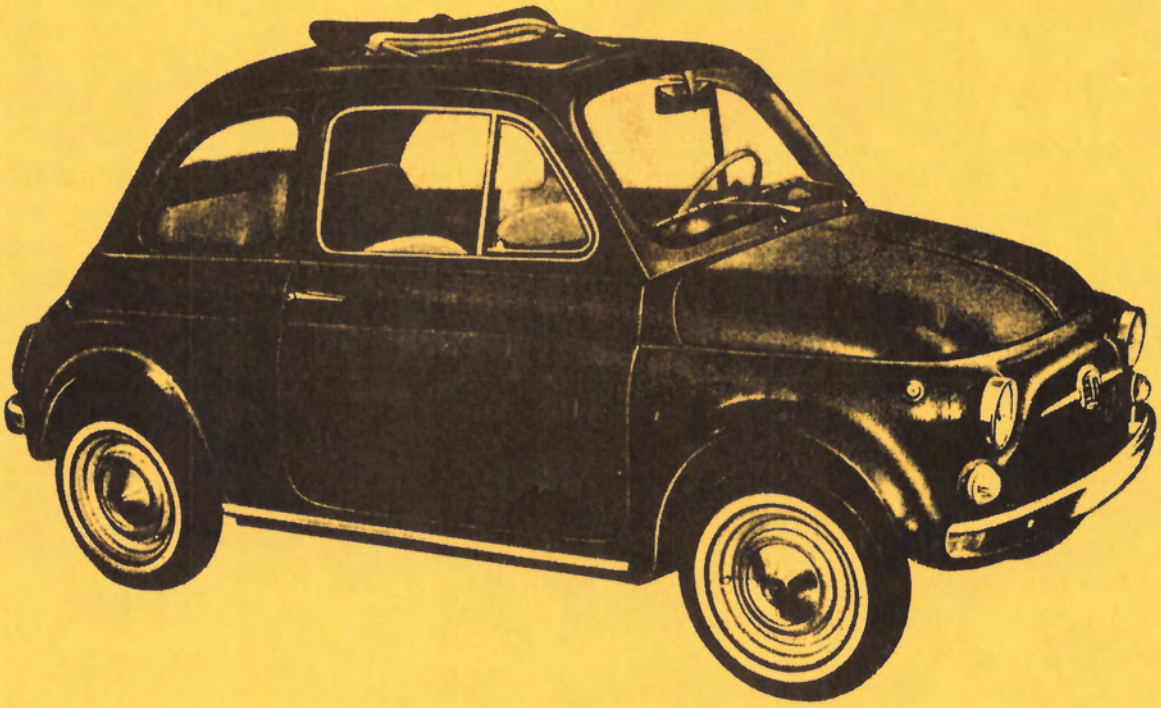
FIAT 500 -Club



CLUBZEITUNG

~ 84 ~

V O R W O R T

Liebe Clubmitglieder ,

Einleitend will ich nochmals allen Mitgliedern für das Vertrauen das Ihr mir mit meiner Wahl zum Präsidenten entgegengebracht habt ganz herzlich danken. Ich werde mich voll für Euch und den Club einsetzen und im neuen Vereinsjahr mein bestes geben, damit unser FIAT 500 Club auch weiterhin flott unterwegs ist.
Speziell danken will ich aber auch Hanspeter für all sein Engangement das er seit der Clubgründung als Präsident erbracht hat. Er hat die Ehrenmitgliedschaft und die anlässlich der GV überreichten Presente redlich verdient. Mein Dank gilt aber auch Daniela und Diana für Ihre geleistete Vorstandsarbeit sowie Daniel für seine weit über die Pflicht des Revisors hinausgehende Unterstützung. Die "alten" und neuen Vorstandsmitglieder heisse ich im Kreise der Vereinsführung herzlich willkommen.
Sicher interessiert es Euch Mitglieder wie sich Euer neuer Präsident die Zukunft unseres 500-er Clubs vorstellt, gerne will ich dies an dieser Stelle tun.
Zuvorderst steht für mich, dass unser Club auch weiterhin eine tolle Kameradschaft aufweist und wir nach jeder Veranstaltung überzeugt sagen können: "Das isch dr Plausch gsy"! Um dieses Ziel auch zu erreichen sehe ich als Background eine seriöse Vorstandsarbeit und eine möglichst gute Vorbereitung der verschiedenen Anlässe. Unsere Clubzeitung soll verfeinert werden, ein Angebot an Vereinsartikel (Kleber, T-Shirt etc.) steht ebenfalls auf dem Programm. Bezüglich Mitgliederwerbung setze ich klar auf Qualität vor Quantität das heisst, Neumitglieder sind natürlich gern willkommen aber ein wildes Drauflosswerben sehe ich nicht als für wünschenswert an. Nach der Sektion Aargau sehe ich in erster Priorität die Förderung der Regionen Innerschweiz (Hanspeter) und Bern (Res), selbstverständlich wird der Vorstand aber auch Augen und Ohren offen halten für Tessin und Welschland.
Dies waren die wichtigsten Punkte, doch liegen mir sowohl die Clubhocks wie auch die Pflege unser 500-er selbst sehr am Herzen. Nicht zuletzt zähle ich auf die Unterstützung aller Mitglieder.
Zum Schluss wünsche ich allen 500-er Freunden und Ihren Familien ganz schöne und freudige Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr verbunden mit freier Fahrt für unsere Fünfhunderterli auf allen Wegen !

Herzlichst Euer Dominik

INHALT:

Vorwort

Wichtige Veranstaltungen

Nach Holland - zum 500er Treff

Spieglein, Spieglein an der Wand...
(Prämierung des schönsten 500er)

Vorstellen der Sieger der Prämierung

Rätselseite

Fiat 500er-Treffen
(Weekend in Niederscherli)

Ausflug ins Alpamare

Fiat 500er Story
(Fortsetzung)

Generalversammlung

Rätselauflösungen

Der neue Clubvorstand

Von Draus vom Walde komm ich her...
(Nikolaushock im Restaurant Stadion)

Notizzettel
(wichtige Kurzinformationen)

Automarkt

Aufruf an Inserenten für die Clubzeitung 1985

WICHTIG!

AM 19. UND 20. JANUAR
IM RESTAURANT WIESENTHAL
IN BASEL
FINDET FÜR
UNSEREN CLUB
EIN

LOTTO MATCH

STATT.

WIR SUCHEN DRINGEND MITGLIEDER DIE BEI DER ORGANISATION MITHELFEN.
HALTET EUCH BITTE DIESES DATUM FREI!
NÄHERE EINZELHEITEN MIT ANMELDUNGSTALON FOLGEN!

Nicht vergessen:
Unseren Kegelabend am 22. Dezember !
Es gibt tolle Preise!

NACH HOLLAND - ZUM 500ER TREFF

Meine Spannung war gross; die Gedanken schwirrten nur so in meinem Kopf herum. Fast 1 800km in nur 4 Tagen! Da fragt sich auch ein grosser 500er Fanatiker wie ich, angstvoll: Hält mein Fiat diese Strapaze wohl durch?

Die Geschichte begann am24. August.
Am Freitag Morgen 1.45Uhr (uff) stand ich am Treffpunkt Windrose in Pratteln. Nach und nach kamen Corinne und Silvio (Coca-Cola Racing), Walter Freiburghaus und Clemens und Claudio aus dem Aargau, angebraust. Nach der letzten Endkontrolle, es war inzwischen 3.00Uhr, ging es los in Richtung Deutschland.
Beim Grenzübertritt hatten wir zunächst noch etwas Mühe, wegen unsres mitgeführten"Ersatzteillagers", doch ging's bald weiter ohne Pause, bis in die frühen Morgenstunden hinein. Die erste Müdigkeit überbrückten wir mit einem guten Kaffee. Auch der 500er schreite nach Benzin. Immer wieder bemerkten wir, dass viele Leute einen richtigen Plausch an unsren 500ern hatten.
Und dann haben uns diese 10 amerikanischen LKWs wieder aufgestellt. Einen nach dem anderen haben wir fein säuberlich überholt. Wir hatten einen riesigen Spass daran und die Reaktion des Militärs war äusserst herzlich.
Walter's 500er blieb zwar zweimal auf der Strecke, dies konnte aber in keinster Weise unsre gute Laune trüben. Allerdings wurden uns die Kilometer um so länger, je näher wir dem Ziel rückten.
Gegen 18Uhr fuhren wir geschlossen in Alphen ein. Hurra! Einen Weg hatten wir ohne Unfall geschafft!
Die Freude und die Herzlichkeit unsrer Gastgeber spürten wir alle sofort. Man hatte viel von uns Schweizern gehört und nun waren wir da.

Bei einem Kaffee besprachen wir zusammen die nächsten 2 Tage; dann, nach 16 Stunden auf der Strasse, brauchten wir nur noch eines: Ein Bett! Das "Bett" entpuppte sich als Überraschung. In einem Stall war auf dem Boden ein Plastik ausgelegt, aber wer müde ist schläft überall, auch auf dem Boden!
Ich war so "nudelfertig", dass ich sofort einschlief,während einige andere doch noch eine Bettunterlage für sich organisieren konnten.
Am Morgen schaute ich jedenfalls erst einmal komisch aus der "Wäsche"- sprich Plastik - als ich die anderen friedlich in ihren "Betten schlafen sah.

Beim Morgenessen konnten wir dann erstmals in aller Ruhe die Gegend betrachten in der wir gelandet waren: Ein Bauernhof und "rundherum" ca. 50 500er! Eines konnte man mit Bestimmtheit sagen: Unsre schweizer Fiätlis waren die schönsten und originellsten.
Der Morgen flog beim Fachsimpeln und Geschichtenerzählen nur so dahin.
Der Nachmittag gehörte einer typisch holländischen Freizeitgestaltung: Wir pflegten Gemeinschaft. Die Spiele, die wir zusammen machten, waren als Wettbewerb gestaltet, die Sieger bekamen kleine Preise.
Zum Abendessen trafen wir uns alle gemeinsam in einem schönen, gepflegten Haus.
Gegen Mitternacht suchten wir wieder unseren Schlafstall auf, aber diesmal war ich vorbereitet, ich hatte mir rechtzeitig "Matratzen "besorgt.

Der Höhepunkt des Treffs, war der gemeinsame Ausflug mit unseren "Lieblingen" nach Bearle-Nassau, einer Stadt an der Belgisch- holländischen Grenze. Die Staatsgrenze verläuft auf einer Strasse mitten durch den Ort. Links belgische Fahrzeuge, rechts holländische; eine eigenartige Sache für uns. Alle Geschäfte hatten am Sonntag geöffnet. Es fiel uns schwer, schon nach 11/2 Stunden nach Alphen zurückfahren zu müssen, wir wären gerne länger geblieben.
Aber es wurde höchste Zeit für uns, unser "Päckchen zu schnüren" und den Weg nach Hause unter die Räder zu nehmen. Der Abschied fiel uns schwer und immer wieder mussten wir versprechen, wir kommen ganz bestimmt wieder!
Die Rückfahrt klappte zunächst ohne Zwischenfälle. Ich hatte ja schon etwas Bammel davor. Nach dem Nachtessen ,in der Nähe von Karlsruhe, bemerkten wir plötzlich: Claudio und Clemens waren nicht mehr dabei! Wir hielten auf dem Pannenstreifen an und warteten, aber es kam kein 500er mehr! Ich musste die beiden suchen, also fuhr ich zurück! Jeden Rastplatz habe ich abgesucht und nichts, einfach nichts gefunden.
Und dann, als ich wieder bei den anderen ankam, stellte ich staunend fest, es waren alle schweizer 500er "friedlich" versammelt.
Als wir auf dem Pannenstreifen anhielten, überholten Claudio und Clemens gerade einen Lastwagen. Sie bemerkten uns zwar, konnten aber nicht bei uns rechts anhalten, sondern erst weiter unten. Sie warteten also vorne, und wir anderen, wir hatten sie nicht gesehen, suchten hinten!

Wir waren dann schon alle froh, dass nichts passiert war und ausserdem, Aufregungen machen das Leben spannend.
So haben wir denn die ganzen Kilometer ohne Schaden und ohne Aussteigen der Motoren überstanden. Alles lief rund - eben 500er!
Am Montag Morgen gegen 5Uhr fuhren wir wieder auf schweizer Boden.
Die Basler hatten es gut, sie waren zu Hause, während Clemens und Claudio noch ins Aargau und ich nach Luzern fahren mussten.
Mein Schatz überraschte mich, sie hat mich an der Grenze abgeholt.
Angela hat unsre Fahrzeit genau richtig eingeschätzt, sie musste nur 30 Minuten auf uns warten.
Holland hat uns allen viel gebracht. Neue Gesichter, neue Kontakte und neue Erfahrungen.
Ich möchte hier allen Danke sagen, die mitgekommen sind, und eins weiss ich sicher: Im nächsten Jahr fahre ich wieder!
Wer kommt mit?

Herzlichst Euer Hanspeter

SPIEGLEIN, SPIEGLEIN AN DER WAND - WER HAT DEN SCHÖNSTEN 500 ER IM LAND?

Es war einmal, ich glaube an einem 7. September im Jahre 1984, ein Fiat 500er Club, der das schönste Gefährt prämieren wollte.

Nun, nach der Bekanntmachung durch einen Courier, der sich nur mit Briefmarken bezahlen lässt, hatten die Vorstandsritter doch einige Bedenken um die Beteiligung. Doch vergebens, denn die Ritter kamen als allen Himmelsrichtungen und trafen sich in"Scharen" nach Sonnenuntergang. Jedes Gefährt war schöner als das andere.

Man kam gleich zur Prämierung, und als man die Wahlunterlagen einsammeln wollte, traf noch der Ritter Gideon ein. Die Anwesenden kamen aus dem Staunen nicht heraus! Gideon fuhr einen wunderschönen 500er. Es war fast eine königliche Karosse.
Mehrere Ritter änderten daraufhin ihre Meinung. Nach allgemeinen Korrekturen auf den Wahlurkunden, gingen alle in den "grossen" Rittersaal vom Restaurant Stadion.
Als sich jeder ein bischen aufgewärmt hatte, waren alle schon ganz gespannt auf das Ergebnis der Wahl. Den Sieger in der Kategorie "Spezial" ahnte man schon und Gideon wurde mit 14 von 20 Stimmen bestätigt. Weiter folgten auf Platz 2 Eveline und 3 Hanspeter und Davor.
In der Kategorie "Original" wurde Corinne Siegerin mit 10 Stimmen, gefolgt von Isabelle und auf Platz 3 Iris und Alex.
Den Ehrenpreis erhielt Hans mit seinem 126.
Nach der Preisübergabe sorgte Gideon für gute Laune, indem er einen humorvollen Vortrag hielt, teils auf englisch, teils auf deutsch.
Anschliessend brachen alle zu einer gemeinsamen Stadtrundfahrt auf.

Es war wirklich eine plauschige"Märchenstunde", und weil sie nicht gestorben sind, leben sie heute noch und kommen alle wieder zur nächsten Märchenstunde, wenn es wieder heissen wird: Spieglein, Spieglein an der Wand...

Euer Daniel

Unsere Sieger:

Wenn Gideon Märchen erzählt, hören alle grossen Fiatclubkinder begeistert zu. Aber sie ist wirklich wahr, die unglaubliche Geschichte vom Superfiätli, das kein Clubmitglied vor der Prämierung jemals zu Gesicht bekommen hat. In der Schrottpresse hätte es landen sollen, doch 2 Tage zuvor kam sein Schutzengel Gideon und anstelle auf dem Autofriedhof, landete es im Fiat-500er-Himmel. Sein Interieur wurde ganz in weisses Leder gehüllt und sein Kleid leuchtet jetzt in weissem Perlmutt. Wie er den Fiat Club kennenlernte, wollte Gideon nicht verraten, denn romantische Liebesgeschichten behält man für sich selbst, die gehen neugierige Clubzeitungsreporter nichts an!

Treu wie Gold sind Corinne und Silvio, denn immer ist ihr ferrarirotes Coca-Cola Fiätli dabei, wenn die Fiatclubgemeinde zu neuen Abenteuern rollt. "Glatt" haben sie sie gefunden, die elf Jahre alte Motorkutsche für schlanke Leute. Aber eine ausführliche Renovotion hatte sie doch gründlich nötig, als sie vor 2 1/2 Jahren zum Familienmitglied wurde. Jetzt ist er von Kopf bis Fuss auf Coca Cola eingestellt und sein lustiges Fiatinnenleben haben Corinne und Silvio selbst kreiert. Und von den beiden habe ich auch erfahren, dass sie den Club durch einen Zettel an der Windschutzscheibe kennengelernt haben.

Den Ehrenpreis gewann Hans, er hat sich als Einziger mit seinem 126er Fiat zur Prämierung getraut, und soviel Mut fanden die Juroren schon eine kleine Anerkennung wert. Ich habe mir wirklich eine schöne Geschichte für ihn ausgedacht und mir ungeheuerlich Mühe gegeben ihn für ein kleines Interview zu gewinnen. Hans fand das sein Auto nicht schön genug für einen Preis sei, und damit basta. Das die anderen das nicht gefunden haben ist ihm schnuppe und zählt überhaupt nicht. Was soll ich da machen?
Den Fiat Club hat Hans durch Eveline, unsre Sekretärin, kennengelernt, und er ist das letzte ordentliche Mitglied mit einem 126er das aufgenommen wurde.

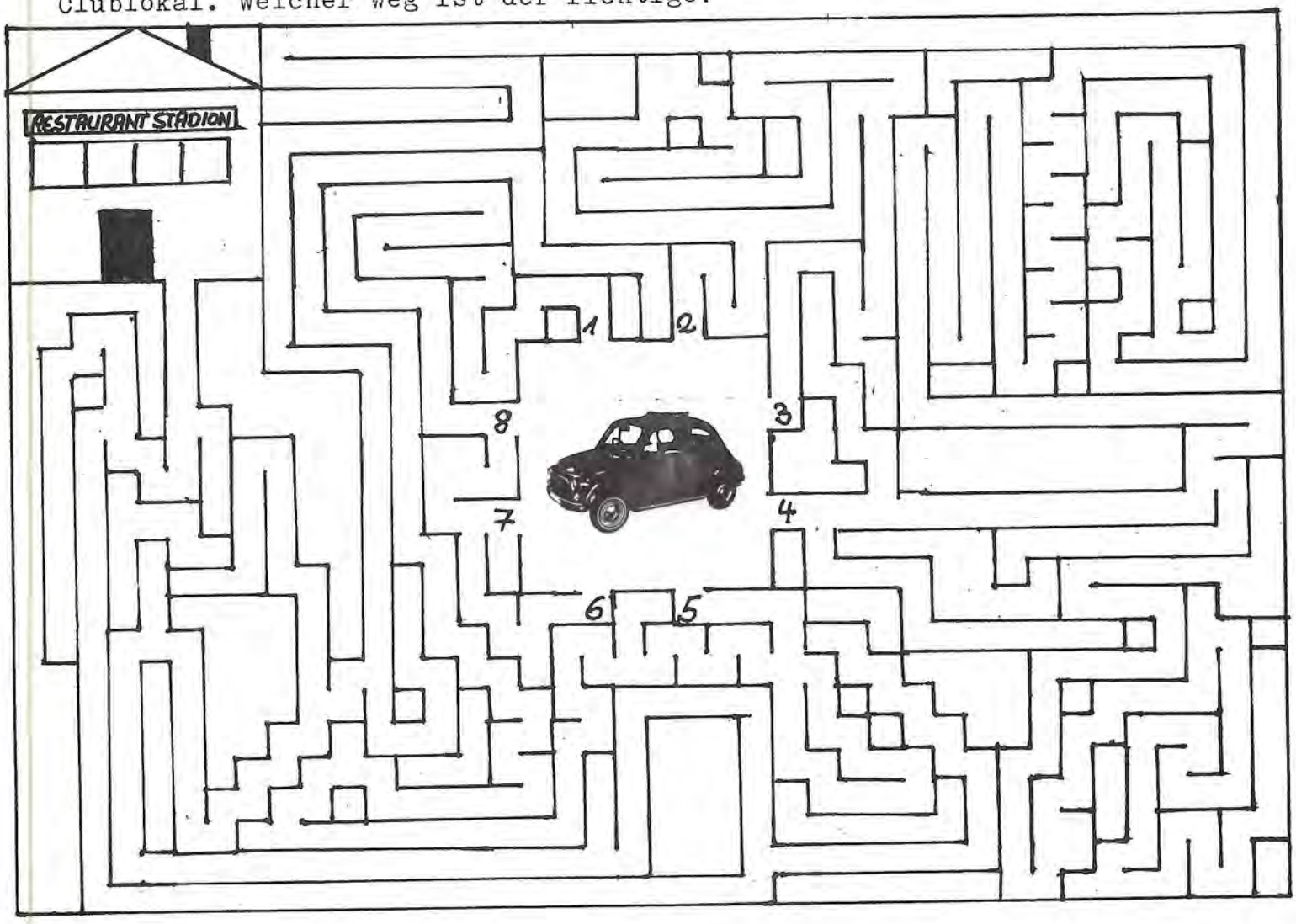
Eure Gisela

RÄTSELSEITE

UM WELCHE AUTOMARKE HANDELT ES SICH HIER?

Im Jahre 1898 gründete ? seine Automobilfirma, unter seinem Familiennamen, auf einer kleinen Flussinsel, in unmittelbarer Nähe einer europäischen Hauptstadt.
Am Anfang war es ein Gartenhäuschen, heute nimmt die Fabrik die ganze Oberfläche der Insel ein.
Der Werksbesitzer wurde 1944 der Zusammenarbeit mit dem Kriegsfeind verdächtigt, und ist im Gefängnis unter nicht geklärten Umständen verstorben. Seine Fabrik wurde verstaatlicht.
Das "Volksauto", welches ? nach dem Zweiten Weltkrieg vorstellte, wurde bis 1961 in unveränderter Form gebaut. Der Nachfolger dieses Modell's, noch heute auf dem Markt, wurde 1961 mit einer in der Welt einmaligen Werbeaktion bekannt gemacht. 200 neue Wagen wurden fahrbereit auf einem Platz im Zentrum der Hauptstadt abgestellt, und konnten von jedermann ausprobiert und beliebig abgestellt werden.
Zwischenzeitlich, ab 1955, bemühte sich die Firma in den USA Fuss zu fassen, musste aber 1961 einsehen ,dass man keine Chance hatte.
1980 versuchte man es zum zweitenmal, indem man eine amerikanische Firma aufkaufte, die bei uns vor allem durch Allradfahrzeuge bekannt ist, und seither werden ? Autos unter dem US-Werknamen verkauft.
1977 kaufte der Betrieb zwei LKW-Fabriken im eigenen Land und 1980 eine weitere in den USA auf.
Heute werden in den Autowerken von ? von Kleinwagen, über Grossraumlimousinen, Sportwagen, Rennwagen, Freizeitwagen, Lieferwagen, bis zu LKWs und landwirtschaftlichen Maschinen hergestellt, kurz: Fast alles was Motor und Räder hat.

Es ist der 1. Freitag im Monat und der kleine Fiat sucht den Weg zum Clublokal. Welcher Weg ist der richtige?



FIAT-500 - Treffen

Am Nachmittag des 29. September 1984 trafen sich die Enthusiasten des Fiat-500 - Clubs CH etwas ausserhalb von Bern, genauer gesagt in Niederscherli, wo sie alsbald von Res Kilchenmann abgeholt wurden. Trotz des sehr schönen Wetters waren leider nur 5 "Fünfermöcke" mit nach Bern gekommen, was aber der Stimmung der etwa 25 Anwesenden Club-Mitglieder keinen Abbruch tat. Man fuhr also gemütlich hoch nach Grossgschneit, wo ein schmuckes Ofenhaus auf die Gäste wartete. Kaum angekommen, machten sich eifrige Frauenhände daran, ein, wie sich im nachhinein bestätigte, sehr gutes Nachtessen zu bereiten. Pech war nur, dass Dominic den bereits zuhause zubereiteten Kartoffelsalat daheim vergessen hatte. Ob sie jetzt wohl noch immer davon zehren? Auf dem Cheminöe-Grill brutzelten jetzt auch schon die ersten marinierten Kotellets und innert kürzester Frist war die ganze Gesellschaft im Haus verschwunden, um sich den Happen munden zu lassen. Nach dem Essen wurde munter weitergezecht und viel 500er-Garn gesponnen. Die Sprüche und Witze kamen aus allen Ecken und Enden. Wems drinnen zu heiss war, der ging raus, um sich am gemütlichen Cheminöe-Feuer über die vielfältigsten Themen zu unterhalten. Dann waren schon die ersten Leute müde und verkrochen sich auf die Galerie, wo sie sich ein mehr oder minder komfortables Lager zubereiteten, während andere es vorzogen, im Hotel Bären ein Zimmer zu beziehen. Die weniger oder noch gar nicht Müden machten jedoch emsig weiter und am Schluss hing nur noch ein kleines Häufchen unentwegter Zecher an der Bar. Als dann schliesslich von oben die erste richtige Reklamation wegen Ruhestörung und so kam, entschloss man sich, die gemütliche Runde aufzuheben und sich ebenfalls in die Schlaftüte zu begeben. Anderntags traf man sich wieder im oder vor dem Haus, beim schönsten Sonnenschein. Nach dem Brunch und nachdem das Haus vorbildlich aufgeräumt worden war, unternahm man noch eine Fahrt ins Blaue, welche sich mehr und mehr in eine Fahrt ins Gewitter-Graue wandelte. Nach einem letzten Kaffee-, Tee-, Mineral- und Bier-Halt trennte man sich und jeder ging seiner Wege nach Hause. Allen, welche am guten Gelingen dieses Anlasses etwas dazu beigetragen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. In der Hoffnung, beim nächsten Treff wieder dabei sein zu können grüsst Euch alle

Geri, le Grilleur

A U S F L U G I N S

==========

Treffpunkt war am 2o. Oktober 1984 um 14.00 Uhr bei unserem Stammlokal "Stadiönli". Nach der obligaten Begrüssung starteten wir etwas verspätet Richtung Frick-Bözberg-Zwischenhalt Würenlos- nach Pfäffikon ins Alpamare.

Das "Coca-Cola-Auto", die "Lörracher" und wir (Denise, Dominik und Claire) fuhren gemeinsam los. Kurz vor Frick wurden wir von einem knallgelben rasanten Fiat 126 eingeholt, dessen Eigentümer Hans ist. Mit Müh und Not erklomm Dominik's 5oo-er-li den Bözberg. Bergab ging es fast von alleine. Beim ersten Zwischenhalt an der Autobahnraststätte-Würenlos stiessen Andreas Brugisser & Co. zu uns. Diesen Zeitpunkt nützten wir aus, um Mitfahrerwechsel (Claire zu Hans) vorzunehmen.

Zusammen legten wir den Rest der Strecke bis zu unserem Ziel zurück. Unterwegs bemerkte Hans im Rückspiegel ein blaues Fiatli. In der Meinung es sei Ress (Dächlikappe), stellte er den Blinker nach links, schon war Hans auf der Ueberholspur und versuchte mit der Warnblinkanlage das Auteli auf uns aufmerksam zu machen. Da er und seine Copilotin uns zuwinkten dachten alle, dass wir um ein Auto mehr sind, doch leider war dies nicht der Fall (Doppelgänger). Für eine weitere Ueberraschung sorgte ein roter Ferrari. Sofort trat Hans wieder in Aktion. Linke Spur, Lichthupe (hält der Hebel noch?), in der Hoffnung Denise und Dominik auf das schnelle Auto aufmerksam machen zu können.

Um 16.00 Uhr wurden wir ganz herzlich von dem Zürcher Tschinggerucksäckli-Club mit einer riesigen Flagge begrüsst. Circa zwanzig Leute fachsimpelten und bestaunten die vielen Bijous.

Danach beschlossen wir endlich, uns in das kühle Nass zu stürzen. Wir genossen das Wellenbad, welches mit seiner Brandung uns nach Florida versetzte. Durch Schleusen waren noch drei andere Becken miteinander

verbunden, das Whirl-Pool, das Jodbad und dass Fluss-Strömungsbecken.
Ab und zu stärkten wir uns im Restaurant mit einem kleinen Imbiss und erfrischten uns durch ein Getränk.
Nach 3 Stunden trafen wir uns mit einem Bärenhunger wieder in der Eingangshalle. In Herrliberg, Restaurant "Gölüstü", stillten wir bei feinen türkischen Spezialitäten unseren Hunger.
Gegen Mitternacht verabschiedeten sich die meisten Mitglieder um ihren längeren oder kürzeren Heimweg unter die kleinen Räder zu nehmen.
Der harte Kern (.....) ging noch ins Niederdorf auf die Gasse, bis es auch diese Nachtvögel ins Nest zog.

Die beiden Nachteulen

Denise und Claire

AVIA Garage D. Di Giorgio

Schützengraben 23
Tel: 061 25 55 25
4051 Basel

Shop, Café-Bar
Pneu- und Batterieservice,
Autoreparaturen aller Marken
Einbau von Autoradios
und Kassettenabspielgeräten

Geht's Eurem FIAT einmal schlecht,
bringt's DI GIORIO, er macht's recht!

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

DELISCA AG

4127 BIRSFELDEN
Rheinparkstrasse 21 – 23
Telefon 061 42 21 20

Club-Beiz des

FIAT 500 CLUB SCHWEIZ

Es freut sich auf Ihren Besuch

Fam. C.P. Rosselli
Tel. 061 42 20 40

Restaurant STADION
St. Jakobs-Str. 161
4132 Muttenz

Trattoria Da Vito
Elsässerstrasse 11
4056 Basel, Tel. (061) 57 05 66

Clubmitglied Vito Spina

Zem Alte Bäsestiel
Klosterberg 2
4051 Basel, Tel. (061) 23 85 77

Trattoria Fiorentina
Clarastrasse 2
4058 Basel, Tel. (061) 25 43 45

KENYA

Tropische Romantik
Safaris - Abenteuer

Einmalig günstige Preise!

ab Fr. **1100.-**

Verlangen Sie Prospekte

Seychelles

Paradiesische Inseln
Schneeweisse Strände

Führend für diese Trauminseln

ab Fr. **1490.-**

GUTSCHEIN für Gratisprospekte
Senden an: African Safari Club, Postfach 144
4123 Allschwil / Basel

Name ..... Vorname .....
Strasse/Nr ..... PLZ/Ort .....

African Safari Club

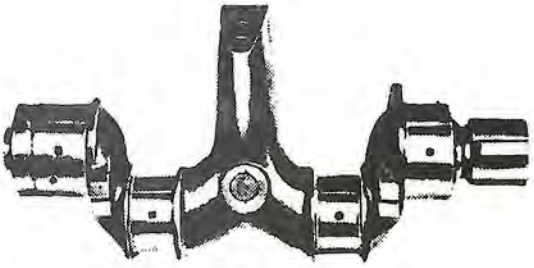
Allschwil	061 63 77 77
Basel	061 23 21 00
Bern	031 22 75 25
Lausanne	021 20 55 45
St. Gallen	071 23 20 41
Zürich	01 211 08 70
Lugano	091 51 18 91

Fiat 500 Story Fortsetzung:

darum handelte, einen Nachfolger für den Topolino zu entwickeln. Schon seit vielen Jahren entstanden in der Versuchsabteilung von Fiat verschiedene Prototypen, die auf Grund eigener Ueberlegungen sowie der genauen Kenntnis der Nachkriegs-Kleinwagen anderer grosser Marken entwickelt worden waren. An ihnen studierte Fiat die verschiedenen grundsätzlichen Möglichkeiten zum Bau eines ultra-ökonomischen, modernen Kleinautomobils.

Bezüglich der *Anzahl der Räder* kam Fiat zum Schluss, dass der vierrädrige Kleinwagen dem Dreiradfahrzeug, das bei erster Betrachtung gewisse Vorteile aufzuweisen schien, vorzuziehen sei. Der wichtigste Grund liegt darin, dass das Dreiradfahrzeug bei gleicher Spurweite weniger stabil ist als der Vierradwagen. Will man die gleiche Sicherheit gegen allfälliges Kippen erreichen, so muss die Spur der Zweiradachse beim Dreiradwagen um die Hälfte grösser sein als die Spurweiten des Vierradfahrzeugs. Die grössere Spurweite führt aber zu einer Vergrösserung der Gesamtbreite und damit zu höherem Gewicht. Da aber das *Fahrzeuggewicht* die entscheidende Grösse bei der Wahl einer Konstruktion darstellt, wählte Fiat den vierrädrigen Wagen.

Ausserordentlich gründlich und sorgfältig wurde auch die Wahl zwischen den Lösungen der *Standardbauweise* mit vorn liegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern, dem Wagen mit *Frontantrieb* und demjenigen mit *Heckmotor* vorbereitet. Die Standardbauweise, der Fiat sowohl beim Topolino wie auch mit Ausnahme des Modells 600 bei allen gebauten Personenwagen stets treu geblieben war, wurde für den Nachfolger des Typs 500 von allem Anfang an ausgeschaltet, weil man den durch die Kardanwelle beanspruchten Raum als Nutzraum benötigte und man zudem auf den Vorteil der beiden anderen Bauarten, die bessere Belastung der Antriebsräder, nicht verzichten wollte. Eine



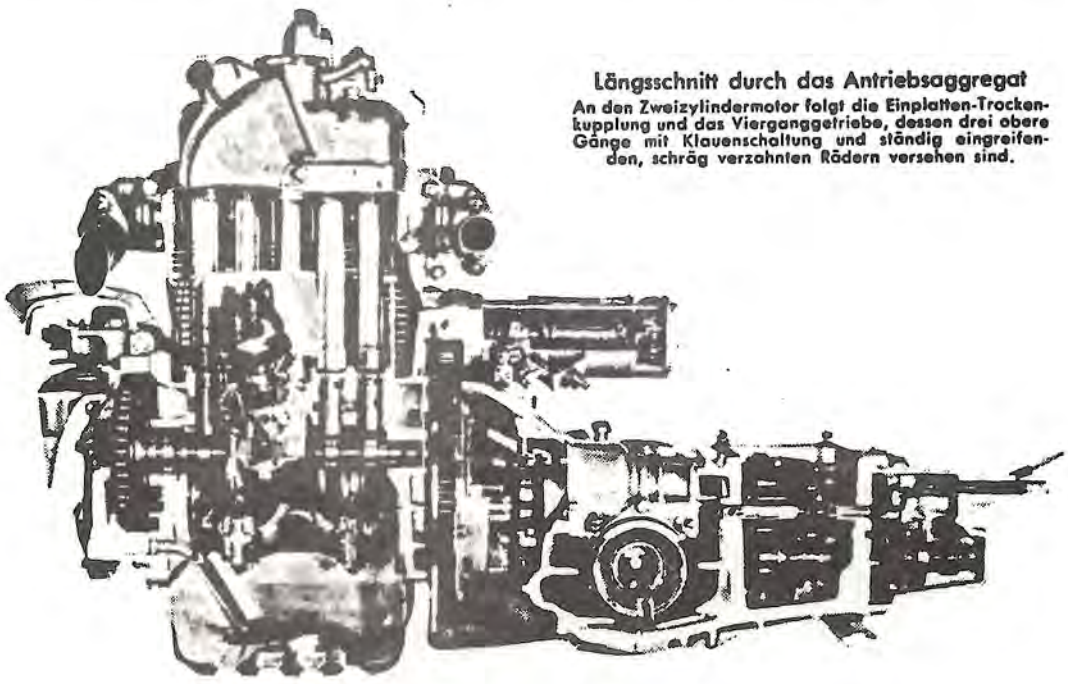
Die Kurbelwelle

Die zweimal gelagerte Kurbelwelle mit symmetrischen Kröpfungen besitzt in der Mitte ein Gegengewicht zum Ausgleich der Massenkräfte der Kolben und Pleuelstangen.

Analyse der Argumente zugunsten des Frontantriebes und zugunsten des Heckmotors, die Dr. Giacosa vor wenigen Monaten in einem Vortrag in London machte, lässt erkennen, dass die Wahl der einen oder anderen Antriebsart davon abhängt, wie gross man die Vor- und Nachteile beider Lösungen, die heute bekannt sind, einschätzt.

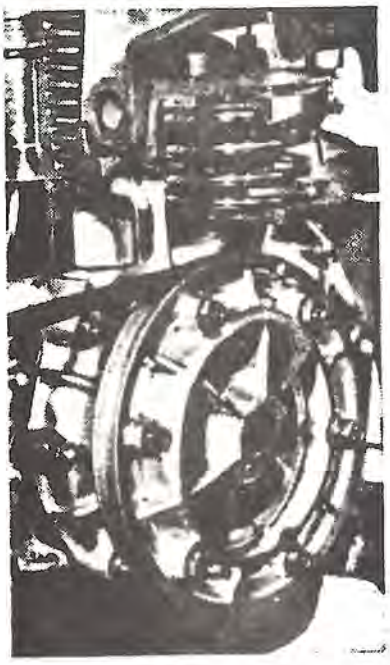
Heckmotor und Frontantrieb

Dass sich Fiat auch beim neuen 500 dem Heckmotor zugewandt hat, ist vor allem eine Folge der guten Erfahrungen mit dem Modell 600. Dennoch wurden die Eigenschaften sowohl des Frontantriebes wie auch des Heckmotors sehr genau miteinander verglichen und erneut durch Prototypen untersucht. Für den Heckmotor macht Fiat besonders die bei gleichem Innenraum geringere Gesamtlänge geltend, die nicht nur dank des kurzen vorderen Ueberhangs einen Sichtgewinn bringt, sondern ausserdem, was wichtiger ist, auch zu Gewichtsersparnis führen kann. Völlig überwunden wur-



Längsschnitt durch das Antriebsaggregat

An den Zweizylindermotor folgt die Einplatten-Trockenkupplung und das Vierganggetriebe, dessen drei obere Gänge mit Klauenschaltung und ständig eingreifenden, schräg verzahnten Rädern versehen sind.



Oelfilter mit Schleuderwirkung

Das Antriebspulley des Gebläses ist als Zentrifugalfilter für das Schmieröl ausgebildet, dessen Unreinheiten ausgeschleudert werden. Oben ist die Motoraufhängung sichtbar.

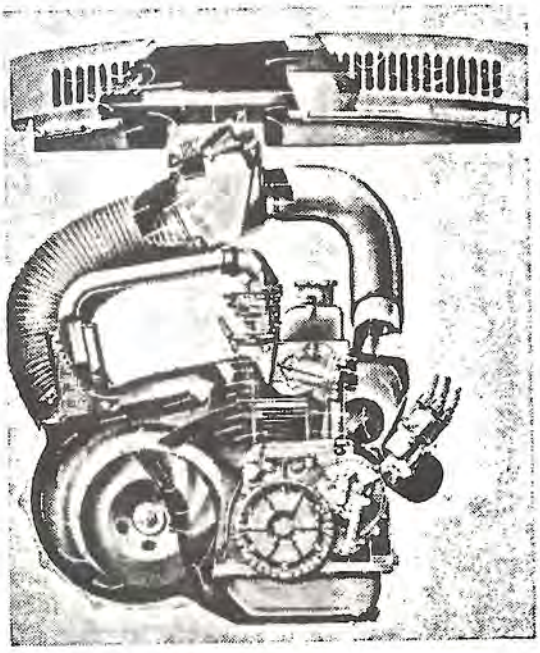
den die theoretisch vorhandenen Probleme des Heckmotors, nämlich die Schwierigkeiten der Kühlung des Motors und der Fernhaltung von Staub und Wasser vom hinten liegenden Antriebsblock; und schon beim 600 hatten erfolgreiche Versuche über die Fahreigenschaften dazugeführt, dass sich der hintere Ueberhang nicht auswirkte und die Tendenz zum Uebersteuern kaum nachteilig auftrat. Den einzigen nicht beseitigten Nachteil des Heckmotors bildet in den Augen von Fiat die Tatsache, dass es nicht möglich ist, bei Kombinationskarosserien eine Hecktüre anzubringen; diesem Umstand steht aber die Möglichkeit gegenüber, den Führersitz weit nach vorn zu verlegen und dadurch zusätzlichen Raum zu gewinnen, wie dies als Extremfall der 600 Multipla verkörpert. Es wäre noch beizufügen, dass der Heckmotorwagen keinen Zugang zum hinteren Gepäckabteil gestattet und ein Teil des Gepäckvolumens durch den Motor beansprucht wird, doch fällt dieser Umstand gerade beim zweisitzigen Wagen eher weniger ins Gewicht, da dort der Gepäckraum innerhalb der Karosserie liegt und gut zugänglich ist. Die endgültige Wahl der Konstruktionsart wurde schliesslich auch durch die Kosten und durch den Materialaufwand der zwei Lösungen beeinflusst.

Der Uebergang zur Luftkühlung

Die Art der Motorkühlung gehört wie das Motorverfahren selbst zu denjenigen Konstruktionsmerkmalen, denen die meisten Automobilfabriken im Lauf der Jahre treu bleiben und die sie nur ganz selten ändern. Dass sich Fiat beim neuen 500 von der Wasserkühlung abwendet und zur Luftkühlung übergeht, ist deshalb ein sehr bedeutsamer Schritt, der auch erst nach langen Ueberlegungen und Untersuchungen vollzogen wurde. Dass heute beide Kühlungsarten als klassisch und als bewährt bezeichnet werden können, braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden. Dagegen seien die Gründe untersucht, die Fiat zu diesem Entschluss veranlassten.

Wohl die beiden wichtigsten Gründe sind darin zu sehen, dass der neue 500 ein Fahrzeug der *allergrössten Verbreitung* werden soll und dass sich seine Fahrer zu einem grossen Teil aus Kreisen der *Rollerfahrer* rekrutieren werden. Die grosse Verbreitung wird zur Folge haben, dass an das technische Verständnis der Besitzer und an die Bereitschaft zu Unterhalt und Pflege nur geringe Forderungen gestellt werden dürfen. Selbst die Kontrolle des Kühlwasserstandes und das Einfüllen von Frostschutzmitteln in der kalten Jahreszeit soll deshalb wegfallen. Da die Besitzer von Motorrollern ebenfalls an die Luftkühlung gewohnt sind, wird dieser Käuferschicht der Uebergang zum Automobil zweifellos erleichtert, wenn die Kühlung keinen zusätzlichen Unterhalt erfordert. Der bekannte, oft geltend gemachte Nachteil der Luftkühlung, nämlich die grössere Geräuschentwicklung, spielt bei einem Wagen der untersten Kategorie vielleicht doch eine kleinere Rolle, und es sei vorweggenommen, dass Fiat dieses Problem mit Erfolg angepackt hat.

Es wird oft der Gedanke geäussert, dass ein Automobil um so schwierigere technische Pro-



Die Führung der Kühlluft

Die Frischluft für die Kühlung, die Ansaugleitung und die Wagenheizung wird durch die Oeffnung unter dem Heckfenster angesaugt. Der Thermostat lässt einen Teil der vorgewärmten Kühlluft wieder in das Gebläse einströmen. Der Ansaugluftfilter ist in der Verschalung der Kühlluft eingeschlossen. Diese wird nach dem Passieren der Kühlrippen am Motor ins Freie, in die Heizanlage oder am Thermostat vorbei zum Teil wieder in die Ansaugleitung geführt.

bleme stellt, je niedriger sein Verkaufspreis und je tiefer seine Unterhaltskosten sein sollen. Dass etwas Wahres in diesem Paradoxon liegt, beweisen gerade die Kleinwagenentwürfe von Fiat, die in konstruktiver Hinsicht von jeher besonders interessante Lösungen enthielten.

Der neue 500 folgt dieser Tendenz und wurde mit aussergewöhnlich grosser Sorgfalt, Phantasie und Konsequenz konstruiert. Er umfasst eine ganze Reihe von Konstruktionselementen, die eigentlich weder einfach noch besonders billig, aber in jedem Fall äusserst zweckmässig sind. Schon eine oberflächliche Prüfung des Wagens lässt erkennen, dass seine Konstrukteure in allen grundsätzlichen und wichtigen Dingen nicht sparten. Es ging ihnen offensichtlich um grösstmögliche Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit bei geringstem Gewicht, ohne dass sie gewillt waren, irgendwelche Konzessionen in den Fahreigenschaften zu machen. Das Resultat dieser Arbeit ist ein Kleinwagen, der schon bei seinem ersten Auftreten einen ausgesprochen seriösen und ausgereiften Eindruck macht.

Der technische Aufbau

Wie heute alle Personenwagen von Fiat, so besitzt auch der neue 500 eine *selbsttragende Karosserie*. In ihrer Ausführung gleicht sie derjenigen der jüngsten Form des 600 mit Faltdach. Der neue 500 wird indessen nur in einer einzigen Karosserieform gebaut, dem zweisitzigen, vierfenstrigen Coupé mit Faltdach und Raum für zwei Kinder und Gepäck. Der Karosseriekörper ist wie beim 600 als sehr verwindungssteife Zelle mit vorderen Querspanten gebaut. Die Verwendung von Vertiefungen und Sicken in allen Flächen ergab die nötige Steifigkeit auch ohne die Verwendung eines Stahldaches. Ein zentraler Tunnel im Boden, der kleiner ist als derjenige, der bei der Verwendung der Standardbauweise nötig wäre, enthält die Verbindungen der Bedienungsorgane mit dem im Heck liegenden Antriebsblock, so auch das Schaltgestänge, und dient zudem als Schacht für die Warmluft der Heizungsanlage.

Motor und Kraftübertragung

Der luftgekühlte Motor mit zwei Zylindern in Linie besteht aus dem Kurbelgehäuse, den beiden Zylindern mit ihren im Druckgussverfahren hergestellten Kühlrippen sowie dem abnehmbaren Zylinderkopf, dem Kühlaggregat und allen Hilfsorganen. Die zweimal gelagerte Kurbelwelle, deren Kröpfungen nach der gleichen Seite gehen, besitzt in der Mitte ein sehr grosses Gegengewicht, das in der Abbildung ersichtlich ist. Bei dieser Bauart musste in Kauf genommen werden, dass durch unvollkommenen Massenausgleich und unregelmässigen Verlauf des Drehmomentes Vibrationen und Erschütterungen im Motorlauf entstehen, die beim Vierzylinder und zum Teil auch beim Zweizylinder in Boxeranordnung weniger auftreten. Dieser Nachteil wurde durch eine originelle, sehr *elastische hintere Aufhängung des Motorblocks* behoben.

Diese besteht aus einem Bügel mit zwei Scharnieren, von denen das hintere im Wagenkasten angelenkt ist, das vordere, mit einer Gummibuchse versehene aber über eine Platte

Kurzportrait des Fiat «Nuova 500»

- **Faltdachcoupé**
- **zwei Hauptsitze**
- **Raum für zwei Kinder oder Gepäck**
- **luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor im Heck, OHV, 2,5/13 PS**
- **Vierganggetriebe mit Klauenschaltung**
- **Preis (geschätzt) Fr. 4200.— bis 4300.—, lieferbar in der Schweiz ab September**
- **Spitze über 85 km/h, Normverbrauch 4,5 Liter/100 km**

Fiat «Neuer 500»

Technische Daten und Merkmale

Motordaten: 2,44 Steuer-PS, 2 Zylinder in Linie, Bohrung 66 mm, Hub 70 mm, Hubraum 479 cm³, Kompr. 6,55:1. Höchstleistung 13 PS (CUNA) bei 4000 U/min, max. Drehmoment 2,8 mkg bei 2500 U/min. — Spezif. Leistung 27,1 PS/l bzw. 6,8 PS/l und 1000 U/min.

Motorkonstruktion: Luftgekühlter Viertakt-Ottomotor, hängende Ventile mit Kipphebel und Stoßstangen, seitl. Nockenwelle (Kette), Schleuderölfilter im Hauptstrom, Oelinhalt 1,5 Liter (Wechsel).

1 Fallstromvergaser Weber 24 IMB m. handbetätigt. Startvergaser, Luftfilter. Zündkerzen 14 mm, Wärmewert 225. Elektr. Anlage Marelli 12 V, Dynamo 180 W, Batterie 32 Ah. Luftkühlung durch Gebläse mit thermostatisch reguliertor Vorwärmung der Ansaugluft.

Kraftübertragung: Heckmotor, Einplatten-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, 4. Gang nicht direkt; 2., 3. und 4. Gang schrägverzahnt mit Klauenkupplungen, Schalthebel in der Mitte, spiralverzahnter Achsantrieb, Untersetzung 5,125:1 (41/8).

Untersetzungsverhältnisse (im Getriebe): I. 3,273:1. II. 2,067:1, III. 1,300:1, IV. 0,875:1, R. 4,134:1.

Theoretische Drehzahl-Geschwindigkeitsverhältnisse

Drehzahl U/min	1. Gang km/h	2. Gang km/h	3. Gang km/h	4. Gang km/h	Kolbengeschw. m/sec
a: 1000	5	9	14	20	2,3
b: 2500	14	22	34	51	5,8
c: 4000	22	34	55	82	9,3
d: 4500	24	39	63	91	10,4

b: max. Drehmoment; c: max. Leistung, d: max. Dauerdrehzahl.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit stabilisierender unterer Querfeder und oberen Dreieckquerlenkern, hinten Einzelradaufhängung mit schrägem Dreiecklenker und Schraubenfeder, Teleskopstossdämpfer.

Hydr. Fussbremse (vorn 1 Primärbacke pro Rad), Bremsfläche 432 cm², mech. Handbremse auf Hinterräder. Lenkung mit Schnecke und Sektor, Benzintankinhalt 21 Liter (3,5 bis 5 Liter Reserve), Reifen 125-12.

Abmessungen: Radstand 184 cm, Spurweite vorn 112,1 cm, hinten 113,5 cm, Länge 294,5 cm, Breite 132 cm, Höhe 132,5 cm, Bodenfr. 13,0 cm, Wendekreis 8,6 m.

Karosserie, Gewicht: Zweisitziges, zweitüriges Cabrio-Coupé mit Faltdach, mit Raum für 2 Kindersitze, Gewicht trocken 455 kg, mit aufgef. Benzintank 470 kg.

Fahrleistungsdaten (Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit ca. 85 bis 90 km/h, Normverbrauch (CUNA, bei 60 km/h konst. Geschw. + 10 %) 4,5 Liter auf 100 km.

Leistungsgewicht trocken 35,5 kg/PS, aufgefüllt 36,3 kg/PS, mit 2 Personen (150 kg) 47,6 kg/PS, voll belastet (210 kg) 52,4 kg/PS.

Luftdurchsatz im 4. Gang 708 Liter/km bzw. 1560 Liter/t/km, spezif. Hubraum 1050 cm³/t, spezif. Bremsfläche 950 cm²/t.

Preis und Lieferfrist: Preis noch nicht festgelegt; in der Schweiz ab September 1957 lieferbar.

GENERALVERSAMMLUNG VOM 17. 11. 1984

Wie im letzten Jahr, fand unsere GV auch diesmal wieder im Restaurant Ochsen im Oberwil statt.
Unser Club hat sich ganz schön gemausert, denn der Vorstand hat die Zügel fest un seine Hand genommen und hat viel geleistet in diesem Jahr.
Leider sind unser Präsident Hanspeter Zimmermann und der 2. Beisitzer Diana Whitehouse zurückgetreten, aber mit Dominik Bücheler haben wir einen sehr versierten und aktiven neuen Präsidenten bekommen, der bereits im letzten Vereinsjahr viele Führungsaufgaben für den Club wahrgenommen hat.
Neben unserem "guten Engel" Eveline, die auch weiterhin unser Sekretariat betreuen wird, und Dominik als Vizepräsidentin hilfreich unter die Arme greifen wird, fährt unser Club mit einer neuen Vorstandskutsche ins Vereinsjahr 84/85.
Andreas Kilchenmann wird zukünftig für die Veranstaltungen verantwortlich sein, und dabei wird er von Silvio Belafatti nach Kräften unterstützt werden. Reto Vischi ist unser neuer Kassier, Iris Bernet wird Protokoll führen und bei der Organisation mithelfen und Gisela Vischi ist für die Clubzeitung verantwortlich.

Die Rechnungsrevisoren für dieses Jahr sind Andreas Bruggisser (1. Revisor) und Davor Celic (2. Revisor). Ersatzrevisor ist Daniel Fischbacher, der bisher 1. Revisor war, aber laut unserer Statuten nicht wiederwählbar war.
Ein junges Team, mit vielen neuen Ideen, bringt frischen Wind in unseren Club.
Hanspeter, unser frührer Präsident, ist von der GV mit überzeugender Mehrheit, zu unserem 1. Ehrenmitglied gewählt worden.
Das ausführliche Protokoll dieser GV werdet ihr, wie dieses Jahr kurz vor der nächsten Generalversammlung zugeschickt bekommen.

RÄTSELAUFLÖSUNGEN:

1. Es handelt sich um die Autofirma "Renault"
2. Weg Nr. 4 ist der richtige.

Der neue Clubvorstand:

1) Dominik 2) Eveline 3) Silvio 4) Gisela 5) Res 6) Iris 7) Reto

VON DRAUS VOM WALDE KOMM ICH HER...

Fast pünktlich um 19.30 Uhr, trafen die fleissigen "Diener" des Fiat-500er-Samichlaus am 7. Dezember im Restaurant Stadion ein, um für ihren "Herrn" die Tische zu schmücken.

Viele 500er Fans kamen von Nah und Fern,
vom Aargau bis Luzern,
von Schaffhausen bis Bern,

von den alten Clubhasen bis zur kleinen Laura, die sich gleich in ein sicheres Eckchen "flüchtete", weil ihr die Nikolaussache ganz und gar nicht geheuer schien! Das Stadionli war bis auf den letzten Platz besetzt!

Der Niggi-näggi liess lange auf sich warten. Er dachte sich wohl: Pünktlichkeit gehört nicht gerade zu den Tugenden der Clubmitglieder, also komme ich besser nicht zu früh; und schliesslich kann sich ja auch der beste Nikolaus einmal irren!

Aber endlich, endlich kam der grosse Augenblick! Begleitet von den zwei hilfreichen "Engeln" Claire und Denise, fuhr er ganz in rot, vor dem Stadiönli vor.

Was wusste er nicht alles zu erzählen! Über Umberto und Pietro, über Eveline und Davor, über Dominik und Sandra, über Corinne und Hanspeter und über viele viele andere! Er war doch mit uns Fiat Fans zufrieden, der Samichlaus, denn er hat einen grossen Sack voller Nüssli, Schokolädli, Mandarinli und Grättimannen auf die Tische ausgeschüttet und das macht er ja nur bei braven "Kindern", oder?

Es war eine tolle Stimmung, und Res, der viel zu spät bei uns eintraf, als der Nikolaus längst wieder unterwegs war, hat viel verpasst, er sollte nächstes Jahr unbedingt rechtzeitig kommen!

Leider konnten wir nicht bis zum Schluss bleiben, da Reto am Samstagmorgen wieder arbeiten musste. So sind wir denn gegangen, als der Abend gerade am gemütlichsten wurde.

Seither bin ich jedoch felsenfest davon überzeugt: Der berner 500er-Club-Samichlaus, ist bestimmt der töllste Samichlaus auf der ganzen Welt!

Eure Gisela

NOTIZZETTEL — NOTIZZETTEL

Probleme mit der Teil- oder Vollkasko - Versicherung??????????????

Immer wieder melden Mitglieder, dass Sie beim Abschluss der vorerwähnten Versicherungen Probleme haben. Sei es, dass die betreffende Gesellschaft keine Versicherung abschliessen will für ein so altes Auto, oder, dass eine (teure) Expertise verlangt wird. Der Vorstand ist in der Lage, verschiedene Lösungsmöglichkeiten anzubieten und bittet Euch deshalb bei eventuellen Fragen an unseren Präsidenten zu wenden: Dominik Bücheler, Dinkelbergstr. 4, 4132 Muttenz, Tel. Geschäft 061/24 74 97 oder Privat 061/61 23 59

Adressänderung: Wer umzieht, benachrichtige bitte rechtzeitig unser Sekretariat. Immer wieder kommt Post zurück und Eveline,unsere Sekretärin, muss mühsam nachforschen, wohin sie die Einladungen und Clubzeitungen schicken soll.

Zur Vervollständigung unserer Kartei, bitten wir alle Mitglieder, die nicht an der GV teilgenommen haben, ihr Geburtsdatum dem Sekretariat bekanntzugeben. Es gibt dann auch eine kleine Überraschung!

Leider sind die hellseherischen Fähigkeiten unsres Clubvorstandes nicht sehr ausgeprägt! Bitte denkt nicht erst in den Flitterwochen daran, wie schön ein Fiätli-Hochzeitsspalier gewesen wäre! Informiert uns rechtzeitig mindestens 1 Monat vorher und wir sind sicher dabei!
Unser Sekretariat: Eveline Schneider, Kahlstr. 15, 4054 Basel, Tel. 54 15 48

Die Sektion Aargau trifft sich jeden 3. Donnerstag im Monat im Restaurant Schweizerhof in Suhr. Bruno Papis erwartet Euch alle am 20. 12. 84 um 20.00Uhr!

Inserate für den Automarkt können jederzeit an die Redaktion geschickt werden. Sie werden in der nächsten Clubzeitung im Februar veröffentlicht. Für Clubmitglieder ist der Automarkt natürlich gratis, für Nichtmitglieder kostet ein Kleininserat 10sfr.
Unsere Redaktion: Gisela Vischi, Langegasse 44, 4104 Oberwil, Tel. 30 07 33

NOTIZZETTEL — NOTIZZETTEL

AUTOMARKT

ZU VERKAUFEN:

Fiat 500, Bj. 1972 gelb, 60 000 km, MFK 2. 84 Fr. 2 500.-
Thomas Knecht, Luzernerring 74, 4056 Basel, Tel. P: 061/574338
(Thommy verlangen) G: 061/435533

Fiat 126, weiss, nicht vorgeführt, wenig Rost Fr. 1 200.-
Gideon Chonia, Hohrainlistr. 12, 8302 Kloten, Tel: P: 01/8141909
G: 01/7392230

TEILE ZU VERKAUFEN:

Motor und Getriebe, ca. 70 000 km, ausser Betrieb seit Jan. 84,
Fr. ca. 200.-
Angelo Santoro, Bäumlihofstr. 142, 4058 Basel, Tel: P: 061/490815 abends
G: 061/245340

Frontscheiben, Stossstangen vorne und hinten, Lampen und Scheinwerfer vorne und hinten, Motordeckel, Pneu mit Felgen 175x12, Originalauspuff, kompletter Bremsensatz (neu), Zylinderkopf und Deckel, Vergaser, diverse Teile.
Gideon Chonia, Hohrainlistr. 12, 8302 Kloten, Tel: P: 01/8141909
G: 01/7392230

neuwertige Schneeketten für Fiat 126 Bambino, (neu Fr. 50) Fr. 30.-
Barbara Vivarelli, Zurlindenstr. 45, 8003 Zürich, Tel: 01/4631383

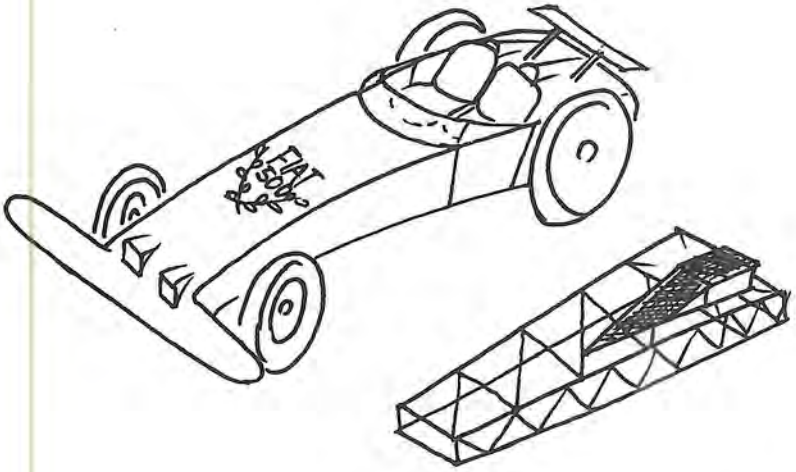
ZU KAUFEN GESUCHT:

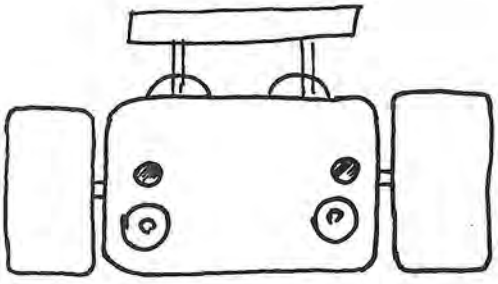
Fiat Autobianchini (500) Kaufe gegen bar!
Gideon Chonia, Hohrainlistr. 12, 8302 Kloten, Tel: P: 01/8141909
G: 01/7392230

Fiat 500 Giardiniera (Combi)
Bruno Papis, Kirchbergstr. 13, 5000 Aarau, Tel: P: 064/228509
(direkt) G: 064/435457
(Zentrale) G: 064/435454

Suche Ideen zum Thema RENNWAGEN
Wer hat eine Idee, wie man einen 500er zu einem Formelrennwagen umbaut? Zeichnungen mit Erklärung an:
Gideon Chonia, Hohrainlistr. 12, 8302 Kloten, Tel: P: 01/8141909
G: 01/7392230

Beispiel: Tief(f)lieger:





Suche 2 bis 4 Occ Felgen für Fiat 500
Christian Heim, Benkenstr.15, 4106 Therwil. Tel: 73 33 02

FIAT 500 -Club

ACHTUNG !!!

CLUBZEITUNG 85

Nach dem Erfolg unserer Clubzeitung im ersten Erscheinungsjahr will der Vorstand 1985 sowohl qualitativ als auch quantitativ eine Steigerung erzielen. Quantitativ bedeutet, dass die Clubzeitung im nächsten Jahr 4 mal erscheint und qualitativ bedeutet, dass noch mehr Fotos erscheinen werden und vor allem wird die Zeitung im attraktiven A 5-Format (15x21cm) als schönes Büchlein gedruckt. Natürlich kostet dies auch einiges (vor allem die Fotos) und so ruft der Vorstand alle Mitglieder auf sich um INSERENTEN zu bemühen. Als Kontaktadresse gilt wie immer unser Sekretariat: Fiat 500-Club, c/o Eveline Schneider, Kahlstrasse 15, 4054 Basel.

Folgende Preise gelten für 4 Ausgaben 1985 mit je ca. 150 Exemplaren:

1/1 Seite: Fr. 200.--

1/2 Seite: Fr. 100.--

1/4 Seite: Fr. 50.--

○ Ja ich inseriere in der Clubzeitung 85 mit ..... Seite

○ Bitte Kontakt mit mir aufnehmen

○ Bitte direkt Kontakt mit dem Inserenten

Name: Vorname: Firma:

Adresse: Tel.

Absender:

Name: Vorname:

Adresse:

FIAT 500 -Club

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

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

HP. Zimmermann
Lèhnstr. 30
6023 ROTHENBURG / LU
Tel ~ 041 / 53 81 29

KOSMETIKSTUDIO

face on face

Peter Muhr
Int. dipl. CIDESCO Kosmetiker

PRODUKTE:

Jeanne Gatineau PARIS

Karin Herzog

BOURJOIS

HALSTON

Clarastrasse 2/3
CH - 4058 Basel
Telefon 061/33 81 82

Öffnungszeiten:
Dienstag – Freitag 9.00 – 13.00, 14.00 – 18.30
Samstag 9.00 – 16.00

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

WIR SIND UMGEZOGEN

GARAGE SUREMANN

Ford

AVIA

WANDERSTRASSE 63, 4054 BASEL, TEL. 39 29 30

MODERN EINGERICHTETE WERKSTATT – EIGENE KARROSSERIE-ABTEILUNG
VERKAUF UND WERKSTATT AUCH SAMSTAGS GEÖFFNET
AVIA-TANKSTELLE – BEDIENT
SOWIE KREDIT + NOTENAUTOMAT

OFFIZIELLE Ford **-VERTRETUNG**

NUR 500 m WEITER! RICHTUNG MORGARTENRING/WANDERSTRASSE 63

Früher war ich ganz einfach ein FIAT 500

...Und jetzt bin ich Mitglied im

FIAT 500 -Club

Toll was!