

Fiat 500

CLUB



GAZZETTA

Wo gibt es noch Fiat 500 Ersatzteile ?



Fiat 500 Club Schweiz
Ersatzteil - Service

Thomas Bühler Wiesenstrasse 13 5605 Dottikon
Telefon + Fax 056/624 41 89

EDITORIAL

Nach der Fasnacht beginnt in unseren Köpfen der Frühling. Es erscheinen dann auch viele neue Auto-Modelle, die meisten werden wieder runder (wie früher) und bestechen Jahr für Jahr durch mehr technologische Feinheiten. Die Computertechnologie macht beinahe Unmögliches möglich. Für den Transport von A nach B werden schöne und intelligente Modelle gebaut, damit die Fahrt sicher und praktisch ist und viel Spaß macht. Das gelingt der Autoindustrie bestens, was die Absatzzahlen eindeutig belegen. Aber...

Der Spaß wird einzig von der Tatsache getrübt, das man auf der Überholspur der Autobahn oft langsamer fährt als auf der normalen, weil die Straßen stauverseucht sind. Wenn man dann in einem Magazin noch lesen muß, daß die Fortbewegungsgeschwindigkeit auf der Straße durchschnittlich auf die eines Pferdefuhrwerks gesunken ist, dürfte das auch der Autoindustrie zu denken geben. Zu denken geben sollte es aber auch all denen, die unsere Oldtimer als zu langsam oder verkehrs-behindernd bezeichnen oder einfach verbieten wollen. Bei diesen Tempi können wir ja locker mithalten und zudem sind wir eher selten auf der Überholspur anzutreffen !

Fazit: Wir können auch weiterhin mit erhobenem Haupt mit unseren kleinen, gar nicht so langsamen Fiat 500 das Straßenbild bereichern und zusehen wie die großen, modernen PS-Boliden vor Neid erblassen, wenn wir mit einem Lächeln in kleine Parklücken zwängen und mit 20 Liter volltanken !

Auf eine tolle Saison 2000...

Matthias

Index

Vorwort / préface	113
Anmeldung Frühlingsausfahrt	5
Inscription pour la sortie de printemps	4
Ciao, Ciao, Cinguecento	8
Fiat Geschichte Teil 3	11
Multipla Restauration	12
Berg-Trophy Davos	15
Heavy-Metal-Höck	16
Harzer Treffen	18
Restaurationsgeschichte	19
Clubnamen	
Bücher Fiat 500	zum Herausnehmen 21-28
OTM	29
herausgepickt	30
Motor ohne Nockenwelle	31
Ruhrpott-Treffen	32
Das Wettrudern	33
mit dem Ser nach Finnland Teil 1	34
vermisst wird ...	39
Leserbrief	40
Markt Marché	43
Veranstaltungen / manifestations	46 / 47

EDITORIAL

Après le Carnaval commence dans nos têtes le printemps. On aperçoit plein de nouveaux modèles de voitures, la plupart seront plus ronds (comme dans le passé) et augmentent d'année en année les finesses technologiques. Les computers rendent presque possible l'impossible.

Pour le transport de point A-B on construit des modèles intelligents pour que la route soit plus sûre et plus pratique, le voyage devient un plaisir. Ça réussit merveilleusement bien à l'industrie de l'automobile qui prouve clairement le débit de vente. Mais ...

La réalité sera souvent trompeuse, car sur la voie de dépassement de l'autoroute, on roule souvent plus lentement à cause des bouchons.

Si on lit dans les journaux que la moyenne de vitesse n'est pas plus élevée qu'une charette, ça devrait faire réfléchir l'industrie des voitures.

Tous les Oldtimer qui ne roulent pas assez vite et qu'on dit qu'ils sont trop encombrants, on voudrait les interdire. A cette vitesse (tempo) nous pouvons suivre aisément car nous sommes rarement sur la piste de dépassement.

Moralité : Nous pouvons continuer avec la tête bien haute avec nos petites Fiat 500 qui ne roulent pas si lentement, qui enrichissent notre image de la route et roulent entre les grandes limousines puissantes. Sourions quand nous parquons nos 500 dans des petits espaces (parking incomplet) et faisant le plein avec 20 litres!

Je vous souhaite une super saison 2000

Matthias

Inscription pour la sortie de printemps 2000

Comme vous avez appris dans la Gazetta 1/2000, la sortie de printemps aura lieu dans le hinterland lucernois. Nous nous rencontrons à 10.00 h au Restoroute de Neuenkirch en direction de Bâle.

Après l'arrivée de tous les participants nous faisons un tour de campagne et nous traversons les petites villes Sempach et Sursee. Puis nous continuons notre tour jusqu'à Menznau où nos Fiat 500 devons s'efforcer pour arriver sur la colline de Menzberg. 400 m plus haut que Menznau nous vous promettons une excellente vue sur le hinterland lucernois. Après la descente, les freines de nos 500 ont la chance de se libérées de la rouille d'hiver et puis, les « Fiätl » sont tout prêtes pour la saison d'été 2000.

Cette tour durera environ 2 heures et se terminera dans le château Wyher à Ettiswil où notre équipe de cuisine nous attend avec un menu extraordinaire de 4 plats. Nous allons dîner dans l'intérieur du « Schloss Wyher », ce qui est aussi agréable s'il fait mauvais temps. Après le dîner, tout le monde a la possibilité de visiter le château soi-même.

L'après-midi un autre événement nous attend: Un Oldtimer-club des tracteurs nous visite dans le château « Wyher » et non seulement nous mais aussi eux peuvent admirer les différents passions et peuvent changer les expériences que chacun fait avec son véhicule.

Dès aujourd'hui jusqu'à dimanche, le 30 avril 2000 il est possible de s'inscrire chez moi (Combien de participants adultes/enfants). Nous ne tenons pas compte des inscriptions retardées ! ! ! !

Coûts par personne: CHF 20.-- Menu pour les adultes: Soupe des légumes sauvages
Terrine avec salade
Brassato al Chianti
Parfait au pavot

Enfants : CHF 5.-- Menu (Cola inclus.) Macaroni al Ragoût

Inscription: par écrit: Christoph Kerlein, Renzligen 1, 6263 Richenthal
Par téléphone: Privé (entre 19.00-21.00) 062/758 39 12
Prof. (entre 08.00-18.00) 062/756 11 88
E-mail: heidi.christoph@freesurf.ch

La sortie aura lieu même s'il fait mauvais temps.

Tout le monde est invité de participer à cette sortie, avec ou sans 500.

Anmeldung Frühlingsausfahrt 2000

Wie ihr in der Gazetta 1/2000 erfahren habt, findet die Frühlingsausfahrt im Luzerner Hinterland statt. Wir treffen uns um 10.00 Uhr auf der Raststätte Neuenkirch Fahrtrichtung Basel.

Nach dem Appell fahren wir über Land durch das Städtchen Sempach und Sursee, weiter nach Menznau, um dann den Menzberg zu erklimmen, wo unsere Fiätlis wieder einmal alles geben müssen. Nach den 400 Höhenmeter mit einer wunderbaren Aussicht folgt anschliessend eine Talabfahrt, bei welcher die Bremsen vom Winterrost befreit werden, so dass wir für die Sommersaison startklar sind.

Nach der ca. 2 stündigen Ausfahrt werden wir das Schloss Wyher in Ettiswil besuchen, wo unsere eigene Kochmannschaft schon mit einem exklusiven 4 Gang Menü auf uns wartet.

Wir werden also im Schlossinneren dinieren, was auch bei schlechtem Wetter für alle eine gute Sache ist. Das Schloss kann während unseres Aufenthaltes frei besichtigt werden.

Als Höhepunkt kommen am Nachmittag einige Oldtimer Traktoren von einem benachbarten Club zwecks Erfahrungsaustausch und gegenseitiger Bewunderung zu Besuch ins Schloss Wyher.

Anmeldungen (Angabe der Anzahl Erwachsenen und Kinder) nehme ich ab sofort, aber bis spätestens Sonntag 30. April 2000 entgegen. Verspätete Anmeldungen können nicht mehr berücksichtigt werden!!!!

Kosten pro Person:	Sfr. 20.--	Menü Erwachsene:	Wildgemüse Suppe Terrine mit Salat Brassato al Chianti Mohn Parfait
--------------------	------------	------------------	--

Kinder	Sfr. 5.--	Menü inkl. Cola usw.	Maccheronial Ragout
--------	-----------	----------------------	---------------------

Anmeldung schriftlich:	Christoph Kerlein, Renzligen 1, 6263 Richenthal
telefonisch:	Privat abends 19.00-21.00 062/758 39 12
	Geschäft 08.00-18.00 062/756 11 88
E-mail:	heidi.christoph@freesurf.ch

Die Ausfahrt findet bei jedem Wetter statt.

Es sind alle herzlich eingeladen an der Frühlingsausfahrt teilzunehmen mit oder ohne Fiäli.

Inseratenpreise 2000

1/1 Umschlaginnenseite	Fr. 500.00 pro Jahr *)
1/1 Innenseite	Fr. 300.00 pro Jahr
1/2 Seite	Fr. 150.00 pro Jahr
1/3 Seite	Fr. 100.00 pro Jahr
1/4 Seite	Fr. 75.00 pro Jahr
Kleininserate ohne Foto	Fr. 20.00 pro Ausgabe **)
Kleininserate mit Foto	Fr. 50.00 pro Ausgabe **)

- *) Dieser Auftrag muss bis spätestens 31.12. für das folgende Jahr aufgegeben werden.
- **) Der jeweilige Betrag für das Inserat muss entweder dem Auftrag oder mit Fotokopie der Posteingahlung (40-19247-0) beigelegt werden. Nicht bezahlte Inserate werden nicht gedruckt. Für Clubmitglieder gratis.

Ihren Auftrag schicken Sie bitte direkt an die Redaktion. Danke

Prix d'insertions 2000

1/1 Page de couverture, intérieure	Sfr. 500.- par an *)
1/1 Page intérieure	Sfr. 300.- par an
1/2 Page	Sfr. 100.- par an
1/4 Page	Sfr. 75.- par an
Petite insertion sans photo	Sfr. 20.- par parution **)
Petite insertion avec photo	Sfr. 50.- par parution **)

- *) Cette publicité doit être envoyée au Club avant le 31.12. de l'anne précédente
- **) La preuve de paiement pour l'insertion doit être jointe en même temps que l'envoi de l'insertion à la rédaction (coupie du BV, cpte postal 40-19347-0). Les insertions non payées ne seront pas imprimées. Gratuit pour les membres.

Veuilley envoyer vos insertions directement à la rédaction svp. Merci

**LANDTECHNIK
GARTENGERÄTE**

JUCKER

8173 Neerach, Tel. 01 858 22 73

agria-Rasenmäher.

**Leise, umwelt-
freundlich und
handlich!**



**BERATUNG
VERKAUF
SERVICE**

Ersatzteile und Zubehör
für



**Jean Goetz AG
8004 Zürich**

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18

«Ciao, ciao, lieber Cinquecento»



Man liebt ihn oder liebt ihn nicht: Der Fia 500 hat im Laufe der Jahrzehnte auch die Herzen der Schweizer erobert.

Der «Cinquecento» gehört zu den kleinsten Autos der Welt und war in den 50er Jahren das Liebesnest vieler Italiener. Längst ist er ein Sammlerobjekt, ein Kultgefährt, ein Mythos. Doch droht dem Winzling das Aus.

Cinquecento wird er liebevoll genannt und hat seit jeher der Liebhaber so viele. Während die kleinen Gefährte mit den schönen runden Formen in der Schweiz vor allem in Garagen und Werkstätten von Sammlern gehegt und gepflegt werden, kurven in Italien immer noch täglich etwa 500 000 Menschen mit Modellen des Baujahrs von anno dazumal durch die Gassen. Dabei könnte schon ein Zusammenstoss mit 20 Kilometern pro Stunde für einen Fahrer tödlich enden. Genau dieses Sicherheitsproblem soll auch ein Grund für das Ende des kleinen Fahrzeuges sein, wie die Zeitschrift «Il Venerdì» – eine Beilage der italieni-

schen Zeitung «La Repubblica» – in seiner jüngsten Ausgabe schreibt. Zusätzlich werden aber auch Umweltschutzprobleme genannt. «Ade, lieber 500, du stinkst zu sehr», bilanziert sie. Mit einem Liter Benzin komme der Kleinwagen in der Stadt ganze zehn Kilometer weit. Auch habe er eine miserable Strassenlage, von Sicherheitsgurten ganz zu schweigen. Mehr noch: Ein alter Fiat 500 verschmutze die Luft so stark wie 300 moderne Kleinwagen zusammen. Um von Null

auf 80 Stundenkilometer zu kommen, brauchten die Fahrer 25 Sekunden.

«Das Aussterben scheint unvermeidlich zu sein», resümiert das Blatt nicht ohne Wehmut – und ruft die Leser zur Stellungnahme auf. Bereits wollten Prominente Unterschriften zur Rettung des Kultwagens sammeln.

Selbst Formel-1-Pilot Michael Schumacher soll sich unsterblich in den «Kleinen» verliebt haben. Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo ist auf einem Foto als stolzer Besitzer eines

knallroten Prachtexemplars zu sehen. «Für mich ist der Kleine der Grösste», so oder ähnlich äussern sich Fans bei Oldtimer-Treffen.

Auto für den kleinen Mann

Am 15. Juni 1936 rollte der erste Fiat 500 vom Band. «Ich wollte ein kleines Auto für eine grosse Anzahl von Menschen entwerfen», beschrieb der Vater des legendären Gefährts, Dante Giacosa, seine Pläne. Erklärtes Ziel des gebürtigen Römers war, dass sich jeder Angestellte ein Auto leisten kann. Für 8900 Lire kam der «Cinquecento» vor mehr als sechs Jahrzehnten auf den Markt.

Doch für viele Käufer war das Auto mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Auf dem «Sitz mit Motor», wie der Fiat auch genannt wird, lernte eine ganze Generation das Küssen. Beliebt ist er auch bei weniger Romantischen, weil er klein ist und trotzdem alle Einkaufstaschen Platz haben. Der «Cinquecento», so meinen Kenner, ist eben eine Herzensangelegenheit. (sda)

Liebe Maya

Wir haben in unserer Zeitung den beigelegten Bericht über den Fiat 500 gefunden.
Wäre das etwas für die Gazzetta?

Das Foto könnte man ja allenfalls abdrucken als Tip für eine Umsteigevariante:
„Muskelkraft statt Benzin“.

Mit freundlichen Grüssen

Marco und Franziska Suligoj

Marco und Franziska



FIAT - Die Geschichte (3)

1968 erreicht Fiat die Verkaufszahl von ungefähr 1,5 Millionen Fahrzeugen, von denen 542'000 Exportfahrzeuge sind. In diesem Jahr werden der 850 Special, der 850 Sport, Coupé und Spider, der 500 Lusso, der 124 und der 125 Special vorgestellt. Magneti Marelli entwickelt die elektronische Hochspannungszündung.

Diese innovative technische Lösung kommt am Fiat Dino und am Dino Ferrari zum Einsatz. Und um beim Thema Innovationen zu bleiben: Fiat stellt auf dem Turiner Automobilsalon den Prototyp des City-Taxis vor, für das fünfzehn Patente angemeldet wurden.

1969 investiert Fiat über 300 Milliarden Lire in Süditalien. Weiterhin werden das Kapital von Lancia sowie 50% von Sefac-Ferrari erworben. Das Fahrzeugprogramm von Fiat wird durch die Modelle 128, den ersten Fiat mit Frontantrieb, das Modell 130 bereichert, eine Limousine, die als Spitzenmodell der Fiat-Produktion konzipiert ist. Weiterhin wird auch der Super-Sportwagen Dino Coupé 2400 vorgestellt.

1970 ist der Fiat 128 das „Auto des Jahres“. Das Fahrzeug, als zwei- und viertürige Limousine und als Kombi gebaut wird, ist der erste Fiat mit quer eingebautem Motor der Hubraumklasse 1100 ccm. In der Sowjetunion leitet Fiat die Produktion auf einer bebauten Fläche von 1'455'000 m² ein.

Im April 1971 wird der Fiat 127 präsentiert, der den 850 ersetzen soll. Das Modell mit einem, für die damalige Zeit, entschieden innovativen Charakter hat auch im Ausland einen grossen Erfolg und wird 1972 zum „Auto des Jahres“ gewählt. Ende Mai 1974 läuft der Millionste 127 vom Band.

1972 stellt Fiat denn neuen Kleinwagen 126, den Sportwagen X19, den 142 Abarth Rallye und den Oberklassenwagen 132 vor. Der 132 wird in drei Versionen gebaut: Normale und Special mit einem 1600-Motor und Special mit einem 1800 Motor. Der 132 Special, der eine grosse Auswahl an Sonderausstattungen aufweist, ist die erste Limousine von Fiat mit serienmässig angebotenen Aussenspiegel.

1976 führt Fiat an der Anlage von Torino Mirafiori das erste automatisierte System für die Montage der Karosserie mit dem mechanischen Fahrzeugteil ein. Im Rennsportbereich ersetzt der 131 Abarth Rallye den 124. Einige Monate später gewinnt er die Rallye der Tausend Seen.

1978 debütiert der Ritmo mit einer grossen Auswahl an Sonderausstattungen, die von der Klimaanlage bis zum Dreistufen-Automatikgetriebe reichen. Hinsichtlich der Produktion wird in den Werken Rivalta und Cassino das Robogate, das erste automatisierte, und flexible Montagesystem für Karosserien, in Betrieb genommen. In diesem Jahr wird Fiat Auto S.p.A. gegründet, die Fiat, Lancia, Autobianchi, Abarth und Ferrari vereint.

Fortsetzung folgt

Maya Hobi Krauer

Fiat Multipla Restauration

Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 13)

Es gibt viele Gesetze. Vor allem rund ums Autofahren. Beim Auto restaurieren kommt aber immer wieder das eine zum tragen, das Edasolamad Gesetz. Sicher habt ihr es schon alle kennengelernt. Das spart Zeit - dann muss ich ja nichts erklären. Ah! Wer ruft da aus der hintersten Reihe? Gibt es doch noch Vereinzelte die man aufklären muss? Also dann: das Edasolamad Gesetz, oder in voller Länge ausgesprochen das „Es dauert sowieso länger als man denkt“ Gesetz beschreibt den Umstand, dass man beim Planen einer Arbeit immer nur etwa die Hälfte oder weniger an Zeit vorgibt, wie es dann wirklich braucht. Würde ich nun also meinen eigenen Neujahrs Vorsätzen glauben, wäre die Bremsanlage fertig und auch die Achsen mit den Rädern schon montiert. Das stimmt ... leider nur teilweise. immer wieder treten vorhersehbare aber auch unvorhersehbare Ereignisse ein, die die beste Planung zunichte machen. Januar: mein Frau wird krank was mich zwei Hobby - Samstagmorgen „kostet“. Eine neue Occasion Alltagskutsche gekauft (selber schuld) kostete auch Zeit. Februar: im Wochentakt hat unsere kleine Familie Geburtstag. Und so hat es halt länger gedauert als ich gedacht habe.

Um die Sache wieder in Griff zu bekommen vergebe ich nun kleinere Aufträge in Heimarbeit. Sonja, meine Frau, hat sich anerbieten Kleinteile zu lackieren. Das ist jetzt etwas, das ich wirklich nicht so gerne mache. Irgendwie stehe ich mit dem Medium Lacke und Farben auf Kriegsfuss. Im Moment liegt bei uns zu Hause die Pedalerie des Multiplas auf dem Esstisch verstreut und wartet auf einen Anstrich.

Gerade heute habe ich den Stabilisator vom Rost befreit. An der Maschine geht das gut, einzig das meine Drahtbürste schon stark abgenützt ist und andauernd die kleinen Drähte in der Gegend rumfliegen. Voller Stolz betrachtete ich die glänzende Eisenstange, zärtlich Stabi genannt. Der Stabi wird in vier Gummiklötze gesteckt und diese mit Metallbügeln an der Vorderachse befestigt. Die beiden mittleren Gummis schob ich auf die blanke Stange was mich ziemlich viel Schweiß kostete, da sie recht satt sitzen. Danach wollte ich den Stabi lackieren und dabei die Gummis nur noch etwas hin und her schieben, so sollte die neue Lackierung geschont werden. Die vier Stabi - Gummis habe ich vor Jahren an einem italienischen Teilemarkt, ich glaube es war in Imola, zufällig entdeckt. Leider bemerkte ich erst jetzt, dass sie nicht alle gleich sind. Die inneren haben eine andere Form wie die äusseren. Nach dem Edaslamad Gesetz habe ich natürlich die falschen Gummis innen montiert. Ich habe auch keine inneren Gummis, da ich aus Unkenntnis nur vier Äussere gekauft hatte. Tja, Pech.

Langsam fehlen mir so viele Kleinigkeiten, dass eine Ersatzteilbestellung angebracht scheint. Jedesmal wenn ich eine Bestellung aufgegeben habe, steigt die Spannung bis dann endlich das ersehnte Paket zu Hause eintrifft. Gerade die Teile, die nicht mit denen der 600er Limousine identisch sind können schon mal etwas Probleme geben. Wenn man Glück hat wurden Komponenten verbaut, die auch in einem anderen Fiat Modell zum Einsatz kamen. So ist zum Beispiel der Stabilisator vom Fiat 1200 Cabrio (und eventuell noch von anderen Typen) der selbe wie beim Multipla. Dummerweise gibt es keine Liste oder eine Auskunftsstelle die einem das zuverlässig sagen kann. Da ist man immer wieder auf Insider Wissen angewiesen oder auf kompetente Ersatzteihändler. So werde ich also meine inneren Gummilager des Stabis bei der nächsten Bestellung mitaufgeben und hoffen... Dazu bestelle ich auch die Metallbügel zu den Gummilagern. Theoretisch (und auch praktisch) könnte man diese Bügel wieder herrichten. Bei verschiedenen Teilen komme ich immer wieder in den Clinch. Ein Aussenseiter wird nun denken: „am besten alles neue Teile einbauen“. Da kann ich nur teilweise zustimmen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es viele Lösungen gibt wenn ein Defekt behoben werden soll. Idealfall: man kauft ein neues Teil erhält dieses auch, bezahlt einen fairen Preis und die Qualität stimmt. Dann gibt es leider auch mal Neuteile, die wollte ich schon direkt in den Müll schmeissen aus lauter Enttäuschung, denn die Qualität war so schlecht das mir die Haare zu Berge standen. In diesen Fällen wünsche ich mir lieber ein Teil, das etwas teurer ist, dafür aber dem Originalteil entspricht. Schlecht ist auch wenn ein Teil neu nicht mehr erhältlich ist, Diskussion beendet! Auch schon passiert: das neu erworbene Teil war doch erheblich teurer als man sich vorgestellt hatte und für dieses Geld hätte man dann lieber das alte Teil aufgearbeitet. Da viele Teile zuerst im Ausland organisiert werden müssen, frage ich auch nicht immer nach dem Preis und die Rückgabe oder Verweigerung der Annahme ist ohne eigentlichen Mangel auch nicht nett. Bei mir waren solche Fälle zum Glück Ausnahmen. Umgekehrt habe ich schon Altteile wieder hergerichtet und als ich später den Preis für ein gutes Neuteil hörte, ärgerte ich mich über mich selber. „Da bist du ein Geizkragen gewesen“ höre ich mich selber sagen, „hast Stunden verbracht um das Alte herzurichten und für ein paar Fränkli hätte es ein Neues gegeben.“ Dann gibt es auch die Teile die unbedingt neu sein müssen, Bremsschläuche, Dichtungen, Lager und solche Sachen. Und das Gegenteil, lieber alt als neu. Ich bevorzuge den Blick auf einen Tacho zu werfen, den man die Falten des Alters im Gesicht ansieht, gegenüber einem neuen der steril wirkt. Auch hier sind die Grenzen verschwommen, obwohl ich die Falten bevorzuge möchte ich doch nicht in ein Totengesicht blicken. Ich bin der Meinung, bei einer Restauration sollte man soviel Substanz wie möglich erhalten, dabei aber einen sinnvollen Kompromiss was Sicherheit, Zeitaufwand und finanzielle Tragbarkeit anbelangt eingehen. Das muss jeder

mit seinem eigenen Gewissen ausmachen. An dieser Stelle endet die Folge 13, da mir der Gesprächsstoff ausgeht.

Hast du nichts getan zum drüber Schreiben,
musst du wie Wicki* dir die Nase reiben.
Schreibst dann ein paar belanglose Sachen,
s' gibt Leute die können über alles lachen.
Den Multipla mal hier mal dort erwähnen,
nicht zuviel, sonst müssen die Leser gähnen.
Der eine oder andere hat's bestimmt gemerkt,
der Honermann hat nicht allzuviel gewerkt.
Tut nur dumme Sprüche aus dem Boden stampfen,
anstelle schweissgebadet am Auto chrampfen.
Doch die Fasnacht ist schon lang vorbei,
jetzt geht's wieder los mit der Chrampferei.
Eigentlich fehlt ja nicht mehr viel - ausser die Zeit es zu tun!

* Wicki der Vikinger: Zeichentrickfilm Figur aus der Kinderstunde

Euer Kurt





Markentreffen

3. Oldtimer Berg-Trophy
Davos - Flüelapass 23. - 25. Juni 2000

Der SDHM/ASVE unterstützt die 3. Oldtimer Berg-Trophy in Davos und wir möchten Ihnen und Ihren Clubmitglieder bereits heute die Möglichkeit geben, sich die Teilnahme rechtzeitig zu sichern.

3. Oldtimer Berg-Trophy Davos mit dem Schweizerischen Dachverband für Historische Motorfahrzeuge (SDHM/ASVE) bietet Ihnen:

- Reservierter Parkplatz ab Freitag-Morgen auf dem Areal der Parsennbahn
- Eintritt für Samstag und Sonntag in frei gewählten Zuschauerraum
- Eintritt Fahrerlager
- Fahrkarte für Pendelbus Davos - Rennstrecke
- Bon für Mittagessen
- Erinnerungspreis für Fahrzeughalter
- Spezialpreis für Sie Fr. 70.—pro Person inkl. Fahrzeug
- Für jede weitere Person Fr. 40.—

Zeitplan

Freitag, 23. Juni	10:00 - 16:00	Fahrzeugabnahme	Davos/Parsennparkplatz
Samstag, 24. Juni	10:00 - 13:00	1. Trainingslauf	Davos - Flüelapass
	13:00 - 16:30	2. Trainingslauf	Davos - Flüelapass
Sonntag, 25. Juni	10:00 - 13:00	1. Rennlauf	Davos - Flüelapass
	13:00 - 16:30	2. Rennlauf	Davos - Flüelapass
	17:00	Rangverkündigung	Davos

Der Anmeldungsschein ist bis spätestens 1. Juni 2000 an folgende Adresse zu senden:

SDHM/ASVE
Geschäftsstelle / Siège social
Emil Frey AG Autocenter
Industrie Nord
CH-5745 Safenwil
Tel. 062 / 788 83 79
Fax: 062 / 788 83 80

Mit freundlichen Grüßen
SDHM/ASVE

Alex E. Rüber, Vorstand

Copies Sponsors by
EMIL FREY AG
AUTOCENTER
SAFENWIL

Anmeldung Markentreffen

Name / Vorname:

Adresse:

PLZ / Ort:

Automarke / Typ:

Anzahl Personen:

Ort/Datum: Unterschrift:

Heavy – Metal – Höck

Da unser Höckbeiz-Beizer der Sektion Zürich das Verlangen nach Teilzeit-Ferien hat, und natürlich genau an unserem „heiligen“ 3. Mittwoch im Monat, musste unser Sektionsleiter Beätu ein Alternativ-Programm aus dem Boden stampfen. Die Februar-Alternative sah wie folgt aus:

Besuch des **FBW-Museum** in Wetzikon mit anschliessendem Sauf- und Fressgelage bis zum bitteren Ende.

Doch mal ganz der Reihe nach. Um 20 Uhr sollten wir uns im Museum treffen, was auch (trotz verschärftem Schneetreiben) praktisch allen gelang. Einige Mitglieder des FBW-Clubs empfingen uns und präsentierten uns stolz ihr schönes, grosses Museum mit den fahrbaren Ausstellungsstücken.

Wer sich schon länger fragt „... woher kenne ich bloss die Buchstabenkombination FBW?“, der soll mal die Augen schliessen, gedanklich in die Zeitmaschine hüpfen und die Uhr um ca. 40 Jahre zurück drehen. Wisst Ihr noch wie die alten Postautos (ja, ja, die mit Faltdach) ausgesehen haben? Könnt Ihr jetzt sehen was für Buchstaben diagonal auf dem Kühlergrill stehen? Genau! **FBW!!**

Diese klassischen Busse, Lastwagen, Kipper usw. sind zwar nicht unbedingt unsere Kragenweite (Heavy-Metal eben), wurden im Zürcher Oberland konstruiert und gebaut. Leider hat auch diese kleine Firma im grossen Konkurrenzkampf keine Chance gehabt (diese Schweizer Ingenieure arbeiteten wiederum zu perfekt).

FBW wurde schlussendlich von Mercedes (heute Daimler-Chrysler) geschluckt (der verschiedenen Patente wegen). Über Fusionen wurde in letzter Zeit genug geschrieben, so dass ich mir jeden Kommentar sparen kann.

Dieser FBW-Club hat genügend Sponsoren gefunden um eine neue Lagerhalle zu bauen, in der sich das Museum befindet. Diese Halle würde schätzungsweise genügen um alle in unserem Club registrierten Fiätlis unterzubringen

Mittlerweile hat es noch eine zweite Halle gegeben in der sich das Ersatzteillager befindet. (Ich habe jetzt noch feuchte Augen und eine trockene Kehle Signore Agnelli erhöre mich! Ein Zehntel würde auch schon genügen). Dieses Lager beliefert auch heute noch Kunden in aller Welt (diese schweren Geräte sind gebaut für die Ewigkeit).

Die Museumstücke zu beschreiben ist schwierig, ja fast zwecklos. Man muss das einfach gesehen haben. (Interessenten dürfen sich doch bei Dir melden, gäll Beat?)

Nun behandeln wir noch kurz das „Sauf- und Fressgelage“ im „Sechskant-Stübli“. Unser generöser Club hat die kalten Platten offeriert (wer nicht kam ist selber schuld) und die Getränke offerierte der ebenfalls sehr grosszügige René! (Wer nicht kam).
Fazit des ganzen Abends: Vielen Dank für das tolle Alternativprogramm und die edlen Spender! Und vielleicht noch eine „Añregung“ an unseren Clubvorstand:



Sollte sich unser Club-Vermögen in den nächsten 200 Jahren weiterhin so vermehren, könnten wir vielleicht auchmal ein eigenes, nur so ein klitzekleines, Museum bauen

Euer tränentiefende Tomässu

ADRESSÄNDERUNGEN ETC.

Thomas Bühler (Fiat-Ersatzteil-Lieferant) hat ab sofort eine separate Faxnummer die da lautet:

056/624 41 43

Einladung



5. int. FIAT 500-Treffen am Harz

**1. bis 4. Juni 2000
in Sebexen**



FIAT 500-Club am Harz



Die etwas andere Restaurationsgeschichte, oder: er ist da, (der kleine Prinz)
*= Quelle

Wer lange sucht der findet -Heureka (*ich hab's gefunden, nach Archimedes)
- doch; am Anfang war das Feuer, und so...des einen Leid, des anderen Freud
und ... Fiätl. -doch, -die Kraft ist schwach, allein die Lust ist gross (*Goethe,
Faust) oder -söll i, söll i nid (*Natacha) -Komm und nimm mich und sei mein
(*Sabine) -wenn der Verstand nein das Herz aber jaaah sagt -Denn sie wissen
"manchmal" nicht was sie tun (James D. im Porsch.e) -Zeit bringt Rat.
-Da muss sich sich manches Rätsel lösen, doch manches Rätsel knüpft sich
auch.(*Goethe, Faust) -und so steht er jetzt, der kleine (*Pfizer) 500F, bei mir in
der Garage, und wartet, dass die Handlung weitergehen möge; diese wird fortge-
setzt werden, schliesslich ist er ja der Hauptdarsteller in dieser unendlichen
Geschichte, und ich, ich führe nur die Regie. -Es soll eine schöne Vorführung
werden, inhaltlich mit der Story des Aschenputtels, oder vielleicht mit dem ge-
küssten Frosch-Prinzen -oder noch besser; der Auferstehung des Phönix aus der
Asche (*nach einer alten ägyptischen bzw. griechischen Sage) zu vergleichen.
-Dieser unvergleichliche Glanz (*Pril) wird dereinst meine geschundenen und
russgeschwärtzten Glieder überstrahlen, um euch allen die frohe Botschaft zu
verkünden: Tut es, tut es auch, kauft einen 500er und arbeitet an diesem,
so wie auch an euch selbst; nämlich täglich.
-In meinem Stück spielen verschiedene Akteure mit, und es ist immer wieder eine
grosse Herausforderung, einen für alle Teilnehmer passenden Probeplan zu erstell-
en, und so führt halt zeitweilig auch die Improvisation Regie in diesem Theater.
-Ich schätze es übrigens sehr, wenn der Souffleur seine hilfreichen Worte auch
mal an mich wendet, in diesem Fall in der Gestalt meiner Tochter Jasmin die mir
beim gemeinsamen Spaziergang eröffnet: " z' Mami sägt immer Fiat-Stress!"
- so sah ich mich in letzter Zeit gezwungen, trotz der Komplexität des
Themenkreises, die Intensität der Dramaturgie dem durchaus geschätzten
Zielpublikum etwas anzupassen.
-Ein Schiff wird kommen -

-Der nächste Sommer auch-

M.J. (Name und Gesicht der Ehefrau bekannt)

Anmerkung der Redaktion: Ver/fasser/brecher/ Martin Jörg

PrePress



abächerli druck

Druck

Wir drucken nicht nur die **GAZZETTA**

sondern auch Visitenkarten, Briefschaften, Prospekte,
Broschüren, Bücher und und...

Nicht zu vergessen die riesige Auswahl an Hochzeits- und
Geburtsanzeigen, Dankeskärtli, Passepartouts und Blanco-
karten in allen Farben und Formen.

Logistik

Frag doch unverbindlich an bei Ruth Barmet-Abächerli

Abächerli Druck AG Industriestrasse 2 6060 Sarnen 2 Telefon 041-666 77 33 Fax 041-666 77 34
ISDN 041-666 77 31 Modem 041-666 77 30 e-mail: abaecherli@interconnect.ch

für grosse und **KLEINE** Liebhaberfahrzeuge

*Teil- und Neulackierungen
Auffrischen und Sättigung des Lackes
Reinigen und polieren*

andré kiser GmbH
AUTO / SPRITZWERK

Autospritzwerk André Kiser GmbH
Kernserstrasse 27, 6056 Kägiswil
Tel. 041 660 61 22, Fax 041 660 61 52

Clubname	Land	Region	Kontaktadresse 1	Telefon	Fax
Nome del club	Paese	Regione	Indirizzo contatto 1	Telefono	Fax
Name of the Club		County	Contactadress 1	Telephon	Fax
Panini Radente	D	Berlin	Oliver Kunz Meinekestr. 7 10719 Berlin	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 Exklusiv Club Kiel	D	Kiel	Anja Freyer Am Museum 6 24113 Wolfsee	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 Club Schweiz	CH	Regional ganze Schweiz	Veronika Mattioli Blüemlisalpstr. 27 3600 Thun	P 033 223 56 15 G N	Fax 033 233 56 15
Fiat 500 Club Italia	I	Regional ganz Italien	Fiat 500 Club Italia Via Roma 7 17033 Garienda	P G 0182/582282 N	
Leverkusener Fiat 500 Freunde	D	Leverkusen- Köln	Thomas Kolvenbach Zündhütchenweg 8 51379 Leverkusen	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 Microben Club Bergisch Gladbach	D	Köln- Bergisch- Gladbach	Dirk Jansen Alte Schulstr. 9 51515 Kürten	Privat Buisness Handy	
500 Fans Club Marche	I	MC	Giulio Dori Gilberto Via C. Battisti 6 62027 San Severino	P 0733/645637 G N 0337/655246	
500 Fans Verona	I	VR	500 Fans Verona Via Vesterle 1 37020 Cerro Veronese	P 045/7080388 G N	
Amici della Fiat 500	I	TV	Carrozzeria Corsini Via Meucci 18 Z.I. 31029 Vittorio Veneto	P 0438/500408 G N	
Club Amici 500	I		Club Amici 500 Via Trento e Trieste 50 64100 Teramo	P 0861/242144 G 0861/248324 N	
Fiat 500 Classic Club Italia	I	MI	CCI Casella Postale 134 20090 Trezzano sul Naviglio	P 02/4455907 G N	
Fiat 500 Club Friuli	I	UD	Campoformido Sport Via Stretta 5 33030 Campoformido	P 0432/561695 G N	
Team 500 Alto Vincentino	I	VI	Officina Zamunaro 36030 Caldogno	P G 0444/586495 N	

Clubname	Land	Region	Kontaktadresse 1	Telefon	Fax
Nome del club	Paese	Regione	Indirizzo contatto 1	Telefono	Fax
Name of the Club		County	Contactadress 1	Telephon	Fax
Club Fiat 500 Valle Bormida	I	AT	Club Fiat 500 Valle Bormida Regione Potovio 3 14050 Cessole	P 0144/89382 G 0336/205088 N	
Fiat 500 Club am Harz	D		Edgar Dreilich Alte Siedlung 4 37589 Sebexen	P 05553 4679 G N	Fax 05553 4679
Fiat 500 IG Lipperland	D		Jörg Kerkhof Im Freien Feld 18 32108 Bad Sulzuffeln	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 IG Rhein-Main	D		Jan Wunderlich Woogstr. 25 63329 Egelsbach	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 IG München	D	München	Stefan Holzwig Zwingenbergerstr. 5 81245 München	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 Club Fahrender Knauzawecka	D	Bodensee		Privat Buisness Handy	
Registro Storico Italiano Abarth	I	Italia	Giuseppe Giuffrè Via Busto Arsizio 40 20100 Milano	P 02/38000975 G 02/38000905	
Registro Storico Giannini	I	Italia	Giannini Automobili spa Via Idrovore della Magliana 57 00148 Roma	P G 06/6572565 F 6570478	
Club Fiat 500 Classic Team	I	CE	Giuseppe Oliva Piazza de Michele 10 81030 Cesa	P 081/5044178 081/8906249	
Club Fiat 500 Nervesa			Trattoria La Serena Piazzale Berti 14 31040 Nervesa della Battaglia	P G 0422/885196	
Fiat 500 Club Canada	CA	Canada	Paolo Cargioli P.O. Box 56600 93C Woodbridge Ave. Woodbridge Ontario Canada L4L 8V3	P 001-905-856-7237	
	BE	Belgium	Claes Patrice Rue Laport 19/042 4000 Liegi	P 0032 41 27 98 060	

Clubname	Land	Region	Kontaktadresse 1	Telefon	Fax
Nome del club	Paese	Regione	Indirizzo contatto 1	Telefono	Fax
Name of the Club		County	Contactadress 1	Telephon	Fax
Fiat 500 Club Greatbritania	GB	Greatbritania	Di Carlo James 11 Fairmile Fleet Hampshire GU 139 UT	P 0044 1252 613335	
Fiat 500 Club Luxenburg	LU	Luxenburg	Alfonso Belardi 18 Rue du Verger L 2665	Privat Buisness Handy	
Fiat 500 Club Japan	Ja	Japan	Fortunato Andrea V. Muscola 28/2 16153 GE Sestri	P 010 65 12 259	
Fiat 500 Club Espania	ES	Espagna	Graells Jaime Bigay 19 08022 Barcelona	P 003493 41 75 013	
Fiat 500 Club Greece	GR	Grecia	Stathis Vlahachos Dimocratias 11 15451 Neo Psichico Atene	P 0030 1 642 12 19	
Fiat 500 Club Urugua	UR	Uruguay	Salvador Ciccariello Centraro Regimento N. 9/1621 C.P. 11700 Montevideo	Privat Buisness Handy	
	DA	Danemark	Aversa Francesco Dronningensgade 2B 5000 Odensee	P 0045 66 12 37 18	
Cincent Club	I	Italia	VCO 28822 Cannobio VB	P 0323 7049971215	

⇒ Diese Seiten kann man
herausnehmen und griffbereit
aufbewahren!

⇒ Auskünfte über Verlage etc.
Bestellung usw. bei Eliò
Macroadi 041 / 370 89 26

Titel Titolo	Untertitel Sottotitolo	Autor Autore	Sprache Lingua	Höhe Altezza	Breite Largezza	Seiten Pagine
Fiat 500	Genio di un epoca La Citta	Ugo Castagnotte Anna Maria Quarona	Italiano	17,0 cm	12,0 cm	93
Tutte le Fiat		Gianni Mazzocchi	Italiano	15,5 cm	22,0 cm	681
Fiat 500/600 1936-69	Topolino Jagst Multipla Weinsberg	Walter Zeichner	Deutsch	19,5 cm	21,0 cm	95
Nuova 500	De Fiat 500 En Z'n Verschijningsvormen Tussen 1957 en 1975	Guus C. M. Belien	Nederland	21,0 cm	28,0 cm	87
Fiat 500	Auto Collection No 22		Francais			
Abarth 595 695		Elvio Daganello Renato Donati	Italiano	27,0 cm	24,5 cm	165

Titel Titolo	Untertitel Sottotitolo	Autor Autore	Sprache Lingua	Höhe Altezza	Breite Largezza	Seiten Pagine
La 500	La piccola grande auto che ha aiutato gli italiani a crescere	Romano Strizioli	Italiano	23,0 cm	22,5 cm	149
Fiat 500+600	Abarth Neckar Steyr Puch	Malcolm Bobbitt	Deutsch	25,0 cm	21,5 cm	143
Fiat & Abarth	500 & 600	Malcolm Bobbitt	Englisch	25,5 cm	21,0 cm	144
I miei 40 anni di progettazione alla Fiat	Dante Ciacosa	Dante Ciacosa	Italiano	26,0 cm	21,5 cm	311
Mein Auto heisst Fiat 500 600	Ein Handbuch für Fiat Fahrer	Dieter Kopp	Deutsch	21,0 cm	15,0 cm	232
Fiat 500	Jetzt helfe ich mir selbst	Dieter Kopp	Deutsch	22,0 cm	15,5 cm	240

Titel Titolo	Untertitel Sottotitolo	Autor Autore	Sprache Lingua	Höhe Altezza	Breite Larghezza	Seiten Pagine
Fiat 500 Gold Portofoglio 1936-1972	Road & Comparison Test Rallying Tuning Technical Data Buying Used Convertible Giardinera Radford 625cc Abarth 595 Topolino 500 500B 500C 500D 500F	R. M. Clarke	Englisch	27,0 cm	20,0 cm	172
Le vetture che hanno fatto la storia Fiat 500	2.te Auflage Jun.96	Elvid Deganello	Italiano	29,5 cm	21,0 cm	95
Abarth	Catalogue Raisonné 1949-1986	Carlo Felice Zampini Salazar	Italiano Englisch Francais	29,0 cm	25,5 cm	245
La Fiat nuova 500	Consulenza Dante Ciacosa	Enzo Altorio	Italiano	30,5 cm	25,0 cm	286
ABARTH Gold Portofolio 1950-1971	Road Test Touring Model Introductions Specifications History Drivers Reports Performance Data Allemano Bialbero Zagato Fiat Simca Porsche Carrera	R. M. Clarke	Englisch	27,0 cm	20,0 cm	172

Titel Titolo	Untertitel Sottotitolo	Autor Autore	Sprache Lingua	Höhe Altezza	Breite Largezza	Seiten Pagine
La Fiat 500 de mon Père		Marie- Claire et Basil le Fay	Francais	22,0 cm	24,5 cm	107
Fiat 500	Auros die Geschichte machen	Elvio Daganello	Deutsch	22,5 cm	24,5 cm	111
Fiat 500	Album	Jean-Jacques , de Galkowsky	Francais	23,0 cm	24,5 cm	191
La 500	Storia & Storie	Polistil	Italiano	9,5 cm	15,0 cm	61
Fiat 500	Sofort Helfer	Dieter Kopp	Deutsch	14,5 cm	10,0 cm	79
Fiat Giannini	Io Franco Giannini vi racconta	Franco Giannini	Italiano	15,0 cm	21,0 cm	127
Giannini		Enzo Altorio	Italiano	31,0 cm	24,5 cm	367
Fiat & Abarth 500 & 600	Colour Family Album	Andrea & David Sparrow	Englisch	25,5 cm	21,5 cm	96
FIAT 500	Guida al restauro	Marcello Lo Vetere Italo Grossi	Italiano	27,0 cm	23,0 cm	95

Titel Titolo	Untertitel Sottotitolo	Autor Autore	Sprache Lingua	Höhe Altezza	Breite Largezza	Seiten Pagine
Fiat 500 Gold Portofoglio 1936-1972	Road & Comparison Test Rallying Tuning Technical Data Buying Used Convertible Giardinera Radford 625cc Abarth 595 Topolino 500 500B 500C 500D 500F	R. M. Clarke	Englisch	27,0 cm	20,0 cm	172
Le vetture che hanno fatto la storia Fiat 500	2.te Auflage Jun.96	Elvio Deganello	Italiano	29,5 cm	21,0 cm	95
Abarth	Catalogue Raisonné	Carlo Felice Zampini Salazar	Italiano Englisch	29,0 cm	25,5 cm	245

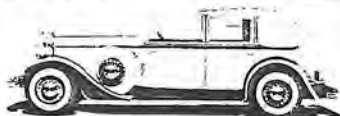
Le vetture che hanno fatto la storia Fiat 500	1.te Auflage 1993 1. Editione 1993	Elvio Deganello	Italiano	29,5 cm	21,0 cm	95
Fiat 500 1957to1973	Owners Workshop Manual 479cc 499cc 594cc Every Manual Based on a Stripdown and Rebuild	JH Haynes JC Laminie	Englisch	28,0 cm	21,0 cm	167
Fiat Personenwagen	Eine Chronik von Fred Steininger	Fred Steininger	Deutsch	28,5 cm	21,0 cm	48

OLDTIMER & TEILE MARKT

WANKDORF

BERN

expo



8. + 9. APRIL 2000

Sa 9.00 – 18.00/So 9.00 – 17.00



11. CLUB-SHOW

Austin Morris Wolseley – Chrysler – Fiat – Ford Capri
Ford Escort – Friday Night Cruiser's – Honda – Indian Rider
Italo Moto Club – Lincoln – Military Vehicle Club – Oberländer
Autofreunde – Simca – Swiss Historic Racing Team

Verbände: FAM/FAAS/FSVA/SBMC/SDHM

PUBLIKUMS-WETTBEWERB

Sonntag: Oldtimer-Fahrzeugausstellung bis
15.00 Uhr = Korso durch Bern

25
Jahre

Grösste internationale
Oldtimer-Messe
der Schweiz!

VERKAUFEN KAUFEN TAUSCHEN

Tel. 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10, www.Oldtimer-Teilemarkt.com

*! Dieses Jahr ist unser Club mit einem
eigenen Stand dabei !! - also hingehen
und gucken!*

HERAUSGEPICKT

Früh übt sich – Gerade mal acht Jahre alt war der Knirps, den die Polizei am Sonntag in Täsch VS am Steuer eines Autos anhielt; neben ihm hatte der Vater Platz genommen, auf dem Rücksitz der zehnjährige Bruder, der ebenfalls schon Fahrunterricht genossen hatte. Kurz zuvor war die Walliser Kantonspolizei in Turmann auf eine 14-jährige Schülerin aufmerksam geworden, die im Auto des Vaters auf der Flugpiste herumkurvte; auch hier war der Vater zugegen: Er sah vom Pistenende zu. In Brig schliesslich stoppte die Polizei einen 17-jährigen, der in Begleitung seiner jüngeren Schwester mit dem Auto in Richtung Simplonpass unterwegs war. Die Polizei erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass für Lernfahrten in Personenwagen ein Lernfahrausweis der Kategorie B nötig ist, der jedoch erst ab dem 18. Altersjahr abgegeben wird. Der Fahrschüler muss bei seinen Fahrten von einer Person begleitet werden, die älter als 23 ist und wenigstens seit drei Jahren einen Führerausweis besitzt.

Der Mann ist 1998 wegen desselben Delikts bereits verurteilt worden.

Notorischer Blaufahrer

Zürich – Zu einer unbedingten Gefängnisstrafe von elf Monaten hat das Bezirksgericht Zürich gestern einen 49-jährigen Mann wegen mehrfachen Fahrens in angetrunkenem Zustand verurteilt. Der Mann wurde bereits neunmal wegen des gleichen Delikts schuldig gesprochen. Er besitzt seit 1986 keinen Führerausweis mehr, setzt sich aber trotzdem immer wieder alkoholisiert in Bewegung.

NACHRICHTEN

Lernfahrer brauste mit fast 200 km/h über die A 3

Möhlín – Weil er mit fast 200 Kilometern pro Stunde (km/h) über die Autobahn A3 raste, ist in der Nacht auf gestern bei Möhlín AG ein 19-jähriger Lernfahrer gestoppt worden. Der Ausweis wurde ihm auf der Stelle entzogen. Die Nachfahrmessung ergab eine mittlere Geschwindigkeit von 192 km/h, die Spitze lag bei 199 km/h. Der junge Türke mit gültigem Lernfahrausweis war zwar rechtmässig mit «L» und Lernfahrbegleiterin unterwegs, hatte aber weder die Theorie noch eine einzige Stunde bei einem Fahrlehrer absolviert.

NACHRICHTEN

Mit 119 durchs Dorf

Oberuzwil – Ein Motorradfahrer ist mit 119 Kilometer pro Stunde durch das Dorf Oberuzwil SG gerast. Mit seiner 125er-Maschine geriet er am Samstag in eine Radarkontrolle, wie die Kantonspolizei St. Gallen gestern mitteilte. Der 21-jährige Mann, der in der Gegend wohnt, musste seinen Führerausweis auf der Stelle abgeben. Die Radarmessung erfolgte nur eine Minute, nachdem die Polizei ihre Geräte installiert hatte.

Automaten geknackt

Bad Ragaz – VOI

Motor ohne Nockenwelle

Elektromagnetische Ventilbetätigung spart Benzin

Der alte Traum der Motorentechniker, die Öffnungs- und Schließzeiten der Ventile eines Ottomotors frei einstellen zu können, rückt in greifbare Nähe: An der elektromagnetischen Ventilsteuerung wird weltweit gearbeitet. Forscher der Ruhr-Universität Bochum haben in einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit dem Bereich Automobiltechnik der Siemens AG jetzt die Grundlagen für die elektromagnetische Ventilbetätigung mit sensorloser Regelung erarbeitet.

Während bei der klassischen Nockenwelle die Zeiten für die Ventilbetätigung starr vorgegeben sind und aufwen-

dige mechanische Lösungen nur eine geringe Verstellung ermöglichen, bietet der elektronisch gesteuerte variable Ventiltrieb entscheidende Vorteile: Der Kraftstoffverbrauch sinkt um bis zu 15%, die Emissionswerte sind günstiger und das Drehmoment steigt. Zur Betätigung jedes einzelnen Ventils werden elektromagnetische Aktuatoren eingesetzt, bei denen sich ein frei beweglicher Anker zwischen zwei Elektromagneten bewegt. Mit zwei zusätzlichen Ventildrücken erhält man einen Bewegungsablauf

für den Öffnungs- und Schließvorgang der Ventile mit geringer Energieaufnahme. Um eine optimale Laufruhe und Lebensdauer des Systems zu erreichen, müssen die Ventile und die Anker in den Aktuatoren sanft aufsetzen. Eine Leistungselektronik übernimmt die Ansteuerung der Elektromagneten und die erforderliche Regelung des Bewegungsvorgangs. Die bisherigen Lösungsansätze verwenden einen Geschwindigkeits- oder Positionssensor zur Erfassung der Ventilstel-

lung. Solche Systeme der ersten Generation sind in verschiedenen Forschungsabteilungen der Kfz-Industrie in der Entwicklungsphase.

ZWEITE GENERATION

Bei der elektromagnetischen Ventilsteuerung der zweiten Generation erfolgt die Regelung der Ventilebewegung ohne einen Geschwindigkeits- oder Positionssensor. Bochumer Ingenieure am Lehrstuhl für Elektronische Meß- und Schaltungstechnik unter Leitung von Prof. Dr.-

Ing. Joachim Melbert haben in einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit dem Bereich Automobiltechnik der Siemens AG die Grundlagen für eine derartige sensorlose Regelung erarbeitet. Der Wegfall der Sensoren bedeutet eine gravierende Einsparung des Aufwands für Sensoren, Kabel und Elektronik und verspricht eine Verbesserung der Systemzuverlässigkeit und der Kosteneffizienz. Das in Bochum entwickelte elektronische

Steuergerät kann einen 4-Zylindermotor mit je 4 Ventilen pro Zylinder betreiben und sorgt für einen "sanften Aufprall" der Ventile. Das System wurde bereits für die Anwendung am zukünftigen 42-V-Bordnetz konzipiert und hat schon erste Tests am Verbrennungsmotor bestanden.

Auf der Demonstration: Jetzt auf der 58. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt wurde die sensorlose Ventilbetätigung an

einem Zylinderkopf mit 16 Aktuatoren auf der auf dem Stand der Siemens AG demonstriert.

(97/168)

Weitere Informationen:

Prof. Dr.-Ing. Joachim Melbert, Lehrstuhl für Elektronische Meß- und Schaltungstechnik der RUB,

Tel.: 0234/700-3137/6895,

Fax: 0234/7094-168,

E-Mail: Joachim.melbert@

lems.ruhr-uni-bochum.de

AUCH DAS NOCH

Ziel verfehlt – Ein betrunkenen Autofahrer aus Frankreich hatte in der Nacht auf gestern vor einer Disco in Coeuve (JU) einen Fußgänger verletzt und darauf die Flucht ergriffen. Eine Gruppe Jugendlicher nahm sofort die Verfolgung auf und stellte ein Auto mit drei Insassen. Dabei schlugen sie alle Scheiben ein und beschädigten das Auto stark. Die selbst ernannten Ordnungshüter hatten indes den Falschen verfolgt. Der Fahrzeuglenker, der den Unfall verursacht hatte, wurde erst später angehalten, wie die Kantonspolizei Jura gestern mitteilte.

s d a

Die



starten ihr

*1. internationales Fiffi und
Keksdosen - Treffen*

Eingeladen sind bei uns auch artverwandte
Oldies.

25. - 27. 08. 2000

Das Wettrudern

Vor einiger Zeit verabredete eine Schweizer Firma ein jährliches Wettrudern gegen eine Japanische Firma, das mit einem Achter auf dem Rhein ausgetragen wurde.

Beide Mannschaften trainierten lange und hart, um ihre höchsten Leistungsstufen zu erreichen. Als der grosse Tag kam, waren beide Mannschaften topfit, doch die Japaner gewannen das Rennen mit einem Vorsprung von einem Kilometer.

Nach dieser Niederlage war das Schweizer Team sehr betroffen und die Moral war auf einem Tiefpunkt. Das obere Management entschied, dass der Grund für diese vernichtende Niederlage unbedingt herausgefunden werden musste. Ein Projektteam wurde eingesetzt, um das Problem zu untersuchen und um geeignete Abhilfemassnahmen zu empfehlen. Nach langen Untersuchungen fand man heraus, dass bei den Japanern sieben Leute ruderten und ein Mann steuerte, während im Schweizer Team ein Mann ruderte und sieben steuerten.

Das obere Management engagierte sofort eine Beraterfirma die eine Studie über die Struktur des Schweizer Teams anfertigen sollte. Nach einigen Monaten und beträchtlichen Kosten kamen die Berater zu dem Schluss, dass zu viele Leute steuerten und zuwenig ruderten. Um eine weitere Niederlage gegen die Japaner vorzubeugen, wurde die Teamstruktur geändert. Es gab jetzt vier Steuerleute, zwei Obersteuerleute, einen Steuereinschreiber und einen Ruderer. Ausserdem wurde für den Ruderer ein Leistungsbewertungssystem eingeführt, um ihm mehr Ansporn zu geben. „Wir müssen seinen Aufgabenbereich erweitern und ihm mehr Verantwortung geben“. Im nächsten Jahr gewannen die Japaner mit einem Vorsprung von zwei Kilometern.

Das Management entliess den Ruderer wegen schlechter Leistungen, verkaufte die Ruder und stoppte alle Investitionen für ein neues Boot. Der Beratungsfirma wurde ein Lob ausgesprochen und das eingesparte Geld wurde dem oberen Management ausbezahlt.

Mit dem 500er nach Finnland? - Warum nicht!

Die letzte grosse Reise mit dem 500er ist jetzt schon sieben Jahre her (Schottland) und die Katzensprünge nach Cannes, Kiel, Garlanda oder Rom sind weiter nichts Aussergewöhnliches. Da kam es doch irgendwie gelegen, dass irgendwo an einem Treffen jemand die Bemerkung fallen liess: in Finnland wäre ein Treffen italienischer Fahrzeuge. Das wär doch mal wieder was Verrücktes. Wie schon damals bei der Schottlandreise schrumpfte das Feld der Teilnehmer aus den verschiedensten Gründen dahin, bis wir alleine übriggeblieben sind. Nichts desto trotz haben wir uns entschlossen zu fahren und machten uns an die Planung. Klar, unser 5er ist klein, aber genügend gross um genug Zeit mitzunehmen, was bei unseren Original 497 Kubik auch notwendig ist. Am liebsten fahre ich Landstrassen und wenn auf Autobahnen längere Strecken, dann nie schneller als 90 km/h, ausser zum Ueberholen. Mein Motor dankt es mir mit seiner Zuverlässigkeit und für mich heisst dies kürzere Etappen einzuplanen. Der Grobplan hiess: eine Woche rauffahren - eine Woche oben bleiben - eine Woche runterfahren. Schliesslich sind dann fast vier Wochen draus geworden. Doch lest selbst.

Am Sonntag Nachmittag 11. Juli rief mich mein Bruder Renato an: „Ich fahre jetzt los.“ Das war auch *mein* Startzeichen. Renato und seine Freundin Sibilla starteten in Ennetmoos mit ihrem Panda 45 und ich zeitgleich in Mauensee, beide unterwegs nach Baden-Baden, der momentanen Wohnung Sibillas und meinem ersten Zwischenhalt. Ich war genau fünf Minuten früher dort, was ausgereicht hat, sich gemütlich an dem von den Nachbarn bereitgestellten Festbänken hin zu setzen und die Grilladen zu geniessen und so zu tun als sei ich schon stundenlang hier.

Am nächsten Tag gings weiter nach Köln. Zuerst musste allerdings der Panda wiederbelebt werden. Für meinen Bruder nichts Beunruhigendes, und wer den Panda gesehen hat, wundert sich auch nicht. Aber wenn er fährt dann fährt er halt und wer ist schon so pingelig, bei einem 600-Mark-Auto, dass noch über ein Jahr TÜV hat, alles in perfektem Zustand zu erwarten. Dazu kommt, dass

mein Bruder damit seit Dezember schon über 40'000 km zurückgelegt hat. Nach Köln gings ohne Probleme, ich vorne dran und der Panda hinten nach. Wie in einem früheren Bericht schon mal erwähnt, wohnt und arbeitet mein Bruder in Köln, deshalb war bis am Donnerstag auch für meine Unterkunft gesorgt. Bis Donnerstag? Ja, bis Donnerstag. Denn am Donnerstag kommt Daniela mit dem Zug nach, da sie vorher in einem Schullager engagiert war.

Am Dienstag Nachmittag hatten wir die Idee nach Amsterdam zu fahren um einen dort wohnenden Kameraden aus der Schulzeit zu besuchen. „Damit es schneller geht nehmen wir den Panda.“ Mit dem schneller gehen war es dann doch nichts. Unterwegs nach Amsterdam leuchteten dann bald alle roten Lämpchen, die dem Panda zur Verfügung standen. Mein Bruder liess sich nicht weiter beunruhigen und sagte, das wäre des öfteren so. Na ja, der Panda fing dann, trotz langsam fahren, zu kochen an: anhalten - abkühlen lassen - Wasser nachfüllen - weiter fahren. Das funktionierte zweimal. Rund 50 km vor Amsterdam gab der Panda aber seinen Geist auf. Nach überqueren eines Wassergrabens erreichten wir einen McDonalds und ein Hotel. (Den Panda liessen wir natürlich stehen) Wir riefen den Strassendienst an und nach einer nicht-ganz-Stunde war er auch da. Kurze Diagnose: tot. Da die Reparatur den Wagenwert bei weitem übersteigen würde, Totalschaden. Das heisst nach Hause schleppen, das mit der Verschrottung in Holland war dann trotz EU nichts, da zu kompliziert. Wir schleppten den Panda zu vorhin erwähntem Hotel und warteten nun dort auf den Abschleppwagen aus Köln. An der Bar gings uns gut, wir mussten ja nicht mehr Auto fahren. Und so nachts um halb zwei waren wir wieder zurück in Köln, mit der Pandaleiche. Fazit: Mit dem 5er wären wir doch schneller gewesen, oder mindestens angekommen und unser Gschpänli muss sich halt bis zum nächsten Versuch ihn zu besuchen gedulden.

Donnerstag sieben Uhr morgens der Zug aus Basel mit Daniela fährt ein und dann geht's los. Kurzfristig ändern wir die Route. Wir fahren nicht über Flensburg, sondern über Lübeck. Die Etappe nach Lübeck war fast die längste, mit gegen 600 km. Der 5er kam

auch ins Schwitzen, bzw. die Schrauben des Ventildeckels drückten ein wenig Öl. Kein Anlass zur Sorge, andere sehen immer so aus. Abputzen und mit Gefühl etwas fester anziehen. Nach tausend Kilometer Ölkontrolle alles ok.

Freitag ein bisschen Kultur, Lübeck gehört zum Weltkulturerbe der UNESCO. Ausserdem gibt es hier feinstes Marzipan und die Stadtsilhouette mit den sieben Türmen. Wer sich erinnert, vor zwei Jahren (Treffen in Kiel) sind wir kurz vor Lübeck liegen geblieben (Achswellen futsch) statt Sightseeing gabs Schraubereien. Diesmal also umgekehrt.

Am Samstag weiter geradeaus Richtung Norden und damit man nicht ins Wasser fällt 50 Minuten Fähre fahren und schon sind wir in Dänemark. In Kopenhagen angekommen, finden wir die Jugi auf Antrieb und gehen nach dem Einchecken in den Tivoli (Vergnügungspark), es bleibt auch Zeit für die Altstadt wo auf jedem Platz irgendwer irgendwas vorführt: jonglieren, Feuer schlucken, Fahrrad-Akrobatik, Musik, Tanzen, Pantomimen usw. Die berühmte Meerjungfrau auf ihrem Stein verpassten wir natürlich nicht.

Am Sonntag war es nicht mehr weit bis zu nächsten Fähre (20min Ueberfahrt) und alle ringsherum sprachen nun schwedisch. Unser Ziel war es den Vättnessee zu erreichen. Für unseren Fiat war es das reinste Vergnügen, alles flach. Sozusagen keine Höhenunterschiede zu bewältigen. Die einzige Erhebung in der Nähe war der Taberg, der sich von der Umgebung 120m abhebt und von dessen Spitze man einen grossartigen Rundblick über die Wälder, Wälder und nochmals Wälder hat. Selbstverständlich führte eine Strasse auf diesen „Berg“, wir sind ja nicht in einem Wanderclub. In Jonköping steht das Zündholzmuseum. Ja klar, die Schweden haben das Streichholz erfunden und noch vor fünfzig Jahren das Weltmonopol gehabt. Etwas zur Geschichte und Verbesserung der Zündhölzer (früher war das nicht immer so eine gefahrlose Sache), zur Herstellung in den Anfängen, alles sehr sorgfältig dargestellt und kommentiert. Im Nachbarort Husqvarna fanden wir die nächste Herberge und einen echten Italiener mit kleiner Pizzeria. Zuvor stillten wir unseren intellektuellen Durst im Husqvarna-Museum. Bekannt sind vielleicht Motorsägen, Töffs und

Nähmaschinen. Angefangen hat Husqvarna mit der Produktion von Waffen. Im 19.Jh. liefs dann mit den Kriegen schlecht und die Nachfrage nach Waffen sank, so verlagerte man die Produktion auf Haushaltgeräte. Kochherde aller Art bis hin zu Mikrowellen der ersten Stunde, Bretzeleisen und der absolute Renner war ein Fleischwolf. Nebenbei konstruierte man Rasenmäher, Motorsägen, Fahrräder, Motorräder, eine Art Auto und auch medizinische Geräte. Also irgendwie alles. (Da fällt mir ein: wer wusste, dass Nokia (finnisch) mit Gummistiefeln gross im Geschäft waren bevor sie aufs mobile Telefon setzten?)

Montag 19. Juli (eine Woche unterwegs) wir treffen gegen Mittag in Stockholm ein. Unser Quartier für die nächsten 3 Tage wird der als Jugendherberge umfunktionierte Dreimaster Af Chapman. Zufälligerweise fanden die World Games der Polizei und Feuerwehrleute, so eine Art Olympiade statt. Deshalb war in der Stadt einiges los mit Konzerten und Festzelten. Das man doch schon ziemlich nördlich war merkte man daran, dass es kaum eindunkelte. Nachts um zwölf konnte man noch problemlos eine Zeitung ohne Licht lesen (aber wer will dann schon lesen?) Ansonsten, so kulturbeflissen wie wir sind, haben wir uns eine Stockholm-Card besorgt. Gültig für öffentliche Verkehrsmittel und jede Menge Museen. Sightseeing-Tour auf einem Wikingerschiff mit Tonkrügen voller Wein. Das Wetter war uns wohl gesinnt, wir rannten in kurzen Hosen und T-Shirts rum. Gegen Abend frischte ein Windchen auf und da mussten lange Hosen her. Von Beizen ist Stockholm übersät, nein nicht die 17 im Stadtplan eingezeichneten McDonalds, sondern die vielen kleinen sehr verschiedenen Stübchen, heimelig, sehr gediegen, chaotisch, italienisch, bluesig (mit live Musik). In Stockholm waren wir auf jeden Fall nicht das letzte Mal.

Am Donnerstag hiess es einschiffen in die Fähre nach Turku, Finnland. Die Ueberfahrt dauerte 11 Stunden mit Zwischenhalt in Marienhavn. Wir haben die Tagesüberfahrt gewählt, damit wir was sehen und wir wurden auch nicht enttäuscht. Spiegelglattes Meer, herrliches Wetter und überall diese kleinen Inselchen (Schären,

Rückstände aus der Gletscherzeit) . Die nächsten zwei Tage Aufenthalt in Turku. Der Hafenstadt mit einer Burg, die in den 700 Jahren ihres Bestehens nicht ein einziges Mal angegriffen wurde. Der Freitag war regnerisch und wir machten uns auf den Weg nach Nantaali. Ein niedliches Städtchen etwas nördlich. Auf dem Markt fiel uns auf, das alles mit Litermassen verkauft wird, nicht nach Gewicht. Da hab ich gleich einen Liter Pflaumen und einen halben Liter Stachelbeeren gekauft. In Nantaali entdeckten wir in einer Seitengasse einen parkierten 500er, der erste hier im Norden, ansonsten sind uns nur immer 600er begegnet. Weil wir nicht den selben Rückweg nehmen wollten, schauten wir auf der Karte nach und entschlossen uns für die grün angemalte Touri-Strecke. Zufälligerweise bin ich unterwegs irgendeinem Wegweiser gefolgt (ich kann ja nicht finnisch) und prompt landeten wir in einem Handwerker-Dörfchen. In jedem Haus war irgendetwas zu bestaunen Töpferei, Goldschmied, Schmied, Webereien, Stickereien. .

--- Fortsetzung folgt --- Oliver



VERMISST

seit 10. März 2000

Mitgliederbeitrag 2000

von 110 Mitgliedern

=> sofort einzahlen

PC 40-19247-0

Besten Dank!

Leserbrief für die Gazzetta

Liebe Clubkameraden

Nun bin ich doch seit 1984 „offiziell“ Mitglied in unserem Club. Einige von euch kennen mich und einige haben mal was von mir gehört und wiederum andere wissen nicht wer ich bin. Während dieser Zeit habe ich doch viele schöne Stunden in unserem Club verbracht. Dies dank der vielen „guten Geister“ in unserem Club.

Der redaktionelle Beitrag von unserem „geplagtem Redaktionsgatten Walti“ unter dem Artikel „Zeitgeist“, (Ausgabe Gazzetta 3/99) sowie das Vorwort von Matthias (Ausgabe Gazzetta 3/99) haben mich endlich mal aus meiner „Vereinslethargie“ herausgeholt und mich dazu motiviert auch mal meinen Senf beizusteuern.

Vielleicht werde ich wieder mal einigen Leuten auf die Füsse treten, aber dies ist nun mal meine Meinung dazu.

Es wird immer wieder gefragt wieso das Interesse am Clubleben so schwach sei? Nun, wir sind älter geworden, haben Kinder, sind beruflich gefordert, haben unser Auto verkauft ect. Man könnte hunderte von Entschuldigungen aufzählen. Auch ich zähle mich inzwischen zu diesen „schlafenden, inaktiven Mitgliedern“.

Wir bekommen unsere Gazzetta, blättern Sie kurz durch und zahlen mehr oder weniger schön brav und regelmässig unsere Beiträge. Das ist bei vielen von uns, unser aktives Vereinsleben. Lasst mich doch anhand von einigen Beispielen mal hinterfragen, welche Lust jemand wie ich und auch andere Mitglieder noch haben sollten, sich aktiver am Clubleben zu beteiligen.

Unser „Gölfi Pilot“ von der Ausgabe 3/99. Der Artikel wird mit „**Ein Gölfi Pilot, Name der Redaktion bekannt**“ unterschrieben! Entweder steht man zu seinen Leserbriefen und schreibt auch seinen Namen dazu oder man lässt es, auch wenn man nicht Clubmitglied und kein Fiat 500 hat. Eine Redaktion sollte solche „versteckte Leserbriefe“ nicht auch noch mit „Name der Redaktion bekannt“ unterschreiben.

Weiteres Beispiel: Wieder die Ausgabe 3/99. Um die kompletten Seiten 1 und 3 vollständig mit Fragezeichen vollzuschreiben, zeugt meines Erachtens nicht gerade von geistiger Fantasie einer Redaktorin! Auch unsere Inserenten werden sich wahrscheinlich Fragezeichen setzen. Wenn eine Redaktion zuwenig Artikel hat um die Gazzetta vollzumachen, gibt es doch noch andere Sachen die man puplizieren könnte! Auch ist es nirgendwo festgehalten, das der Präsident immer ein Vorwort schreiben muss, so wie es unsere Redaktorin von Ihm **verlangt**. Auch sollte der Inhalt von Texten die eingereicht werden, nicht durch eine Redaktion **zensuriert** werden. Es herrscht doch immer noch eine freie Meinungsfreiheit in diesem Club!

Weiteres Beispiel: Die zweiseitige Information wegen dem Treffen in Garlenda 1999. Darin stand das man sich bei Matthias oder Daniel zwecks einer gemeinsamen Fahrt anmelden konnte. Viele von unseren Clubkameraden sind „linkshänder“ was das technische an unserem Fiat anbelangt und sind deshalb sehr froh wenn Sie sich mit „alten Hasen“ im Schlepptau zu einem Treffen ins Ausland mitfahren können. Die Abfahrt wäre für den 2. Juli geplant gewesen, jedoch haben wir die Gazzetta erst am 1. Juli, teilweise erst am 3. und 4. Juli erhalten! Es blieb uns höchstens 24 Std. Zeit sich zu entscheiden und anzumelden! Weitere puplizierte Veranstaltungen waren beim Erscheinen dieser Ausgabe bereits vorbei!

Weiteres Beispiel: Für das Internationale Treffen in Montreux von 1995 wurde von der GV eine Defizitgarantie genehmigt. Das Treffen erzielte aber einen Gewinnüberschuss von Fr. 1500.- Dieses Geld wurde aber von der Sektion Romandie auf ein eigenes Konto zurückgehalten! Bis heute wurde dieses Geld weder vom Kassier unseres Club, noch vom Vorstand verlangt. Auch ist es in keiner Jahresbilanz aufgeführt!

Hat den nun jede Sektion Ihr eigenes „Sektionskasseli“? Wo ist dieses Geld geblieben?

Weiteres Beispiel: Für das Treffen in Montreux von 1999 wurde ebenfalls an der GV abgestimmt und auch hier einer Defizitgarantie zugestimmt. Es wurde somit allgemein angenommen, es handle sich hier um eine offizielle Veranstaltung des Fiat 500 Club Schweiz. Bis zum heutigen Zeitpunkt hat der Vorstand trotz mehrmaliger Aufforderung an die Organisatoren des Treffens, keine Antwort erhalten über das Vorgehen des Treffens. Auch besteht bis heute keinerlei Abrechnungen, Unterlagen ect. z. Hd. dem Vorstand. Bad Zurzach lässt grüssen!

Wo ist das Geld dieser Veranstaltung das der Club doch seine Defizitgarantie gegeben hat? Auch eine kurze Ansprache von unserem Präsidenten an die Teilnehmer dieses Treffens wurde von den Organisatoren abgelehnt, mit der Begründung er könne zu wenig französisch! Es waren ja anscheinend nur französisch sprechende Teilnehmer anwesend. „Vive la Différence“! Die Organisatoren dieses Treffens, haben ohne den Vorstand oder die GV zu informieren **eigenmächtig beschlossen**, dass **sämtliche** in Zukunft stattfindenden Fiat 500 Treffen in der Schweiz, von **Ihnen** organisiert werden! Entsprechende Verträge wurden von Ihnen bereits abgeschlossen!

Möchte mal die Situation festhalten: Defizitgarantie vom Club, Reingewinn in eine private Kasse, Name der Veranstaltung vom Club, Zukünftige Veranstaltungen alle in Montreux, Organisation Privat, Mitsprache vom Club oder dessen gewähltem Vorstand keine!

Im Jahre 2002 feiert unser Club das 20 jährige Jubiläum. Ist es den überhaupt noch erlaubt das vielleicht andere Clubmitglieder mit dessen „grosszügiger Genehmigung“ der Sektion Romandie ein solcher Anlass durchführen dürfen?

Auch vermisste ich an dieser Veranstaltung unsere Clubkameraden von den Ersatzteilen und den Clubartikeln. Ist doch zu erwähnen das Sie vom Club einen zinslosen Kredit erhielten um sich Ihre Geschäfte mit dem Club „privat“ aufzubauen.

Weiteres Beispiel: Claudio Mattioli und ich haben uns in Absprache mit dem Vorstand bereit erklärt, eine Internetseite für unseren Club aufzubauen. Per Zufall mussten wir jedoch feststellen das wir bereits eine Internetseite haben! Nur wusste der Club und unser Vorstand nichts davon! Diese Internetseite wurde von unserer Sektion Romandie mit dem Titel „Fiat 500 Club Switzerland Romandie“ publiziert! Die darin enthaltenen Angaben beziehen sich ausschliesslich nur auf unsere Sektion Romandie! Weder der Name noch das Logo entsprechen unserem Club. Ach ja, habe ich doch vergessen das unser Club nur von einigen Mitgliedern der Sektion Romandie geführt wird und somit anscheinend andere Mitglieder nichts zu sagen haben! Möchte hier unseren Präsidenten Matthias zitieren „Man sollte doch lieber gemeinsam Rösti essen, anstatt Rösti graben!“

Weiteres Beispiel: Nach meinen Informationen haben wir im Club ca. 250 zahlende somit aktive Mitglieder. Bei den meisten Clubanlässen erscheinen wenn wir „sehr euphorisch“ hoch rechnen, max. 20-30 Mitglieder. Man stellt sich immer die Frage „wieso kommen so wenige“? Hat den unser Vorstand oder mal ein Sektionleiter sich einmal die Mühe gemacht und diese „schlafenden, inaktiven“ Mitglieder gefragt wieso das Interesse so gering sei? Haben Sie mal ein paar Telefonate oder z. B. ein Fragebogen gemacht: hat sich unsere Clubleitung mal gefragt was man ändern könnte um unser Clubleben attraktiver zu gestalten? Wieso kann man z. B. nicht ein Flugblatt gestalten um es an die vielen Fiatler die in der Schweiz rumfahren anzuheften? Es gibt noch hunderte von Fiat 500 Besitzer die nicht mal wissen das es ein Fiat 500 Club Schweiz gibt. Ohne unsere „guten Geister“ zu verärgern, aber mal ehrlich, was hat sich in den letzten Jahren an unseren Clubveranstaltungen verändert? Frühlingsausfahrt, Pic Nic, Rallye, Samichlaus, Skiweekend, GV. Das sind seit Jahren (mit kleinen Abweichungen) immer wieder unsere Veranstaltungshöhepunkte!

Weiteres Beispiel: Seit nun doch über 18 Jahren fahre ich zu diversen Treffen ins Ausland. Viele Mitglieder wissen doch, das man mich oder einen Sektionsleiter anrufen kann, um Informationen oder Mitfahrgelegenheiten um mit anderen Autos mitzufahren einholen kann. An fast allen Treffen finde ich unsere Clubkameraden die auch am Treffen anwesend sind.

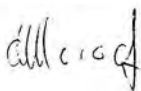
Unser Clubmotto: Jeder fährt alleine, jeder verbringt das Treffen alleine und jeder fährt alleine nach in die Schweiz zurück! Hoch lebe doch unsere Clubgemeinschaft!

Nun man könnte eine ganze Gazzetta mit weiteren Beispielen füllen. Somit wäre das Problem gelöst von mangelnden Redaktionsbeiträgen. Dies waren nur ein paar Beispiele wieso das Interesse von mir oder auch anderen Mitgliedern in diesem Club „aktiv“ nachgelassen haben. Auch wenn wir nur „zahlende und inaktive, schlafende“ Mitglieder sind, haben wir doch ein Recht zu wissen was in unserem Club vorgeht. Ich persönlich bin jedenfalls in diesem Club mit einem obersten Entscheidungsorgan das GV heisst, mit einem demokratisch gewählten Vorstand, das die Interessen jeden einzelnen Mitglieds vertreten sollte, beigetreten.

Leider wurde dieser Brief erst in dieser Ausgabe veröffentlicht, weil unsere Redaktorin ihn zuerst **vor** der Veröffentlichung **eigenmächtig** an einem Höck diskutierte und ihn jedem **einzelnen** Vorstandsmitglied zusandte!

Eine konstruktive Kritik sollte nicht als irgendwelche „Motzerei“ sondern als konstruktive Diskussionsbasis und Herausforderung dienen. So sollte dieser Leserbrief verstanden werden.

Elio Maroadi



MARKET

A VENDRE

Pour amateurs seulement, magnifique Fiat 500, 1967 (pièce de collection), gris métallisée. Peinture neuve, parfait état intérieur et extérieur.

Au plus offrant

Joseph D'Errio, Martigny Tél: 027-7226691
e-mail : joederrico@yahoo.fr

ZU VERKAUFEN

Für 500ter Fan, wunderschöne Fiat 500, grau metalliziert. Farbe neu. Top Zustand innen und aussen. Jahrgang 1967.

Am meisten bietenden

Joseph D'Errio, Martigny Tel: 027-7226691
e-mail : joederrico@yahoo.fr

Zu Verkaufen

Steyr Puch 500 D, 1966, teilrestauriert, Preis nach Absprache
Tel. 052/685 18 00 Herr Leitner

MARKT

Zu Verkaufen

Fiat 500 Giardiniera

Jg 1975, Farbe: Beige (Neulackierung 1997 in Originalfarbe) neuer Anlasser, Pneus, Auspuff, Verdeck, Sitzbezüge usw. Bremsen und Motor revidiert. Frisch ab Mfk 2/2000

Preisangebote ab Fr 9500 nach Absprache.

Tel 076/ 380 76 38 oder G:01 / 817 62 57, Sandro Bencivinni



Zu Verkaufen

1 Bananenschachtel voll Fiat 126-Teile (neue & gebrauchte), Lampen, Spiegel, Scheinwerfer, Metallembelme, Tacho usw. Fr. 30.00

Frontblech Fiat 126 (ohne Emblemprägung) neu Fr. 40.00

Diverse Modellautos 1:43 und 1:18 verschiedenster Marken (keine Fiat Modelle)

Externes TB/Fax-Modem „Spiderman“ läuft ohne PC (NP ca. 390.00) Fr. 50.00

Thomas Bühler, Tel: 056/624 41 89, Fax: 056/624 42 43

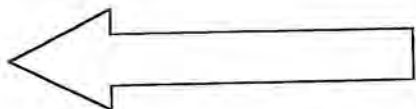
MARCHÉ

A VENDRE

FIAT 500 Giardiniera, 1975, beige (nouvelle peint. 1997, couleur d'origine), nouveaux amortisseurs, pneus, pot, toile, sièges etc. freins et moteur révisés. Visite février 2000.

Sfr. 9500.- à discuter

Tél: 076/380 76 38 ou prof. Tél: 01/817 62 57, Sandro Bencivinni



Voir la photo

A VENDRE

1 cageot plein de pièces de 126 (neuves et occas.), phares, miroirs, ampoules, emblèmes, compteur ... Sfr. 30.-

Tôle frontale neuve de 126 Sfr. 40.-

Divers modèles miniatures 1:43 et 1:18 de marques différentes (pas de modèles Fiat)

Fax-répondeur-Modem „Spiderman“ fonctionnant sans PC (prix d'achat env. Sfr. 390.-) Sfr. 50.-

Thomas Bühler, Tél. 056/6224 41 89, Fax: 056/624 42 43

Veranstaltungen 2000

08./09. Apr.	OTM Bern Club-Show	Bruno	078/603 05 00
05./06. Mai	Fiat 500 Treffen in Bremen (D)	Matthias Elio	041/440 38 51 041/370 89 26
05.-07. Mai	Steyr Puch + Fiat 500 (A) Ausfahrt zum Gardasee (IT)	Oliver	041/920 20 67
07. Mai	Frühlingsausfahrt	Christoph	062/758 3912
17.-21. Mai	1. FrauenRallye „Rallye des Belles“	Paris (F)	
01.-04. Juni	Fiat 500 Treffen im Harz (Sebexen, Deutschland)	Matthias Elio	041/440 38 51 041/370 89 26
17. Juni	Steyr Puch + Fiat 500 Treffen in Weyregg am Attersee (A)	Oliver	041/920 20 67
18. Juni	Picknick	Beat	01/941 23 95
23.-25. Juni	Treffen in Salzburg-Siezenheim (A)	Oliver	041/920 20 67
07.-09. Juli	Fiat 500 Treffen in Garlenda (IT)	Matthias Elio	041/440 38 51 041/370 89 26
15./16. Juli	Steyr Puch und 500er Treffen am Wörthersee (A)	Oliver	041/920 20 67
11.-13. Aug.	Fiat 500 Treffen Bergisch Gladbach (Köln, Deutschland)	Matthias Elio	041/440 38 51 041/370 89 26
19./20. Aug.	Weekend „Lac de Joux“	Daniel	022/776 50 05
10. Sep.	Rallye	Kurt Matthias	041/310 74 35 041/440 38 51
08. Okt.	SDHM/ASVE, Oldie-Treffen Bern	Johann	01/858 06 23
25. Nov.	GV, Kreuz Balsthal	Frösch	033/223 56 15
		Matthias	041/440 38 51
09./10. Dez.	Chlousen-Weekend	Frösch?	033/223 56 15

30.08-02.09.01 Fiat 500-Treffen Montreux
Info unter www.montreuxonline.com/fiat500

1.1.01- 4.7.02 500 Tage im 500er durch 5 Kontinente!!!
Organisation Club Ungarn

Anlässe unseres Clubs in Fettschrift, übrige in normaler Schrift

Nachträglich noch eingetroffen:

14. Mai	Motoren-Weekend Zauggenried BE		
	Nicht alltägliche Fahrzeuge	Matthias	041/440 38 51
16./17.Sept.	Team Alto Vicentino Asiago bei Vicenza	Elio	041/370 89 26

Manifestations 2000

08/09 avril	Marché Oldtimer, Berne Club Show	Bruno	078/603 05 00
05/06 mai	Renc. Intern. à Bremen (D)	Matthias	041/440 38 51
		Elio	041/370 89 26
05-07 mai	Steyr Puch + Fiat 500 (A)		
	Sortie au Lac de Garde (IT)	Oliver	041/920 20 67
07 mai	Sortie de Printemps	Christoph	062/758 3912
17-21 mai	1er Rallye des Dames		
	„Rallye des Belles“, Paris (F)		
01-04 juin	Renc. de Fiat 500 à Harz (Sebexen, D)	Matthias	041/440 38 51
		Elio	041/370 89 26
17 juin	Renc. de Steyr Puch + Fiat 500 à Weyregg Lac Atter (A)	Oliver	041/920 20 67
18 juin	Pic-Nic	Beat	01/941 23 95
23-25 juin	Renc. à Salzburg-Siezenheim (A)	Oliver	041/920 20 67
07-09 juillet	Renc. Intern. à Garlenda (IT)	Matthias	041/440 38 51
		Elio	041/370 89 26
15/16 juillet	Renc. de Steyr Puch + Fiat 500 au Lac Wörter (A)	Olvier	041/920 20 67
11-13 août	Renc. de Fiat 500 à Bergisch Gladbach (Cologne, D)	Matthias	041/440 38 51
		Elio	041/370 89 26
19/20 août	Week-end au Lac de Joux	Daniel	022/776 50 05
10 septembre	Rallye	Kurt	041/310 74 35
		Matthias	041/440 38 51
08 octobre	Rassembl. ASVE à Berne	Johann	01/858 06 23
25 nov.	Ass. Générale, Kreuz Balsthal	Frösch	033/223 56 15
		Matthias	041/440 38 51
09/10 déc.	Week-end de St. Nicolas	Frösch?	033/223 56 15

30/08-02/09/01 Renc. Intern. de Fiat 500 à Montreux
info: www.montreuxonline.com/fiat500

1.1.01- 4.7.02 500 jours en 500 à travers 5 continents!!!
organisé par le Club de Hongrie

Rencontres organisées par notre Club en caractères gras, les autres en petits caractères

Nachträglich noch eingetroffen:

14. Mai	Motoren-Weekend Zauggenried BE		
	Nicht alltägliche Fahrzeuge	Matthias	041/440 38 51
16./17.Sept.	Team Alto Vicentino		
	Asiago bei Vicenza	Elio	041/370 89 26

Redaktionsschluss 2000 !!!

- 1. Ausgabe: 8. Januar
- 2. Ausgabe: 4. März **ACHTUNG NEU !!!**
- 3. Ausgabe: 6. Mai
- 4. Ausgabe: 16. September

Daten von Veranstaltungen können auch nach Redaktionsschluss noch gefaxt werden. Nach Möglichkeit werden diese in der entsprechenden Gazzetta noch gedruckt.

Délai de Rédaction 2000 !!!

- 1è Gazzetta: 8 janvier
- 2è Gazzetta: 4 mars **Attention nouvelle date!!!**
- 3è Gazzetta: 6 mai
- 4è Gazzetta: 16 septembre

Les dates des manifestations peuvent être envoyées en tout temps à la rédaction, même au-delà des délais de rédaction. Dans la mesure du possible, celles-ci seront publiées dans la Gazzetta en préparation.

Hallo Fiat-500-Freund

Weisst Du schon, dass es einen **Fiat 500 Club Schweiz** gibt? Wir organisieren gemeinsame Ausflüge und Anlässe. Auch helfen wir bei der Beschaffung preisgünstiger Ersatzteile und sind ganz allgemein füreinander da. Du und Dein Fiatli wären bei uns sehr gut aufgehoben. Schicke uns doch einfach die untenstehende Antwortkarte zu. Du kannst Dich aber auch gerne telefonisch melden bei einem der Sektionsleiter. Oder noch besser: schau doch mal vorbei an einem Sektionshöck. Denn einmal im Monat treffen wir uns zum gemütlichen Höck. Wann und wo diese stattfinden, siehst Du auf der Rückseite. Du bist herzlich eingeladen uns dort unverbindlich kennenzulernen und Dir über und das Clubgeschehen etwas erzählen zu lassen.

Cher Ami de la Fiat 500,

Sais-tu déjà qu'il existe un **Club Suisse de Fiat 500**? Nous organisons des sorties et autres rencontres de Fiat 500. Nous possédons, grâce à notre unification, des réductions de prix sur des pièces détachées.

Ainsi, toi et ta Fiat 500 serez bien pris en main dans notre Club. Si tu es intéressé, envoie alors la carte-réponse ci-dessous. Tu peux cependant tout aussi bien le faire par téléphone à un chef de section. Nous répondrons à tes questions et t'en dirons plus sur notre Club. Au verso, tu trouveras les détails concernant les lieux et dates de nos réunions. Même si tu ne fais pas encore partie des nôtres, n'hésite surtout pas à rejoindre une des nos sections afin de faire connaissance avec les membres de ta région.

☐

Ich melde mich an als Mitglied
Je désire être membre

☐

Ich möchte nähere Informationen
Je désire de plus amples information

Bitte falten und als Doppel-Postkarte einsenden

Name/Nom:

Vorname/Prénom:

Adresse:

PLZ, Ort/Lieu et No postal:

Tel.P.:

Tel.G.:

bei Paaren: Name des Partners

Pour les couples: nom du partenaire

Fiat 500 Club Schweiz

Sekretariat

Veronika Mattioli

Blüemlisalpstrasse 27

3600 Thun

Monatlicher Treff / Rencontre mensuelle

Sektion	Datum	Treffpunkt	Sektionsleiter
Bern	am letzten Sonntag im Monat ab 1600h	1001 Freizeitanlage 3113 Rubigen 031/721 51 11	Bruno Straumann Dählenstr. 51a 2540 Grenchen 078/603 05 00
Innerschweiz	am zweiten Freitag im Monat ab 2000h	Landgasthof Listrig Hinter-Listrig 6020 Emmenbrücke 041/280 50 05	Kurt Honermann Schachenstr. 51 6010 Kriens 041/310 74 35
Romandie	1er jeudi du mois dès 19h30	Pizzeria Felicita 14, Ch. Victor-Duret 1213 Onex 022/792 20 40	Daniel Pozzo 4, Ch. de l'Ecaffy 1297 Founex 022/776 50 05
	3ème vendredi du mois dès 19h30	Restaurant Romana Av. Reller 40 Corsier-sur-Vevey 021/921 61 10	Daniel Pozzo 4, Ch. de l'Ecaffy 1297 Founex 022/776 50 05
Zürich	am 3. Mittwoch im Monat ab 2000h	Restaurant Waidhof Schwandenhofstr. 160 8052 Zürich 01/301 33 55	Beat Wicki Rothbündtweg 1 8615 Wermatswil 01/941 23 95

Präsident	Matthias Deutzer Sonnhaldenstr. 80 6030 Ebikon Tel. 041/440 38 51 Fax 041/440 38 58	Sekretariat	Frösch Mattioli Blüemlisalpstr. 27 3600 Thun Tel. 033/223 56 15 Fax 033/223 56 15
Kasse	Fridolin Hauser Längweiherstr. 13 6014 Littau Tel. 041/250 43 62 Fax 041/250 43 62	Post-Konto	40-19247-0
Redaktion	Maya Hobi Krauer Dorfstrasse 35c 8184 Bachenbülach Tel. 01/861 02 89 Fax 01/861 02 89	homepage:	www.fiat500.ch