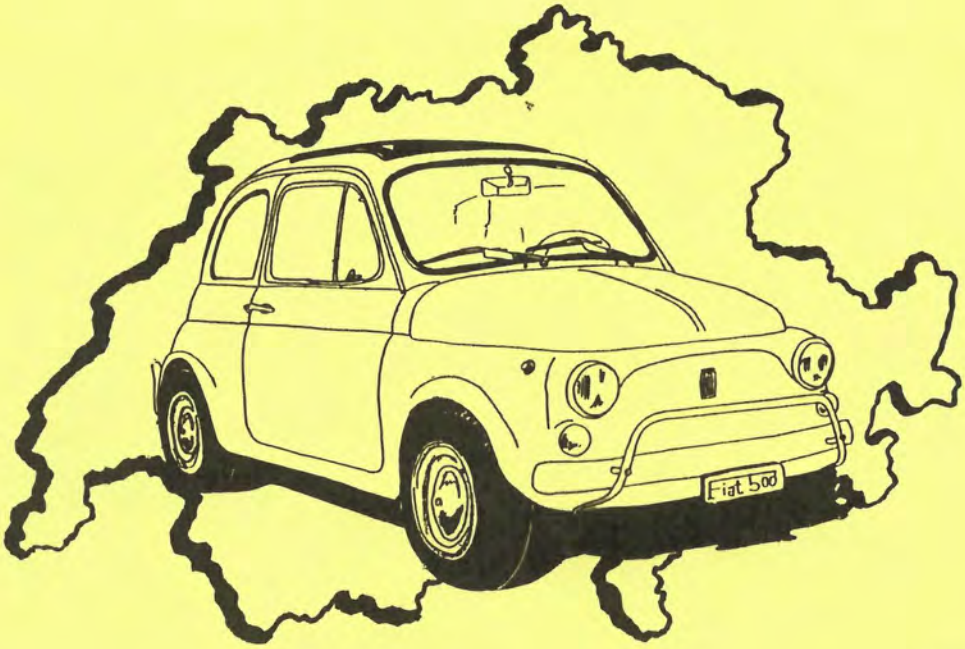
Fiat 500

CLUB



GAZZETTA

Wo gibt es noch Fiat 500 Ersatzteile ?

Fiat 500 Club Schweiz

Ersatzteil - Service

Thomas Bühler alte Hägglingerstr. 35 5605 Dottikon
Telefon + Fax 056 / 624 41 89

Da habt Ihr den Salat !

Keiner wollte Präsi werden und ich weiss jetzt auch wieso: - Das Vorwort - .... und das auch noch alle 3 Monate.
Ich habe lange überlegt und überlegt und überl.... schon ist es Mitte Januar gewesen und in nur 59 Tagen (ab Redaktionsschluss) ist Frühlingsanfang !

Habt Ihr Euch schon einmal überlegt, ob Euren chromblitzenden Bolliden vielleicht noch etwas fehlen könnte? Jetzt habt Ihr noch Zeit und vielleicht die Ruhe. Plötzlich wird es warm und die Sonne „lugt" hervor - dann noch schrauben? Nein!!
Da wären wir dann auch schon beim Thema: Auch dieses Jahr haben wir wieder einiges auf dem Programm, wie Ihr alle aus dem Veranstaltungskalender entnehmen könnt.

Neben festen Clubanlässen in der Schweiz haben wir vor, zwei der Auslandtreffen gemeinsam zu bestreiten. So ganz familiär.
Mein Wunsch und der des Vorstandes wäre, dass wir ein ziemlich grosser „Haufen" sind und zusammen die Abenteuer der Landstrassen erleben können. Geplant ist bei diesen Reisen ein Ersatzteilfahrzeug mit Anhänger für ein zügiges Weiterkommen bei kleineren und grösseren Pannen.
Wir möchten damit auch die Mitglieder ermuntern mitzukommen, welche ganz neu dabei sind, (noch) nicht selbst schrauben, Angst vor Pannen haben, ihrem 500er nicht viel zutrauen oder noch nie dabei waren, denn zurück kommen sie immer!

Also: Reserviert Euch die Daten und ab geht's. (Treffen am Harz, 22.-24-Mai und Treffen in Inverso Pinasca, 18.-19.Juli.) Nähere Infos folgen.

Euer frischgebackener Präsi

Matthias

P.S.
Wenn Ihr clubmässig etwas auf dem Herzen habt oder eine Idee (egal wie verrückt!) in die Tat umsetzten wollt, ruft an.
Für Anregungen und Tips könnt Ihr Euch jederzeit an mich oder Eure Sektionsleiter wenden. Und vergesst nicht Neumitglieder zu werben! Stellt Euch einmal vor, der Fiat 500 Club Schweiz hätte eines Tages 500 Mitglieder. Das wäre doch ein Fest wert, oder?
Wir würden uns sehr über Euer Engagement freuen und gerne das unsrige dazu beitragen.

Matthias Deutzer
Sonnhaldestrasse 80
Tel. 041- 440 3851 Fax 041-440 3858
6030 Ebikon

INDEX

Vorwort/*préface*	1/3
Glückwünsche/Geburten	4
Interview mit Frösch	6
interview avec Veronika Mattioli	7
Stock-car Rennen Zurzach	8
Fiat zum Basteln	11
Chlous-Weekend 97	12
smart und Herausgepicktes	15
Ansagen von Treffen	17
Klausenrennen	20
Bonne année 1998	23
liste d'adresse	24
Rencontre à l'improviste	27
Dimanche, 18 janvier 98	28
Plattfuss	29
Wer kennt Max Egon Becker?	30
Treffen in Italien	31
chers membres du fiat 500 club ...	33
questionnaire anonyme	36
Fiat Multipla Restauration 4.Teil	37
4-köpfige Familie mit 22 Zylindern, Gerd Jansen	43
Wanted!	46
Markt/*marché*	47
Veranstaltungen/*manifestations*	48

Cette fois-ci, c'est moi qui suis dans la purée !

Personne ne voulait être Président. Maintenant, j'ai compris pourquoi : - La Préface

... et, en plus, tous les 3 mois. J'ai longtemps réfléchi, réfléchi, réfl... et voilà qu'on est déjà à la mi-janvier et dans 59 jours, délai de la rédaction, c'est LE DEBUT DU PRINTEMPS !

Vous est-il déjà venu à l'esprit qu'il pouvait manquer quelque chose à vos bolides aux chromes brillants? Maintenant, vous en avez le temps et peut-être la tranquillité. Soudain, il fera doux et le soleil brillera - et alors, faudra-t-il encore "boulonner"?? Non, !!!

Allons-y par thème. Cette année encore, nous avons tout un programme d'activités auxquelles vous pourrez participer. A part les rencontres du Club en Suisse, nous avons aussi deux rencontres internationales où nous irons tous ensemble. Tous en famille !

Mon souhait et celui du Comité serait que nous puissions être un groupe plus important à se déplacer à ces rencontres. Nous pensons organiser un véhicule/remorque ainsi que des pièces détachées pour les grosses et petites pannes. Nous désirons également encourager le plus de membres possible ceux qui sont tout nouveaux, ou ceux qui ne se sont jamais déplacés, ou qui n'ont jamais "boulonné" eux-mêmes, ou encore ceux qui n'ont pas très confiance en leur 500 et qui ont peur de partir sans être certains qu'ils pourront rentrer ! Avec nous, ils reviendront toujours !

Donc, réservez déjà vos dates. De plus amples renseignements vous parviendront plus tard.

Votre Président encore tout croustillant

Matthias

PS: Si vous avez une idée quelconque (toute folle soit-elle) concernant le Club, n'hésitez pas à m'appeller.

Vos suggestions peuvent m'être adressées directement ou transmises à votre chef de section. Et n'oubliez surtout pas de faire de la pub pour de nouveaux membres ! Imaginez-vous qu'un jour on puisse atteindre les 500 membres dans le Club. Voilà de quoi faire une fête, non ?

Nous vous serions très reconnaissants de votre engagement et de votre soutien.

Fiat 500 IG Lahn-Dill
Lindenweg 5
35638 LEUN/STOCKHAUSEN
Tel. 06473/931935

ROBIN KIM

IST AM 6. OKTOBER1997

GESUND UND MUNTER ANGEKOMMEN!

WIR FREUEN UNS SEHR:

RUTH UND PETER

BARMET-ABÄCHERLI + JANICK

IM DÖRFLI 5, 6056 KÄGISWIL

Unse neues Sekretariat stellt sich vor

Name:	Veronika Mattioli-Wenger „Frösch"
Geb.Datum:	12.Februar 1964
Kinder:	Manuel 1988, Angela1990
Beruf:	Damenschneiderin, arbeite aber in einem Heim für Autisten als Nachtwache, und in der Stadtverwaltung Thun als Telefonistin.
Hobby:	Je nach Zeit und Laune, z.B. Lesen, Spielen, Basteln, Sport, Nähen, kleinere Reparatur arbeiten im und ums Haus.
Essen:	Chinesisch, Italienisch, Salate
Trinken:	Mineralwasser, Rotwein, Martini Rosso
Club:	Seit ca. 12 Jahren, ein mehr oder weniger aktives Mitglied.
Sekretariat:	Da Ruth leider das Amt niederlegen wollte, und ich mich endlich mit meinem Computer anfreunden sollte, lag es nahe, dass ich dieses Amt übernehme.
Wünsche;	Ich fühle mich sehr wohl im Club, möchte aber, dass sich der harte Kern des Clubs noch vergrössern würde. Auch hoffe ich, dass auch auf unserem Parkplatz wieder mal ein Fiätli steht.

Ersatzteile und Zubehör
für

Jean Goetz AG
8004 Zürich

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18

INTERVIEW AVEC VERONIKA MATTIOLI-WENGER

Nom:	**Veronika Mattioli-Wenger**
Date de naissance:	**12 février 1964**
Enfants:	**Manuel 1988, Angela 1990**
Profession:	**Coiffeuse pour dames, travaille dans un home pour autistes comme surveillante de nuit et à l'office de tourisme de Thoune comme téléphoniste.**
Hobbies:	**Quand j'en ai le temps et l'envie: lecture, jeux, bricolage, sport, couture, petites réparations dans et autour de la maison.**
Nourriture:	**Chinoise, Italienne, Salades**
Boissons:	**Eau minérale, vin rouge, Martini rouge**
Club:	**Depuis env. 12 ans, comme membre plus ou moins actif.**
Secrétariat:	**Puisque Ruth ne voulait plus s'occuper de cette tâche, et moi, il faut que je sache utiliser l'ordinateur que j'ai chez moi, j'ai vite repris ce travail.**
Désirs:	**Je me trouve très bien dans ce Club et souhaite ardemment que le noyau du Club grandisse encore. Je souhaite également qu'un jour une petite Fiat 500 se trouve à nouveau sur notre place de parc.**

STOCK-CAR RENNEN ZURZACH

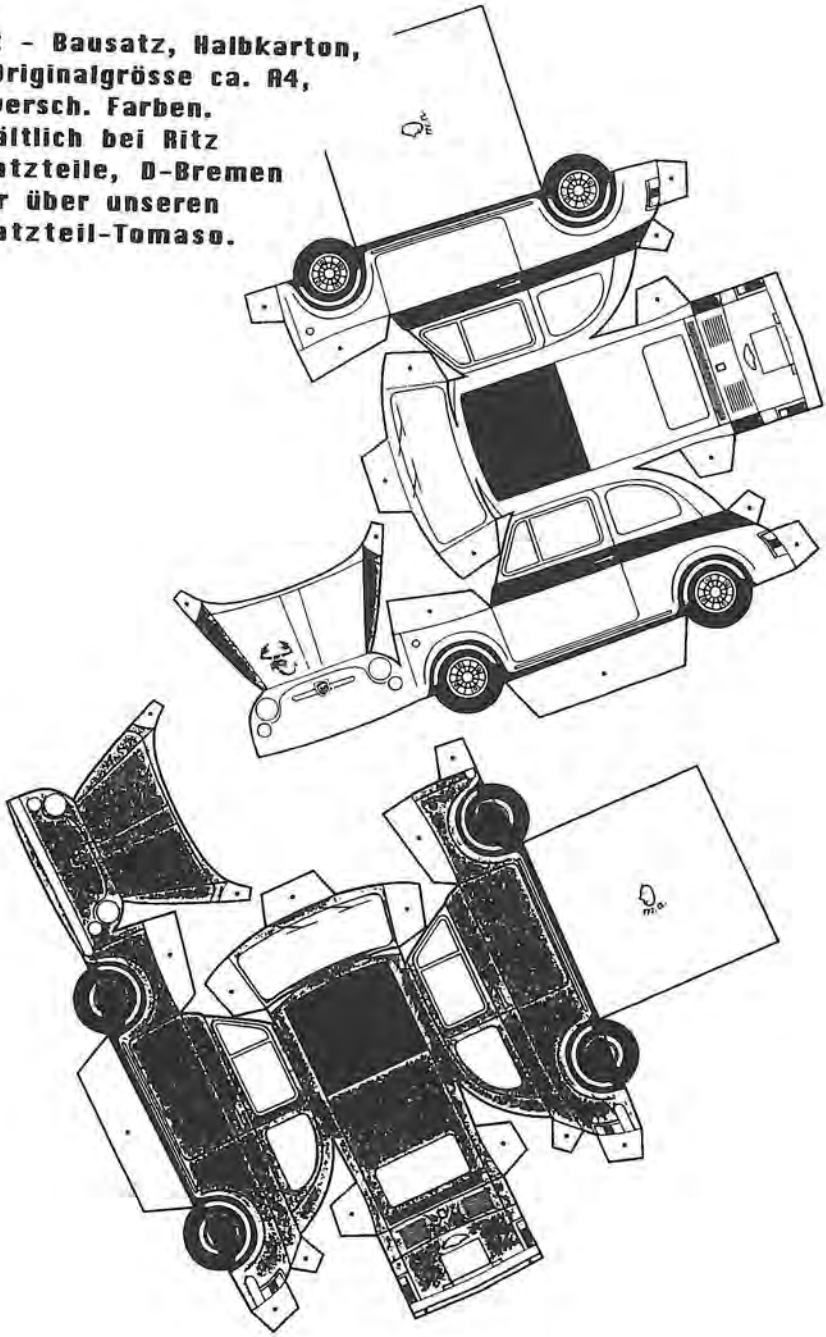
Als die Idee geboren wurde, am Treffen in Zurzach ein Stock-Car Rennen durchzuführen, wusste keiner, wie man das bewerkstelligen sollte, denn es wurde noch nie etwas in dieser Art gemacht.
Der grobe Rahmen war gesteckt dazu, und es galt nun, jemanden zu finden, der das Ganze organisierte. An der ersten OK-Sitzung meldete ich mich (im jugendlichen Leichtsinn) und konnte noch Erwin Treppmann als Hilfe überreden mitzumachen.
Dies alles geschah anfangs Jahr. Da man noch über ein halbes Jahr Zeit hatte, nahmen wir es gemütlich und die Sache war halb vergessen..... und schon war es Ende Juli!! Jetzt galt es, „den Finger rauszunehmen" und mit Volldampf zur Sache zu gehen. Das Hauptproblem war zuächst, Autos aufzutreiben, wobei diese zwecks Schonung der Clubkasse billig, sprich gratis zu sein hatten... und ausser einem 126er, den ich billig kaufen konnte, gelang uns das auch.
Von den schlussendlich 5 Autos präparierte Johann deren zwei, die anderen drei konnten wir in Giannis Garage zurechtmachen. Gianni, der eigentlich nur die Werkstatt zur Verfügung stellen wollte, hat den Hauptteil der Arbeiten gemacht, dafür gebührt ihm ein dickes Dankeschön! Was er an Schweissdraht, Flexscheiben und Sägeblätter geopfert hat, geht auf keine Kuhhaut!! Als weitere Helfer sind uns noch Hans Egli, Dani Rees und Tomaso Bühler zur Hand gegangen. Grosses Glück hatten wir bei der Reifenbeschaffung, wo uns Claudio Fantozzi kostenlos 10 Reifen mit gröbstem Profil aufgummierte.
Eine Anekdote, die uns während des Aufbereitens passiert ist: Der blaue 500er, den wir aus der Romandie geholt haben (Danke fürs Holen, Beat) kam ohne Vergaser und weiteren Anbauteile zu uns, so dass wir beschlossen, gleich den ganzen Motor zu wechseln. Da wir keinen 650er Motor mehr hatten, und Tomaso an seinem Wagen den Motor zum Vorführen rausehmen musste, lieh er uns seinen Motor inkl. Sportauspuff aus. Er stellte die Bedingung, dass, wenn nach dem Treffen noch etwas übrig sei (vom Motor), er es zurückhaben wollte. Kurz und gut, Motor wurde gewechselt, alles angeschlossen, und ab ging es zur ersten Probefahrt. Motor läuft gut und geht ab wie die Sau, und fast wäre es zum ersten Rennunfall gekommen... elf Uhr nachts, kein Licht und noch viel weniger Bremswirkung. Also versuchen mit Entlüften, es kommt nichts, Haube auf, ob überhaupt Bremsflüssigkeit drin ist - irgendjemand hatte in der Romandie Bedarf an einem Bremsflüssigkeitsbehälter und diesen abmontiert. Problem Nummer eins war schnell gelöst, Problem Nummer zwei war, dass beim Entlüften das Oel

schneller zur Bremstrommel rauslief als man oben nachfüllen konnte, und das drei Tage vor dem Treffen. In Rekordzeit wurde die Bremse demontiert, neuer Zylinder dran, weiters siehe oben...Pasquale organisierte den Transport nach Zurzach, wobei er etliche Flüche an die Adresse von Johanns Anhänger spedierte.
Martin, der Wirt vom Achenberg, hatte die Rennstrecke mit dem Traktor präpariert, und wir konnten noch etwa 500 Altreifen als Streckensicherung und Wegweiser im VW LT von Martin verteilen, immer unter der Bewachung der 4 Appenzellerhunde, die es einfach nicht kapieren wollten, warum da jemand anderes als ihr Meister mit dem LT fahren durfte, und uns deswegen auf Schritt und Tritt verfolgten!
Freitagabend steckten wir noch mit Absperrband dern Sturzraum für die Sicherheit der Zuschauer aus und stellten unsere Zelte auf.
Am Samstagmorgen montierten wir noch eine leistungsfähige Speakeranlage auf einen grossen Brückenanhänger, und die Sache konnte beginnen. Am Anfang war das Interesse minimal, nur ein paar Leute guckten uns zu, was wir da wohl Komisches veranstalten. Wir forderten die Leute über Lautsprecher auf, endlich mitzumachen, aber keiner getraute sich!
Nun fuhren wir selber die ersten Runden, und da begannen die Leute zu kapieren, um was es ging. Jetzt ging es Schlag auf Schlag. Gott sei Dank konnte ich Frieda Egli und Kinder engagieren, die Anmeldung und die Kasse zu führen. Das war auch nötig, denn die Leute standen nun Schlange, um fahren zu dürfen. Als die Strecke durch einen kurzen Regenschauer aufgeweicht wurde, sah man die Autos nur noch rutschen, man brachte die Leistung einfach nicht mehr auf den Boden, und das Gaspedal ersetzte die Lenkung...
Die ambitionierteren Fahrer warteten geduldig, bis die Strecke wieder trocken war, um eine bessere Zeit rauszufahren. Schnell unterwegs war Jos aus Holland, und das mit einem Paar Holländerzoggeli an den Füssen! Auch die ersten Damen getrauten sich endlich und fuhren respektable Rundenzeiten. Die Autos wurden geschunden bis an die Schmerzgrenze, doch bis auf ein abgerissenes Starterkabel blieben die Autos fahrbar. Einzig im blauen Tomaso 500er machte der Vergaser Probleme, wenn der Motor zu heiss wurde. Pasquale und weitere Helfer standen immer Gewehr bei Fuss, sprich Schraubenzieher in der Hand, um allfällige Flickarbeiten durchzuführen, so dass der Rennbetrieb reibungslos ablief. Positiv zu vermelden ist, dass bis auf eine Dame, deren Auto in einer Kurve in Zeitlupentempo auf die Seite kippte, keine Unfälle geschahen. Steckengebliebene Autos waren eher selten, die meisten konnten sich selber aus dem Dreck wühlen.

Einzig ein Deutscher schaffte es, auf die Reifenabschrankung zu parkieren, wo nichts mehr ging. Die schnellste Zeit erreichte Chrigel aus der Innerschweiz, in einem 126er, wobei er um wenige Sekunden schneller als Edgar Dreilich und Herrn Neuner (Vorname vergessen...) aus München war. Die schnellste Dame kam aus Holland, erstaunlicherweise die selbe, die ihren Wagen auf die Seite legte! Das Rennen ging weiter bis zur Ausfahrt mit Weindegustation, an die sich die meisten anschlossen.
Danach hatten wir alle Hände voll zu tun, bis wir um sieben Uhr die Tore schlossen. Da noch viele Leute fahren wollten, beschlossen wir am Sonntagmorgen weiterzumachen, diesmal ohne Bewertung und Zeitnahme. Vor dem Rennbeginn wurde der Vergaser des Tomaso 500er auf feldmässige Art zerlegt und revidiert, so dass der Wagen wieder tadellos lief. Viele Zuschauer, die mit Fiätlis sonst nichts am Hut haben, nahmen die Gelegenheit war, ein paar Rennrunden zu drehen. Zu diesen gehörten zwei Typen aus Deutschland, die aussahen, als würden sie eher auf Harley stehen. Sie brachten es fast fertig, was noch niemand gemacht hatte, nämlich die Autos zu zerstören...
Da wir inzwischen schönes Wetter hatten und die Piste abtrocknete, wurden die Rundenzeiten immer schneller, sprich der Fahrstil immer gefährlicher, so dass wir uns entschlossen, Feierabend zu machen, ging es doch schon auf halb vier Uhr zu. Da kam noch so ein pickliger Jüngling, bei dem die Tinte auf dem „Billett" noch feucht war... nach der ersten Runde mussten wir ihn anhalten und ermahnen, es bitte etwas gemütlicher anzugehen. Das Resultat unserer Ermahnung war, dass er sich in der zweiten Runde gottslausig überschlug und zum einzigen zerstörten Rennwagen führte...
Dank den Gurten und dem stabilen Ueberrollbügel ist zum Glück nichts passiert, und für uns war es das Zeichen, endgültig die Zelte abzubrechen.
Im Nachhinein muss man sagen, dass sich die Strapazen trotz allem gelohnt haben. An dieser Stelle allen Helfern vielen Dank, im speziellen auch dem Martin, ohne dessen Goodwill die ganze Sache gar nicht durchführbar gewesen wäre!!

Claudio Trevisan

Fiat - Bausatz, Halbkarton, in Originalgrösse ca. A4, in versch. Farben. Erhältlich bei Ritz Ersatzteile, D-Bremen oder über unseren Ersatzteil-Tomaso.



CHLOUS-WEEKEND 1997

Wie schon lange fand auch dieses Jahr das sagenumwobene Chlous-Weekend im verschneiten Diemtigtal statt. Da der Samichlous heuer besonders viel Arbeit zu verrichten hatte und er ja schliesslich nicht überall zur gleichen Zeit erscheinen kann, kündete er seinen Besuch erst auf das Wochenende vom 13. + 14. Dezember an. Kluge Leute, wie ich zum Beispiel (ich sitze momentan erhobenen Hauptes am Computer), fuhren dann auch erst am besagten Wochenende und nicht schon am eigentlichen Chlous-Tag, dem 6. Dezember, zum altbekannten Chalet. Aus irgendeinem Grund waren wir jedenfalls nur etwa halb soviele Leute wie gewohnt. Na ja, vielleicht kamen doch welche eine Woche zu früh, stiessen auf geschlossene Türen und sind erfroren!?! Wer hat dann aber ihre Leichen weggebracht?...

Diese und andere brisante Fragen quälten mich während des „Einpuffens" im Massenlager. Ist ja egal! Wir waren ein lustiger Haufen beisammen und überdies schon fast vollzählig. Apropos „vollzählig"; wer diesmal als Letzter eintraf, war nicht etwa Mathias Deutzer, nein (jetzt, wo er Präsident ist, dürfte ich das auch gar nicht schreiben), sondern jemand anders - ätsch, ich sag's extra nicht! Wir waren zumindest schon beim Fondue angelangt als jener mit Anhang - oder sagt man Anhängern, wenn mehrere - eintrat. Fondue gab's auf alle Fälle genug, nur mit dem Weissen mussten wir etwas einteilen. Es schmeckte wie immer riesig!!!

Plötzlich, wir hatten gerade ausgegessen, polterte es mächtig an der Tür und wir gewährten dem Samichlous Eintritt. Dieser stampfte, sichtlich ermüdet, in unsere gute Stube und bat um einen Stuhl. Nachdem er sich gesetzt hatte, begann er auch gleich zu erzählen von seinem weiten Weg und weshalb er erst heute für unseren Club Zeit gefunden hatte. Fast alle, ja sogar die Erwachsenen trugen dann mit einem Gedicht oder gar einem Lied dazu bei das Gemüt des Samichlous mehr oder manchmal auch weniger zu erfreuen. Da dieser die Rezession (vermutlich) mittels Kündigung des Schmutzli (er wurde nirgends gesichtet) recht gut überstanden hatte, wurden wir alle reich beschenkt aus seinem schweren Sack. Von Ihm mitgenommen zu werden, hatte dann erstaunlicherweise doch niemand von uns verdient. So verabschiedete er sich also und verschwand unwesentlich leichteren Schrittes, trotz leerem Sack.

Die Angst, von Ihm mitgenommen zu werden verflog schnell und wir nahmen den weiteren Verlauf des Abends in Angriff. Dieser zeichnete sich nebst Aufräum- und Küchenarbeiten vor allem durch etliche Spielpartien und sonstwelchen Schabernack aus. Einer nach dem anderen gingen wir dann langsam zu Bette. Ich selbst tat diesen Gang erst nach vielen anderen und legte mich erst nach der dritten Stund des Sonntages auf's Ohr.

„Wer spät zu Bett geht, steht früh wieder auf" könnte durchaus mal einer gesagt haben. Ich jedenfalls war's nicht! Ich hatte einen herrlichen Schlaf und schlief und schlief und schlief und schlief. Und weil mich niemand weckte, schlief ich noch ein wenig. Als es auch um 11.00 Uhr noch niemanden interessierte, dass ich noch immer schlief und mich niemand wecken wollte, zog ich es vor weiter zu schlafen. Und wie ich da so schlafend schlief, ...blablabla u.s.w.. Erst als mir das Liegen so richtig weh tat, erwachte ich endlich. Da schlug die Armbanduhr auch gleich zur dreizehnten Stund. „Runde Zehn Stunden Schlaf, das stimmt mich brav" könnte da schon eher aus meinem Munde entflohen sein. Ich machte mich frisch, so gut es mir gelang und galoppierte zum Brunch-Buffet. Was sich da an kümmerlichen Resten noch tümmelte liess schnell verheissen, weshalb mich die anderen lieber schlafen liessen. Es reichte jedenfalls, um mich bei guter Laune zu halten. Während ich also brunchte, waren die meisten noch auf einem Spaziergang, was ich jedenfalls annahm.

Als die ganze Rasselbande wieder vereint war, machten wir erneut einige Spiele oder tollten uns im so selten gewordenen weissen Gold ..äh Schnee wollte ich sagen. Doch dann ging es bereits wieder ans Aufräumen, um das Haus in einem ordentlichen Zustand abgeben zu können. Einige mussten uns schon vorher verlassen, andere blieben bis zur Abgabe, nach der wir uns dann endgültig verabschiedeten.

Es war im Rückblick wieder ein tolles Weekend und es geht ein grosser Dank an Frösch, die Organisatorin, wie auch an Glood, Tino und andere Helfer/innen, welche die Küche hervorragend schmissen. Auf das nächste Mal freut sich jetzt schon

Bruno

«Smart» ist nicht nur smart

Der Kleinwagen ist erfunden, verkünden uns die Medien im ganzen Lande und loben den Zweisitzer «Smart». Und die SMH frohlockt: «The idea is real!» Stimmt, doch die Idee wurde bereits vor 40 Jahren Wirklichkeit! Die Fachkreise scheinen vergessen zu haben, dass das Rad des Kleinwagens schon vor einigen Jahrzehnten zu rollen begann und bis heute einen vorzüglichen und unvergesslichen Ruf geniesst.

Vor genau 40 Jahren, nämlich im August 1957, lief in Turin der erste Fiat 500 Nuova (Nachfolgemodell des legendären Fiat Topolino) von insgesamt 3,6 Millionen Exemplaren vom Band. Er war nicht nur über 30 % leichter, sondern auch noch schmäler und niedriger, vermochte mit seinen wenigen 479 cm³ erst noch doppelt so viele Passagiere zu befördern und benötigte nur wenig mehr Treibstoff als der «Smart».

Zu guter Letzt war es den Ingenieuren und Technikern gelungen, wie schon beim Vorgängermodell ein äusserst formschön proportioniertes, gefälliges und adrettes Erscheinungsbild zu entwerfen, weshalb das Wägelchen mit dem bescheidenen Namen «Cinquecento» auch heute noch so unglaublich beliebt ist und auf den Strassen stets viel Sympathie erntet. Der kleine Italiener schrieb Automobilgeschichte und verkörperte nicht nur den Lebensstil der 60er Jahre, sondern auch den eines ganzen Landes, der «Italianità».

War das «Rucksäckli» also nicht auch schon vor 40 Jahren «smart» im wörtlichen Sinne? Der «Smart» tritt kein leichtes Erbe an!

Andreas Achermann, Luzern

	L	Br.	H	Gew.	Pl.	cm³	km/h	Verbr.
Fiat 500 Nuova	297	132	132	470	4	479	90	4,5
Fiat 126 Bambino	305	137	133	595	4	600	112	5,4
Smart	250	145	155	680	2	600	130	ca. 4

HERAUSGEPICKT

102jähriger Schwarzfahrer – Ein 102jähriger Italiener ist beim Schwarzfahren erwischt worden und muss nun 50 000 Lire (42 Franken) Bussgeld zahlen. Wie italienische Zeitungen gestern berichteten, sass der Greis aus der Ortschaft Itri unweit von Rom seelenruhig in der ersten Reihe eines Busses, als der Kontrolleur nach seinem Fahrschein fragte. Er habe keine Zeit gehabt, ein Ticket zu kaufen, habe sich der betagte Mann herausreden wollen. «Dieses Väterchen macht mich wütend, rührt mich aber auch», sagte der Präsident der Nahverkehrsbetriebe, Mario Di Carlo. Aber auch für einen 102jährigen gebe es kein Pardon: Er müsse die Strafe zahlen. Di Carlo will ihm aber einen Jahres-Freifahrschein aus der eigenen Tasche kaufen, weil die Begeisterung des 102jährigen für öffentliche Verkehrsmittel beispielhaft sei und belohnt werden müsse.

HERAUSGEPICKT

Verheerende Panikfahrt – Eine 79jährige Autofahrerin war gestern im deutschen Überlingen beim Einparken an einem Baugerüst hängengeblieben und dadurch offenbar in Panik geraten. Sie gab Vollgas und schleifte einen 17jährigen Schüler mit, der ihr helfen wollte. Der junge Mann und ein Arbeiter, der bei der Aktion vom Gerüst stürzte, wurden leicht verletzt. Eine schwangere Fussgängerin, die vom Auto gestreift wurde, erlitt einen Schock. Danach fuhr die Frau weiter, wobei sie gegen einen PKW und einen Kleinbus prallte. Wenig später fuhr sie ungebremst in das Heck eines Autos, das vor einem Fussgängerstreifen hielt. Dessen drei Insassen wurden schwer verletzt. Die 79jährige fuhr erneut mit Vollgas in eine Seitengasse, wo sie gegen eine Fassade prallte. Fussgänger konnten die nun ebenfalls verletzte Frau aus dem Auto bergen und Erste Hilfe leisten.

HERAUSGEPICKT

Schiesserei wegen Parkbusse – Offensichtlich schlecht aufgenommen hat ein 44jähriger Schweizer eine Parkbusse im Berner Ostringquartier. Zunächst meldete er sich bei der Stadtpolizei telefonisch und gab den Beamten zu verstehen, dass er die Busse nicht akzeptiere und deshalb mit dem Gewehr «aufräumen» gehe. Tatsächlich gab er zwei Schüsse aus seinem Karabiner ab, ohne jedoch jemanden zu treffen. Die Polizei riegelte das Gebiet ab. Nach etwa einer halben Stunde trat der Mann aus dem Haus und liess sich von der Polizei widerstandslos festnehmen. Er wurde nach einer ersten Befragung für weitere Abklärungen einem Arzt zugeführt. Gemäss den ersten Ermittlungen der Polizei handelte es sich bei den abgefeuerten Schüssen um Markiermunition, die offenbar niemanden traf. Der öffentliche Verkehr wurde während rund einer halben Stunde blockiert.

Cadeau de Noël pour Schumi

Sygma-G. Bruneau/G. Neri

Ferrari a offert pour Noël une voiture rouge à son pilote Michael Schumacher: une petite Fiat 500 de 1967. Ce cadeau a été remis au cours d'une réception que les dirigeants de la firme automobile ont organisé à Fiorano pour les pilotes et les techniciens de l'écurie de course. «Ce fut ma première voiture et je désirais beaucoup en posséder une», a déclaré le pilote, qui s'est aussitôt mis au volant pour faire deux tours de piste, à allure modérée.

Ein neuer Rennwagen?

sda. Der italienische Autobauer Ferrari hat seinem Formel-1-Piloten Michael Schumacher einen roten Fiat 500 des Baujahrs 1967 zu Weihnachten geschenkt. Das Präsent wurde «Schumi» am Samstag im norditalienischen Fiorano bei einem Empfang überreicht, den Ferrari für seine Fahrer und Techniker gab. Der Pilot zeigte sich hocherfreut. Er drehte auf der Piste von Fiorano gleich zwei Runden – allerdings in gemässigtem Tempo.

ÜBRIGENS

Zeitraubend

■ 1,3 Jahre seines Lebens verbringe ein Mensch durchschnittlicher Lebenserwartung im Verkehrsstau, fanden deutsche Statistiker heraus. Fragt sich nur, was all jene mit so viel Zeit tun, die wenig oder nie Auto fahren. Einen Parkplatz suchen jedenfalls nicht.

AUSSCHREIBUNG UND EINLADUNG

6. Internationales MICRO-CAR-TREFFEN Schweiz

1. Mai bis 3. Mai 1998 in Wohlen/Aargau

Nach den gelungenen Treffen in den Jahren 76, 82,89 und 1994 lädt Sie das gleiche Organisationsteam erneut ein. Das kommende Treffen wird wiederum sehr gut besucht sein. Eine frühe Anmeldung lohnt sich, da wir nur für *100 Fahrzeuge und 250 Personen* Platz haben.

Durchführungsort: Raum Wohlen/Lenzburg (Kanton Aargau)

Zugelassene Fahrzeuge: **MICRO-Cars (=Kleinstfahrzeuge) mit 3 oder 4 Rädern, weniger als 500 ccm, bis Baujahr 1968.**

Programm:

Freitag, 1.5.98: Ankunft am Nachmittag. Gedankenaustausch und Verpflegung im Festzentrum (Bleiche-Areal)

Samstag, 2.5.98: Präsentation der Fahrzeuge, Teilemarkt
1500-1800: kleine Ausfahrt in der Gegend, geführt
1900 Uhr: BUNTER ABEND mit gemeinsamen Nachtessen, Tombola, Unterhaltung und Spass.

Sonntag, 3.5.98: ab 0930 Start zur grossen Rallye mit Postenarbeit. Verpflegung unterwegs. (ca. 40 km)
1400 Uhr: Fahrzeugausstellung und Festbetrieb im Areal Schüwo. Publikumswettbewerb.
1500 Uhr: Preisverteilung und Verabschiedung

Gebühren: **Es wird kein Nenngeld erhoben.** Verpflegung und Unterkunft zu günstigen Preisen. Unterstützen Sie die Tombola und den Verkauf der Plaketten.

Anmeldungen: Bitte möglichst rasch unter Beilage einer Foto an:

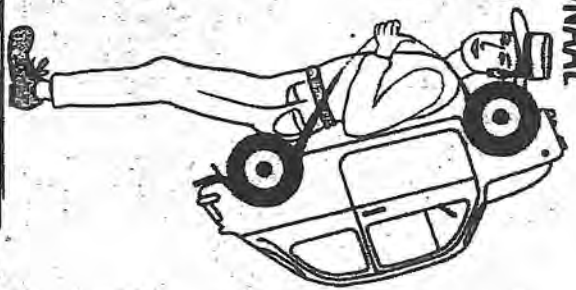
Bernhard Taeschler
Bahnhofstrasse 15
CH-5614 Sarmenstorf
Fax **41-(0)56 667 28 57

Jede Anmeldung wird im März 1998 schriftlich **bestätigt**, mit genauem Zeitplan, den letzten Weisungen und einem Situations- und Anfahrtsplan.

INTERNATIONAAL FIAT 500 TREFFEN

GENDT HOLLAND

26 - 27 - 28 JUNI 1998



Groothertog Janstraat 10, 6164 BV Geleen - NL
tel. 046 - 475 08 76 fax. 046 - 474 22 67

Nijverheidsweg 4, Gendt - NL
tel. 0481 - 422 834 fax. 0481 - 425 216

DER CLUB 500 HUNGARY
UND DIE STÄDTE
KESZTHELY, PÁPA,
SÜMEG, TAPOLCA
MÖCHTEN SIE HERZLICH ZUM
II. BAKONY - BALATON
NOSTALGIE
TURENRENNEN UND
AUTOTREFFEN
VOM 12 - 14. JUNI 1998.
EINLADEN .

THE CITIES OF
KESZTHELY, PÁPA,
SÜMEG, TAPOLCA
AND CLUB 500 HUNGARY
INVITE YOU FOR THE
OCASSION OF II. INTERNATIONAL
BAKONY - BALATON NOSTALGIA
MOTORCAR RACE - MEETING
AND WE WILL BE GLAD IF YOU
ARE COMING .

MEGHÍVÓ

A FIAT 500 KLUB MAGYARORSZÁG
KESZTHELY, PÁPA,
SÜMEG, TAPOLCA
városok tisztelettel meghívják
az 1998. június 12 - 14.
között tartandó
II. NEMZETKÖZI
BAKONY - BALATON
NOSZTALGIA
TÚRAVERSENY
a
VIII. PÁPAI NEMZETKÖZI
JÁTÉKFESZTIVÁL
VETERÁN AUTÓS - MOTOROS
TALÁLÁKOZÓ ÉS VERSENY
és a
MAGYARORSZÁGI
AUTÓS - MOTOROS KLUBOK
NEMZETKÖZI TALÁLKOZÓJA
rendezvényére !

OLDTIMER & TEILE MARKT

WANKDORF **BERN** BEA expo

28.+29. MÄRZ 1998

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00

23 Jahre **Grösste internationale Oldtimer-Messe der Schweiz!**

VERKAUFEN KAUFEN TAUSCHEN

OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin, Tel. 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10, www.rais.ch

FIAT 500 - Club am Harz

1998 können wir uns wieder alle in Sebexen treffen.
Dort findet das 4. internationale FIAT - Treffen des FIAT 500-CLUBS am HARZ statt.

Vom Freitag, 22.05.98 bis zum Sonntag, 24.05.98 können dann alle Liebhaber der kleinen runden Viersitzer und natürlich auch der Zweisitzer ihrem liebsten Hobby frönen.

Der FIAT 500-CLUB am HARZ freut sich auf Euren Besuch !!

Näheres zu diesem Termin könnt Ihr bei uns erfragen oder schaut doch einfach mal rein, Ihr werdet schon sehen !!

FIAT 500 - Club am Harz

Internationales Klausenrennen '98

Der Mythos

Beim Klausenrennen handelte es sich nicht um irgendein Autorennen. Es war mit Abstand das bekannteste und schwerste Bergrennen jener Zeit. Von 1922 bis 1934 trafen sich Jahr für Jahr die besten Rennfahrerinnen und Rennfahrer der Welt, um sich am legendären Klausen zu messen. Auf feuerspeienden Rennwagen jagten und schleuderten sie, von der Geschwindigkeit besessen, fauchend und brüllend über den Urnerboden, hinein in die wilde Klus, hinauf zum Ziel. Das Klausenrennen ist längst zum Mythos geworden, die Rennfahrer zu urzeitlichen Helden.

1993: So faszinierend wie eh und je

Was niemand für möglich gehalten hatte, war am 25. Juli 1993 Tatsache geworden. Das Klausenrennen erlebte seine Wiedergeburt.Über vierhundert historische Renn- und Sportwagen, Rennmotorräder und Threewheeler, alle aus der Zeit der damaligen Klausenrennen, jagten Caracciolas Streckenrekord aus dem Jahre 1934. Doch der grossartige Caracciola und sein 354 PS starker Mercedes blieben trotz jetzt geteerter Strasse unbesiegt.

1998: Das motorhistorische Ereignis des Jahres

Bereits jetzt ist es umwerfend, auf welch überdurchschnittliches Interesse auch 1998 der europaweit einzigartige Anlass bei den Fahrern, Zuschauern und Medien stösst. Sport, Tradition, Technik und Kultur lassen sich beim Klausenrennen 1998 zu einem exklusiven, sportfreundlichen und historisch unvergleichlichen Ereignis verbinden. Ein umweltgerechtes Verkehrskonzept (90% der Zuschauer werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen) erhöht den Stellenwert des Klausenrennens auf sympathische Weise.

Weitere Informationen

Ab Oktober 1997 steht für Sie ein sehr ausführlicher Informationsprospekt bereit. Daraus erfahren Sie alles Wissenswerte rund um das Klausenrennen 1998, z.B. Eintrittspreise, Reisemöglichkeiten, ein detaillierter Situationsplan usw.

Senden Sie mir bitte folgende Unterlagen:

❑ Informations-Prospekt ❑ Accessoires-Prospekt

Name, Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

2. INTERNATIONALES
KLAUSEN
RENNEN
MEMORIAL
25.–27. SEPT. 1998

OK-Klausenrennen 1998
Postfach 3146
CH-6460 Altdorf
Telefon 0041 (0)41/871 31 16
Fax 0041 (0)41/871 31 17
www.comed.ch/klausen

2. INTERNATIONALES
KLAUSEN RENNEN MEMORIAL
25.–27. SEPT. 1998

Nostalgisches Wochenende

Im Oktober 1997

Nach dem Erfolg des Klausenrennen-Memorials von 1993 hegten viele Fans die Hoffnung, es möge nicht das letzte seiner Art gewesen sein. An der GV der ACS-Sektion Glarus vom 12. März 1997 war die Überraschung dann perfekt. Der Glarner Polizeidirektor Willi Kamm teilte der Versammlung und den anwesenden Journalisten mit, dass die Regierungen von Glarus und Uri den Start zum Klausenrennen 1998 freigegeben haben.

Nun verwandelt sich der Klausenpass vom 25. - 27. September 1998 wieder in eine riesige, motorsportliche Arena, mit folgendem Programm:

Freitag, 25. September 1998		
09.00 – 16.00	Fahrzeugabnahme	Glarus Landsgemeindeplatz
Samstag, 26. September 1998		
09.00 – 12.00	1. Trainingslauf	Linthal – Klausenpasshöhe
13.30 – 16.30	2. Trainingslauf	Linthal – Klausenpasshöhe
Sonntag, 27. September 1998		
09.00 – 12.00	1. Wertungslauf	Linthal – Klausenpasshöhe
13.30 – 16.30	2. Wertungslauf	Linthal – Klausenpasshöhe
18.00	Rangverkündigung	Altdorf beim Telldenkmal

Möchten Sie das 2. Internationale Klausenrennen-Memorial nicht verpassen und in vollen Zügen geniessen können? Lieben Sie es, gute Gesellschaft, nostalgischer Motorrennsport, urchige Urner und Glarner Spezialitäten und rustikales Schlafvergnügen zu verbinden? Dann offerieren wir Ihnen folgendes Spezialangebot:

„Nostalgisches Wochenende am Klausen"

Inbegriffen sind: **Begrüssungsapéro und reservierter Parkplatz in Glarus, 2 Übernachtungen im Hotelzimmer oder Massenlager inkl. Frühstück, 2 Mittagessen in der Sportarena Klausenpass, 2 Abendessen im Hotel und Abendunterhaltung, Eintritte (Samstag und Sonntag) zum Klausenrennen-Memorial 1998, alle Transporte im schönen Oldie-Bus**

Fr. 485.– im Hotelzimmer (Doppelzimmer mit Etagendusche)

Fr. 445.– im Massenlager (mit Etagendusche)

Profitieren Sie von unserem tollen Angebot! Senden Sie bitte nachfolgenden Anmeldeschein bis spätestens 30. Juni 1998 an folgende Adresse:

OK-Klausenrennen-Memorial, Postfach 3146, 6460 Altdorf. Für die Zahlung ist der beigelegte Einzahlungsschein zu verwenden. Nach Erhalt der entsprechenden Überweisung gilt die Anmeldung als definitiv.

ZURICH
Castrol
Blick
Stauffacher
GIK
Bobst
lötscher bürocenter

OK-Klausenrennen 1998, Postfach 3146, Gotthardstrasse 4, CH-6460 Altdorf
Telefon 0041 (0)41 871 31 16 Fax 0041 (0)41 871 31 17 www.comed.ch/klausen

Unter dem Patronat des Automobil-Clubs der Schweiz, Sektion Glarus

2. INTERNATIONALES
KLAUSEN
RENNEN
MEMORIAL
25.–27. SEPT. 1998

Markentreffen

Im Oktober 1997

Sehr geehrte Mitglieder
des Schweiz. Dachverbandes für Historische Motorfahrzeuge

Der Urnerboden bietet sich anlässlich des 2. Internationalen Klausenrennen-Memorials als idealer Treffpunkt aller Besitzer historischer Motorräder und Automobile an. Ein Markentreffen inmitten einer einmaligen Bergwelt, als Rahmen für das grösste historische Bergrennen Europas.

Im Zusammenhang mit dem alljährlichen Markentreffen des SDHM und der zweiten Auflage des Klausenrennen-Memorials offerieren wir nur Ihnen, als treues Mitglied des SDHM folgendes Spezialangebot:

- **Eintritt für Samstag oder Sonntag in die Sportarena Klausenpass**
- **Parkplatz auf dem Urnerboden**
- **Bon für Mittagessen**

Normalpreis	CHF 130.—	pro Person inkl. Fahrzeug
	CHF 60.--	für jede weitere Person
Spezialpreis für Sie	**CHF 100.—**	**pro Person inkl. Fahrzeug**
	CHF 45.—	**für jede weitere Person**

Der Anmeldeschein ist bis spätestens 30. Juni 1998 an folgende Adresse zu senden: Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge, Postfach, 8135 Langnau a/A. Für die Zahlung ist der beigelegte Einzahlungsschein zu verwenden. Nach Erhalt der entsprechenden Überweisung gilt die Anmeldung als definitiv.

ZURICH
Castrol
Blick
GR
Baldini
lötscher bürocenter

Anmeldung „Markentreffen"

Name/Vorname: _____

Adresse/PLZ/Ort: _____

Automarke/Typ: _____

Anzahl Personen: _____

☐ *Samstag*
☐ *Sonntag*

OK-Klausenrennen 1998, Postfach 3146, Gotthardstrasse 4, CH-6460 Altdorf
Telefon 0041 (0)41 871 31 16 Fax 0041 (0)41 871 31 17 www.comed.ch/klausen

Fiat 500 Club

Daniel Pozzo
Chemin de l'Ecafly 4 - CH-1297 FOUNEX (VD) - Tél: 022 / 776 50 05

Cher(ère) ami(e),

♥ *BONNE ANNEE 1998* ♥

J'espère que ces fêtes de fin d'année se sont bien passées pour vous également et que l'année 1997 s'est terminée sur les chapeaux de roue (pas ceux de la 500 bien sûr). L'hiver approche (!), il faut donc s'y préparer. N'oubliez pas de

- mettre de l'antigel dans le radiateur
- changer les bougies d'été contre celles d'hiver (qui résistent au vent et au froid)
- préparer les chaînes à neige (pour nous, les antérieures)
- renforcer (ou ajouter) des clous dans les pneus d'hiver
- bien arrimer le porte-ski

Pour le bon déroulement de l'hiver, je vous conseille fortement de suivre ces recommandations en les exécutant vous-mêmes, car votre garagiste n'y arriverait pas.

Autre fait marquant de cette année 1998: les sections Ouest-Romandie et Romandie-Est ne feront désormais plus qu'une section Romandie; les points de rencontre restant inchangés. Pour fêter ces retrouvailles (je ne manque jamais une occasion), nous allons nous retrouver le dimanche 18 janvier à 15h à Morges sur le parking du début des quais (côté Genève), pour prendre un verre, une granita, un Milk Shake bien frais ..., et bien entendu manger une glace, avant de faire un petit plongeon dans le lac. (N'oubliez pas votre scie pour faire le trou...!).

Bref, dans la joie et la bonne humeur, je vous souhaite encore à tous une bonne et heureuse année.

A bientôt,

Daniel

RENCONTRES MENSUELLES 1998

Genève	*Villeneuve*
Jan. 8	Jan. 16
Fév. 5	Fév. 20
Mars 5	Mars 20
Avril 2	Avril 17
Mai 7	Mai 15
Juin 4	Juin 19
Juil. 2	Juil. 17
Août 6	Août 21
Sept. 3	Sept. 18
Oct. 1	Oct. 16
Nov. 5	Nov. 20
Déc. 3	Déc. 18

VOICI LA LISTE DES MEMBRES DE LA SECTION ROMANDIE. VEUILLEZ SVP TOUS CONTROLER VOS COORDONNEES ET ME FAIRE PART DE TOUT CHANGEMENT. MERCI. Stefania Pozzo

NOM / ADRESSE	TEL.
PERSONNES MEMBRES - SECTION ROMANDIE	**privé/prof.**
Affannato Olivier & Catia, av. Alpes 42, 1820 Montreux	219612485
Anderegg Yann, Chalet Belvédère, 1833 Les Avants	021/9643183
Aufaure Florence, Philippe Hercod, 3 rue Grand-Portes, 1213 Onex	7937476/7316895
Aymon Brigitte, 18 ch. des Clochettes, 1205 Genève	3474869
Brandani Valentino & Ariane, av. A. Vinet 7, 1815 Clarens	021/9811460/9612124
Bulfoni Giuliano, 35, ch. des Fraisiers, 1212 Grand-Lancy	3403285
Caillet Thierry / Lesignoli Céline, rte du Bois 21, 1024 Ecublens	021/6914708
Carmona Laurent, ch. Serves 17, 1228 Plan-les-Ouates	7713266/077248625
Chiaradonna Giuseppe, av. d'Aire 47, 1203 Genève	3450015/0892025962
Cittadini Marisa, Ch. Aubépines 5bis, 1004 Lausanne	021/6483433/3142460
Corbat Pierre-Alain, 2 rue Verte, 1205 GE	3213919/7314869
Coutelier Pascal, 19, quai Perdonnet, 1800 Vevey	021/
De Giorgio John, 1A ch. des Landes, 1299 Crans-Céligny	3610972/7996241
Della Picca Verena, 19 rue Tronchin , 1202 Genève	
Demma Massimiliano, 12 Impasse des Bleuets, F-74100 Vetraz-Monthoux	
Duchâtel Christophe & Bérengère, Ch. des Sapins, 1267 Coinsins	3647115
Favez Jean-David, La Bideyre, 1084 Carrouge VD	021/9032915
Furblur Fabienne, 3 ch. des Feuillus, 1217 Meyrin	7854980
Giuffrida Giuseppe, rte de Crissier 3B, 1020 Renens	021/6352629
Gorianz Isidore, Ch. Dottrens 38, 1256 Troinex	7840552/3895699
Gudel Pierre, Rue Juifs, 1427 Bonvillars	024/712041
Hugentobler Serge & Güénola, av. Tronchet 32B, 1226 Thônex	3495887
Lequint Jean-Luc, Bâtiment D1, Les Hautains, 01630 St-Genis Pouilly	059450 421544
Margot Robert, 101 rte des Hospitaliers, 1257 Croix-de-Rozon	7712757
Martinez Daniel, 3 rue des Confessions, 1203 Genève	3447195/9199202
Meier Michel, Le Cépage, En Valleyres, 1844 Villeneuve	021/9601575/9635957
Meier Rodolf & Catherine Tavernay, Le Cépage, En Valleyres, Villeneuve	021/9601575/9635957
Meier Roman, 35 rue des Pressoirs, 1844 Villeneuve	021/9681031
Nievergelt Michel, 15 ch. de la Mousse, 1225 Chêne-Bourg	
Petho Laszlo, 30 rue du Nant, 1207 Genève	7867202/05950047566
Pintat Christine, 20 rue du Vidollet, 1202 Genève	7336637/7344150
Pozzo Daniel & Stefania, 4, ch. de l'Ecaffy, 1297 Founex	7765005/7303329
Priolo Mario & Erika, Ch. du Bleu Léman, 1844 Villeneuve	021/9602400 prof & privé

Rayroud Jean-Paul, 17 ch. Plain-Champs, 1241 Puplinge	3498729/3887123
Rigotti Christian, L'Espresso Club, rue des Pâquis 25, 1201 Genève	7388488
Ringrose Tony, 126 ch. de la Montagne , 1224 Chêne-Bougeries	3485441
Rossetti Tina & Enrico, ch. Creux-du-Cheval 23, 1212 Grand-Lancy	7940839
Saborio Ronald, 9 rte du Jura, 1278 La Rippe	022/3672437/7312587
Sciarini Catherine, 5 rue des Caroubiers, 1227 Carouge	3429812
Spring Ronald, Villamont 8, 1752 Villars s/Glâne	037/424058
Steenmann Bart, F - 74160 Norcier (St. Julien en Genevois)	079/2041069
Tallent Anne-Christine, 130 rte de Chancy, 1213 Onex	7934771
Tissot Pierre-André, 10, imp. Beauséjour, 1762 Givisiez	026-4666913
Treppe Carine, av. de la Harpe 18, 1001 Lausanne	021/6179011/6310562
Turrisi Francesco, Av. Rochelle 10, 1008 Prilly	021/6243063
Zaretti Francois, rte de Payerne 2, 1522 Lucens	021/9068122

Auto Antique

Réparations tous véhicules anciens

Marcel FAVEZ

Tél. 021-903 29 15 1084 CARROUGE

BRANDANI S. à r. l.

Electricité Téléphone

Av. Nestlé 15 Montreux

Tél. 021/961 21 24 Fax 021/961 21 25

Permanence 24 h/24

P

Rencontre à l'improviste

Un grand merci à Pascal pour son initiative !

Une rencontre de 500 qui, à l'improviste, sont sorties de leur hibernation pour aller se geler les roues sur le verglas du dimanche 11 janvier dernier.

Avertis le samedi pour le dimanche, nombreux sont ceux qui ont répondu à l'appel. La preuve, rien ne sert d'organiser une sortie des mois à l'avance !

A la queue leu leu, en tête Roman, suivi du couple Meier, de la famille Brandani, du couple Tissot et de Pascal, nous sommes partis sur Evian-les-Bains en France voisine.

Le temps superbe, mais frisquet, nous a dirigés dans un restaurant asiatique où les nouilles chinoises n'avaient rien d'italien. Le ventre bien rempli, nous avons regagné la Suisse. Super journée à récidiver !

Seule grosse ombre de la journée, la fumée qui s'échappait de la pauvre voiture jaune des Tissot à laquelle nous souhaitons un prompt rétablissement.

Salutations à tous.

Roman et Michel

DIMANCHE, 18 JANVIER 1998

Pour célébrer les retrouvailles des deux ex-sections romandes, chacun a été invité à se rendre à 15h, à Morges, le 18 janvier. Pour une invitation de "dernière minute", je peux dire que ça a plutôt bien marché. Sous un ciel chargé et un fort vent se sont retrouvés :

⇒ Moi-même et mon fils Sébastien
⇒ Michel et Urs Meier
⇒ La famille de Massimiliano Demma
⇒ John de Giorgio
⇒ Jean-Luc, Manuela et la petite Deborah Lequint et le chien
⇒ Valentino, Ariane et Florent Brandani
⇒ Pascal Coutelier

PERCHÉ, LEI CREDEVA CHE GLI ASINI VOLASSERO?

+ ceux qui se sont pointés trop tard et qui ne nous ont plus trouvés sur place (n'est-ce pas Carine...)

Et pour cause, le vent a presque retourné les 500. Donc, bien vite au chaud, nous avons pris un verre et, en ressortant, nous avons pu apprécier la tornade que s'abattait sur nous: vent et pluie, nous nous croyions vraiment en plein océan !

Bref, ces retrouvailles ont été bien arrosées (tiens, ça me rappelle un certain week-end avec les Minis...). J'en profite pour vous rappeler que les prochaines rencontres sont :

- la sortie de printemps qui est superbe (au mois de mai) et
- la rencontre internationale de Garlenda (3-5 juillet)

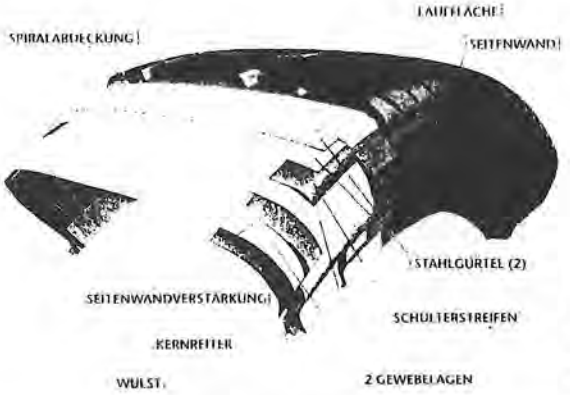
Ce sont 2 évènements à ne manquer sous aucun prétexte (ou presque).

A bientôt !

Daniel

Plattfuss:
Das fünfte Rad hat ausgedient

Die Reifenhersteller arbeiten an Lösungen, um das gewichtige Reserverad aus dem Auto zu verbannen.



Der aufwendige Aufbau des neuen Goodyear-Reifens macht ein Weiterfahren bis 300 Kilometer ohne Luft möglich. Bilder PD

Weil es, statistisch gesehen, bei einem Auto in Mitteleuropa nur alle 150 000 Kilometer zu einer Reifenpanne kommt, macht es immer weniger Sinn, ständig ein vollwertiges Reserverad mitzuschleppen. Zumal dieses inklusive des notwendigen Werkzeugs schnell einmal für zusätzlichen Ballast von 20 Kilo sorgt. Auf der anderen Seite kämpfen die Hersteller im Streben nach tieferen Verbrauchswerten bei der Entwicklung von neuen Autos um jedes Gramm.

Nun hat General Motors (GM) mit der neuen Corvette erstmals ein Auto auf den Markt gebracht, dessen serienmässige Ausstattung kein Ersatzrad mehr vorsieht.

Kommt es zum Plattfuss, so muss der Corvette-Besitzer nicht einmal mehr die Fahrt unterbrechen. Dank der neuartigen EMT-Bereifung von Goodyear (EMT steht für «Extended Mobility Tire» oder für Reifen mit erweiterter Mobilität) kann der Corvette-Fahrer problemlos bis zu 300 Kilometer weit mit einer Maximalgeschwindigkeit von 90 Kilometer pro Stunde (km/h) weiterfahren. Der Druckverlust wird augenblicklich mittels eines Sensorenwarnsystems angezeigt.

Ganz neu sind diese «Run-Flat»-Reifen nicht. Mercedes bot schon vor sieben Jahren die neue SL-Baureihe gegen Aufpreis mit Notlaufreifen von Continental an. Doch die Nachfrage blieb wegen des hohen Preises so gering, dass diese Bereifung schon bald wieder verschwand.

Das System von Goodyear hat den Vorteil, dass es auf eine normale Corvette-Felge aufgezogen werden kann. Der amerikanische Reifenhersteller verwendet einen speziellen Aufbau mit Seitenwandverstärkungen und hinterlegtem Wulstkern (siehe Illustration links). Damit wird selbst bei vollständigem Druckverlust die äussere Form des Reifens so beibehalten wie bei einem Normalreifen mit einem Druck von einem Bar.

Allerdings darf der Reifen nur in Kombination mit einem Luftdruckwarnsystem verwendet werden. Das dürfte vorderhand die schnelle Verbreitung dieses praktischen Reifensystems verhindern. Zurzeit bietet lediglich GM bei der Corvette dieses High-Tech-Gerät an.

Nachträglich einbauen

Ein Warnsystem zum Nachrüsten, das auch auf andere Felgen gewechselt werden kann, soll jedoch im kommenden Frühling auf den Markt kommen. Dann bietet Goodyear den Sportreifen Eagle EMT auch in weiteren Dimensionen an.

Gleich als Erstausstattung will Michelin mit dem sogenannten PAX-System («Pneu accrochage vertical» oder vertikal verankerter Pneu) in den Markt gehen. Dieser Reifen verfügt über eine Notlaufeinlage sowie verstärkte Flanken. Damit lassen sich mit einem platten Reifen noch rund 200 Kilometer zurücklegen. Bereits werden Versuche mit Prototypen neuer Modelle von Renault und Opel gefahren. *Daniel Huber*

Weitere Infos über Internet: http://www.brueckenbauer.ch

Fahren mit plattem Reifen

Wir wollten die Eigenschaften des neuen Goodyear-Reifens testen und liessen uns deshalb von Goodyear-Techniker Rolf Bischof ein daumendickes Loch in die Lauffläche und die Seitenwand des rechten Vorderreifens einer Corvette (links) bohren. Sofort meldete das Warnsystem den Luftdruckverlust, danach kam die Meldung: Achtung Plattfuss. Bis etwa Tempo 50 waren die Geräusche des platten Pneus deutlich zu vernehmen, das Fahrverhalten hingegen blieb praktisch neutral. Bei zunehmender Geschwindigkeit schien sich der Reifen wie ein Hefeteig aufzublähen: Die Geräusche verschwanden, und beim Fahrverhalten war vom luftarmen Pneu nichts mehr zu spüren. R.S.

Motorradrennfahrer – Rallyefahrer – Flieger – Fabrikant

Nach einem Besuch im Autoradio-Spezialwerk Max Egon Becker erinnerte die »Verkehrs-Rundschau« am 13. Mai 1954 an die Probleme beim Bau von Autoradios: knapper Einbauraum sowie rauhe Umwelt im Auto, und fuhr fort: »Darüber hinaus muß aber der Autoradio-Konstrukteur darauf bedacht sein, die Bedienung des Gerätes so einfach zu machen, daß der Fahrer sie vornehmen kann, ohne im geringsten von der Beobachtung der Fahrbahn abgelenkt zu werden. Es lag nahe, daß die Entwicklungstendenz im Interesse der Fahrsicherheit zu einem vollautomatischen Gerät hingehen mußte, das ein Mindestmaß von Bedienung erfordert. Dies ist dem Autoradio-Spezialwerk Max Egon Becker mit seinem Typ 'Mexico' gelungen, der auf Mittel- und Ultrakurzwelle arbeitet und nach Einschalten keine andere Bedienung erfordert, als den Druck auf eine Taste. Der elektrisch gesteuerte Abstimm-Mechanismus läuft dann selbsttätig vom Skalenanfang bis zum ersten Sender und bei jedem neuen Tastendruck bis zum nächsten, wobei jeder Sender automatisch völlig rein und scharf eingestellt wird. Am Skalenende angelangt, springt der Mechanismus ebenfalls völlig automatisch wieder an den Skalenanfang zurück.«

Der am 6. 4. 1918 in Stuttgart geborene Max Egon Becker fuhr schon 1935 ein 750er BMW-Motorrad, eine »ganz schnelle Kiste«. Mit der wurde er bei seinem ersten Bergrennen in Spaichingen trotz mehrerer Stürze noch vierter. Laut Führerschein der »Republik Baden« war er Mechaniker. Von 1937 stammt sein Fahrerausweis, der ihn zur Teilnahme an internationalen Rennveranstaltungen berechtigte. In diesem Jahr siegte er im ersten Dallenberg-Rennen bei Würzburg in der 500-cm3-Klasse und lernte bei dieser Gelegenheit seine spätere Frau Otti kennen.

Sein Unternehmen begann Max Egon Becker im Mai 1945 als »Radio-Spezialgeschäft, funktechnische und elektromechanische Werkstätten«, im Markenzeichen der Name Becker, ein Wellenzug, ein Zahnrad und eine Doppeldiode. Das war in Pforzheims Vorort Brötzingen, wichtigstes Werkzeug blieben anfangs Maurerkelle und Zimmermannsbeil zum Wiederherrichten von zwei Zimmern im ersten Stock eines teilbeschädigten Hauses.

Zum Geschäft gehörte für ihn wie selbstverständlich der »fahrbare Untersatz«. Das wurde im

Max Egon Becker
am Arbeitstisch mit einem Rechenschieber; Taschenrechner gab es noch nicht
Foto: C.R.-Archiv

Eigenbau vom Winter 1946/47 ein Chevrolet-Opel-Zanker: Ein Chevrolet-Chassis erhielt einen Opel-Blitz-Motor, der mit einer Holzgasanlage von Zanker aus Tübingen betrieben wurde. Dazu erteilte das Gouvernement Militaire en Allemagne dem Ingenieur Max Egon Becker am 12. Mai ein Laisser-Passer. Für die erste Fahrt wurde, wie man sich erzählt, ein sowieso schon wackliger Holzzaun eingerissen und verfeuert.

Ob er noch mit seinem Holzgas-Chevi oder einem inzwischen angeschafften moderneren Wagen am Dienstag, dem 5. April 1949, beim Werk Sindelfingen von Daimler-Benz vorfuhr, ist nicht überliefert, wohl aber, daß es um sein Autoradiogerät »Autophon« für den Mercedes, Modell 170 S, ging. Becker hatte schon zwei Autoradio-Anlagen zur Auswahl, neben dem »Autophon« auch den »Aerophon«, beides Einblockgeräte. Der Aerophon konnte außer Mittelwellen auch die Kurzwellenbänder bei 40 und 49 m empfangen. Daimler-Benz entschied sich für den Autophon, der dann als »Solitude« für den Mercedes 170 S gefertigt wurde.

Dazu schrieb drei Jahre später die Fachzeitschrift Radio Mentor in einem Portrait von Max Egon Becker: »Daimler-Benz tat also 1949 recht, als man den jungen Unternehmer zum Autoradio-Fabrikaten Nummer 1 erklärte und ihn mit dem serienmäßigen Einbau von Autoradios in die Mercedes-Wagen beauftragte. Der vorangegangene Wettbewerb war heiß, weil die bedeutendsten Empfängerfabriken mit ihren Erzeugnissen auch ihre alten guten Namen in die Waagschale warfen. Aber, wie gesagt, Daimler-Benz tippte auf Max Egon Becker. Seitdem hat sich das Werk in Ittersbach bei Pforzheim stetig entwickelt auf heute (1952) etwa 200 Beschäftigte, die ausschließlich in der Fabrikation von Autoradios arbeiten.«

1951 war Max Egon Becker unter den 15 deutschen Fahrern, die erstmalig nach dem Krieg wieder zur »Rallye Automobile Monte Carlo« zugelassen waren. Bis 100 km vor dem Ziel ging alles gut, doch dann hat ein umgestürzter Telegrafenmast zwar nicht die Ankunft verhindert, aber doch die Zeit gründlich verdorben. Inzwischen liefen die Becker-Autoradios mit den Namen berühmter Rennstrecken Monza, Nürburg, Solitude, Monaco und Avus, um nur an einige zu erinnern. Mit einem Monaco im Mercedes 220 gewann Max Egon Becker bei der 22. Rallye Monte Carlo 1952 den Preis für die »beste Autoradioausstattung«. Zwei Jahre später wiederholte er den Erfolg mit dem »Mexico«, seinem ersten Automatik-Autoradio aus europäischer Fertigung.

Als 1956 in der Bundesrepublik Deutschland schon wieder einige hundert Sportflugzeuge zugelassen waren, entschloß sich Max Egon Becker zur Diversifikation. Eines der Flugzeuge von damals war seine Piper PA18 D-ENOL. Er bildete eine Entwicklungsgruppe aus erst mal acht Mitarbeitern und suchte dann den optimalen Firmenstandort ... mit seiner Piper aus der Luft.

An einem schönen Sonntag des Jahres 1955 landete er in Baden-Baden/Oos, obwohl dieser Platz damals ausschließlich französischen Militärmaschinen vorbehalten war. Als Sportflieger wurde er freundlich geduldet und erreichte sogar, daß er seine neue Flugfunkproduktion direkt am Flugplatz ansiedeln konnte. Schon im Oktober 1956 waren das Fertigungsgebäude und ein Hangar für das Erprobungsflugzeug fertig.

Aber die ersten Jahre von Becker Flugfunk bedeuteten weniger Produktion als Verkauf, Einbau und Service von Funk- und Navigationsgeräten ausländischer Herkunft. Zwar war die erste Eigenentwicklung schon 1957 flugtauglich, aber erst 1963/64 wurde das dritte Modell fertigungsreif. Mit ihm konnte Becker Flugfunk nach Gerätezulassung für den Instrumentenflug als ernsthafter Weltmarktkonkurrent auftreten. Aus derselben Zeit stammt die Entwicklung des ersten Flugfunkgerätes, das in Sender wie Empfänger vollständig transistoriert war und elektronisch abgestimmt wurde.

Als der Platz in Baden-Oos zu knapp wurde, zog man 1979 ins nahegelegene Rastatt und hatte damit eine Fertigungsfläche von rund 6000 m2 zur Verfügung. Nach dem Tod von Max Egon Becker am 26.Januar 1983 erbten seine Kinder das Autoradio- und das Flugfunkwerk. Becker Automotive Systems gehört heute zu den Harman International Industries. Sohn Roland Becker, wie sein Vater als Privatpilot mit Instrumentenflugberechtigung der Luftfahrt eng verbunden, ist Geschäftsführer der Becker Flugfunkwerke GmbH. (C.R.) ❑

Treffen in Italien

Natürlich finden auch dieses Jahr wieder jede Mengen Treffen in Italien statt. Die meisten sind eintägige Treffen, organisiert vom 500er Club in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrs- oder Touristenbureaus. Sicher muss man nicht wegen jedem Treffen nach Italien sausen. Wenn aber jemand zufällig ohnehin in Italien weilt, so lohnt es sich ganz bestimmt bei einem Treffen vorbeizuschauen. Die Treffen vom Gardasee, Garlenda und Inverso Pinasca sind hier nicht mehr aufgeführt, ihr findet sie in unserem Veranstaltungskalender zu hinterst in diesem Heft

12.	April	Nichelino (TO)
3.	Mai	Vallo di Caluso (TO)
9./10.	Mai	Somna Lombardo (VA)
31.	Mai	Savigliano (CN)
7.	Juni	Valenza Po (AL)
13./14.	Juni	Andalo (TN)
27./28.	Juni	Cortemilia (CN)
11./12.	Juli	Castel del fino (CN)
12.	Juli	Cartceri (PD)
12.	Juli	Vizzera (BG)
19.	Juli	Prolungo (BI)
2.	August	Asola (MN)
16.	August	Azanello di Rasino (TN)
6.	Sept.	Monte Rotondo di Gavi (AC)
6.	Sept.	Piacenza (PC)
20.	Sept.	Carrù (CN)
27.	Sept.	Asti (TO)
3./4.	Okt.	Rapallo (GE)
11.	Okt.	Castellero (AT)
6.	Dez.	Sesto Calende

abächerli druck

PrePress

printproduction

Wir drucken nicht nur die GAZZETTA

Druck

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

MASCHINEN UND GERÄTE FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT

Kommunalmaschinen
Rasenmäher
Motorhacken
Reparaturen, Service und Verkauf

JUCKER

8173 NEERACH Tel. 01 - 858 22 73

CHERS MEMBRES DU FIAT 500 CLUB - SECTION ROMANDIE,

VOUS TROUVEREZ SUR LES PAGES SUIVANTES, POUR VOTRE INFORMATION ET UTILISATION, LA LETTRE STANDARD QUE NOUS ENVOYONS A TOUTE PERSONNE DESIRANT DES RENSEIGNEMENTS SUR LE CLUB AINSI QU'UNE FICHE D'INSCRIPTION AUPRES DE LA SECTION ROMANDE.

N'HESITEZ PAS A UTILISER CES DOCUMENTS ET A LES COPIER POUR EN FAIRE LA DISTRIBUTION SANS OUBLIER DE NOUS INFORMER SI LA/LES PERSONNE(S) INTERESSEE(S) DESIRENT RECEVOIR PLUS DE RENSEIGNEMENTS (BULLETIN DE VERSEMENT, GAZZETTAS ETC.)

FAITES RESSORTIR VOS TALENTS PUBLICITAIRES ET AIDEZ-NOUS A FAIRE CONNAITRE LE CLUB !

MERCI

Stefania Pozzo

Restauration
à la carte

Fermé le lundi

HOTEL CAFE-RESTAURANT
DU NORD
PIZZERIA

G. et J. Provenzano-Ruchet & Fils

Nos spécialités: Filets de perches
Fondue Bacchus - Fondue chinoise
Fondue Bourguignonne

Avenue Comtes de Savoie 6
1844 VILLENEUVE - Tél. (021) 960 11 31

Fiat 500 Club

Daniel Pozzo
Chemin de l'Ecaffy 4 - CH-1297 FOUNEX (VD) - Tél: 022 / 776 50 05

Cher Ami(e) de la Fiat 500 !

Peut-être n'êtes-vous pas au courant qu'il existe un Club de Fiat 500 en Suisse ! Notre Club se compose de plusieurs sections en Suisse Allemande et une section en Suisse Romande. Nos lieux de rendez-vous mensuels se font une fois à Genève (1er jeudi du mois) et une fois à Villeneuve (3è vendredi du mois). Le point de contact reste Daniel Pozzo à Founex.

Le Club Suisse compte plus de 300 voitures et existe depuis une quinzaine d'années déjà. Chaque section se réunit régulièrement une fois par mois pour discuter, se retrouver entre amis, échanger quelques idées (et surtout de bons tuyaux) et se raconter sa dernière aventure (bonne ou mauvaise!). Enfin, c'est super !

Nous organisons également des pique-niques, rallyes, week-ends de ski etc... où tout le monde se retrouve avec plaisir. La plus grande réunion est la Rencontre Internationale de Fiat 500 qui a lieu chaque année en Europe (Hollande, Italie, Allemagne, Suisse etc. C'est surtout dans ces occasions que l'on est surpris de voir que des gens se déplacent du monde entier et cela pour la même passion:

La Fiat 500

Un autre avantage du Club est le fait de pouvoir se procurer des pièces de rechange , parfois introuvables ailleurs, et surtout à un meilleur prix.

La cotisation annuelle du Club est minime; Sfr. 50.- par personne ou Sfr. 80.- par couple. Cette cotisation couvre l'envoi d'une Gazzetta trimestrielle (contenant des anecdotes, interviews des membres, petites annonces gratuites pour les membres, photos, achat/vente de voitures et de pièces de rechange etc.), voir exemplaire ci-joint, et surtout le repas annuel de l'Assemblée Générale en novembre qui n'est pas à dédaigner !!

Vous pouvez vous acquitter de cette cotisation dès le mois d'octobre pour l'année suivante, ceci au moyen du bulletin de versement ci-joint. Dès que vous avez réglé la cotisation, faites-le-nous savoir et vous recevrez alors gratuitement l'autocollant de notre section.

Lors du paiement de votre cotisation, n'oubliez pas de remplir la fiche d'inscription au Club donnant les coordonnées sur votre voiture, ceci pour nos dossiers.

Enfin, si vous ne faites pas encore partie du Club, n'hésitez pas à nous rejoindre. Vos amis pourront bien évidemment participer à toute rencontre du Club.

A bientôt !

Daniel Pozzo
Section Romandie

P.S. Vous recevrez bientôt un journal AUTOS COLLECTIONS INFOS, gratuitement et pour information

FICHE D'INSCRIPTION AU CLUB DES FIAT 500 - SUISSE

Je désire être membre de la section Romandie et me trouve dans la catégorie suivante:

☐ *Lieux de rendez-vous - Genève* (Genève et environs, France voisine)
Chef de Section : Daniel Pozzo, 4, ch. de l'Ecaffy, 1297 Founex (Tél. 022/776 500 5)
Réunion mensuelle tous les premiers jeudis du mois, dès 19h30 :
Au Trois-Huit. Rte de Thonon 140, Vésenaz (Tél. 022/752 38 08)

☐ *Lieux de rendez-vous - Villeneuve* (autres cantons francophones)
Chef de Section : Daniel Pozzo, 4, ch. de l'Ecaffy, 1297 Founex (Tél. 022/776 500 5)
Réunion mensuelle tous les 3èmes vendredis du mois, à 19h30 :
Café du Nord, Av. Comtes-Savoie No. 6, 1844 Villeneuve (Tél.: 021/960 11 31)

Cotisations annuelles:	1 personne	Sfr. 50.-
	par couple	Sfr. 80.-

à verser au moyen du bulletin de versement ci-joint.

Données diverses sur ma Fiat 500:

Type (souligner ce qui convient) : N - D - F - L Autre: .....

Plaques no.: ..... Couleur: .....

1è mise en circulation: .....

Signes particuliers: .....

Données personnelles:

Nom / Prénom: .....

Adresse: .....
.....

Téléphones privé / prof.: ...../.....

(pour les couples)
Nom du/de la partenaire: .....

Date de naissance: .....

☐ OUI, je désire recevoir la Gazzetta trimestrielle du Club ainsi que les renseignements sur TOUTES les activités du Club.

☐ NON, je désire recevoir la Gazzetta trimestrielle du Club uniquement.

BULLETIN A RETOURNER A : Stefania Pozzo, 4 ch. de l'Ecaffy, 1297 Founex

Le Questionnaire Anonyme suivant a été envoyé à tous les Romands vers la fin 1997 afin de nous aider à mieux comprendre les besoins des membres et à combler d' éventuelles lacunes. Vous n'avez été que 9 à nous le renvoyer et voici donc le résumé de vos réponses/suggestions. Merci encore de votre aide ! Stefania

QUESTIONNAIRE ANONYME

1. Pourquoi faites-vous partie du Club ?

En grande partie, vous avez répondu que c'était pour rencontrer des gens qui ont le même hobby, pour échanger des idées/tuyaux sur la Fiat 500 et partager votre "folie" pour cette voiture.

2. Que recherchez-vous au sein du Club ?

Les discussions, les sorties/rencontres, une bonne ambiance, l'amitié, les échanges d'idées sur la Fiat 500.

3. Pourquoi venez-vous ou ne venez-vous pas aux rencontres mensuelles ?

Je viens pour : vous retrouver tous, pour la bonne ambiance, pour dépoussiérer ma Fiat 500.

Je ne viens pas car : je n'ai pas assez de temps, je suis fatigué, mon travail ne me le permet pas, j'ai d'autres priorités.

4. Voudriez-vous changer de lieu de rendez-vous ? Si oui, auriez-vous des propositions ?

Genève : Certains veulent changer, d'autres pas. Vous nous conseillez de trouver un endroit près de l'autoroute de contournement ou, en été, d'utiliser la plage de l'ONU qui a un parking à disposition.

Villeneuve : Le Café du Nord est répétitif dans ses plats. Vous nous conseillez Corseaux-Plage (salle disponible, calme, parking, prix raisonnables, etc.) ou Pizzeria Veneto, la Tour-de-Peilz (bonne cuisine).

5. Avez-vous des adresses dans votre entourage de mécanicien et/ou carrossier que vous conseilleriez pour toute réparation sur Fiat 500 ?

- Mario Priolo, Garage Clos-du-Moulin, Villeneuve
- Garage/carrosserie Sonzogni (tél. 341 11 45)
- Giuseppe Chiaradonna - Genève
- Rénovauto - Genève

6. Que pensez-vous du fait que nous avons décidé de regrouper les deux sections romandes, afin de garder un seul point de contact pour les renseignements sur le Club ?

En règle générale, vous trouvez que c'est une bonne idée à partir du moment où on garde 2 lieux de rendez-vous sur Vaud et sur Genève.

7. Comment feriez-vous connaitre le Club à d'autres personnes ?

Annonces gratuites dans les journaux pour présenter le Club / inviter les gens à des rencontres
Tour en Fiat 500
Papillons sur les voitures
Inscriptions des coordonnées au TCS et ACS.
Lister les numéros de plaques de Fiat 500
Bouche-à-oreille

Fiat Multipla Restauration

Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 4)

Irgendwie hat er sich verändert. Auf gut schweizerdeutsch würde man sagen er hat ghüpschet. Natürlich, das Alter sieht man ihm noch immer an. Aber das was die Arbeiter hier im Sandstrahlwerk vollbracht haben ist doch so etwas wie eine Verjüngungskur. Ich bin wirklich positiv überrascht. Und dann diese nette Farbe. Die Kindergärtner sagen dazu Säulifarbe. Die Erwachsenen meinen etwas vornehmer abricot, wobei die Kindergärtner näher liegen. Egal, Hauptsache er rostet nicht gleich wieder. Gianni hat mir geraten: „Schau, dass du eine Zweikomponeten Grundierung kriegst, das ist am besten in diesem Fall." Jetzt steht er da, wie ein grosses dickes Schwein.
Zu viert stehen wir um die nackte Carrosserie. Ein Arbeiter meint: „Lohnt sich denn das noch..." Er ist nicht der erste und bestimmt auch nicht der letzte mit dieser Frage. Ein andere erwidert: „Sicher, das ist doch eine Rarität, mein Schwager hatte 19.... , wann war das auch noch gleich ? Etwa 1965 auch so einen." Das darf doch nicht wahr sein denk ich für mich. Bei den 500ern, ja da kennen alle einen der schon mal so ein Auto besessen hat, manchmal auch einen 600er. Aber jetzt fängt das auch noch beim Multipla an. Irgend einmal baue ich mir ein automobiles Unikat. Dann schauen wir dann mal, ob es immer noch Leute gibt die jemanden kennen der auch mal sowas hatte.
Mit dem grossen Hubstapler wird der Multipla auf den Anhänger gehoben. Jetzt geht's zurück in die Heimat. In unserer Garage fahren wir mit dem Anhänger zwischen die Liftsäulen, heben die Carrosserie ab und stellen sie auf ein Palette mit Rädern. So ist das ganze beweglich. Damit dabei der Boden nicht eingedrückt wird, habe ich schon zuvor zwei Holzbalken der Länge nach an den Achsaufnahmepunkten befestigt. In aller Ruhe kann ich nun die Kiste untersuchen. Die

grossen Rostlöcher waren mir ja von der Demontage her bekannt. Was nun auffällt sind die vielen kleinen Löcher die man zuvor übersehen hatte, oder die erst durch das Sandstrahlen bei den hauchdünnen Stellen entstanden sind. Auch traten einige Risse zu Tage. Der Wagen musste eine anstrengende Zeit hinter sich haben. Er wurde wohl noch lange gefahren obschon die Schwellen und Böden halb weggerostet sind. Sogar das Dach hat schon eine kleine Durchrostung. Und trotzdem, hell und freundlich wirkt er auf mich. Kein Rost mehr, auch kein Gips und kein Schmutz in allen Ecken und Nischen, kein klebriger Unterbodenschutz, keine Isoliermatten- und keine Leimresten, kein Fett- und kein Ölgeschmiere. Eine saubere Sache, toll. Da macht das Arbeiten so richtig Freude.
Für mich heisst es nun aber erstmal Abschied nehmen. Die Überführung der Carrosserie zum Spengler ist eine Kleinigkeit da dieser nur durch eine Backsteinmauer von unsere Garage getrennt ist. Derweil beschäftige ich mich mit dem Rest des Autos. Da währen zum Beispiel noch die Sitzbänke. Zerschlissen und mit durchgerosteten Federkernen sind sie eindeutig ein Fall für den Fachmann. Zuerst staunt der Sattler, dann lacht er kurz, dann kratzt er sich am Hinterkopf und dann nennt er mir eine Summe für die Aufarbeitung des Gestühls, die mich zuerst leer schlucken lässt, mich dann erbleicht und zuletzt einen Gesichtsausdruck hervorruft, dass der Sattler sofort beginnt seine gemachte Aussage zu begründen und erklären. Schlussendlich einigen wir uns und ich habe gelernt wieviel Arbeit nötig ist um einen vergammelten Sitzbank wieder auf Vordermann zu bringen.
In den nächsten Tagen trage ich die Kleinteile zusammen, die auch noch zum Sandstrahlen müssen. Bei den Achsteilen ersetze ich bei dieser Gelegenheit gleich die Gummiteile. Ich mache das lieber vor dem Sandstrahlen, sonst muss man nachher bei den frisch grundierten Teilen wieder Büchsen aus- und einpressen was meistens zu Lackschäden führt. Und da waren noch diese vier Zier- oder besser gesagt Schutzleisten aus Aluminium. Bei umgeklappter Rücksitzbank schützen diese

die lackierten Stellen eben dieser Bank. Die Leisten waren so stark zerkratzt und verbogen, dass es mich effektiv zwei Nachmittage kostete bis ich den Trick raus hatte wie ich die Dinger wieder einigermassen hinkriege. Zuerst musste eine Vorrichtung gebastelt werden um die Leisten irgendwie aufspannen zu können. Die gröbsten Kanten und Furchen wurden mit dem Schwingschleifer abgetragen, dann mit grober Stahlwolle die Spuren des Schwingschleifers eliminiert und schlussendlich mit feiner Stahlwolle das ganze wieder soweit aufpoliert, dass ein zufriedenstellender Glanz sich einstellte. Das waren ca. vier Laufmeter Profile, aber die ersparten mir einen mindestens zweistündigen, intensiven Aufenthalt in einem Fitnesscenter. Dabei habe ich ja noch das Eintrittsgeld gespart, wobei ich das sowieso dem Sattler bringen muss. Ein altes chinesisches Sprichwort sagt:

Glänzt der Zierstab zur genüge,
ist der Restaurator sicher müde.

Zwischendurch gibt's dann auch wieder richtige Aufsteller. So berichtete mir der Seppi, dass er am Oldtimermarkt in Mailand war und dort bei einem Händler auf die Spur einer neuen Multiplafront gestossen sei. Kurzzeitig schwelgte ich im siebten Himmel. Heute, ein paar Telefonate nach Italien später bin ich wieder auf dem Boden der Realität zurückgekehrt. Herausgefunden habe ich, dass die Front dem Kollegen vom Händler gehört, zur Zeit weiss ich aber weder einen Preis noch ob die Front überhaupt verkauft wird und noch schlimmer vielleicht existiert sie ja gar nicht. Ich bin auf alles gefasst.
Bei der Demontage der Achsen stellte sich heraus welche Radlager und sonstiger Krimskrams noch zu bestellen ist. Es geschehen doch noch Wunder auf dieser Erde. Alle meine Wünsche wurden erhört und sollen in Erfüllung gehen, gegen ein „bescheidenes" Entgelt versteht sich. Inzwischen hat der Spengler schon mächtig an meinem Objekt der Begierde rumgeklopf und geschweisst und geschwitzt (und wohl auch geflucht). Die aus einer Neuauflage ab alter Presse stammenden Bodenbleche passten nicht ganz so gut wie sie

gekostet haben. Vieles musste nachgefertigt werden und das erhöhte meine Bewunderung bei jedem Besuch erneut für die Fachmänner dieser Branche. Auf der Weihnachtswunschliste meines Spenglers standen an erster Stelle das geheimnisvolle Frontblech und dann noch der äussere Teil des linken hinteren Radkastens. Im Moment ist dort noch ein Modell montiert an dem jeder Koch oder Köchin die helle Freude hätte, wenn es um Kopfsalat oder Spaghetti abtropfen lassen geht. Wer also so ein Teil in seinem Küchenschrank rumliegen hat, einfach mir zusenden, klar?
Vielleicht hatte Fiat sogar schon 1956 so etwas wie einen „Elch-Test" gemacht. Jedenfalls musste das Dach bei der A-Säule beifahrerseitig um 3 cm schräg nach oben gedrückt werden, damit die Türen sauber passen.
Zwischen all diesen Geschichten galt es noch die Weihnachtseinkäufe zu tätigen. Es war ein schönes, besinnliches Fest im Kreise der Familie. Nach Weihnachten ist es ja so, dass sich die Kinder ausgiebig mit den geschenkten Spielsachen beschäftigen. Ich wollte mich ausgiebig mit meinem Multipla beschäftigen. Ich brauchte nicht einmal ein schlechtes Gewissen zu haben weil ich meine Sonja vernachlässigen würde. Nein, sie musste leider in den Tagen vor Silvester arbeiten und ich hatte frei. Am Samstag 27. Dezember ging's los, den ganzen Tag stand ich in der Garage. Zu meinem Erstaunen bot sich Sonja an am Sonntag mir beim Bemalen der Kleinteile zu helfen, das mache sie nämlich sehr gerne. Gut gelaunt zogen wir also nach dem Mittagessen los. Rein in die Garage und Heizung anwerfen. So nach zehn Minuten war die Temperatur von 5 auf etwa 10 Grad Celsius angestiegen (nicht schlecht für ca. 700 Kubikmeter Luft die erwärmt werden muss, oder?) Und wie wir uns gerade so über die Wunder der Technik freuen und erwärmen - blubb, und die Heizung steht still. Drei mal probiere ich noch das verdammte Ding wieder in Gang zu kriegen, aber jeweils nach ein paar Minuten ist wieder fertig. Natürlich musste das ausgerechnet jetzt passieren, denn unser Vermieter ist in den Ferien und es

besteht keine Hoffnung, dass ein Monteur unsere geliebte Heizung reparieren kommt. Von da an herrschte Eiszeit in der Garage. Bei Temperaturen um +5 Grad kommen nur noch schweisstreibende Arbeiten in frage, die stehen im Moment aber nicht an. So verkrieche ich mich hinter meinen Computer und schreibe diese Zeilen um die Zeit halbwegs nützlich zu verbringen.
Viele Fragen sind noch offen. Krieg ich je eine Front aus Italien? Wann kann der Spengler sein Werk vollenden? Wann läuft die Heizung wieder? Welche Farbe soll der Multipla erhalten? Wann kommen die Kleinteile vom Sandstahlen zurück? Fragen über Fragen. Wer die Antwort wissen will der ist das nächste mal wieder dabei , wenn es heisst : Fiat Multipla Restauration Teil 5.

Euer Kurt

AUTOSPRITZWERK ANDRE KISER

GmbH, Kernserstr. 27, 6056 Kägiswil, Tel. 041-660 61 22

Empfiehlt sich für Teil- und Neulackierungen an kleinen und grossen Liebhaber-Fahrzeugen

CARROSSERIE EGGER

Mario Egger, eidg. dipl. Carrossier
Brünigstrasse 44, 6072 Sachseln
Telefon 041/660 77 17

- **Unfallreparaturen von PW und LKW** (bis max. 3,5 t)
- **Restaurationen von Oldtimer**
- **Montage von Sonnendächer Front- und Heckspoiler sowie Seitenschürzen.**

VSCI Carrosserie

MARIO EGGER
eidg. dipl. Carrossier
Brünigstrasse 44, 6072 Sachseln

Vierköpfige Familie mit zweiundzwanzig Zylindern

Sie meinen, das wäre übertrieben? Da kennen Sie aber unsere Familie nicht. Unsere Familie zählt vier Köpfe - auch, wenn der Vater (das bin ich) manchmal daran zweifelt. Denn mit Köpfen assoziiere ich Denken, und das setzt zumindest gelegentlich aus. Wie sonst käme die Familie bei vier Köpfen an zweiundzwanzig Zylinder?

Diese Zylinder gehören natürlich zu Autos. Nein, nicht drei 6-Zylinder und ein 4-Zylinder - das ginge ja noch. Es sind vier 4-Zylinder und drei 2-Zylinder. Ein weiterer 2-Zylinder steht ebenfalls auf dem Grundstück, hat aber keine Zylinder mehr. Deshalb zählt er zur Zeit nicht. Es besteht allerdings die Gefahr, daß er wieder reanimiert wird, dann haben wir 24 Zylinder. Das läßt sich auch besser durch vier teilen, womit dann jeder in der Familie sechs Zylinder hat. Im Durchschnitt gesehen.

Die 2-Zylinder sind natürlich 5er - was irgendwie paradox klingt. Diese 5er sind die zuverlässigsten Autos in der Familie - wenn sie gerade mal fahren. Oder anders ausgedrückt: Wenn alle zwei Wochen der Motor ausgebaut wird, die Kipphebelhalterungen erneuert werden, die Lichtmaschine ausgetauscht wird, die Achsschenkel gängig gemacht werden, der Auspuff geschweißt wird, die Bremsen neu belegt und entlüftet werden, die Zylinderkopfdichtung repariert wird, dann, ja dann ist das schon ein sehr zuverlässiges Auto. Auch wenn man im Winter den Motordeckel aufmachen und den Choke am Vergaser einstellen muß, weil der Bodenzug wieder mal gerissen ist.
Ein 5er ist auch das schönste Auto in der Familie. Echt alt, mit Türen, die nach hinten aufgehen und liebevoll restauriert, genau genommen nach rostigen Vorlagen neu gebaut. Das Auto ist so schön blau, daß die Veilchen auf unserer Wiese schon nach der Lacknummer gefragt haben.
Das Rolldach ist weiß, wie Schneewittchen,

meine Frau aber, der das Auto gehört, ist groß, größer jedenfalls als Schneewittchen. Deshalb war es auch durchaus passend, als ein flotter BMW-Fahrer an einer Tankstelle folgendes Gebet sprach: "Lieber Gott, mach mich krumm, damit ich in den Fiat kumm."
Ein anderer 5er der Familie ist eine ganz besondere Seltenheit: ein Autobianchi Kombi. Er ist so groß, daß man ihn fast für einen Trabbi halten könnte, also für ein richtiges Auto. Auf einer Fahrt zu einem Berliner Fiat-Treffen ist er schon einmal fast bis Hagen gekommen, dann brannten wohl die Kabel.

Aber immerhin!

Obwohl ich meine Meinung über diese Kirmesspielzeuge nie zurückgehalten habe, durfte ich doch schon in allen drei 5ern mal fahren, einmal sogar in einem nach Köln und zurück. Das waren immerhin 70 km, z.t. sogar über die Autobahn. Ich weiß gar nicht mehr, wie es dazu kam, aber ich vermute, daß mein Sohn an diesem Tag mein Auto brauchte, weil er einen Kasten Bier holen wollte. Der wäre nämlich in seinen 5er mit Sicherheit nicht mehr reingegangen, da der Rücksitz mit zwei Lautsprecherboxen belegt war, von denen jede für sich ausgereicht hätte, einen Tanzsaal zu beschallen. Eine solche Wattzahl ist allerdings auch notwendig, um den brüllenden Motor akustisch einigermaßen unter Kontrolle halten zu können. Der Nachteil ist jedoch der , daß das Auto bei Heavy Metal Musik so ganz eigenartige Bocksprünge macht. Die anderen Autofahrer haben wohl vermutet, daß ich den Schluckauf hatte.
Ich habe diese Fahrt an einem sehr heißen Sommertag gemacht, und irgendjemand muß wohl am Abend vorher den Heizungshahn aufgedreht haben. Ich hatte jedenfalls das Gefühl, daß mir die Socken brannten, und daß der Schweiß literweise in den Schalensitz floß - aber ich konnte diesen gottverdammten Heizungshebel nicht finden. Wer kommt auch auf die Idee, daß der vor dem Rücksitz (!) angebracht ist.

Die Fahrt glich also einem Aufenthalt im Fegefeuer: heiß, wie in der Hölle, laut wie in einer Disco, und wie die LKW von unten aussehen, weiß ich nun auch. Die meisten haben übrigens keinen Unterbodenschutz.

Bei dem blauen Auto mit dem weißen Dach mußte ich immer den dritten Gang festhalten, weil der regelmäßig ausrastete. Das ist besonders in Beschleunigungssituationen von Übel, da auf diese Weise mühsam gewonnene Geschwindigkeit abrupt wieder verlorengeht. Dafür entschädigt aber das Interieur in diesem Auto: eine Blumenvase aus den 50er Jahren und echte Orientteppiche im Fußraum verbreiten eine so heimelige Athmosphäre, daß man nur noch nach einer Möglichkeit sucht, die Beine hochlegen zu können. Die braucht man aber, um Zwischengas zu geben, und da man in diesen Kisten ununterbrochen schalten muß, kommt man sich vor wie beim Jogging.

Den Kombi kenne ich am besten aus dem Rückspiegel. Und zwar vom Abschleppen. Wenn meine Tochter mit diesem sog. Auto unterwegs war und das Telefon klingelte, habe ich nur gefragt: "Wo stehst Du?" Und dann bin ich dahingefahren, um sie nach Hause zu schleppen. Auf die Frage an unseren 5er-Spezi. in der Familie, warum denn dieses Scheiß-Auto immer stehenbleiben würde, zuckte der mit den Schultern und meinte, daß er das auch nicht verstehen könnte, da ja diese Autos bekanntermaßen extrem zuverlässig seien (s.o.).

Ich bin auf jeden Fall froh, daß mir in dieser Familie zwei 4-Zylinder gehören. Einer davon ist auch schon 19 Jahre alt, ein weißer Peugeot 404 - Sie erinnern sich noch?
Mit diesem 404 sind wir im letzten Jahr auf einer nostalgischen Rundreise durch Deutschland, Östereich, Italien, Lichtenstein und die Schweiz gefahren, über Hochalpenstraßen und lange Autobahnstrecken, mit einem Surfbrett drauf und ohne eine einzige Panne.

Zugegebenermaßen hatte der 5er fahrende Sohn ihn vorher in Ordnung gebracht.

Aber das nur nebenbei.

Gerd Jansen

?WANTED?

Die Gazzetta 1/98 ist erschienen.

Noch immer stehe ich hinter der Redaktion. Momentan mit einem Gehilfen (Dani Loielo). Trotzdem geht die Suche nach einem Nachfolger oder einer Nachfolgerin weiter, da es noch in den Sternen steht, ob Dani im November dieses Jahres diesen Job übernehmen kann. Das einzige sichere ist, dass ich auf Ende Jahr dieses Amt definitiv und endgültig abgeben werde. Also Köpfe nach dem Lesen dieser Ausgabe nicht hängenlassen, sondern herumschauen, herumhorchen und helfen jemanden zu finden (notfalls zu überreden) die Redaktion zu übernehmen.

Die Belohnug für die Bemühungen liegt auf der Hand: die Gazzetta 99 !

Also meldet Euch bei mir, Eurem Sektionsleiter oder dem Präsi!

Oliver

MARKT MARCHE

ZU VERKAUFEN

Lancia Y10, 7/94, 25000 km, SD, el.FH, bordeaux met., Alufelgen, Winterräder, sehr gepflegt, Fr. 8'400.-
Tel. 079 354 54 32 oder 079 222 57 28

FIAT 500L, 68, 87'000 km, weiss, vor 3 Jahren restauriert und neu lackiert, im Januar 97 Mechanik und Elektrik komplett restauriert, Kontrolle 1.97, zusätzlich 4 Alufelgen, zu verkaufen wegen Familienzuwachs, Preisvorstellung ca. 8'800.- Fr.
Melden bei:
F.Melitto, Schützenstr.27
8953 Dietikon
Tel. 01 742 08 86

FIAT 500, 1969, weiss, Topzustand, ab MFK, Fr. 7'800.-
Tel. 034 497 10 22 P
034 409 43 26 G

FIAT 500L, 1969, dunkelblau, vorgeführt 12.97, mechanisch und optisch in sehr gutem Zustand, plus 4 Winterräder,
Preis Fr. 4'800.-
Tel. 071 385 42 33
H.U.Baumgartner, 9204 Andwil

FIAT 500L, 1970, topzustand, geprüft, (ferrari)rot, vollständige Dokumentation seit Uebernahme (1986), VP 7500.- Fr.
Tel & Fax 031 352 81 49

FIAT 500L, 1970, ferrarirot, guter Zustand, Verhandlungsbasis 5000.- Fr., melden bei
Gabriel Marrone, Genève
022 734 71 68 (ab 20 Uhr)

A VENDRE

Lancia Y10, 7/94, 25000 km, toit ouvrant, vitres électr., bordeaux métal., jantes alu, roues hiver, très soignée, Sfr. 8400.-
tél. 079 354 54 32 ou 079 222 57 28

FIAT 500L, 68, 87'000 km, blanche, restaurée il y a 3 ans et fraichement repeinte, mécanique et schéma électrique entièrement restaurée en janv. 97, visite 1/97, 4 jantes alu à disposition, à vendre pour cause d'agrandissement familial. Prix à discuter: Sfr. 8 800.-, s'adresser à
F.Melitto, Schützenstr.27
8953 Dietikon
Tel. 01 742 08 86

FIAT 500, 1969, blanche, superbe état, expertisé, Sfr. 7 800.-
Tél. 034 497 10 22 (Privé)
034 409 43 26 (prof.)

FIAT 500L, 1969, bleu foncé, expertisée 12.97, mécanique et carrosserie en excellent état, plus 4 roues hiver, Sfr. 4 800.-
Tel. 071 385 42 33
H.U.Baumgartner, 9204 Andwil

FIAT 500L, 1970, roge ferrari, très bon état, expertisée, documentation complète depuis son acquisition (en 1986), Sfr. 7 500.-
Tel & Fax 031 352 81 49

FIAT 500L, 1970, roge ferrari, bon état, Sfr. 5 000.- à discuter.
Gabriel Marrone, Genève
Tél. 022 734 71 68 (le soir dès 20h)

Veranstaltungen

28. - 29.	März	OTM in Bern	Veranstalter	032-358 1810
29.	März	Treffen in Desenzano (I) am Gardasee		
1. - 3.	Mai	6.int.Micro-Car-Treffen in Wohlen (AG)		
8. - 10.	Mai	int.Treffen in Bremen (D), das Ur-Treffen schlechthin		
17.	**Mai**	**Frühlingsausfahrt**	**Pozzo's**	**022-776 5005**
22.- 24.	**Mai**	**4.Treffen in Sebexen(D), mit Anhänger/ersatzt.**	**Matthias**	**041-440 3851**
12. - 14.	Juni	Oldtimertreffen und Rally am Plattensee(Ungarn)		041-440 3851
20. - 21.	**Juni**	**Weekend (Sektion Bern organisiert)**	**Bruno**	**079-251 3689**
26. - 28.	Juni	int.Treffen in Gendt (NL)	Tel.Holland:	.... /0)46 475 08 76
4.-5.	Juli	Treffen in Garlenda(I)	Elio	041-370 8926
18. - 19.	**Juli**	**int.Treffen Inverso Pinasca(I), inkl.Anhänger etc.**	**Matthias**	**041-440 3851**
24. - 26.	Juli	Treffen in Solms-Oberbiel(D), IG Lahn-Dill-Kreis		0049 6473 931935
2.	**August**	**Picknick bei „Johann's Weiher"**	**Johann**	**01-858 0623**
7. - 9.	August	int.Rheinlandtreffen in Bergisch-Gladbach(D)	Oliver	041-920 2067
6.	**September**	**Rallye in der Innerschweiz**	**Kurt**	**041-310 7435**
25. - 27.	September	2.Klausenrennen	Veranstalter	041-871 3116
10. - 11.	Oktober	Slalom in Buochs	Matthias	041-440 3851
28.	**November**	**Generalversammlung**	**Matthias**	**041-440 3851**
12. - 13.	**Dezember**	**Chlausweekend**	**Frösch**	**033-223 5615**

Anlässe unseres Clubs in Fettschrift
übrige in normaler Schrift

Manifestations

28. - 29.	mars	Marché Oldtimer et pces dét., Berne		032-358 1810
29.	mars	Rencontre à Desenzano, Lac de Garde (I)		
1. - 3.	mai	6è rencontre de Micro-Car, Wohlen (AG)		
8. - 10.	mai	Rencontre Intern. à Bremen (D)		
17.	**mai**	**Sortie de Printemps, Section Romandie, Pozzo's**		**022-776 5005**
22.- 24.	**mai**	**Renc.Inter. à Sebexen(D), organisée avec ass.secours**		**041-440 3851**
12. - 14.	juin	Renc.Oldtimer et Rallye en Hongrie, Lac Platten,	Matthias	041-440 3851
20. - 21.	**juin**	**Week-end , Section Berne**	**Bruno**	**079-251 3689**
26. - 28.	juin	Renc.Intern. à Gendt (NL)	Tel.Holland:	.... /0)46 475 08 76
4.-5.	juillet	Renc.Intern. à Garlenda(I)	Elio	041-370 8926
18. - 19.	**juillet**	**Renc.Intern. à Inverso Pinasca(I), avec ass.secours,**		**041-440 3851**
24. - 26.	juillet	Renc.Intern. à Solms-Oberbiel(D)		0049 6473 931935
2.	**août**	**Pic-nic**	**Johann**	**01-858 0623**
7. - 9.	août	Renc.Intern. à Bergisch-Gladbach(D)	Oliver	041-920 2067
6.	**sept.**	**Rallye**	**Kurt**	**041-310 7435**
25. - 27.	sept.	2.Klausenrennen	Veranstalter	041-871 3116
10. - 11.	okt.	Slalom à Buochs	Matthias	041-440 3851
28.	**nov.**	**Assemblée Générale**	**Matthias**	**041-440 3851**
12. - 13.	**déc.**	**Week-end de la St. Nicolas**	**Frösch**	**033-223 5615**

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

Redaktionsschluss/ *Délai de rédaction* GAZZETTA 2/98 20.4.98

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, tou 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

PP
3600 Thun

Monatlicher Treff/Rencontre mensuelle

Sektion	Datum	Treffpunkt	Sektionsleiter
Bern	am letzten Sonntag im Monat ab 16 Uhr	Restaurant der **Oldtimer Galerie Toffen** Gürbestrasse 1 3125 Toffen 031/819 61 61	Bruno Straumann Dählenstrasse 51a 2540 Grenchen 079/251 36 89
Innerschweiz	am zweiten Freitag im Monat ab 20 Uhr	**Landgasthof Listrig** Hinter-Listrig 6020 Emmenbrücke 041/280 50 05	Kurt Honermann Schachenstrasse 51 6010 Kriens 041/310 74 35
Romandie	1er jeudi du mois dès 19 h 30	**Le Trois-Huit** Rte de Thonon 140 1222 Vésenaz 022/752 38 08	Daniel Pozzo 4, chemin de l'Ecaffy 1297 Founex 022/776 50 05
	3e vendredi du mois dès 19 h 30	**Café-Restaurant du Nord** Av. Comtes-Savoie No 6 1844 Villeneuve 021/960 11 31	Daniel Pozzo 4, chemin de l'Ecaffy 1297 Founex 022/776 50 05
Zürich	am dritten Mittwoch im Monat ab 20 Uhr	**Restaurant Waidhof** Schwandenholzstr. 160 8052 Zürich 01/301 33 55	Beat Wicki Rothbündtweg 1 8615 Wermatswil 01/941 23 95

Präsident — Matthias Deutzer, Sonnhaldestr. 80, 6030 Ebikon, Tel. 041/440 38 51, Fax 041/440 38 58

Sekretariat — Veronika Mattioli, Blüemlisalpstr. 27, 3600 Thun, Tel. + Fax 033/223 56 15

Kasse — Fridolin Hauser, Längweiherstrasse 13, 6014 Littau, Tel. + Fax 041/250 43 62

Post-Konto **40-19247-0**

Redaktion Clubheft — Oliver Spieler, Schlosshalde 15, 6216 Mauensee, Tel. + Fax 041/920 20 67

homepage: www.fiat500.ch