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

WEWEWE PUNKT FIAT500CLUB PUNKT CH

Wir Oldtimerfahrer hängen doch manchmal schon an der "guten alten Zeit". Früher, da gab es noch keine Elektronik im Auto und alles war so schön einfach und überschaubar. Und heute? Wer seinen Videorecorder, DVD-Player oder sein Handy ausreizen möchte muss eine geborene Spielernatur sein oder aber ein dreiwöchiges Abendseminar besuchen bis er auch die letzten und hintersten Menüs, Hot Keys und Direct Comands kennt und begreift. Manch einer besitzt legal einen Führerschein, kann aber zuhause seinen Videorecorder nicht programmieren. Andere bekommen Schweissausbrüche wenn sie mal unerwartet bei einem fremden Handy einen Anruf entgegen nehmen sollen: "Wo muss ich nun drücken - da, nein? - ach da - und jetzt kann ich sprechen?" Die Frage drängt sich auf: wieviel Technik braucht der Mensch? Keine? So viel wie nötig? So viel wie möglich? Oder haben wir schon zuviel? Diese Frage muss jeder für sich beantworten. Nur eines ist sicher, das Rad der Zeit lässt sich nicht zurückdrehen!
Das World Wide Web ist eine tolle Sache und ein jeder soll nach Bedarf seine Vorteile daraus ziehen. Man darf sich nur nicht von der riesigen Angebotsmenge verwirren lassen. In diesem Sinne möchte ich euch den neuen Auftritt des Fiat 500 Club im Internet erklären.

Zu verdanken haben wir diesen Neustart, der übrigens auch durch die neue Adresse gekennzeichnet ist (www.fiat500club.ch), einer handvoll Mitglieder aus der Sektion Bern. In eigenregie haben sie eine Internetseite für den Club kreiert und diese dann dem Vorstand vorgeführt. Konzept und Ausführung waren sehr überzeugend. Die Idee ist, euch und alle Interessierten über Aktuelles zu informieren, z.B. Veranstaltungskalender, die Daten der einzelnen Clubhöcks, Adressen zum Club und interessante Links (direkte Verknüpfung zu anderen Internetseiten). Wie das ganze aussieht kann ein jeder selber erforschen, leider kann ich den genauen Zeitpunkt des Startschusses noch nicht nennen. Ihr werdet wieder informiert - oder einfach mal probieren: www.fiat500club.ch.
Ganz wichtig ist aber, und darauf legt der Vorstand grossen Wert, dass das Cluborgan, die Gazzetta, nicht konkurrenziert werden soll. Wer also zuhause oder im Geschäft nicht "verinternettet" ist, braucht keine Angst zu haben, dass er in naher Zukunft keine Infos mehr erhält. Die Gazzetta bleibt exklusiv den Clubmitgliedern als Informationsträger erhalten. Berichte von Anlässen werden nur vereinzelt (internationale Treffen) oder z. B. die Multipla Restaurierungs Story und ähnliches werden nicht auf unserer Internetseite zu finden sein.

In ungeduldiger Erwartung auf die neue Homepage, euer Vizepräsident Kurt

Index

1	Editorial
4 - 6	Quo Vadis Gazzetta
7 - 9	Steyr - Puch
10 - 12	Fiat multipla Restauration
13	Fiat Stilo
15 - 16	Vorstand 2001
17	Int. Fiat Treffen in der Zentalschweiz
18 - 21	Wie ich zum Schrauber wurde
23 - 25	Markt / Marché
27	Week-end Romandie
28 - 29	Der Kassier stellt sich vor
30 - 32	Die zehn besten Autos
33 - 34	Oben ohne auf Malta
35 -36	Protokoll GV 2000
38	Manifestations / Veranstaltungen 2001
39	Manifestations / Veranstaltungen SDHM / ASVE
40	Impressum

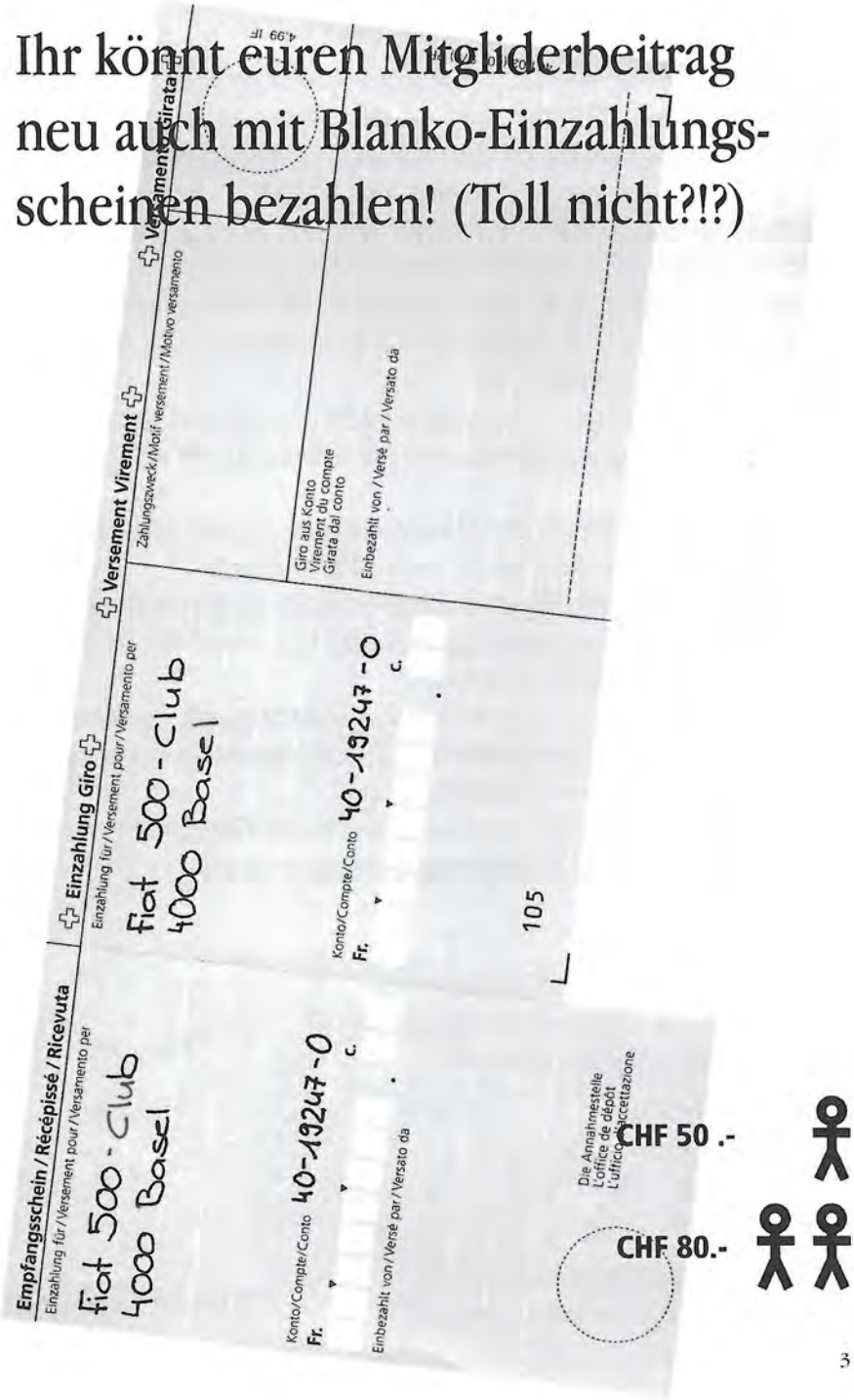
Ersatzteile und Zubehör

für

Jean Goetz AG
8004 Zürich

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18

Ihr könnt euren Mitgliederbeitrag neu auch mit Blanko-Einzahlungsscheinen bezahlen! (Toll nicht?!?)



Quo Vadis Gazzetta?

Notre club compte 272 membres. Ce qui m'intéresserait, c'est ce que vous, en tant que membre du club, attendez ou désirez du club.

Pour cette raison, en collaboration avec Richard, j'ai mis au point un questionnaire traitant un bon nombre de sujets. Nous prions tous nos membres de prendre position concernant chaque thème.

J'espère vivement que ce questionnaire soit retourné par tous les membres auxquels la Gazzetta et le club tiennent à cœur (attention sanctions très très sévères… !).

Nous voudrions bien savoir quels sujets nous devons traiter, quels sont nos points forts (ou faibles), et si par ailleurs quelqu'un nous lit…

Unser Club hat 272 Mitglieder. Mich interessiert, was ihr als (zahlende) Mitglieder vom Club wollt, was ihr vom Club erwartet.

Dazu haben Richard und ich in dieser Nummer einen Fragebogen mit einer Anzahl Themen zusammengestellt. Wir bitten nun alle Mitglieder zu jedem Thema Stellung zu nehmen.

Ich hoffe, dass dieser Fragebogen von allen Mitgliedern, denen die Gazzetta und der Club am Herzen liegt, zum Auswerten zurückgeschickt wird. (yep, das ist eine versteckte Drohung.)

Wir versuchen in etwa zu erfahren was in der Klubzeitung erscheinen soll, wo die Schwer- & Schwachpunkte liegen und ob uns überhaupt jemand liest...

Bitte schickt den ausgefüllten Fragebogen an:
s.v.p. envoient le questionnaire à :

Redaktion Gazzetta
Sam Krieg
Ziegelried 336
3054 Schüpfen

Internet-Fragebogen (vielleicht??)
Questionnaire-Internet (peut-être??)

-> www.fiat500club.ch

☹ 😐 ☺

Grundlegendes / Fondamental:

☐ ☐ ☐ Übersetzung auf deutsch
☐ ☐ ☐ Traduction en français
☐ ☐ ☐ Regelmässiges und pünktliches Erscheinen der Gazzetta / Parution régulière et ponctuelle des Gazzetta
☐ ☐ ☐ Format der Gazzetta (darf es eine Zeitung sein?) / Format de la Gazzetta (accepteriez-vous un format de journal?)
☐ ☐ ☐ Die Gazzetta auch im Internet / La Gazzetta aussi dans Internet
☐ ☐ ☐ Die Gazzetta nur noch im Internet / La Gazzetta seulement dans Internet

Clubleben:

☐ ☐ ☐ Kalender, Agenda / Calendrier, agenda
☐ ☐ ☐ Ausfahrten / Sorties
☐ ☐ ☐ Sektionsseiten / Pages des sections
☐ ☐ ☐ Clubs weltweit / Clubs dans le monde entier
☐ ☐ ☐ Internationale Einladungen / Invitations internationales
☐ ☐ ☐ Fragen an den Club, Clubleitung / Questions posées au club, au comité
☐ ☐ ☐ Editorial
☐ ☐ ☐ Mitgliederauto des Monats / Voiture du mois d'un membre
☐ ☐ ☐ Defekt des ‚Monats' / La panne du 'mois'
☐ ☐ ☐ Rückspiegel, (was war denn los?) / Rétroviseurs, (un regard dans le passé)
☐ ☐ ☐ Reisebeschreibungen/Reiseführer / Descriptions de voyage/guide de voyage
☐ ☐ ☐ Motivationsecke (Mike weiss alles..) / Coin de motivation (Mike sait tout..)
☐ ☐ ☐ Leserbriefe & Berichte / Coin des lecteurs et rapports

Fiat 500 N/D/FL/R und Verwandte / Fiat 500 N/D/FL/R et dérivées

☐ ☐ ☐ Geschichte / Historique
☐ ☐ ☐ Modelle und Varianten / Modèles et variantes
☐ ☐ ☐ Wie behandle ich meinen 500er / Comment je soigne ma 500
☐ ☐ ☐ Markt / Marché
☐ ☐ ☐ Zubehör / Accessoires
☐ ☐ ☐ Finanzielles / Questions financières
☐ ☐ ☐ Neues & Trends / Nouveautés et tendances

Vorschlag zu Thema von Clubmitgliedern / Thèmes proposés par les membres:

- -

Technik / Technique

☐ ☐ ☐ Selber machen, aber wie ? / Le faire soi-même, mais comment ?
☐ ☐ ☐ Wartung (Service) selber durchführen / Faire son service, son entretien, soi-même
☐ ☐ ☐ Restaurieren / Restauration

☹ 😐 ☺

☐ ☐ ☐ Werterhaltung / Maintien de la cote
☐ ☐ ☐ Jahreszeitencheck (wie?, was, wann?) / Contrôles saisonniers (comment, quand et quoi ?)
☐ ☐ ☐ Karrosseriearbeiten, Lackieren / Travaux carrosserie et peinture
☐ ☐ ☐ Elektrisches / Partie électrique
☐ ☐ ☐ Bestandteile
☐ ☐ ☐ Erfahrungsaustausch unter Mitgliedern / Echange d'expériences parmi les membres
☐ ☐ ☐ Umbauten/Tuning/Zubehör / Transformations, tuning et accessoires
☐ ☐ ☐ HiFi/Audio / Hi-fi/audio

Vorschlag zu Thema von Clubmitgliedern / Thèmes proposés par les membres:

- -

Schlussfrage zu Technik. Wie viele Seiten hat das Original-Reparaturhandbuch für den Fiat 500 ? 80 / 124 / 160 Seiten
Question finale sur la technique. Combien de pages contient le manuel de réparation d'origine de la Fiat 500? 80 / 124 / 160 pages.

Auto allgemein / Voiture en général

☐ ☐ ☐ SDHM / ASVE
☐ ☐ ☐ Andere Oldtimerclubs, Kontakte / Autres clubs de véhicules d'époque, contacts
☐ ☐ ☐ Auto Geschichte / Historique automobile
☐ ☐ ☐ Oldtimermarkt (andere Marken) / Marché de véhicules d'époque (autres marques)
☐ ☐ ☐ Kleinwagen (andere als Fiat 500, Puch,Seat, Yugo) / Petites voitures (d'autres que Fiat 500, Puch, SEAT, Yugo)
☐ ☐ ☐ Zukunftsfragen / Questions du futur
☐ ☐ ☐ Alternativen zum Auto / Alternatives à la voiture
☐ ☐ ☐ Verkehrssicherheit / Sécurité dans le trafic
☐ ☐ ☐ Rennsport / Sport automobile
☐ ☐ ☐ Reiseführer / Guide de voyage
☐ ☐ ☐ Boutique (CD-Tipps, Games, Accessoires, Modelle...) / Boutique (bons tuyaux, CD, jeux, accessoires, modèles...)

Vorschlag zu Thema von Clubmitgliedern / Thèmes proposés par les membres:

- -

Steyr-Puch der 500er aus Österreich

Diese Jahreszeit (Februar) ist für uns Oldie-Fans recht hart. Zu kalt oder zu salzig, eventuell nass oder gar gefroren. Im Sommer würde ich jetzt sicherlich mit meinem Puch irgendwo ein paar Runden drehen oder gar einen Golf GTI die Berge hoch "verfolgen".
Nein, ich sitze hier an meinem Compi und schreibe einen Bericht für die Gazzetta. Na ja, es ist immer eine tolle Sache wenn man den eigenen Bericht in einer Zeitschrift lesen kann und sicher ist, dass diese Zeitschrift einmal einen Sammlerwert haben wird. Nicht nur wegen den speziellen Restaurationsberichten oder Geistergeschichten über Ausflüge und Treffen, sondern wegen der natürlichen Schreibweise aller Autoren die immer so tolle Berichte abgeben welche für alle geniessbar sind. Komplimente an alle die mitgeholfen haben irgendeine Gazzetta zustande zu bringen.
Viele werden sich jetzt fragen was diese Einleitung mit Puchs und Golfs mit Fiat 500 zu tun hat.

Wenn ich über Abarth oder Giannini schreiben würde, wäre es keine Neuheit für die Meisten aller Gazzetta-Leser. Schliesslich stehen diese Namen für **"schnelle Fiat 500".**
Wenn ich mit meinem Steyr-Puch an Fiat 500 Treffen teilnehme, werde ich oft von Fiat-Besitzern gefragt, was an diesem Modell denn so anders sei, im Vergleich zum Fiat. "Einiges", kann ich nur antworten.

Unter den Fiat–Derivaten hat der Steyr-Puch eine nicht unbedeutende Rolle eingenommen. Die enge Zusammenarbeit mit Fiat hat die Steyr-Daimler-Puch Werke in Wien dazu bewogen, ein Auto auf Basis Fiat 500 zu bauen. Mit dieser Variante konnte man sich die teure Herstellung von Rohkarossen ersparen. Fiat zufrieden alle zufrieden.
Der massive Eingriff fand dann in Österreich statt.
Der gesamte Motorraum wurde abgeändert um einem 2-Zylinder Boxermotor Platz zu machen. Dieser bedingte wiederum einen neuen Heckdeckel mit anders angeordneten Luftschlitzen. (Kein Lufteinlassgitter direkt unter der Heckscheibe)

Das eigene ZF Getriebe, bereits seit 1960 vollsynchronisiert, übernahm die Kraftübertragung auf die Halbachsen. Unterschiede zum Turiner 500er bestanden ausserdem beim vorderen Emblem, bei den Rädern und Naben, bei der Innenausstattung mit einem Handschuhfach und ein Tacho, dessen Zeiger gegen den Uhrzeigersinn lief.

Das Hardtop mit einem "Pürzel", wie es die Österreicher nennen, war eine Option für die Modelle mit dem grossen Faltdach. Diese Form sollte die Kopffreiheit der hinteren Passagiere verbessern und hatte den angenehmen Nebeneffekt den Luftwiederstand zu verringern. Diese Dachform bewog Abarth dazu, etwas ähnliches als Extra für seine 595er und 695er anzubieten, das allerdings nicht die gleichen eleganten Formen wie das Steyr-Puch-Dach aufwies.

Da die Steyr - Puch Motoren etwas mehr leisteten als die Original Twins aus Turin und auch leichter zu präparieren waren, wurden die Puchs oft für Rennzwecke eingesetzt. Natürlich wurden die österreichischen Boliden auch in Italien eingesetzt und machten es den einheimischen Rennern ganz und gar nicht leicht.

Nach einem Proteststreik der italienischen Fahrer von 1964 änderte man das Reglement und verbannte die Steyr-Puch von den italienischen Rennpisten, angeblich weil dieses Auto kein offiziell importiertes Auto war.

Die italienischen 500 er Sammler ärgern sich heute noch über diese Gesetze, da sie eine Zulassung für einen Puch nur mit grössten Schwierigkeiten bekommen.

Die Karosserien der Puchs machten jeweils die Änderungen der italienischen Vorbilder mit, so dass die Limousine ab 1965 mit vorn statt hinten angeschlagenen Türen erschien.

Einen Kombi ?

Natürlich gibt es auch ein Puch-Kombi. Die Versionen nennen sich 700 C und 700 E.

Diese Kombis waren mit den am längsten übersetzten Getriebe ausgerüstet. Mit anderen Worten, wer lange Strecken fährt hat ein "Kombigetriebe" unter seinem PKW. (Fünfter Gang bei Fiat 500)

Hier noch einige Daten über Leistung und Drehmoment bei professionell getunten Motoren. (Quelle "PUCH – AUTOMOBILE")

	Typ 650T	Typ 650TR II	Typ 650TR II Europa
Leistung PS/U min	20/4800	34/5800	40/6000
Hubraum ccm	643	660	660
Max. Geschwindigkeit	110	130	140

Mit speziellen Auspuffanlagen und verschiedenen Getriebevarianten kann noch einiges rausgeholt werden.
Ich glaube hiermit einige Unklarheiten beseitigt zu haben und hoffe allen Wissensdurstigen einen Dienst erbracht zu haben.

Fazit – Als Fiat-Fahrer solltest Du einen Puch nicht überholen. Grrrrrrrrrrrr!!!!!

Robi Molin

Fiat Multipla Restauration

Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 15)

Es ist merkwürdig. Eigentlich alle Oldtimerbesitzer sind doch darauf bedacht, dass ihr Liebling möglichst heil durch ein noch hoffentlich langes Autoleben kommt. Man hegt und pflegt sein Glanzstück und wenn dann wider erwarten doch die Katastrophe eines "Chräbelis" (deutsch: Kratzer im Lack) eintrifft, brechen zuweil ganze Oldie-Welten zusammen. Trifft man aber Vorkehrungen damit die Insassen, die in vielen Fällen ja auch noch Familienangehörige sind, keine "Chräbeli" erleiden im Falle eines Supergaus - sprich Unfalls - so weht einem plötzlich ein starker Wind der Unverständnis ins Gesicht. Konkret geht es hier um den Einbau von Sicherheitsgurten. Bestimmt ist das eine Abweichung vom Originalzustand, auch einer der relativ gut zu sehen ist. Aussagen wie "das ist doch ein Oldtimer, wieso baust du da Gurten ein?" oder "Rollgurten hat es doch damals noch gar nicht gegeben!" sind ja noch harmlos. Der Mann, dem ich auf seinem Schrottplatz einen Satz Gurten abkaufen wollte, meinte zu meinem Anliegen: "Das würde ich nicht machen, das ist doch Schade und es vermindert den Wert des Wagens."

Diesen Leuten erkläre ich dann, dass der Einbau nicht für den Gesetzgeber oder für höhere Chancen an einem Schönheitswettbewerb durchgeführt wird, sonder aus rein egoistischen Gründen. Ja, ich baue die Gurten für mich ein. Auch ich lege Wert auf Originalität, aber alles hat seine Grenzen. Möglichst verzichten kann ich zum Beispiel auf die originalen Kopfverletzungen von 1956. Ich will hier nicht den Teufel an die Wand malen, aber es gibt schliesslich auch keine Garantie, dass man nie in einen Unfall verwickelt wird. Ein weiterer Beweggrund ist natürlich auch meine kleine Tochter. Sie ist sich gewohnt, dass sie nur angeschnallt in einem Auto mitfahren kann. Und das soll so bleiben. Nicht wegen der Gewohnheit, sonder wegen der Sicherheit. Wenn ich meine Tochter nicht mitnehmen kann, weil ich keinen Kindersitz montieren kann, so muss meine Frau zu Hause bleiben um auf die Kleine aufzupassen und der Papa kann dann allein mit dem Auto durch die Gegend tuckern. Unsere Ehe ist zum Glück noch nicht an diesem Punkt angekommen,

dass das mein erklärtes Ziel ist. Ketzer werfen jetzt natürlich ein, dass ich dann auch noch Airbags, ABS und all die modernen Sicherheitsausstattungen einbauen müsste. Trotz Sicherheitsgurten werde ich in einem kleinen Fiat immer die schlechteren Karten haben im Falle einer Kollision, das bin ich mir bewusst. Meine Einstellung ist, dass mit den Gurten mit relativ geringem Aufwand eine deutlich erhöhte Sicherheit der Insassen realisiert werden kann.

Schon als die Rohcarrosserie beim Spengler in der Kur war, liess ich die oberen Befestigungspunkte für Rollgurten einschweissen und zwar vorne und hinten. Das Blech wurde um diese Punkte verstärkt. Einen Satz Gurten den ich vorne einbauen wollte habe ich schon von früher auf Lager. Hinten wurde die Sache kniffliger. Wennschon, dennschon, dann Gurten für alle drei Plätze hinten. Erschwerend kommt nun hinzu, dass sich die Rücksitzbank umklappen lässt. Der erste Spender für die hinteren Gurten war ein Mitsubishi-Transporter. Leider war der Aufrollmechanismus etwas zu gross bei dieser Ausführung. So sah ich keine Möglichkeit die Rolle befriedigend im Multipla unterzubringen. Der zweit Spender war dann wenigstens ein Europäer, ein Ford Sierra. Dort sah die Konstruktion vielversprechend aus. Die Gurten waren schon ausgebaut, da bemerkten wir erst, dass der Kunststoff eines der mittleren Gurtschlösser gespalten war. Zum Glück stand da noch ein Ford Fiesta aus der gleichen Epoche rum. Er wurde zum dritten Spender, allerdings nur für das besagte Gurtschloss. Ein guter Kumpel, den ich vom Geschäft her kennengelernt habe, unterstützte mich nun bei meinen Absichten. Je tiefer wir uns in die Problematik der Gurtbefestigung einarbeiteten, je mehr mussten wir merken, dass das nicht so ohne weiteres zu machen ist. Die klappbare Rückenlehne ist mit einem langen Scharnier an einem quer zur Fahrtrichtung eingebauten Blechkasten angeschraubt. Dieser Kasten wiederum ist mehr schlecht als recht mit dem Wagenboden verschraubt. Auch die Blechstärke konnte keinesfalls überzeugen. So konstruierten wir einen Querträger in diesen Kasten hinein, der aus zwei dicken Vierkantrohren besteht und links und rechts eine Lasche angeschweisst hat, die sich nun ordentlich mit den Innenschwellern verschrauben lässt. An diesen Querträger können nun die Rollen und Peitschen der Gurte geschraubt werden.

Einen solchen Aufwand zu betreiben hätte ich anfangs nie gedacht, aber das ist ja in allen Bereichen unseres Hobbys so. Und es ist gut so. Wie mancher hätte schon kapituliert, wenn er am Anfang seines Wirkens den genauen Aufwand schon gewusst hätte.
Und dann hatte ich noch Ferien und dann habe ich noch die Club-Rally organisiert und ... und ... und schon ist wieder ein Vierteljahr vorbei und es ist nicht halb soviel Multipla geschraubt worden wie ich dachte.

Gurten einzubauen fordert dein Köpfchen,
beim Montieren bildet der Schweiss Tröpfchen.
Waren die Überlegungen aber richtig,
Kanns't reinsitzen, anschnallen, das ist wichtig.
Als junger Familienvater ist man vielleicht extrem,
oder sind die andern einfach zu bequem?
Das war wieder so eine Episode,
hoffentlich langweilt ihr euch nicht zu Tode.
Leider habe ich nicht so viel gewerkt,
nehme an ihr habt es selber gemerkt.
Will trotzdem noch füllen die Seite,
Bin gedanklich allerdings pleite.
Ich glaub ich schreib nur noch Stuss,
besser ich mache nun Schluss.

Wer ernsthaft mit dem Gedanken spielt, Sicherheitsgurte in sein Wägeli einzubauen, der darf mich ruhig kontaktieren. Nicht dass ich nun der Spezialist bin in dieser Angelegenheit, aber gewisse Erfahrungen und Überlegungen habe ich gemacht, die ich gerne an Interessierte weitergebe.

Euer Kurt

Fiat Stilo

Aus eins mach zwei

Fiat hat einen neuen Hoffnungsträger. Auf dem Genfer Autosalon erlebte der neue Kompaktwagen Stilo seine Weltpremiere, der im Herbst die Modelle Bravo und Brava ablösen soll.

Für die Italiener soll das „neue Zentrum der Fiat Produktpalette" aber nicht nur dem VW Golf Paroli bieten, sondern zugleich „den neuen Geist des Unternehmens zum Ausdruck bringen und Fiat auf europäischer Ebene wieder zum führenden Hersteller in diesem Segment machen".

Der Stilo, der Name soll für Design und Stil stehen, kommt in zwei Karosserievarianten auf den Markt. Als 4,25 Meter langer Dreitürer ist er mit niedriger Sitzposition und straffem Fahrwerk eher sportlich zugeschnitten. Der Fünftürer ist sieben Zentimeter länger und fünf Zentimeter höher gebaut und damit als komfortbetontes Familienauto ausgelegt. In dieser Van-Version wird es auch eine verschiebbare Rückbank geben, die wahlweise mehr Gepäckraum oder zusätzlich Beinfreiheit für die Fondpassagiere zur Verfügung stellt. Für beide Karosserievarianten verspricht Fiat jedoch eine umfangreiche Serienausstattung. Neben Antiblockiersystem und einem elektronischen Stabilitätsprogramm soll jeder Stilo auch über acht Airbags verfügen.

Als Motorisierungen werden vier Benzinmotoren und zwei Common-Rail-Diesel zur Wahl stehen. Der Basismotor hat einen Vierzylinder mit 1,2 Liter Hubraum und 80 PS. Außerdem sollen ein 1,6 Liter mit 100 PS, ein 1,8 Liter mit 130 PS und ein Zweiliter-Fünfzylinder mit 170 PS zu haben sein. Die Diesel-Motoren sind bei jeweils 1,9 Liter Hubraum mit 80 oder 110 PS lieferbar.

Quelle: Spiegel Online

Die Lösung aller Platzprobleme!

Die wahren Klassiker waren immer schon stapelbar...

von Thomas & Michaela Zellweger

Vorstand 2001

Präsident

Matthias Deutzer
Sonnenbergstr. 15 a
6052 Hergiswil
Natel 079 365 11 11
Tel. 041 630 41 30
Fax 041 630 41 31
praesident@fiat500club.ch

Vice-Präsi

Kurt Honermann
Schachenstr.51
6051 Kriens
Tel. 041 310 74 35
Tel. G 041 445 40 33
Fax G 041 445 33 66
innerschweiz@fiat500club.ch

Sektionsleiter

Beat Wicki
Rothbündtweg 1
8615 Wermatswil
Tel. 01 941 23 95
Tel. G 055 240 70 23
Fax G 055 240 84 49
zurich@fiat500club.ch

Bruno Straumann
Dählenstr. 51 a
2540 Grenchen
Natel 078 603 05 00
bern@fiat500club.ch

Daniel Pozzo
4, Ch. De l'Ecaffy
1297 Founex
Natel 079 520 78 25
Tel. 022 776 50 05
Fax 022 776 50 05
romandie@fiat500club.ch

Kassier

Martin Jörg
Blümlisalpstr. 6
3076 Worb
Tel. 031 839 81 51
Fax 031 839 81 51
kassier@fiat500club.ch

Sekretariat

Veronika Mattioli
Mittlere Ringstr. 2
3600 Thun
Natel 079 337 73 85
Tel. 033 223 56 15
Fax 033 223 56 15
sekretariat@fiat500club.ch

Clubheft

Sam Krieg
Ziegelried 336
3054 Schüpfen
Natel 076 375 16 90
Tel. G 032 331 22 60
gazzetta@fiat500club.ch
(sam@gatschet.ch)

Internationales Fiat 500 Treffen 2002 In der Zentralschweiz

Für viele Gazzettaleser wird Zurzach oder Sarnen ein Begriff sein der nicht so schnell vergessen geht. Internationale Fiat 500 Treffen die nebst Montreux einen Meilenstein der Clubgeschichte wurden.
Anlässlich des 20. Jubiläum des Fiat 500 Clubs Schweiz im 2002, hat sich die Sektion Zentralschweiz beworben, ein Internationales Fiat 500 Treffen zu organisieren. Der Vorstand hat das Gesuch gutgeheissen.
Alle Sektionsmitglieder der Zentralschweiz wurden angefragt und durften sich für das Organisationskomitee melden. Einige Mitglieder haben sich spontan als Helfer gemeldet, Andere bevorzugen die Schlacht an der Front.
Mit anderen Worten, ein O.K. ist entstanden und die erste Organisations-Sitzung hat bereits stattgefunden.
Leider ist noch keine definitive Ortschaft oder ein Datum bekannt, aber mit der nächsten Gazzetta werden diese Daten sicherlich bekannt gegeben. Wir werden Euch auf dem laufenden halten.

Wir freuen uns diese Herausforderung zu meistern.

Grüsse das O.K.

i.v. Kurt Honermann

Kurz vor Drucklegung wurden Ort und Termin noch bekannt. Das Treffen findet am Freitag 30. Mai bis Sonntag 2. Juni 2002 im Städtchen Sempach statt. (Pfingstwochenende)

Wie ich zum Schrauber wurde

Meine Partnerin (Baujahr 1942) hatte vor etwa 20 Jahren dem Auto (Diane) abgeschworen. Dann - vor genau drei Jahren - an einem schönen Februartag erwachte der Wunsch nach etwas Kleinem von Neuem. Eine TV Reportage brachte uns den Händler klassischer Autos vor Zürichs Toren nahe.

Wir besuchten den Händler der unseren Wunsch nach etwas Kleinem umgehend erfüllte mit einem 500F im „Original-und Topzustand", und lächerlichen 25.000km auf dem Buckel. Sein (neues) Beige innen und aussen; der Topzustand war mit dem besten Willen nicht zu übersehen. Wir wurden uns einig und für bescheidene Fr. 6.500.- gehörte der Kleine uns, rsp. meiner nicht angetrauten Frau - wie gesehen und gefahren. Ab MFK vor zwei Monaten.

A propos gefahren: Ein bisschen wunderten wir uns schon, dass der Kleine partout nicht fahren wollte ohne gezogenem Choke, aber wir wollten nicht kleinlich sein, und nahmen den Kleinen mit nach Hause.

Der Februar war weiterhin schön und die Sportferien noch nicht zu Ende. Für Fahrstunden reichlich Zeit. Auf einer abgesperrten Fläche einer ARA wurde geübt. Hochschalten, Bremsen, Blinken alles kein Problem. Manchmal muss aber auch hinuntergeschaltet werden und das erfordert nun bei einem Original 500F Zwischengas. Und damit kam das Problem. Es kam nicht nur, es blieb. Wozu nun den Kleinen?

Für einige Zeit stand er auf dem Hof, bis ich mich meiner Jugend erinnerte. Von 1967 bis 1982 hatte ich deren zwei, Für Fahrten in die Stadt, für Mädi (Dalmatinerin, 4-beinig) und für den Winter. Im Schnee waren 500er unschlagbar - und damals gab es im Winter noch Schnee. Warum also nicht den 68er F nicht selber fahren. Mit einem schweren Hammer - anders ging das nicht, wurde der Sitz nach hinten ver-

setzt und somit konnte es losgehen.

Es ging auch los. Zuerst musste der Vergaser ausgewechselt , dann das Getriebe neu abgedichtet werden. Dabei muss dem Kurbel-Wellen Simmerring auf der Schwungradseite etwas zugestossen sein, das Getriebe war zwar nun abgedichtet, dafür tröpfelte es aus dem Motor. Dem Hausbesitzer missfiel der Oelfleck, also musste der Motor raus
und neu abgedichtet werden. Nun tröpfelte das Motörchen nicht mehr, es tropfte. Und zudem fing es auch noch an zu ‚blasen', dh. das Motörchen wollte sein Oel a tout prix nicht behalten, es übergab sich nach oben und unten.

Die offizielle Fiatgarage war ratlos (der Chefmech war jünger als der Kleine). Doch dann riet er mir zu einem neuen Motor. Da ich die ersten 4 Tausender in den ersten vier Monaten bereits losgeschlagen hatte und nicht verlieren wollte, biss ich in den inzwischen recht sauer gewordenen Apfel. Eine Anfrage in Meilen - Adresse vom Ersatzteilhändler - sorgte für gehörigen Frust. Zwei bis vier Tausend für eine Generalrevison. Aber das doch nicht mit mir. In der MOTOR-KLASSIK vom Januar 1998 stand, dass man bei einem süddeutschen Meister für 2000 DM, abzüglich 10% MWST, abzüglich 19% für die billige Mark, dh für rund Fr. 1500.- einen leicht getunten generalüberholten Motor, komplett mit Lima und allem Drum und Dran erstehen könne. Also fuhr ich zum diesem deutschen Meister in der Nähe von Neckarsulm, lud das Motörchen, gefüllt mit Oel und quer gelegt, in meinen etwas zuverlässigeren Japaner und fuhr damit zur leidgeprüften Fiat- Garage. Auf der Fahrt nach Zürich drang kein Tropfen Oel aus dem generalrevidierten Motor. Hurra.

Der deutsche Meister hatte mir noch eingeschärft, den Motor auf den nächsten 3000 Km seriös einzufahren.

Das tat ich auch, sehr zum Leidwesen der übrigen Verkehrsteilnehmer.Der laufende Motor schüttelte über alle Massen, und warf laufend Teile auf die Strasse. - der Meister fand, das sei normal am Anfang und zudem sei er ja leicht getunt, wie in der Rechnung vermerkt. Und getunte schütteln eben ein wenig mehr als die gewöhnlichen.

Der Chefmech bei der Fiat-Garage teilte diese Ansicht, also fuhr ich damit fort, andere auf den Strassen zu behindern und im Rückspiegel nach abgeworfenen Teilen zu suchen.

Dann, nach etwa 2000km, an einer leichten Steigung bei 25km/h, verschwand der geduldig hinter mir herfahrende BMW in einer Nebelwolke. Um es genau zu sagen, in einer blauen Nebelwolke. Und da ich freie Sicht nach vorn, nicht aber nach hinten hatte, musste der blaue Nebel von meinem Kleinen gemacht worden sein. Also anhalten.

Der Besitzer des BMW hatte ein Handy und rief den TCS herbei. Ich bedankte mich bei ihm und wartete auf den gelben Wagen. Der kam denn auch und der kundige Helfer wusste nach einem kurzen Startversuch, dass ein oder mehrere Kolbenringe hinüber seien, und somit der Motor sein Oel auch nach oben hinauspumpte. Inzwischen war der Kleine 12 Monate in meinem Besitz und hatte pro Monat Fr. 1100.- gekostet. Andere fahren mit dem gleichen Geld einen BMW-12 Zylinder, ich aber schaffte dies mit einem Fiat 500F, Rekord. Auf den Schrott oder was??

Wenn da nicht die Erinnerung an die frühen, zuverlässigen Vorgänger gewesen wären, dann hätte die Entscheidung „Schrott" geheissen.

Immerhin hatte ich nun zwei kaputte Motoren, einer aus- der andere eingebaut. Der fast einzige Ersatzteillieferant für die Fiätlis der Schweiz hatte eine gute Idee: Er verkaufte mir eine Kopie des Reparaturhandbuchs für den Fiat 500F für Fr. 65.-. Hinterher gesehen: genau in diesem Moment wurde ich zum Schrauber.

Auf gut zweihundert Seiten ist beschrieben, wie ein 500er aufgebaut und wie er zu unterhalten ist. Vom Rost steht nichts drin, aber die Mechanikwird haarklein dargelegt. Kapitel 2: der Motor. Zuerst las ich das Kapitel einige Male und dann hievte ich den invaliden Motor auf einen Tisch und begann mit dessen Zerlegung, buchstabengetreu. Die Schadensanalyse ergab: Das Oelausblasen nach oben hatte mit defekten, festgeklebten Kolbenringen zu tun. Zudem waren die Kolben verkehrt herum eingesetzt, der Dehnungsschlitz stand auf der falschen Seite. Dadurch kippten die Kolben und machten die Zylinderlaufbüchsen kaputt.Der Oelverlust nach unten stammte von einer unsachgemässen Entfernung des Hauptlager-Simmerrings, - man hatte ihn ausgebohrt und den Kurbelwellenstumpf verletzt.

Der Zylinderkopf krumm wie eine Banane und irreparabel, Ventilfedern und der Kipphebelbock noch zu gebrauchen. Kolben und Laufbüchsen futsch, Pleuel noch brauchbar. Beide Hauptlager der Kurbelwelle, Steuerungsräder und Kette unbrauchbar, Oel-und Benzinpumpe ok. Anlasser kurz vor dem

Absterben, neue Kohlen für die Lichtmaschine. Thermostat ok. aber Klappe am Thermostat total ausgeleiert. Nockenwelle lieber ersetzen als nochmals einbauen. Viel Rost unter den neu gespritzten Motorblechen. Auspuff hinüber. Und das bei einem Auto, das die MFK passiert hatte, im Topzustand gekauft und in einer offiz. FIAT-Garage unterhalten wurde. Und dabei kaum 3000km gelaufen ist.

Nach dem Besuch des Ersatzteillieferanten in Zürich mit der ‚Stückliste' ein neuerlicher Schock. Die Teileliste war recht lang, mein Gesicht noch viel länger. Vielleicht lässt sich aus 2 kaputten Motoren ein neuer machen? Vielleicht.

Also wurde der zweite Motor ausgebaut, auf den Tisch gehievt und zerlegt. Zylinderkopf ok, Kolben falsch eingebaut (schon wieder und das von einem ‚Meister' !!) somit Schrott, ebenso die Zylinderlaufbüchsen, alles andere ok. Da die Fertigungstoleranzen in diesem Bereich sehr gut sind, verkleinerte sich die Teileliste auf zwei komplette Kolben und zwei Laufbüchsen, plus ein Motor-Dichtsatz. Kosten? - Genau zu diesem Zeitpunkt brachte mir ein Freund ein Heft namens Oldtimer-Praxis. Dieses Heft wirkte, wegen seiner Inserate, wie ein Nachbrenner bei einem Düsenmotor.

Diesmal im Bereich der Kosten. Für Fr. 270.- wurden die Teile im benachbarten Ausland beschafft, dann der Motor zusammen-und eingebaut. Der läuft nun seit 30.000 km, der Kleine ist schon längst zu meinem Alltagsauto geworden. Wenn nur der Rost nicht wäre, aber das ist eine andere Geschichte.

Richard H. Bolliger

Umzug Ersatzteil-Service

Ich werde per 1. März 2001 umziehen. Dadurch ergibt sich eine neue Anschrift:

Thomas Bühler
Ersatzteil-Service
Industriestrasse 8
8157 Dielsdorf

Tel. 01/853 14 60
Fax 01 853 15 53
tom500@bluewin.ch

Ich bitte um Verständnis, dass es in der Umzugsphase zu Lieferverzögerungen kommen kann. Danke!

ROLBI PICCINNI
AUTOSPRITZWERK

Lackierarbeiten • Beschriftungen
Polierarbeiten • Alle PW- und LKW-Marken
Abschleppdienst

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

Fiat 500 L (Photo), 1967, Farbe grau, ca. 55'000 km, optimaler Zustand, ohne jeglichen Rost (Getriebe durch Fiat-Garage Melide TI für 1'100.- total revidiert. Altteile vorhanden)

Preis: CHF 8'500.–
Tel: 091/649 85 91

Fiat 500 D, 1965
Günstig zu verkaufen, inclusive allen zur Restaurierung nötigen original Fiat-Blechteilen

Preis: DM 2'900.– VB
Tel: +49 8131 371604 Fax: +49 8131 371605

Fiat 500 L, 1973, Farbe hellgelb, ab MFK
- Tribschen Garage, Luzern

Preis: 8'500.–
Tel: 041/360 35 72

Markt

Fiat 500 L, Farbe grau met., Vorgeführt Feb. 2000, 52'000 km, guter Zustand
- Bruno Brühlmann / Märzengasse 56 / 5430 Wettingen

Preis: 4'500.–
Tel: 056/426 47 87

Fiat 500 N, 1959, 110-056883, Cabrio, Farbe elfenbein, zum fertig restaurieren und Zusammenbauen. Wurde in der DDR gefahren. Original Kraftfahrzeugbrief vorhanden. Karosserie fertig inkl. Neulakierung im Originalfarbton. Der Motor ist revidiert.
- Fridolin Hauser

Preis: 6'500.–
Tel: 41/250 43 62

Fiat 500 D, 25.06.1962, Farbe türkisblau, Fahrzeug ist zu 99,9% Original

«Fahrzeug wurde vom Eigentümer im Jahre 1993 aus italien eingeführt und war neu aufgebaut einschliesslich Motor und Getriebe. In Deutschland wurde von einem Karosserie-Fachbetrieb Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung durchgeführt und alle 2 Jahre kontrolliert. Wegen Zeitmangels soll das Auto in Liebhaberhände verkauft werden, da das Fahrzeug bis heute nur 7000 km gefahren wurde. Im Mai 2000 wurde das Fahrzeug dem TÜV vorgeführt, der ihm einen makellosen Zustand bescheinigte. Für des Fahrzeug wurde ein Gutachten erstellt; der Wert wurde darin auf 11'300.– DM festgelegt. Verkauf erfolgt schweren Herzens gegen Gebot.»

- Stefan Schübel
D-86825 Bad Wörishofen
Tel. +49 8247 33093 (abends)
Tel. +49 8247 33093 (tagsüber)

500 Giardiniera (Photo), 1975, Farbe: beige (Neulackierung 1997 in Originalfarbe) neuer Anlasser,Pneus, Auspuff, Verdeck, Sitzbez¸ge usw. Bremsen und Motor revidiert. Frisch ab Mfk 2/2000

Preis: ab Fr 9500 nach Absprache.
Tel M: 076 / 380 76 38 Tel G:O1 /817 62 57

Fiat 500 nuova, 1967, Farbe weiss (Originalfarbe), Veteraneneintrag, Topzustand
- Barbara Seris

Preis: nach Absprache
Tel M: 079/394 41 09 Tel. G: 056/427 20 40

Fiat 500 Francis Lombardi, 1964, Colore blu, 23'076 km, Collaudo 20.05.98 (comme veicolo d'epoca) regolarmente targato e circolant. In Svizzera esemplare unico (constriuti circa 80 esemplari) Materiale supplementare: 1 motore di reserva da rivedere ma totalmente completo
- Piero Barboni

Prezzo: trattabili (si esaminano proposte varie) ma preferibilmente la vendita senza ripresa per mancanza di spazio
Tel & Fax: 091/752 29 57

Bekanntmachung! (...'Fanfarenklang')

Das Amt des Präsidenten muss auf das Vereinsjahr 2002 neu besetzt werden, ebenso das Amt des Sektionsleiters der Sektion Zürich.

...na, interessiert?!

Reklamationen bitte an den Red.

Week-End 500 Romandie

le week-end aura lieu le 23-24 juin du cotè d'Yverdon, plus exactement à Pontarlier. Points chauds du week-end : visite du musée Franco Sbarro et course de Karting. Pour la nuitée, choix entre camping et auberge. Pour des questions de réservation, contactez Daniel Pozzo jusqu'au 13 juin pour plus de renseignements.
tél & fax 022 776 50 05 mobile 079 520 78 25 ou
pozzo500@hotmail.com

Das Wochenende wird am 23-24 Juni in der Nähe von Yverdon stattfinden, genauer in Pontarlier. Höhepunkte des Wochenendes: Besuch des Franco Sbarro Museums und das Kartrennen. Als Übernachtungsmöglichkeit stehen Campen oder der Gasthof zur Verfügung.
Auskünfte betreffend Reservierung erteilt bis zum 13. Juni Daniel Pozzo.
Tel. & Fax 022 / 776 50 05 Natel 079 / 520 78 25 oder
pozzo500@hotmail.com

Der Kassier stellt sich vor

Der Kassier stellt sich vor, ja er stellt es sich wirklich vor, wie schön es wäre, irgendwelche abstrusen Sätze wie, "wenn sich meine Mahnung mit Ihrer Zahlung gekreuzigt hat..." o.ä., gar nicht erst konstruieren zu müssen. – Das wäre aber fein. – Also; an alle der über 100 (Stand 20.3.01) säumigen Zahler, werdet bitte bäumige Zahler. (Vom Saulus zum Paulus sozusagen), meinen Segen habt Ihr jedenfalls – noch bis ende Monat. –

Denn eigentlich möchte ich mich danach ja wirklich wieder einmal den ernsthaften Dingen des Lebens zuwenden, wie z.B. wie setze ich meinen Fiat, mit den wo verlegten Teilen, wieder zusammen? Ich möchte mich auch mit den zwangsweisen "nicht vorwärtskommen" vermehrt auseinandersetzen und auch mein Langzeitgedächtnis aktivieren, um Antworten auf Fragen wie: auf welche Art, die Teile wie Schrauben, Achsen, Lager etc. kombiniert werden könnten; bzw. sollen.

- Also ein Tipp an alle vor den totalen zerlegen eines Fiätlis (am besten noch vor dem Motorbrand): sucht euch ein geeignetes Spital mit passender Röhre und verschafft euch so per Computer den ultimativen Durchblick, der mir momentan leider etwas fehlt. – Nun gut, einer mei-

ner Pfeile im hilfreichen Köcher schiesse ich nun ab und zu in Richtung Bruno ab, der mir auch schon aus "argen" Klemmen half. – Helfen tut auch der Hr. Krebs, von Goetz AG, gerne, nur wenn er mich wiedermal fragt, was denn um Gotteswillen an diesem Auto noch brauchbar sei, so finde ich das zuweilen moralisch nicht sehr aufbauend. Trotz allem: gelobt sei an dieser Stelle Hr. Krebs und sein Service!

Also gut, ich schätze dank der bis jetzt über 500 Stunden wird mein "neues" Fiätli bis zur Frühlingsausfahrt 02 sehrwahrscheinlich fahrbereit sein. – Ab dann hätte ich also evtl. wieder Zeit euch zu mahnen! Aber bitte bedenkt auch; nach diesem "restauratorischen" Kraftakt hätte ich doch etwas Ruhe verdient, oder etwa nicht?

Mit den besten wünschen für eine erlebnisreiche / pannenarme Saison grüsst euch 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

Die zehn besten Autos des Jahrhunderts

Ausgewählt von Niki Lauda

Käfer (1945)
Aus der Schlichtheit technischer Sachzwänge entstand im Schatten des Nazi-Regimes das erfolgreichste Automobil der Welt. Das Geheimnis des Nachkriegs-Käfers blieb die Klarheit seiner Form und seine unverwüstliche Technik.

Porsche Speedster (1954)
Der zum Sportwagen veredelte VW-Käfer wurde zum fahrenden Symbol des Aufschwungs. Ferry Porsches Wagemut gab einen der entscheidenden Impulse für den aufstrebenden Automobilbau der Nachkriegszeit.

Fiat 500 (1957)
Das kleinste denkbare Vollwert-Auto. Im kompakt schönen „Cinquecento" spiegelt sich die Genialität des italienischen Kleinwagenbaus. Bis heute ist der Winzling unübertroffen in Raumnutzung und Design.

Austin Mini (1959)
Zu Recht noch heute ein Kultauto. Konstrukteur Alexander Issigonis malte die erste Skizze des „Mini" im Restaurant auf eine Serviette und schuf damit die technische Grundlage fast aller späteren Kleinwagen.

VW Golf (1974)
Das perfekte Gebrauchsauto. Der unprätentiöse Golf wurde zum Vorbild für alle modernen Kompaktwagen: Frontantrieb, schräge Heckklappe, umklappbare Rücksitzbank - praktischer geht's nicht.

Porsche 911 Carrera (1973)
Der hundertprozentige Sportwagen, trotz ständiger technischer Neuauflagen im Charakter unverwechselbar geblieben. Bis zum letzten Schalter vermittelt der 911 puren Fahrgenuss.

Ferrari 250 GTO (1962)
Das absolute Destillat der Faszination Ferrari, in Form und Technik ein Glanzlicht. Nur 39 Exemplare wurden gebaut. Heute unter Sammlern einer der begehrtesten historischen Rennwagen der Welt.

Mercedes-Benz 300 SL (1954)
Eines der unpraktischsten Autos aller Zeiten und doch Legende. Als vielen Kunden der Einstieg durch die Flügeltür zu mühsam wurde, legte Mercedes 1957 einen offenen Roadster nach.

Audi S3 (1999)
Eines der besten Beispiele, welch enormes Potenzial in moderner Großserientechnik steckt. Auf der Basis des VW Golf verwirklicht Audi ein hundertprozentiges Sportgerät.

Mercedes-Benz S-Klasse (1998)
Die komfortabelste Luxuslimousine, die je in Großserie gebaut wurde. Technisch gibt Mercedes in dieser Fahrzeuggattung nach wie vor den Ton an. Ich fahre die S-Klasse übrigens selbst.

Quelle: Spiegel Online

Oben ohne auf Malta

Sonne, Wärme und Ferien. Was kann man sich Schöneres vorstellen, als bei solch herrlichen Bedingungen Cabriolet zu fahren? Fast nichts!

Diese Umstände erinnern den Europäer an Destinationen wie die französische Riviera, Italiens Adriaküste oder auch Mittelmeerinseln wie Mallorca oder Ibiza und Malta.

Malta? Stimmt! Immerhin scheint dort von Ma bis Oktober die Sonne täglich durchschnittlich über 10 Stunden und dies bei einer Temperatur von im Mittel 23 °C. Kommt hinzu, dass der maltesische Archipel die weltgrösste Autodichte aufweist
- und darunter hat es auch nicht wenige Cabrios.

Pionier und Nostalgiker

Dass sich die offenen Vertreter der automobilen Zunft auf Malta vermehren, ist ein wenig auch David Arrigo zu verdanken. Dem studierten Betriebswirtschafter scheinen es Fiat- 500-Modelle besonders angetan zu haben. Dies kommt wohl daher, dass sein erstes Auto ein Fiat Topolino 500 B (Berlinetta Giardiniera) war, den er vom Vater zum 18. Geburtstag geschenkt bekam.

Ich bin Pionier und Nostalgiker in einer Person, sagt der 57-jährige von sich selbst. Nach seiner Ausbildung in London hatte sich Arrigo "autodidaktisch" zum Motorfahrzeugexperten weitergebildet.

Seine Kenntnisse ermöglichen es ihm heute, ausgediente Fiat 500 in poppige Touristenwägelchen zu verwandeln. Nebst der Revision von Motor, den tragenden Teilen und dem Innenraum tauscht Arrigo kurzum das löchrige Blechkleid gegen eine bunte Fiberglaskarosserie aus. Die Vehikel werden dann an Touristen vermietet.

Arrigo, der sich auch als Kolumnist und freier Journalist betätigt, ist aber auch ein leidenschaftlicher Restaurator alter Fahrzeuge- So nennt er heute eine kleine, aber feine Sammlung von Oldtimern sein eigen. Zu seinem Besitz zählen unter anderem ein Bentley R-Type 1954, ein Willys Overland Modell 4 von 1920 der auch mehrere gut erhaltene Motorräder der Marken Henderson oder BMW. Mit den Oldtimern nimmt Arrigo an Fernfahrten - etwa bei der London-Kapstadt-Klassik oder beim Paris-Peking-Rallye erfolgreich teil.

Zulassungsnummer 2

Der ganze Stolz des Tüftlers ist mit einem bordeauxroten Cadillac aus dem Jahre 1904 auch so etwas wie ein Cabrio. Der herrschaftliche Wagen wird von einem 8 1/4 PS - Einzylindermotor angetrieben.

Der edle Oldtimer hatte schon manch grossen Auftritt, wie etwa für prunkvolle Hochzeiten. Besonderes Merkmal des Wagens ist die Zulassungsnummer 2 - die Nummer 1 gehört dem Präsidenten der Insel.

Quelle: Automobilrevue / Martin M. Mäder

Protokoll der 18. Generalversammlung

vom Samstag, 25. November 2000 im Hotel Kreuz in Balsthal

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

Entschuldigt sind: Ruth und Peter Barmet, Claudio Mattioli, Silvia Waldmeier Wicki, Michel Meier, Jürg Looser, Hans Flury, Martin und Jesuina Jörg.

1. Wahl der Stimmenzähler - Hansruedi Hodel und Roberto Molin
Als erstes zählen die beiden die anwesenden Stimmberechtigten: es sind 49 Mitglieder; das absolute Mehr beträgt also 25.

2. Protokoll der letzten GV
wurde separat verschickt. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Der erste Anlass in diesem Vereinsjahr war das Chlouse-Weekend, dass wie jedes Jahr im Diemtigtal stattfand (es war wohl der 10. Anlass). Der OTM in Bern vom 6.+ 7 April war der nächste Anlass. Es wurde ein sehr schöner Stand aufgestellt der viel besucht wurde. Besten Dank an Bruno Straumann und sein OK Team. Die Frühlingsausfahrt wurde von Christopf Kerlein organisiert und führte uns ins Schloss Wyher ,wo uns allen ein super Essen aufgetragen wurde und wir Oldtimer Traktoren bewundern durften. Danach folgte das Picknick, organisiert von Beat Wicki, im Technorama . Die Sektion Romandie hatte zu einem Treffen am Lac de Joux aufgerufen, aber "leider" waren nur Welschschweizer an gereist. Es war ein sehr gelungener Anlass bei schönstem Wetter. Das Rallye wurde von Kurt in der Innerschweiz organisiert. Mit 15 startenden Teams war auch das ein gelungener Anlass.

Der Jahresbericht wird einstimmig genehmigt.

4. Kassa- und Revisorenbericht

Der Kassier Fritz Hauser verliest den Kassabericht der in diesem Jahr separat verschickt wurde. Die Kasse schliesst mit einem Verlust von Fr. 1180.65. —ab. Gründe: Dessert an der GV, "Plache" mit dem Signet des Clubs für den OTM und einen grosszügigen Beitrag an die Frühlingsausfahrt.

Der 1. Revisor Andreas Kilchenmann verliest den Revisorenbericht und bittet dem Kassier Dechargé zuerteilen. Der Antrag wird einstimmig 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

Die Gazzetta wird neu von Sam per Computer gemacht und die Bilder von ihm eingelesen, somit entsteht weniger Aufwand für die Druckerei und deshalb das etwas tiefere Budget. Beim Posten Veranstaltungen ist z.B. das GV-Essen inkl. Dessert (auch dieses Mal) enthalten, sowie Sektions Treffen, Chlous-Höck etc.

Das Budget für nächstes Jahr wird mit 48 Stimmen angenommen.

7. Wahl des Vorstandes

a) Tagespräsident: Als Tagespräsident wird Jürg Guggisberg angefragt und gewählt. Er übernimmt die Wahl des Präsidenten

b) Präsident: Es wird kein Gegenkandidat zu Matthias vorgeschlagen. Matthias Deutzer wird mit 40 Stimmen (9 Enthaltungen)als Präsident bestätigt.

c) Kassier: Fritz Hauser hat sein Amt auf diese GV freigegeben. Als neuen Kassier stellt sich Martin Jörg zur Verfügung. Martin wird einstimmig gewählt.

d) Übrige Vorstandsmitglieder: Daniel Pozzo - Sektion Romandie, Beat Wicki - Sektion Zürich, Bruno Straumann - Sektion Bern, Kurt Honermann - Sektion Innerschweiz + Vizepräsident, Veronika Mattioli

(Frösch)- Sekretärin, werden von der Versammlung mit 46 Stimmen (3 Enthaltungen) in ihrem Amt bestätigt.

e) Andreas Kilchenmann muss als Revisor zurück treten. Heidi Odermatt wird das Amt, als 1. Revisorin für ein Jahr übernehmen. Als neuer Revisor und 2. Revisor stellt sich Valentino Brandani und Romain Desalmond zur Verfügung. Valentino wird mit 25 Stimmen 2. Revisor. (Romain 18 Stimmen). 1. + 2 Revisor werden einstimmig gewählt.

8. Mutationen

Nach 19 Austritten oder Ausschlüssen (wegen Nichterfüllung der finanziellen Pflichten) sowie 29 neuen Eintritten, weist unsere Adressenliste 242 Adressen aus.

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 2000 geht an ein Neumitglied Carmen Kumschick aus der Sektion Innerschweiz. Das Fiatli hatte auf der Rückfahrt vom Treffen in Italien (Inverso Pinasca) einen Motorschaden. Mit Hilfe der anderen Clubmitgliedern konnte das Fiatli über die Grenze gebracht werden.

- Es werden Termine fürs 2001 (soweit bekannt) bekannt gegeben.

- Treffen Montreux findet vom 30. Aug.-2. Sept. 2001 statt.

- Verlosung Mitglieder Beitrag 2001: Mittels Lottonummer werden drei Gewinner ermittelt. Es sind: Mauro Casot, Andreas Bissig, Denise Ragnolini

Balsthal, 25. November 2000

Die Verfasserin
Veronika Mattioli (Frösch)

Fiat 500 Club Veranstaltungen 2001

6. Mai	**Frühlingsausfahrt**	**Romain D.**	**031 921 44 61**
24.–27. Mai	Bodenseetreffen (D)	Matthias D.	041 630 41 30
15.–17 Juni	Lipperland – Treffen (D)	Matthias D.	041 630 41 30
23 + 24 Juni	**Weekend**	**Daniel P.**	**022 776 50 05**
19. Aug.	**Picknick**	**Kurt H.**	**041 310 74 35**
8.+ 9. Juli	Treffen in Garlenda (I)		
24.–26. Aug.	Ostsee- Treffen Kiel	Matthias D.	041 630 41 30
31. Aug. - 2. Sept.	**Int. Treffen in Montreux**	**Valentino B.**	
23. Sept.	**Rally**	**Bruno St.**	**078 603 05 00**
24. Nov.	**GV Balsthal**		
11.+12. Dez.	**Chlouse-Weekend**	**Veronika M.**	**033 223 56 15**

Anlässe unseres Clubs sind in Fettschrift dargestellt

...alle anderen in normaler Schrift

SDHM/ASVE Veranstaltungen 2001

13.Mai	GP – Lausanne, Lausanne	032/729 01 50
02.- 03. Juni	2. Oldtimer in Obwalden, Sarnen	ruedim@matracon.ch
09.- 10. Juni	Lancia Club	062/788 83 79
23. -24. Juni	Grand Prix Bern revival 2001, Bern	062/788 83 79
23. -24. Juni	Int. Käfertreffen, Limmattal	079 / 219 95 73
30. Juni - 01. Juli	50 Jahre Porsche, Lupfig/Birrfeld	056 / 463 91 91
21. - 23 August	5. Auto Passion Basel 061 / 301 38 95	
23. - 26. August	11. RAID Suisse – Paris,Messe Basel	061 / 301 38 95
26. August	British Classic Car Meeting, Mollis	062 / 788 83 79
01./02. Sept.	10. GP Safenwil / 10 Jahre GP Safenwil	062 / 788 83 79
20. - 23. Sept.	25 Jahre Jaguar Drivers' Club Switzerland, Interlaken	052 / 634 05 50
06. Oktober	British Car Meeting, Morges	032 / 729 01 50
14. Oktober	16. Rassemblement National, Murten	062 / 788 83 79
27. / 28. Oktober	2. Trinationaler OTM, Messe Basel	062 / 788 83 79
03. November	OTM Zürich	062 / 788 83 79
~ 12. November	17. Präsidentenkonferenz SDHM/ASVE	062 / 788 83 79
~ 19. November	Conférence des Présidents ASVE/SDHM	032 / 729 01 50

Impressum

GAZZETTA™

Carl Barks Selig, Meister aller Klassen
Scrooge McDuck, Stellv. Chefredakteur
Magica de Spell, Art Director
Gladstone Gander, Redaktion
Donald Duck, Grafik
Gyro Gearloose, Technik & Testing
Beagle Boys, Redaktionssekretariat

Druck
Abächerli Druck AG, Sarnen

Beiträge, Anzeigen, Kritik, Schnapsideen, etc. an:
Sam Krieg
Ziegelried 336
3054 Schüpfen
E-Mail: gazzetta@fiat500club.ch / sam@gatschet.ch

Voraussichtliche Erscheinungsdaten der Gazzetta
Heft I - ende April
Heft II - mitte Juni
Heft III - mitte August
Heft IV - mitte Oktober

„Di nächschti chunnt vilech pünktlech..."

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 intéresse, 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

P.P.
3600 Thun

Monatlicher Treff der Sektionen / Rencontre mensuelle des sections

Bern am letzten Sonntag im Monat ab 16.00 Uhr	**Restaurant Schlossgut** Schlossstrasse 8 3110 Münsingen	**Bruno Straumann** Tel. 078 / 603 05 00
Innerschweiz am zweiten Freitag im Monat ab 20.00 Uhr	**Landgasthof Listrig** Hinter-Listrig 6020 Emmenbrücke	**Kurt Honermann** Tel.041 / 310 74 35
Romandie - GE 1er jeudi du Mois à 19.30 h avril à octobre	**Les Trois-Huit** rte de Thonon 140 1222 Vésenanz	**Daniel Pozzo** Tel. 022 / 776 50 05 Mobile 079 / 520 78 25
Romandie - VD	**sur réservation à**	**Ariane Brandani** Tel. 021 / 966 89 89 Mobile 079 / 319 14 60
Zürich am 3. Mittwoch im Monat ab 20.00 Uhr	**Restaurant Waidhof** Schwandenholzstr. 160 8025 Zürich	**Beat Wicki** Tel. 01 / 941 23 95

Präsident
Matthias Deutzer
Sonnenbergstrasse 15a
6052 Hergsiwil
Tel. 041 630 41 30

Kasse
Martin Jörg
Blüemlisalpstr. 6
3046 Worb
Tel. 031 839 81 51

Sekretariat
Veronika Mattioli
Mittlere Ringstr. 2
3600 Thun
Tel. 033 223 56 15

Gazzetta/Internet
Sam Krieg
Ziegelried
3054 Schüpfen
gazzetta@fiat500club.ch

www.fiat500club.ch

Postkonto 40-19247-0