

Lieber Fiat 500-Freund,

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

Der in diverse Sektionen unterteilt ist.

Wir organisieren gemeinsame Ausflüge sowie Anlässe und beschaffen preisgünstige Ersatzteile.

Du und Dein Fiat 500 wären bei uns sicher gut aufgehoben.

Schicke einfach Diese Antwortkarte an unsere Sekretärin!

Fiat 500 Club Schweiz

c/o Eveline Schneider

Kahlstrasse 15

4054 Basel

Herrn
Dominik Bücheler
Stettbrunnenweg 8

4132 Muttenz

4002 Basel

P.P.



Die Redaktion:
Gisela Vischi
Gellertstr. 220
4052 BASEL
Tel: 061/41 38 74

Fiat 500 Club



Schweiz

Clubzeitung

2/88



SUBARU



Vierradantrieb nach Mass!

SUBARU mit permanentem oder zuschaltbarem Vierradantrieb
- genau abgestimmt auf jedes Modell. Jetzt probefahren bei
Ihrem SUBARU-Spezialisten.

Ihr Verkaufsberater:
Andreas Kilchenmann

Emil Frey AG

Waldegg-Garage
Könizstrasse 163, 3097 Bern-Liebefeld, 031/53 81 81

Auswahl. Qualität. Erfahrung.

2/88/BE

- Ich möchte nähere Information
- Ich interessiere mich als Aktivmitglied
- Ich interessiere mich als Passivmitglied

Mitgliederbeitrag für Aktive: Fr. 50.- p.a.

Mitgliederbeitrag für Passive: Fr. 50.- p.a.

Mitgliederbeitrag für Paare: Fr. 80.- p.a.

Angaben über meinen Fiat 500

Polizei-Nr. _____ Baujahr: _____

Farbe: _____

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

Postleitzahl / Ort: _____

Tel.Nr.: _____

Geburtsdatum: _____

Das Sekretariat:
Eveline Schneider
Kahlstr. 15
4054 BASEL

Der Präsident:
Andreas Kilchenmann
Spiegelstr. 74
3028 SPIEGEL
Tel: 031/59 18 88

Leiter der Sektion ZH:
Hanspeter Gubler
Rietwies 663
8132 EGG
01/984 17 35

Die Kassierererin:
Antonia de Castro
Baselmattweg 190
4123 ALLSCHWIL
061/63 28 64

Leiter der Sektion LU:
Kurt Honermann
Bodenhofstr. 23
6005 LUZERN
Tel: 041/44 55 31

Leiter der Sektion BE:
Claudio Mattioli
Mühleweg 7
3612 STEFFISBURG
Tel: 033/37 91 55

Ein Deutscher und ein Oesterreicher gehen zum Schnecken-sammeln in den Wald. Der Deutsche hat seinen Eimer im Nu voll und fragt: "Warum hast du denn noch keine einzige?" Da sagt der Oesterreicher: "Du siehst das Tier, du bückst dich - und husch, husch schon ist das Schneckerl fort."

W

"Eine ganze Stunde musste ich mich plagen," erklärt der Angler einem Bekannten, "bis ich den Fisch heraus hatte!" - "Kenn'ich", lacht der andere, "manchmal ist es schon ein Kreuz mit den Büchsenöffnern!"

Ein Mann kommt in die Buchhandlung und sucht ein Geschenk. "Soll es was Leichtes sein?" fragt die Verkäuferin. "Egal - mein Wagen steht draussen."

"Ich hatte ja immer damit gerechnet, dass ihr Mann sie eines Tages fallen lassen würde - aber gleich aus dem dritten Stock?"

I
Z
S
E
I
E



„Tut mir leid, gnädige Frau, Sie haben unser Werbeschild falsch verstanden...“

"Wie war die grosse Reise?"
"Traumhaft!"
"Erzähl!"
"Abgefahren, angekommen, aus der Traum."

"Herr Ober, werde ich es wohl noch erleben, dass ich mein Kotelett bekomme?"
"Aber sicher, sie sind doch noch jung!"

Der Arzt will ein Bild aufhängen. Er perforiert die Wand mit Hammer und Nägeln, haut sich schliesslich voller Wucht auf den Daumen und kippt laut fluchend mit der Leiter um. Fragt die dabeistehende Tochter ihre Mutter: "Mami, warum heisst Papi eigentlich 'praktischer Arzt'?"



Vorwort des Präsidenten:

Dieses wäre das Vorwort des Präsidenten, wenn nicht.....

X X X

Frick Frick

CARROSSERIE AG
Autolackiererei
6048 Horw - Luzern

Tel. 041/4192 92

OLDTIMER

FIAT 500 Nuova



Bild 5 Nockenwelle und zerlegte Kipphebelteile mit Ventil und Ventilfedern und Zubehör

Aufsetzen des Zylinderkopfes

Zylinderkopfdichtung beiderseits dünn einölen und den vormontierten Zylinderkopf mit Ventilen aufsetzen. Mantelrohre für die Stoßstangen sowie das Schmierrohr der Kipphebelachse mit Dichtring in die Sitze im Zylinder einsetzen. Auflegen der Unterlegscheiben auf die Stehbolzen und die Zylinderkopfbefestigungsmuttern nach dem Schema, Seite 8, zuerst mit 2,5 und dann mit 3,3 mkg Drehmoment anziehen. Einstecken der geöhlten Stoßstangen in derselben Reihenfolge wie ausgebaut. Kipphebelanordnung umgekehrt wie Ausbau einbauen.

Abbau der Ölwanne

Ölwanneabdichtung aus Kork an der Ölwanne Seite dünn mit Dichtmasse bestreichen. Ölwanne aufbringen und 16 Schrauben mit Zahn- und Sicherungsscheiben mit 1,0 mkg anziehen.

Das Kipphebelspiel ist grundsätzlich bei kaltem Motor einzustellen. Das Ventilspiel beträgt für Ein- und Auslaßventil 0,15 mm. Das Einstellen geschieht mit den Schlüsseln A 8262 und A 8262/BIS. Das Spiel

wird mittels Fühllehre C 11 kontrolliert und ist unbedingt einzuhalten. Ist das Ventilspiel zu groß, ergibt sich übermäßiges Geräusch und unregelmäßiger Lauf des Motors. Ist das Ventilspiel zu klein, ergibt sich durch nicht genau schließende Ventile Verbrennung der Sitze; unregelmäßiger Lauf des Motors, schlechte Leistung durch mangelhafte Kompression.

Einstellen der Ventilzeiten

Daten für die Steuerung bei einem vorläufig einzustellenden Kontrollspiel von 0,45 mm für das Einlaß- und 0,38 mm für das Auslaßventil (zwischen Kipphebel und Ventil).

Einlaß öffnet vor oberem Totpunkt	9°
Einlaß schließt nach unterem Totpunkt	70°
Auslaß öffnet vor unterem Totpunkt	50°
Auslaß schließt nach oberem Totpunkt	19°

Einstellung der Steuerung mittels Gradbogens C673 bei angebaute Motor

Anbringen des Gradbogens. Schwungrad in Laufrichtung drehen bis sich der Strich auf dem Schwungrad mit dem Gradzeichen 9° vor dem oberen Totpunkt des Gradbogens deckt. Der erste Zylinder steht auf oberem Totpunkt. Einlaßbeginn im ersten Zylinder. Provisorisches Einstellen des Spiels zwischen Ventilen und Kipphebeln des Zylinders Nummer 1. Vorläufig auf 0,45 mm für Einlaß und 0,38 mm für Auslaß einstellen. Drehen der Nockenwelle bis sich das Einlaßventil des ersten Zylinders zu öffnen beginnt.

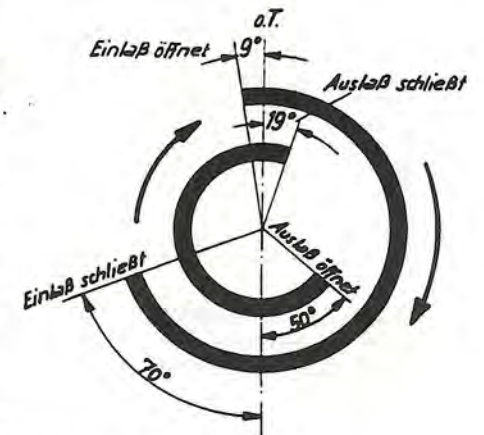


Bild 6 Diagramm der Motorsteuerung (Typ 888)

I N H A L T

FIAT 500 Treffs	3
LOTTO - Oder Turbulente Tagesordnung für Unerschrockene	4
Rätselseite	6
Ausflug ans FIAT - Treffen in Geleen NL	7
Automarkt	12
Die 500er, endlich über dreissig!	16
Notizzettel	18
Interview mit Claire Mauderli	21
Rätselaufösungen	23
Die Frühlingsausfahrt aus meiner Sicht	28
Bucheli, Reparaturanleitung, 4. Teil	30
Witzseite	32

Abbau des Luftfilters, Vergasers, Zylinderkopfhaube. Lösen der Befestigungsschrauben der Luftleitbleche, Abschrauben der Auspuffrohre, Abschrauben der Zylinderkopfbefestigungsmuttern, Zündkabel abnehmen, mittels Abzieher A 40014 Zylinderkopf abnehmen. (Siehe Zerlegen des Motors). Zerlegen und Überholen der Kipphebelanordnung. Abnehmen der zwei Sicherungsringe am Ende der Kipphebelachse. Abschrauben der zwei Kipphebelböcke, Kipphebel mit Scheiben und Abstandstück von der Welle abziehen und ablegen. Die Einzelteile sind gründlich in Waschbenzin zu reinigen und auf Abnutzung zu prüfen. Die zulässige Verschleißgrenze von Kipphebelachse und Bohrung im Kipphebel beträgt 0,15 mm. Bei einem Einbauspiel von 0,016 mm bis 0,055 mm. Wenn nötig, beide Teile ersetzen. Die Berührungsfläche am Kipphebel, sowie das Ventilende dürfen nicht eingeschlagen oder verkratzt sein. Der Kugelkopf zur Stoßstange muß absolut ballig sein. Verschlossene Teile sind durch Originalteile zu ersetzen. Werden die Kipphebel wieder verwendet, sind sie in denselben Zylinder anzubauen, in dem sie vor der Demontage saßen. Damit wird ein neuerliches Einlaufen von Ventilkopf und Kipphebelfläche vermieden. Vor dem endgültigen Aufsetzen des Zylinderkopfes sind die Einstellschrauben ganz in den Kipphebel einzuschrauben. Das endgültige Einstellen und Kontern der Einstellschraube erfolgt nach dem Einstellen des Ventilspiels.

Anzugsreihenfolge der Zylinderkopfmuttern

5	1	4	8
7	3	2	6

Aus- und Einbau der Ventile

Zum Ausbau der Ventile wird der Zylinderkopf mittels Werkzeug A 60041 auf der Werkbank befestigt.

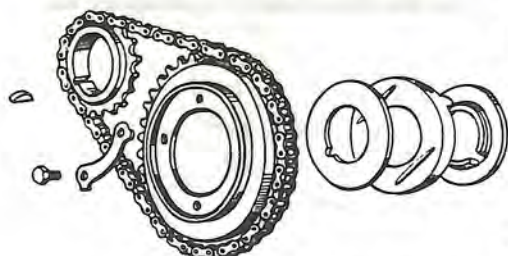


Bild 3 Antriebsritzel mit Nockenmollenkettensrad und der Beilagscheibe sowie dem äußeren und inneren Druckring

Dieses Werkzeug sowie die Holzplatte A 60158, welche mit Ansätzen versehen sind, die in die Verbrennungsräume reichen, sind leicht selbst herzustellen. Mittels Ventilspanner A 60084 werden die Federn gespannt (Ventilteller liegt auf dem Ansatz der Holzplatte an) und die Halbkegelstücke werden vom Ventilschaft abgenommen. Ventilfederspanner wegnehmen und oberen Federteller, Ventilsfeder und Sprengring abnehmen. Ventile aus den Führungen ziehen. Ventilführungen mit Drahtbürste reinigen. Da von der Fehlerlosigkeit der Ventile das gute Arbeiten des Motors mit abhängt, ist auf das Spiel zwischen Ventilschaft und Bohrung in der Ventilführung besonders zu achten. Das Einbauspiel beträgt 0,022 bis 0,055 mm, die maximale Verschleißgrenze 0,15 mm. Kann ein zu großes Spiel nicht durch Einbau eines neuen Ventils behoben werden, so ist die Ventilführung mittels Treibdorn A 60153 auszuschlagen. Die neue Ventilführung muß in der Bohrung im Zylinder ein negatives Spiel (Überdeckung) von 0,34 bis 0,62 mm haben. Mittels Treibdorn A 60153 wird die Ventilführung so weit eingeschlagen bis der Dorn an der Buchse zur Anlage kommt.

Sitz der Ventilführung im Zylinderkopf in mm

Durchmesser der Bohrung für die Ventilführung	13,000—13,018
Durchmesser der Ventilführung außen	13,052—13,062
Negatives Spiel (Überdeckung)	0,034— 0,062

Ventilschaft zur Ventilführung in mm

Durchmesser der Bohrung in der Ventilführung	8,022—8,040
Durchmesser des Ventilschaftes	7,985—8,000
Einbauspiel	0,022—0,055
Verschleißgrenze	0,15

Auf die Maßhaltigkeit der Ventilführungen ist auch aus dem Grunde zu achten, da der richtige Sitz der Fräsvorrichtung und damit ein genaues Nacharbeiten der Ventilsitze davon abhängt. Zur Begrenzung des Ventilsitzes stehen folgende Fräser zur Verfügung:

- A 11479 20° (Abfräsen der Oberkante)
 - A 60159 75° (Abfräsen der Unterkante)
- und die Fräsvorrichtung A 11482 mit den drei Zentrierstiften A 11489.

Von den drei Zentrierstiften ist jeweils derjenige auszuwählen, der mit dem kleinsten Spiel in die Ventilführung eingesetzt werden kann. Der Neigungswinkel der Sitze, der Ein- und Auslaßventile beträgt $45 \pm 5'$. Das Nachschleifen des Sitzwinkels wird mittels maßhaltiger Korborund-Schleifscheibe empfohlen. Es soll



5. Internationales FIAT 500 Rheinlandtreffen in Odenthal bei Bergisch Gladbach vom 1. bis 3. Juli 1988 (bei Köln)

Ich fahre auf jeden Fall hin, da ich aus Erfahrung weiss, dass dieses Treffen toll ist (ich war vor 2 Jahren schon mal da).

Ich habe vor, am Freitag, 1. Juli 88 morgens früh wegzufahren, und am Sonntag (spät) abends wieder hier zu sein. - Wer kommt mit? Genaues Programm und weitere Details kannst Du bei mir erfahren. Ruf doch einfach an!

Peter Barmet, Sachseln

Teil. G 041 / 66 37 33 (Ruth verlangen)
P 041 / 66 79 84 oder 66 12 73

FIAT 500 TREFFEN

+++++

FIAT 500 TREFFEN IN GARLEND A:

Das Diesjährige Treffen findet nicht wie angegeben im September, sondern am 16 + 17 Juli 1988 statt!

Es gibt dieses Jahr mehr ein regionales Treffen, aber wer trotzdem Interesse hat, kann sich mit

ELIO MAROADI, Seestr. 93, 8805 Richterswil,
Tel: 01 / 784 96 51 in Verbindung setzen,
und sich ihm anschliessen.

+++++

LOTTO ODER TURBULENTE TAGESORDNUNG

FÜR UNERSCHROCKENE

.... Es Lottomatch für's Gisela....

Eigentlich dachte ich, ich gehe "ein bisschen" helfen, doch als Res am Telefon meinte, er hätte ein bisschen wenig Leute, schwante mir schon fürchterlichstes!!

- "Ein bisschen wenig Leute" für den Lottomatch -, irgendwie kannte ich doch das?

Ich rückte also am Samstag, dem 26.3.1988, nachmittags aus, gen Restaurant WIESENTHAL, nachdem mein Ehemann längst durch den Genfer Automobilsalon bummelte und mein Sohn die Grossmutter unterhielt.

Wider allen Erwartens waren wir dann doch eine ganze Menge Leute, doch es stellte sich bald heraus, dass es da gewisse Unterschiede zwischen Qualität und Quantität gab. Aber das war noch lange nicht die erste schlechte Erfahrung. Wir erkannten bald, dass einer der einen Lottomatch organisiert, noch lange nicht in der Lage ist, die Spielregeln allgemein verständlich zu erklären. Obwohl ich im vergangenen Jahr schon geholfen hatte, herrschte nach dieser neuerlichen Lotto Instruktion ein totales Chaos in meinem Kopf und den andern ging es kaum besser! Ausserdem wurden uns ein paar wichtige Informationen unterschlagen, z.B. dass das Helferteam selber nicht mitspielen darf, auch nicht in den Pausen.

Aber Lottomatch und Pausen waren ja seit Bestehen dieser

Fiat 500 Club-Institution nie ein "Liebespaar" und nachdem der "quantitative Teil" des Helferteams nach Entgegennahme seines Verpflegungsgutscheines das Arbeitsfeld heimlich, still und leise bis zum späten Abend geräumt hatte, blieb dem verbliebenen "qualitativen Teil" gar nichts anderes übrig, als ständig aktiv zu sein.

Als wir das anfängliche Durcheinander im Griff hatten, und uns das ständig jammernde, aber sehr hilfswillige Organisations-team endlich mal in Ruhe liess, wurde es dann mit der Zeit

heimischen Garagen zu gelangen.

Obwohl Petrus mit Regenwasser nicht gespart hat, fanden alle 500er den Ausflug toll. und ich möchte behaupten, dass es den "Clüblern" auch so gefallen hat, nach all den langen und anregenden Gesprächen.

Falls sich jetzt noch jemand fragt, wieso dieser Bericht nicht bebildert

ist, kann ich nur antworten: wer hat schon einen Fünfhunderter gesehen, der fotografieren kann?!

Also bis zum nächsten Mal.

Euer Cinque Cento
LU 97083

Jeden letzten Freitag im Monat
Höck im CLUBLOKAL DER SEKTION
BERN. Mit hervorragender Küche,
netter und hübscher Bedienung,
in gemütlichen Räumlichkeiten.

Restaurant SEEROSE
direkt am Moossee



DIE FRÜHLINGSAUSFAHRT AUS MEINER SICHT

Sonntag 29. Mai, 8 Uhr 30. Die meisten meiner Kollegen zu meiner Linken und Rechten schlafen noch. Doch plötzlich geht das Licht an. Jemand schreitet durch den grossen Raum genau auf mich zu. "Will der wirklich zu mir?" frag ich mich. Wie er dann zwei Blechtafeln mit schwarzen Zahlen bei mir anbringt und auch noch meinen Oelstand kontrolliert ist mir alles klar. Heute gibts eine Ausfahrt!

Hoffentlich merkt mein Benutzer, dass meine rote Reserve-Lampe leuchtet. Ich möchte nicht, dass wir noch auf der Strecke liegen bleiben. Nach einem kurzen Tankstopp brausen wir weiter zum Restaurant Emmenbaum. Ich bin zwar der erste, aber nach ein paar Minuten treffen auch meine Kollegen ein. Ein dunkelblauer Nuova mit schneeweissen Faltdach, ein schneeweisser F mit dunkelblauem Interieur, ein etwa 24jähriger bordeaux lackierter L und ein Pastellgelber, der gleich eine ganze Familie mitschleppt.

In gemütlichem Tempo tuckern wir auf der Landstrasse Richtung Beinwil am See und lassen unsere Fahrgäste die Gegend geniessen.

Auf dem Parkplatz vom Seehotel Hallwil findet dann das grosse Wiedersehen statt. Viele meiner Freunde aus der ganzen Schweiz treffen ein. Aus Bern, Basel, Schaffhausen, Zürich und anderen Gebieten rollen sie an.

Während die Fahrer- und Beifahrer/innen sich in der Gaststätte verköstigen, führen wir ein interessantes Gespräch über Achsschenkel-Arthrose, Rost-Pigmente auf der Haut und Muskelschwund infolge hohen Kilometerstandes.

Wie die muntere Gesellschaft wieder aus dem Lokal zurückkehrt, sieht man ihr an, dass das Essen gemundet haben muss. Weil es in der Zwischenzeit zu regnen begonnen hat, führen wir schnell eine Abstimmung durch. Wollen wir eventuell noch weiterfahren, oder zu unseren Garagen zurückkehren? Im Interesse der freundlichen Gesichter die da auf uns zukommen, beschliessen wir einstimmig, dass wir nochmals bei einem Restaurant Halt machen. Also fährt der ganze Haufen Richtung Aarau und weiter auf den Kienberg. Hier können sich die Clubmitglieder nochmals Einen genehmigen.

Wir Kleinen auf dem Parkplatz draussen bestaunen voller Ehrfurcht und mit fast ein wenig Angst das grosse Postauto, das soeben direkt vor uns gehalten hat. Schnell entfacht sich eine hitzige Diskussion über Treibstoffverbrauch, Oelverlust, Gewicht, Leistung, Hubraum und andere wichtige technische Details. Ich glaube das ist ein Punkt, bei dem wir uns kaum von den männlichen Clubmitgliedern unterscheiden.

So um vier Uhr brechen wir gemeinsam auf, um noch bei Tageslicht in die

doch noch ein glatter Tag, und Doris und ich hatten genug Zeit ausführlich miteinander zu reden.

Da mein bescheidener Einsatz dann doch noch zu einem zweiten Ganztätigen ausartete, beschloss ich am Sonntag, es nicht noch einmal auf eine "Fachmännische Instruktion" ankommen zu lassen und klärte die Mannschaft mit Hilfe der "Leidtragenden" vom Vortag, selbsttätig und mit wesentlich besserem Erfolg über die Tücken des Einsatzes auf. Und siehe da, es ging von Anfang an prima. Und mit der tatkräftigen Hilfe meines Sonntagsteampartner Lino wurde es ein erfolgreicher und interessanter Tag.

Ich habe mir zwar fest vorgenommen, nächstes Jahr, um die Lottozeit bin ich in den Ferien und wenn ich zurückkomme frage ich ganz vorsichtig nach, wie's denn so war, aber etwas finde ich immer wieder ganz super: Nie habe ich Clubmitglieder so kennengelernt, wie als Teampartner beim Lotto - das macht den Einsatz persönlich wieder wett, und für die Clubkasse sowieso - immerhin brachte uns das Lotto einen Reingewinn von Fr. 1 500.-

Ob ich nächstes Jahr vielleicht doch erst im Sommer in die Ferien fahre?

Eure Gisela überlegt sich's noch



RÄTSEL

1. Wenn in jeder Zeile ein Buchstaben verändert wird entsteht das untere Wort.

Jede Zeile muss ein Sinnvolles Wort ergeben.

L	O	T	T	E	S	O	N	N	E	L	A	C	H	S
T	A	U	B	E	W	A	R	Z	E	M	A	R	K	E

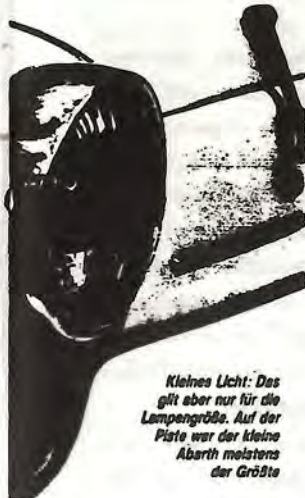
RÄTSEL RÄTSEL

Was bedeuten folgende Begriffe:

- | | | | | | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|---|--|---|---|
| 1. HALNA
a) Frauename
b) Brettspiel
c) Verdauungsmittel | 2. AGRAFFE
a) Schmuckstück
b) Blumenvase
c) exotische Baumart | 3. JAK
a) dumme Witz
b) moderner Tanz
c) zentralasiatisches Rind | 4. CHINTZ
a) Pelzart
b) glänzendes Baumwollgewebe
c) jüdischer Mannername | 5. VALUTA
a) italienische Stadt
b) Nodenschöpfer
c) Geldsorte, Währung | 6. KORYPHAE
a) hervorragender Fachmann
b) altgriechische Götterstatue
c) zwielfichtiger Geschäftsmann | 7. LYRA
a) Lügengeschichte
b) altgriechische Leier
c) Gedichtsform | 8. PUNA
a) trockenes Hochland in Südamerika
b) Raubkatze
c) spezieller Punsch | 9. ELDORADO
a) brasilianischer Indianer
b) Paradies
c) Spielcasino | 10. OBELISK
a) moderner Komponist
b) Comicfigur
c) Vierkantiger, freistehender Pfeiler |
|--|--|---|--|---|--|---|--|---|---|



Der Vierzylinder sitzt knapp hinter der Achse und sorgt so für gute Taktion. 94 brillante PS wollen auf die Straße gebracht werden.



Kleines Licht: Das gilt aber nur für die Leuchtgröße. Auf der Piste war der kleine Abarth meistens der Größte



Zweckmäßig Drehzahlmesser direkt im Blick



Die V-förmigen Felgen werden durch vier Radmutter gehalten

Technische Daten Fiat Abarth 1000 TC

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor hinten links eingebaut, eine unterliegende Nockenwelle, ein Weber-Doppelvergaser, Bohrung x Hub 65,4 x 74 mm, Nockenst. 108 cm³, max. Leistung 69 kW/94 PS bei 7800/min, max. Drehmoment 89 Nm bei 6000/min. Kraftübertragung: Hinterrad, ab. unsynchronisiertes Fünfganggetriebe. Antriebswerk: Vorn Einzelradantrieb mit Querschwinge, verbundfedern, hinter: Fünfgangantrieb an Schräglager, verbundfedern, Teleskopstützen, 13 Litermetallöl, 4,5 W. 3 Durchschlingventile, 13 Durchschlingventile, Vorn- und hinten Scheibenbremsen. Höchstgeschwindigkeit: 170-180 km/h bei 94 km/h (je nach Übersetzung). Höchstgeschwindigkeit: 170-180 km/h bei 94 km/h. Preis: 1970 ca. 24.000 Mark

effektive Vierrad-Scheibenbremse gehörten die TCs schon immer zu den Spätbremsen ihrer Klasse. Vorderrad anheben sieht der Besitzer gar nicht gern, jedenfalls nicht bei fremden Fahrern. Zumal der 1000 TC wesentlich härter als der 850 TC abgestimmt ist, der für die Nummer mit dem angezogenen Vorderbein bekannt und allenthalben beliebt war. War das Leistungsspektrum bei ursprünglichen 1000 TCs sehr eng gefaßt (zwischen 7500 und 8500/min), so erfreut sich das von uns gefahrte Exemplar eines weit größeren Leistungsbereichs: Mittels einer recht zivilen Angsten-Nockenwelle beißt un-

Der Prüfstand attestierte dem Maschinchen stolze 94 PS!

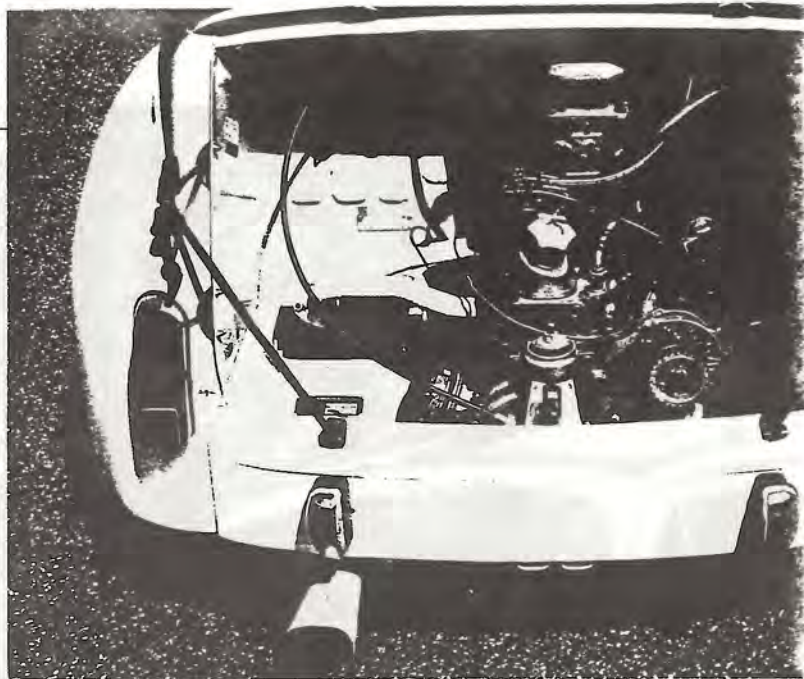
ser 1000 TC schon ab 5000/min zu. Auf dem Prüfstand bringt es das Maschinchen auf stolze 94 PS! Eine Steigerung erreichte Abarth beim (etwas) größeren Bruder, dem 1000 TCR. Beim TC wird das Gemisch in einem 36er Weber-Doppelvergaser aufbereitet – unter Insidern „Black Magic“ genannt. Der TCR verfügt demgegenüber über zwei 40er „Doppel-Weber“ und den berühmten Radiale-Kopf. Radiale bedeutet: sowohl wie halbkugelförmiger Brennraum (auch als HEMI-Head bekannt). Durch die V-förmige Anordnung der Ventile können entsprechend größere Einlaßquerschnitte gewählt werden. Stolze Leistungsausbeute beim TCR: satte 112 PS! Im Gegensatz zum „seriennäheren“ TC prügelten sich die TCRs einst in der Gruppe 5. Um seine Fahrzeuge gewichtsmäßig soweit wie möglich abzuspicken, waren Carlos Abarth alle Mittel recht. Unter anderem galt, daß für keinen Renn-TC/TCR mehr als ein Kilo Lack für eine Ganzlackierung verwendet werden durfte. Letztendlich gelang es, das Gewicht vom Serien-Fiat (615 Kilo) deutlich zu unterbieten. Bei einem Gewicht von 583 Kilo brachten es TCRs mit langer Achse auf knapp über 210 km/h. Unser TC machte gute 190 km/h. Vielleicht lag es am Wetter, die „fehlenden“ PS spielten sicherlich eine Rolle und zudem hat der Eigner aller Originalität zum Trotz 2,5 Kilo Lack in und auf seinem TC verteilt. Drei Pfund mehr, da geht das Leistungsgewicht natürlich in den Keller. Aber verdammte schnell ist der Abarth immer noch! Michael von Klodt

schnell ins Schußfeld der öffentlichen Kritik: Seine Fahrzeuge würden der Aggressivität und Gefährlichkeit im Straßenverkehr Vorschub leisten. Dabei nutzte es dem „Exil-Österreicher“ wenig daß Original-Abarths stets über den Fahrleistungen entsprechende Modifikationen an Fahrwerk und Bremsanlage verfügten. Denn Betoniert wurde der schlechte Ruf durch meist junge Rowdies, deren fahrbare Untersätze allenfalls drohende Abarth-Auspuffanlagen hatten und die unter der Devise bewegt wurden, mangelnde Leistung durch eine tollkühne Fahrweise wettzumachen. Abarths Begeisterung für den 600er bei seinem Debut im Jahre 1955 war Grundlage für eine ganze Reihe unterschiedlichster Kreationen auf 600er-Basis. Ein Jahr bevor Carlo Abarth sein Unternehmen 1971 an Fiat verkaufen mußte, entstand — als einer der letzten seiner Gattung — der von uns gefahrene, überaus potente Fiat Abarth 1000 TC.

Trotz stolzer 17 Jahre präsentiert sich unser Ex-Gruppe 2-Rennzweig in allerbesten Verfassung. Es mag mehr als nur fahrerisches Können seiner bisherigen Eigner gewesen sein — wahrscheinlich einfach nur Glück — daß dieses Exemplar sein gefährliches Leben bis heute ohne größere Blessuren überstanden hat. Denn eines ist klar: Wenn der 1000 TC heute aus seiner Garage geholt wird, muß er alles geben, was er kann.

Auf „dem Ring“ und bei anderen Oldtimer-Motorsportveranstaltungen mischt der 1000 TC in seiner Klasse stets erfolgreich mit. Wie schon damals, so gilt auch heute noch unter Fans, daß man sich schon ziemlich dämlich anstellen müsse, um mit dem Abarth nicht erfolgreich zu sein. Fahrerweise aber sollte man allen Abarth-Piloten mit Verständnis begegnen, denn heute die Erhaltung des Rennzeugs wichtiger als der Sieg ist. Denn Da es hierzulande kaum noch echte TCs gibt, erscheint jeder unnötig harte Renneinsatz ein verdammtes Wagnis, ja ein Risiko zu sein, ein Stück Renngeschichte zu vernichten.

In die Herzen vieler Motorsport-Fans wurden Abarths Geschosse auf 600er-Basis nicht nur aufgrund ihrer Leistung geschossen. Viele Zuschauer genossen es, ein inneres als Messenkleinauto bekanntes Vehikel auf der Rennpiste zu sehen. Außer optischen Ähnlichkeit haben Fiat-Basis- und Abarth-Rennversion jedoch recht wenig gemeinsam. Beim Vergleich ist es deshalb in Ordnung, nur die Gemeinsamkeiten zu nennen. Identisch sind eigentlich nur noch einige Karosserieteile. Der Rest ist „original Abarth“!



Sein tadelloses Äußeres verdankt der 1000 TC neben den jugigen Koffelgehäuseveränderungen vor allem dem wichtigen Polyester-Vorbau unter dem Wasser- und Ölwanne versteckt war. Die obige gatorische, ausgestellte Motorhaube ist nicht nur für bewiesene 170 km/h höhere Endgeschwindigkeit gut. Abarth sah in ihr quasi den Urvater der Turbo-Fische (auch ketzerisch Hufschlange genannt) der 811 aus Zuffenhausen. Die eigentlichen, für seine TCs spezifischen Veränderungen an Body und Bodengruppe sind von außen nicht sichtbar. Im Gegensatz zu früher TCs (bis 1966) und zum Basis-600er mit der serienmäßigen Einzelradaufhängung an einer quergestellten Blattfeder gönnte Carlo Abarth bei seinen Jahrgängen Besondere. Der Vorderwagen wurde derart

verleert. Zudem erhielten alle TCs ab 1965 eine neue Hinterachse mit verlängerten Führungsschwingen. Gerade die Filigranarbeiten wie die Modifizierung des Vorderwagens bringen die jungen Fans zum Verweilen, die sich in den Kopf gesetzt haben, einen schmalbrüstigen Fiat zum heißen Abarth zu machen. Daß Abarth-Änderungen nicht nachträglich Hufschlange genannt, sondern teurer Trugschluss. Die Preise für TCs Rohkarosse betrug nicht umsonst schon Anfang der 70er Jahre schlappe 12.000 Mark. Dafür gab es damals vom Fiat-Werk gut und gerne oft neue Normal-600er. Carlo Abarth ließ sich bei der Verwendung der 600er Karosserie kaum von Emotionen leiten. Obwohl der 600er das erste Serienfahrzeug war, dem sich der Meister in großem Umfang widmete, hatte die über 15 Jahre andauernde Beschäftigung mit dem Modell triftige Gründe. Die Karosserie verfügt mit seinem c_x -Wert von 0,42 aufgrund ihrer geringen Stirnfläche über eine recht gute Aerodynamik für die damalige Zeit — und war zu dem billig. Obwohl zwischen Fiat und Abarth in der frühen Phase nie Verträge geschlossen wurden, erwarb Abarth Rohkarossen zu Sonderkonditionen, nachdem man bei Fiat die Werbewirksamkeit erkannt hatte. Letzterer Faktor kam Abarth bei seinem Bestreben entgegen. Sport- und Rennfahrzeuge auch für einige Normal-Sportler erschwinglich machen zu können. Billig waren Abarths auch, da



Eine Rohkarosse für den TC war so teuer wie drei Fiat 600

modifiziert, daß Raum und Ankerpunkte für eine Einzelradaufhängung mit Schraubentagern und weitaus stabileren Querschnitt geschaffen wurden. Um auch nach innen ausreichenden Platz für mehr Reifensatz zu schaffen, wurden die vorderen Radhäuser in einem Abarth-Wechsel in den Fußraum

Ausflug ans FIAT-Treffen in Geleen NL

Donnerstag, 12. Mai 1988:

Der Treffpunkt für die Teilnehmer aus der Schweiz war um 7.30 Uhr auf der Raststätte gleich nach dem Zoll in Basel. Natürlich war man gespannt, wer nun alles erscheinen würde. Bald sind auch alle eingetrudelt: als erste waren Kurt Honermann, Matthias Deutzer und ich von der Sektion Innerschweiz (in 2 Autos). Weiter waren dabei: unser Präsident Res Kilchenmann aus Bern mit seinem Kombi, aus Zürich Elio Maroadi mit Uschi; Schaffhausen war vertreten durch Bruno De Gregorio mit Jeannette. Hanspeter Zimmermann kam, wie könnte es anders sein, mit seinem Bus, das Fiatli hinten eingeladen. Mit ihm sind seine Frau Angela, Beatrice Heine aus dem Kanton Aargau und Thomi Ruckli aus Emmenbrücke gekommen. Da es noch so früh war, waren alle sofort bereit, auf den Vorschlag von Res einzugehen und einen Kaffee zu trinken. Bei den meisten wurde jedoch nicht sehr viel aus dem Genuss, denn die Brühe, die es gab, war mehr als schlecht.

Um 8.30 Uhr konnte es dann endlich losgehen. Die lange Fahrt wurde unterbrochen von Pausen, in denen der Motor gelüftet, die Beine vertreten und der Magen gefüllt wurde; man hat etwas herumgealbert, ein Autoschlüssel ist verloren gegangen und später aus einem 'fremden' Hosensack wieder aufgetaucht und Brunos Auto hat einen neuen Auspuff erhalten. Im Ganzen ist uns das Glück aber mehr als hold gewesen. Sonstige Pannen gab es keine, und das Wetter war herrlich.

Um 20.00 Uhr sind wir in Geleen von Jos vom NL-Club empfangen worden mit Gratisgetränken in der 'Fiat 500-Bar'. Anschliessend haben wir die Hotelzimmer bezogen, resp. sind auf den Campingplatz die Zelte aufstellen gegangen. Die Dusche danach hat jeder von uns wohl gleichermassen genossen. Bis wir dann zum heissersehnten Nachtessen gekommen sind, wurde es Mitternacht (glücklicherweise sind in den Niederlanden die meisten Restaurants und Bars bis um drei Uhr morgens geöffnet).



Freitag, 13. Mai:

Auf dem Programm stand ein gemeinsamer Ausflug in die nächst grössere Stadt, Maastrich, die recht alt und sehr schön ist. Nach einigem Hin und Her sind wir mit den 6 Fiatli gestartet. Gerade vor der Autobahn-Einfahrt hat Hanspeter gemerkt, dass er seine Jacke am Parkmeter hängen liess und ist daher umgekehrt.



Auf der Autobahn haben wir zwei weitere Autos 'verloren': Elios Auto hatte einen Platten. Mit Brunos Hilfe hat er ein Reserverad montiert und ist umgekehrt, um den Schaden zu beheben. - Da waren's nur noch drei. - wir sind dann nach einiger Wartezeit trotzdem nach Maastrich gefahren und haben einen Bummel sowie eine kleine Rundfahrt durch die Fussgängerzone gemacht. Am Abend hat uns Jos zu sich nach Hause eingeladen. Da wurden bei Getränken und Snacks alte Bekanntschaften mit Tour-Europa-Teilnehmern aus Deutschland aufgefrischt.

Samstag, 14. Mai:

Beim Herumschlendern im Dorfzentrum fühlte man sich heute wie in Italien: es war Markttag. Am Nachmittag haben sich alle Schweizer auf dem Campingplatz eingefunden um zu sehen, wer und was schon alles eingetroffen ist. Die Show haben die Fiat X 1/9 geliefert, als sie in geschlossenem Konvoi auf den Zeltplatz eingefahren kamen - es waren einige.

Gegen Abend fand die Rundfahrt statt durch die wundervolle Umgebung von Geleen. Der Konvoi ist erst am Schluss auseinandergerissen worden, als man durch die Stadt zurückkehrte. Aber auch so haben wir doch noch das Restaurant gefunden, wo das Kalte Buffet bereitstand. Nach dem Essen war offiziell nichts mehr vorgesehen. Aber unsere Leute verstehen sich ganz gut selbst zu helfen. Es wurde kurzerhand die Fiat-Bar unsicher gemacht, wobei es sehr sehr spät geworden ist. Es haben aber alle ihr Bett noch gefunden!



Im Verlauf des Tages sind übrigens noch Hansruedi aus Schaffhausen inkl. Begleitung in einem Uno sowie Gaby Heim mit Ihrem Freund im Autobianchi eingetroffen. Auch Sie wollten sich das Treffen nicht entgehen lassen.

Sonntag, 15. Mai:

Zum Zmorgen-Kaffee gabs eine Ueberraschung: Felix Egolf war übers Wochenende auf dem Nürburgring am Porsche 356-Treffen. Von dort ist er uns für eine Stunde besuchen gekommen.

Nachdem die letzten Putzarbeiten am Auto ausgeführt waren, begab man sich auf den Versammlungsplatz; d.h. ins Dorfzentrum, das speziell für diesen Anlass abgeriegelt wurde. Auf allen Plätzen und Strassen standen Fiat, je nach Gattung aufgeteilt (Fiat 500 war eindeutig am besten vertreten!). Wer am "Concour d'élégance" teilnehmen wollte, stellte sich ab ca. 15.30 Uhr für das Défilée vor der Jury bereit. Nach der Preisverteilung ca. 2 Stunden später (Elio bekam einen Sonderpreis) war der Anlass auch schon vorbei. Hanspeter und seine Begleitung begaben sich auf den Heimweg. Der Rest der Schweizergruppe (ausser Elio + Uschi, die bei den Italienern eingeladen waren) hat ein feines chinesisches Essen zum Znacht genossen.

Montag, 16. Mai:

Wir wären gerne länger geblieben. Trotzdem hiess es um 8.30 Uhr Abfahrt richtung Schweiz. Ohne Pannen und sehr zügig sind wir vorangekommen. Um etwa 19.30 Uhr haben wir uns in Basel getrennt. - Wir freuen uns auf ein nächstes Mal.



KLASSIK

Fiat Abarth 1000 TC

HASEN KASTEN

So wurde der Abarth liebevoll von seinen Fans genannt. Doch im vorgereckten Kinn saß kein Hase, sondern Wasser- und Ölkühler

Der Fiat 600 ist aus der italienischer Nachkriegsgeschichte nicht wegzudenken. Breite Bevölkerungsschichten entwickelten mit und durch den 600er ein völlig neues Selbstbewußtsein. Man war mobil und selbst im Stand eröffnete das Wägelchen für junge Leute vorher nicht gekannte Möglichkeiten — sie nutzten den „Käfer des Südens“ für plauschige Schieferstündchen fernab der elterlichen Wohnung. Als „schlimm“ genug empfanden es

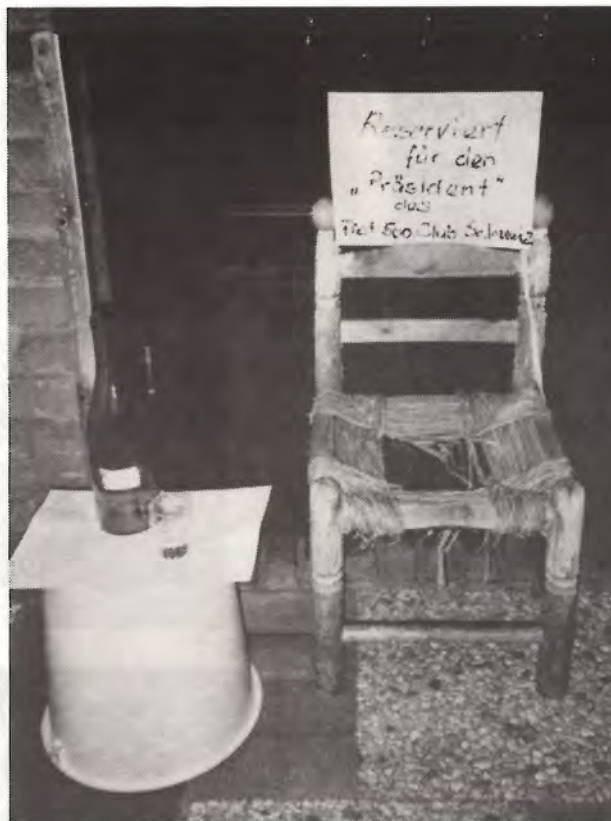
denn auch zahlreiche Fortschrittskritiker, daß mit der Motorisierung der Masse der Verfall der Sitten einherging. Zum Überlaufen brachte dann Carlo Abarth das Faß der Empörung mit seiner ersten heißen Version des 600ers, dem spritzigen Fiat Abarth 750 Berlin.

Während die Fachwelt und sportlich ambitionierte Fahrer den kleinen Wotter sich damals noch im Lammfell präsentiert, schneff ins Herz geschossen hatten, geniet Abarth ebenso

FORTSETZUNG SEITE 41



Das Markenzeichen: Mit dem 1000 TC wurde der Scorpion berühmt





Topolino



Fiat 850



Vignale Gamine (Basis Fiat 500)



Autobianchi Cabrio

C: Ich finde einfach, dass man selber etwas unternehmen sollte, wenn einem etwas nicht passt, anstatt nur zu meckern. Aber meine Bedingung war, dass ich die Leitung nicht alleine übernehme. Ich habe etwas dergartiges einfach noch nie gemacht. Ich bin zwar im Schweizer Arztgehilfenverband im Vorstand, aber als Protokollführerin, mit Organisation hatte ich noch nie etwas zu tun.

G: Welche Erwartungen knüpfst Du an Deine neue Aufgabe?

C: Ich hoffe, dass in Zukunft wieder mehr Leute an die Hocks kommen. Vielleicht gibt es wieder einen neuen "harten Kern", das kann natürlich auch der alte sein.

Dann wäre es noch ein Wunsch von mir, dass die Mitglieder mehr Eigeninitiative zeigten. Ich finde es schlimm, dass man zu jedem Clubhock eine Einladung verschicken muss, weil sonst kaum jemand kommt.

Merci Claire, für's Interview
Eure Gisela

RAETSELAUFLOESUNGEN:

1. Die Wörter müssen folgender Weise geändert werden:

LOTTE	SONNE	LACHS
LATTE	WONNE	LACHE
LAUTE	WANNE	LÄCKE
LAUBE	WANZE	MÄCKE
TAUBE	WARZE	MARKE

2. Die richtige Bedeutung der Begriffe sind:

1-b, 2-a, 3-c, 4-b, 5-c, 6-a, 7-b, 8-a, 9-h, 10-c,

Mutter. (Anm. d. Red. Romina, 2 Jhe und Olivia 3 Mte.) Wenn aber die Kinder etwas älter sind, möchte ich gerne wieder stundenweise arbeiten.

G: Welche Hobbys hast Du?

C: Ich habe früher meisterschaftsmässig Badminton und Volleyball gespielt und will deshalb im Herbst auch wieder einer Volleyballmannschaft beitreten. Ausserdem arbeite ich sehr gerne im Haushalt, liebe meine Familie, und bin eine begeisterte Köchin.

G: Welches ist Dein Lieblingsland?

C: Trotz italienischem Freund ist es Griechenland. Ich war oft allein dort und fand es toll wie ich aufgenommen wurde. Es stimmt einfach alles zusammen: Landschaft und Menschen sind faszinierend.

G: Hast Du ein Lieblingstier?

C: Eigentlich mag ich alle Tiere, aber wenn ich mich entscheiden muss, dann würde ich das Pferd nehmen; ich bin früher selbst geritten. Ein grosser Hund wäre auch noch toll, aber in unserem kleinen Haus wäre zu wenig Platz für ihn.

G: Wie bist Du zum Fiatclub gekommen?

C: Ich war die direkte Nachbarin von Dominik Bücheler, unserem früheren Präsidenten. Mit Denise und Dominik war ich schon längere Zeit näher bekannt.

Dann fragte mich Dominik eines Tages, ob ich nicht mal zu einer Clubveranstaltung mitkommen wollte. Das war 1984 und wir fuhren ins Alpamare. Es war toll und wir kamen erst um 3 Uhr nachts nach Hause. Den Bericht für die Zeitung musste ich dann auch noch mit Denise zusammen schreiben!

Ich kam auch gleich zum Niggi Näggi mit und bezahlte dann auf Ende Jahr meinen ersten Mitgliederbeitrag, obwohl ich damals noch gar keinen 500er hatte.

G: Was gefällt Dir am Fiatclub?

C: Früher ist es an den Hocks immer sehr lustig gewesen und es sind immer viele Leute gekommen. Ueberhaupt, solange Dominik sich um die Sektion Basel kümmerte, war alles sehr gut organisiert.

Nur in der letzten Zeit kamen immer weniger Mitglieder.

G: War das der Grund, warum Du Dich dann doch dazu entschlossen hast, zusammen mit Peter Jauch die Leitung der Sektion Basel zu übernehmen?

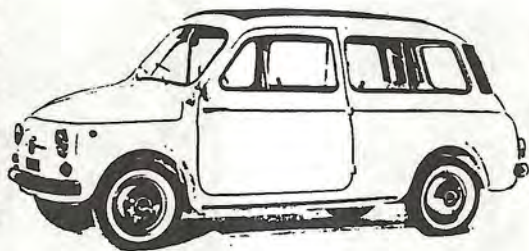


Fiat 124 Spider



X 1/9 im Ferrari Testarossa-Look

AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT



AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT

ZU VERKAUFEN:

FIAT 500 L

Jahrgang 1972
Ca. 96 000 Km
Teilrevidierter Motor
Frisch ab MFK

PREIS: 4100.- Fr.

Tel G : 041 / 66 37 33 (Ruth Abächerli)
Tel P : 041 / 66 79 84 oder
66 12 73 (Peter Barmet)

FIAT 500 L

Jahrgang 1961
60 000 Km, Gelb
Guter Zustand, Neuer Motor
Ungeprüft

PREIS: 3900.- Fr.

Fadri Sergolin, Uferweg 58, 3400 Burgdorf.
Tel P : 034 / 23 15 68
Tel G : 034 / 71 26 66

INTERVIEW MIT CLAIRE MAUDERLI, EINER DER BEIDEN NEUEN LEITER DER SEKTION BASEL:



Geboren am: 10.12.1957
Grösse: 1.72 m
Lieblingsmusik: Klassische Konzertmusik, Wham
Lieblingsautoren: Unterhaltungs- und Tatsachenromane, am liebsten spannend.
Lieblingsfarbe: Blau
Leibgericht: Alles. (Aber weil man ja nicht immer bescheiden sein muss, haben wir uns dann im speziellen auf Chateaubriand geeinigt).
Lieblingsgetränk: Champagner (Und Denise ist schuld daran).
Sie mag: Spontane, ehrliche Menschen
Sie mag überhaupt nicht: Falschheit und Hinterlist

WARUM MUSS EIGENTLICH EIN KOMMENTAR IMMER AN DEN SCHLUSS? HEUTE FANGE ICH EIMAL DAMIT AN. EIGENTLICH HATTEN WIR UEBERHAUPT KEINE ZEIT FUERS INTERVIEW! ES GAB TAUSEND ANDERE INTERESSANTE THEMEN UND WIR WURDEN UND WURDEN NICHT FERTIG! DESHALB HABEN WIR SOFORT EINE FORTSETZUNG VEREINBART. DAS NAECHSTE MAL BEI CLAIRE IM SANDKASTEN! WEM ALSO DAS INTERVIEW ZU WENIG AUSFUEHRICH IST, DER SOLLTE SICH RECHTZEITIG ANMELDEN; KINDER ERWUENSCHT, ABER KEINE BEDINGUNG! ES WIRD GANZ BESTIMMT EIN TOLLER NACHMITTAG - AUS MIR SPRICHT DIE ERFAHRUNG!

GISELA: Was bist Du von Beruf, oder sollte man im Moment wohl besser sagen von Berufung?

CLAIRE: Ich bin gelernte Arztgehilfin, im Moment jedoch Hausfrau und

INTERESSE
AN

Beim

FIAT 500
-Club

melden



BRUT PREMIER
LE CHAMPAGNE D'OR SIGNÉ LOUIS ROEDERER

AGENT EXCLUSIF POUR LA SUISSE: F.F. NAVAZZA S.A., 1214 VERNIER

Davor DELIĆ

AKTIVMITGLIED

Gasthaus Adler
Leibstadt



Gepflegte Küche
Auserlesene Weine
Säle für Vereins- und
Familienanlässe

Clärly Steinacher



Delisca AG

Hofstrasse 31 · 4127 Birsfelden · Telefon 061/4221 20

Kleinoffset Druckerei A. Bucher

Briefköpfe · Flugblätter · Dissertationen · Werbebriefe
Broschüren · Einzahlungsscheine · Visitenkarten usw.

Günstige Preise z.B. A4 ab reprofertiger Vorlage

50 Ex. Fr. 6.90 / 100 Ex. Fr. 10. — / 500 Ex. Fr. 31. — / 1000 Ex. Fr. 50. —

SCHNELLDRUCK - ECKE

St. Galler-Ring 69
4055 Basel

Tel. 061/39 90 77

MODEL SHOP

NEUE ADRESSE

Elsässerstrasse 21
4056 BASEL
Tel: 061 / 44 27 68

NEBEN EINER GROSSEN AUSWAHL AN
MODELLAUTOS VERFUEGEN WIR UEBER
EIN REICHHALTIGES SORTIMENT AN
FLUGZEUG- SCHIFF- UND AUTOBAU -
SAETZEN!

OEFFNUNGSZEITEN:

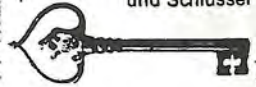
DIE - FR 17⁰⁰-18³⁰
SA 09⁰⁰-17⁰⁰



SCHLÜSSEL SESAM AG

061 - 25 62 61

Spezialgeschäft für Schloss
und Schlüssel



E. Schneider

4003 Basel Schützengraben 38
Laden: Schützenmattstrasse

Bestausgebauter Reparaturdienst
Schlüsselcopien
Beschläge aller Art
Schliessanlagen: KABA/KESO/DOM
Tresore / Kassetten
Sicherheitstürketten / Rosetten
Türschliesser + Oeffner
Sicherheitsberatung + Montage

Aktivmitglied



Tommaso Inglese

Garage Inglese
GATOIL-Tankstelle

Riehenring 250
4058 Basel
Telefon 061-32 42 98



Tommaso Inglese

Garage Inglese
GATOIL-Tankstelle

Riehenring
4058 Basel
Telefon 061



Tommaso Inglese

Aktivmitglied
Tommaso Inglese

Garage Inglese
GATOIL-Tankstelle

Riehenring 250
4058 Basel
Telefon 061-32 42 98

FIAT
Lubrificant



C+C Garage



C+C Garage

Pasquale Costanzo +
Hans Ruf
Rheinfelderstrasse 2
4127 BIRSFELDEN
Tel: 061 / 41 42 23

Reparaturen und Service von allen Marken

Pneus

Batterien

Auspuffe etc.

Öffnungszeiten:

Montag-Freitag, 8.00-12.00, 13.30-18.00 Uhr
Samstag, 8.00-12.00 Uhr

FIAT 500 -Club



Wötsch en glatte 500er ha?
Lüt eifach am Zimmermaa a!



Original Teile -
Spoiler, Verbreiterungen,
Alu- + Stahlfelgen,
Auspuffe
ZU GÜNSTIGEN PREISEN!

HP. Zimmermann
Lehnstr. 3
6023 ROTHENBURG / LU
Tel - 041 / 53 81 29





NOTIZZETTEL

NOTIZZETTEL

Jetzt ändlig, ändlig bin i do,
blangt han i scho lang derno,
nid gross, nid schweer, das isch doch klar,
doch schreie chan i wunderbar,
d'Füessli dräge mi noni wit,
drum han i jedem s Chärtli gschickt.

D'Eltere und s'Schwöschterli, s'isch ganz toll
hän gseit, dass i
Olivia Giovanna
heisse soll.

Geburtsdatum: 3. März 1988
Kilogramm: 2960 Länge: 49cm

Romina und
Claire Mauderli und Antonio Duronio
Im Gstrüpf 21, 4132 Muttenz

Zurzeit Klinik St. Joseph,
Bundesstrasse 1, Basel

W I R G R A T U -
L I E R E N ! ! !

Wir Gratulieren
ganz Herzlich auch
dem dritten im
Bunde:

Veronika &
Claudio
Mattioli

zu Ihrem
M A N U E L
der am 22.4.1988
Geboren wurde.

Hallo Mami....
Hallo Papi....
Hallo aller-
seits.....
da bin ich !

~~S~~elina *

geboren am 2. April 1988
im Frauenspital, Basel.

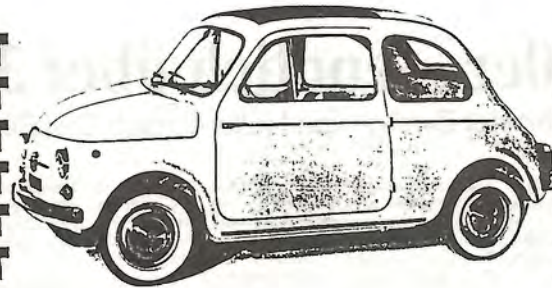
Corinne + Silvio
Belafatti - Milliet
Wattstrasse 2
4056 BASEL.



NOTIZZETTEL

NOTIZZETTEL

AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT



AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT

ZU VERKAUFEN:

FIAT 500 L

In Verkehrssetzung Juli 1973
69 000 Km
Total Restauriert, frisch ab MFK
PREIS: Verhandlungsbasis: Fr. 6300.-
H. Calligaro, Tel. 053 33 3 22

FIAT 500

Baujahr 1970
PREIS: ab Platz, Fr. 300.-

FIAT 500 MOTOR, Komplet, fahrtüchtig
PREIS: 200.- Fr.

DIVERSE TEILE, Sitze, Felgen, Pneus, Carosserie, etc.
GUENSTIG zu verkaufen.
Elio Maroadi, Seestrasse 93, Richterswil. Tel. 01 / 784 96 51



NOTIZZETTEL

Redaktionsschluss für die nächste Zeitung:

31. August

Die 500er – endlich über 30

Geburtstagsfahrt der Zwerge von Holland nach San Remo

Von Gabriele SCHNEIDER

Spitznamen hat er reichlich: Asphaltblase, Zündkerze mit Deckel, fahrbare Einkaufstasche oder auch liebevoll Knutschkugel und was den Leuten sonst noch alles einfällt beim Anblick dieses ganze 470 kg schweren Wägelchens – des FIAT 500.

Dieses Jahr feierte er seinen 30. Geburtstag. Im Sommer 1957 erblickte er das Licht der Welt, 13 PS stark. Aber schon 1958 brachte es der FIAT Sport auf 20 PS. Wenig später verfügte der 500er bereits in der Standardausführung über 15 PS und seit 1965 sogar über 18 PS. Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h.

Zu Ehren dieses Jubiläums fand im September eine große Geburtstagsfeier in seiner Heimat Italien, in Garlenda nahe San Remo, statt. Eingeladen hatten der FIAT 500 Club Italia und der FIAT 500 „Rucksäckli-Club Zürich“.

Schon in Geleen (Holland) traf sich ein großer Teil der kleinen Flitzer zur „TOUR EUROPA“, von wo es nach Basel weiterging, um von dort aus im inzwischen schon etwa 100 Fiat starken Konvoi nach Garlenda zu starten. Den Konvoi begleiteten natürlich zwei Abschleppautos, ein Mechanikerteam und ein Reserve-500er. Die Mechaniker hatten dann auch alle Hände voll zu tun, die Abschleppautos kamen zum Einsatz und auch das Reserveauto, das allerdings selbst mit Getriebeschaden ausfiel.

Nach zwei Tagen war man am Ziel. Auf dem Festplatz fanden sich dann noch eine Menge der einheimischen 500er als Gäste ein, so daß schließlich gut 350 der 500er auf einem Haufen zu bewundern waren.

Der letzte 500er Fiat wurde vor zwölf Jahren gebaut. Da ist es kaum zu glau-

ben, wie viele es von diesen niedlichen Spielzeugautos noch gibt und wie mit viel Liebe aufgemotzt so mancher zum Jubiläumstreffen anrollte. Der älteste Teilnehmer, der hier tatsächlich seinen 30. Geburtstag feierte, war allerdings ein 600er FIAT, ein 500er der ersten Stunde war nicht mehr da.

Einen Preis für die weiteste Anreise bekam ein Gast aus Budapest, da der



Auf dem Festplatz in Galenda angelangt

Konkurrent aus Tokio unterwegs geblieben war. Aus Singapur konnten wir zwar eine 500er-Fahrerin begrüßen, das Auto selbst hatte die weite Anreise nicht geschafft.

Viele der Kleinen haben aber auch schon andere beachtliche Strecken in ihrem Autoleben zurückgelegt. So zum Beispiel der fast 17 Jahre alte knallrote 500er aus unserem Westberliner Team. Er war bereits mit seiner jetzigen Besitzerin zweimal in Griechenland und einmal in Spanien, von kürzeren Besuchen in seiner Heimat ganz zu schweigen.

Zum Abschied drehten die 350 Geburtstagsgäste einige Ehrenrunden durch unser Gastgeberdorf Garlenda und die Umgebung. Schließlich machte man sich auf den Heimweg.

Große und kleine Pannen waren bei allen 500er-Fahrern auf der Rückreise erst recht einkalkuliert.

Bilanz unseres Teams: ein defekter Vergaser, der uns auf Kosten des ADAC eine Übernachtung in einem Exklusivmotel bescherte, ein Kupplungsschaden, der unsere Fahrt um ein Wochenende im italienischen Dörfchen Garlasco (bei Mailand) verlängerte, und schließlich ein Tag Aufenthalt im schwäbischen Dettingen, wo sich auch noch die Lichtmaschine verabschiedete.

Doch als wir zu Hause erfuhren, daß es auch die anderen nicht alle problemlos geschafft hatten – ein Westberliner blieb mit einem Motorschaden in der Schweiz liegen –, waren wir ganz stolz auf unseren Winzling, der immerhin auf den eigenen vier Rädern, wenn auch mit einer Woche Verspätung, zu Hause angekommen ist. Nun ja, man ist eben nicht mehr der Jüngste.



Bei Basel fiel der erste Westberliner 500er wegen eines Vergaserschadens aus und kam auf den Abschleppwagen



Einer der vielen geschmückten 500er auf dem Festplatz



Ein als Postpaket verpackter 500er in Garlenda



Ein Westberliner 500er in der Schweiz auf dem Weg nach Italien

Fotos: Peter Homann



Am Ziel angelangt: Ungefähr 350 Wagen stehen auf dem Festplatz in Garlenda, an die Rückfahrt mit manchen Pannen wird vorerst nicht gedacht