

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:

CLUBZEITUNG

2 / 87

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 Sekretarin!

Jucker jun. Johann
Zürcherstr. 4
8173 Neerach

PP
4028 Basel 28

Fiat 500 Club Schweiz

c/o Eveline Schneider

Kahlstrasse 15

4054 Basel



Zuverlässig bedient. Gut beraten.

Die alteingesessene, moderne Garage der Emil Frey AG bietet Ihnen die grösste Autoauswahl der Region: Wagen für jeden Anspruch und jedes Budget.

Austin - Rover - Land Rover Range Rover - Jaguar SUBARU - Chrysler USA

Seriöse Beratung - fachmännischer Service - tadellose Reparaturen an Wagen aller Marken.

Neu: Abgaswartung auf modernsten Geräten von RIKEN!

Neu: Gratiservice für neue Austin auf 30'000 km verlängert!



Emil Frey AG Waldegg-Garage

Könizstrasse 163 3097 Bern-Liebefeld 031/53 81 81

Ihr Verkaufsberater:
Andreas Kilchenmann

Der Präsident:

Dominik Bücheler
Stettbrunnenweg 8

4132 Muttenz

Tel. 061/61 23 59

Das Sekretariat:

Eveline Schneider
Kahlstrasse 15

4054 Basel

Tel. 061/54 15 48

Die Kassierererin

Antonia de Castro
Römergasse 36

4058 Basel

Tel. 061/26 29 26

Leiter der Sektion ZH

Hanspeter Gubler
Rietwies 663

8132 Egg

01/ 984 17 35

Leiter der Sekt. LU

Kurt Honermann
Bodenhofstr. 23

6005 Luzern

Tel. 041/44 55 31

Leiter der Sekt. BE

Andreas Kilchenmann
Spiegelstr. 74

3028 Spiegel

Tel. 031/59 18 88

Die Redaktion:

Gisela Vischi
Gellertstr. 220

4052 Basel

Tel. 061/41 38 74

motorwelt aktuell



Spar-Streife:

Vorbildliche Sparsamkeit der öffentlichen Hand demonstriert die Stadtpolizei im italienischen Kurort Montecatini Terme. Immerhin, mehr Watterschutz als ein Moped bietet der Blaulicht-500er.



Diese beiden Bilder haben wir aus der Hollandclubzeitung geklaut!! *****

WEISHEIT DES QUARTALS!!!!!!!!!!!!!!

Das Leben ist wie eine Wanderung im Hochgebirge. Es geht durch Täler und über Hüher - es geht vorbei an Schluchten und Abgründen... NUR BESSERE UND MAULTIERE FINDEN MÜHELOS IHREN WEG!

Wohört im Radio (U W F I)

Liebe Mitglieder

Im Frühling da spriessen nicht nur Bäume, Sträucher und Blumen sondern auch die Fiat 500 kommen aus allen Ecken bzw. Garagen und Werkstätten hervor. Frisch poliert oder sogar renorviert, neu lackiert und auf jeden Fall hoch glänzend. Bei dem schönen Wetter das wir bis jetzt hatten ist das ja auch nicht verwunderlich, ich glaube der Petrus ist ein richtiger Fiat 500 - Fan.

Schon können die ersten Blicke auf einen Teil des Vereinsjahres geworfen werden und hier steht die Statistik 2:1. Dies will heissen zwei gelungene Veranstaltungen (Besuch Monteverdi-Museum und Lottomatch) und eine Veranstaltung (Schiweekend) die abgesagt werden musste. Das Schiweekend ist allem Anschein ein Anlass der vom Programm zu streichen ist, der Vorstand hat sich das bestehende Desinteresse gut notiert. Zum Lottomatch sehe ich zwei Dinge: erstens eine KassiererIn die sich die Hände reibt bzw. die Scheine zählt und zum andern Euer Präsi der sich fragt warum Ihr auch so Mühe habt Euch freiwillig für ein bischen Arbeit und einen grossen Spass zu melden.

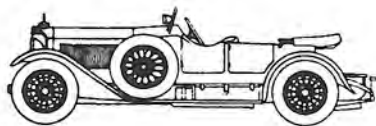
Ausgezeichnet hat sich der Mitgliederbestand entwickelt, wurde doch die magische Hunderter Grenze Anfang April 87 überschritten, wir können also zu recht Stolz sein. Nun hoffe ich, dass auch Ende Jahr noch über 100 Mitglied sein werden was bedeutet, dass all diejenigen die es bis jetzt versäumt haben die 50 Stutz zu bezahlen dies doch recht bald nachholen sollen.

Ausgezeichnete Arbeit wurde bis jetzt im Vorstand geleistet, ich finde es fantastisch wie mich meine Kolleginnen und Kollegen tatkräftig und initiativ unterstützen, BRAVO und macht weiter so. Doch auch Mitglieder die nicht im Vorstand sind entwickeln zur Zeit rege Aktivitäten, dies gilt vor allem für Corinne, Claire, Denise und Silvio als Oberorganisatoren unseres FIAT 500 RALLYE 1987 das wir dieses Jahr zusammen mit unseren Freunden vom TOPOLINO-CLUB Zürich gemeinsam durchführen. Mitmachen können wirklich alle mit ihren kleinen Fiätli's, werden doch die Autos gar nicht strapaziert sondern man fährt gemütlich von Posten zu Posten wo es gilt die verschiedensten lustigen, interessanten und natürlich auch kniffligen Fragen zu beantworten. Also meldet Euch doch ganz rasch bei Silvio Belafatti, Wattstrasse 2, 4056 Basel an, es wird ganz sicher ein grosser HIT !

Also Liebe Mitglieder bis bald und wie immer viel Spass beim lesen unserer von Gisela perfekt organisierten Clubzeitung

INHALT:

	Seite:
Vorwort	1
Inhalt	2
Zur bündnerischen Automobilgesetz-Abstimmung	3
Notizzettel	5
Witzseite	6
Rätselseiten	7
Lotto, Lotto, wann gewinn'ich??	9
Rätselaufösungen	10
Sektion Zürich - Terminkalender	13
Internationales FIAT 500 Treffen in Garlenda, Italien	15
Für Profis	17
Der neue FIAT 500	20
Besichtigung der MONTEVERDI Car Collection	23
Die FIAT CLUB foto Seite	25
Sektion Bern	26
Interview mit K. Honermann	27
S C C L Locarno	32
Der neue FIAT 500 F, Teil 2	33
Automarkt	35
Int. FIAT 500 Meeting in Antwerpen	37
30 Jahre Steyr-Puch 500, Treff in Graz, Österreich	38
In Memoriam NiggiNäggi Hock '86	39
Fundgrube & Weisheiten	40
Das wärs.....	



IN MEMORIAM

NIGGI NÄGGI HOCK

FIAT 500
- Club

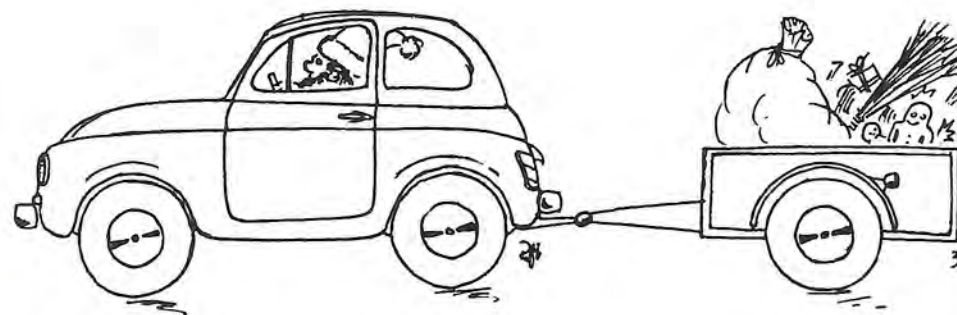
GUT DING BRAUCHT WEILE!

Zur Feier
Näggi halb-
Erinner-
alle die
Für alle
Für alle
eine Vor-
die "kom-
nachtszeit.
würde un-
nen FIAT-
nur mit
kanns schon
dauern -
hat auch
nur zwei
Fotograf!!



der fast Niggi-
zeit noch ein
ungsfoteli für
dabei waren!
andern ist 's
ankündigung für
mende" Vorweih-
Denn niemals
ser Nikolaus sei-
CLUB vergessen -
den Fotos - da
bis zum Sommer
denn schliesslich
der NiggiNäggi
Hände und einen

Eure Gisela und tausend Dank an
GERE fürs Foto !!



EINLADUNG

30

JAHRE



800 JAHRE
MOGERSDORF

Internationales

STEYR-PUCH-TREFFEN Graz

Eintreffen der Teilnehmer:

Samstag, 30. Mai 1987, v. 8—10 Uhr
auf dem Parkplatz KGM Graz-Liebenau.

Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge:

Puch Auto 500-700, Haflinger bis Bj. 1973
Steyr Auto bis Bj. 1960
Puch Motorräder bis Bj. 1960.

Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, wird
nach Eingang des Nenngeldes
angenommen.

Anmeldungen an den

Steyr-Puch Fan Graz
8073 Feldkirchen b. Graz
Korng. 8 ☎ 03135/2430

ZUR BÜNDNERISCHEN AUTOMOBILGESETZ-ABSTIMMUNG

In No. 20 des «Bündner Tagblattes», Chur, vom 24. Januar 1925, ist ein mit J. H. Sprecher gezeichneter, längerer Artikel erschienen, der im Anschluß an das letzte bündnerische Abstimmungsresultat sich in absprechendster Weise über die Automobiltouristen ausläßt. Wenn wir nachstehend einige der «säftigsten» Brocken wiedergeben, so tun wir es nur, um auch weitesten Kreisen darzutun, mit welcher unsauberen Waffen Gegner des Automobils in Alt Fry Rätien gegen dessen Zulassung Sturm laufen. Wir zitieren wörtlich:

«Mit welchem Recht dürfen es sich diese Landstreicher (auf Gummirädern) herausnehmen, ungezählte Straßenbenützer und -Anwohner zu beunruhigen und zu schädigen? Und wenn die Antwort nicht anders lauten kann als: *Mit dem Recht des gespickten Geldbeutels*, so darf man sich wahrlich nicht wundern, wenn ein freies Volk ein solches Recht nicht anerkennen will.

Zu einer solchen Vergewaltigung aber dürften die Vertreter des Volkes niemals Hand bieten, und schon gar nicht, wo die Vergünstigung nicht dem arbeitenden (Lastwagen), sondern dem lustfahrenden Automobil gewährt werden soll.

Das Volk von Graubünden hat im richtigen Gefühl, daß diesem Gesetz die sittliche Grundlage fehle, den Lockungen des Goldes widerstanden.....

Keinen kleinen Anteil an dem Ergebnis der Abstimmung haben sicherlich die hanebüchenern Uebertreibungen der Hotelierie, oder ihrer täppischen Wortführer.....

..... ob das Gesetz nicht Rechte verletzt, auf die auch der kleine Bauer an der Straße Anspruch hat: das Recht, unbelästigt und ungeschädigt von verantwortungslosen Vergnügungsfahrern sein Land zu bebauen.....

Dem Vergnügungs- (Luxus, Reise, Omnibus) Automobil, das jeglicher sittlichen Berechtigung bar, den bündnerischen Straßenanwänder zum wehrlosen Opfer macht, einfach «weil's mi freut», versagt das Bündnervolk die Zulassung.

Die Hotelierie täte besser, sich nicht in Gegensatz zur Volksmehrheit zu setzen. Sie soll sich mit dem Verbot abfinden und seine guten Seiten — die ja nicht fehlen: Ruhe, Sicherheit, Wegfall sozialer Aufreizung — für sich nutzbar machen. Das Ruhebedürfnis der Stadtbewohner wird für die Ferien-Wochen immer dringender werden. Hier gilt es einzusetzen: *Graubünden einziges automobilfreies Land Europas*, muß das Zauberwort sein, das unsere Hotels füllt, und zwar mit Gästen, gegen die sozial nichts einzuwenden ist.»

Damit schließt dieses wirklich tiefer zu hängende Elaborat. Wie wir vernehmen, haben sich die schweizerischen Automobilverbände der Sache näher angenommen, da es sich jeder Automobilist heute — wir schreiben 1925 — nicht mehr gefallen lassen kann und darf, solche Verdächtigungen ruhig hinzunehmen. Unbefreilich bleibt, wie eine Zeitung wie das «Bündner Tagblatt» einer solchen des elementarsten Anstandes entbehrenden Einsendung kommentarlos Raum gewähren konnte. H. S.

INTERESSE
AN

Beim

FIAT 500
-Club

melden



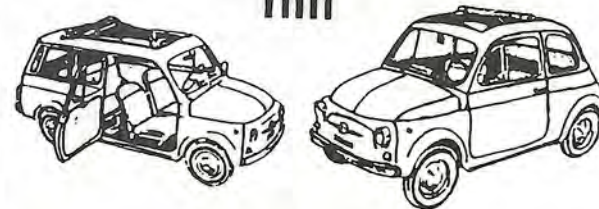
BRUT PREMIER

LE CHAMPAGNE D'OR SIGNÉ LOUIS ROEDERER

AGENT EXCLUSIF POUR LA SUISSE P.F. NAVAZZA S.A. 1214 VERTIER

Davor DELIĆ

FIAT



FIAT 500

ANTWERPEN

MEETING INTERNATIONAL FIAT 500, ANVERS

SAMEDI LE 30 MAI 1987

ARRIVEE 11-12h. / FIN 19h. SUR STEENPLEIN

A l'occasion du 30^{ème} anniversaire de l'existence des 500, nous vous envoyons ce dépliant (850 déjà parvenus aux propriétaires belges et une vingtaine à des clubs étrangers)

VOITURES AYANT LE DROIT DE PARTICIPER : Tout les modèles Fiat 500 et dérivée.

INSCRIPTIONS : 200 Fr.
150 Fr. pour les membres du FIAT CLUB BELGIO et membres de comités étrangers.

Vous pouvez obtenir les renseignements au sujet du Fiat Club Belgio à l'adresse précitée ou le 30 mai.

PROGRAMME : Le programme complet est disponible lors de l'inscription le jour de la manifestation. Il y aura un concours d'élégance, concours d'adresse et une représentation d'un théâtre anversois de marionettes "De poesje" est prévu. Surtout n'oubliez pas les nombreux prix que vous pouvez gagner !

NOUS VOUS REMERCIONS D'AVANCE ET VENEZ TOUS NOMBREUX !

37

**AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT**



**AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT**



NOTIZZETTEL

EINLADUNGEN ZU NATIONALEN UND INTERNATIONALEN VERANSTALTUNGEN

Liebe Leser:

In letzter Zeit erreichen uns immer häufiger Einladungen zu nationalen und Internationalen Veranstaltungen. Es ist uns nicht mehr möglich, Euch von allen Einladungen eine separate Kopie zu schicken, wir informieren Euch daher ausschliesslich in der Clubzeitung, ausser bei Anlässen bei denen der Club speziell teilnimmt! Die Informationen in der Zeitung können jedoch meistens nicht vollständig sein, da es sich oft um umfangreiche "Schriftwerke" handelt! Oft sind auch die Kopien schlecht, und die werden dann natürlich auch beim Druck nicht besser!

Wir bitten Euch daher, die manchmal mangelnde Qualität zu entschuldigen, und wenn Euch das eine oder andere interessiert könnt ihr von Dominik Bücheler jederzeit weitere Informationen erhalten!

IN EIGENER SACHE

Da ich es schon lange nicht mehr Geschrieben habe: Ich finde es ganz, ganz toll, dass ich in letzter Zeit von vielen Mitgliedern den einen oder andern Artikel geschickt bekommen habe, und das eine oder andere Foto bei mir ankommt.

Es sei noch einmal erwähnt, dass die Inserate fuer alle Mitglieder gratis + sind. Es ist schön, wenn es sich dabei um einen 500er handelt - aber eine Bedingung ist es nicht ! (+ Betr. "Automarktinserte")

AUF DER HINTEREN UNSCHLAGSEITE FINDET IHR ALLE ADRESSEN DER VORSTANDSMITGLIEDER!!!!!!!!!!!!!!

Redaktionsschluss für die nächste Clubzeitung:
25. Juli 1987

NOTIZZETTEL



01-03 Name, Vorname, Wohnort SMANIA MIKE 04-06 Nom, prénom, Domicile SONNHALDENSTR 8 6052 HERGISWIL 07-09 Cognome, nomi Domicilio		15 Schwa Plaque Targa 1 NW 16916	
07 Date de naiss. Data di nascita 01.04.1963		17 Bes. Verwendung Usage spéciale Uso speciale	
08 Heimstaat Pays d'origine Paese d'origine CH		18 Stamm-Nummer No matricule No di matricola 056.838.430	
10 Halbflichtversch. Assur. resp. civile Assicur. resp. civile HELVETIA UNFALL		19 Art des Fahrzeugs Genre du véhicule Genere del veicolo PERSONENWAGEN	
12 Neuer Wohnort Nouveau domicile Nuovo domicilio		21 Marke und Typ Marque et type Marca e tipo FIAT 500 L	
13 Kantonale Vermerke Annotations cant. Annotazioni cant. 07/790 63 201 0 02 1		22 Fahrgestell No Chassis Telaio 110 F30 401 43	
14 Verfügungen der Behörde Décisions de l'autorité Decisioni dell'autorità		23 Typenschein Homologation CH Certificato tipo 031041	
ZU VERKAUFEN: FIAT 500 Bj 1973 Weiss Faltdach Km: 39 000, nur Sommers gefahren! Sehr guter Zustand! Preis: Dem Meistbietenden Adresse: siehe oben! Tel: 041 95 26 24		24 Karosserie Carrozzeria LIMOUSINE	
		25 Farbe Couleur Colore WEISS	
		26 Plätze: Total Total Placés: Totale 4 (2 vorne) (2 ant.)	
		27 Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto 530	
		28 Nutz-/Sattelast Cn utile/selle C utile/sella 850	
		29 Gesamtgewicht Poids total Peso totale 03.73	
		30 1-Inverkehrsetzung mise en circul. 1ª entrata in circol. 03.73	
		31 Hubraum/PS Cylindres/CV Cilindri/CV 500	
		32 Prüfungen Expériences Perizie 04.85	
		33 Anhängelast Charge remorquée Carico rimorchiato 27.01.86	
		34 Gewicht des Zuges in kg mit Poids de l'ensemble en kg avec Peso del corropio in kg con 27.01.86	
		35 1-Achs-Anhänger 34 remorque à 1 ess. rimorchio a 1 asse 27.01.86	
		36 anderen Anhängern 35 autres remorques altri rimorchi 27.01.86	



OLDTIMER & TEILE MARKT

Burgdorf / Schweiz
30. Mai 1987
9.00 - 17.00 Uhr
in der Markthalle
Eintritt frei
5.000er Oldtimer-Treffpunkt, Fahrzeuge, Teile, Werkzeuge, Zubehör, Bücher, usw. / OTM Postfach 281, CH-3000 Burgdorf

W

"Fünfundzwanzig Jahre lang waren meine Frau und ich sehr, sehr glücklich", erzählt der Mann an der Bar.

"Bitte kommen Sie schnell. Ein Kerl versucht, mit einer Leiter bei mir einzusteigen."
"Hier ist die Feuerwehr, sie sollten die Polizei rufen."
"Nein - die Feuerwehr muss kommen - die Leiter ist zu kurz!"

"Und was passierte dann?" fragte ihn der Barkeeper.
"An einem wunderschönen, milden Frühlingstag lernten wir uns dann kennen."

T
Z
S
E

"Ich stemme glatt zwei Zentner, ohne rot zu werden!"
"Das ist gar nichts, ich stemme zwanzig Schnäpse, ohne blau zu werden!"

du 52 Jahre alt und Direktor dieser Schule!"

Lieber fünf vor zwölf als keine nach Mitternacht.

"Ich brauch ne Hundeleine." "Was möchten Sie anlegen?" "Den Hund natürlich,"

"Laura", sagt die Oma, "kleine Mädchen müssen brav sein, sonst geht's ihnen wie Rotkäppchen. Du weisst doch, das hat der Wolf gefressen."
"Sicher Oma, aber zuerst kam die Grossmutter dran!"



E "In meiner Suppe ist eine Fliege", beschwert sich der Gast.

"Danke" murmelt der Ober, fischt sie raus, und bindet sie sich wieder um.

"Junge, du musst aufstehen und in die Schule gehen!"

"Mama ich bin noch müde."
"Steh auf und tu deine Pflicht. Schliesslich bist

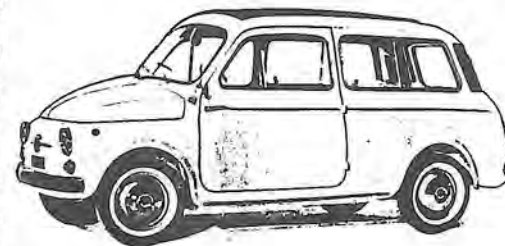
Mögen Sie Shakespeare?" fragte der Reporter die durch ihre Skandale bekannte Schauspielerin.
"Schreiben Sie, dass wir nur gute Freunde sind!"

Ein Mexikaner reist geschäftlich nach Texas. Im Hotel fragt der Portier: "Name bitte!"
Der Mexikaner: Don Manuel de la Fuente de Mora Aragon de los Sanches." - Brummt der Portier: "Sollen alle reinkommen, aber der letzte macht die Türe zu!"

Gast im Restaurant zum Kellner: "Herr Ober, was können Sie mir denn heute empfehlen?"
"Ochsenzunge in Madeira mein Herr."
"Schön. Und hier bei Ihnen?"

"Ich brauche einen Badeanzug", sagt sie. "Haben Sie bestimmte Wünsche?" fragt der Verkäufer
"möchten Sie was erleben, oder möchten Sie sich erholen?"

AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT



AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT
AUTOMARKT

ZU VERKAUFEN:

FIAT 500 F Bj 1969 D'Rot met.

Neue Schwellen, Radkästen, Kotflügel, Türen, kein Rost, auch Mech. Tiptop! Wird noch Vorgeführt.

Festpreis: 6000.- Fr.

(Belege über 9000.- Fr. vorhanden!)

Gaby Angst, Goldauerstr. 57, Zürich. Tel. P 01 362 50 13
G 01 250 51 02

FIAT 500 Bj 1972 Blau met.

Kilometerstand: 67000

Faltdach

Preis: Nach Absprache

Antonietta Liloia, Schmiedenstr. 17, Niedergösgen.

Tel, ab 18.30 Uhr : 064 41 50 75

FIAT 600 Bj 1967

4 Zyl.

99% kompletter originalzustand.

zum Restaurieren.

Preis: Nach Absprache. (EV tausch gegen rest. bed. 500er. ca Bj 1968).

Anita Meile, Aegertenstr. 33, Port. Tel. 032 51 09 08

Vormittags : 031 82 26 43

Oder Herrn S. Brägger verlangen : 032 51 76 46



TEST FIAT 500 F

Fahren: Fernstrecke

Spitze um 100 km/h — früher 95 —, daran merkt man die 18 PS in erster Linie. Aber auch bei der Beschleunigung und vor allem in den Überholreserven hat der 500 F einen Schub nach oben gebracht. Eine Rakete ist er nach wie vor nicht, Schaltfreudigkeit des Fahrers, Belastung und Einlaufzustand des Wagens machen für die nutzbare Beschleunigung und Spitze viel aus. Ein Aschenbrödel der Landstraße ist er nicht; die Beschleunigung bis 80 km/h entspricht dem Fiat 770/Jagst. Niemand wird sich einen Fiat 500 als Fernstreckenauto kaufen, aber man braucht vor Fernstrecken auch keine Angst zu haben. Wir machten eine Gewalttour: Turin—Stutt-

Fahrwerk, Federung

Daß man sich mit dem Fiat 500 F, wenn es darauf ankommt, auch extreme Fernfahrten zutun kann, geht nicht zuletzt aufs Konto des Fahrwerks. Der Fiat 500 F hat sehr gute Fahreigenschaften, eine präzise und ruckfrei arbeitende Lenkung, und die Federung ist zwar hart, aber nicht grob. Niemand wird bei einem solchen kleinen Auto viel Komfort erwarten. Wie in anderen Punkten bietet er auch in diesem bestimmt etwas mehr als man erwarten wird. Trotz Heckmotor ist er wenig seitwindempfindlich; auf Glätte ist er ideal, sehr spursicher, beim Rutschen leicht zu fangen und ohne M+S auch auf erheblichen Steigungen bei Glätte einfahrtsicher. Führt man

Geräuschfrequenzen. Häßlich ist hingegen das Anlassergeräusch, auch nach außen. Und wer die Nachbarn nicht wecken will, muß sich beim Anfahren in niedrigen Drehzahlen halten.

Lüftung/Heizung

Für die Lüftung sorgen beim Fiat 500 F Schwenscheiben und Kurbelventer in den Türen und das serienmäßige Klappdach. Fußraumbelüftung und ausstellbare hintere Seitenscheiben gibt es nicht, man wird sie jedoch kaum vermissen. Man kann sie auf jeden Fall für den Preis nicht verlangen, zumal das Klappdach serienmäßig ist. Das Klappdach ist äußerst praktisch im sommerlichen Stadtbetrieb. Es ist mit einem Handgriff auf- und zuzumachen, der neue Zentralverschluss ist eine wesent-



über eine Schlaglochstrecke, dann rüttelt und rappelt das Auto natürlich beträchtlich, aber man kann das einem so kleinen Wagen kaum übelnehmen, denn etliche andere Autos sind nicht so viel komfortabler wie sie größer sind.

Bremsen

Über die Bremsen gibt es nichts weiter zu sagen, als daß sie keinen Wunsch offenlassen

Lärm

Bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Motor recht ruhig und manierlich. Man hört eher Getriebegeräusche durch, wenn auch nicht mehr soviel wie bei früheren Ausführungen. Bei hohen Drehzahlen ist der Motor laut, wie es gar nicht anders sein kann. Windgeräusche kommen dazu, auch Poltergeräusche und kleine Klappereien an der Sitzauflage. Von einem Radio kann man nicht viel hören, aber der Chor der Geräusche enthält keine zermürbenden

liche Verbesserung, sollte allerdings aus nicht brechendem Material sein — das wird er bestimmt sein, wenn der Typ in Deutschland ausgeliefert wird. Dem vor Jahren gelieferten Voll-Klappdach braucht man nicht nachzutrauern, die Wagen waren bei geöffnetem Dach sehr zugig, und die jetzige feste Rückscheibe ist sehr viel besser als die empfindliche flexible Rückscheibe der alten Ausführungen. Aber Fiat sollte doch einmal den nächsten Schritt tun und ein einfaches echtes Schiebedach entwickeln, wie es der Weinsberg 500 hatte. Da braucht man nicht das aufgeklappte Verdeck mit einem Gummiriemen festzuzurren, wenn man es nicht unordentlich flattern lassen will.

KOSTEN

Wer mit dem Pfennig rechnen muß, kommt beim Fiat 500 F auf seine Kosten. Es gibt kein preisgünstigeres Auto. Das gilt für den Anschaffungspreis, für die festen Kosten, für die laufenden Kosten und für den relativen Wertverlust. Bei jährlich 10 000 bis 12 000 km kann man drei Jahre fahren, ohne große Reparaturrechnungen einzukalkulieren. Der jeweilige Fahrbetrieb und das Fahrtemperatur spielen bei der Lebensdauer eine größere Rolle als bei stärkeren Wagen. Ideal für Kurzstrecke und Stadt einschließlich Wochenend- und Urlaubsfahrt. Monatskosten rund 100.— DM bei 10 000 Jahreskilometern ohne Wertverlust. Wenn Kostengründe entscheiden, dann ist er erste Wahl als Zweitwagen.

Listenpreis 3350.— DM

Der Listenpreis ist niedriger als von uns erwartet, niedriger als in Italien, trotz Zoll. In dieser Preisklasse gibt es nur noch die Glas Goggomobile T 250/300/400. Lediglich der T 250 kann in den Gesamtkosten sparsamer sein. Er ist das Auto für Besitzer des alten Führerscheins IV.

Jahressteuer 72.— DM

bei jährlicher Vorauszahlung. Bei halbjährlicher Zahlungsweise muß man zweimal 37.— DM zahlen, also 74.— DM insgesamt. 76.— DM werden es insgesamt, wenn in vierteljährlichen Raten gezahlt wird, viermal 19.— DM. Vergleichsweise kostet das Goggomobil T 250 bei jährlicher Vorauszahlung 43,20.— DM und das Goggomobil T 400 57,60.— DM.

Versicherung 185.— DM

ebenfalls bei jährlicher Vorauszahlung in der Gruppe N (nicht Angehöriger des öffentlichen Dienstes und nicht Ortschaft unter 5000 Einwohnern) bei einer Deckungssumme von 250 000.— DM. Zur Prämie kommen noch 5% Versicherungssteuer, also 9,25 DM. Nach drei und mehr schadenfreien Jahren vermindert sich die Jahresprämie um 50% Rabatt. Es bleiben dann noch 92,50 DM jährlich plus 5% Versicherungssteuer.

Festkosten 370.— DM

Einschließlich Steuer, Versicherung und sonstigen Ausgaben muß man maximal mit 370.— DM festen Jahreskosten rechnen. Enggerechnet ist dabei eine Pauschale von rund 120.— DM für Pflege, Zubehör und ähnliches. Im günstigsten Fall (höchste Verschleiß-Rabattstufe, viel Eigenarbeit bei der Pflege und geringe Zubehörsprüche wie Winterreifen usw.)

Entdecken Sie die 10 Unterschiede



RÄTSELN

vorne senkrecht:
weisses Pferd
hinten senkr.:
Altes Volk in
Mitteleuropa

waagrecht, von
oben nach unten:
Bauwerk, im Sommer am Meer;
See in Bayern;
Vertreiber von Waren;
das römische Reich;
weibl. Vorname;
See und Staat in den USA;
Sie blüht im Winter am Fenster,
Karte, die eine Anordnung von Menschen, Dingen oder Gebieten anzeigt.

VERBRAUCH:

Landstraßen zügig	ca. 5,5—5,9 Liter
Autobahn Vollgas	ca. 6,4 Liter
Anschl. Kurzstrecke Stadt	ca. 8,1 Liter
Ölverbrauch	ca. 0,5 Liter/1000 km
mol-Testdurchschnitt	ca. 6,4 Liter

gart, weil wir schnellstens unser Auto zum ersten Test in einer deutschen Zeitschrift holten. 4.40 Uhr morgens startete der Wagen in Turin, 16.45 Uhr nachmittags stand er auf dem Redaktionsparkplatz in Stuttgart. Knapp 730 km beträgt die Strecke. Schnitt also etwas über 60 km/h. Wir erwähnen das nicht etwa, um zu solchen Parforce-Fernfahrten zu raten, zu denen unbedingt ein routinierter Fahrer und ein vernünftiger Zweck gehört. Aber als Demonstration, was das Auto kann, ist es interessant. Sogar im Gebirge und trotz Schneesturm rutschte der Schnitt selten unter 55 km-Strecke pro Stunde, und die lange Rheintal-Autobahn holte heraus, was zum Schnitt von 60 (einschließlich Tankpausen usw.) gefehlt hatte. Bemerkenswert: trotz des beträchtlichen Innenlärms war der Fahrer keinesfalls zermürt; er hatte keine Kopfschmerzen und kein Gliedertzittern, und er fuhr am nächsten Tag mit einem anderen Auto noch mal ein paar hundert Kilometer. Man soll sich den Fiat 500 F nicht als Reisewagen kaufen, aber man kann Reisen mit ihm machen.

mol-GESAMTURTEIL

Der Fiat 500 ist das kleinste richtige Auto; in allen Teilen vollwertig konstruiert wie ein größerer Wagen. Er ist außerordentlich handlich, leicht zu bedienen, geräumiger als man ihm ansieht und besonders sparsam. Harte Federung, laute Innengeräusche und das Fehlen von Gepäckraum bei voller Besetzung kann man ihm kaum vorwerfen, er weckt keine Illusionen und ist sehr billig. Der 500 F bietet gegenüber dem Vormodell 500 D alle Verbesserungen und Verstärkungen, die man sich im Rahmen des Möglichen wünschen konnte, wobei das Mögliche eine Sache des Preises ist: der neue 500 F kostet 3350.— DM, nur 60.— DM mehr als der 500 D, dessen Serie ausgelaufen ist. Der Fiat 500 F ist der ideale Stadtwagen, ein idealer Zweitwagen und das ideale erste Auto für Leute, die auf jeden Pfennig sehen müssen und nicht mehr als ca. 12 000 km im Jahr fahren. Bei mehr Jahreskilometern ist die Kostenrechnung gegenüber der nächsten Größenklasse weniger günstig. Alles in allem: ausgereiftes Kleinauto, nicht nur zum Geldsparen empfehlenswert.

Text und Fotos:
Dr. Paul Simsa
Wirtschaftlichkeit,
Preis, Kosten:
K. Freund
Daten, E. Männer
Zeichnungen,
Diagramme:
J. F. Drkosch
1 Werkzeichnung

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
 Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor im Heck
 Zylinderbohrung/Kolbenhub: 67,4/70 mm
 Hubraum: 499,5 ccm
 Verdichtung: 7,1:1
 Leistung: 18 PS bei 4600 U/min
 Höchstes Drehmoment: 3,6 mkg bei 3500 U/min (Wert nach SAE-Norm, DIN-Wert liegt noch nicht vor)
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (= 4600 U/min): ca. 10,7 m/sec
 bei 100 km/h im 4. Gang (= ca. 4900 U/min): ca. 11,4 m/sec
 Kurbelwelle: zweifach gelagert
 Ventile: hängend, Stoßstangen, Kipphebel
 Kühlung: Luft, Gebläse auf der Kurbelwelle, Keilriemenantrieb, Thermostat (betätigt Klappe am Luftablaß)
 Schmierung: Druckumlauf (Motorölinhalt ca. 2,0 Liter, Nachfüllmenge ca. 1,75 Liter), Schleudertyp mit Hauptstrom, Öldruckkontrolleuchte im Armaturenbrett
 Vergaser: 1 Fallstromvergaser Weber 26 IMB 4, handbetätigte Starthilfe
 Kraftstoffzufuhr: Membranpumpe, mechanisch angetrieben
 Tankinhalt: ca. 22 Liter, davon ca. 3-5 Liter Reserve (Reserveleuchte im Armaturenbrett)
 Luftfilter: Trockenfilter mit austauschbarer Patrone
 Batterie: 12 Volt, 32 Ah
 Lichtmaschine: 12 Volt, 230 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG
 Kupplung: trockene Einscheibenkupplung mit Tellerfeder und Kegelstirnrad
 Getriebe: vier Gänge, Schalthebel in Wagenmitte (Knuppelschaltung), alle Gänge nicht synchronisiert, aber 2., 3. und 4. Gang mit Schaltille
 Ölwanne: Getriebe mit Differential gemeinsam 1,075 Liter
 Unterstellungen im Getriebe: 3,70; 2,0671; 30,0; 875; R 5,14

Umsatzung in der Hinterachse: 5,125:1 (8:41)
 Gesamtunterstellungen demnach: 18,96:10,58; 6,66; 4,46; R 5,34

FAHRWERK
 Karosserie: selbsttragend, beide Türen jetzt vorn angeschlagen
 Radführung vorn: Querblattfeder unten, Querlenker oben, Teleskopstoßdämpfer
 Radführung hinten: Länglenker mit gewinkelter Lagerung, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
 Lenkung: Schnecke und Segment, Unterstellung 13,0, Lenkradumrehungen von Anschlag zu Anschlag: ca. 3,2
 Reifen: 125-12 mit Schlauch (125-305)
 Bremsen: hydraulische Trommelbremsen (Gesamtbremsfläche 432 cm²), Handbremse mechanisch auf Hinterräder

MASSE
 Radstand: 1840 mm
 Spurweite vorn/hinten: 1120/1135 mm
 Gesamtlänge: 2970 mm
 Gesamtbreite: 1320 mm
 Gesamthöhe (unbelastet): 1325 mm
 Bodenfreiheit (belastet): ca. 130 mm
 Innenraumhöhe: siehe Schemazeichnung
 Wendekreis-Durchmesser, ca. 8,1 m links und rechts

GEWICHTE
 Wagnengewicht vollgetankt: ca. 520 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht: 840 kg
 Zulässige Belastung demnach ca. 320 kg, entspricht z. B. 2 Personen zu je 75 kg + 170 kg Gepäck oder 4 Personen + 20 kg Gepäck

kann man mit 200.— bis 250.— DM jährlich auskommen. Weniger wird es bestimmt nicht.

Betriebskosten auf 100 km

Kraftstoff 3,70 DM
 Den geringsten Verbrauch hatten wir bei zügiger Langstreckenfahrt mit einem Durchschnitt von 5,85 Liter/100 km. Bei scharfer Fahrweise und Alpenstrecken (Turin—Stuttgart) wurden 6,35 Liter/100 km gemessen. Stadtverkehr mit gelegentlicher Fernfahrt erbrachte 7,1 Liter/100 km. Im extremen Kurzstreckenverkehr verbrauchte der Fiat 500 F 8,1 Liter/100 km. Der Gesamtdurchschnitt lag bei 6,4 Liter/100 km. Normalbenzin.

Öl — 35 DM

Unser Testwagen brauchte 0,5 Liter Öl auf 900 bis 1000 km, Ölwechsel (Wechselmenge ca. 2 Liter) alle 10 000 km. Wer nur rund 10 000 km im Jahr fährt, sollte jedes halbe Jahr wechseln, am besten vor und nach dem Winterbetrieb. Umgerechnet auf den Kilometer beträgt der Ölanteil ca. — 35 DM, bei zusätzlichem Zwischenölwechsel bis ca. — 40 DM.

Reifen — 75 DM

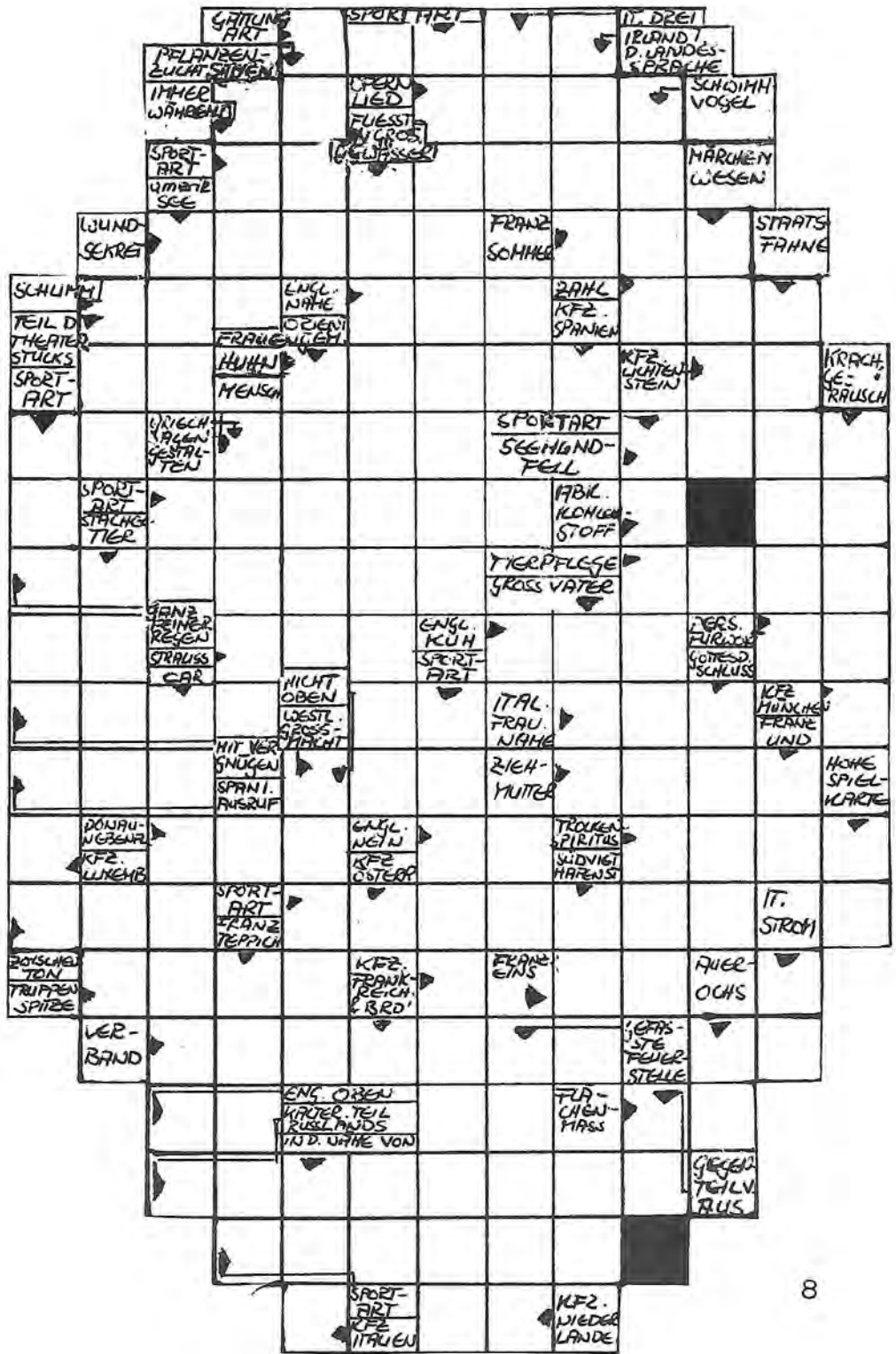
Bei vorwiegend Kurzstreckenverkehr und ruhiger Fahrweise können die Reifen eine recht hohe Lebensdauer erreichen. Trotz der kleinen Räder werden sie grundsätzlich beim Fiat 500 F nicht übermäßig strapaziert. Im Durchschnitt rechnen wir mit 25 000 bis 30 000 km, etwa — 75 DM auf 100 km.

Reparaturen 4.— DM

Das Reparaturkostenniveau kann in den verschiedenen Fiat-Werkstätten recht unterschiedlich sein. Die neuen Ersatzteilpreise sind uns noch nicht bekannt. Vor allem Blechschäden können sehr teuer werden. Ausbessern ist wegen doppelwandiger Seitenteile schwierig, wenn nicht unmöglich. Schon bei relativ geringen Schäden muß eventuell ein ganzes Seitenteil herausgeschweißt und erneuert werden. Die 4.— DM Rücklage pro 100 km sind reichlich bemessen.

Wertverlust

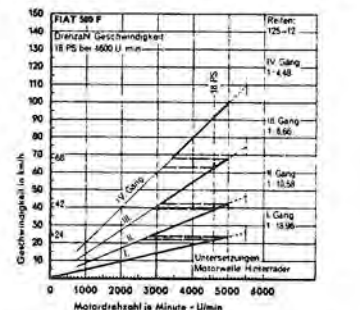
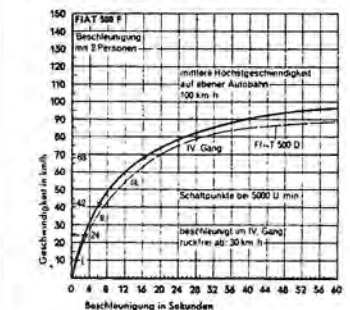
Pro Jahr ca. 600.— DM
 Die Gesamtlebensdauer hängt weitgehend von Fahrbetrieb und Fahrweise ab. Wir rechnen mit drei problemfreien Jahren bei 10 000 bis 12 000 Jahreskilometern. Danach kann man früher oder später eine größere Reparatur oder einen Tauschmotor einrechnen, ohne daß damit die Rentabilitätsrechnung auf die Jahre unrentabel wird. Höchstlebensdauer für Berechnungen: fünf Jahre. Darüber hinaus Glücks- und Pflugesache. Der Wertverlust im ersten Jahr ist unverhältnismäßig hoch, geht dann aber im zweiten und dritten Jahr stark zurück. Gut für drei Jahre in der ersten Hand. Der Trend zum größeren Hubraum auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt kann sich für den Fiat 500 F negativ auswirken, wenn nicht das Interesse am Zweitwagen größer wird.



BESCHLEUNIGUNG, SPITZE, SCHALTEN

	FIAT 500 F 18 PS	FIAT 500 D 15 PS	FIAT 600 E 21 PS	Goggomobil 250 Limousine 13,6 PS	Goggomobil 300 Limousine 15 PS	Citroën 2 CV 18 PS	VW 1200 A 30 PS
0-40 km/h	5,8	7,0	6,5	8,5	6,5	8,5	3,8
0-50 km/h	8,4	10,2	9,5	11,5	9,5	12,0	5,0
0-60 km/h	12,0	14,9	13,0	16,5	13,0	17,0	10,9
0-70 km/h	17,4	20,0	18,0	23,0	17,5	26,0	14,5
0-80 km/h	25,7	30,0	26,0	42,0	26,5	33,0	19,1
0-90 km/h	39,0	ca. 95	39,0	—	—	ca. 96	25,8
0-100 km/h	—	—	—	—	—	—	38,0
Spitze	ca. km/h 100	95	105	80-85	85-90	95	110
Hubraum	ccm 499,5	787	767	245	298	421	1184
Preis	ab DM 3350,—	3290,—	3990,—	3450,—	3480,—	4090,—	4290,—

Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert. Die Verbindung sämtlicher Maßwerte ergibt die Beschleunigungskurve, aus der man auch die Zwischenwerte ablesen kann. Kleine Differenzen in Beschleunigung und Spitze nicht überschätzen. Einlaufzustand, Belastung und Wetterbedingungen spielen in der Praxis eine große Rolle. Hubraumangabe nach Steuerformel. Preise: billigste Ausführung ab Werk bzw. Importeur.



Alle Beschleunigungswerte kann man aus dem obenstehenden Diagramm entnehmen. Mit eingezeichnet ist die Beschleunigungskurve des Fiat 500 D. Der F liegt reichlich darüber. Ein sehr gut eingelaufener 500 D kommt allerdings praktisch auf gleiche Temperatur und die gleiche Spitze wie ein durchschnittlicher F. Aus dem Drehzahl/Geschwindigkeits-Diagramm kann man entnehmen, welche Drehzahlen fürs Schalten ausgenutzt werden können und auf welche man sich tunlichst beschränkt, weil extreme Drehzahlen ohne Nutzen den Verbrauch erhöhen und Verschleiß bringen. Die empfehlenswerte Grenzdrehzahl beim Fiat 500 F sind 5000 U/min (entsprechende Grenzggeschwindigkeiten in den Gängen sind links im Diagramm eingefügt). Fürs Durch-

setzen beim Überholen kann man bis an 5500 U/min dröhen, also z. B. im 3. Gang 75 km/h. Viel bringt es nicht. Der Motor ist auf Elastizität und Ausnutzung einer breiten Drehzahlspannweite angelegt; besondere Erörterungen zum richtigen Schalten sind nicht nötig. Bemerkenswert: man kann sehr früh aufwärts schalten: im 4. Gang zieht der Motor schon ab 30 km/h ruckfrei hoch. Dauervollgas wird durchaus vertragen. Vorsicht muß man damit nur sein, wenn der Wagen vorher wochenlang im Kurzstreckenverkehr lief. Er muß dann erst seine Rückstände verbrennen und wieder richtig frei werden. Der Einlaufzustand ist auch für die erzielbare Höchstgeschwindigkeit entscheidend. Einfahrverfahren ist oblig. Befolgung aber entscheidend für Lebensdauer.

on und die Belange der einzelnen Mitglieder derselben ausgezeichnet. Den Innerschweizern ist wirklich sehr zu empfehlen sich mal mit ihm in Verbindung zu setzen, es lohnt sich sehr!



GIORGIO BELLOLI
Via Muro della Rossa 5
CH-6604 LOCARNO
Tel. 093/31 22 25

3. RADUNO PRIMAVERILE A MONZA
GIOVEDÌ 28.5.1987 (ASCENSIONE)
=====

PROGRAMMA (per sole automobili)

Ritrovo al Circuito di Monza a partire dalle ore 8.30.

Possibilità di girare sul circuito di formula uno fino alle ore 17.30 in diverse tappe come programma stabilito dall'organizzazione secondo i partecipanti.

Possibilità di girare con qualsiasi vettura dopo il controllo dell'organizzazione.

Il prezzo è fissato a fr. 80.-- per i soci e a fr. 100.-- per i non soci.

Chi è interessato è pregato di ritornarci il formulario -esclusione di responsabilità- debitamente compilato e firmato.

IL CASCO E LE CINTURE DI SICUREZZA SONO OBBLIGATORI !.

LOTTO, LOTTO - WANN GEWINN ICH?

	15		39		53	
01	19					68
		21		42	59	

Reto fuhr mich zu meiner Premiere.

Am Sonntag bräuchte er noch Leute, hatte Dominik gesagt - also kam ich am Sonntag am 29. März ins Restaurant Wiesenthal, am Badischen Bahnhof.

Zu meinem Glück war Doris schon da, das wirkte ungeheuer beruhigend, denn die Spielregeln für Lotto gehörten nicht zu meinem Allgemeinwissen.

Doris tröstete mich, es sei alles ganz leicht, aber wie's nun funktioniert, das wollte sie nicht verraten.

Jedenfalls gehörte es anscheinend zunächst dazu, auf alle Tische kleine Schlüsselchen mit durchsichtigen, grünen Kunststoffplättchen zu verteilen.

Dann trudelte so nach und nach auch das andere "Fiat-Club-Lotto-Personal" ein. Alle gutgelaunt, aber ohne die geringste Bereitschaft mir zu erklären, wie nun Lotto eigentlich gespielt wird. Der Spielleiter würde es dann schon erklären - aber derselbe war spät, müde und etwas lustlos.

Kurz, es ging los und ich hatte immer noch nicht die allgeringste Ahnung.

Zum Glück hat Doris ein gutes Herz. Sie erwählte mich zum Team-Partner. Das brachte mir meine Ruhe zurück und Ihr Arbeit für zwei.

Ich hatte ein fürchterliches "Gnusch" bei meinen Karten, und die Spieler erwiesen sich auch als alles andre, nur nicht als nervenstark.

Aber mit der Zeit bekam ich das tatsächlich einigermassen in den Griff.

Es wurde ein lustiger Nachmittag. Zwischendurch blieb immer genügend Zeit, sich über "Gott, die Welt und Milva" zu unterhalten.

Am Ende unserer Schicht verfütterten wir noch gemütlich unseren Gutschein, den jeder Helfer erhalten hatte, bzw, da Papier an Nährwert zu wünschen übrig lässt, hielten wir uns an das, was wir an Kulinarischem auf der Speisekarte fanden.

Ich werde zwar sicher nie ein Lottofan im Leben, da ich überzeugt bin, dass man sein Geld weit angenehmer und spannender ausgeben kann, aber ans Mithelfen so einmal im Jahr könnte ich mich glatt gewöhnen.

Vielleicht nimmt mich dann ja Doris wieder als Partnerin und dann erfahre ich auch, was es Neues gibt von "Gott und der Welt"!

Eure Gisela

RÄTSELAUFLÖSUNGEN:

S O R T E
 E A R R I E
 W A N D E R N
 E I T E R E T E
 A R G B E N E L F
 K I H E N N E F L
 H T H A N N S E A L
 I S U R F E N C G A
 N I E S E L N H E G E
 I G E M U C O W E R
 G E R N S K P I A H
 O L E U S A A H H E
 L I N N O N O H E T A
 F I S T A U C H E N S
 T E T E F U N P
 B A N D A G E U O
 U P H R A R
 S I B I R I E N
 S E G E L N
 I N L

S A N D B U R G
 C H I E M S E E
 H A E N D L E R
 I M P E R I U M
 M I C H A E L A
 M I C H I G A N
 E I S B L U H E
 L A G E P L A N

dort erst etwa ein halbes Jahr beträgt, aber ich nehme an, dass es sich dort auch so einstellen wird.

F: Bekommst Du denn auch manchmal eine Anerkennung? Meistens ist es ja so, dass reklamiert wird, wenn etwas nicht funktioniert, was klappt ist sozusagen normal.

Die Frage kommt mir deshalb in den Sinn, weil ich selber wohl oft zu denjenigen gehöre, die so handeln. Denn Du bist wirklich einer von den ganz, ganz seltenen Clubmitgliedern, welche die Clubzeitungsredaktion ohne Aufforderung mit Berichten und anderem Material reichlich beliefern. Für mich ist das einfach Super!

A: Es gibt schon Fälle in denen ein gewisses positives Echo auf meine Aktivitäten zurückgekommen ist. Aber meistens wird wahrscheinlich die Arbeit des gesamten Vorstandes schon unterschätzt. Aber ich glaube, dass dies nicht wesentlich sondern aus Unkenntnis geschieht.

F: Wie bist Du eigentlich zum Club gekommen?

A: Damals hatte ich meinen 500er erst zwei Monate, als ich einen Bericht vom Club in der Zeitschrift "auto exclusive" zufällig fand. Daraufhin habe ich mich dann gemeldet.

F: Wie findest Du den Vorstand, Du bist ja jetzt neu dabei, da sieht man doch auch manches anders als die "Altgedienten"?

A: Das ist ja gerade die Idee, dass sich der Vorstand immer etwas ändert und wieder frisches Blut hinzukommt. Ich glaube ein Vorstand würde nur schlechter, wenn er immer aus den selben Personen bestünde. So probiere auch ich das zu ändern, was ich im Club nicht gut finde.

F: Was könnte man besser machen?

A: Meiner Meinung nach sollten die Clubmitglieder etwas besser betreut werden, was sich aber nicht einfach gestalten wird, da viele Mitglieder nur selten, oder gar nie erscheinen.

F: Was gefällt Dir generell am Club?

A: Als erstes die Idee des Clubs, die 500er für die Zukunft zu erhalten und als zweites schätze ich die Geselligkeit bei Clubhocks und Ausflügen sehr.

F: Was könnte Deiner Meinung nach noch besser werden?

A: Am meisten würde ich mich über eine grössere Teilnehmerzahl bei den Ausflügen freuen.

Mit Kurt hat unser Vorstand ein sehr aktives und sehr zuverlässiges neues Mitglied bekommen. Ausserdem vertritt er seine Sekti-

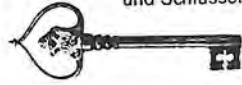
HIER IST PLATZ FÜR IHR INSERAT
(WO BLEIBT ES DENN)



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
Lubrificanti



C+C Garage

Pasquale + Franco Costanzo
Rheinfelderstrasse 2
4127 Birsfelden
Telefon 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 500 er ha?
Lüt eifach am Zimmermaa a!



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

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





Trattoria Da Vito
Elsässerstrasse 11 4056 Basel
Telefon 061 57 05 66

Clubmitglied Vito Spina



Trattoria Da Vito
Elsässerstrasse 11 4056 Basel
Telefon 061 57 05 66

MODEL SHOP

LOTHRINGERSTR. 112
4056 BASEL
TEL 57 59 55



Inh.: B. Granito, W. Lamutz

ÖFFNUNGSZEITEN:

DI - FR 17⁰⁰ - 18³⁰

SA 09⁰⁰ - 17⁰⁰

MODEL SHOP



Delisca AG

Hofstrasse 31 · 4127 Birsfelden · Telefon 061/42 21 20

IHR NEUER TREFFPUNKT im Raum Freidorf

St. Jakobstrasse 161, Telefon 42 40 20

Wiedereröffnung des umgebauten, heimeligen
Café Restaurant Stadion
am 3. Januar 1986.

- Gepflegte warme und kalte Küche
- Appenzeller-Spezialitäten
- Wochentags preiswerter Mittags-Lunch
- Hausgemachte Wähen und Gugelhopf
- Feldschlösschen Bier im Offenausschank

Mit freundlicher Empfehlung
Ruth Pflugi und Mitarbeiterinnen

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

- F: Hast Du noch Zeit für Hobbys? Wenn ja, welche sind es?
- A: Aber immer habe ich Zeit. Als erstes Hobby habe ich einen Fiat 500, als zweites bin ich im Fiat 500er Club, als drittes bin ich im Vorstand vom 500er Club und wenn ich dann noch etwas Zeit habe, bin ich in der Garage am Aufräumen (damit ich wieder Platz habe um den nächsten 500er zu kaufen und zu schlachten).
Oder kurz gesagt, ich bin hoffnungslos angefressen von den 500ern.
- F: Hast Du ein Lieblingstier?
- A: Ja, der Koalabär, wobei der Name falsch ist, die Koalas gehören nicht zu den Bären, aber ich möchte hier keine animalische Abhandlung abgeben.
- F: Gibt es ein Lieblingsland, und welches?
- A: "Down Under" nennen es die Einheimischen selber, wir Schweizer würden eher Australien sagen.
- F: Kurt, Du bist noch vor gar nicht so langer Zeit unheimlich aktiv im Club eingestiegen. Erst hast Du viel für die Sektion Luzern geleistet und inzwischen vertrittst Du selber die Innerschweiz im Vorstand. Wie bist Du dazu gekommen?
- A: Wenn ich das selber nur wüsste! Ich bin da wohl etwas hineingeschlittert, oder genauer gesagt hineingeschlittert worden. Es lies sich halt niemand anders finden der diese Aufgaben übernehmen wollte, Aber dieser Job macht mir jetzt Spass, sonst wäre ich ja nicht mehr dabei.
- F: Du hast einen weiten Weg zu den anderen Vorstandsmitgliedern. Ist es nicht mühsam, wenn man manchmal relativ alleine arbeitet?
- A: Ganz so schlimm ist es nicht, man muss sich nur ein wenig arrangieren und gewisse Aufgaben an andere "abschieben". Am meisten aufpassen muss ich, dass ich mir nicht selber zuviel einbrocke.
- F: Hast Du den Eindruck, dass Dein Einsatz sich lohnt? Im Hinblick auf den gesamten Club?
Im Hinblick auf Deine Sektion?
- A: Doch, das Gefühl habe ich schon. Wenn ich etwas leiste, wovon die Mitglieder profitieren können, dann befriedigt mich das und der Aufwand hat sich gelohnt. Am ehesten sehe ich das in meiner Sektion, als Vorstandsmitglied für den ganzen Club kann ich noch keine Bilanzen ziehen, weil meine "Amtsdauer"



Sektion Zürich News

Unser Clublokal bleibt ist das Rest. Löwen in Glattbrugg. Sollte jemand aus der Sektion Zürich einen besseren Vorschlag, kann das natürlich jederzeit geändert werden.

Da die Sektion Innerschweiz ein Pic - Nic organisiert, kann selbstverständlich die Sektion Zürich nicht fehlen. Also auf in die Innerschweiz!!!!

Auch wir haben diverse Aktivitäten, die vorerst noch provisorisch sind, aber trotzdem solltet Ihr Euch die Daten notieren.

Am 19. oder 20. Juni 1987 findet bei mir zu Hause in Egg, eine kleine Grillparty statt. Ich hoffe natürlich auf schönes Wetter, dass auch jeder seinen Fiat 500 mitnehmen kann.

Gaby Angst wird ebenfalls eine kleine Grillparty organisieren, die wahrscheinlich anfangs Juli stattfinden wird. Am 10. bis 13. Sept. findet das grosse Fiat 500 Rally durch halb Europa statt, unter anderem auch mit einem Halt in Basel am 11. Sept Ich hoffe auch auf zahlreiche Beteiligung der Sektion Zürich.
Für alle Aktivitäten erhaltet Ihr aber eine separate Einladung.
Auch werden wir vorerst keine festen Clubhockdaten haben die Einladungen können sehr kurzfristig erfolgen, vor allem bei schönem Wetter versuche ich ab und zu eine kleine Ausfahrt zu organisieren.



Bis bald Hanspeter



INTERVIEW MIT
KURT
HONERMANN
VORSTANDSMITGLIED
UND LEITER DER
SEKTION INNER-
SCHWEIZ



Geboren am: 4.2.1964

Grösse: 172cm

Lieblingsautoren: keine speziellen

er liest eher Sachbücher und Hefte

Lieblingsmusik: weiss er nicht, denn sie wird immer
vom Motor übertönt

Lieblingsfarbe: kein Rost

Leibgericht: Fondue Chinoise

Lieblingsgetränk: kein Alkohol

Er mag: den Fiat 500er Club

Er mag nicht: Unzuverlässigkeit

Frage: Kurt, was machst Du beruflich?

Antwort: Zur Zeit arbeite ich im Elektronik-Labor der Firma
Schindler Aufzüge AG (falls jemand noch einen Auf-
zug sucht, ich hätte da noch ein gutes Angebot...!)

Wenn d'
Zyt-
glogge
Viertel
ab
Acht
schloot...

Die Mitglieder der Sektion Bern treffen sich nach wie vor im

RESTAURANT
SCHWELLENMÄTTELI
Dalmaziquai 11

3005 BERN Tel. 031/43 17 86

Nächste Termine:

Freitag, 29. Mai (nach Auffahrt)

Freitag, 27. Juni



Auf bald

Euer Res
(031/59 18 88)

INTERNATIONALES FIAT 500 TREFFEN IN GARLENDIA, ITALIEN

In den vergangenen Jahren fand das Treffen, ihr erinnert euch sicher, in Holland statt.

Es soll nun in diesem Jahr einen besonderen "Zubringerdienst" von Holland nach Italien geben, der auch durch die Schweiz führt, einen 500er Konvoi.

Hier der Plan mit den einzelnen Stationen:

Samstag, 5. September Nr. 1

Ankunft und Treffpunkt auf dem Campingplatz von Geleen (Holland) für die Clubs von Deutschland, Schweden, Holland etc.

Sonntag, 6. September Nr. 2

Abfahrt Richtung Koblenz (ca. 200 km), Mittags Ankunft auf dem Campingplatz "Insel-Zeihfurt in Winnigen (Nähe Koblenz).

Montag, 7. September Nr. 3

Gemütliche Fahrt dem Rhein entlang, dann zurück zum Campingplatz Insel-Zeihfurt Koblenz.

Dienstag, 8. September Nr. 4

Weiterfahrt in Richtung Saarbrücken. Zusammentreffen mit den Clubs aus England, Frankreich und Mitte Deutschland auf dem Capingplatz "Habkirchen" in Habkirchen.

Mittwoch, 9. September Nr. 5

Abfahrt Richtung Strassbourg (ca. 180 km). In Kehl (Deutschland) verbringen wir die Nacht auf dem Campingplatz "Der Freundschaft".

Donnerstag, 10. September Nr. 6

Ihr werdet durch den Rucksäckli-Club empfangen. Wir werden für Euch einen geeigneten Campingplatz suchen und Euch mitteilen. In Basel werden auch alle anderen Clubs zusammentreffen (Schweiz, Italien usw.)

Freitag, 11. September Nr. 7

Zusammentreffen des Konvois. Fototermin für Fernsehen, Presse usw. Eintragung ins Guinness-Buch der Weltrekorde. Abfahrt Richtung Grenze Italien (Chiasso). Uebernachten auf einem Campingplatz (wird noch bekanntgegeben).

Samstag, 12. September

Nr. 8

Morgens Weiterfahrt nach Turin. Dort können wir vielleicht die Fiat-Werke besichtigen (Uebrigens: wir feiern 30 Jahre Fiat 500!). Nachmittags geht es weiter nach Garlenda.

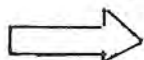
Sonntag, 13. September

Nr. 9

Z i e l e i n f a h r t ! !

Einfahrt des Konvois in Garlenda. 2. Internationales Fiat-500 Europa-Treffen. Programm wird noch durchgegeben.

Wir sind bemüht, für die ganze Fahrt, d.h. von Geleen (Holland) bis nach Garlenda (Italien) einen Abschlepp-Lastwagen zu organisieren, d.h. sollte jemand während des Konvois eine Panne haben, so wird er gleich auf den Abschleppwagen aufgehoben. Er wird dann jeweils (je nach Panne) direkt in eine Garage oder beim Zwischenhalt auf dem Campingplatz repariert. Der Konvoi wird deshalb während der Fahrt nicht unterbrochen werden. Wir werden uns bemühen, ein sehr grosses Ersatzteillager mitzunehmen. Wir möchten Euch aber bitten, trotzdem etwas Ersatzteile und Werkzeuge selbst zu besorgen, z.B. Zündkerzen, Unterbrecher etc. Dass jeder Fahrervor Beginn der Fahrt einen grossen Check-Out (Kontrolle) für den ganzen Wagen macht, ersehen wir als selbstverständlich.



Von der Abfahrt in Geleen (Holland) Nr. 1 bis zur Ankunft in Basel, Nr. 6, ist der Organisator, Fiat 500-Club Nederland, Jos Kremers, Mauntslaan 41, 6162 HR Geleen (Holland) Tel. 04494 - 50876. Und von Basel, Nr. 6 bis nach Garlenda Nr. 9 ist der Organisator der Rucksäckli-Club Zürich, Elio Maroadi, Schützenstrasse 29, 8808 Pfäffikon/SZ. Tel. 055 / 48 36 17.

Wir ersehen diese Europatour nicht als eine sportliche Veranstaltung, sondern als gemeinschaftliches Erlebnis von Leuten, die ein gleiches Interesse haben. Natürlich ist der Eintrag ins Guinness-Buch der Weltrekorde nicht das Ziel dieser Veranstaltung, sondern wir glauben, mit dieser Veranstaltung eine Verbindung zwischen den europäischen Fiat-500-Club's und somit eine interessante, erlebnisreiche Fahrt zu organisieren.

die fiat club foto seite die fiat club foto seite die fiat club foto seite d
fiat club foto seite fiat club foto seite fiat club foto seite fiat club fot



Wir waren alle im Monteverdi-Museum dabei!

Foto: Hanspeter Zimmermann



Beim schnellen Fahrer handelt es sich um unser Neumitglied
Patrick Brun!

22 jährig, im Jahre 1956, die Reparaturwerkstätte seines Vaters und erhielt bald darauf, aufgrund seines Rufes als Fachmann für Sportwagen eine offizielle FERRARI Vertretung. Neben der Leitung des Garagenbetriebes widmete sich Peter Monteverdi bereits 1959 der Konstruktion und der Fabrikation von Renn- und Sportwagen. Insbesondere sei anbei die Konstruktion des ersten schweizerischen Formel 1 Wagens, damals noch in der 1,5l Formel erwähnt, mit dem der Konstrukteur selbst, verschiedene internationale Erfolge erzielte. Daneben konstruierte und produzierte Peter Monteverdi kleinere GTs und Sportwagen.

Nach der Energiekrise von 1973 stellte MONTEVERDI die Produktion der wirklich schönen HIGH-SPEED-Wagen ein. Er widmete sich fortan vorwiegend der Herstellung von Luxus-Geländewagen, welche er dann schliesslich 1982 einstellte. Die rund 100 Automobile aus jüngerer Zeit sind auf 3 Stockwerken ausgestellt. Im Museum befinden sich jedoch nicht nur Luxusautomobile! Einer der Höhepunkte unseres Rundganges war selbstverständlich der im Sous-sol ausgestellte rote FIAT 500, Jahrgang 1970! Er ist, neben dem von Peter Monteverdi ehemals selbst gefahrenen und wundervoll restaurierten FIAT " Topolino " aus dem Jahr 1951, ausgestellt. Unserm Lieblingsautomobil, dem " Cinquecento " kommt somit sicher die ihm gebührende Aufmerksamkeit zuteil. Zum Schluss konnte sich jeder aus der wohl grössten Modellautosammlung Europas, im Massstab 1:43 - es sind im Parterre in Vitrinen rund 6000 einzelne Stücke ausgestellt, - sein sicherlich auch für ihn erschwingliches Traum-Mobil anschauen.

Fazit: Ein unserer Meinung nach informativer und gelungener Anlass! Zum stimmungsvollen Ausklang des Nachmittages durfte natürlich ein Korso nach bewährtem Muster nicht fehlen.

Henry Alioth
(Mit der netten Hilfe
von Patrizia & Gisela)

Fiat 500 Nuova und die hiervon abgeleiteten Modelle

Einleitung

Der «Neue Fiat 500» ist dazu ausersehen, den Topolino aus dem Jahre 1936 zu neuem und noch größerem Erfolg zu bringen. Nachdem nun der «Neue 500» und die hiervon abgeleiteten Modelle mehr und mehr Freunde finden und schon nicht mehr vom Straßenbild Europas wegzudenken sind, ist dieser von Fiat ausgesprochene Satz von niemandem mehr zu bezweifeln.

Werden die vorgesehenen Wartungsdienste eingehalten, dann ist dieser Wagen in seiner Robustheit das Optimum an Leistungsfähigkeit wie an Wirtschaftlichkeit für seinen Besitzer.

Gebaut wird das Fahrzeug in Turin (Italien) als Standard- und Luxusmodell. In Heilbronn (Deutschland) wird der «Neue Fiat 500» montiert und außerdem der Typ «Weinsberg 500» als Coupé und Limousette gebaut, der nur karosseriemäßig vom «Neuen Fiat 500» abweicht.

Da das Luxusmodell des «Neuen Fiat 500» nur in der Ausführung der Karosserie und einigen Bedienungsorganen vom Standard abweicht, wird im folgenden der Typ Standard beschrieben.

Motor und Kupplung

Der Motor

Der neue Fiat 500 ist mit einem Zwei-Zylinder-Viertakt-Motor Typ 110 000 ausgerüstet.

Das Kurbelgehäuse ist aus Aluminium gefertigt, es trägt die Bohrungen für die Kurbel- und Nocken-

welle, Verteilerwelle, Ventillführungen und oben die Sitze der zwei hintereinanderstehenden Zylinder. Rechts ist die Kraftstoff-Förderpumpe und das Lager für die Lichtmaschine mit Gebläserad angebracht. In das Gehäuse sind 8 Stehbolzen eingeschraubt, die zur Befestigung der Zylinder und des Zylinderkopfes dienen.

Die Zylinder bestehen aus Gußeisen. Die angegossenen Kühlrippen vergrößern die Oberfläche zum Zwecke der Kühlung. Mit Schiebeseiten werden die Zylinder im Kurbelgehäuse aufgenommen.

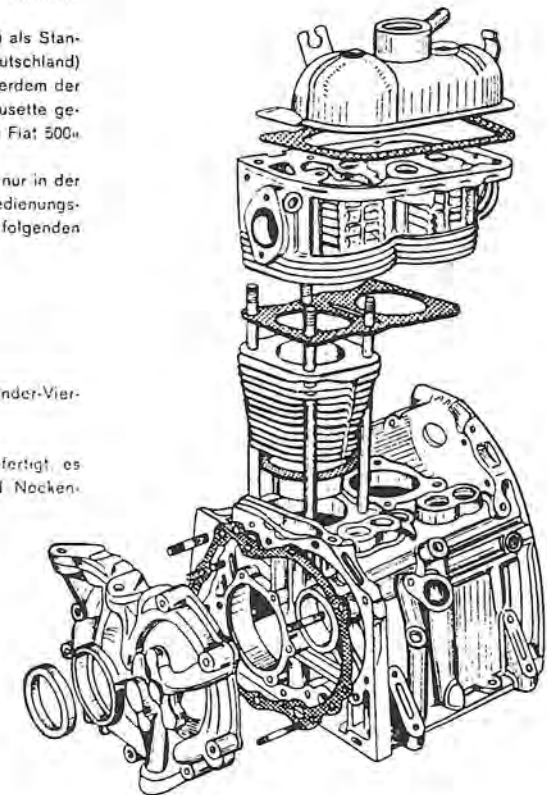


Bild 1: Zerlegtes Motorgehäuse

Der Zylinderkopf, ebenfalls mit Kühlrippen versehen, besteht aus Aluminium. Im Zylinderkopf sind gußeiserner Ventilsitze und die Saug- und Auspuffkanäle eingegossen. Die Ventilführungen für die hängend angeordneten Ventile sind im Kurbelgehäuse eingepreßt. Die Ventile sind aus Stahl und als Ein- und Auslaßventile gekennzeichnet. Die Kipphebelachse ist mittels zwei Böcken und Stiftschrauben auf dem Zylinderkopf befestigt. Die Zylinderkopfschraube mit dem Öleinfüllstutzen ist aus Stahlblech gepreßt und mit zwei Stiftschrauben unter Verwendung einer Korkdichtung befestigt.

Die Nockenwelle ist aus Gußeisen, im Kurbelgehäuse gelagert und durch eine Kette von der Kurbelwelle aus angetrieben. Das Nockenwellenrad ist mit 4 Schrauben (durch Blechbögen) gesichert auf dem Flansch der Nockenwelle befestigt. Als Bezugszeichen ist für die richtig eingestellte Steuerung auf dem Nockenwellenrad wie auf dem Kurbelwellenzahnrad eine Null eingepreßt. Von einem Exzenter auf der Nockenwelle wird über einen Stoßel die rechts angeflanschte Kraftstoff-Förderpumpe betätigt. Das schrägverzahnte Rad in der Mitte der Nockenwelle treibt die Verteilerwelle an. Im vorderen Ende der Nockenwelle ist eine Büchse mit Klauenkupplung eingepreßt, die die Welle des Ölpumpenrades antreibt.

Die Kurbelwelle, aus einem Spezialgußeisen gefertigt, ist an beiden Enden gelagert. Die Kröpfungen für die zwei Pleuellager sind beide auf einer Seite gebracht. Auf dem vorderen Ende der Kurbelwelle sitzt mit dem Scheibenkeil, gegen Verdrehung gesichert, das Kurbelwellenzahnrad (eingepreßtes Bezugszeichen «0»). Am hinteren Wellenende, von zwei Paßstücken gesichert und von vier Schrauben gehalten, sitzt das Schwungrad mit dem Starterkranz. Im hinteren Kurbelwellenzapfen ist eine selbstschmierende Bronzebüchse für die Lagerung der Kuppelungswelle eingepreßt. Die Hauptlager der Kurbelwelle sind Lagerbüchsen, die mittels Tragkörper im Gehäuse eingebaut werden.

Die Ölwanne ist aus Stahlblech gepreßt und mit Luftleitblech und Kühlluftkanälen versehen. An der tiefsten Stelle sitzt die Ölablaßschraube. Mit 16 Schrauben M6 x 1 unter Verwendung einer Korkdichtung ist die Ölwanne an das Motorgehäuse angeschraubt.

Die Pleuelstangen sind aus Stahl geschmiedet. Oben zur Schmierung des Kolbenbolzens geschlitzt. Der Kolbenbolzen ist in einer Bronzebüchse gelagert. Die Pleuelhauptlager haben auswechselbare Lagerschalen, die aus Stahlstützschalen mit eingegossenem Lagermetall bestehen. Die Lagerdeckel sind mit selbstsichernden Müttern aufgeschraubt.

Die Vollschaft-Schlitzkolben bestehen aus Aluminium-Legierung. Der Kolbenbolzen sitzt mit Haftsitz im Kolben und ist mittels Seegering gegen Wandern gesichert. Der Kolben trägt zwei Kompressionsringe und einen Ölabbstreifer.

Ölumlaufl und Motorentlüftung

Die Zahnradölpumpe mit schrägverzahnten Rädern ist im Steuergehäusedeckel untergebracht und wird von der Nockenwelle über eine Klauenkupplung angetrieben. Aus der Ölwanne wird über den Saugkorb das Schmieröl angesaugt und über die Kurbelgehäusebohrung in den Kanal im Steuergehäusedeckel und in die Pumpe gebracht. Von der Ölpumpe geht das Öl zur hinteren Nockenwellenlagerung und wird dann zum hinteren Kurbelwellenlager befördert. Von hier geht es zu dem mit der Kurbelwelle verbundenen Fliehkraftreiniger. Vom Fliehkraftreiniger geht das Öl durch die Bohrung im Innern der Kurbelwelle zu den Haupt- und Pleuellagern. Von dem vorderen Hauptlager gelangt das Öl durch die im Kurbelgehäuse befindlichen Bohrungen in die vordere Nockenwellenlagerung, über den elektrischen Anzeiger für zu niedrigen Öldruck nach dem Schmierrohr der zwei Kipphebelbocke. Die Ummantelung der Stoßelstangen der Ventilsteuerung führt das zurückfließende Öl vom Zylinderkopf in zwei Hohlräume im Kurbelgehäuse. Diese Räume sind einmal mit dem Steuergehäuse, das andere Mal mit der Ablaufbohrung des vorderen Kurbelwellenlagers verbunden. Die Schmierung der Kolbenbolzen und Ventile erfolgt durch Spritzöl. Durch ein am hinteren Ende der Nockenwelle axial angeordnetes Überdruckventil wird der Öldruck geregelt. Das Ventil besteht aus einer Scheibe, deren Nabe auf der Ölpumpenantriebswelle gleitet. Die Scheibe steht unter dem Druck einer Feder, bei zu hohem Öldruck wird der Federdruck überwunden und öffnet das Ventil. Die durch die Scheibe abgeschlossene Ringkammer, die mit dem Ölkreislauf in Verbindung steht, wird geöffnet.

Der Fliehkraftreiniger ist mit der Kurbelwelle starr verbunden und am hinteren Zapfen befestigt. Die Na-

MONTEVERDI

CAR COLLECTION



BESICHTIGUNG DER MONTEVERDI-CAR-COLLECTION IN BINNINGEN BEI BASEL:

Auf Einladung der Sektion Basel fanden sich im strahlendem Frühlingswetter am Sonntag dem 26. April, nach Apéro und Mittagessen im Restaurant SALMEN in Muttenz, zahlreiche Clubmitglieder und deren Freunde im Privatmuseum des Baslers Peter Monteverdi ein. Mit unter den Besuchern, und deshalb auch besonders erwähnt, waren die weiterhergereisten, bekannteren Clubmitglieder H.F. Zimmermann, und Kurt Honermann, sowie die Neumitglieder Fredy und Karin aus Bern, sowie Jürg Erb mit seinem weissen, schönen Nuova 500, Bj 66.

Schon ein erster Blick in die Eingangshalle liess viel Interessantes und Schönes vermuten. Neben einer fast lückenlosen Sammlung von Typen der Marke MONTEVERDI, findet der Besucher im Museum auch viel Aufregendes anderer Hersteller. Peter Monteverdi hat dieses Museum ganz nach seiner Vorliebe für das Schnelle, das Ästhetische und mechanisch Aussergewöhnliche aus der Welt des Automobils aufgebaut und in den Räumlichkeiten der früheren Produktion von MONTEVERDI-Fahrzeugen, 1985 dem Publikum zugänglich gemacht. Peter Monteverdi selbst, war für kurze Zeit einziger Schweizer Automobilhersteller! Er wurde vor allem durch die exklusiven Hochleistungsautos, die MONTEVERDI " HIGH-SPEED " Serie, die in Binningen zwischen 1966 und 1973 gebaut wurde, über die Schweizer Grenzen bekannt! Der 1934 in Binningen geborene Peter Monteverdi übernahm

Das Resultat:
elegante Linie...



... und genügend Bodenfreiheit
und natürlich mit Allradantrieb

Aufpreis:

Klimaanlage: Fr. 1 975.-

mét. Farbe: Fr. 620.-

Sommerreifen auf BBS

Felgen: Fr. 3 600.-



Ein Beitrag von unserem Mitglied
Resu le Phot de Berne

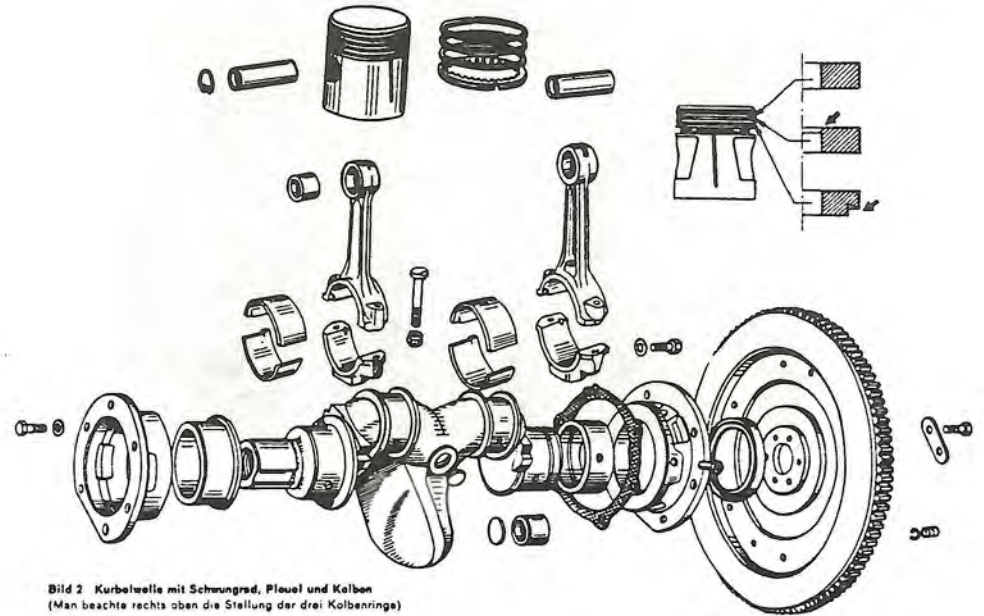


Bild 2 Kurbelwelle mit Schwungrad, Pleuel und Kolben
(Man beachte rechts oben die Stellung der drei Kolbenringe)

benscheibe, das Leit- oder Umlenklech sind mittels Hohl-schraube und Sicherungsblech am hinteren Zapfen der Kurbelwelle befestigt. Der Deckel, der gleichzeitig als Riemenscheibe für die Lichtmaschine ausgebildet ist, ist mit 6 Schrauben an die Nabenscheibe angeschraubt. Damit ist der Fliehkraftregler gleichzeitig treibende Scheibe für Lichtmaschine und Gebläse. Das aus den zwei äußeren Nuten am hinteren Kurbelwellenzapfen kommende Öl wird im Fliehkraftreiniger durch das Leitblech nach außen gelenkt und durch die Fliehkraft von Unreinigkeiten gesäubert. Das Öl fließt dann nach der Mitte des Fliehkraftreinigers und geht nun in die Kurbelwellenbohrung. Die Entlüftung geschieht durch ein Rohr an der Zylinderkopfhaube, die Öldämpfe werden ins Freie geleitet.

Ausbau des Motors

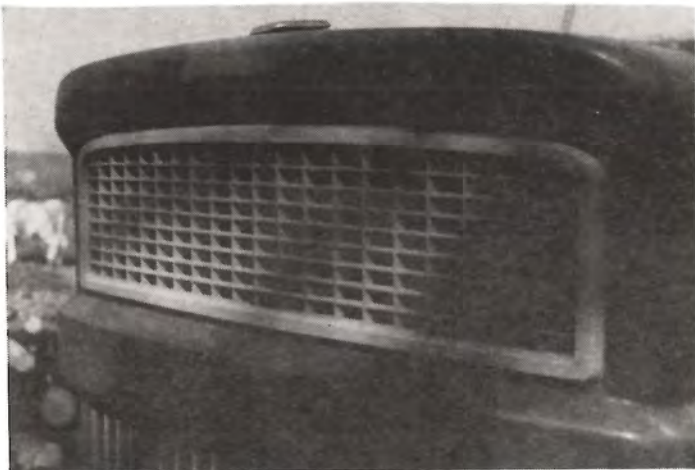
Fahrzeug hinten aufbocken. Öffnen der vorderen Haube. Abnehmen der Plusklemme von der Batterie. Lösen der Kraftstoffsaugleitung der Kraftstoffpumpe am Tank. Anschluß der elektrischen Leitung für die Kennzeichenlampe lösen. Öffnen des hinteren Deckels. Befestigungshaken des Halteriemens für den

hinteren Deckel entfernen. Deckel aus den Haltezapfen herausziehen und abnehmen. Zündspulenleitung, Lichtmaschinen- und Anlasserleitung abklemmen. Anlasserbowdenzug aus dem Einspurhebel des Anlassers entfernen. Leitung vom Kontaktgeber der Öldruckanzeigelampe abklemmen. Kraftstoffleitung an der Kraftstoffpumpe lösen. Starter und Vergaserzug vom Motor abklemmen. Schlauch für den Luft-eintritt ins Gebläse, Schlauch für den Rückstromweg der angewärmten Luft, Schlauch für die Wagenheizung abnehmen. Abdeckbleche rechts und links im Motorraum abschrauben. Anlasser vom Wechselgetriebe abschrauben (zwei Muttern M 8 Stehbolzen). Motor mit hydraulischem Wagenheber abstützen. Vier Befestigungsmuttern M 8 x 1,25 des Wechselgetriebes am Motor abschrauben. Schwungradschutzblech abnehmen. Motor aus der Lagerung lösen. Schrauben der vorderen Triebwerkaufhängung an der Traverse lösen, Muttern der hinteren Querträgerbefestigung lösen. Motor so weit nach hinten ziehen bis die Kupplungswelle aus der Büchse in der Kurbelwelle gezogen ist. Wagenheber senken und Motor nach hinten ausfahren.

Im Folgenden wird die Demontage sowie die Ge-

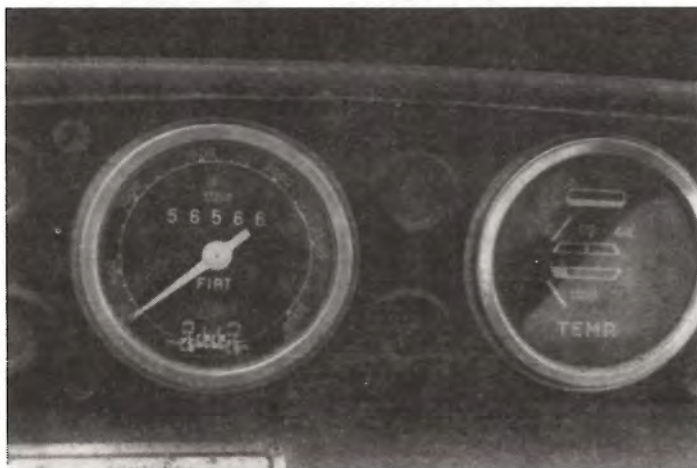
Fortsetzung folgt

DER NEUE FIAT 500



Markanteste Änderungen:

Frontmotor (wassergekühlt 4 Zylinder)
Neue Front (strömungsgünstiger cw 0,84)
1,2 mm Karosserieblech
Motor mit geschätzten 80 PS



Neugestaltetes Armaturenbrett

mit Drehzahlmesser für Motor
und Drehzahlmesser für die Antriebswelle
(eine Neuheit im Personenwagenbau)

Lichtmaschine mit ca. 60 Ampère bei 5 500 U/min
solide Bauweise von Bosch



Die neue Einspritzanlage von Lucas
(keine Schlüsselweite kleiner als 10 mm)
= äusserst solide

