

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<sup>ème</sup> 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](http://www.fiat500club.ch)  
PC 40-19247-0

# GAZZETTA

Fiat 500 Club Schweiz - [www.fiat500club.ch](http://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

GAZZETTA™

## Redaktion Gazzetta

Jürg Guggisberg  
Hagacherweg 18  
3608 Thun  
E-Mail: gazzetta@fiat500club.ch

Layout  
Sam Krieg

Druck  
Abächerli Druck AG, Sarnen

## Übersetzungen

Daniel Loielo

• Made with Macintosh

# ROLBI PICCINNI



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

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

# Préface

PONCHOURRR, voilà, c'est fait, année 2002, «année tournant» en Europe (Euro), «année tournant» à la tête du Club Suisse de Fiat 500, pour l'année du 20ème anniversaire, c'est un romand qui préside. Non, ce n'est pas en force que le «Welsch» est arrivé au sommet de la pyramide helvétique, mais bien démocratiquement qu'il a été élu, et ce par une majorité de Suisse-Allemands. Est-ce un besoin de connaître une nouvelle dynamique nationale, est-ce de la curiosité, un choix stupide ou simplement une solution de dernier secours? J'espère que je serai à la hauteur des espoirs qui sont portés sur moi (sinon mes oreilles vont siffler à l'idée d'entendre des remarques comme: il aurait mieux fait de rester chef de section, ou, c'est normal, ces Welsch sont tous les mêmes, ils ne sont pas sérieux, gna gna gna ....).

Mon but est bel et bien de dynamiser les rencontres futures du club, en leur donnant un esprit convivial, où les romands essayent de se débrouiller en allemand, et vice-versa, que les romands viennent avec un saucisson, les Suisses-Allemands avec un bretzel (n'est-ce pas Georges W.), et qu'un esprit de famille règne. Le défi est de taille, mais si on y arrive, alors une autre mentalité règnera. Je souhaite que les gens (tout spécialement les râleurs) s'investissent plus dans la vie du club, en écrivant un petit article pour le journal, en organisant une sortie, en animant simplement une rencontre mensuelle. La nouvelle mode étant de «chater» sur Internet ou de dialoguer par e-mail, il serait assez sympathique que pour des déplacements en groupe pour des destinations étrangères, les intéressés puissent se contacter et se mettre d'accord sur des rendez-vous pour un aller commun, un retour commun, ou plus si entente.

Bien évidemment, il faut un certain temps pour que les structures se mettent en place, j'espère donc que l'on pourra ressentir les premiers effets pour cet été. D'ici là, bichonnez bien vos petits bijoux, pour être tous prêts pour la sortie de printemps.

Hop au boulot  
le Président Daniel Pozzo

## Vorwort

PONCHOURRR, voilà, das Jahr 2002, ein Jahr des Wechsels in Europa (Euro) und im Fiat 500 Club Schweiz. Im Jahr des 20. Geburtstages des Clubs ist tatsächlich ein Romand Präsident. Doch es war kein Putsch, um an die helvetische Spitze zu kommen, sondern der «Welsche» wurde ganz demokratisch gewählt, von einer deutschschweizer Mehrheit. Ist es der Versuch, eine neue nationale Dynamik kennenzulernen, ist es reine Neugier, eine stupide Wahl oder einfach eine Notlösung? Ich hoffe, ich kann die an mich gestellten Erwartungen erfüllen (sonst werden mir die Ohren schon läuten bei Sprüchen wie «er wäre besser Sektionsleiter geblieben» oder «ist ja normal, die Welschen, die sind einfach nicht seriös», gna gna gna...).

Mein Ziel ist es, die Clubtreffen dynamischer zu gestalten, ihnen einen Geist des Zusammengehörens zu geben, wo die Romands deutsch «stottern» und umgekehrt, wo die Romands mit einer Saucisson kommen und die Deutschschweizer mit einer Bretzel (nicht wahr, Georges W.), so dass ein Familiengeist regiert. Die Herausforderung ist gross, aber wenn wir es schaffen, kann eine neue Mentalität herrschen. Ich hoffe, dass die Leute (vor allem die Nörgler) sich noch mehr am Clubleben beteiligen, indem sie zum Beispiel einen Artikel für die Gazzetta schreiben, eine Ausfahrt organisieren oder aber einfach den Höck beleben. Es wäre zudem sympathisch, wenn die neue Mode des Chattens auf dem Internet und des Dialoges via E-Mail dazu benützt werden könnte, dass die Interessenten einer Ausfahrt zu den ausländischen Treffen sich auf eine gemeinsame Hin- und/oder Rückfahrt einigen könnten. Klar braucht es noch eine gewisse Zeit, bis die Strukturen aufgebaut sind, ich hoffe aber trotzdem, dass wir diesen Sommer bereits davon profitieren können. Bis dahin pflegt und «hätschelt» eure kleinen Schmuckstücke, damit diese für die Frühlingsausfahrt gerüstet sind.

Hopp, an die Arbeit  
euer Präsident Daniel Pozzo

## Veranstaltungen / Manifestations 2002

06.+07.04.	OTM Fribourg	
05.05.	<b>Frühlingsausfahrt</b>	Thomas 079 315 18 82
18.+19.05.	SDHM Oldtimer in Obwalden	
31.05.- 02.06.	<b>Internationales Treffen in Sempach</b>	Robi 079 302 65 13
15.+16.06.	<b>Weekend en Romandie</b>	Daniel/Thierry 022 776 50 05
?? . 07.	Rencontre à Garlenda (I)	
18.08.	Picnic	?
21.+22.08.	SDHM Auto Passion, Bâle	
22.-25.08.	SDHM Raid Suisse – Paris	
31.08.	SDHM Revival Reigoldswil-Bretzwil	
07.09.	SDHM GP Safenwil	
19.-22.09.	Klausen Rennen Memorial	
22.09.	<b>Rally</b>	?
06.10.	SDHM Rassemblement National Zofingen	
23.11.	<b>Assemblée Générale / GV</b>	Frösch 033 223 56 15
07.+08.12.	<b>Weekend de St. Nicolas</b>	Frösch 079 337 78 35

Anlässe unseres Clubs sind in Fettschrift dargestellt  
...alle anderen in normaler Schrift

Rencontres organisées par notre club en caractères gras  
...les autres en petits caractères

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.

## Inhalt

4. Chlouse-Weekend
7. Interview mit Johann Jucker
12. Interview, avec Johann Jucker
16. Leserseite / Diverses
17. Internationales Fiat-Treffen
19. Rencontre internationale
21. Fiat Multipla Restauration (17)
28. Procès-verbal de la 19ème Assemblée Générale
31. Protokoll der 19. Generalversammlung
34. Mitgliederbeitrag 2002
35. Cotisation 2002
- 36.
37. Internationales Fiat500 Treffen Sempach
39. Markt / Marché
42. Mitgliederliste 2002
45. Fiat - die Geschichte (Teil 2)
47. Veranstaltungen / Manifestations 2002
48. Impressum

### Ersatzteile und Zubehör

für



**Jean Goetz AG**  
**8004 Zürich**

Feldstrasse 111  
Telefon 01 - 242 78 18

# Chlouse-Weekend im Diemtigtal, 8. & 9. Dezember 2001

Dieses Jahr hat es Frösch endlich geschafft, uns davon zu überzeugen, dass wir mal am Chlouse-Weekend teilnehmen sollen.

So fragte ich Romain, ob er mich und meine Kinder für dieses Wochenende mitnehme.

Um allen Gerüchten vorzugreifen sei hier folgendes gesagt: Mein Mann hatte Pikett und konnte nicht mitkommen und so kam es, dass Romain, Stefanie, David und ich am Samstag Nachmittag um 14.30 Uhr im Diemtigtal ankamen. Frösch und diverse HelferInnen waren schon dort. Es war bitterkalt in den Räumen aber schon bald flackerten wärmende Feuer in den Oefen und langsam aber sicher wurde es gemütlich-warm. Bald darauf wurde fleissig gejasst und gespielt. Ab 16 Uhr trudelten nach und nach weitere WeekenderInnen ein. Schlussendlich waren es 20 Erwachsene und 12 Kinder.

Um 19.00 Uhr war FIGUGEL angesagt: Das Küchenteam arbeitete mit Volldampf und zauberte innert kürzester Zeit für alle ein feines Fondue herbei. Ein grosses Kompliment an alle, die dazu beigetragen haben, dass der Werbeslogan stimmte: Fondue-isch-guet-u-git-e-gueti-Luune !!!! Die Anti-Käse-Freaks und Kids bekamen sogar eine Extrawurst (sprich Spaghetti). Dazu gab's feinen Tee und noch feineren australischen Weisswein. Hinten links gab's ein Tisch, an dem ein paar Männer sassen, welche ca. 2 Stunden lang assen, und assen, und assen, und assen.....die anderen Tische wurden inzwischen abgeräumt, es wurde abgewaschen und sie assen, und assen, und assen ..... wie viele Kilos Käse sie vertilgt haben, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt.

Wer noch Hunger hatte, durfte sich noch an feinen Cakes und Güzis gütlich tun. Danke, all den SpenderInnen !!

Nach dem Essen bekamen wir plötzlich Besuch: An der Türe polterte es und der Samichlous und der Schmutzli traten in die Stube. Ich glaube, es waren noch Lehrlinge – sie sahen sehr (!) jung aus aber machten ihre Sache auch sehr (!) gut. Die Kinder sagten brav ihre Värslis auf oder sangen gar ein afrikanisches Lied und be-

## Fiat - die Geschichte

Teil 2: 1920 - 1940

### 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!

### 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



kamen dafür ein Chlousesäcklein.

Gegen 23 Uhr – die ersten gingen schon ins Bett – „entstand“ dann ein Witze- und ein Spiel-Tisch. Da ich keine Witze behalten-, geschweige dann erzählen kann und ich das Spielen liebe, war ich am Spieltisch anzutreffen. Wir waren sechs, die Activity spielten: Ein Spiel, wo immer ein Begriff entweder gezeichnet, umschrieben oder parodiert werden musste. Es war mega-lustig, vor allem als aus der Seekuh die See-Eier entstanden, aus dem Wildschwein die Fettsau oder aus dem Grasfrosch der Bodenfrost.....Ach was haben wir gelacht !!!

Am Witzetisch wurde ein Witz nach dem anderen zum besten gegeben und immer wieder mit einem gröhrenden Lachen quittiert. Je später die Stunde – je „gruusiger“ die Witze.....

Ab 3 Uhr hockten Frösch und ich noch bei den „witzigen Männern“ aber um 3.30 Uhr gaben wir auf und verliessen die lustige Runde. Als ich am Sonntag morgen um 9 Uhr in die warme Stube kam, war schon fast alles vorbereitet für das Frühstück (Danke JU !). Viele waren um diese Zeit noch nicht anzutreffen. In den näch-

sten zwei Stunden trudelten langsam aber sicher alle wieder ein – die einen etwas mehr, die anderen etwas weniger verschlafen - und liessen sich

das feine Z'Morgen schmecken. Gegen Mittag war Aufbruchstimmung, es wurde gepackt und verabschiedet. Manche hatten noch einen langen Heimweg vor sich.

Die Restlichen spielten noch mal eine Runde und um 14 Uhr wurde noch fertig geputzt und aufgeräumt.



Weil alle einander halfen ging's flott voran und knapp eine Stunde später verabschiedeten wir uns von den anderen und fuhren wieder Richtung Bern.

An dieser Stelle möchte ich noch Frösch ein Kränzlein winden: DANKE im Namen von allen, für die (immer wieder) perfekte Organisation und alles, was damit zusammenhängt. Du bist einstimmig für die nächsten 99 Jahre gewählt worden!

Auf vielseitigen Wunsch hier noch zwei Weihnachtswärsli, welche die lieben Kleinen dem Samichlous und Schmutzli vorgetragen haben:

*Vo witem ghör ig's glöggele  
wär chunnt ächt da cho ds töggele?  
S'isch ds liebe graue Eseli,  
äs suecht im Schnee nach Greseli,  
steut d'Ohre uf u macht iaaaa,  
juhüü, dr Samichlous isch da !!*

*Es nachtet scho u schneielet  
du liebi Zyt ganz grüüslü,  
dr Chlous leit itze dr Mantu a  
u bschliesst no grad sys Hüüslü.  
Er zieht dr Schlitte us em Schopf  
spannt z'Eseli gschwing no a,  
ladet d'Seck u d'Ruete uf  
wo är für d'Ching muess ha.  
„Hüü Graueli“ seit är, „äs isch Zyt –  
dr Wäg i ds Stedtli isch no wyt,  
hüü Graueli louf itz gschwing zue  
mir hei hüt Abe no soo viu z'tue.“  
(vorzutragen mit den entspr. Bewegungen)*

Unseren Kindern und mir hat es „u-guet“ gefallen und nächstes Jahr sind wir bestimmt wieder dabei.

Karin Berger mit Steffi und David

**Kägi**  
Ralph+R.  
**Käslin**  
Sylvia+Josef  
**Keller**  
Andreas W.  
**Kerlein+Odermatt**  
Christoph+Heidi  
**Kilchenmann**  
Andreas+Romy  
**Knöpfli**  
Markus+Brigitte  
**Kopp**  
Fritz+Alexandra  
**Krieg**  
Sam  
**Kumschick+Rothenfluh**  
Niki+Claudia  
**Kumschick**  
Carmen  
**Kumschick**  
Rita  
**La Bella**  
Filippo  
**Laratta**  
Peppi  
**Lenggenhager**  
René+Gerdi  
**Lequint**  
Jean-Luc+Manuela  
**Lesignoli**  
Céline  
**Loiolo**  
Daniel  
**Looser**  
Jörg  
**Macaluso**  
J. Nicola+Eliane  
**Manhart**  
Romy  
**Margot**  
Robert+Patricia  
**Markwalder**  
Filipp  
**Maroadi**  
Elio  
**Maron**  
Marcel  
**Marrocco+Kovacs**  
Ivan+Dina  
**Mattioli**  
Claudio  
**Mattioli**  
Veronika  
**Maurer**  
Marcel  
**Mebes**  
Yasmin  
**Meier**  
Michel+Elizabeth  
**Meier+Gris**  
Roman+Natacha  
**Meier+Famiglietti**  
Rodolf+Yvette  
**Menel**  
Giuseppe  
**Meyer**  
André  
**Micheli**  
Fabrice

**Mirante**  
Francis  
**Mohr**  
Ludwig  
**Molin+Ragnolini**  
Roberto+Denise  
**Molin**  
Andreas  
**Monkewitz+Ingold**  
Alexandra Mia+Christian  
**Montagnolo**  
Marco  
**Moser**  
Rolf  
**Mossotti**  
Markus  
**Müller-Bergmann**  
Anita+Charly  
**Müller-Junker**  
Barbara  
**Nievergelt**  
Monika  
**Notter**  
Bernhard  
**Offreda**  
Pasquale+Maria  
**Palmas**  
Graziano  
**Patelli**  
Miranda  
**Pavone**  
Martino  
**Petho**  
Laszlo  
**Pfiffner+Boucek**  
Bernhard+Heidi  
**Piccinni**  
Renata+Jean-Paul  
**Pintat**  
Christine  
**Polesel**  
Adriano  
**Pozzo**  
Daniel  
**Priolo**  
Mario+Erika  
**Privitera+Ferri**  
Tony+Beatrice  
**Probst**  
Diego  
**Purtschert**  
Remo  
**Rauscher**  
Hans  
**Rees-Pante**  
Daniel+Laura  
**Reisel**  
Urs  
**Rigotti**  
Christian+Elena  
**Ringrose**  
Anthony S.  
**Rochat+Reymond**  
Caroline+Fredénc  
**Rosselet**  
Marc  
**Rosso**  
Carmine  
**Rothauer**  
Richard

**Ruchti**  
Ruth+Urs  
**Ruckstuhl**  
Thomas  
**Russo-Ulrich**  
Andrea  
**Sägesser**  
Thomas  
**Sahli**  
Stephan  
**Salzmänn**  
Beat  
**Schaad**  
Colette+Bruno  
**Scherer**  
Willy  
**Schmid**  
Peter  
**Schmid**  
Freddy  
**Schmocker+Levino**  
Susli+Carlo  
**Schneider**  
Monica  
**Schönenberger**  
René  
**Schrämli**  
Ursula  
**Schwegler**  
Mök+Gerda  
**Seeger**  
Heike  
**Seifert**  
Hartmut  
**Seris**  
Barbara  
**Sidler**  
Willy  
**Sieber**  
Andreas  
**Simon**  
Irène  
**Spieler+Fischer**  
Oliver+Daniela  
**Spring**  
Roland  
**Stampfli**  
Markus  
**Staub+Regli**  
Urs+Carole  
**Steffen**  
Kurt+Judith  
**Steffen**  
Kurt+Romy  
**Steffen**  
Urs  
**Straumann**  
Bruno  
**Sulgoi-Braun**  
Franziska+Marco  
**Suter**  
Hansjörg  
**Sutter**  
Ruedi  
**Syz**  
Kathrin  
**Tallent**  
Anne-Christine  
**Tampe**  
Gunter

**Tavella**  
Mario  
**Thoma**  
Elisabeth+Markus  
**Tissot-Magnin**  
Pierre-André  
**Tobler**  
Peter  
**Tognella**  
Beat  
**Trepmann**  
Erwin  
**Trevisan**  
Claudio+Claudia  
**Trixl**  
Hanspeter  
**Tschopp-Meister**  
Heinz+Margrith  
**Turrisi**  
Francesco  
**van der Greest**  
Edwin  
**Vernier**  
Liberio  
**Wicki-Waldmeier**  
Beat+Silvia  
**Wiederkehr**  
Hans  
**Wiederrecht**  
Nicolas  
**Wiedmer**  
Roberto  
**Willi-Willi**  
Elisabeth+Edl  
**Wüthrich**  
Hans-Peter  
**Wüthrich**  
Christian+Marlies  
**Zanchi**  
Paolo+Yvonne  
**Zbinden**  
Josef  
**Zellweger**  
Irène  
**Zellweger**  
Thomas+Michaela  
**Zimmermann**  
Angela





# In guter Gesellschaft...

## Mitgliederliste 2002

**Abdelhadi**  
Manuela+Firas

**Aeberli**  
Erwin

**Affanato**  
Oliver+Cátia

**Alioth**  
Henry

**Altamura**  
Vito

**Alvarez**  
Jose

**Anderegg**  
Yann

**Angst**  
Elisabeth

**Arno**  
Robertino+Giuzia

**Atzenweiler**  
Alexander+Barbara

**Aubry**  
Ursula

**Aufaure+Hercod**  
Florence+Philippa

**Aufaure**  
Michel

**Ayed**  
Ridha

**Aymon**  
Brigitte

**Balmer**  
Joseph

**Balmer**  
Martina

**Barell**  
Thomas

**Barmet-Abächerli**  
Peter+Ruth

**Barp**  
René+Angi

**Baumgartner**  
Hansulrich

**Baumgartner**  
Stefan

**Baumgartner**  
Marco

**Belser**  
Simone

**Bancivinni**  
Sandro

**Berger**  
Alfred+Karin

**Birle**  
René

**Bissegger**  
Fredy+Heidi

**Bissig+Tresch**  
Andreas+Beatrice

**Blum**  
Markus

**Bochicchio**  
Tommaso+Maria

**Bolliger**  
Richard

**Bosoppir**  
Marino+Christina

**Brandani**  
Valentino+Ariane

**Brodmann+Eckert**  
Roland+Sabine

**Brönimann**  
Rolf

**Bruggisser**  
Andreas

**Brühwiler+Dörig**  
Daniel+Tina

**Brunold**  
Emil

**Bücheler**  
Dominik+Denise

**Büchi**  
Jürg

**Buchmann**  
Michael

**Buemi**  
Giovanni+Battista

**Bühler**  
Thomas

**Burdi**  
Claudio+Patricia

**Bürkli**  
Claudio

**Burn-Pfenninger**  
Heinz+Cathrine

**Cailliet+Corbaz**  
Thierry+Francine

**Callisto**  
Donato

**Campadelli**  
Paulo+Susi

**Carisch**  
Claudio

**Casot**  
Mauro+Irma

**Caviglia**  
Carlo

**Chiaradonna**  
Giuseppe

**Chicca**  
Fiore

**Cimei**  
Teresa

**Cittadini**  
Marisa

**Dahler**  
Peter

**De Giorgio**  
John

**De Gregorio**  
Bruno+Jeanette

**De Gregorio**  
Helena

**De Gregorio**  
Maria

**De Gregorio**  
Luigi+Sandra

**Del Mese**  
Michael+Tatjana

**Demma**  
Massimiliano

**Danecke-Laggar**  
Arne+Sandra

**Deppeler-Egli**  
Andreas

**Desalmand**  
Romain

**Deutzer**  
Matthias

**Droz**  
Steve+Sandrine

**Egli**  
Hans

**Eichhorn**  
Regula

**Eisenhoffer**  
Danielle

**Erb**  
Jürg

**Erismann**  
Daniel

**Etzensberger**  
Stefan+Annemarie

**Fanzotti-Schnorf**  
Claudio

**Fenner**  
Peter

**Fernandes+Payot**  
Cardoso Abilio+Danielle

**Fieramonte**  
Mario+Conni

**Fluri**  
Thomas

**Fluri**  
Hans

**Forster**  
Cornelia

**Foti**  
Toni+Fränzi

**Frick**  
Franz

**Furblur-Nicolet**  
Fabienne

**Furcha**  
Rowland+Michèle

**Furrer**  
Christoph

**Gächter**  
Jörg

**Gariuolo-Aebi**  
Daniele+Carolyn

**Gartner**  
Renato

**Giancotti**  
Gregorio

**Giudicetti**  
Aldo

**Gmür-Vitulano**  
Willy+Maria

**Gorlanz**  
Isidore+Letizia

**Gottwald-Christen**  
Georg+Monika

**Grande+Kaiser**  
Remo+Corinne

**Grimbühler**  
Francis

**Grombone**  
Pasquale+Christine

**Guggisberg**  
Jürg

**Gut**  
René

**Hauser**  
Fridolin+Ursula

**Heimberg+Kälin**  
Stefan+Cornelia

**Hess-Wolf**  
Thomas+Vera

**Hitziger+Räber**  
Anja+René

**Hobi-Krauer**  
Maya+Walti

**Hodel+Sydler**  
Markus+Beatrice

**Hodel (Rom)**  
Hansruedi

**Hohl**  
Jean-Jacques

**Holenstein**  
Josef+Annette

**Honermann**  
Kurt+Sonja

**Huber**  
René

**Hunziker+Romer**  
Philipp+Sarah

**Imperato**  
Luzia Grazia

**Infanger**  
Andreas

**Ita**  
Heiner jun.

**Joray**  
Silvio

**Jordi**  
Katriin

**Jörg**  
Martin+Jesuína

**Jucker**  
Johann+Theresia

## Interview mit Johann Jucker jun.

Geburtsdatum 3. Dezember 1965 (Schütze)

Grösse zu klein für's Gewicht,  
zu gross für den 500er (186 cm, 87 kg +)

Augenfarbe grün-anthrazit met.

Haarfarbe dunkelblond, leicht meliert

Zivilstand polygam (Resi, Geschäft, 500er, u.v.m.)

Lieblingsmusik Alles, was fetzt und wo man zackig dazu tanzen kann (Vorlieben: Country, Rock'n'Roll, Rock... nix Techno!)

Lieblingsautoren Redaktion Gazzetta des Fiat 500 Club...

Leibgerichte uff (logisch: ZÜRI – Geschnetzeltes mit Berner – Rösti)

Lieblingsfarbe Abarth - hellblau

Lieblingsgetränk da nimmt der „Weisse“ – Ostschweizer den 1. Rang ein

Was magst Du aufgestellte Leute, wenn etwas läuft, Ramba-Zamba

Was nicht Langweiler (bin zwar selber manchmal einer...)

Lieblingsauto Ist ja klar, oder? Natürlich gibt's hier noch so einen Schlitten, der mir vorschwebt: Cadillac Fleetwood Eldorado Convertible 1957 Obertäschmeister meiner Landmaschinen- und Gartengeräte-Bude. (gelernter Landmaschinenmech.)

Beruf

### Erzähle doch was über Deine Hobbies:

Habe viele Hobbies, das zeitraubendste ist sicher das Arbeiten, was ich so gerne tue, dass man es als Hobby bezeichnen kann... (ca. 10 – 12 Std./Tag, manchmal auch an Wochenenden).

Natürlich ist der Fiat 500 mit all seinen Variationen, in denen er mich beschäftigen kann, ein grosses Hobby von mir. Nebst werkeln an diesen Autos, gefällt mir natürlich auch alles drum und dran, was irgendwie damit zusammenhängt. Seien dies die lässigen Veranstaltungen unseres Clubs, wo ich immer gerne teilnehme (freue

mich jeweils darauf, wie ein kleines Kind!), auch der Kontakt mit all den begeisterten 500er Freaks, gefällt mir enorm. Ferner sammle ich alle Fiat 500 Modellautos, die mir unter die Finger kommen (habe so an die 200 verschiedene Objekte, die Vitrine ist am überquellen...!)!

Aber der Johann hat (dummerweise!) auch noch andere Hobbies: Während der Wintermonate, wenn ich nicht gerade an einem 500er schraube, baue ich mit Freunden in einer Clique jeweils die verrücktesten Fasnachts-Umzugswagen. Das ist manchmal sehr zeitraubend und ich bin froh, sind meine Frau Resi und unser Philipp auch so begeisterte Fasnächtler. Ausserdem bin ich noch in verschiedenen anderen Vereinen mehr oder weniger aktiv (Füürwehrverein, Schiessverein, Verkehrs- und Verschönerungsverein Neerach, u.s.w.) Momentan bin ich auch noch im SDHM – Vorstand, dies aber zum Glück nicht mehr lange, denn die Tätigkeit dort hat mir in den vergangenen vier Jahren doch so manches meiner raren Wochenenden geraubt.

Ein Hobby, welchem ich auch gerne fröne, ist das Tanzen. Es ist eigentlich der einzige Sport den ich treibe, leider komme ich viel zu wenig dazu...!

Seit neuestem (Philipp hatte vor kurzem Geburtstag) habe ich ein altes Hobby von mir wieder aktiviert: die Modelleisenbahn dreht wieder ihre Runden. Das gibt mir hoffentlich etwas mehr Zeit, die ich mit unserem heranwachsenden Sohnmann verbringen kann.

### Wie bist Du zum Fiat 500 gekommen?

Das ist eine lange Geschichte (wollt Ihr's wirklich wissen?): Schon als Teenager hatte ich Vorlieben für besondere Autos, nur galten die damals noch ausschliesslich den grossen amerikanischen V8 – Monstern (Diese Liebe besteht immer noch, siehe oben bei „Lieblingsauto“). Ein Lehrlingskollege hatte einen solchen Giganten, ich bewunderte und beneidete ihn halt schon ein wenig, schliesslich hatte ich „nur“ einen BMW (2002 ti, der lief zwar mindestens so gut, wie Dani's Chevy...!). Nun, eines Tages kam Dani und erzählte mir, er könne sich so ein benzin-schlürfendes Auto kaum mehr leisten, er habe jetzt einen Fiat 500 gekauft. Ich konnte mich kaum mehr auf den Füessen halten vor Lachen: „Waaas?! So-

# OLDTIMER & TEILE

## MARKT SCHWEIZ FRIBOURG



**6.+7. APRIL 2002**

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00



### 13. CLUB-SHOW

Alfa Romeo – Ford – Freunde Alter  
Landmaschinen – Honda – Mazda  
NSU – Saurer – Studebaker – Triumph  
Verbände: FAM/FSVA/SBMC/SDHM

mit angepasstem Parkplatzkonzept

Seit  
**27**  
Jahren

**Grösste internationale  
Oldtimer-Messe der Schweiz!**

OTM. Telefon 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10  
www.oldtimer-teilemarkt.com, E-Mail: ctr@bluewin.ch

## **Fiat 500 F – 1965**

Weiss, innen schwarz  
Typenschein X, ab Platz  
Komplett und fahrbar, MFK 10.1998

Preis: CHF 2'000.00

Auskunft und Besichtigung:  
Christoph Kerlein  
6252 Dagmersellen  
062 756 11 88 oder  
062 758 39 12  
079 439 30 09

## **Fiat 500 F (Nuova) – 1971**

Gelb, bis Dezember 2001 gefahren, guter Zustand,  
ca. 118'000 km, ab Platz

Preis nach Vereinbarung

Auskunft und Besichtigung:  
Bruno Bello  
3018 Bern  
079 566 10 08 ab 17 Uhr

## **Fiat 500 F – 1969**

Rot, Innenraum schwarz, Faltdach, zu verkaufen  
ab Platz, komplett, fahrbar, MFK 5.1995

Preis: CHF 3'000.00

Beat Tognella  
Brünigstrasse 24a  
8105 Watt/ZH  
079 433 55 92  
beat.tognella@swissonline.ch

n-e Schiissi...!" Er musste es noch oft hören, was für ein „Geschwür“ er sich da reingezogen hatte, zumal der 500er noch nicht restauriert war und nur so von Rost strotzte. Irgendwann verliess Dani der Mut und er wollte seinen Fiat 500 wieder loswerden. Da fragte er mich, seinen ärgsten Kritiker mehr scherzhaft als ernstgemeint, ob ich den 5er wolle. Ich lachte ihn erneut aus und fragte, was ich denn wohl mit so einem Ding wolle. Er forderte mich auf, mir die Kiste mal anzusehen, was ich dann auch tat. Das war wahrscheinlich die verhängnis-vollste Begegnung in meiner automobilen Karriere. Mir gefiel dieses kleine Ding irgendwie schon, war doch alles dran, was ein Auto nötig hat und alles so „schnusig“ klein...! Ich kaufte ihm das Auto für Fr. 180.—ab, doch es dauerte noch ganze zwei Jahre, bis ich damit herumfahren konnte. Habe das Fiatli übrigens heute noch, nach mehreren Farbwechseln ist es jetzt orange (500 L, 1969, total verbastelt, aber mit Geschichte...)

## **Wie und wann bist Du zum Club gekommen?**

Das war irgendwann, ich glaube 1986. Ich fuhr mit meinem soeben fertiggestellten 500er in den Ausgang (mit der U-Nummer, denn das Auto war noch nicht vorgeführt), da sah ich einen weisen 500er (es war ein D, mit so komischen, verkehrten Türen) am Strassenrand vor einem Haus stehen. Ich hielt an, betrachtete das Exemplar und entdeckte einen Kleber „Fiat 500 Club Schweiz“ am Heck. Das interessierte mich, ich wollte etwas über diesen Club erfahren. Da an der Haustüre keine Klingel war, sass ich in meinen 5er und hupte solange, bis jemand aus dem Fenster schaute. Die Frau, leider weiss ich nicht mal mehr ihren Namen, sie hat wohl das Auto nicht mehr und das Haus wurde vor einigen Jahren auch abgerissen, gab mir dann die Adresse von H.P. Zimmermann, unserem Clubgründer, der damals noch in Basel wohnte. Schnell war ich dann das erste Mal am Clubhöck im „Stadiönlí“ im Baselbiet. So nahm also die Geschichte ihren Anfang. Damals gab es noch keine Sektionen und unser Clubleben spielte sich grösstenteils noch in der Region Basel ab (was heute leider nicht mehr der Fall ist). Irgendwann später, ich weiss das Jahr nicht mehr genau, stiess ich dann auf den damals noch existierenden „Konkurrenz-Club“, den Rucksäckli Club Zürich und verkehrte auch dort ein wenig. Viel-

leicht ist es daher auch ein wenig mir zuzuschreiben, dass dieser Club, als er zu schwinden begann später als „Sektion Zürich“ in unseren Fiat 500 Club Schweiz integriert wurde.

### Was hast Du bisher im Club für eine Funktion gehabt?

Zuerst war ich der Nachfolger von Hanspeter Gubler als Sektionsleiter von Zürich, ich war damals glaube ich bereits als Beisitzer im schweizerischen Vorstand, ich weiss es nicht mehr so genau. 1989 wollte dann unser Super-Präsi Res Kilchenmann sein Mandat ich glaube aus beruflichen Gründen zur Verfügung stellen und dummerweise wurde ich mit meiner lauten Züri-Schnurre zu seinem Nachfolger vorgeschlagen. Na ja, die GV wählte mich dann einstimmig und so trat ich Kilchenmann's schweres Erbe an. Doch ich muss sagen. Dass es mir sehr schnell Spass machte, und ich in den insgesamt sieben Jahren, in denen ich Präsi war, eine Menge schöner und aufregender Momente erlebt habe. Vor vier Jahren dachte ich dann aber, jetzt sei's wirklich wiederum Zeit für einen Wechsel und so trat ich zurück. Kurz darauf wurde ich eben in den Vorstand unseres Dachverbandes gewählt, so war es wohl besser, wenn ich nicht zwei Ämtli gleichzeitig innehatte.

Nun ist es aber so gekommen, dass der Fiat – Club wieder etwas von mir will und ich sowieso im SDHM aufhöre. Ich werde also in Zukunft wieder versuchen „meinen“ Fiat 500 Club, der mir an's Herz gewachsen ist, nach bestem Gutdünken zu unterstützen.

### Was erwartest Du von Deiner neuen Funktion?

Dass wir vor allem in der Sektion Zürich wieder mehr aktive Teilnehmer an unserem Stammtisch haben. Dazu muss ich mir aber noch einiges einfallen lassen, um die Leute wieder munterzukriegen, doch ich denke, mittelfristig wird's schon etwas bessern. Natürlich freue ich mich auch, wieder mehr Zeit für den Club zu haben, einmal einen Event zu organisieren und wieder vermehrt an grossen Treffen im benachbarten Ausland teilzunehmen. Denn jetzt habe ich hoffentlich wieder etwas mehr Zeit, wenn ich nicht mehr so manche Wochenenden an sonstigen Oldtimer-Veranstaltungen bin.

## Markt / Marché

### Fiat 500 L – 1971

Originalfarbe ziegelrot  
Sehr schönes Auto  
Ab MFK mit Oldtimereintrag, d.h. nur alle sechs Jahre vorzuführen!

Verhandlungspreis: CHF 8'888.00

Johann Jucker jun.  
Postfach 68  
8173 Neerach  
01 858 22 73  
079 632 11 50

### Fiat 600 – 1966

Normale Türen, ohne Faltdach  
Komplett, zum Restaurieren  
Günstig an Fan abzugeben!

Preisvorstellung: CHF 600.00

### Fiat Ritmo Abarth 125 TC

Getriebeschaden; das Auto kann gratis in Lenzburg abgeholt werden!

Kontaktadresse für beide Autos:  
Johann Jucker jun.  
Postfach 68  
8173 Neerach  
01 858 22 73  
079 632 11 50  
johann500@bluewin.ch

Samstag 01.06.2002

### Vormittag

- 8:00 Anmeldung
- 10:30 Ausfahrt um den See  
anschliessend Mittagessen in Sempach

### Nachmittag

- 13:30 Ausflug nach Luzern

### Abend

- 19:00 die Party beginnt
- 19:30 Geburtstagsessen
- Abendunterhaltung und Prämierungen
- Tombola
- Barbetrieb in der Festhalle

Sonntag 02.06.2002

### Vormittag

- 10:00 Ausfahrt zu einem Schloss mit Apéro

### Nachmittag

- ca. 13:00 zurück in Sempach  
offizielle Verabschiedung (für Langstreckenfahrer)

*Während des Anlasses bleibt die Festwirtschaft offen!  
Änderungen bleiben dem O.K. vorbehalten*

### Startgeld

Fiat + 1 Person CHF 50 / 36 €  
Fiat + 2 Personen CHF 80 / 57 €  
Kinder bis 12 Jahre frei

### Inbegriffen:

Besichtigung Glasi, Ausflug nach Luzern, Geburtstagsessen & Dessert am Samstag, Abendunterhaltung, Apéro am Sonntag, Erinnerungsgeschenk & Wundertüte.

### Kontaktadresse & Anmeldung

Internet: [www.fiat500club.ch](http://www.fiat500club.ch)  
oder  
Roberto Molin  
Hagenstrasse 3  
CH-6037 Root  
E-Mail: [roberto.molin@bluewin.ch](mailto:roberto.molin@bluewin.ch)  
Tel. 041 / 450 05 87  
Handy 079 / 302 65 13

### Spezielle Erinnerungen an Clubereignisse...

Wen das interessiert, der soll doch mal an eine unserer Veranstaltungen kommen, dort gibt's garantiert immer etwas Besonderes zu erleben und viel zu erzählen. Ausserdem kann ich hier nicht alles aufschreiben, sonst würde die Gazzetta megadick...

Johann, ich danke Dir für Deine Mitarbeit und die ausführlichen Informationen. Im Namen des Clubs wünsche ich Dir viel Spass bei Deiner neuen Aufgabe.

Tja, so neu ist seine Aufgabe auch wieder nicht: wer wissen will, was unser Sektionsleiter Zürich 1989 für Vorlieben hatte, der kann dies in der Gazzetta 1/89 nachlesen...

PS: Dort ist auch ein Föteli drin!

Jürg



## Interview, avec Johann Jucker jun.

Date de naissance	3 décembre 1965 (sagittaire)
Hauteur	trop petit pour le poids, trop grand pour la 500 (186 cm, 87 kg +)
Yeux	vert anthracite mét.
Cheveux	blonds foncés
Etat civil	polygame (Resi, le travail, la 500, etc.)
Musique préférée	Tout qui «fetzt» (Country, Rock'n'Roll, Rock... nix Techno!)
Auteur préféré	Rédaction Gazzetta du Club Fiat 500...
Repas préféré	ouff... (logique: «Züri-Geschnetzeltes» avec «Berner-Rösti»)
Couleur	bleu claire Abarth
Boisson	Vin blanc
Les choses qui te plaisent	gens de bon humour, quand ça tourne, Ramba-Zamba
Les choses qui ne te plaisent pas	gens ennuyeux (de fois, même moi je suis comme ça...)
Voiture préférée	C'est claire, n'est-ce pas? Mais quand même, il existe encore un autre rêve: Cadillac Fleetwood Eldorado Convertible 1957
Profession	«général» de mon établissement de machines agricoles

### Raconte-nous quelque chose sur tes hobbies:

J'ai beaucoup de hobbies, celui qui prend le plus de temps est le travail, (environ 10 – 12 h par jour, des fois aussi le week-end). Naturellement, la Fiat 500 et ses dérivées sont un grand plaisir pour moi. Ce n'est pas seulement «la bricolage», mais aussi tout autour de ces voitures, comme par exemple les rencontres de notre club (je me réjouis toujours comme un petit garçon!), les contacts avec les autres freaks de la 500, collectionner les miniatures 500 (j'en ai

## Internationales Fiat500 Treffen Sempach, Luzern 31.5. - 2.6.2002

### Liebe Fiat 500 und Derivat-Freunde

Im Jahre 2002 feiert der Fiat 500 Klub Schweiz das 20-jährige Jubiläum. Mit diesem internationalen Treffen möchten wir mit Dir einen Moment der Freundschaft und der Freude für den Mythos "Fiat 500" teilen.

Luzern, eine traumhafte Stadt zwischen Seen und Berge wird die Kulisse für einen historischen Anlass sein der zeigen wird, dass es für den Fiat 500 keine Grenzen gibt.

Auf der Clubseite im Internet hast Du die Möglichkeit Dich anzumelden. Es wird uns von grossem Nutzen sein, wenn Du Dich bis am 30. April anmeldest. Aus organisatorischen Gründen müssen wir die Stückzahl der Fahrzeuge auf 150 limitieren.

*Wir machen Dich darauf aufmerksam, dass bei den Ausfahrten nur Fahrzeuge erlaubt sind, die der Strassenverkehrsordnung entsprechen!*



## Programm

Freitag 31.05.2002

### Nachmittag

- 13:00 Empfang der ersten Gäste
- 15:00 Besichtigung der Glasī Hergiswil

### Abend

- Schraubergespräche
- gemütliches Beisammensein in der Festhalle



Mein Teddy Freund

Purzel Honermann

Am heute 25. November 2001 macht er nun Platz im  
Wägel für mein Bräutchen

Ben Andreas

Auch Mami und Papi freuen sich auf den ersten Spaziergang.  
Im Moment ist das Bile mit dem Mami im Kantonsspital Luzern  
Natürlich freuen wir uns auch über Besuch in der  
Schachernstrasse 51, 6010 Kriens.

environ 200, la vitrine est désormais trop petite...!)

Mais Johann a aussi des autres hobbies (par mal hasard): En hiver, quand je ne bricole pas une 500, je construis avec des amis des wagons pour le carnaval. Ca prend beaucoup de temps, et je suis heureux que ma femme Resi et notre fils Philipp aiment aussi le carnaval. En plus, je suis active (plus ou moins) dans des autres associations (pompiers, tir sportif, organisation de tourisme Neerach, etc.). Momentanément je fais aussi part du comité du SDHM (association suisse des voitures d'époque), dont je suis engagé pour beaucoup de week-ends. Un autre hobby est la danse, le seul sport que je pratique, mais malheureusement je n'ai presque jamais le temps...! En plus, j'ai réactivé un vieux hobby de moi: le chemin de fer en miniature. Ca me donne un peu de temps pour être avec mon fils Philipp.

#### Comment t'as connu la Fiat 500?

C'est une longue histoire....: déjà comme Teenager, j'ai admiré les voitures spéciales, mais surtout les grands monstres V8 américains (c'est toujours comme ça, voir voiture préférée). Un copain de travail en avait un tel monstre, et moi je lui ai envié, parce que j'avais «seulement» une BMW (2002 ti, qui allait au moins aussi bien que la Chevrolet de Dani...!). Un jour, Dani venait chez moi en disant qu'il ne peut plus se payer une voiture qui consomme si beaucoup, et qu'il a acheté une Fiat 500. Je suis presque mort de rire: „Quoi?! Une telle bagnole...!“ Il l'a dû entendre encore beaucoup de fois, parce qu'en plus la voiture n'était même pas restauré. Un jour, Dani décidait de vendre la Fiat 500. Il m'a demandé, plus pour rire qu'honnêtement, si je voulais la 500. De nouveau, je me suis moqué de lui. Il m'a invité de venir voir la voiture. C'était la rencontre la plus fatale de ma vie. Elle était si petite et si jolie...! J'ai acheté la voiture pour CHF 180.—, mais ça durait encore deux ans avant que j'ai pu rouler avec. D'ailleurs, je l'ai encore aujourd'hui, et après plusieurs changements de couleur elle est maintenant orange (500 L, 1969, totalement bricolé, mais avec histoire...)

## Comment et quand est-ce que t'as joint le Club?

Si je me souviens bien, c'était en 1986. Je roulais avec ma Fiat 500 (encore avec les plaques «U» car elle n'était pas encore expertisée) quand j'ai vu une autre 500 en couleur blanche (version D, avec les portes à l'envers) avec un autocollant „Fiat 500 Club Schweiz“ parké devant une maison. Parce qu'il n'y avait pas de sonnerie, j'ai klaxonné jusqu'à ce que quelqu'un a ouvert la fenêtre. La femme, je me ne souviens pas du nom, m'a donnée l'adresse de H.P. Zimmermann, le fondateur du club, qui habitait Bâle. Ces temps là, les sections n'existaient pas encore et la vie du club se déroulait surtout autour de Bâle (malheureusement plus aujourd'hui). Plus tard, j'ai connu l'autre club qui existait encore, le Rucksäckli Club Zürich, et j'ai aussi fait part de ce club. Encore plus tard, ce deuxième club a été intégré comme section Zurich au Fiat 500 Club Schweiz.

## Quelles fonctions as-tu eu dans le club?

D'abord j'étais le successeur de Hanspeter Gubler comme chef de section de Zurich. En 1989, notre super-président Res Kilchenmann quittait sa fonction par des raisons de travail, et malheureusement l'AG m'a proposé et élu comme successeur (à cause de ma haute voix zurichoise?). Mais quand même les 7 années comme président m'ont fait beaucoup de plaisir, et j'ai beaucoup de beaux souvenirs excitants. Il y a 4 ans, j'ai cru que c'est le temps de changer et j'ai quitté ma fonction. Peu après, j'étais élu dans le comité du SDHM. Maintenant, le club Fiat 500 veut de nouveau quelque chose de moi et ils m'ont élu comme chef de section Zurich.

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

J'espère que nous avons beaucoup plus de personnes aux nos rencontres mensuelles. Il me faut encore des idées, mais je crois que ça va augmenter. J'espère aussi d'avoir un peu plus de temps pour le club, pour les rencontres étrangères et pour organiser une rencontre, car je ne dois plus visiter tous les autres rencontres des véhicules anciennes (je vais quitter ma fonction au comité du SDHM).

## Cotisation 2002

Cher Membre

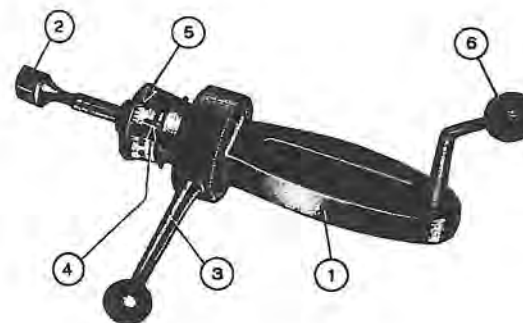
Nous revoici, nous revoilà ! La cotisation du Club pour l'année 2002 est à nouveau due. Afin que notre Club puisse continuer a organiser et vous offrir ses nombreuses 'activités' - telles que sorties, pique-niques, rallye, Gazzetta, cotisation à l'ASVE, repas de l'AG, cadeaux, glaces etc. ...etc. ... notre caisse doit être rebondie.

Je vous prie donc de bien vouloir régler votre cotisation avant le **28. Fevrier 2002** au moyen du bulletin de versement ci-joint.

- un membre paie Sfr. 50.-
- un couple paie Sfr. 80.-

Je vous remercie par avance de votre prompt règlement, afin de m'éviter de la paperasserie inutile, et pour que je puisse avoir un peu de temps libre.

Meilleures salutations votre Caissier: Martin Jörg





## Mitgliederbeitrag 2002

Liebe Club-Mitglieder

Es ist schon wieder soweit! Der Beitrag für das kommende Clubjahr wird fällig. Damit unser Club auch weiterhin viel ‚Ägschen‘ – wie Ausflüge, Picknick, Rallye, Gazzetta, Verbandsabgaben, GV-Essen, Geschenke, Glacés und und und offerieren kann, muss das Kässeli klingeln.

Ich bitte Euch, den Jahresbeitrag bis am **28. Februar 2002** mit beiliegendem Einzahlungsschein zu bezahlen.

- Einzelmitglieder bezahlen Fr. 50.-
- Paare bezahlen Fr. 80.-

Ich danke Euch, dass Ihr mich mit Eurer guten Zahlungsmoral vor allzu viel Arbeit bewahrt und mir auch noch etwas Freizeit gönnt.

Liebe Grüsse der Kassier: Martin Jörg

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

Quelques souvenirs  
particuliers...

Ceux qui sont intéressés à mes souvenirs doivent venir à une de nos rencontres, là il y a toujours quelque chose de particulier et beaucoup à raconter. Si je voulais écrire tout ici, la Gazzetta deviendrait trop lourde pour envoyer avec la poste...

Johann Jucker jun., 12.2001



**Sternefifi!**  
en Kasemher  
vom Jucker

FML-Fachgeschäft

BERATUNG  
VERKAUF  
SERVICE

LANDTECHNIK **JUCKER**  
GARTENGERÄTE

8173 Neerach Tel. 01 858 22 73 [www.jucker.landtechnik.ch](http://www.jucker.landtechnik.ch)

## Leserseite / Diverses

Daniel Loielo würde gerne einen Töff-Ausflug organisieren. Wer Lust hat, meldet sich bei ihm! (078 676 73 28 oder cavallino\_rampante@gmx.ch)

Es hat noch einige Seiten unter [www.fiat500club.ch](http://www.fiat500club.ch), welche einige Ergänzungen benötigen! Greift in die Tasten und sendet Eure Beiträge an [webmaster@fiat500club.ch](mailto:webmaster@fiat500club.ch)!

Schon gesehen? [www.fankishirt.ch](http://www.fankishirt.ch); Bei Sammelbestellungen gäbe es etwas Rabatt.

Redaktionsschluss: Dies sollte für die BerichtschreiberInnen keine Rolle spielen, denn je früher der Bericht bei der Redaktion ist, umso grösser ist die Chance, dass das Verfasste auch erscheint! Bis jetzt hat's prima geklappt; macht weiter so! Es ist unsere Gazzetta, die viermal jährlich erscheinen soll. Vielen Dank allen Mitwirkenden und speziell Daniel Loielo für die Übersetzungen!



  
**abächerli druck ag**  
PRINT & DESIGN

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

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

Gazzetta: Sam wird weiterhin unsere Internetseite betreuen und neu wird Jürg Guggisberg die Redaktion der Gazzetta übernehmen.

### 8. Mutationen

Nach 9 Austritten oder Ausschlüssen (wegen Nichterfüllung der finanziellen Pflichten) sowie 21 neuen Eintritten, weist unsere Adressenliste 249 Adressen aus, wobei nur 192 Mitglieder ihren Beitrag 2001 bezahlt haben.

### 9. Anträge

Es sind keine Anträge eingegangen.

### 10. Verschiedenes

- Chlous-Weekend im Diemtigtal: an der GV ist die Möglichkeit sich anzumelden und zu bezahlen. Es wird im gewohnten Rahmen durchgeführt.

- Der Pechvogelpreis 2001 geht an Suligoi Marco aus der Sektion Innerschweiz. Das Rad des Fiatlis hatte sich beim Antritt der Reise zum Picknick sehr rasch verabschiedet. (Bericht in der Gazzetta)

-Es werden Termine fürs 2002 (soweit bekannt) bekannt gegeben.

-Für das Treffen in Sempach werden noch Helfer gesucht. Bitte bei Kurt Honermann melden.

-Verlosung Mitglieder Beitrag 2002: Mittels Lottonummer werden drei Gewinner ermittelt. Es sind: Marco & Franziska Suligoi, Pasquale & Christine Grombone und Tony Privitera & Bea Ferri.

-Sektion ZH hat neu ihren Höck am 3. Donnerstag im Monat.

Balsthal, 24. November 2001

Die Verfasserin

Veronika Mattioli (Frösch)

Die Kasse schliesst mit einem Erfolg von Fr. 1'573.65

Die 1. Revisorin, Heidi Odermatt, verliest den Revisorenbericht (der 2. Revisor, Valentino Brandani, auf französisch) und bittet dem Kassier Déchargé zu erteilen. Der Antrag wird mit 53 Stimmen angenommen.

#### **5. Jahresbeitrag**

Auch dieses Jahr sieht der Vorstand keine Veranlassung, den Mitgliederbeitrag zu erhöhen und beantragt, bei Fr. 50.- für Einzelmitglieder resp. 80.- für Paare zu bleiben. Dies wird einstimmig genehmigt.

#### **6. Budget**

Der Posten Veranstaltungen ist in diesem Jahr sehr hoch. Für das Treffen in Sempach hat der Vorstand Fr. 8'000.- gesprochen. (Ein allfälliger Überschuss fliesst in die Clubkasse). Ansonsten bleibt das Budget in etwa wie in den letzten Jahren.

Das Budget wird einstimmig angenommen.

#### **7. Wahl des Vorstandes**

**a)** Tagespräsident: Als Tagespräsident wird Hansruedi Hodel angefragt und gewählt. Er übernimmt die Wahl des Präsidenten

**b)** Präsident: Matthias Deutzer hat sein Amt freigegeben. Als Kandidat wird Daniel Pozzo aufgestellt. Es wird kein Gegenkandidat aufgestellt. Daniel Pozzo wird einstimmig gewählt und nimmt die Wahl an.

**c)** Sektionsleiter Romandie: Thierry Caillet wird vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

**d)** Sektionsleiter Zürich: Beat Wicki gibt sein Amt auf und als „neuer“ Sektionsleiter wird Johann Jucker vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

**e)** Übrige Vorstandsmitglieder: Bruno Straumann - Sektion Bern, Kurt Honermann - Sektion Innerschweiz + Vizepräsident, Veronika Mattioli (Frösch)- Sekretariat, werden von der Versammlung mit 52 Stimmen in ihrem Amt bestätigt.

**f)** Revisoren: Heidi Odermatt muss als Revisorin zurücktreten. Valentino Brandani wird das Amt, als 1. Revisor für ein Jahr übernehmen. Als neuer 2. Revisor wird Romain Desalmand aufgestellt. Romain wird einstimmig gewählt.

Den beiden abtretenden Vorständlern wird die geleistete Arbeit von Kurt Honermann verdankt und Geschenke überreicht.

## **Internationales Fiat-Treffen vom 31. August bis 2. Sept. 2001**

Montreux ist unterdessen eine FIATastische Stadt geworden. Denn bereits zum 3. Mal haben sich die Liebhaber der historischen Fiat unter dem gedeckten Marktplatz von Montreux getroffen.

Die Bewohner von Montreux hatten ihre Stadt gut vorbereitet: ein Topolino thronte auf dem Touristenbüro, der 500er von Isidore stand im Einkaufscenter Forum, der 500er von Valentino beobachtete die Passanten vor dem Café Roma, der 500er von Céline hielt sich für einen Bancomaten im Innern der UBS und der Gamine von Pasquale war stolz, in der Bijouterie Roman Mayer stehen zu dürfen! Die anderen Läden sind auch nicht abseits gestanden, 12 von ihnen haben am Schaufenster-Wettbewerb mitgemacht und ihre Dekorationen erregten bei den Passanten oft viel Aufmerksamkeit (eine Fiat 500-Dekoration mitten in einer Papeterie oder einem Blumengeschäft sieht man nicht alle Tage!).

Nun zum eigentlichen Treffen. Am Freitagabend um punkt 18.00 h spielte die Brass Band der Schweizer Armee unter der Führung von Patrick Robatel mit 60 Musikern auf, um die ersten Teilnehmer zu begrüßen.

Am Samstag war das schöne Wetter leider abwesend, aber das Programm konnte trotzdem problemlos weitergeführt werden. Am Morgen wurde mittels folkloristischen Gruppen aus der Region eine zu 100% helvetische Ambiance geschaffen, um die weiteren Teilnehmer zu empfangen. Die verschiedenen Stände offerierten diverse Spiele, Fiat 500 Bilder, Skulpturen, Ersatzteile und Zubehör und sogar einen Stier mit 2 Kühen und 2 Kälbern. Um 14.00 h startete dann laut hupend die Ausfahrt der Fiat 500 durch Montreux, unter der musikalischen Leitung der Guggenmusik „la Baveuse“. Um 15.30 h waren alle wieder zurück beim Marktplatz. Der Tag war aber damit noch lange nicht gelaufen: weiterhin begleitet durch die lautstarke Guggenmusik, machten sich die braven Fiat Fahrer/

innen und Beifahrer/innen zu Fuss auf den Weg zum Bahnhof Montreux, von wo aus sie sich mit einer ziemlich alten Zahnradbahn (wohl über 100jährig) auf den Rochers de Naye auf 2'100 m.ü.M. begaben (Aussicht: naja, ein wenig neblig...). Am Abend nach dem Essen, welches von der Amicale offeriert wurde, wurde mit dem Orchester „Delfino et Sofia“ für Stimmung gesorgt.

Am Sonntag folgte dann eine Tour in die wunderschönen Rebberge mit anschliessendem Apéro, welcher vom Touristenbüro Montreux offeriert wurde und den Sonntagmorgen auf sympathische Weise komplettierte. Um 13.00 h fand die langersehnte Preisverteilung statt. Folgende Preise wurden dabei vergeben:

Wettbewerb Samstagmorgen:	Pieren Patrizio
weiteste Anreise:	Marco Palermo
ältester Fiat Fahrer:	André Gonthier
ältester Fiat:	Constant Christophi
originalster Fiat:	Damiano Colombo

Das Fest wurde dann mit der Versteigerung einer Fiat 500 Holzskulptur beendet.

Um sich bei den Teilnehmern zu bedanken, erhielt jedes Fahrzeug vor der Abreise eine Flasche heimischer Weisswein, offeriert von den Gemeindebehörden Montreux.

Die nächste Ausgabe des internationalen Fiat Treffens in Montreux findet vom 5.-7. September 2003 statt. Weitere Infos findet man unter [www.fiatanciennes.com](http://www.fiatanciennes.com) oder via E-Mail: [info@fiatanciennes.com](mailto:info@fiatanciennes.com).

Das Organisationskomitee

Note de la rédaction :

Nous vous prions de nous excuser pour le fait qu'on est très tard avec ce récit...

## Protokoll der 19. Generalversammlung

vom Samstag, 24. November 2001 im Hotel Kreuz in Balsthal

Der Präsident Matthias Deutzer eröffnet die Generalversammlung und begrüsst die anwesenden Mitglieder und Interessenten.

Entschuldigt sind: Ruth + Peter Barmet, Kilchenmann Res + Romy, Rita Kumschick, Jesuina Jörg, Trevisan C + C, Fam. Gorianz, Fabrice Micheli, Resi Jucker, Monika Gottwald.

### 1. Wahl der Stimmzähler

Roberto Molin + Claudio Trevisan

Als erstes zählen die beiden die anwesenden Stimmberechtigten: es sind 54 Mitglieder; das absolute Mehr beträgt also 28.

### 2. Protokoll der letzten GV

wurde im Heft 1/01 abgedruckt. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

### 3. Jahresbericht des Präsidenten

Der erste Anlass in diesem Vereinsjahr war das Chlouse-Weekend, das wie jedes Jahr im Diemtigtal stattfand. Die Frühlingsausfahrt wurde von Romain Desalmand organisiert und führte uns auf Gottshofs Spuren ins Emmental. Danach folgte das Weekend in Septfontaine (F), organisiert von Daniel Pozzo und Thierry Caillet. Bei schönstem Wetter konnte Kart gefahren und die Geselligkeit gepflegt werden. Das Picknick wurde von Kurt Honermann und Matthias Deutzer in der Innerschweiz organisiert. Das Rallye wurde von Bruno Straumann organisiert und hatte wegen dem schlechten Wetter nur 9 startende Teams, es war trotzdem ein gelungener Anlass.

Der Jahresbericht mit 53 Stimmen genehmigt.

### 4. Kassa- und Revisorenbericht

Der Kassier Martin Jörg verliest den Kassabericht, der in diesem Jahr aufgelegt wurde. Tino verweist auf die Mitgliederbeiträge die in diesem Jahr massiv abgenommen haben. Die Kosten für die Gazzetta sind tiefer als budgetiert, da ja nur 2 Ausgaben erschienen sind. Da in diesem Jahr Couverts für ca. 3 Jahre gedruckt wurden, fällt der Posten Bürobedarf zu hoch aus.

## 8. Mutations

Après 9 sorties (à cause de non-paiement des cotisations entre autres) et 21 nouvelles entrées, la liste des membres du club compte 249 adresses. Malheureusement, seulement 192 membres ont payés leurs cotisations 2001.

## 9. Propositions

Il n'y a pas de propositions.

## 10. Divers

- Weekend du Saint Nicolas dans la vallée de Diemtig: on a la possibilité de s'inscrire et de payer directement pendant l'AG.
- Le Prix pour le Malchanceux 2001 est remis à Suligoï Marco. Il a perdu la roue de sa Fiat en train de partir pour le pick-nick.
- Les dates des rencontres 2002 sont annoncées.
- Kurt Honermann cherche encore des personnes pour aider à la rencontre internationale de Sempach.
- Tirage au sort de la cotisation 2002: Marco & Franziska Suligoï, Pasquale & Christine Grombone et Tony Privitera & Bea Ferri sont les vainqueurs et ne doivent pas payer leurs cotisations 2002.
- La section Zurich a dévié leur rencontre mensuelle sur le 3ème jeudi du mois.

Balsthal, 24 novembre 2001

La rédactrice  
Veronika (Frösch) Mattioli

# Rencontre internationale Fiat anciennes du 31 août au 2 septembre 2001

Désormais, Montreux est devenue une ville FIATesque. En effet, pour la 3<sup>e</sup> fois, les passionnés de Fiat anciennes se sont donnés rendez-vous sous le Marché Couvert de Montreux.

Les montreusiens ont bien préparé le terrain ; une Topolino présidait du haut de l'Office du tourisme, la 500 de Isidore se montrait au centre commercial Forum, la 500 de Valentino regardait les passants devant le caffè Roma, la 500 de Céline s'est prise pour un bancomat à l'intérieur de l'UBS et la gamine de Pasquale était fière de se trouver dans la bijouterie Roman Mayer ! Les autres commerces n'étaient pas en reste ! douze d'entre eux ont participé à un concours de vitrines et ont intrigué les passants (des Fiat 500 au milieu d'une papeterie ou d'une fleuriste, c'est pas tous les jours !)

Venons-en aux faits maintenant. Vendredi soir, pour accueillir les 1<sup>er</sup> arrivants, le Brass Band de l'Armée Suisse, Berne, sous la direction du Capitaine Patrick Robatel (60 musiciens), débute à 18h00 très précises.

Samedi, le beau temps n'était pas de la partie, mais le programme a pu continuer sans sourciller. Le matin, les groupes folkloriques de la région ont mis une ambiance 100% helvète pour accueillir les participants. Les stands proposaient des jeux d'adresses, des peintures de 500, des sculptures à la tronçonneuse, des accessoires et pièces détachées et même 1 taureau accompagné de ses 2 vaches et 2 veaux. A 14h00, aux sons de la Guggen Musik la Baveuse, le cortège est parti klaxonner à travers Montreux pour revenir à 15h30 sur la place du marché. La journée ne s'est pas arrêtée là ! toujours accompagnés de la Guggen Musik, les braves Fiatistes sont allés jusqu'à la gare du Montreux-Glion-Naye et se sont retrouvés à passé 2'100m. conduits par un train à crémaillère, plus que centenaire.

Le soir, après un repas offert par l'Amicale, l'orchestre de Delfino et Sofia a joué pour l'ambiance d'un samedi soir.

Dimanche, un tour dans le Chablais valaisan a permis de découvrir cette région et un apéro, offert par l'Office du tourisme de Montreux a sympathiquement complété la matinée. A 13h00, une remise des prix a primé le concours du samedi matin Pieren Patrizio, la personne qui a parcouru le plus de kilomètres Marco Palermo, le conducteur le plus agé André Gonthier, la voiture la plus ancienne Constant Christophi et la voiture la plus fidèle à sa sortie d'usine Damiano Colombo. Une vente aux enchères, avec comme lot la 500 faite par le bûcheron à la tronçonneuse, a conclu la fête.

Pour remercier les participants, chaque voiture recevait au départ, une bouteille de blanc de Montreux, offert par la Municipalité de Montreux.

La prochaine édition de la rencontre internationale de Fiat anciennes se tiendra à Montreux du 5 au 7 septembre 2003. Pour plus de renseignements, site internet : [www.fiatanciennes.com](http://www.fiatanciennes.com) et E-Mail : [info@fiatanciennes.com](mailto:info@fiatanciennes.com).

#### Le comité d'organisation

Note de la rédaction :

Nous vous prions de nous excuser pour le fait qu'on est très tard avec ce récit...

années. En total, on a fait un bénéfice de Fr. 1'573.65.

Les réviseurs Heidi Odermatt et Valentino Brandani (en français) nous informent qu'ils ont contrôlé la comptabilité et qu'ils l'ont trouvée en ordre. Ils proposent d'accepter la comptabilité et de décharger le caissier. La proposition est acceptée avec 53 votes.

#### 5. Cotisation annuelle

Cette année aussi, le Comité ne voit aucune raison d'augmenter la cotisation et décide de laisser-la inchangée (50.- par personne, 80.— par couple). Ceci est accepté à l'unanimité.

#### 6. Budget

Le budget pour les rencontres a été augmenté pour la prochaine année, et y comprend une somme de Fr. 8'000.- pour la rencontre internationale de Sempach. (Un possible gain retournera dans la caisse du club.) Le reste du budget est comparable aux années précédentes. Le budget est accepté à l'unanimité.

#### 7. Election du Comité

**a)** Président du jour: Hansruedi Hodel

**b)** Président: Matthias Deutzer quitte sa fonction. Le seul candidat est Daniel Pozzo. Il est élu à l'unanimité et accepte la vote.

**c)** Chef de section Romandie: Le candidat Thierry Cailler est élu à l'unanimité.

**d)** Chef de section Zurich: Beat Wicki quitte sa fonction. Le candidat Johann Jucker est élu comme „nouveau“ chef de section Zurich à l'unanimité.

**e)** Les autres membres du Comité: Bruno Straumann - section Berne, Kurt Honermann - section Suisse Centrale et vice-président, Veronika (Frösch) Mattioli -secrétariat, sont élus à leurs postes respectifs avec 52 votes.

**f)** Réviseurs: Heidi Odermatt se retire du poste de 1<sup>er</sup> réviseur. Valentino Brandani prend le poste comme 1<sup>er</sup> réviseur pour la prochaine année. Le candidat Romain Desalmand est élu à l'unanimité comme 2<sup>ème</sup> réviseur.

Kurt Honermann remercie les deux membres du Comité qui ont quittés leurs postes et leur donne des cadeaux.

Gazzetta: Sam continue à se charger de la site internet ([www.fiat500club.ch](http://www.fiat500club.ch)), Jürg Guggisberg est le nouveau rédacteur de la Gazzetta.

# Procès-verbal de la 19ème Assemblée Générale

samedi, 24 novembre 2001, Hôtel Kreuz, Balsthal

Le Président Matthias Deutzer ouvre l'Assemblée Générale et souhaite le bien-venue aux membres et aux intéressés.

Ils se sont excusés: Ruth + Peter Barmet, Kilchenmann Res + Romy, Rita Kumschick, Jesuina Jörg, Trevisan C. + C., famille Gorianz, Fabrice Micheli, Resi Jucker, Monika Gottwald.

## 1. Election des compteurs de votes

Roberto Molin + Claudio Trevisan

D'abord ils comptent les membres ayant droit de voter: ce sont 54 membres; donc la majorité absolue sera de 28.

## 2. Procès-verbal de l'AG précédente

figurait dans la Gazzetta 1/01. Le procès-verbal est accepté unanime.

## 3. Compte rendu du Président

La première rencontre était le weekend de Saint Nicolas, comme chaque année dans la vallée de Diemtig. La sortie de printemps a été organisée par Romain Desalmand et suivait les traces de Gott-helf dans l'Emmental. Après, il y avait le weekend à Septfontaine (F), organisé par Daniel Pozzo et Thierry Cailler. On a fait du karting sous des magnifiques rayons du soleil. Le pick-nick a été organisé par Kurt Honermann et Matthias Deutzer dans la Suisse Centrale. Le rallye a été organisé par Bruno Straumann. A cause du maltemps, il n'y avait que 9 teams sur la grille de départ. Le compte rendu est accepté avec 53 votes.

## 4. Compte rendu de la caisse et des réviseurs

Le caissier Tino Jörg présente le compte rendu de la caisse aux membres. Tino rend l'attention au fait que le paiement des cotisations des membres a fort diminué cette année. Les coûts pour la Gazzetta sont au-dessous du budget, parce qu'il n'y avait que 2 éditions. Les coûts pour le matériel de bureau sont au-dessus du budget, parce qu'on a acheté des couverts pour les prochaines

# Fiat Multipla Restauration

Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 17)

Oh man, war das eine Hochzeit! Die Braut auf Hochglanz getrimmt, der Bräutigam eher schlicht und etwas klein – aber fein. Bei dieser Zeremonie war ich eigentlich der Pfarrer, der diesen (wenn auch zweiten) Bund fürs Leben schliessen liess. Es musste ja mal so weit kommen. Es war schön, aber auch ein gutes Stück Arbeit. Zu dritt befanden wir uns also in dieser schon beinahe heiligen Halle. Keine Verwandten, keine Zuschauer und keine Neugierigen störten uns. Vor meinen Augen, mit meinen Händen und durch meinen Willen vereinigten sich die Braut (DIE Carrosserie) und der Bräutigam (DER Motor) zu eins. Nach getaner Arbeit hatte ich eine „Schiessfreud“. Jetzt ist es wieder ein richtiges Auto, wenn auch noch einige kleine Details wie die komplette Elektrik, die Innenverkleidungen, die Verglasung und die Türen fehlen.

Auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederhole möchte ich mein System erläutern um vor allem gegen den Schluss der Montagearbeiten die Übersicht nicht zu verlieren. Es wird keiner erst auf der MFK merken, dass er die Räder nicht montiert hat. Schnell ist es aber passiert, dass man eine Feder, die noch zu organisieren ist, oder ein kleines Abdeckblech irgendwo vergisst, weil es nicht auffällt. In den originalen Ersatzteilbüchern sind ja nun alle Teile aufgelistet. Eingeteilt in Baugruppen und mit Positionsnummern versehen. Diese Einteilung machte ich mir zu nutzen, indem ich eine Tabelle erstellte in der horizontal die Baugruppen und vertikal die Positionsnummern aufgeführt sind. Jedesmal, wenn ich also irgend etwas definitiv montiert habe wurde das in dieser Tabelle eingetragen. Sehr schön ist dann zu sehen, welche Baugruppen fertig sind, wo noch vereinzelt Teile fehlen oder wo noch nichts gemacht wurde. Auch kann ich nun nachschauen, ob ich das originale Teil (O), ein Neuteil (N) oder ein gebrauchtes Teil aus einem anderen Wagen (G) verbaut habe. Zusätzlich ist noch die Information vorhanden, ob es sich um ein repariertes (\_R) oder frisch lackiertes (\_L) Teil handelt oder ob es eine Eigen- (\_E) oder Fremdanfertigung (\_F) ist. Klingt vielleicht aufwendig und unnötig. Ich für mich möchte später nachsehen können

ob und welche Lager im Getriebe ersetzt wurden. Waren es jetzt die hinteren oder die vorderen Radlager, die ersetzt wurden? Habe ich damals den linken oder rechten Fensterkurbelmechanismus repariert? Treten nach Jahren Probleme auf, so können diese Fragen von Interesse sein. Im Moment ist es schön zu sehen wie sich die Tabelle langsam auffüllt und man dem Ziel immer näher kommt.

	Block	Ölwanne	Kurbel- welle	Kolben	Steuer- kette	Ventil- steuerun g	Benzin- tank	Benzin- pumpe
							600M	
Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8
1	X	G	R	G	N	R	OR	N
2	GR	G	N	N	G	N	O	N
3	G	N	N	N	N	G	NE	O
4	G	N	N	N	G	N	O	O
5	N	N	N	N	G	N	O	N
6	G	N	N	N	G	N	O	O
7	N	N	N	No. G	G	G	O	N
8	O	N	OR	No. G	N	N	NE	G
9	O	N	X	N		N	N	G
10	N	N	O	N		G	N	X
11	O		O	N		R	N	X
12	N		O			R	N	G
13	N					O	O	N
14	N					O	X	G
15	G					G	X	G
16	G					G	N	G

Hier eine kleinen Ausschnitt aus dieser Tabelle. Eigentlich sind es ja zwei Tabellen, weil bei Fiat das Ersatzteilwesen immer in einen Bereich Mechanik und einen Bereich Carrosserie unterteilt war. Gemäss Ersatzteillist besteht also mein Multipla aus 1494 verschiedenen Teilen (1206 Mechanik und 288 Carrosserie). Nicht ganz ohne Stolz darf ich nun sagen, dass ich die allermeisten dieser Teile irgendwann in der Hand hatte um sie zu begutachten, zu reinigen,

den. Damit diese Kühlluft und der Fahrtwind der unter dem Wagenboden her streicht nicht zu doll kollidieren und womöglich einen Wärmestau beim Kühler verursachen ist eben jenes Luftleitblech vorhanden, das eben nicht vorhanden ist in meinem Fall. Diesmal ging ich pragmatischer vor als sonst. Form und Material standen vor der Funktion zurück. Als Vorlage diente mir die relativ kleine Abbildung aus dem Ersatzteilkatalog. So bog und schnitt und schnitt und bog ich die drei Bleche zurecht, bis ein passendes Luftleitblech entstanden war. Die Grundform war eigentlich schnell entstanden. Auf der einen Seite musste ich wie eine Delle reindrücken damit sich das ganze richtig an die Carrosserie anfügen liess. Es kam mir vor als hätte ich hundert mal das Blech zur Probe hingehalten und immer klaffte irgendwo noch ein Spalt. Gott segne den Erfinder des Autoliftes. Damit das mit der Biegerei etwas ringer ging, verwendete ich Alubleche. Zum Schutz liess ich sie eloxieren und danach wurden sie zusammen vernietet.

In den letzten Tagen vor der Fertigstellung dieses Berichtes fing ich an die Komponenten der elektrischen Anlage zu montieren. Im nächsten Bericht, der theoretisch der letzte sein sollte, da ich ja plane zu unserem internationalen Fiat 500 Treffen in Sempach startklar zu sein, könnt ihr dann mehr dazu lesen.

Die „Hochzeit“ tat einem wirklich  
beduseln,  
jedoch halt – es ist noch nicht fertig  
mit guseln.  
Meine Tabelle – übrigens ein Excel  
sheet,  
ist noch nicht komplett, so ein shit.  
Fürs Öl gibt's die Wanne,  
die hatte eine Panne,  
das Öl hielt sie nicht,  
obwohl ihre Pflicht.  
René schweisste sie zu,  
jetzt hab ich endlich ruh.

Die Keilriemen – die Halunken,  
im Ärger bin ich versunken.  
Sie wollten nicht passen,  
ich tat sie schon hassen.  
Zum Schluss kam's dann gut,  
so verflog auch die Wut.  
Weiter geht's jetzt „elektrisch“,  
und gen Schluss wohl auch hektisch.

Euer Kurt



serpumpe von der Kurbelwelle mittels eines sogenannten „kein-Riemens“ angetrieben. „Kein-Riemen“ deshalb, weil kein Keilriemen vorhanden war, auch kein Muster. Zwei neue Riemen hatte ich schon früher mal organisiert. Aber die Chutzscheiben wollten sich einfach nicht montieren lassen. Der erste Keilriemen von der Kurbelwelle zur Lichtmaschine ging noch mit Ach und Krach. Aber beim Zweiten, von der Lichtmaschine zur Wasserpumpe, war ich chancenlos. Irgendwo in meiner Garage fand ich einen alten Keilriemen. Der passte auch nur fast, aber jetzt konnte ich abschätzen, dass ein um 10mm längerer Riemen genau der richtige sein muss. Frohgelaunt betrat ich ein Spezialgeschäft, das auch Keilriemen im Verkaufsprogramm führt. „Ich brauche einen Keilriemen mit der Grösse 710 x 10“ liess ich über die Theke verlauten. „710 x 10? Etwas genauer bitte“ bekam ich zur Antwort. Also erklärte ich dem Mann hinter der Theke wie ich auf das Mass 710 x 10 kam. Irgendwie wollte er mir das ganze nicht so recht glauben, oder vielleicht konnte er meinen Ausführungen nicht so recht folgen, ich wusste es nicht. Jedenfalls nahm er ein dickes Buch zur Hand, legte seine Stirn in Runzeln und erklärte mir: „Sie brauchen die Grösse 675 x 10, Ihr Mass ist veraltet.“ Tja, der Mann ist Spezialist, wieso sollte ich ihm nicht glauben. Mein Verstand sagte okay, mein Gefühl hingegen „glaub' ich nicht“. Ich unterdrückte meine Gefühle. Noch am selben Abend wollte ich den Keilriemen auflegen. Scheibenkleister, der vrdmte Riemen war zu klein. Am nächsten morgen stand ich wieder im Geschäft, diesmal bewaffnet mit dem früher geordneten Keilriemen, mit dem Gestrigen und mit meinem alten Muster. Der selbe Verkäufer stand wieder hinter der Theke. Schnell plazierte ich meine Reklamation und noch schneller meinte er nur: „hätten sie gestern schon das Muster dabei gehabt...“

Der ist ja wirklich alt.“ Und, oh Wunder, plötzlich erhalte ich das Gewünschte: einen Keilriemen der Grösse 710 x 10. Ich getraute mich nicht zu fragen, wieso er mir diesem Riemen nicht schon gestern über den Ladentisch schieben konnte.

Das Luftleitblech unter dem Kühler war eines der wenigen Teile die fehlten. Beim 600er, Multipla und Limousine, wird die Kühlluft vom Heckdeckel her angesaugt und mittels Ventilator entgegen der Fahrtrichtung durch den Kühler gedrückt um dann senkrecht nach unten um einige Grad Celsius erwärmt auf der Strasse zu lan-

reparieren oder auch zu ersetzen. Ein Teil, das ich mehr als geplant in die Hand nehmen musste, war die Ölwanne. Den Motor liess ich ja bei der Zylinderschleiferei komplett überholen. Wie ich ihn zurückerhielt war auch die Ölwanne bereits sauber montiert. So stellte ich die ganze Einheit ins Regal, wo sie auf ihren zukünftigen Einsatz harrte. Daneben lag noch ein altes Getriebe das wohl etwas inkontinent war (= unfähig seine inneren Flüssigkeiten zu halten). Nachdem der Motor eingebaut war, reinigte ich die Wanne unten vom ausgelaufenen Öl. Am nächsten Basteltermin kam die Überraschung, denn an der Wanne hatte sich schon wieder ein Öltropf gebildet. „Wo kommt das bloss her?“ fragte ich mich. Ein Leck war nicht auszumachen. Ich reinigte alles nochmals peinlich genau und stellte bei der folgenden Sichtung fest, dass genau unter dem angeschweissten Flansch für den Auspuff doch ein Leck sein muss. Schade – nun musste ich die sauber montierte und abgedichtete Wanne wieder demontieren. Erst nach gründlicher Reinigung und Entfettung auf der Innenseite der Ölwanne konnte man einen kleinen, feinen Riss entdecken. Autogen wurde dieser zugeschweisst. Zwei Wochen liess ich die Wanne stehen, gefüllt mit etwas Öl, um zu sehen ob sie nun wirklich dicht ist. Sie ist dicht! Lässig wollte ich nun meinen Reserve - Dichtungssatz zücken und die Wanne mit neuen Dichtungen wieder montieren. Doch oha lätz! Von den etwa 50 Dichtungen die sich in so einem Satz befinden, war natürlich gerade ein Teil der vierteiligen Ölwannendichtung fehlerhaft gestanzt. Entgegen der Regel, dass man eine einmal montierte Dichtung nicht mehr gebrauchen sollte, wollte ich die alte Dichtung doch nochmals begutachten und gegebenenfalls wieder einsetzen. Zu meinem Verdruss konnte ich sie aber nirgends mehr finden. Die Lautstärke meines Fluchens verhielt sich nun umgekehrt proportional zur Dauer der Suchaktion. Übung abgebrochen. Ein paar Tage später kommt mir die zündende Idee. In der 600er Limousine muss sich auch noch ein kompletter Dichtungssatz befinden. Und tatsächlich, die rettende Dichtung war gefunden. Endlich konnte ich die Wanne wieder einbauen. Davor mussten aber die Dichtflächen gründlich gereinigt werden. Zuerst nahm ich die Wanne in Arbeit, das dauerte seine Zeit. Danach sollten die Flächen am Motorblock gesäubert werden. Aber was hing denn da? Sollte ich mich nun freuen oder ärgern? Die alten, sehnlichst gesuchten Dichtungen klammerten sich mit der

ganzen Kraft der ihnen eingestrichenen Dichtmasse am Motorblock. Ich war froh, dass die Ölwanne nun wieder unter den Motor kam und ich das Kapitel schliessen konnte.

Als weiteren Patienten stellte sich der Geber im Tank für die Benzinuhr heraus. Um den Multipla herum bin ich ein sehr skeptischer Mensch geworden. Es gilt der Grundsatz, dass nichts funktioniert, ehe nicht der Gegenbeweis erbracht wurde. Der Tank war ja sowieso ausgebaut und ein Test des Gebers drängte sich somit förmlich auf. Ich hab's ja gewusst, ich hab's ja gewusst! Das Ding spinnt. Der Geber hatte Kontaktprobleme über den ganzen Messbereich. Vorsichtig öffnete ich die obere Platte und das Innenleben offenbarte sich mir. Eine Wicklung aus Kupferdraht auf der sich ein Schleifer je nach Tankfüllung bewegte war das Corpus delicti. Von blossem Auge war nichts zu sehen, aber meine Berufserfahrung sagte mir, dass die Schleifbahn auf der Wicklung oxidiert ist. Mit einer ganz feinen Nadelfeile bearbeitete ich die Wicklung und das Resultat war überzeugend. Der Geber arbeitete wieder wie an seinem ersten Arbeitstag 1956, wo ein italienischer Techniker die ersten Lebenszeichen des frisch ab dem Band gerollten Multiplas überwachte und langsam aus der Turiner Autofabrik rollte. Freude herrscht.

Wer reisen will braucht richtiges Schuhwerk. So auch mein Autöli. Lange verfolgte ich die Idee, die originalen Diagonalreifen zu montieren. Dies nicht einfach nur weil das original ist, sondern weil die Diagonalen ein anderes Breiten/Höhen - Verhältnis haben. Heutige Pneus werden ja immer flacher. Mein Alltags - Citroën hat ja schon die Bereifung 205 / 65 HR 15, das heisst der Pneu ist 205mm breit und 65% davon hoch (65% von 205mm = 133mm hoch). 15 steht für den Felgendurchmesser in Zoll (1 Zoll = 25,4mm). In der Blütezeit des 500ers trugen Autos noch die Pneus der 80er Serie. Ein 500er bereifen wir heute noch mit der Normgrösse 125 SR 12. 125 steht wieder für die Breite, hier 125mm, und weil kein Schrägstrich plus Zahl folgt ist es automatisch ein Reifen der 80er Serie. Die Höhe beträgt also 80 % von der Breite (80% von 125mm = 100mm). 12 steht wieder für den Felgendurchmesser. Die Diagonalreifen aus der Bauzeit der ersten Multiplas weisen ein noch grösseres Breiten / Höhen - Verhältnis auf. 5,20 - 12 wäre das Originalmass. Hier wird die Breit auch in Zoll angegeben: 5,20 Zoll entsprechen 132mm und die Höhe 88% davon (88% von 132mm = 116mm). Schon relativ

kleine Unterschiede in der Höhe eines Reifens beeinflussen das Erscheinungsbild eines Oldtimers aber merklich. Leider musste ich feststellen, dass ein Diagonalreifen in dieser Grösse nicht mehr zu beschaffen sind. Ich wollte ja einen Reifen aus aktueller Produktion und nicht so Gummi der schon seit 1956 völlig überaltert irgendwo rumliegt. Also, nochmals kurz gerechnet: Felgendurchmesser plus zwei mal Reifenhöhe gleich Raddurchmesser.  $305\text{mm} (12 \times 25,4\text{mm}) + 2 \times 116\text{mm} = 537\text{mm}$ . Als Ersatz wählte ich einen Radialreifen der Grösse 145 SR 12. Rein rechnerisch besitzt dieser den selben Raddurchmesser ( $305\text{mm} + 2 \times 116\text{mm}$  [80% von 145mm]). Allerdings gilt zu beachten, dass bei Radialreifen die Breite über den gesamten Reifen gemessen wird, bei Diagonalreifen jedoch nur die Breite der Lauffläche. Ein bisschen vergleicht man Äpfel mit Birnen. Der gewählte Reifen wird, obwohl etwas breiter als das Original, ohne Überredungskünste und Bestechungsgelder in jeder Garage auf die Originalfelgen aufgezogen. Alles liegt noch im gesetzlichen Rahmen. Hier beenden wir unseren Abstecher zu Adam Rise.

Der Hauptbremszylinder sowie die ganze Pedalerie wird unten am Wagenboden mit einem Blech abgedeckt um alles vor Nässe und Schmutz zu schützen. Es grenzt an ein kleines Wunder, dass dieses Blech, das zu diversen Einstellarbeiten entfernt werden muss, nicht über all die Jahre verloren ging. Nun ist aber der Wagenboden neu und es sind keine Löcher mehr für die Blechschrauben vorhanden. Wie gesagt, das Abdeckblech muss immer wieder mal weggenommen werden und an diesen Stellen ist es mir nicht sympathisch Blechschrauben einzusetzen. Da nun sowieso gebohrt werden muss, entschied ich mich für die dauerhaftere Lösung mit Gewindenieten. Eine ganz elegante Sache ist das. Leider sind die entsprechenden Spezialzangen sauteuer. Also besser borgen als kaufen. Hier wieder einmal einen Dank an die Firma. Gebohrt werden muss ein sieben Millimeter grosses Loch um dann eine Niete mit einem Innengewinde M5 einsetzen zu können. In meinem Fall waren zwei Nieten in einem Hohlraum anzubringen, auch das geht problemlos, denn man muss auf der Rückseite nicht zukommen können. Das Resultat überzeugt. Nun kann eine normale metrische Schraube tausendmal rein- und rausgedreht werden, weil sich die verpresste Niete wie eine hinter dem Blech angeschweisste Mutter verhält - mit Betonung auf hält!

Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurde die Lichtmaschine und die Was-