

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

Bücheler Dominik  
Stettbrunnenweg 8  
4132 MuttENZ

Die Redaktion:

Gisela Vischi

Gellertstr. 220

4052 BASEL

Tel: 061/41 38 74



**Fiat 500 Club**  
  
**Schweiz**

**Clubzeitung**  
**1/88**



# 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: .....

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

Das Sekretariat:  
Eveline Schneider  
Kahlstr. 15  
4054 BASEL

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

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

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

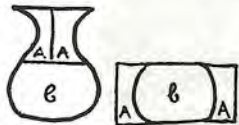
Leiter der Sektion BE:  
Claudio Mattioli  
Mühleweg 7  
3612 STEFFISBURG  
Tel: 033/37 91 55

RAETSELAUFLOESUNGEN & GIGGERNILLIS:.....

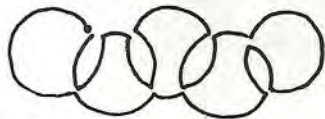
Welcher Typ/Marke gehören zusammen?  
 ++++++

- Alfa Romeo Giulietta
- Austin Métro
- Audi 80
- Borgward Arabella
- Citroen Ami
- Daf Daffodil
- Ford Capri
- Ferrari Testarossa
- Jaguar E-Type
- Morris Marina
- Mercedes 190
- Nsu Prinz
- Opel Kapitän
- Peugeot 404
- Porsche 911
- Simca Elisée
- Toyota Carina
- Vw Polo

Das Vasenproblem:  
 ++++++



Die Olympische Flagge:  
 ++++++



ACHTUNG

Nicht vergessen  
 am 28/29. Mai 1988



Baumstark, dieser alte 500er

*Das Weihnachtsfest vorbei ist, weis ich selber!*

Liebe Mitglieder des FIAT-500-Club und solche, die es im Jahre 1988 noch werden

Es gibt unzählige Klubs und Vereine im In- und Ausland; und die meisten von Ihnen haben einen "Chef", einen Präsidenten. Solche "Präsi's" werden von Zeit zu Zeit auch abgelöst. Dies war auch in unserem Club per Ende 1987 der Fall. Unser erster richtiger Präsident des FIAT-500-Club Schweiz, der unermüdliche und perfekte Organisator und Manager, Dominik Bücheler, hat per Ende 1987 sein Amt abgelegt. Er, als auch der Vorstand, hat mich alsdann für dieses Amt vorgeschlagen und dank Eurer Stimme anlässlich der GV, wurde ich dann auch gewählt. Ich bin seit der Gründung des Clubs im Jahre 1982 dabei und seit einigen Jahren auch im Vorstand tätig.

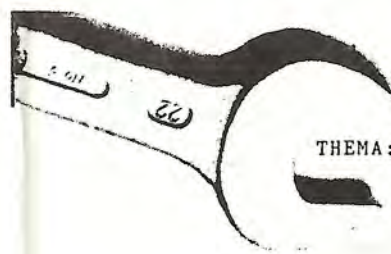
Als mich Dominik das erste Mal mit dem Gedanken betraute, ich könnte eigentlich sein Nachfolger werden, war ich ehrlich gesagt, nicht unbedingt sehr begeistert. Aber mit der Zeit wuchs dann die Begeisterung für diesen verantwortungsvollen Job als Boss eines Clubs, welcher inzwischen deutlich über einhundert Mitglieder vorzuweisen hat. Zudem kann ich mich auf eine tolle Unterstützung seitens der Vorstands-Mitglieder verlassen, ohne diese mein Amt gar nicht ausführbar wäre. Der Club wurde zudem von Dominik so "professionell" aufgebaut, dass es ein echtes Vergnügen ist, den Club zu leiten.

Die einzigen Neuerungen, welche ich einführen möchte, sind nicht unbedingt von grosser Bedeutung. So möchte ich, dass der Club in einzelne Sektionen aufgeteilt wird, was ja z.T. schon ist, und dass die einzelnen Sektionsleiter eine grössere Verantwortung tragen. Das heisst z.B., dass die Sektionsleiter für das Lotto, welches für unseren Club die grösste Einnahmequelle darstellt, Leute aus ihren Sektionen aufbieten. Der nächste Lotto-Match findet übrigens am 26/27. März 1988 statt (Einladungen wurden bereits versandt). Für uns ist das Lotto jeweils ein grosser Plausch, besteht doch unsere einzige Aufgabe darin, Karten zu verkaufen. So haben wir dazwischen immer genügend Zeit, um gemütlich zusammen zu sitzen und ein Glas zur Brust zu nehmen. Es wäre toll, wenn sich möglichst viele von Euch für diesen wichtigen Anlass anmelden würden.

Ueber weitere Neuerungen, welche ich im Laufe der Zeit einführen möchte, werde ich Euch jeweils laufend informieren. Zum Schluss vielleicht noch eine kleine Vorstellung Eures "neuen" Präsidenten:

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| Marke:                | Kilchemann  |
| Typ:                  | Andreas "Res"   |
| 1. Inverkehrsetzung:  | 13.4.58   |
| Anhängelast           | keine (ledig)   |
| Besondere Verwendung: | Verkaufsberater bei Firma<br>EMIL FREY AG, Bern<br>(Jaguar, Rover, Subaru,<br>Alfa-Romeo) |

Hobbys: Ich habe meine beiden FIAT 500 selber restauriert und halte sie auch selber in Schuss (FIAT 500, Jahrgang 58, rot, Faltdach bis zum Motor, FIAT 500 "Giardinetta", Jahrgang 60, hellgrün). Zur Zeit bin ich dabei, einen MG C, Jahrgang 70 zu restaurieren. Des Weiteren bin ich ein begeisterter Motorradfahrer (aktiver Rennsport bis 1980) und fliege bei schönem Wetter mit einer "Stoffresten-Stewi-Libelle" einem Hängegleiter also, in den Voralpen herum.



THEMA: .. UND WAER FLICKTS NOHAER??

Bleibt mir noch, zu hoffen, dass auch dieses Jahr mindestens gleich abwechslungsreich und interessant verlaufen wird, wie vorangegangenen.

Herzlich, Euer Res

Autocross in Maggiore bei Novara



FIAT 500 TIN-RACING

INHALT:

Vorwort	Seite	1
Inhalt		2
Veranstaltungskalender		3
FIAT 500 Treffs		4
Rätselfseite		7
Niggi Näggi im Stadiönli		8
Niggi Näggi Live		9
Zur Generalversammlung kurz das Wichtigste		10
Noch etwas zur GV von Eveline		13
Witzseite		15
Notizzettel		16
FIAT ABARTH 695		18
Interview mit Claudio Mattioli		26
Reparaturanleitung, Teil 3.		31
Entstehungsgeschichte unserer Clubzeitung		33
Automarkt		35
Abarth Story		37
Fotoseiten		38
Rätselaufösungen & Giggernillis		40

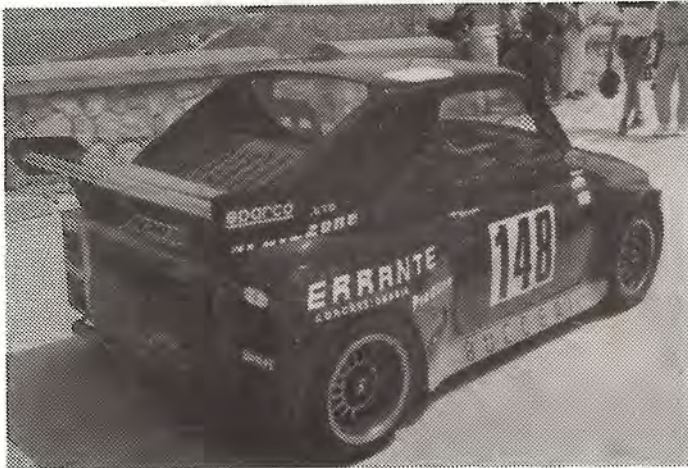


FIAT 500 FRISCHLUFT-TWIN

Bergrennen in Sizilien



HUEBSCHER 75!



FERRIAT  
TESTAFUENFHUNDERT



FUEERSJAHR 1988:

- 12 / 13 März Lotto Match im Restaurant WIESENTHAL in Basel, beim Bad. Bahnhof.
- 14 - 16 Mai FIAT 500 Treffen in Geleen / Holland.  
29 Mai Frühlingsausfahrt.
- 25 / 26 Juni Ausflug zur Rundrennstrecke in Lignièeres.  
2. od. 3. Internationales FIAT 500 Treffen in Gardenda / Italien.
- Sept.woche  
17 Sept. Rally  
26 Nov. Generalversammlung
- NACHTRAG:
- 28 / 29 Mai OLDTIMER TEILEMARKT in B E R N

\*\*\*\*\*  
ACHTUNG: DIE DATEN SIND PROVISORISCH: DIE REDAKTION UEBERNIMMT KEINE GEWAHR!!!

Die Clubhocks in den einzelnen Sektionen finden IMMERNOCH statt:

- Bern: Restaurant Seerose, Seerosenstr. 50,  
3302 Moosseedorf  
Tel: 031 85 01 28 am letzten Freitag  
jeden Monat, 20.00Uhr
- Luzern: Restaurant Seepark, Alpenquai 40a  
6005 Luzern am zweiten Freitag  
jeden Monat, 20.00 Uhr
- Zürich: Restaurant Neu Tobelhof, Gockhausen,  
8044 Zürich am dritten Freitag  
jeden Monat, 20.00Uhr
- Basel: Wird noch bekanntgegeben, Einladung folgt!



Liebe Clubmitglieder,

Ab jetzt gibt es bei uns die Fiat 500 Treffs.

Elio Maroadi wird sich speziell um die Internationalen Treffen

kümmern und den Austausch mit ausländischen Clubs pflegen.

Hoffentlich fällt zukünftig das eine oder andere für die

Clubzeitung ab, und trägt üppig Früchte im Veranstaltungsbereich.

\*\*\* 20, März 1988

Fiat 500 Taunus Tour Kontaktadresse: Joachim Kirchner

Auf dem Grund 11

D - 5429 Oelsberg

Tel. 0089 6772 7575

+++++

Sonntag 20. März 1988

Motel Tiel

Laan von Westroien 10

Tiel (Nähe Utrecht. Autobahn A 15 Holland)

An diesem Treffen werden Videofilme, Dias, Fotos ect. gezeigt.

Es kann auch gekauft und getauscht werden.

Kontaktadresse: Jos Kremers

Groot Hertog Janstr. 10

N1 - 6164 Geleen

Tel: 0031 4490 50876

**A**barth

Karl Abarth wurde 1908 in Österreich, im Sternzeichen des «Skorpions» (sein späteres Markenzeichen) geboren. Wie sein Vater besass auch er die italienische Nationalität.

Vor dem 2. Weltkrieg fuhr Abarth viele Motorrad-Rennen. Er ging damals auch eine Wette ein, die er prompt gewann. Er fuhr nämlich mit seinem Seitenwagengespann schneller von Ostende nach Wien, als der legendäre Orientexpress.

Nach dem Krieg traf er auf die italienischen Rennfahrer Tazio Nuvolari und Giovanni Lurani. Lurani machte Abarth mit Dr. Porsche bekannt. Von ihm übernahm er die italienische Vertretung des Porsche-Konstruktionsbüros. Porsche entwickelte für Piero Dusio den Porsche Cisitalia F-1. Dieser Wagen hatte einen 12-Zylinder Boxer-Motor mit zwei Kompressoren und Vierradantrieb.

Abarth war an diesem Projekt stark beteiligt. Später wurde er sogar Rennleiter bei Cisitalia. Als diese Konkurs machten, gründete Abarth 1949 einen eigenen Rennstall. Er verpflichtete Nuvolari, Farina und Piero Taruffi als Fahrer. Im gleichen Jahr gewannen sie die italienischen Meisterschaften.

Etwas 1980 begann Abarth spezielle Auspuffanlagen herzustellen. Es wurde ein Riesenerfolg und schon bald musste er aus Zeitgründen die Rennfahrerei an den Nagel hängen. Es blieb nicht bei den Auspuffanlagen, es folgten Spezial-Nockenwellen, Ventildedern und zu guter Letzt komplette Frisiersätze. Das Geschäft florierte, man verkaufte die Teile in die ganze Welt.

Als Weiterentwicklung frisierte Abarth Autos. Vor allem seine modifizierten Fiats sind berühmt geworden. Abarth wuchs weiter, der 600 D wurde auf den Markt gebracht. Er hatte 695 cc, zwei obenliegende Nockenwellen und eine Leistung von 64 PS bei 7800 U./min. Abarth wurde von Fiat stark unterstützt. Deshalb konnte man schon bald alle

Fiatmodelle auch in Abarth-Version bestellen. Seine Eigen-Konstruktionen waren jedoch interessanter. Er baute Spezial-Karosserien als Reise-, Sport-, Renn- oder Rekordwagen. Bevor diese Autos in kleinen Serien hergestellt wurden, entstand stets ein Prototyp.

Es ist unmöglich alle Abarthmodelle zu nennen, es sind deren zu viele. 1964 wurden beispielsweise zweiundzwanzig verschiedene Abarth-Typen angeboten. Angefangen beim kleinen 595 bis zum Abarth Simca 2-Liter.

Der Letztgenannte war mit einem modifizierten Simca 1000-Motor, zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Doppel-Webervergäsern ausgerüstet. Die Coupé-Karosserie war aus Aluminium. Sein Gesamtgewicht betrug nur 665 kg, so dass die Spitzengeschwindigkeit bei 270 km/h lag. Ebenfalls 1964 lancierte man den Bialbe-

ro 1000, eine Fiat 600 Version. Mit zwei obenliegenden Nockenwellen, einer Kompression von 10,8 : 1 leistete er bei 8000 Touren maximal 104 PS. Dieses Auto wog sogar nur 570 kg, und seine Spitze lag bei 218 km/h. Die vier Scheibenbremsen, von Girling gebaut, waren demnach gerechtfertigt. Abarth baute auch eigene Motoren. Er verzichtete inzwi-



Der Wagen, mit dem Abarth berühmt wurde, die Abarth-Version des Fiat 600. Hier ein Wagen für Rennen der Gruppe 2, mit einem 1000-cc-Motor.



Vom 27. September bis zum 21. Oktober 1958 wurden diese Wagen im Motodrom von Monza geplat. Der Wagen, der auf der Basis eines Fiat 500 aufgebaut ist, brach 23 Rekorde.

schon sogar, auf andere Basis-konstruktionen zurückzugreifen. 1968 konstruierte er einen drei Liter V-8-Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen, vier doppelten Webervergäsern und Doppelzündung, der bei 8200 U./min. 350 PS leistete. Abarths grosse Liebe gehörte den Weltrekordwagen. Die Schnelligkeit und die Dauerhaftigkeit dieser Autos stellte er immer sogleich unter Beweis. Er wollte stets die alten Rekorde brechen.

Am 21. Oktober 1965 wurde von einem Monoposto mit einem 1000-cc-Motor, durch Carlo persönlich, der 100ste Rekord gefahren. Die Rekorde waren für ihn gute Reklame. Es war schon eine grossartige Leistung, dass die hochfrisierten Motoren dieser Beanspruchung standhielten. 1960 wurde der alte Fiat-600-Motor durch Abarth auf 750 ccm aufgebohrt. Dieses Auto fuhr am 22. September des selben Jahres auf dem Motodrom von Monza vier Rekordzeiten: 100 Meilen, 200 Meilen, 200 Kilometer und den Stundenrekord mit 213.643 km/h. Etwas später vergrösserte Abarth einen 600-er Motor auf 928,218 ccm! Auch dieses Modell wurde mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Webervergäsern ausgerüstet. Mit diesem Motor wurde der 72-Stunden-Rekord gebrochen, obwohl der Wagen nach 66 Stunden von der Piste kam und nicht mehr fahrbar war. Während 12 Stunden betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht weniger als 203.656 km/h. Eine enorme Leistung für die damalige Technik und das Material.

1971 verkaufte Abarth seine Fabrik an Fiat. Aurelio Lampredi, berühmt durch seine Arbeit bei Ferrari, übernahm die Leitung der zirka 250 Angestellten. Carlo Abarth zog sich nach Österreich zurück. Er starb am 24. November 1979, genau zwei Monate nach seiner dritten Heirat.

Vergessen ist sein Name nicht. Bei jedem Rennen mit historischen Wagen stehen Abarths in den vordersten Reihen und auch 1983 noch offiert Fiat Wagen mit dem Skorpion auf dem Kühlergrill.

**AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT**



**AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT**

ZU VERKAUFEN:

FIAT 500 D , Bj 64,

Türe hinten angeschlagen, Hellgrüne Originalfarbe neu  
gespritzt. Komplet restauriert 1987!

Ab MFK Sept 1987

PREIS: Nach Vereinbarung, ca 6000.- Fr.

Frans Tromp, Brahmsstrasse 23, 8003 Zürich. 01 / 49 29 382

\*\*\*\*\*

GESUCHT:

FIAT 500, mit Rundinstrument

Zustand gleichgültig.

PREIS bis 1000.- Fr.

Peter Jauch, Schulstr. 22, 4332 Stein / AG, Tel: 064/63 26 53

\*\*\*\*\*

ZU VERKAUFEN:

ZU VERKAUFEN:

Fiat 500, ab Platz,

inkl. intaktem Motor und div. Ersatzteilen

PREIS: 300.- Fr.

Elio Maroadi, Seestr. 93, 8805 Richterswil, Tel. 01/784 96 51

\*\*\*\*\*

GESUCHT:

Werkstattbücher, Prospekte, Bedienungsanleitungen, ect.  
über

F I A T V E S P A L A M B R E T T A

NUR Originale.

Beschreibung mit Preisidee an:

Claudio Mattioli, Mühleweg 7 3612 Steffisburg

14./ 15. Mai 1988

Internationales Fiattreffen in Geleen / Holland.

An diesem grössten Fiat Treffen werden folgende Clubs aus ganz  
Europa eingeladen und anwesend sein:

Fiat 124, Fiat XJ 9, Topolino, Fiat 600, Fiat 500, Fiat 130

Fiat Super Sprint, Fiat 850, Fiat 850 Spider,

Anmeldungen und Info : Elio Maroadi und Jos Kremers

+++++

13./ 14. Mai 1988

14. Internationales Kleinwagentreffen am Automuseum Störy

Automuseum Störy

D - 3205 Bockenem

Tel: 0089 5067 759

+++++

\*\*\* 28. /29. Mai

13. Oldteimer und Teilemarkt Bern

Kontaktadresse: Theo Rais

OTM

Postfach 261

3000 Bern 25

Tel: 032 / 58 18 10

+++++

\*\*\* 17. -19. Juni 1988

Treffen der norddeutschen Fiat 500 Clubs in Backsberg bei

Oyten / Bremen

Kontaktadressen: R. Eberling

Reichardstr. 18

D - 2000 Hamburg 52

Tel: 0089 40 899 35 08

+++++

\*\*\* 1. -3. Juli 1988

5. Internationales Rheinlandtreffen in Bergisch - Gladbach  
bei Köln

Info: S. Matthias und D. Jansen Tel: 0089 2204 21813  
oder 0089 2207 1064

\*\*\*\*\*

5.- 7. August 1988

Fiat 600 Club Festtage in Bad Dürkheim

Kontaktadresse: W. Wanger

Limburgstr. 39

D - 6702 Bad Dürkheim

Tel: 0089 6322 67247

\*\*\*\*\*

Nähere Informationen über die Treffen können direkt bei

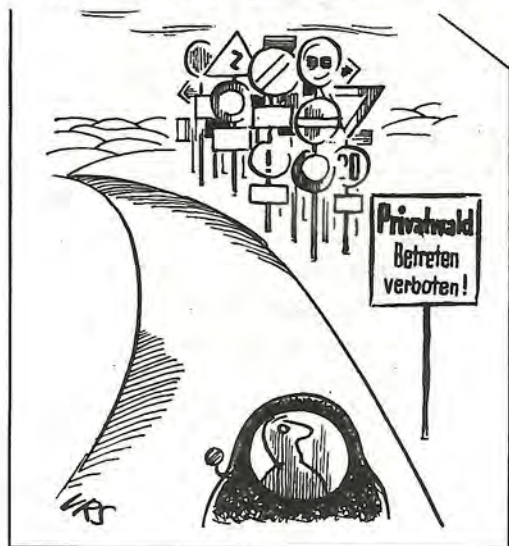
Elio Maroadi

Seestr. 93

8805 Richterswil

Tel: 01 / 784 96 51 eingeholt werden.

An den mit \*\*\* bezeichneten Treffen nimmt Elio teil  
wer will kann sich "anhängen".



AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT



AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT  
AUTOMARKT

ZU VERKAUFEN:

FIAT 500 Nuova, Bj 64  
Dunkelblau, 58 000 km, komplett neu, sandgestrahlt,  
Türen hinten angeschlagen, grosses Faltdach. +  
( Kleines Faltdach dazu )

Tip Top, wie neu!

PREIS: ca 7500.- Fr.

Auch Ersatzteile, Motoren & Motorenteile zu Verkaufen.

Josef Zbinden, Telmoos 14, 1716 Plaffeien, FR, 037/39 26 22

\*\*\*\*\*

FIAT 500, Bj 70

Altershalber abzugeben.

PREIS: nach Vereinbarung

Bruno Hesse, CH - 3476 Oschwand, Tel: 063 / 66 11 58

\*\*\*\*\*

AUS RESTPOSTEN:

4 FRONTSCHIEBENGUMMIS zu Fiat 500 / 600

1 " " " zu Fiat 126

PREIS: 50.- per Stk.

Roger Baumgartner, FIAT CABRIO&COUPE CLUB, Reinenstr. 6,  
8965 Berikon

\*\*\*\*\*

FIAT 500 L, Bj 73

Zum Ausschachten, Interieur gut.

Div. Ersatzteile.

PREIS: ca 1000.- Fr.

Tel: 01 / 362 97 93

\*\*\*\*\*

Komplettes Interieur, neu kunstlederbezogen, eierschalenfarbig  
zwei Motoren, einer revidiert, div. Ersatzteile

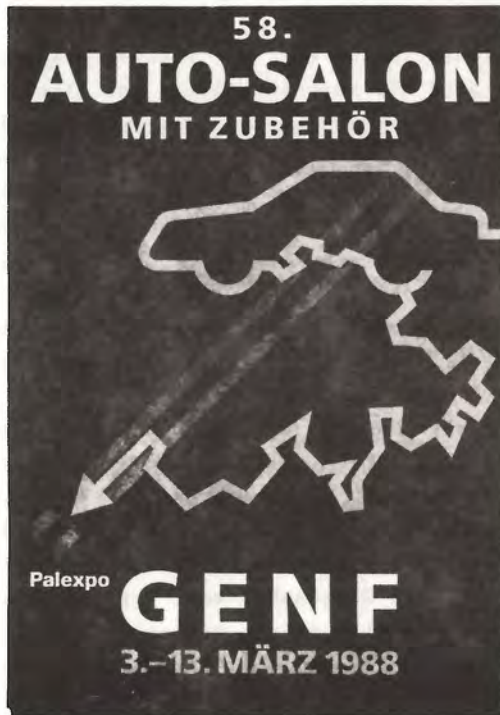
Erich Bütikhofer, Wardeckstr.36, 9400 Rorschach am Berg



ge jetzt sofort auch tun wird!


- Aber morgen - was sag ich, übermorgen, da mache ich mich dann mit Vehemenz und Begeisterung (!!!!!) dahinter! Nur Euch zuliebe!! ( Falls dann Reto nicht bereits alles alleine geschafft hat!!! )

S'FAULE GISELA



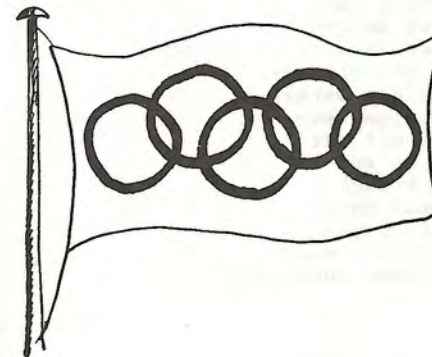
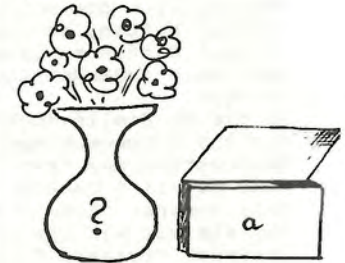
\*\*\*\*\*  
 RAETSELSEITERAETSELSEITERAETSELSEITERAETSELSEITERAETSELSEITERAETSELSEITERAETSELS  
 \*\*\*\*\*

Welcher Typ/Name gehört zu welcher Automarke?

- |            |   |            |
|------------|---|------------|
| Arabella   |   | ALFA ROMEO |
| Ami        |   | AUSTIN     |
| Carina     |   | AUDI       |
| Capri      |   | BORGWARD   |
| Daffodil   |   | CITROEN    |
| Elisée     |   | DAF        |
| E-Type     |   | FORD       |
| Giulietta  |   | FERRARI    |
| Kapitän    |  | JAGUAR     |
| Marina     |   | MORRIS     |
| Métro      |   | MERCEDES   |
| Prinz      |   | NSU        |
| Polo       |   | OPEL       |
| Testarossa |   | PEUGEOT    |
| 80         |   | PORSCHE    |
| 190        |   | SIMCA      |
| 404        |   | TOYOTA     |
| 911        |   | VW         |

DAS VASENPROBLEM

Die Vase soll so "zerschnitten" werden, dass die Teile den Raum "a" der Kiste genau ausfüllen. Also ein geometrisches Problem.....



DIE OLYMPISCHE FLAGGE

Die fünf Ringe der Flagge können wir in einem Zug zeichnen, ohne das sich die Linie irgendwo kreuzt. Wer kann die Aufgabe lösen?

Wie schon zur sehr schönen Tradition geworden, traf sich Jung und Alt am ersten Freitag des Dezembers 87 im Clubrestaurant Stadion in Muttenz zum letzten Clubhock des Jahres. Einmal mehr hatte unsere Wirtin Frau Pflugi das Lokal exklusiv für den FIAT 500 CLUB SCHWEIZ reserviert, Platz hätten die anderen Leute sowieso nicht gehabt, denn unser Clubbeizli war voll erwartungsfroher Clubmitglieder, die sich vorerst von der guten Küche verwöhnen liessen. Mit einem donnernden Applaus wurde der aus Bern eintreffende neue Präsident empfangen, es zeigte sich, dass die Generalversammlung Ende November eine sehr gute Wahl getroffen hatte. Pünktlich und natürlich polternd wie immer platze dann der Niggi-Näggi (bzw. Samichlous) in die gemütlich Runde und präsentierte Lob und Tadel. Garniert wurde die lobenden und ermahnenden Worte mit einem Grättimaa (bzw. Grittibänz). Dass das Värsliaufsagen nicht mehr "in" ist wurde jedem rasch klar, so ändern sich halt die Zeiten. Umsomehr erfreuten die gesamte FIAT 500 - Familie die Liedervorträge von Pino's Familie ("verstärkt" durch Doris). Nachdem sich die Reihen gegen elf Uhr etwas gelichtet hatten, setzte sich der harte Kern noch mit der Wirtin zu einem oder zwei oder mehr Gläsern Wein zusammen und lies den schönen Abend ausklingen. An dieser Stelle möchte ich einmal mehr Frau Pflugi für Ihr Entgegenkommen das Sie unserem Club mit der Reservation des Stadiönli nur für uns gezeigt hatte ganz herzlich danken. Ebenso gilt mein herzlichster Dank unserer Clubwirtin für die vielen schönen Stunden die wir mit unserer, inzwischen Clubmitglied gewordenen "Beizerin" verbringen durften. Dies klingt leider sehr nach Vergangenheit und ist es in der Zwischenzeit auch geworden. Frau Pflugi hat per Ende Januar 88 die Führung des Stadiönlis in Muttenz aufgegeben um sich etwas ruhiger Ihrem zum Beruf gewordenen Hobby (dem Führen eines Cafés) hingeben zu können. Schade kann ich nur sagen, aber gerade der Schreibende weiss wie das so ist mit einer andauernden Ueberbelastung und somit kann ich auch das notwendige Verständnis für diesen Entscheid aufbringen und mit mir sicherlich auch die übrigen Clubmitglieder. So wünsche ich im Namen aller Clubmitglieder Frau Pflugi viel Erfolg am neuen Ort und danke noch einmal ganz, ganz herzlich, speziell auch für die anlässlich des Januar-Clubhocks überreichte Spende die an Stelle einer Freirunde erfolgte da nur sehr wenige Mitglieder anwesend waren.

D o m i n i k

DIE ENTSTEHUNGSGESCHICHTE UNSERER CLUBZEITUNG. ( BEI JEDEM NEUEN EXEMPLAR DASSELBE LIED:.....

Reto ist eine Nervensäge! ( Ich?????? ) Seit Tagen habe ich überhaupt keine Ruhe mehr!  
Dabei gibtes überhaupt keine Veranlassung dazu!  
Noch fünf Tage habe ich Zeit bis zum Redaktionsschluss, das ist ja noch ewig - fast eine ganze Woche! Und er hat das Gefühl, müsste tippen, stressen, kreativ sein, kurz - hinter die Clubzeitung.  
- Alles nur, weil wir eine neue Schreibmaschine zu Weihnachten geschenkt bekommen haben. Als ob das ein Grund waere!  
Ich lasse wie immer nur das eine gelten - die Zeitung müsste seit Vorgestern dringend fertig sein!  
Aber es ist ja längst nicht mehr wie früher! Meine ausgesuchten Mitarbeiter sind die zuverlässigsten von allen, neidisch kann ich da nur noch bei Res werden, der schickt seine gesammelten Stichworte an Gere und fliegt in die Ferien nach Gran Canaria!! Und weil Gere ein Schatz ist, und Gisela fast nie im Stich lässt, wird alles prompt und super erledigt, - mein Reto tippt nur nach genauer Vorlage ( einigermaßen genau ab ) und schimpft dann noch über meine Sauklaue - ob ich das nächste mal auch nach Gran Canaria fliege, während Reto meine Clubzeitung macht??? Auch mit dem FIAT ist alles nicht mehr so wie es einmal war.  
Früher haben die meisten gemosert und uns milde belächelt, inzwischen hat sich die Lage an der Diskussionsfront beruhigt wie immer wenn man sich an etwas gewöhnt hat. Ausserdem liegen wir ja schon fast wieder im Trend - früher war Hopferle nur ein alter, kleiner, langsamer FIAT, - hi hi hi - heute ist er leider doch kein Goggomobil mehr - ich fürchte mich vor dem Tag an dem ihn alle Spitze finden - mit wem um alles in der Welt kann ich mich denn noch so richtig zanken???  
Aber zurück zu unserm aufstrebenden Magazin! Und zu der Tatsache, dass dessen unfähige Redaktorin im moment ( ????? ) tausendmal lieber nähen oder Krimi lesen würde und dasselbi-

bauende Büchse wird am besten mittels Werkzeug A 60155 herausgepreßt. Dasselbe Werkzeug ist auch beim Einpressen zu verwenden. Das negative Spiel (Überdeckung) zwischen Büchsenaußendurchmesser und der Bohrung im Pleuelauge beträgt 0,028 bis 0,091 mm. Nach dem Einpressen der neuen Büchse ist der Schmierschlit für den Kolbenbolzen in der Breite von 3 mm einzufräsen. Die Bohrung der Büchse wird nun mittels Reibahle U 0307 auf den Durchmesser 20.017 bis 20,023 mm gebracht und ein normaler Kolbenbolzen eingebaut.

**Einbauwerte von Kolbenbolzen und Büchsen in mm**

	Bohrung der ein-gesetzten fertigen Büchse	Durch-messer des Kolben-bolzens	Spiel zwischen Bolzen und Büchse
Normalgröße	20.017–20.023	19.990–19.995	0.022–0,033
Übergröße 0.2	20.217–20.223	20.190–20.195	0.023–0,033
Übergröße 0.5	20.517–20.523	20.490–20.495	0.023–0,033

**Einbau der Büchsen in den Pleuelaugen**

Durchmesser des Pleuelauges	21.939–21.972
Außendurchmesser der Büchse	22.000–22.030
Negatives Spiel (Überdeckung) von Auge und Büchse	0.028– 0.091

**Verdrehung der Pleuelstange** wird mittels Spezialgerät C 627 geprüft. Der Betrag der Abweichung, der mittels Gabelhebel nachgerichtet wird, entspricht dem Lichtspalt zwischen Winkel und Richtplatte. Stärkere Verformung verlangt Austausch der Pleuel. Gleichzeitig Gewicht der zwei Pleuelstangen des Motors prüfen. Die erlaubte Abweichung beträgt maximal 6 Gramm.

**Prüfung der Kolben**

Die ausgebauten Kolben sind mittels Messingdrahtbürste von Ölkohle zu reinigen. Vor allem müssen Kolbenboden und Kolbenringnuten sauber sein, wenn die Kolben wieder eingebaut werden. Dunkle Stellen am Kolbenmantel verlangen, daß die Auswinke-lung der Pleuelstange kontrolliert wird. Nach der Entfernung der Ölkohle ist das zwischen Zylinder und Kolben bestehende Spiel zu prüfen, es soll 0.20 mm nicht überschreiten (Fühllehre C 316). Ist das Spiel größer, muß der Zylinder ausgebohrt und eine Kol-

benübergröße eingebaut werden. Es stehen die Obergrößen 0,1, 0,2, 0,4 und 0,6 mm zur Verfügung. Wie schon erwähnt, sind Kolben und Zylinder in die Klassen A, B und C eingeteilt. Ein Kolben der Klasse A gehört in eine Bohrung der Klasse A. Das Einbauspiel zwischen Kolben und Zylinder beträgt bei Original- wie Ersatzkolben 0,01 bis 0,03 mm. Kontrollieren, ob das Spiel zwischen Kolbenring und Kolbenringnute, das Spiel am Ringstoß den Angaben der untenstehenden Verschleißtabelle entspricht. Einbau der Kolbenringe um Bruch oder Überdehnung zu vermeiden, nur mit der Kolbenringzange. Die Stoßfuge des Ölbleistreifringes muß dem sonstigen Ringstoß gegenüberliegen. (Auf der vollen Mantelfläche des Kolbens).

Um den Kolben einzubauen, ist er im Wasserbad auf 80° Celsius anzuwärmen und der Bolzen mittels Handballendruck einzuschieben. Beim Montieren der Kolben ist darauf zu achten, daß sich der Kolbendeh-nungsschlitz an der entgegengesetzten Seite der Nockenwelle befindet, das heißt, die auf dem Pleuelstangenschaft und am Pleuellagerdeckel eingeschlagene Nummer muß an der entgegengesetzten Seite des Kolbendehnungsschlitzes stehen. Beim Einbau von Ersatzpleuelstange sind Pleuelstange und Deckel mit der entsprechenden Zylinder-nummer zu kennzeichnen.

**Verschleißgrenzen und Einbauspiele in mm**

Kolbendurchmesser- Zylinderbohrung	Verschleißgrenze	Einbau-spiel
oben am Kolbenmantel	0.25	0.060–0.080
unten am Kolbenmantel	0.20	0.010–0,030
Kolbenring – Kolbenringnute		
zwei Kompressionsringe	0.20	0.100–0,127
erster Ölbleistreifring	0.15	0.090–0,117
zweiter Ölbleistreifring mit Radialeinschnitten	0,15	0.068–0,108
Stoßstellen Kolbenringe und erster Ölbleistreifring	0.50	0.25– 0,35
zweiter Ölbleistreifring mit Radialeinschnitten		kein Spiel

**Prüfen und Überholen des Zylinderkopfes**

Da das Überholen des Zylinderkopfes, bedingt durch Kompressionsverluste (ungenügendes Schließen der Ventile oder zum Zwecke des Entfernens von Ölkohle) bei eingebautem Motor vorgenommen werden kann, wird an dieser Stelle der Ausbau und die komplette Überholung des Zylinderkopfes beschrieben.

Fortsetzung folgt

# Niggi Näggi Live!



DR NIGGI NAEGGI  
IN AKTION



"MIR SIN S GANZI  
JOHR LIEB GSI !"

ZUR GENERALVERSAMMLUNG VOM 28. 11.

1987 IM HOTEL ROESSLI IN BALSTHAL:

Kurz das Wichtigste...kurz das Wichtigste...kurz das Wichtigste  
Wie in jedem Jahr erhaltet Ihr auch diesesmal das ausführliche Protokoll in der 4.Clubzeitungsausgabe. Direkt vor der nächsten GV.

Aber hier, für alle die nicht dabei waren...

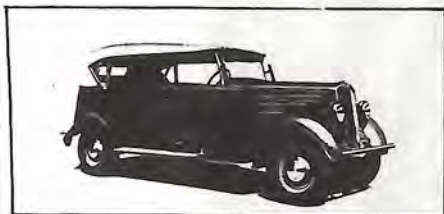
Die WICHTIGSTE NEUIGKEIT -- dürfte sich langsam herumsprochen haben, unser neuer Präsident heisst Andreas Kilchenmann, Dominik Bücheler hat sein Präsidentenamt niedergelegt. Er ist aus dem Vorstand ausgeschieden, obwohl wir ihn alle gerne noch behalten hätten!'

Als 7ter Mann wurde Claudio Mattioli, als Leiter der Sektion Bern, neu in den Vorstand gewählt.

Ansonsten bleibt alles beim alten, der Clubbeitrag bleibt gleich, die restlichen Vorstandsmitglieder und hoffentlich auch die anderen Mitglieder? Es waren am 28.11.87 übrigens 104, unser bisheriger Rekord!

Der Abend war ein riesen Erfolg, die Atmosphäre ganz duftete, - obwohl Dominik sicher das eine oder andere Tränchen verdient hätte!

S G I S E L A



## FIAT 500 Nuova Bucheli Reparaturanleitung 3. Teil

einem Spezialbetrieb nachgeschliffen werden. Es ist dabei mit äußerster Sorgfalt vorzugehen, damit auf jeden Fall die gegebenen Einbauspiele eingehalten werden. Spiel zwischen Hauptlagerzapfen und dem Hauptlager 0,020 bis 0,065 mm, Spiel zwischen Pleuellagerzapfen und dem Pleuellager 0,011 bis 0,061 mm. Nach dem Schleifen und Polieren der Welle sind die zwei seitlichen Verschlussdeckel zu entfernen und die inneren Schmierölkanäle mit Benzin und Druckluft zu reinigen. Neuer Verschlussdeckel einbauen. Falls die selbstschmierende Bronzebüchse in der Kurbelwelle, die zur Lagerung der Kupplungswelle dient, größeren Verschleiß aufweist, ist dieselbe mittels Auszieher A 6515 herauszunehmen und zu ersetzen.

### Prüfen des Schwungrades mit Starterkranz

Eventuell vorhandenen leichten Grat am Starterkranz nachfeilen, sonst Starterkranz anbohren und mit Meißelschlag sprengen. Anlagefläche des Schwungrades am Verbindungsflansch sowie der Kupplungsdruckplatte auf Riefen kontrollieren. Neuen Starterkranz im Ölbad auf 80° Celsius anwärmen und mittels hydraulischer Presse aufbringen. Befestigungsbund des Schwungrades auf Schlag und Unrundheit sowie die Anlagefläche der Kupplungsdruckplatte prüfen. Größere Schlag als 0,025 mm ist unzulässig.

### Prüfen der Hauptlager

Mittels Feinmeßgerät ist der innere Durchmesser der Lagerbüchsen und der äußere Durchmesser der Kurbelwellenzapfen zu messen. Beträgt das Spiel bei der Messung mehr als 0,1 mm, sind Untermaßlagen einzubauen und die Kurbelwellenzapfen entsprechend der folgenden Zusammenstellung nachzuschleifen. Da die Lager mit dem Tragkörper fertig gearbeitet geliefert werden, (es stehen außer dem Normalmaß noch vier Untermaße zur Verfügung), sind nach dem Schleifen der Kurbelwelle keinerlei Einpaßarbeiten mehr notwendig.

### Durchmesser der Hauptlagerzapfen

Normalmaß	Schleifstufen in mm					
	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	
von	53,970	53,770	53,570	53,370	53,170	52,970
bis	54,000	53,800	53,600	53,400	53,200	53,000

### Innendurchmesser der Hauptlagerbüchsen

Normalmaß	Untermaßstufen in mm					
	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	
von	54,020	53,820	53,620	53,420	53,220	53,020
bis	54,035	53,835	53,635	53,435	53,235	53,038

### Prüfung der Pleuellagerschalen

Die Lagerschalen der Pleuel müssen unter allen Umständen, wenn sie Riefen oder Abnutzungserscheinungen tragen, ersetzt werden. Es ist dabei natürlich auch zu kontrollieren, ob nicht die betreffende Lagerstelle der Kurbelwelle nachgeschliffen werden muß. In diesem Falle sind Untermaßschalen (0,254, 0,508, 0,762, 1,016 mm) einzubauen.

### Stärke der Pleuellagerschalen in Millimeter

Normale Lagerschale	Untermaßschale			
	0,254	0,508	0,762	1,016
1,534	1,661	1,788	1,915	2,042
1,543	1,670	1,797	1,924	2,051

### Durchmesser der Pleuelzapfen in Millimeter

Normalmaß	Untermaß			
	0,254	0,508	0,762	1,016
44,013	43,759	43,505	43,251	42,997
44,033	43,779	43,525	43,271	43,017

Axialspiel zwischen Pleuelstange und Anlauffläche mit Fühllehre nachmessen 0,10 bis 0,58 mm. Das Einbau- beziehungsweise Laufspiel zwischen Lagerschale und Pleuelzapfen beträgt 0,011 bis 0,061 mm. Dieses Spiel läßt sich vor dem Einbau der Kurbelwelle durch das Belegen von Zigarettenblättchen (0,025 mm) zwischen Schale und Zapfen kontrollieren. Ein Zigarettenblättchen beigelegt, Pleueldeckelschrauben mit 3,3 mkg Drehmoment angezogen. Pleuel stückweise in beiden Richtungen drehen. Dabei darauf achten, daß das Zigarrenpapierblättchen nicht in die Schmierlöcher verklemt wird. Dreht sich das Pleuel zu schwer, könnte der Außendurchmesser der Lagerzapfens oder der Innendurchmesser der Lagerschale die Ursache sein - Nachmessen! Dreht sich der Pleuel zu leicht, Prüfung nach Einlegen eines zweiten Zigarettenblättchens wiederholen. Ist die Drehung noch gut und wenig gehindert, liegt das vorhandene Spiel noch im gewünschten Toleranzfeld. Ein drittes Zigarettenblättchen beigelegt, muß bei richtigem Anzug der Pleueldeckel den Pleuel auf dem Lagerzapfen blockieren.

Die Büchse im Pleuelauge ist auf Verschleiß der Bohrung und auf Festsitz im Pleuel zu prüfen. Gegebenenfalls ist die Büchse mit der verstellbaren Reibahle U 0307 auf den Kolbenbolzen-Übergrößendurchmesser (0,2 oder 0,5 mm) aufzureiben. Zwischen Pleuelbüchse und Kolbenbolzen muß immer ein Laufspiel von 0,022 bis 0,033 mm vorhanden sein. Eine auszu-

# MODEL SHOP

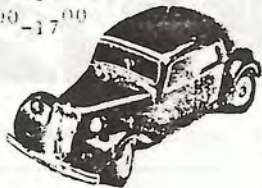
## NEUE ADRESSE

Elsässerstrasse 21  
4056 BASEL  
Tel: 061 / 44 27 68

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

## ÖFFNUNGSZEITEN:

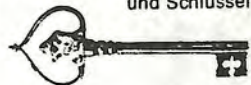
DIE - FR 17<sup>00</sup> - 18<sup>30</sup>  
SA 09<sup>00</sup> - 17<sup>00</sup>



# 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

**GUAT**  
Lubrificanti



# C+C Garage

Inhaber: P. + F. Costanzo



Reparaturen und Service von allen Marken

Pneus

Batterien

Auspuffe etc.

## C+C Garage

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

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



**INTERESSE  
AN**

Beim

**FIAT 500  
- Club**

melden



**BRUT PREMIER**

**LE CHAMPAGNE D'OR SIGNÉ LOUIS ROEDERER**

AGENT EXCLUSIF POUR LA SLOVÉNIE: P.F. NÁVAZZA S.A., 1214 VERTEŠER

Davor DELIĆ

AKTIVMITGLIED

**Gasthaus Adler  
Leibstadt**



Gepflegte Küche  
Auserlesene Weine  
Säle für Vereins- und  
Familienanlässe

Clärly Steinacher



**Delisca AG**

Hofstrasse 31 · 4127 Birsfelden · Telefon 061/42 21 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. —

**SCHNELLD RUCK - ECKE**

St. Galler - Ring 69  
4055 Basel

Tel. 061/39 90 77

bist Du schon dabei?

- C: Ich habe Res und seinen FIAT 500 Giadiniera vor zwei Jahren in Burgdorf beim AUTOTEILEMARKT getroffen. Seither bin ich dabei.
- G: Was findest Du gut am Club?
- C: Ich finde es gut, dass es für die einzelnen Mitglieder Sektionen gibt, so dass sie nicht immer wahnsinnig weit fahren müssen! Um gemütlich zusammensitzen. Ich war noch an jedem Clubhock in Bern dabei, weil es nah für mich ist.
- G: Was stört Dich, was sollte man anders, besser machen?
- C: Wir sind über Hundert Mitglieder und nur fünf waren beim letzten Clubhock in Bern!  
Ich finde die Mitglieder sollten mehr Einsatz zeigen und ich finde man könnte auch mal aus andern Sektionen zu einem Clubhock nach Bern kommen- ich war ja schliesslich auch schon in Basel!  
- warum kommt kein Basler zu uns??  
- Es würde mich jedenfalls freuen und auch den Rest.....

.....und was schreibe Ich über Claudio?

Ich möchte Ihn wirklich allen empfehlen die's spannend mögen! Ich habe jedenfalls mit Res' Hilfe mein "blaues Wunder" erlebt!

Na ja; wenigstens eine sehr sympatische "Saubande" !!!

Eure GISELA



## Fiat 500 Club Schweiz

Generalversammlung vom 28. November 1987

Lieber Dominik,  
Liebe anwesenden Mitglieder,  
Lieber Vorstand,

Zu unserer 5. Generalversammlung möchte ich Euch alle recht herzlich begrüssen und mich für Euer zahlreiches Erscheinen bedanken.

Eigentlich möchte ich mit meinen Worten dort beginnen, wo ich vor drei Jahren aufgehört habe. Ich zitiere:

..... ohne Dominik wäre es überhaupt nicht mehr auszudenken, denn er hat es wirklich geschafft, Ideen zu verwirklichen. Hampe und ich brachten die Steine und Dominik baute damit ein Haus.

Das waren meine letzten Worte vor drei Jahren.

Nun ist es fast schon ein Hochhaus geworden. Wir müssen uns nun bemühen, dieses Werk so zu erhalten, damit es keine Risse oder Schäden erhält. Ich darf sagen, dass uns Dominik die Pläne und Grundrisse dafür mitgegeben hat.

Ich möchte Dominik auch im Namen des Vorstandes für alles was er für unseren Club getan hat, ganz, ganz herzlich danken. Er verdient einen grossen Applaus. Er ist auch ausserhalb des Clubs ein guter Kumpel und nimmt sich - trotz seiner nicht allzu vielen Freizeit - die Zeit dazu, Freundschaften zu pflegen. Ich bin davon überzeugt, dass sich das auch nachher nicht ändern wird. Hin und wieder wird ein Problem auf uns zukommen, wo wir uns vielleicht an Dominik richten dürfen. Ich glaube, dass Du für diese Situationen ein offenes Ohr haben wirst.

Nun bekommen wir einen neuen "Präsi". Res ist mir seit langen Jahren ein guter Freund. Wir kennen ihn als lustigen, humorvollen und ideenreichen Berner. Wir haben in ihm bestimmt einen guten Nachfolger gewählt und werden nicht enttäuscht sein. Seit Beginn des Fiat 500 Club ist er dabei und kennt die Tücken dieses Clubs nur allzu gut. Er wird sich bemühen diese Probleme mit Hilfe der Mitglieder und des Vorstands zu bewältigen. Ein Präsident braucht Leute, damit er ein guter Präsident sein kann. Liebe Mitglieder Ihr seid gemeint. Wir sind ein Club und daher eine Gemeinschaft. Also wir brauchen einander. Bringt Vorschläge, kommt an die Treffs, sendet Gisela Neuigkeiten für die Clubzeitung und macht einfach mit wo es geht. Das ist immer wieder ein Anliegen, das ich Euch mitteilen will.



Unser Vorstand ist ein gutes Team. Bei dieser Gelegenheit, möchte ich auch allen meinen Vorstandskolleginnen und -Kollegen danken, denn sie haben das vergangene Vereinsjahr sehr viel gearbeitet.

Besonders Antonia verdient mit ihrer ausserordentlich präzisen Buchhaltung ein Lob. Es ist für sie sicher nicht immer einfach die Club-Buchhaltung zu führen. Dank ihr kann ich unsere Mitgliederliste auch immer auf den neuesten Stand bringen.

Unermüdlich ist auch Gisela an unserer Clubzeitschrift. Sie gestaltet die Fiat-Neuigkeiten so interessant und mit viel Humor. Leider muss sie oft so grosse Umwege machen, bis sie an ihre Informationen oder Artikel gelangt. Wir danken Dir für Deine News.

Auch bei Kurt und Hanspeter ist was los. Sie bemühen sich um ihre Sektionen und wachsen auch dementsprechend. Immer wieder bringen die beiden gute Ideen und bereichern den Club um vieles. Wir brauchen Euch und danken herzlich.

Nun habe ich wieder einmal genug geredet. Ich hoffe sehr, dass es für die nächsten drei Jahre reichen wird und wir dank unseren Mitgliedern ein einmaliger Club bleiben werden. Ich wünsche Euch noch einen schönen Abend und hoffe, dass wir noch ein paar lustige Stunden zusammen verbringen können.

Eveline Schneider

Jeden letzten Freitag im Monat

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



nen neuen Aktivitäten?

- C: Ich zitiere: "Wi wette nid scho gnue z`die hätsch!"  
Aber da sie selbst Freude an den kleinen 500 ern hat,  
ist das halb so schlimm.
- G: Magst Du Tiere, wenn ja, welche?
- C: Ich möchte schon lange einen grossen Hund. Wobei  
ich der Meinung bin, dass so ein Riesending viel  
Auslauf und Platz braucht, und deshalb nicht in jede  
Wohnung gehört.
- G: Welches Land mag ein Italiener nach Italien am meisten  
und warum?
- C: Faszinieren würde mich Australien. Ich habe einen  
Onkel dort und könnte dort von ihm aus den Kon-  
tinent bereisen. Ansonsten war ich noch wenig so  
richtig im Ausland unterwegs.
- G: Wie kommt ein Italienisches Temperament denn so mit  
den Bernern aus? Oder sind es die Gegensätze, die  
sich anziehen?
- C: Ich bin in Thun auf die Welt gekommen und bin im Bern-  
biet aufgewachsen. Ich habe mich ganz gut angepasst  
und habe nur noch ein gezügeltes italienisches Tem-  
perament.
- G: Ist der FIAT CLUB der erste Club in dem Du im Vor-  
stand mitarbeitest?
- C: Ich bin noch Mitglied in einem Handballclub und in  
einem Veteranenclub, allerdings nur als Mitglied.  
Beider Leitung selber ein wenig mitgeholfen habe ich  
früher in einem Jugendhaus.
- G: Du kannst ja noch nicht viel über den Vorstand sagen,  
Du wirst ihn ja erst noch richtig " kennenlernen ".  
Aber sicher hat man ja Vorstellungen und Erwartungen?
- C: Der Vorstand sollte der " Kopf " des Clubs sein. Er  
sollte alles gut durchorganisieren, insofern, dass  
eine Sache gut läuft, aber die Mitglieder dadurch  
nicht eingeschränkt werden. So kann es eine lockere  
Sache werden, wie zum Beispiel der letzte Clubhock in  
Basel.
- G: Wie hast Du den Club kennengelernt, und wie lange



INTERVIEW MIT CLAUDIO MATTIOLI,  
NEUES VORSTANDSMITGLIED AUS DER SEKTION BERN:

Geboren am:	27. juni 1962	
Grösse:	176 cm klein	
Lieblingsmusik:	Manfred Mann, Fleedwood Mac, etc. (kein Hardrock)	
Lieblingsautoren:	Nebst den vielen Autozeitschriften & -büchern lese ich eigentlich nicht mehr viel.	
Leibgericht:	Als Italiener: Geschnetzeltes mit Rö- schti!	
Lieblingsfarbe:	Blau	
Lieblingsgetränk:	Einen guten Wein.	
Er mag:	Aufgestellte Leute.	
Er mag nicht:	"Tüpfelchisser".	

DAS IST FUER MICH SELBST AUCH EIN GANZ SPANNENDES INTERVIEW, WEIL ICH DICH, LIEBER CLAUDE, JA EIGENTLICH NOCH GAR NICHT RICHTIG KENNE! ICH WEISS BIS JETZT NUR, DASS DU TOLLE, ALTE PROSPEKTE SAMMELST UND AUS BERN KOMMST. UND DASS DU TROTZ DEINES ITALIENISCHEN NAMENS AUCH TATSAECHLICH ITALIENISCH KANNST! ICH BIN DA NAEMLICH SCHON REINGEFALLEN!

GISELA: Was machst Du beruflich?

CLAUDE: Mein gelernter Beruf ist Radio/TV Elektroniker, im Augenblick arbeite ich in der Industrie. (Reparaturen von Rundschleifmaschinen.) Per 1. April wird die Arbeitsstelle gewechselt. Ich gehe in ein Softwarebüro um dort Hardware zu reparieren.

G: Und danach, in der Freizeit?

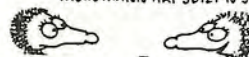
C: Ich habe eine kleine Werkstatt eingerichtet, dort schraube ich an meinen Rollern und Autos herum.

G: Was meint denn deine frischgebackene Ehefrau zu Dei-

DIE FIAT 500 CLUB SCHWITZSEITE (?):.....

\*\*\*\*\*

MEIN MANN HAT JETZT'N JOB ALS DRAHTBÜRSTE:



\*\*\*\*\*

\* Man muss hart im nehmen sein, belehrte der Vater seinen Sprössling und überschüttete ihn mit Hardware... \* Das ist ein dicker Hund, sagte die Frau, als der Hundezüchter seine Kreuzung aus Mops und Schweinehund vorstellte... \* Kurz vor zwölf sitzen zwei Freunde an der Bar. Still und stetig betrinken sie sich. "Was haben Sie denn?" fragt der Mixer? "Meine Frau hat mich gerade verlassen", klagt der eine. "Meine ist gerade zurückgekommen", schluchzt der andere. \* Der Hundertjährige auf die Frage des Reporters, worauf er sein hohes Alter zurückführe: "In erster Linie auf die Tatsache, dass ich genau heute vor Hundert Jahren geboren wurde." \* "Ich habe keine Feinde!! Ich hab' sie alle überlebt". \* Eines der besten Mittel gegen das älterwerden ist das Träu-

**Eierköpfe**



Eine Figur ist das kleine schwarze.

FIAT 500! \* Am ist es?" "Halb wieder eine Wo-Ende. \* "Fehlt ist nur etwas das Rundschreiben". \* Eine er zur Arbeit ter beklebt: " Ich bin aus dem ster gefallen." Der Boss knurrt " Na und, hat das etwa eine gedauert?" \* Im Stadtpark ein junger Vater einen Kinderwagen vor sich her, in dem ein Buschreit. Von zeit zu zeit hört " Sei ruhig Friedo, ganz ru- Eine ältere Dame nähert sich dem Kinderwagen , guckt hinein und sagt freundlich: " Was hat er denn der kleine Friedo? " " Er heisst nicht Friedo", erklärt der Vater, " er heisst Felix. Friedo, das bin ich! " \* Was ist das für ein Gebrüll hier? Der Berg ruft! \* Sind Sie schon Geflogen? Ja fristlos. \*



Eine Figur ist das kleine schwarze.

men am Steuer eines Montagmorgen: "Wie spät neun". "Mann ist das che! Die nimmt ja kein Ihnen was?" "Nein, mir Schwindelig, ich hab' eiben zu schnell gele- Stunde zu spät kommt über und über mit Pflaster- Fen- nur: Stunde schiebt wagen schi man: hig!"



# NOTIZZETTE

NOTIZIENNETTEL

## FAMILIENNACHRICHTEN:

Wir gratulieren Sandra & Luigi De Gregorio - Kerner von ganzem Herzen zur Geburt ihrer Tochter

SABRINA TAMARA

und hoffen für sie, dass Papa und Mama sich bald mal um ein Fiatli für sie kümmern!!

## EINE SPAETE CLUBZEITUNG...

Na schön, ich war vielleicht ein bisschen verwöhnt in der Vergangenheit, was die zuverlässigkeit meiner "freien Mitarbeiter" betraf - dafür haben sie mir diesmal aber ganz schön gegeben!

Ohne Res und Gere, die sich wirklich grosse Mühe gegeben haben, war ich wirklich von allen guten Geistern verlassen. Und meine Telefonrechnung die ich noch bekommen werde, verdränge ich vorläufig!

Es freut mich jedenfalls für Euch, dass ihr die Clubzeitung endlich bekommt und für mich, dass ich sie endlich los habe!!!!

Eure GISELA



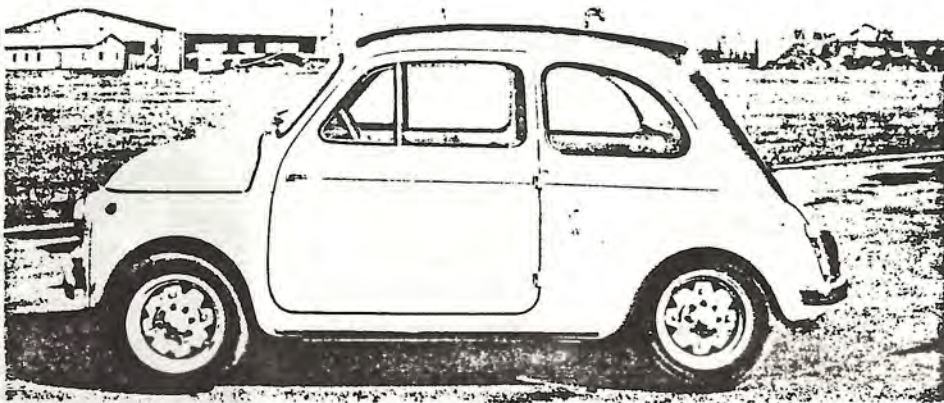
dr  
" Elio Fiat "

NOTIZIENNETTEL

# NOTIZZETTE



LA PROVA SU STRADA DI FIAT ABARTH 695



## Caratteristiche tecniche

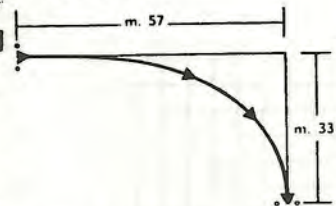
(I dati riportati nel fascicolo \* sono uguali a quelli della vettura di serie)

Fabbrica: Fiat Abarth  
 Modello: 695  
 Anno inizio fabbricazione: 1964  
**MOTORE:** posizione posteriore  
 ciclo: otto  
 numero tempi: quattro  
 Cilindri: disposizione e numero: verticali in linea-due  
 diametro (mm) e corsa (mm) 76 x 76  
 rapporto: C/D 1,000  
 area stantuffo (cmq): 45,34  
 cilindrata unitaria (cc): 344,75  
 cilindrata totale (cc): 689,5  
 Forma della camera di scoppio: a letto \*  
 Rapporto di compressione: 8,5 : 1  
 Raffreddamento: ad aria \*  
 Disposizione valvole: in testa ad aste e bilancieri \*  
 Numero carburatori: uno Solex 28 PB  
 Diametro diffusore (mm): 25  
 Tipo candele: Marelli CW 240 N  
 Potenza massima N (cav): 30 DIN  
 regime corrispondente n (g/m<sup>3</sup>): 4000  
 coppia motrice corr. M (mKq): 4,4 DIN  
 Coppia massima M<sup>p</sup> (mKq): 5,5 DIN  
 regime corrispondente n' (g/m<sup>3</sup>): 3500  
 M<sup>p</sup> x n  
 Indice di elasticità: 1,75 DIN  
 M<sup>p</sup> x n'  
 Potenza fiscale italiana (cav): 10  
 Velocità media stantuffo:  
 $C \times n$   
 $u = \frac{C \times n}{30000}$  (m/sec): 12,41  
**Potenza specifica:**  
 $N$   
 $N_s = \frac{N}{C}$  (cav/litro): 43,51 DIN

**Potenza unitaria:**  
 $N$   
 $N_u = \frac{N}{Z}$  (cav/cilindro): 15,0 DIN  
 $Z$   
**Potenza per unità area stantuffo:**  
 $N_s$   
 $N_{su} = \frac{N_s}{a \times Z}$  (cav/cm<sup>2</sup>): 0,331 DIN  
**Pressione media effettiva:**  
 $p_{me}$   
 $p_{me} = \frac{N}{n}$  (Kg/cm<sup>2</sup>): 8,0 DIN  
**PESI:** peso a vuoto vettura P (Kg): 500 in ordine di marcia  
 peso a pieno carico P' (Kg): 820  
**Peso/Potenza:**  $\frac{P}{N}$  (Kg/cav): 16,7 DIN  
**CAPACITA':** numero posti p 4 \*  
 $\frac{P}{p}$  (Kg/persona): 125  
 $\frac{P}{p}$  (cav/persona): 7,5 DIN  
**CONSUMO:** valore normale: 6 l/100 km.  
**VELOCITA':** velocità massima denunciata: (km/h): oltre 130  
**FREMI:** froni di servizio: a tamburo anter. e poster. \*  
 superficie ped. frenante S (cm<sup>2</sup>): 432 \*  
 $\frac{p \times V}{S}$   
 $\frac{p \times V}{S} = 0,93$  279  
**TRASMISSIONE:** ruote motrici posteriori  
 frizione: monodisco a secco \*  
 cambio: a 4 rapporti + RM \*  
 rapporti:  
 1\* 3,700 \*

2\* 2,067 \*  
 3\* 1,300 \*  
 4\* 0,875 \*  
 RM 5,140 \*  
 ponte: tipo del rinvio: elicoidale \*  
 rapporto: 8,39 (4,875 : 1)  
**CARROZZERIA:** berlina 2 porte 4 posti \*  
**SOSPENSIONI:** anteriori: a ruote indipendenti a quadrilateri deformabili, molle a balestra trasversale ed ammortizzatori idraulici telescopici \*  
 posteriori: a ruote indipendenti con bracci triangolari, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici \*  
**Dimensioni pneumatiche:** ant. 125-12; post. 135-12; Pressione ant. 1,8; post. 1,6  
**Diametro di sterzo:** m. 8,6 \*  
**Dimensioni d'ingombro:**  
 lunghezza (mm) 2790 \*  
 larghezza (mm) 1322 \*  
 altezza a vuoto (mm) 1335 \*  
 Passo: (mm) 1840 \*  
 Carreggiata: anteriore (mm) 1121 \*  
 posteriore (mm) 1135 \*  
 Altezza minima dal suolo: (mm) 125 \*  
 Tensione di impianto elettrico: (volts) 12 \*  
 Capacità serbatoio carburante: (litri) 27 \*  
 riserva: (litri) circa 5 \*  
**PARTI SOSTITUITE DALLA ABARTH:** coppa olio; supporti suscensori di banco; cilindri; albero motore; pistoni; albero di distribuzione; viti esp. motore; valvole; molle valvole; ingranaggio comando spinterogno; candele; molle frizione; ruote; pneumatici.  
**PARTI MODIFICATE DALLA ABARTH:** sterzo; basamento; biella; volante motore; filtro aria.  
**PREZZO LISTINO:** 640.000  
**PREZZO SU STRADA:** 679.300

## CLOTOIDE

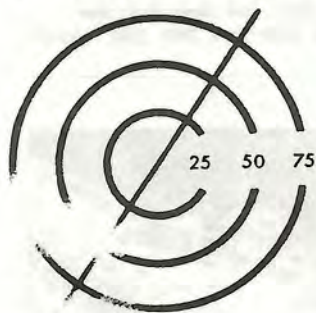


(delimitato da coni di gomma, e con cellule fotoelettriche per la determinazione della velocità di 10 in 10 metri) senza che intervengano fenomeni di sbandamento non controllabili. La clotoide viene percorsa in presa diretta e senza far uso del freno. La clotoide percorsa dall'Abarth 695 aveva nel traguardo d'uscita un raggio minimo di 23,95 metri. Il percorso migliore, prima che si manifestassero fenomeni di sbandamento, è stato coperto in 4"53. La velocità di entrata è stata di 63,446 kmh, quella di uscita di 54,144 kmh.

Su una base piana è stata tracciata una curva il cui raggio varia con continuità da un valore infinito ad un valore minimo, raccordando due tracciati a 90° tra loro. Con questa prova si determina la velocità massima a cui la vettura in esame consente al guidatore di percorrere il tracciato



## CERCHI

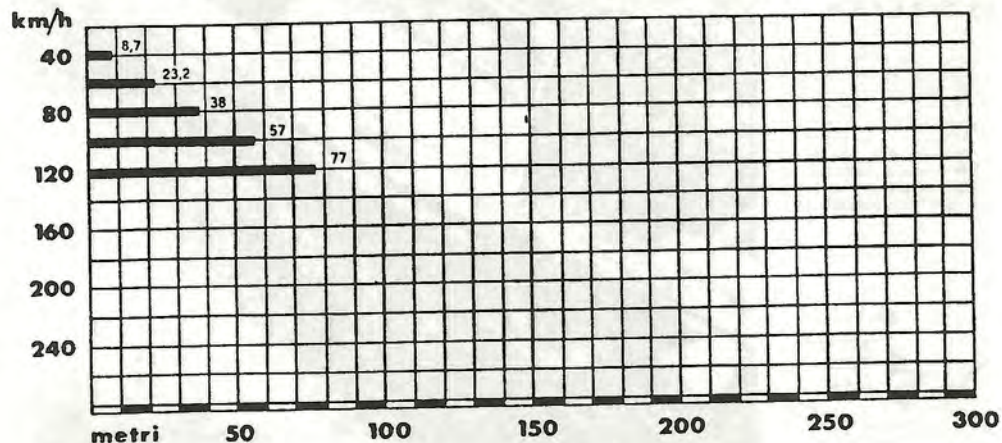


Su una base piana sono tracciati tre cerchi aventi rispettivamente diametro di 25, 50 e 75 metri. I cerchi, delimitati da coni di gomma, vengono percorsi nei due sensi, sino al comparire dei fenomeni di sbandata. Il tempo viene rilevato mediante apparecchiature scriventi, in grado di registrare il decimillesimo di secondo. L'Abarth 695 ha percorso il cerchio da 25 metri in 9"35 alla media di 30,225 kmh, il cerchio da 50 metri in 13"07 alla media di 43,244 kmh e il cerchio da 75 metri in 15"62 alla media di 54,277 kmh.



## FRENATA

Diagramma degli spazi di frenata, rilevati alle varie velocità, in condizioni ideali, con fondo stradale asciutto e in buone condizioni.



# NOTIZZETTE

... noch mehr FAMILIENNACHRICHTEN:

Am 5. Februar haben Corinne und Silvio Belafatti - Milliet standesamtlich geheiratet! Die kirchliche Trauung wird Ende des Sommers sein.



noch eine Hochzeit!

Ebenfalls frisch verheiratet sind Veronika Wenger und Claudio Mattioli (der Leiter der Sektion Bern)

Der Vorstand gratuliert beiden Paaren ganz herzlich und wünscht viele harmonische und erfüllte Stunden im zukünftigen Eheleben!

PS: Wir freuen uns auch über jede Geburtsanzeige!

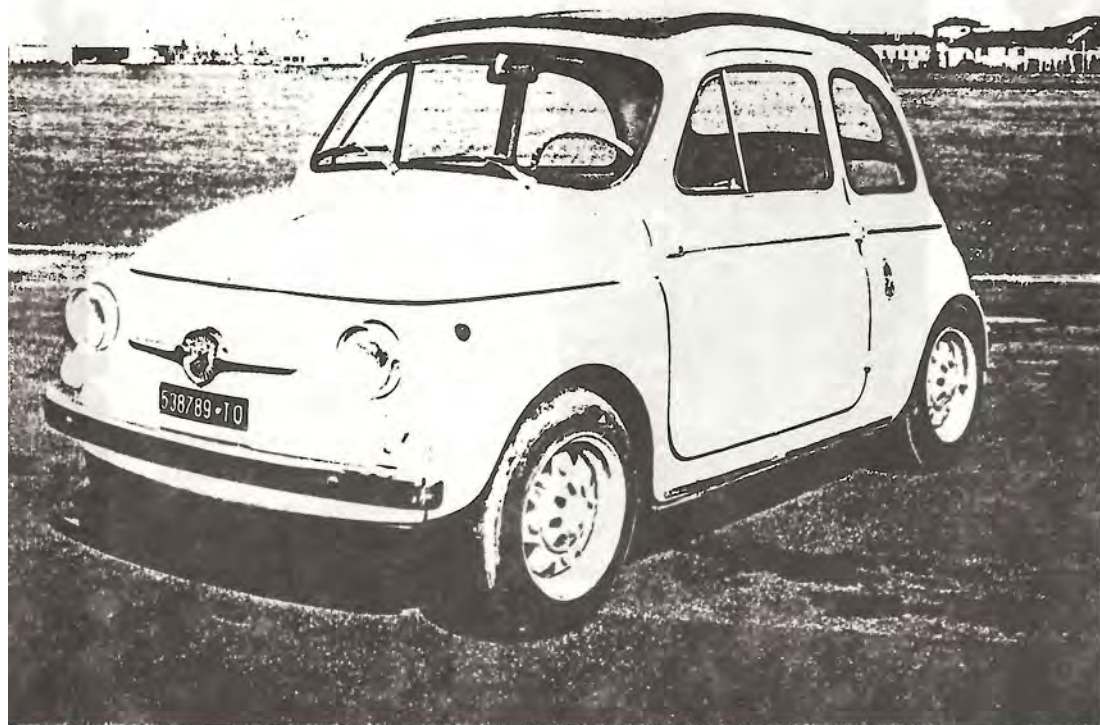
! Ich möchte Euch wieder einmal daran erinnern, dass die Automarktinserte für alle Clubmitglieder gratis sind. Bitte schickt sie rechtzeitig oder gebt sie mir telefonisch durch. Möglichst direkt an die Redaktion. Adresse und Telefonnummer wie immer auf der rückseitigen Umschlagseite. Merci Gisela

REDAKTIONSSCHLUSS: 6. MAI 1988

# NOTIZZETTE



# LE PROVE SU STRADA DI auto italiana



# FIAT ABARTH 695

Le rilevazioni sono state effettuate dall'ISAM, Istituto Sperimentale Auto e Motori con sede in via Valseriana, 3-b a Roma, che esegue le prove per la consorella "Quattroruote".



Un tecnico dell'ISAM installa le apparecchiature di misura sulla vettura di prova.



La Abarth 695 inquadrata tra i due laboratori mobili della ISAM, che effettua le prove per Auto Italiana.

## PROVA IN SALITA

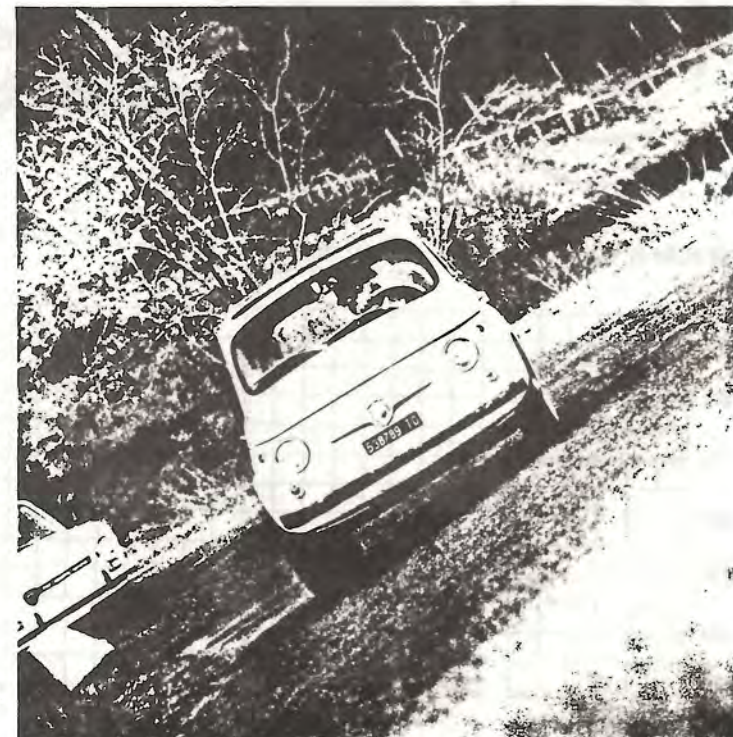
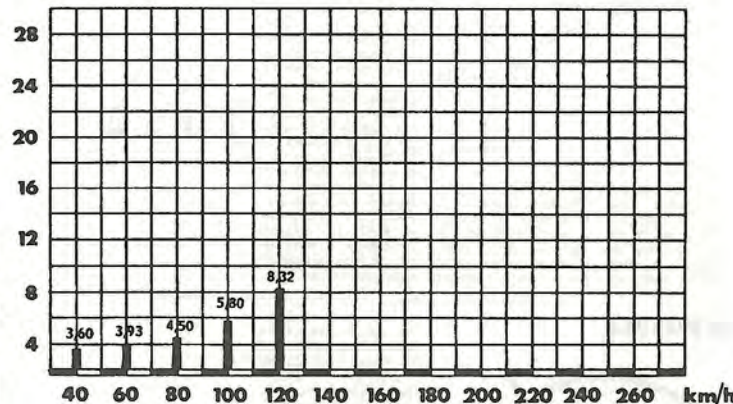
La prova viene effettuata sulla salita del Tuscolo, in comune di Grottaferrata, nei pressi di Frascati (Roma). Il percorso misura chilometri 3,200, con un dislivello di 170 metri tra partenza e arrivo. L'Abarth 695, con fondo stradale in buone condizioni, ha coperto il percorso in 2'50"1, alla media di 67,725 chilometri/ora.



## CONSUMO

Diagrammi dei consumi a velocità costante.

Litri x 100 km



Un altro passaggio della Abarth 695 durante la prova in salita.

# LE PROVE SU STRADA DI auto

FIAT ABARTH 695



La strumentazione della Abarth 695.

## TARATURA TACHIMETRO

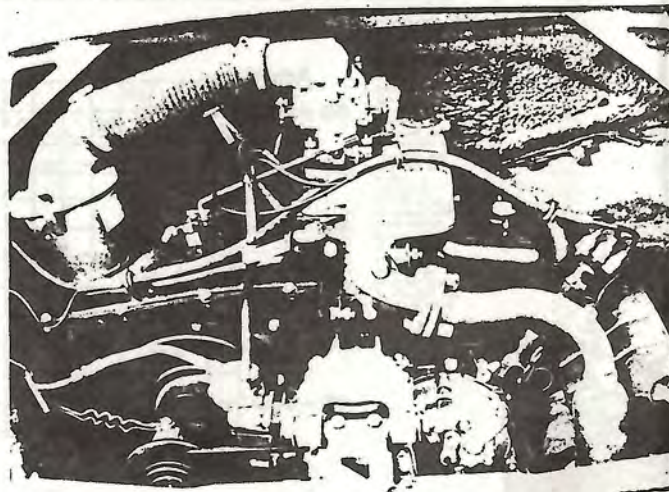
VELOCITA' INDICATA	VELOCITA' EFFETTIVA	DIFFERENZA	SCARTO %
40	39.973	0,027	0,0
50	49.850	0,150	0,3
60	59.812	0,188	0,3
70	70.070	+ 0,070	+ 0,1
80	80.400	+ 0,400	+ 0,5
90	90.180	+ 0,180	+ 0,2
100	99.756	0,244	0,2
110	109.230	0,770	0,7
120	118.702	1,298	1,1
130			
140			
150			
160			
170			
180			
190			
200			
210			
220			
230			
240			
250			
260			



La Abarth 695 durante le prove dei consumi a velocità costante.



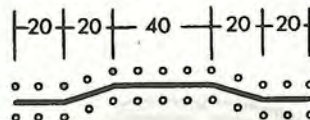
Un passaggio dell'Abarth 695 durante la prova in salita.



Il vano motore della Fiat Abarth 695.

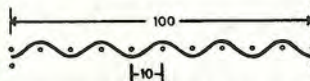
## SORPASSO

Su una base piana è stato tracciato un percorso che intende riprodurre la manovra di sorpasso e il rientro nella normale corsia di marcia. Vengono effettuati dieci passaggi nei due sensi, e si tiene conto solo dei tempi realizzati senza abbattere i coni che delimitano il tracciato. La media dei minimi tempi validi realizzati dà la velocità a cui la vettura in esame è in grado di poter effettuare tale prova. Per la Abarth 695 tale tempo è stato di 5"12, pari ad una media di 84,375 chilometri orari.



## SLALOM

Su una base piana vengono piazzati una serie di coni di gomma posti alla distanza di dieci metri l'uno dall'altro. La vettura in prova deve percorrere una traiettoria sinuosa, come riportato nel disegno, senza abbattere nessuno dei coni di delimitazione. Vengono effettuati dieci passaggi nei due sensi, e si considera poi il tempo medio risultante dai due migliori passaggi. Tale tempo è stato, per la Fiat Abarth 695 da noi provata, di 11"01, pari ad una velocità media di 32,697 km/h.



## PROVA A VALLELUNGA

Tempo sul giro (1.000 m.): 1'16"4000 media km/h 84,807

Per le vetture della categoria turismo viene effettuata una prova sul circuito di km. 1,800 di Vallelunga, basata su cinque giri, di cui quattro di prova e uno, il migliore, per la rilevazione del tempo. Abbiamo fatto ricorso ad un pilota particolarmente a suo agio su questo circuito, Massimo Natili. Il miglior tempo è stato pari a 1'16"4090, corrispondente ad una media di 84,807 km/h. E' stata inoltre rilevata la velocità massima raggiunta nel tratto più veloce del circuito, e cioè nello spazio di 50 metri prima della staccata della curva Roma. Tale tempo è stato: 1"5134, pari a 118,937 km/h.



La bandierina indica il tratto propulsivo in tribuna, dove è stato effettuato il rilievo della velocità massima.



L'Abarth 695 condotta da Massimo Natili durante la prova a Vallelunga.

# LE PROVE SU STRADA DI

FIAT ABARTH 695



La prova dell'Abarth 695, dimostra che l'elaborazione di questa vettura ha raggiunto lo scopo che il costruttore si era prefisso. Con le nuove prestazioni, l'assetto di guida, che è rimasto praticamente quello della 500 normale, non è certo il più adatto ad una guida veloce, specie per piloti di taglia abbondante. Questo peraltro non toglie, e le gare lo dimostrano ampiamente, che a tale assetto ci si possa abituare con facilità, ottenendo da questa macchina delle prestazioni di tutto rilievo.

La caratteristica saliente di queste trasformazioni è data dal fatto che, più che nella velocità massima, si ha un sensibile miglioramento nella accelerazione, specie con partenza da fermo ed appropriato uso del cambio. Infatti con l'Abarth 695, si passa da 60 a 80 km/h (velocità che può essere identificata con quella critica di sorpasso degli autotreni) in 5"2, mentre con la Fiat 500 normale occorrono ben 24". Anche nella ripresa, il vantaggio è particolarmente sensibile; infatti facendo uso della 4ª e quindi senza ricorrere al cambio lo stesso passaggio da 60 a 80 km. orari richiede 8"2, contro i 28" della normale. Questo sensibile miglioramento è a nostro avviso una delle caratteristiche salienti della vettura, e che corrisponde in pratica ad un aumento del coefficiente di sicurezza nell'uso normale, in quanto, come si è visto, consente di ridurre sensibilmente il tempo necessario per effettuare il sorpasso, che è uno degli aspetti più pericolosi della circolazione. Evidentemente tutto questo si paga, e in effetti la rumorosità della 695 Abarth, mentre si può dire quasi uguale a quella della normale alle alte velocità, resta elevata anche ad andatura ridotta.

Un altro punto a favore di questa macchina è dato dal consumo, che è decisamente più basso nei confronti della versione normale. È vero che questa seconda vettura richiede un carburante con minor numero di ottani e quindi di costo inferiore, per cui anche se non può essere usata la benzina normale, si può utilmente impiegare una miscela di normale e super, al contrario dell'Abarth che va alimentata esclusivamente con supercarburante. Tale differenza nel costo di esercizio, però, non raggiunge in assoluto la differenza dei consumi cosicché ne risulta una economia netta.

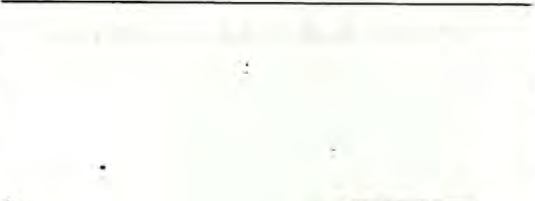
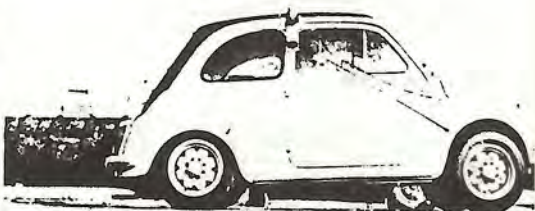
Per quanto riguarda la tenuta di strada, essa è identica a quella della 500 normale, di cui all'atto della prova effettuata dal-

l'ISAM per la nostra consorella "Quattroruote" non avemmo che da essere soddisfatti. L'unico interrogativo che questa trasformazione può far sorgere è sulla durata del motore, ma riteniamo che, se non usato sempre al limite estremo delle sue possibilità, possa avere una durata accettabile. Durante le prove abbiamo dovuto lamentare solo una certa fragilità negli attacchi dei tubi di scarico alla testata, inconveniente tuttavia facilmente eliminabile con piccole modifiche.

Nella vettura da noi provata i freni erano quelli di serie. La frenata pertanto è quella caratteristica della 500 che, se pur non spettacolare, è senz'altro efficiente e resistente. Forse dopo un certo periodo di uso, per mantenere la stessa efficienza e quindi gli stessi spazi di arresto, questi freni richiedono uno sforzo al pedale piuttosto elevato, ma noi riteniamo sia meglio avere dei freni che richiedono una notevole pressione al pedale, il che consente di avere una frenata facilmente modulabile, piuttosto che avere invece freni che tendono facilmente al bloccaggio. Questa caratteristica poi è specialmente apprezzabile in una vettura avente caratteristiche sportive come appunto l'Abarth 695.

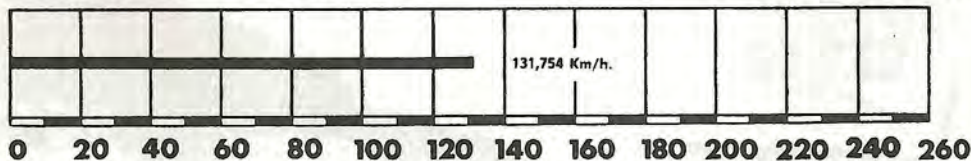
La vettura da noi provata ha fatto registrare sul percorso in salita un risultato brillante, agevolata anche dalla maneggevolezza e dalla facilità di iscrizione in curva, doti comuni anche alla 500 di serie. Il percorso infatti è stato coperto in un tempo inferiore a quello che ottenne, in precedenti prove sempre effettuate dalla ISAM, la Fiat 850 Super.

Nella vettura da noi provata era installata la strumentazione completa Abarth e che è ampiamente illustrata in queste stesse pagine. Tale strumentazione è ottenibile a richiesta e con supplemento di prezzo, mentre sarebbe invece opportuno che essa venisse fornita di serie. Quanto meno, sarebbe necessario che la vettura fosse fornita in serie di termostato olio e di segni sul tachimetro per indicare i limiti nelle varie marce, che non esistono invece nelle vetture con strumentazione di serie. Infatti specie in discesa, data la stabilità e maneggevolezza della Abarth 695, è facile superare i limiti previsti, tanto più che la rumorosità del motore, raggiunto il suo plafond a 80 km/h, si mantiene poi costante o addirittura tende sia pur leggermente a diminuire, il che impedisce di sentire ad orecchio quando il motore stesso va in fuori giri.



## VELOCITA' MASSIMA

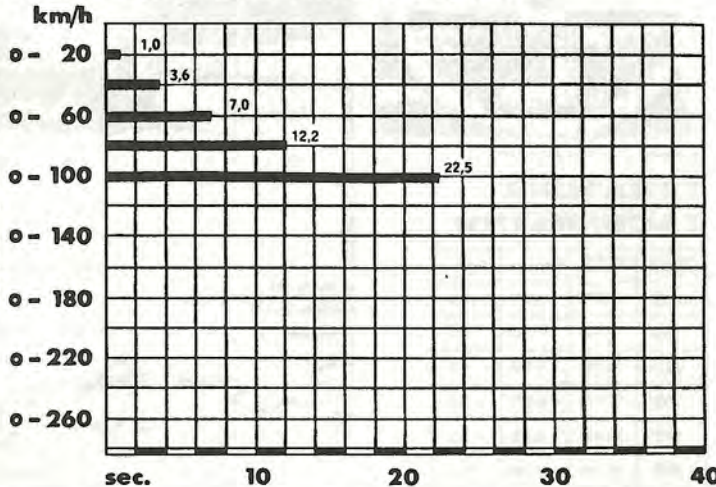
La velocità massima rilevata su una base di 200 metri, con cronometraggio e cellula fotoelettrica, è risultata, nella media di due passaggi, di 131,754 km/h.



La caratteristica più evidente della Abarth 695 è data dalla capacità

di accelerazione da fermo. Il diagramma a lato riporta i tempi necessari per raggiungere, con l'uso del cambio, le varie velocità. Inoltre, la 695 ha percorso il chilometro, sempre con partenza da fermo ed uso del cambio in 40"95, pari ad una media di 87,912 km/h. Gli ultimi 5 metri del chilometro di base sono stati percorsi alla velocità di 117,032 km/h.

## ACCELERAZIONE DA FERMO



Anche nella ripresa la Abarth 695 ha dimostrato notevoli doti. I tempi relativi a questa

prestazione, nelle varie marce, sono riportati nel diagramma a lato. La vettura in prova ha percorso il chilometro con partenza da 40 km/h e cambio in quarta in 41"15, alla media di 87,485 km/h. Gli ultimi cinque metri del chilometro di base sono stati percorsi alla velocità di 116,956 km/h.

## ACCELERAZIONE DA 40 KM

