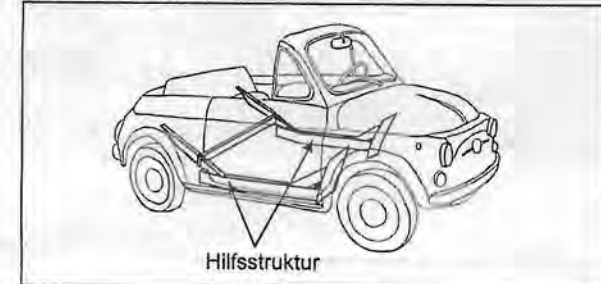
mir unter den Nagel reissen auch wenn dann die Finger beim Geldscheinzücken etwas schmerzten. Vor geraumer Zeit erledigte der Vorbesitzer das Austauschen der Wischerblätter nur halbherzig. So bemerkte er wohl erst beim nächsten Wolkenbruch, dass er die neuen Blätter gar nicht montiert hatte, was ihn aber offensichtlich nicht davon abhielt den Scheibenwischer trotzdem eine Zeit lang zu benutzen. Ein unauslöschliches, kreisbogenförmiges Andenken war die Folge. Das Telefon klingelte, so hatten wir es ja auch abgemacht. Robi, ja genau der Robi war dran, der Hauptakteur vom unvergesslichen Fiat 500 Treffen in Sempach. Aber er rief mich nicht von Sempach an, nein. Er stand in einer 99% von Männer durchströmten Halle in Novegro bei Mailand. Oldtimer Markt in Italien. Das Mekka für Fiatfahrer. „Er hat den Gummimattensatz hier, er kostet allerdings soundsoviel Euro“, das war die Nachricht von Robi. Ich schluckte kurz leer und gab dann mein OK für den Kauf. Bei einigen Italiener lief die Umstellung von der Lira auf den Euro wohl folgendermassen: man nehme das Preisschild, ersetze „Lire“ durch „Euro“ aber belasse um Gottes Willen die Zahl davor. Ich glaube sie waren zu dritt da unten. Alle mussten sie ihre restlichen Euro zusammenkratzen um den Händler dazu zu bewegen die heiss begehrte Rolle aus dreizehn verschiedenen Gummimattenteile

herauszurücken. Jetzt durfte nichts mehr passieren, keine raren Ersatzteile mehr sichten, kein Tanken, kein Essen, höchstens noch einen italienischen Espresso für die Heimfahrt mochten die gebeutelten Geldbeutel erdulden. Auch wenn ich nicht jedem Einzelnen um den Hals falle, aber glaubt mir, solche Taten rechne ich immer hoch an, denn sie sind nie selbstverständlich. Im Moment bin ich am Verlegen der Gummimatten. Die Ausschnitte für Schraubenlöcher, Schaltstock usw. muss ich selber anbringen, dafür passen die Dinger in ihrer Form recht ordentlich in meinen Wagen. Irgendwann im frühen Frühjahr überkam mich das Gefühl, dass ich den Multipla aufs internationale Treffen von Ende Mai fertigstellen könnte. Rückblickend muss ich gestehen, dass mir da Mutter Natur einen Streich gespielt hat. Ja der Frühling hat's halt so in sich mit den Gefühlen, vor allem bei den Verliebten. Und wer dann eine „autogene“ Liebesbeziehung zu einem Haufen alten Blechs unterhält denkt plötzlich auch, dass er Bäume ausreissen könne. Ausgerissen habe ich dann auch, aber nicht Bäume, sondern die Haare auf meinem Kopf. Und wer war schuld? Die Türen, und dann gibt's auch gleich noch vier Stück an diesem Göppel. Eigentlich ist ja nicht viel dran an einer solchen Tür. Das ist auch mein Wahlspruch für die Kleinwagen: wo nicht viel ist, kann nicht viel kaputt gehen. Aber die Türen stellen eindeutig die grausige Ausnahme von der Regel dar. Etwa einen Morgen sollte es dauern, stellte ich mir vor, bis ich die Eingeweide der alten Tür in die Neue frisch lackierte transplantiert hätte. Schritt 1: Kurbelapparat ausbauen – oh, der ist defekt, schade. Schritt 2: Türgriff ausbauen – oh, die Feder ist gebrochen und der Bolzen ausgeschlagen, schade. Schritt 3: Türschloss ausbauen – oh, ein Gewindebolzen ist abgebrochen, die Verriegelungsfeder gebrochen und der Verriegelungshebel fehlt, schade. Schritt 4: Zierleiste ausbauen – oh, nichts defekt, komisch. Trotzdem alte Farbe entfernen und Alu gründlich aufpolieren, verrostete Stahlklammern durch zurechtgeschliffene Messingschrauben ersetzen. Schritt 5: Fensterführungsprofil ausbauen – nicht mehr zu gebrauchen, habe ich auch nicht erwartet, aber so kann ich die Länge für das neue Profil am einfachsten abmessen. Schritt 6: Alu Fensterrahmen ausbauen – oh, der Filzstreifen ist verfilzt, respektive abgeschabt. Rahmen von alter Farbe befreien, gründlich aufpolieren,

Bestätigung

Nr. P-505/01

Marke/Typ : Fiat 500L
 Fahrgestell-Nr. : 2672922
 Änderungsbezeichnung: Karosserie-Umbau
 Änderungstypen : Abändern, Hinzufügen oder Entfernen von Teilen der tragenden Struktur (A6)
 Umbauer : H.Stöckli, 4114 Hofstetten
 Bauteil-Hersteller : H.-J. Retzlaff, 6102 Malters
 Umbau : Die Fahrzeug-Karosserie wird von der Limousine-Form (DIN 70'010) in eine Kabriolett-Form (DIN 70'010) umgebaut.
 notw. Anpassungen : Es wird eine Hilfsstruktur, ausgebildet als Rohrkonstruktion, zur Verstärkung der Karosserie eingeschweisst:



Gegenstand : Es wird bescheinigt, dass die Untersuchungen und deren Ergebnisse, die im Rahmen des Gutachtens DTC-Nr. 111FKU08 durchgeführt wurden, in der Art und dem Umfang einer für die Wiederzulassung in der Schweiz notwendigen Betriebssicherheits-Überprüfung entsprechen. Die Untersuchungen lassen für die getesteten Lastfälle keine Strukturüberlastungen oder Beeinträchtigungen der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeuges vermuten. Unter Einhaltung nachfolgender Bedingungen kann der Umbauer für den umgebauten Motorwagen gemäss Art. 41 VTS eine Gesamtgewichts-Garantie übernehmen.

Bedingungen/Kontrollen: - Die Haftung unterliegt grundsätzlich dem Produkthaftungsgesetz (PrHG).
 - Das Fahrzeug darf nicht im Anhängerbetrieb eingesetzt werden.
 - Durch die Zulassungsstelle sind die verbleibenden Zulassungsprüfungen, welche nicht den Umbau selbst oder nicht dessen Betriebssicherheit betreffen, durchzuführen.
 - Werden am Motorwagen gegenüber den aufgeführten Änderungen abweichende oder nicht aufgeführte Abänderungen vorgenommen, so ist dies unverzüglich der zuständigen Zulassungsstelle zu melden.

Vuffelin, 10. April 2001

Der Geschäftsführer

Der Sachbearbeiter



B. Gecker
 B. Gecker

U. Fecker
 U. Fecker

Nr. 0/A

(Nur mit rotem Originalstempel DTC gültig !)

Fiat 500 Cabriolet

Endlich hat es einer geschafft. Musste das ganze Prozedere so lange dauern oder hatte ganz einfach keinen Mut und das Geld sich mit den Behörden anzulegen?

Hugo Stöckli aus Hofstetten hat sich da keine grosse Sorgen gemacht. Er kauft sich ganz einfach einen Fiat 500 der ihm gefällt (weil er eben kein Dach hat) und versucht ihn bei der Motorfahrzeugkontrolle durchzubringen. Dachtest Du mein Freund..... Dieses Auto ist in der Schweiz nicht zugelassen und ohne Prüfbericht oder „Einzelabnahme“ gerade gut genug um die Staubpartikel in der Garage nicht auf den Betonboden fallen zu lassen. Bist Du kein Garagier mit U-Nummern, kannst Du dieses Fahrzeug niemals auf regulärer Art auf die Strasse bringen.

Dummes Gejammere sagt sich Hugo und bringt sein Fahrzeug kurzum nach Biel zum Dynamic Test Center und lässt es für ein paar Wochen von Ingenieuren und Technikern betatschen und bearbeiten bis daraufhin einen „ Fackel „ ausgestellt wird der gerade nochmals soviel kostet wie der Fiat selbst.

Hier eine Kopie vom Prüfbericht. **Diese Kopie ist nicht Rechtsgültig ohne Einwilligung von Hugo** der nun das Urheberrecht hat. Wenn jemand an diesem Umbau interessiert ist, soll er sich mit ihm in Verbindung setzen, er weiss einiges zu erzählen. Das Resultat lässt sich sehen oder?



Adresse

Hugo Stöckli
Chöpflweg 28
4114 Hofstetten

Stahlklammern des Filzstreifens vorsichtig öffnen, Filzstreifen ersetzen (aus jeweils zwei Stücken vom 500er zusammengesetzt - danke Matthias). Schon rein das Öffnen und vor allem das Schliessen der immerhin total 24 Klammern, die wie dicke Bostitchklammern aussehen, benötigte schon einige Stunden. Zum einen mussten sie wieder satt zusammengedrückt werden, da sonst die Gefahr besteht, dass auf der Scheibe beim Hoch- oder Runterkurbeln Kratzspuren entstehen (selber schon erlebt). Zum anderen konnte ich an den dünnen Aluprofilen, in welche diese Klammern greifen, aus Platz- und Festigkeitsgründen nicht mit den angezeigten Werkzeugen und Kräften arbeiten. So habe ich dann lange an diesen Fensterrahmen rumgefummelt und lauthals die verd...mte Konstruktion verflucht. He, das hilft wirklich, so kann der Ärger raus und man kann die Dinge wieder sachlicher sehen. Zum Glück sind bei den hinteren Türen Schiebefenster drin und keine Kurbelapparate die, wie wir gelernt haben, auch kaputtgehen können. Nur wenn man es ganz genau nimmt, sind meine Schiebefenster eher einfach nur Fenster. Sie lassen sich keinen Millimeter bewegen. Die Ungeduld des Erstbesitzers auf die erste Fahrt mit seinem neuen Multipla muss so gross gewesen sein, dass er die Betriebsanleitung des Wagens nie fertig gelesen hat und ihm somit nie mitgeteilt wurde, dass die hinteren Fenster zu öffnen sind und somit tatsächlich 45 Jahre geschlossen blieben. Nur so kann ich mir diese Ablagerung in den Führungsschienen erklären, die hauptsächlich aus Sand und Moos bestand, aber hart wie Beton war. Schraubenzieher und Hammer musste ich einsetzen und viel Rostlöser als Schmiermittel um die Schienen frei zu kriegen und die Scheiben für den Ausbau in ihren Führungen etwas schieben zu können. Ein weiterer Knackpunkt sind die Arretierungen. Das sind so Aluguss Stücke, die eine Feder, ein Druckknopf und einen Arretierstift beherbergen. Damit lässt sich die Scheibe in verschiedenen Positionen arretieren. Leider ist da alles so verhockt, dass sich nichts mehr drücken oder bewegen lässt und zerlegen kann man die Dinger auch nicht. Sie baden jetzt schon mehrere Tage im Diesel. Mal sehen was daraus wird. Der neuste Termin für die Fertigstellung ist nun ende Jahr. Der grösste Risikofaktor stellt in dieser Angelegenheit noch der nötige Umbau unsere Garage dar. Davon vielleicht später.

*Die Stossstangen wollten nicht passen,
ich konnte es einfach nicht fassen.
Ich wurde schon „halbe“ krank,
der Schraubstock machte sie schlank.*

*Im Bund verlaufen die Kabel nie übers Kreuz,
das gefällt - und den Kurtli den freut's.
Wären sie jedoch verschränkt,
mein Berufsstolz wäre gekränkt.*

*Der Frühling gab mir wieder Energie,
vorwärts soll's gehen und dann noch wie.
An den Türen bin ich „gestolpert“,
habe geflucht und gepoltert.
Es lässt sich halt nichts erzwingen,
zu dieser Erkenntnis musste ich mich durchringen.*

*Der Endtermin wir verschoben,
aber sicher nicht aufgehoben.*

Euer Kurt



abächerli druck



**Mit uns
kommen Sie immer
ans Ziel!**

Abächerli Druck AG · Industriestrasse 2 · 6060 Sarnen · Tel. 041/666 77 33 · Fax 041/666 77 34

ROLBI PICCINNI



**Lackier- und Carrosseriearbeiten
Beschriftungen / Polierarbeiten
PWs aller Marken
Abschleppdienst**

Püntstrasse 11a | CH-8492 Wila | Tel./Fax 052 385 17 79 | Handy 078 600 81 83