P.P.
3600 Thun

Monatlicher Treff der Sektionen / Rencontre mensuelle des sections

Bern am letzten Sonntag im Monat ab 16.00 Uhr	**Restaurant Schlossgut** Schlossstrasse 8 3110 Münsingen	**Bruno Straumann** Tel. 078 / 603 05 00
Innerschweiz am zweiten Freitag im Monat ab 20.00 Uhr	**Landgasthof Listrig** Hinter-Listrig 6020 Emmenbrücke	**Kurt Honermann** Tel.041 / 310 74 35
Romandie - GE 1er jeudi du Mois à 19.30 h avril à octobre	**Les Trois-Huit** rte de Thonon 140 1222 Vésenanz	**Daniel Pozzo** Tel. 022 / 776 50 05 Mobile 079 / 520 78 25
Romandie - VD	**sur réservation à**	**Ariane Brandani** Tel. 021 / 966 89 89 Mobile 079 / 319 14 60
Zürich am 3. Mittwoch im Monat ab 20.00 Uhr	**Restaurant Waidhof** Schwandenholzstr. 160 8025 Zürich	**Beat Wicki** Tel. 01 / 941 23 95

Präsident
Matthias Deutzer
Sonnenbergstrasse 15a
6052 Hergsiwil
Tel. 041 630 41 30

Sekretariat
Veronika Mattioli
Mittlere Ringstr. 2
3600 Thun
Tel. 033 223 56 15

Kasse
Martin Jörg
Blüemlisalpstr. 6
3046 Worb
Tel. 031 839 81 51

Gazzetta/Internet
Sam Krieg
Ziegelried
3054 Schüpfen
gazzetta@fiat500club.ch

www.fiat500club.ch
Postkonto 40-19247-0

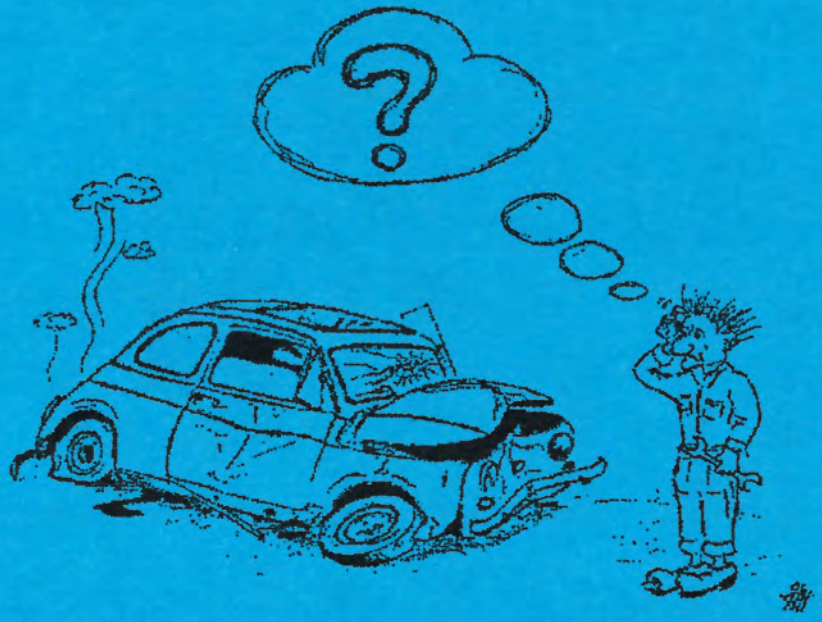
GAZZETTA

Fiat 500 Club Schweiz - www.fiat500club.ch

FIAT 500

Bern • Innerschweiz • Romandie • Zürich

Wo gibt es noch Fiat 500 Ersatzteile?



Fiat 500 Club Schweiz
Ersatzteil-Service

Thomas Bühler Industriestrasse 8 8157 Dielsdorf
Tel. 01/853 14 60 - Fax 01 853 15 53 - tom500@bluewin.ch

Willkommen 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 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 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 intéresse, envoie alors la carte-réponse ci dessous. Tu peux cependant tout aussi bien la faire par téléphone à un chef de section. Nous répondons 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 senden

Name/Nom

_____

Vorname/Prénom

_____

Adresse

_____

PLZ, Ort/Lieu et No postal

_____

Tel.

_____

Bei Paaren: Name des Partners/
Pour les couples: nom du partenaire

_____

Fiat 500 Club Schweiz
Sekretariat
Veronika Mattioli
Mittlere Ringstr. 2
3600 Thun

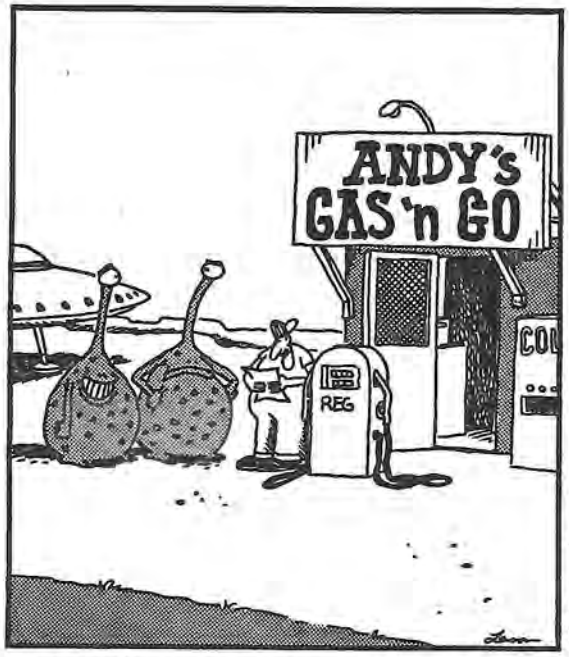
Impressum

GAZZETTA™

M. Leuenberger, Strassenzustandsbericht
K. Villiger, Kaffeekasse
R. Dreifuss, aktuelle Mode
P. Couchepin, Restaurantführer
R. Metzler-Arnold, Flugbegleitung
J. Deiss, Reiseberichte
S. Schmid, Sportredaktion

Druck
Abächerli Druck AG, Sarnen

Beiträge, Anzeigen, Kritik, Legate an:
Sam Krieg
Ziegelried 336
3054 Schüpfen
E-Mail: gazzetta@fiat500club.ch
sam@gatschet.ch



© Gary Larson

"Shoot! You not only got the wrong planet, you got the wrong *solar* system. ... I mean, a wrong planet I can understand—but a whole solar system?"

Editorial

Die Entwicklung unseres geliebten Clubs in den letzten Wochen und Monaten beunruhigt mich immer mehr und stärkt meine Vermutung, dass ich nicht mehr der Richtige an vorderster Front bin: Ich habe mich beruflich in die Selbständigkeit gestürzt und einfach nicht die Zeit, die ich eigentlich gerne für den Club aufwenden würde, um ein guter Prädident zu sein.

Bis heute haben weit mehr als ein Drittel ihren Jahresbeitrag noch nicht bezahlt und das ohne Angabe von Gründen. Was ist passiert?

Es ist mir wohl bekannt, dass wir viele Mitglieder in unserem Verein haben, die unsere Gazzetta lieben, nur deshalb einen Beitrag bezahlen und dieses Jahr nicht ganz auf ihre Kosten gekommen sind. Der Vorstand hat leider vergeblich alles probiert, dass es nicht soweit kommt und deshalb für die Zukunft auch Massnahmen eingeleitet.

Gerade in einer Zeit mit einem offensichtlichen Problem im redaktionellen Teil der Gazzetta sind wir auf Eure Unterstützung angewiesen, um das Club-Organ auch in Zukunft wieder garantieren zu können. Es wäre ja wirklich schade, wenn wir die Redaktion wieder in den Griff bekommen würden und uns dann die Mittel fehlen, sie zu drucken!

Viele Ereignisse und Veränderungen stehen uns bevor und nur gemeinsam sind wir stark:

- An der baldigen Generalversammlung wählen wir einen neuen Präsidenten, je nach Person evtl.auch Sektionsleiter und es geht natürlich um die Redaktion und das Internet. Am besten teilt uns (dem Vorstand) Eure Kritiken und Anregungen noch vor der GV mit, damit auch nichts unter den Tisch fällt.
- Wir feiern nächstes Jahr unser 20-Jähriges Bestehen mit einem riesen Fest (Int. Treffen in Sempach, 31.5.-2.6.02) und hätten am liebsten, wenn Ihr ALLE da seid!!!! (Als Helfer und/oder als Besucher)

Auf die Zukunft und ein gutes Gelingen.....

Euer Präsi Matthias

Editorial

Le développement de notre club dans les semaines et mois passés m'inquiète de plus en plus. J'ai l'impression que moi, je ne suis plus la personne juste comme président: j'ai commencé un travail indépendant et je ne trouve plus le temps pour être un bon président. Jusqu'aujourd'hui, plus d'un tiers des membres n'ont pas encore payés leur cotisations, et ça sans nous communiquer une raison. Qu'est-ce qui c'est passé??

Je sais que nous avons beaucoup de membres dans notre club qui aiment beaucoup la Gazzetta. Ils payent leur cotisation seulement pour la recevoir - et cette année ils n'ont pas reçu les 4 éditions comme d'habitude. Le comité a tout essayé et a pris des mesures pour l'avenir. Juste dans ces temps avec un problème évident dans la partie rédactionnelle de la Gazzetta nous sommes dépendants de votre soutien pour garantir la future apparition de la Gazzetta. Il sera vraiment dommage, si on résolvait le problème de la rédaction et après on n'avait pas l'argent pour imprimer la Gazzetta!

Nous avons beaucoup d'événements et changements devant nous, et seulement en commun on est fort:

- à la prochaine Assemblée Générale il faut élire un nouveau président, et peut-être aussi un nouveau chef de section
- il faut discuter de la rédaction de la Gazzetta et de l'Internet.

Le mieux sera si vous nous (le comité) informiez sur vos critiques et vos suggestions encore avant l'Assemblée Générale pour ne pas oublier quelque chose.

En plus, l'année prochaine, nous célébrons nos 20 ans du club Fiat 500 Suisse avec une fête gigantesque (rencontre internationale de Sempach, 31.5.-2.6.02). IL FAUT Y ALLER: ou bien comme assistant(e) ou bien comme visiteur!!

Bon succès...

votre président Matthias

Agenda

Die aktuellste Agenda gibt's im auf unserer Clubsite im Internet - www.fiat500club.ch
Melde dich, falls Du etwas organisierst und es aufgelistet haben möchtest.
E-Mail: agenda@fiat500club.ch

Fiat 500 Club Schweiz

Wann	Was	Kontakt
24. Nov.	GV Balsthal	
8.+ 9. Dez.	Chlouse-Weekend	Veronika M. 033 / 223 56 15
31.5. - 2.6.2002	Internationales Fiat500 Treffen Sempach, Luzern	www.fiat500club.ch [D/I] Robi Molin 079 / 302 65 13 [F/E] Oliver Spieler 079 / 233 55 49

Oldtimertreffen/SDHM

27. / 28. Oktober	2. Trinationaler OTM, Basel Messe Basel, Basel	062 / 788 83 79
03. November	OTM Zürich VBZ Zentralwerkstatt, Zürich	062 / 788 83 79
~ 12. November	17. Präsidentenkonferenz SDHM/ASVE	062 / 788 83 79
~ 19. November	Conférence des Présidents ASVE/SDHM	032 / 729 01 50
25 Mai 2002	4 Int. Steyr-Puch und Fiat 500`ter Treffen	kickinger@netway.at

Nach dieser letzten Aufregung ging es dann ohne Probleme in die Innerschweiz zurück wo wir uns dann von den Anderen verabschiedeten da wir ja noch unsere Jungmannschaft abholen mussten.

Dieser Ausflug ins bayrisch- österreichische Grenzgebiet hat mir sehr gut gefallen. Ich bin wieder mal dabei.

Mauro

Index

1 & 2	Editorial
4	Frühlingsausfahrt 2001
7	Fiat Multipla Restauration
14	Fiat Multipla - Multipla Fiat
15	Internationales Fiat500 Treffen Sempach
17	Raduno internazionale Fiat 500 a Sempach
19	Flexible Ventilsteuerung
21	Weekend Fiat 500 in Pontarlier
25	Die Lichtmaschine
27	Markt / Marché
30	Ventile im Verbrennungsmotor
32	Samichlaus - Week-end de St. Nicolas
33	Einladung zur Generalversammlung
34	Invitation à l'assemblée générale
35	... und zweitens kommt es anders als man denkt oder: nach 2 Minuten war alles vorbei
37	Rallye 23. September 2001
39	Rally - Rangliste vom 23. 9. 2001
40	Welcome Sam...
48	Die Gazetta-Umfrage
51	Mit dem Oldie nach Italien
53	Fiat - die Geschichte (Teil 1)
55	Kurz gemeldet - Neues von Fiat
58	Ein bayrisches 500er Treffen
63	Agenda
64	Impressum

Ersatzteile und Zubehör

für

Jean Goetz AG
8004 Zürich

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18

Frühlingsausfahrt 2001 oder "auf Gotthelfs Spuren"

Sonntag früh um acht hiess es aufstehen und sich beeilen. Durchs Buschtelefon hat sich der Sammelplatz der Innerschweizer Horde weiter verbreitet: halb neun in Dagmersellen. Also blieb nicht viel Zeit, wollte ich mich zuerst unter die Brause stellen und danach auch noch meinem Fünfer eine morgendliche Dusche verabreichen, um die noch aus Italien stammenden Mücken (Probefahrt nach dem Einlösen) abzuwaschen. Schliesslich sollte mein frisch restaurierter 500er ein bisschen glänzen bei seiner ersten offiziellen Clubausfahrt. So kam es auch, dass alle schon am Warten waren, als Daniela und ich gegen viertel vor neun am Treffpunkt (FIAT Garage Kerlein) angebraust kamen. Ein kurzes Händeschütteln und dann reihten sich sieben "echte" Fünfer und zwei Puchs ein, mit dem Ziel Burgdorf; an diesem Tag die schweizerische Sammelstelle für frühlingsausfahrtshungrige Fiätlis.

In Burgdorf angekommen, nutzen wir die Zeit des allgemeinen Ankommens mit einem Besuch in einem Café, da es doch immer noch etwas kalt für den Frühling war. Auf der Hinfahrt war es in den Fiätlis angenehm warm, hingegen in einem hier nicht genauer beschriebenem Puch (er war aber blau), gab es schon beinahe Erfrierungen zu beklagen. Da mögen die schnellen Puchfahrer über die Motorenkonstruktion des 500er herziehen wie sie wollen und behaupten, es käme nur heisse Luft statt Power raus. Aber eben diese heisse Luft lässt sich umleiten und rettet jeden 5er-Fahrer vor dem sicheren Erfrieren.

Etwas später begrüsste uns Romain. Er versorgte uns mit einigen Informationen über den Werdegang Gotthelfs und verteilte Routenpläne,

die Altstadt besichtigt hatten brachte uns ein Bus wieder zum Ausgangspunkt zurück. Dort stiegen wir in unsere Boliden und weil uns Burghausen so gut gefallen hatte, der Tag noch lange war und wir nichts besseres zu tun hatten, fuhren wir noch mal hin. Jetzt schauten wir uns die Burg oberhalb der Altstadt an. Nach einem Regenguss kehrten wir am Abend durchnässt zurück zum Festgelände. Dort gab es, nach einem nie enden wollenden Nachtessen, eine Megatombola mit über .....200 Preisen. Nach der Prämierung und der Urkundenverteilung des Baumstammsägens, verabschiedeten wir uns von den Organisatoren und den Teilnehmern, weil wir uns am Sonntagmorgen früh (bayrisch = zeitig) auf den Heimweg machen wollten.

Die Fahrt ging dann über die Autobahn nach Innsbruck bis kurz vor den Arlbergtunnel. Dort muteten die „groben" Fiätli's (und Puchs) meinem sonst schon geplagten Motor noch die Höhenluft des Arlbergpasses zu. Nach dem tapferen „Bergschleichen" gönnten man mir und meinem Auto auf der Passhöhe eine Mittagessen-Verschnaufpause. Als wir kurz vor der Grenze waren, meinten die „Groben" noch ein letztes Rennen austragen zu müssen und fuhren los wie die Feuerwehr. Ich sah nur noch in der Ferne den schwarzen 500er von Oliver. Irma schlief wie schon so oft, und Danielas Strassenkartenverständnisse hielten sich (laut Oliver) in enge Grenzen. Oliver verliess sich blindlings auf seine Kopilotin. Ich konnte ja von meiner friedlich dösenden Beifahrerin auch keine Unterstützung erwarten und musste schon froh sein, Oliver nicht aus den Augen zu verlieren. So verpassten wir die richtige Ausfahrt und fuhren Richtung St. Margrethen. Aber clever wie wir Männer halt sind und nach dem Motto „alle Wege führen nach Rom" bemerkten wir bald Danielas Fehler und mit ein paar schlauen Fahrmanöver holten wir die Schnellen noch vor der Grenze wieder ein. Ganz aufgeregt hatten die doch tatsächlich geglaubt, einer von uns hatte eine Panne gehabt. Aber, aber meine Damen und Herren! Wir fahren doch Fiat und nicht Puch! Was ist eigentlich eine Panne?

Nach dem wir das nicht immer appetitliche Prozedere des Bierbrauens erforscht hatten, fuhren wir zurück zum Treffen..... geradlinig....!!! Dort gab es das schmackhafte Mittagessen und ein üppiges Dessert.

Am Nachmittag folgten wir und ein paar andere ahnungslose 500er dem Ruf eines etwas kurligen Schraubers der uns sein Reich „gleich um die Ecke" zeigen wollte. Wir fuhren und fuhren und fuhren. Ich glaubte bald am Ende der Welt angekommen zu sein. Es sollten am Schluss, nach etwa einer Stunde Fahrt über Hügel, durch Ortschaften, Wiesen und ein Stück Autobahn, zirka 40 bis 50 Kilometer sein. Der Aufenthalt dort war für „Mechanikerfreaks" so interessant, dass er fast 1∏ Stunden dauerte. Nach der Rückfahrt erreichten wir das Treffen erst gegen Abend. Leider hatten wir das berühmte Baumstammsägen verpasst wo es galt, in möglichtst kurzer Zeit zu zweit eine gleichmässige Scheibe von einem Stamm abzusägen. Und so tauchten wir am Abschlussabend am Samstag in keiner Rangliste auf und auch die Urkunden gingen uns durch die Lappen. Aber was soll's!

Am späten (sehr späten) Abend nach unserer Rückkehr ins Hotel haben wir noch verschiedene bayrische Ausdrücke durch ein paar Stammgäste der Gaststube kennen gelernt. So z.B. den Unterschied zwischen einem „Preussen" und einem „Saupreussen"! Aber auch das Wort „arschling's" für Rückwärts, hat uns gut gefallen.

Am Samstag ging's dann durch Wiesen, Ortschaften und Maisfeldern zu einer Plättenfahrt auf der Salzach, dem Grenzfluss zwischen Deutschland und Österreich. Aber nicht ohne die Rechenaufgabe zu lösen, die mir Daniela über Funk gestellt hatte. Ich solle während der Fahrt mit den 5ern die Maispflanzen zählen auf einem grossen Feld. Nun, es war schwierig, doch ich war sicher, dass es genau 72 Millionen 486 Tausend und 308 Setzlinge waren.

Die Plättenfahrt dauerte ca. zwei Stunden und brachte uns ganz gemächlich 16 Km flussabwärts nach Burghausen, das schöne Städtchen hat übrigens die längste Burganlage Europas. Nachdem wir ein wenig

auf das niemand verloren gehe. Romain liess es sich nicht nehmen, die Romands auf französisch zu begrüssen und auch den geschichtlichen Hintergrund fremdsprachig zum Besten zu geben. Die Meute verlangte dann noch nach italienisch und englisch, aber geschickt leitete Romain zum Abfahren über.

Die etwa eineinhalbstündige Ausfahrt führte uns am "Glungge-Buur" vorbei, über verschlungene Strässchen, auf und ab, durch Wäldchen und über Felder. Eine ausgezeichnet gewählte Strecke, die zum Fahren richtig Spass machte. Die Sonne allerdings versteckte sich und ab und zu huschten Nebelfetzen vorbei oder wir tauchten in Nebeldecken ein und aus. Niemand kam vom Weg ab und der weisse 500er, der bei einem steilen Stück kurz "verschnaufte" erreichte, glaub' ich wenigstens, ebenfalls den reservierten Parkplatz beim Restaurant Waldhäusern kurz nach der Passhöhe Moosegg.

Das Mittagessen war bestens organisiert. Fast alle erinnerten sich noch an ihr vorbestelltes Menu. Es dauerte schon seine Zeit bis ich mich durch das währschafte Emmentaler-Menu bis zur "Merängge" durchgekämpft hatte. Mit dem Gedanken doch lieber ein halbes Menu vorbestellt zu haben, erreichte ich den Espresso. Nebenher gab es auch genug Gelegenheit sich wieder die neusten Geschichten weiter zu erzählen oder sich für kommende Ausfahrten und Treffen abzusprechen. Es wurde auch klar weshalb das schöne Wetter auf sich warten liess bzw. gar nicht anwesend war. So wurde es mir jedenfalls vom Ueli dem Schreiber mitgeteilt:

Ein Berner namens Jöre Gee,
war auch im Frühlingsausfahrtskomitee.
So wie man es mir erklärte,
war er dem schönen Wetter auf der Fährte.
Sein Auftrag: besten Sonnenschein zu besorgen,
notfalls ihn sich aus der Sahara zu borgen.
Gerüchten zu Folge, hat er ihn auch bekommen,
ihn aber dann nach Deutschland mitgenommen.
So schwammen die 5er halt in einer trüben Suppe,
Strässchen hoch und runter, über jede Kuppe.
Was uns blieb war die schöne Fahrt,
und zum Saisonauftakt trotzdem ein gelungener Start.

Nach dem Mittag trennten sich die Wege der Blechkugeln und die Heimwege oder Heimumwege wurden auf die verschiedensten Weisen in kleineren Grüppchen angetreten. Da kommt mir in den Sinn, ich habe den ganzen Tag eigentlich gar nie gezählt wie viele 5er wir waren, aber ich schätze mal so gegen vierzig waren das schon. An dieser Stelle herzlichen Dank an Romain und seine Helfer für diese reibungslose Organisation.

Und an alle, die nicht dabei waren: Raus aus den Garagen, Einstellhallen, Schuppen und Hinterhöfen der nächste Clubanlass kommt bestimmt!

Oliver

Nachdem wir in Garmisch-Partenkirchen eine feine, gediegene Pizzeria aufgesucht hatten und gespiesen hatten, liessen wir uns zu einem weiteren „Kurzaufenthalt„ bewegen, da beim zweiten Puch..... das Benzin ausging! Georg hatte aber clevererweise einen Zusatztank in Form eines 1-litrigen Reservebidons dabei.

Wann wären wir wohl angekommen, wenn wir noch weitere Puchs.....?

Noch die letzten paar Kilometer, begleitet von einem kurzen Platzregen, und wir erreichten unser Zielort Purkering.

Purkering liegt in der Nähe vom Chiemsee im Dreieck zwischen Salzburg, München und Passau. Ich hatte seit meiner Abreise in Dierikon genau 499 Km mehr auf dem Tacho.

Wir waren schon ein wenig enttäuscht als wir nur wenige 500er auf dem Gelände sahen. Trotz Auslandbeteiligung (diverse Italiener aus Vicenza, Treviso und Venezia) und Österreicher betrug die Gesamtzahl während des Treffens nur 32 Fahrzeuge.

Nach dem üblichen Einschreibeprozedere wurden wir in ein etwa 8 Km entfernten Ort gelotst, wo wir ein schmuckes, freundliches Hotel vorfanden. Toll war die Strecke zwischen Hotel und Treffensstandort. Es gab grossartige Rennen zwischen den „gröberen Fiätlis" und den Puchs. Bei den menschenleeren Kreuzungen (zwei oder drei) nahmen wir die Verkehrsordnung nicht so genau.

Das Treffen am Freitag begann mit der Besichtigung der „Burg von Stein" und der schauderhaften Geschichte über den Raubritter und Mädchenschänder Heinz von Stein und seinen Gesellen. Nach dem interessanten und lebendig erzählten Rundgang ging es zur Abkühlung der Gemüter in eine Original Weissbier-Brauerei.

Wir sind ja schliesslich in Bayern!

Ein bayrisches 500er Treffen

Es war Donnerstag den 14. Juni 2001 (bei uns sogar ein Feiertag) als wir uns auf den Weg machten um meinem Fiätli wieder mal einen heissen Hintern (sprich Motor) zu bescheren.

Dieses Mal hatten wir die Kinder nicht dabei, dafür eine umso schwerere Reisetasche, die das Gewichtsersparnis mindestens annullierte.
Aber so was passiert halt wenn man(n) zu faul ist selber zu packen !

Als erstes trafen wir in Root auf Robi mit seinem blau-hellbraunen, vom Dreck gezeichneten, aber startbereiten Puch. Kurz darauf traf noch der auf Hochglanz polierte Puch von Georg und Monika ein.
Sofort machten wir uns auf die Socken und ich zeigte den Puchs wo`s langgeht. Ab zum zweiten Treffpunkt in Sihlbrugg wo Chregu, Daniela und Oliver bereits warteten.
Nach einer ereignis- und reibungslosen Fahrt auf der Autobahn durch die Ostschweiz, Lichtenstein und Österreich, wo wir unsere Funkgeräte manchmal aus dem Fenster (schlechte Verbindung) werfen wollten, es aber auch sauglatt hatten miteinander (gute Verbindung), erreichten wir den Fernpass. Diese kleine Anhöhe enttäuschte uns sehr denn die Passhöhe erglimmten wir ohne es zu merken. Auf der anderen Seite des Passes lernten wir sprichwörtlich die Sonntagsfahrer kennen, alle mit deutschen Erzeugnissen wie Audi, Mercedes, VW und VW-Busse unterwegs. Dass man so schleichen kann auf so schön langgezogenen, Fiätlifreundlichen Kurven, ärgerte uns gewaltig. Doch durch unsere Funksprüche hatten wir auch mächtig Spass. Als wir dann endlich alle Lahmen (Mehrzahl von Lama) hinter uns hatten und mal so richtig Gas geben wollten, liess uns ein Motor im Stich. Nichts gewaltiges, weltbewegendes, nur ein Keilriemen war gerissen.

Aber diese Unverlässlichkeit, diese Pannenanfälligkeit der Puchs.....!

Eine kurze Reparaturpause dann ging`s problemlos weiter.

Fiat Multipla Restauration

Ein Lustspiel in mehreren Akten (Teil 16)

Das Grande Finale mit den Rollgurten wollte ich hier euch vortragen. Ihr erinnert euch an Teil 15 ? Alles Material ist nun bereit zum Einbau. Allerdings sollte man die selbstgestrickte hintere Querstrebe erst einbauen, wenn die Wasserleitungen zum vorderen Wärmetauscher montiert sind. No problemo! Ein bisschen Farbe mögen diese Rohre jedoch schon vertragen. Wer malen will muss zuerst entrosten. Hoppla was ist denn das? Löcher! Tatsächlich sind die Rohre an mehreren Stellen durchgerostet. Wieder kann ich auf die Hilfe von Freunden zurückgreifen. So werden bei den circa zwei Meter langen, doppelt verlaufenden und mit einem Ablassventil versehenen Wasserleitungen ein drittel ersetzt. Inzwischen scharen sich schon einige Mittäter um das Projekt Multipla. Mein Vorschlag, die Metallröhren durch einen profanen Gummischlauch zu ersetzen, wurde mit vehementen Gegenargumenten zu Boden geschmettert. Man stelle sich vor, dass sich Leute für die Originalität meines Multiplas einzusetzen beginnen, die ausser Fronarbeit weder Lorbeeren noch Fahrspass zum Schluss ernten können. Einfach weil sie auch je länger je mehr Spass an der Wiederbelebung eines alten Automobils erleben.

An dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön an die zahlreichen Mithelfer. Ich weiss, dass man mit einem Dankeschön seine Kinder auch nicht ernähren kann, aber ich finde es trotzdem eine nette Geste.

Stürzen wir uns wieder in die Technik von 1956. Weil das mit den Röhrlis nun auch wieder etwas länger dauert als geplant, wende ich mich nun der Pedalerie zu. Vor geraumer Zeit wurde diese zerlegt, gereinigt und neu bepinselt. Montieren konnte ich sie damals aber nicht weil ein paar Kleinteile fehlten. Die habe ich nun beisammen. Kupplungs- und Bremspedal sitzen auf einer gemeinsamen Welle. Da lobt man seinen Autolift wieder, ist doch die ganze Angelegenheit von unten ans Bodenblech geschraubt. Sobald alle Schrauben festgezogen sind klemmt jedoch das

Kupplungspedal. Hm, muss wohl etwas schief sein... Hier ein bisschen unterlegen, da noch ein bisschen, jetzt wieder etwas wegnehmen, aber es klemmt halt immer noch. So eine Kacke. Kann an dieser Kiste denn wirklich nichts auf Anhieb funktionieren? So schwebt wieder eine kleine Regenwolke, zwei mal zwei Meter gross, an der Decke unserer Garage und verfolgt mich auf Schritt und Tritt, grrrr. Meine Grossmutter mütterlicherseits pflegte in solchen Situationen immer zu sagen: "Und wenn du nicht mehr weiter weisst, geht irgendwo ein Türlein auf." In diesem Fall hat das Türlein die Form eines Drehbankes den ich zu meiner Freude und dem Verdruss vieler anderer Mitarbeiter der Firma Schindler mir unter den Nagel reissen konnte. Ganz legal versteht sich. Infolge dauernden Nichtgebrauchs und fortgeschrittenem Alter wurde sie offiziell liquidiert. Die Abweichung von der Ideallinie war nicht riesig, aber eben doch zu gross. Das konnte man schön sehen, wenn man die auf dem Drehbankfutter eingespannte Welle langsam von Hand drehte. Mit dieser Kontrollmöglichkeit war es ein leichtes das zuvor verfluchte Ding auszurichten. Zusammenbauen - montieren - fertig.

Damit beim Nichtbremsen das Pedal ganz nach oben kommt braucht es die Hilfe einer Feder. Nicht eine Kolbenrückzugfeder, sondern eine

Alfa 33 eine zeitwertgerechte Reparatur ihres Fahrzeugs mit Originalersatzteilen zu ermöglichen. Von der Preissenkung profitieren vorwiegend Verschleißteile wie Bremsscheiben, Stoßdämpfer, Auspuffanlagen und andere Komponenten des Brems- und Abtriebssystem.

Quelle: Fiat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

von der Preiserhöhung nicht betroffen.

Viergang-Automatik für den Fiat Ducato

Für den Fiat Ducato wird jetzt auch ein Viergang-Automatik-Getriebe angeboten. Das von ZF entwickelte Getriebe ist elektronisch gesteuert, verfügt über eine Wandlerüberbrückungskupplung und eine Tiptronic-Funktion, die über einen Wählhebel bedient wird. Er ist wie der Schalthebel im Armaturenbrett angeordnet. Weitere Besonderheit ist ein Winterprogramm, das das Anfahren bei Schnee und Glätter erleichtert. Die Preise der mit dem Automatik-Getriebe ausgestatteten Ducato-Versionen erhöhen sich um jeweils DM 3.500,-.

Händlersuche per Handy

Das Handy vereinfacht den Weg zum Fiat Händler. Vorraussetzung: es ist WAP-fähig. Der Handy-Besitzer muss nur die Web-Adresse wap.fiat.de wählen, im Menü das Stichwort „Händlersuche" aufrufen und die Postleitzahl eingeben, wo er das Autohaus sucht. Er erhält dann umgehend eine Liste der nächstgelegenen Händler - mit Telefon und Faxnummer. Ein Service, den das Fiat eigene EDV-Programm Webdesigner ermöglicht.

Zweirad-Programm „La bicicletta"

Dass Fiat bei den Zweirädern ebenso Wert auf Qualität legt wie bei den Kraftfahrzeugen zeigt das Zweirad-Programm „La bicicletta". Es wird seit vielen Jahren erfolgreich über die Autohäuser der Marke angeboten. Dass Fiat auch auf diesem Sektor trendy ist, beweist das aktuellen Programm mit hochwertigen Trekking-Räder und Mountainbikes - hochwertige Verarbeitung sowie günstige Preise eingeschlossen.

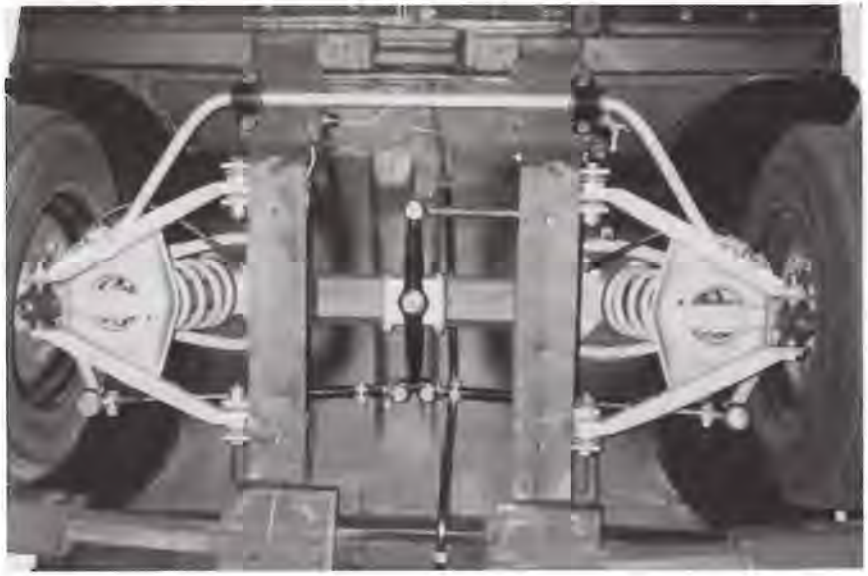
Preise für Ersatzteile gesenkt

Eine gute Nachricht für die Besitzer älterer Modelle der Marken Fiat, Alfa Romeo und Lancia: zum 1. Juli wurden die Preise für rund 600 Ersatzteile nicht mehr produzierter Fahrzeuge zwischen zehn und 20 Prozent gesenkt. Ziel der Preissenkung ist es, den Besitzern eines Cinquecento, Uno, Tempra oder Croma, aber auch eines Lancia Delta oder eines

Bremspedalrückzugfeder. Das eine Ende wird am Pedal und das andere Ende an einer Blechlasche am Boden eingehängt. Blechlasche? Wo? Wegrestauriert! Da der Spengler soviel bei dieser Bodenpartie ersetzen und reparieren musste, hat er die nur einen Zentimeter grosse Lasche wohl vergessen zu rekonstruieren. Vielleicht war sie auch schon vorher in den ewigen Rosthimmel hinüberoxidiert. Aus 2mm dicken verzinktem Stahlblech bastelte ich mir die verlorene Lasche zurecht. Zusätzlich kann man nun auch eine Schalter für das Bremslicht in dieses Blech montieren. Es ist ein vom Bremspedal mechanisch betätigter Schalter. Original ist ein von der Bremsflüssigkeit hydraulisch betätigter Schalter. Die finde ich nicht mehr so toll, seit mir auf meinem Arbeitsweg ein pressanter Porschefahrer vor einem Rotlicht beinahe ins Heck meiner 600er Limousine gerutscht wäre. Er folgte mir bis ins Werkareal wo ich parkierte und ausstieg. Nun erkannte ich den Fahrer. Es war Herr Alfred N. Schindler, frühere Besitzer meines Drehbankes und Chef von 45'000 Schindler Angestellten, darunter auch ich. Zu meinem Erstaunen fragte er mich, ob ich den Wagen selber repariere und pflege. Erst in einem zweiten Satz stellte er fest, dass das Bremslicht nicht richtig funktioniere. Mit roten Ohren bedankte ich mich für den Hinweis und nicht ohne mir für mein schönes Auto nochmals zu gratulieren fuhr er von dannen. Am selben Tag noch kontrollierte ich das Bremslicht und tatsächlich: in den vielen Betriebsjahren wurde aus dem Bremslicht ein "ich-stehe-schon-Licht". Man musste schon arg auf das Pedal trampen, bis der hydraulische Schalter reagierte. Wenn man also sacht bremsend an ein Rotlicht rollte, konnte es sein, dass das Licht gar nie aufleuchtete. Langer Rede kurzer Sinn: im Multipla soll nicht wieder so ein Schalter zum Einsatz kommen.

Was jetzt noch zum Glück von Fiat fahrenden Füssen fehlt, ist das Gaspedal. Die schmale Blechzunge ist bereits frisch lackiert zum Einbau fertig. Nur der aus Aluguss bestehende Lagerbock zeigt erheblichen Verschleiss. In der Materialkunde gibt nicht unbedingt der klügere sondern der weichere nach. Die Stahlwelle des Gaspedals ist noch tiptop, aber die Bohrung im Aluguss ist eine Zwetschge mit über einem Millimeter Abweichung vom Sollmass. Premiere für den Drehbank. Nur etwa fünf hundertstel Millimeter dürfen die zwei kleinen Lagerringe aus Mes-

sing grösser sein als die vergrösserten Bohrungen im Lagerbock sonst hätte ich sie gar nicht einpressen können, oder sie hätten zuwenig gehalten. Doch bei diesem Unterprojekt "Gaspedal" klappte alles auf Anhieb. Das sind diese Lichtblicke die einem wieder vorwärtsstreben lassen.



Die Fiat fahrenden Füsse sind nun zufrieden, aber was ist mit den Händen - die wollen auch beschäftigt sein. An einem lauen Winterabend packte ich die Gelegenheit und lackierte vor den Toren unserer Garage den Schaltknüppel und die lange Schaltstange zum Getriebe. In der einen Hand die Spraydose in der anderen eine Handlampe um zu erkennen ob ich getroffen habe. Trocknen lassen - zusammenbauen - einbauen - fertig. Der Handbremshebel bedurfte wieder einer pflegenden Hand. Die Farbe glänzte durch Abwesenheit und schickte Oberflächenrost als Stellvertretung an ihren Platz. Auch hier war die Lagerung wieder so ausgekätscht, dass gehandelt respektive geschweisst werden musste. In der Werkstatt fanden sie aber meine Idee das ausgeweitete Loch für den Lagerbolzen etwas zu zuschweißen und wieder auf korrekte Grösse aufzubohren ziemlich unprofessionell. Es wurde mir anerboten einen Lagerbolzen in Übergrösse zu fertigen und die anderen Teile aufzuboh-

Kurz gemeldet - Neues von Fiat

Fiat Seicento erfüllt Abgasnorm Euro 3 und D4

Interessenten eines Fiat Seicento können sich freuen: mit Ausnahme des Fiat Seicento Sporting erfüllen ab sofort alle Versionen des City Car die Abgasnorm Euro 3 und D4 und bescheren den Käufern ein Steuerguthaben von DM 600,-. Gleichzeitig erhöhen sich die Preise für die betroffenen Modelle um jeweils DM 300,-. Sie reichen jetzt von DM 14.990,- (Fiat Seicento „Team") bis zu 17.690,- (Fiat Seicento „Brush Plus").

Abarth Sport-Kit für Fiat Punto

Ab sofort wird für den Fiat Punto HGT ein Abarth Sport-Kit angeboten. Die Sonderausstattung enthält Leichtmetallfelgen im Abarth-Design, Heckspoiler, besondere Stoßfänger, sportliche Einstiegsleisten, Seitenschweller mit Abarth-Logo, Schalt- und Handbremshebel sowie Schaltknauf in Aluminium, Sportlenkrad, und Sportpedale. Preis des sportlichen Zubehörs: DM 800,-.

Informationen zum Fiat Stilo im Internet

Wer nicht bis zur Weltpremiere des Fiat Stilo auf der IAA Anfang September in Frankfurt warten will, der kann sich bereits jetzt im Internet über das brandneue Fiat Modell informieren. Unter der Web-Adresse www.fiatstilo.de können Fakten und Fotos zum neuen kompakten Mittelklassewagen und dessen High-Tech-Inhalten abgerufen werden. Ein Forum bietet dazu die Möglichkeit, sich über den Fiat Stilo auszutauschen; ebenso kann man sich am Info-Mailing beteiligen oder einen Newsletter abbonieren.

Neue Preise für Fiat barchetta

Fiat hat die Preise für den barchetta um rund zwei Prozent erhöht. Sie reichen jetzt von DM 36.590,- (Fiat barchetta „Amalfi") über DM 40.100,- (Fiat barchetta 1,8 16V) bis zu DM 40.790,- (Fiat barchetta „Milano"). Die Sonderausstattungen des italienischen Spiders sind mit Ausnahme der Leichtmetallfelgen (DM 950,-) und Metalliclackierung (DM 850,-)

Jean Morel, der Fahrradspezialist von Lugano, Begründer des ersten Taxidienstes des Tessiner Kur- und Ferienortes und erster kantonaler Verkehrsexperte, eröffnet eine Garage zum Verkauf von Fiat-Modellen, während Alphonse Carfagni eine analoge Initiative in Genf lanciert. Trotz der Konkurrenz der einheimischen Marken (Martini, Saurer, SAG, Turicum) verzeichnen die italienischen Modelle unter den zwei passionierten Importeuren einen beachtlichen Erfolg, sind doch 1913 bereits 75 Fahrzeuge der Marke Fiat in der Schweiz zugelassen!

1910 - Das Automobil: eine Revolution der Mentalitäten

Im Jahre 1914 beläuft sich der gesamte Wagenbestand der Schweiz auf 5000 Fahrzeuge, wovon 5% (rund 250 Wagen!) Modelle von Fiat sind. Das Auto ist ein echtes Luxusobjekt, und die jährlichen Verkaufszahlen belaufen sich jeweils auf einige Dutzend.

Auf dem Lande symbolisiert das Automobil die Arroganz der städtischen Bourgeoisie und der reichen ausländischen Touristen. Die Schweizer Bauern sind im feindlich gesinnt: Das Auto wirbelt Staubwolken auf, erschreckt das Vieh und verursacht Unfälle. So werden die Automobilisten in dieser „Pionierzeit" mit zahlreichen Wegezöllen zur Kasse gebeten. Sie müssen Schimpftiraden über sich ergehen lassen und werden manchmal sogar tätlich angegriffen. Selbst die Polizei reitet in gewissem Masse auf dieser ersten Welle der Autofeindlichkeit mit: Zu dieser Zeit stecken die Polizisten in der Schweiz einen Teil der verteilten Bussen selbst ein, so dass das Automobil für sie eine willkommene neue Einnahmequelle bedeutet.

Im Jahre 1911 erreicht der ACS schliesslich, dass dieses Recht gestrichen wird und der für den Polizisten bestimmte Teil der Bussgelder der Pensionskasse des Personals zufliesst.

ren. Dieses Angebot konnte ich natürlich nicht ausschlagen. Somit besitze ich vermutlich den bestgelagerten Fiat Handbremshebel in Zentraleuropa. Es hat aber auch einen ernsthaften Hintergrund, weshalb ich Wert lege auf die einwandfreie Funktion der Handbremse. Bei diesem Jahrgang wirkt sie auf die Ausgangswelle des Getriebes und noch nicht direkt auf die Hinterräder wie bei den späteren Fahrzeugen. Konstruktionsbedingt ist die Bremskraft geringer und ich möchte nicht durch lödelige und ausgelierte Teile noch mehr Verluste in Kauf nehmen müssen.

Nun sind wieder ein paar Tage vergangen. Ich habe die Wasserleitungen erhalten und diese dann sogleich lackiert. Es war natürlich enttäuschen nach einem kurzen Test zu sehen, dass das Ablassventil und auch der Wasserhahn, der zur Regulierung der Heizleistung dient, nicht dicht sind. Ich erinnere mich genau an das mitleidige Lächeln des Verkäufers im Sanitärmateriallager nachdem ich ihm um Ersatz für die betreffenden Dichtungen fragte. "Das muss ja etwas Uraltes sein, dass sie da reparieren wollen. Da kriegen sie keinen Ersatz mehr!" Tja, und nun? Beim kleinen Ablassventil konnte ich mir mit einem O-Ring helfen. Teflonband sollte das Zauberwort für den Hahnen sein. Der eine Teil, das eigentliche Ventil besteht aus Messing. Dieser Teil wird in ein Gehäuse aus Stahl geschraubt, an welches dann die Wasserschläuche angeschlossen werden. Diese Stahlgehäuse war innen schon arg angerostet. Auf dem Drehbank dreht ich innen soviel Material ab, bis die Flächen, respektive Kanten, die zu dichten hatten sauber waren. Eine Lage Teflonband ums Ventil und zusammenschrauben. Beim ersten Test tröpfelte immer noch etwas Wasser raus. Also musste noch eine zweite Lage von diesem Band drauf. Dann nahm das Unheil seinen Lauf. Irgendwann überschritt ich unbemerkt die Festigkeitsgrenze des Messings. Anfangs war ein gewisser Kraftaufwand nötig beim Einschrauben und plötzlich ging es immer leichter. "Schei... (Anmerkung der Redaktion: die folgenden acht Zeilen wurden zur Vermeidung eines öffentlichen Ärgernisses und aus Jugendschutzgründen von der Zensurbehörde gestrichen.) ...sse."

Es gibt wenige solcher Moment in meinem Leben, aber das war so

einer wo ich meiner Wut Platz machen musste. Den dicken Engländer noch in der Hand, entschloss ich mich innerhalb einer tausendstel Sekunde diesen an das Garagentor zu schmeissen. Oli, Matthias oder Fritz, wenn ihr euch also gefragt habt wo diese Beule im Tor herkommt - nun wisst ihr es. Es war ein richtiger Befreiungsschlag. Bei der Suche nach Ersatz war ich doch sehr erstaunt, wie mir Herr Krebs von der Firma Goetz AG berichtete, dass er so ein Teil noch in seiner "Pultschublade" rumliegen habe. Die Welt ist gerettet. Auch dieser Hahnen wurde getestet - und war undicht! Keine Angst, es ging ohne Teflonband. Das Problem war diesmal anders gelagert und es reichte an der richtigen Stelle etwas Fett und Dichtpaste anzubringen. Mit Wasser, das ich in die betreffenden Teile schüttete, führte ich die Tests durch. Beim richtigen Betrieb kommen dann noch Hitze und Druck dazu. Es wird sich demnach erst bei einer Höllenfahrt mit 112 km/h die Leventina hinunter zeigen, ob alles "verhept".

Die Erneuerung des Chokezugs ist eine Eigenanfertigung. Die Hülle lieferte der Velohändler , den Draht hatte ich selber rumliegen und die aufgepresste Öse vorne borgte ich mir im Betrieb. Der Gaszugdraht wurde durch ein dünnes Drahtseil ersetzt, das läuft geschmeidiger. Überlebt hat nur das Handbremsseil aus der prerestaurierten Zeit, denn auch das Drahtseil zur Anlasserbetätigung ist nun neu. Den Kupplungszug besorgte mir oben genannte Firma. Nicht das ihr denkt ich wäre bei dieser Firma beteiligt, aber in der heutigen schnelllebenden Zeit verdienen Firmen und entsprechende Personen, die sich noch mit altem "Glump" abgeben, dazu mit einer hervorragenden Kompetenz, eine gewisse Würdigung.

Nun sind also neben den Wasserrohren alle Züge und Seile eingebaut.

Inzwischen ist es schon 17.00 Uhr geworden und wir nahmen die Rückfahrt unter die Räder. Im Tessin beschlossen wir noch etwas zu Essen und die Wirtin legte die Karte auf. Als wir alle ausgewählt hatten und die Bestellung aufgeben wollten, mussten wir feststellen, dass die Wirtin uns nur mit den Spezialitäten des Hauses verwöhnen wollte. Sie überschnorrte uns mit Geschick und es hat sogar allen geschmeckt.

Nach einer Stunde Fahrt sind wir um 23.30 Uhr zuhause angekommen und freuen uns schon auf das nächste Treffen am Bodensee.

Bleibt da nur noch die Frage ob Ruedi in der Zwischenzeit ein Kipphebel auftreiben konnte???

Fiätlige Grüsse Christoph Kerlein

Fiat - die Geschichte

Teil 1: Die Anfänge

Am 11. Juli 1899 entsteht in Turin der erste Verwaltungsrat der „Fabbrica Italiana Automobili Torino" (F.I.A.T.) mit Ludovico Scarfiotti als Präsident, Emanuele Cacherano di Bricherasio als Vizepräsident und dem „Cavaliere" Giovanni Agnelli als Sekretär.

Das erste wichtige Datum der Geschichte des Hauses Fiat in der Schweiz lässt jedoch noch einige Jahre auf sich warten, bis Felice Nazzaro 1907 in Dieppe am Steuer eines 130 PS starken Rennwagens der Marke Fiat den zweiten Grossen Preis des A.C.F. (Automobilclub Frankreich), das seinerzeit wichtigste Rennen, gewinnt!

Dieser Triumph rückt das Turiner Haus in ganz Europa schlagartig ins Rampenlicht, so auch in der Schweiz, wo er zwei parallele Initiativen ins Leben ruft, die darauf abzielen, die Fiat-Modelle auf die Schweizer Strassen zu bringen.

ausser Ersatzteilbeschaffung sowieso nichts zu machen war. Also fuhren wir weiter und peilten unser erstes Ziel Monza an.

Auf dem berühmten Autodromo die Monza fand nämlich an diesem Wochenende die 52° Coppa Intereuropa und ein Ersatzteilteilemarkt statt. Von F1 bis Fiat Abarth 1000 TC in diversen Kategorien rasten sie über die Rennpiste. Auf dem Programm stand 13.00-13.45 Uhr Parade Club Auto Moto Storiche. Wir nahmen uns selbstverständlich die Frechheit uns ins Clublager zu schmuggeln, und parkierten unsere Fiätlis beim CLUB VECCIA 500 aus Brescia. Somit war die Bahn frei für drei Runden Vollgas auf dem Autodromo di Monza zwischen historischen Porsches, Ferraris, Fiats, Alfas usw.

Gegen Abend ging die Reise weiter Richtung Verona nach Cislago, wo am Sonntag ein Fiat 500 Raduno / Treffen auf dem Programm stand. Nach kurzer Staufahrt dann die zweite Panne. Unser Lotus hatte etwas Fieber bekommen. Der Kühlerventilator funktioniert bei diesem Wagen nur wenn man einen Schalter betätigt, und genau dieser hat zu qualmen begonnen. Mit einem Elektrostecker aus meinem Werkzeugkasten hat Martin kurzerhand auf permanent geschaltet und weiter ging die Fahrt.

Am Sonntag morgen war Einschreiben ab 08.00 Uhr angesagt. Sogar der Lotus bekam eine Startnummer und wurde wie ein Fiätli akzeptiert aber wie ein Ferrari bestaunt. Auf der Ausfahrt nahm er uns schon ein wenig die Show, denn alle Zuschauer und Beteiligten zeigten mit dem Finger erstaunt auf den Rennflitzer. Die Ausfahrt führte uns durch sämtliche Gassen und Querstrassen im Zick – Zack und mindestens drei Mal über den Dorfplatz, wo uns die Bevölkerung zujubelte als wären wir Sieger der Formel 1 geworden.

Danach ging es wieder zurück auf den Dorfplatz und anschliessend zu Fuss in die Mensa des örtlichen Schulhauses zum Mittagessen. Nach dem Essen versammelte sich die ganze Bevölkerung rund um einen grossen Parkplatz, wo bereits ein Parcours abgesteckt war. Möglichst schnell hätte man sein sollen um unter die ersten Drei zu kommen. Der Lotus hatte wegen dem Radstand und dem Einschlag der Lenkung keine Chance aufs Podest zu kommen.

Danach gab es Ehrung aller Teilnehmer und des originellsten Autos.

Wasserhahnen dichten ist nicht schwär,
das sagt dir jeder Sanitär.
Darfst nicht zuviel Teflonband brauchen,
sonst beginnt schnell der Kopf dir zu rauchen.
Hast du wirklich zuviel reingemostet,
hat's dem Hahn das Leben gekostet!
Die Wut ist gross, die Beule tief,
nun hängt der Garagensegen schief.
Kannst dich nun am Grind kratzen,
Der Schaden kostet auch wieder Batzen.

Euer Kurt

Fiat Multipla
Multipla Fiat

Modell		**Multipla 600**	**Multipla 1,6 16V**
Jahrgang		1956	1999
Motoranordnung		hinten längs	vorne quer
Zylinder		4 in Reihe	4 in Reihe
Hubraum	ccm	633	1581
Kompresion		7:1	10,5 : 1
Leistung	PS	21,5 (SAE)	103
bei	U/min	4600	5750
Drehmoment	Nm	40 (SAE)	144
spezifische Leistung	PS/Liter	34 (SAE)	65.3
Ölinhalt	Liter	3	4.5
Dynamo/Alternator	Watt	180	960
Kühlerinhalt	Liter	6.5	7
Gänge		4	5
davon synchronisiert		2,3 und 4	alle
Benzintankinhalt	Liter	29	63
Reifen		Diagonal 5.20-12	Radial 185/65 R 15
Radstand	cm	200	266.5
Spur vorne / hinten	cm	122,5 / 115,1	151 / 152
Länge	cm	353.5	399.5
Breite	cm	145	187
Höhe	cm	152	167
Wendekreis	m	8.8	11
Gewicht	kg	700	1300
Nutzlast	kg	350	570
Türen		4	5
Sitze		5 oder 6	6
Benzinverbrauch	l / 100km	6,9 (CUNA)	7,2 / 11,1 (EU)
Höchstgeschwindigkeit	km / h	90	170
Leistungsgewicht	kg / PS	32,5 (SAE)	12.6
Listenpreis	Fr.	5 975.- (6 Plätzer)	ab 23 950,-
Schmiernippel		12	keine

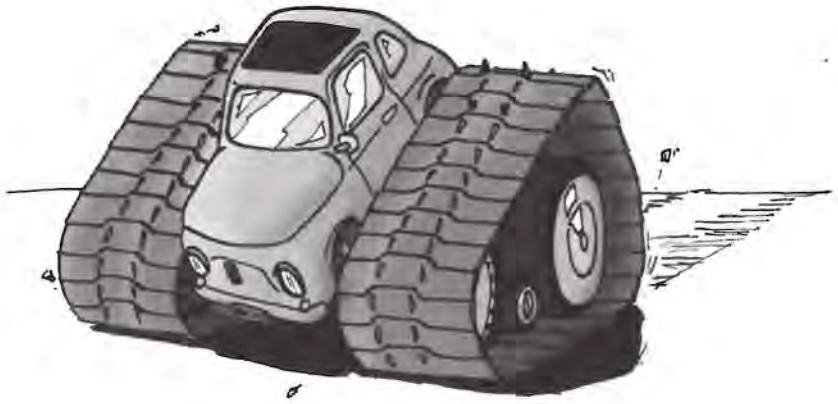
19. – 20. Mai 2001 mit dem Oldie nach Italien

Unser Programm war so gedrängt, dass wir am Samstag morgen schon um 03.45 Uhr aus dem Bett und ins Fiätli stiegen, um dann pünktlich um 05.00 Uhr am Treffpunkt Raststätte Neuenkirch abfahrbereit zu sein.

Unser Team zählte beim Start total 4 Fahrzeuge. Ich, Heidi, Oliver und Daniela mit dem Fiätli, dann Puch-Ruedi und Puch-Hedi aus Basel mit ihren frisch restaurierten Steyr Puch TR II. Also, TR II steht für mindestens so viele PS wie unsere Fiätlis zusammen. Ob sie auch doppelt so schnell sind wie die Fiätlis sei dahin gestellt!! Schliesslich war da noch Martin mit etwa drei mal so viele PS wie wir alle zusammen, nämlich mit einem Lotus Super Seven aus dem Fiat 500 D Zeitalter.

Da der Wetterbericht nur gutes voraussagte, hatte ich schon die kurzen Hosen montiert und natürlich wäre ich erfroren, wenn da nicht meine leistungsfähige Fiat-Heizung mir das Leben rettete. Auch Ruedi und Hedi klagten über die Kälte. Um ein paar Gramm zu sparen verzichten jedoch die meisten Puchfahrer auf die Heizung im Auto. Und da war da noch Martin im offenen Lotus mit Weltraumanzug, Kappe und Fliegerbrille aus den Zwanzigerjahren.

Die erste Hürde ohne Stau durch den Gotthard-Tunnel bis nach Bellinzona nahmen wir mit links. Beim Kaffeehalt wurde reichlich über PS und Höchstgeschwindigkeit unserer Wagen philosophiert, so dass jeder nach dem Boxenstopp sofort mit Vollgas Richtung Grenze losbrauste. Ruedi hatte im letzten Jahr die Angewohnheit sich ab und zu zurückfallen zu lassen, um uns dann mit 160 km/h wieder einzuholen. Also habe ich nichts anderes gedacht, als wir schon oben im Ceneritunnel waren und Puchruedi noch nicht im Rückspiegel zu sehen war. Für einen kurzen Moment zweifelte ich sogar an den vielen PS des Puchs. Kurz vor Lugano kam dann das aufklärende Telefon von Ruedi. Mit einem gebrochenen Kipphebel ist er gerade noch mit einem Zylinder in die Ausfahrt Locarno gerollt. Normalerweise, bei solchen Ausfahrten, hätten wir ungekehrt, um ihm zu helfen, doch Ruedi bat uns weiterzufahren, da ja



Internationales Fiat500 Treffen Sempach, Luzern 31.5. - 2.6.2002

Liebe Fiat 500 und Derivaten-Freund

Im Jahre 2002 feiert der Fiat 500 Klub Schweiz das 20-jährige Jubiläum. Mit diesem internationalen Treffen möchten wir mit Dir einen Moment der Freundschaft und der Freude für den Mythos "Fiat 500" teilen.

Luzern, eine traumhafte Stadt zwischen Seen und Berge wird die Kulisse für einen historischen Anlass sein der zeigen wird, dass es für den Fiat 500 keine Grenzen gibt.

Auf der Clubseite im Internet hast Du die Möglichkeit Dich anzumelden. Es wird uns von grossem Nutzen sein, wenn Du Dich bis am 30. April anmeldest. Aus organisatorischen Gründen müssen wir die Stückzahl der Fahrzeuge auf 150 limitieren.

Wir machen Dich darauf aufmerksam, dass bei den Ausfahrten nur Fahrzeuge erlaubt sind, die der Strassenvekehrsordnung entsprechen!

Programm

Freitag 31.05.2002
Nachmittag
- 13:00 Empfang der ersten Gäste
- 15:00 Besichtigung der Glasi Hergiswil

Abend
- Schraubergespräche
- gemütliches Beisammensein in der Festhalle

Samstag 01.06.2002
Vormittag
- 9:00 Anmeldung
- 10:30 Ausfahrt mit Apéro

Nachmittag
- 13:30 Ausflug nach Luzern

Abend
- 19:30 Geburtstagsessen
- Abendunterhaltung und Prämierungen
- Tombola
- Barbetrieb in der Festhalle

Sonntag 02.06.2002
Vormittag
- Ausfahrt mit Apéro

Nachmittag
- 12:00 offizielle Verabschiedung (für Langstreckenfahrer)
- Anschliessend Rückfahrt nach Sempach

Während des Anlasses bleibt die Festwirtschaft offen! - Änderungen bleiben dem O.K. vorbehalten

Kontaktadresse
Internet: www.fiat500club.ch
Roberto Molin
Hagenstrasse 3
CH-6037 Root
E-Mail roberto.molin@bluewin.ch
Tel. 041 / 450 05 87
Handy 079 / 302 65 13

Besser geht's noch den anderen Oldtimerclubs - vielleicht lesen wir ja bald was von einem Triumph oder Monteverdi in der Gazzetta! Das intersse an der Autorubrik ist etwas flau, einzig Kleinwagen und verblüffenderweise die ‚Boutique' locken die Leser aus den Löchern.

Die Moral. Also, falls, wenn und überhaubt ich noch eine Gazzetta herausbringen werde, wird diese höchstmöglich den Wünschen meiner vier(zehn) Leser entsprechen. Weiter werde ich versuchen den Internetauftritt des Clubs nach euren Vorstellungen zu gestalten. (Netzbesucher haben wir über zweitausend, dies nur nebenbei bemerkt)

Allerdings brauche ich dringenst euer aller Hilfe. Es ist schwierig eine Leserbriefecke herauszubringen ohne Leserbriefe. Und mein 500er wird als Auto- und Defekt des Monats wohl auch nicht lange herhalten...

Schickt mir also bitte jeden Schnipsel den man veröffentlichen könnte an: gazzetta@fiat500club.ch - es ist eure Clubzeitschrift, nicht meine!

Abschliessend sei nochmals bemerkt: Das ist die ausgewertete Meinung von leider nur 14 Club-Mitgliedern von sage und schreibe ca 250!!!

Solltet Ihr mit der nachfolgenden, evtl. etwas brutalen Auswertung der Gazzetta-Umfrage nicht einverstanden sein, dann schreibt mir Eure Meinung für die nächste Ausgabe.

Die Gazetta-Umfrage

Die Umfrage zur Gazzetta war ein voller Erfolg - ganze vierzehn Club-Mitglieder haben geantwortet! Ist das nicht traurig? Ihr werdet sicher verstehen, dass ein solches Ergebnis nicht repräsentativ sein kann. Wir drucken es aber trotzdem, um Euch ein wenig aus der Reserve zu locken und zu einer Reaktion zu bewegen:

Zum Clubleben. Agenda über alles! Ebenso erwünscht sind Berichte über Ausfahrten und Treffen. Weniger Interesse besteht für Sektionsseiten und Internationale Clubs & Einladungen - wir sind ja auch ein neutraler Club! Alle wollen Rubriken wie ‚Fragen an den Club', ‚Mitgliederauto-' und ‚Defekt des Monats' - fangt an zu schreiben Leute! Vergangenes ist uns wurscht; der Rückspiegel wird nicht eingeführt. Dafür gibt's (hoffentlich) neu die ‚Motivationsecke', Reisebeschreibungen und Leserbriefe.

Zum Fiat 500. Geschichte, Modellvarianten, Behandlung, Markt, Zubehör, Neues & Trends schneiden gut ab, einzig Finanzfragen scheinen niemanden zu kümmern. (Ist ja eigentlich auch gut so...)

...übrigens nur EINE Person wusste wieviele Seiten das Original-Reparaturhandbuch hat. Man könnte meinen unsere Autos seinen total Watungsfrei!

Zur Technik. Selbst ist der Mann, der Wille zum Basteln ist da, wir werden sehen wie wir das unterstützen können. (Tipps, Serie zum Heraustrennen etc.) Das ist ja auch einer der Günde Mitglied in einem Oldtimerclub zu werden, also ran an den Vergaser! Tunig & HiFi sind allerdings nicht wahnsinnig gefragt...

Zum lieben Auto. Der SDHM (unser Oldtimer-Dachverband) ist den meisten ähnlich egal wie die Ziehung der Lottozahlen in Kualalumpur.

Raduno internazionale Fiat 500 e derivate a Sempach Lucerna dal 31 maggio al 02 giugno 2002

Carissimo apassionato di Fiat 500 e derivate, nell 2002 il Fiat 500 Club Svizzero festeggia il ventesimo anniversario di nascita. Organizzando questo raduno internazionale vorremmo condividere con te un momento di gioia nel segno dell'amicizia e passione per la mitica Fiat 500.

Lucerna, una citta' bellissima tra laghi e montagne fara' da sottofondo per un evvento "storico", mostrando a tutti che per la cinquecento non esistono confini.

Sul nostro sito internet ti potrai iscrivere alla partecipazione. Ci aiuterai acilitare la preparazione della manifestazione se ti iscrivi entro il 30 Aprile. Limitiamo la partecipazione a 150 vetture.

Ricordiamo che alle gite con le Cinquecento sono ammesse solamente le vetture in regola con il codice stradale!

Programma

Venerdi 31.05.02
pomeriggio
- 13.00 Apertura ai primi ospiti
- 15.00 Visita della vetreria di Hergiswil

sera
- A libera disposizione e rincontro nella "Festhalle" di Sempach

Sabato 01.06.02
mattino
- 09.00 Iscrizioni
- 10.30 Gita con aperitivo

pomeriggio
- 13.30 Gita turistica nella città di Lucerna

sera
- 19.30 Festa di compleanno del club svizzero con cena offerta
- tombola
- premiazioni e vari trattenimenti

Domenica 02.06.02
mattino
- Gita con i cinquini al castello di Meggenhorn con aperitivo

pomeriggio
- chiusura ufficiale del raduno (per i viaggiatori da lontano)
- ritorno a Sempach

Durante il raduno il ristorante della Festhalle sarà sempre aperto! - Possibili variazioni del programma dall'organizzatore!

Contatto
Internet: www.fiat500club.ch
Roberto Molin
Hagenstrasse 3
CH-6037 Root
E-Mail roberto.molin@bluewin.ch
Telefono 041 / 450 05 87
Cellulare 079 / 302 65 13

	thermoplastische Fahrgastzelle zum Schutz von Fahrer und Passagier. Rotationsgussverfahren.
Sitze	Vorder- und Rücksitz hintereinander angeordnet und mit 3-Punkt-Sicherheitsgurten und eingebautem Überrollbügel ausgestattet

Bremsen

Scheibe	vorn: 2 Grauguss D = 240 mm hinten: Edelstahl D = 240 mm
Zangen	vorn: Festsattel hinten: Schwimmender Sattel
Hauptbremszylinder	Grauguss, zwei Kreise
Bremskraftbegrenzer	hinten : Max. 25 bar
Handbremse	Mechanisch auf hintere Zange

Räder, Bereifung

Felgen	vorn: 3 _ J 15H 2A-4-6 hinten: 5 _ J 15H 2-4-18
Reifen	vorn: Continental 135/70 R15 hinten: Michelin 175/65 R15 XT1 TL

Kosten

Fahrzeugpreis	ca. 12'000 Schweizer Franken
Batterie-Mobility-Leasing pro Monat	ca. 95 Schweizer Franken

Versicherungskosten

pro Jahr	Einstufung in Arbeit. Sehr günstige Prämie wird erwartet.
Verkehrssteuer pro Jahr	Einstufung in Arbeit. Niedrige Steuer / evt. Befreiung wird erwartet.

Mehr Infos unter: www.cree.ch / www.testsam.ch

Fahrleistungen

Stromverbrauch ab Batterie	Ca. 5 kWh / 100 km Citybereich
Reichweite	50 bis 70 km
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Beschleunigung 0 auf 50 km/h	7 Sek. mit 2 Personen

Gewichte, Masse

Gewicht leer mit Batterien	545 kg
Gewicht Batterien	140 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	695 kg
Fahrzeuglänge	3162 mm
Breite	1553 mm
Höhe	1583 mm
Spurweite	1493 mm
Radstand	2392 mm

Materialien

Chassis	Aluminium (≥90% rezyklierbar)
Batterien	Blei (≥90% rezyklierbar)
Fahrgastzelle	Polyethylen (≥90% rezyklierbar)

Chassis, Karosserie, Fahrwerk, Lenkung

Chassis	Zentraler verwindungssteifer Chassisträger aus extrudiertem Aluminium. Hohlraum zur Aufnahme der Batterien. Vorn und hinten je ein gegossenes Aluminium-Modul zur Aufnahme der Aufhängung.
Aufhängung vorne	Obere Querlenker, querliegende Epoxi-Blattfeder unten
Aufhängung hinten	2 Federbeine auf Schwingarm
3-Rad-Konzept	Stabilität und gutes Fahrverhalten durch 1 Rad hinten, 2 Räder vorne
Lenkung	Zahnstangenlenkung
Karosserie	Doppelwandige, mit Luft gefüllte

Flexible Ventilsteuerung – Variable Valve Actuation

Frankfurt a.M., 21. August 2000 – Weniger Verbrauch und gleichzeitig mehr Leistung beim Benzinmotor: das waren die Zielvorgaben der Entwickler von Fiat beim Projekt VVA (Variable Valve Actuation). Die variable Ventilsteuerung kann jederzeit sowohl die Steuerzeit der Ventile, das ist die Zeit, in der jedes Ventil geöffnet bleibt, als auch den Hub, also den Öffnungsweg jedes einzelnen Ventils, entsprechend den Anforderungen variieren.

Bei dem Prototyp. einem Lancia K, erzielten die Ingenieure nach Aussage von Fiat eine Verbrauchssenkung um zwölf Prozent, eine Erhöhung des Drehmoments im unteren Drehzahlbereich bis zu 15 Prozent und eine Leistungssteigerung von rund zehn Prozent. Verbessert hat sich demzufolge auch die Elastizität des Fahrzeuges, das zur Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im fünften Gang eine Sekunde weniger als die ursprüngliche 2,4-Liter-Version des Lancia k benötigt.

Die Vorteile des VVA beruhen auf einem einfachen Prinzip: Während beim herkömmlichen Nockenwellen-Steuersystem das Öffnen und Schließen der Ventile mechanisch durch Nocken erfolgt, wird beim VVA die Welle um ein elektrohydraulisches Nockensystem ergänzt, das individuell für jedes Ventil die Dauer und Weite der Ventilöffnung stufenlos verändern kann. Die elektrohydraulische Komponente erlaubt es, die passende Luftmenge bei einer bestimmten Drehzahl für die jeweils gewünschte Drehmomentanforderung einfluten zu lassen. Das Ergebnis ist laut Fiat ein in jedem Betriebsbereich des Motors optimaler Luftdurchsatz.

Zwischen Nocken und Ventil besteht kein direkter Kontakt mehr, sie werden durch eine mit Öl gefüllte Kammer getrennt. Bei vollständiger Füllung dieser Kammer arbeitet VVA wie eine herkömmliche Nockenwelle. Variiert man dagegen die Ölmenge in der Kammer, kann dadurch

die Öffnung des Ventils bis hin zur vollständigen Deaktivierung verändert werden. In Verbindung mit einer Benzin-Direkteinspritzung ist so eine flexible Verbrennungskontrolle möglich, wodurch der Wirkungsgrad des Motors weiter optimiert werden kann.

Auch Dieselmotoren können von dieser Entwicklung profitieren. Unter Einsatz der flexiblen Steuerzeit für die Ein- und Auslassventile können Kaltstartverhalten und Verbrauch optimiert werden. Durch das homogenere Luft-/Kraftstoffgemisch würden zudem die Emissionswerte reduziert, so Fiat. Darüber hinaus erhöht sich das Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, weil beim Schließen des Ansaugventils mehr Luft in den Zylinder strömt und somit mehr Kraftstoff eingespritzt werden kann.

Die flexible Luftdosierung des VVA kann nach Aussage von Fiat mit der Flexibilität der Mehrfacheinspritztechnik kombiniert werden. Damit könnten die beiden Grundprobleme der Emissionsbildung von Dieselmotoren gelöst werden: das Fehlen einer gleichmäßigen Temperatur in der Verbrennungskammer und ein variables Luft-Kraftstoff-Verhältnis. Damit würden die Ruß- und NOx-Emissionen, die typisch sind für Dieselmotoren, drastisch herabgesetzt. Realisierbar wäre auch ein ULEV-Fahrzeug (Ultra Low Emission Vehicle) mit äußerst niedrigen Emissionswerten.

Quelle: Auto-News.de

Factsheet Sam

Allgemeine Daten

Kategorie	Dreiradfahrzeug (vorne 2, hinten 1 Rad)
Anzahl Sitze	2, hintereinander angeordnet
Antrieb	Elektrisch, über Zahnriemen auf Hinterrad

Antriebsmotor

Hersteller	Landert Bülach (Entwicklung Cree AG)
Nennspannung	168 V
Max. Phasenstrom	250 A
Leistung	15 kW ab 1800 U/min
Rekuperation	Max. 10 kW
Drehmoment max.	80 Nm ab 1800 U/min abgeregelt
Typ	Permanentmagnet Brushless
Anzahl Pole	12
Phasen	3
Untersetzung	
Zahnriemenantrieb	5,54 : 1

Batterien

Typ	Hawker Genesis G12 26 Ah 10EP Reinblei-Zinn
Kapazität C1	21 Ah
Anzahl pro Fahrzeug	14 in Serie / 168 V
Gewicht pro Batterie	10 kg

Leistungselektronik

Hersteller	Cree AG
Typ	PWM mit IGBT-Technik
IGBT-Typ	Mitsubishi IPM 400 DAS 060

Ladegerät

Hersteller	Zivan
Leistung	2,1 kW
Ladezeit	Ganze Ladung 6 h (40% in 1 h / 70% in 2 h)

punkt. Durch die Leichtbauweise hat SAM eine aussergewöhnliche Fahrdynamik, die es erlaubt, schnell auf Hindernisse zu reagieren und sicher auszuweichen. Ausserdem sorgt das verwindungssteife Chassis für Stabilität und die doppelwandige Kunststoffkarosserie dient als Schutzhülle ("Helmfunktion").

Die passive Sicherheit der Fahrgäste ist durch 3-Punkt-Sicherheitsgurten für den Vorder- und Rücksitz gewährleistet. Der Vordersitz ist zusätzlich durch eine Metallstruktur verstärkt, die als Überrollschutz dient. Das Zweikreis-Bremssystem (3 Scheibenbremsen für Vorderräder und Hinterrad) erlaubt griffiges Bremsen im Stadtverkehr. In enger Zusammenarbeit mit DTC (Dynamic Test Center) der Ingenieurschule Biel in Vaufflin werden weitere, auf den Stadtverkehr ausgelegte Sicherheitstests durchgeführt.

Weekend Fiat 500 in Pontarlier

In der Woche vor dem Weekend erhalte ich von Bruno und Frösch so komische Bemerkungen wie: "Was, du willst wirklich zelten" oder "du wirst der einzige mit dem Zelt sein". Doch dies schreckt mich überhaupt nicht ab, denn ich bin zuversichtlich, dass am Weekend schönes Wetter herrscht.

Und siehe da, es ist schon am Samstag Morgen um 8.30 Uhr so warm, dass wir mit dem Fiätli oben ohne und unseren kurzen Hosen den Asphalt unter die Räder nehmen können. Soeben ruft noch Bruno an, wir könnten doch zusammen fahren, er müsse nur noch kurz, und dann noch schnell, und überhaupt... Ich kenne Bruno, deshalb schlage ich vor, dass wir uns in Yverdon treffen. So können Frösch mit Kinder und ich gemütlich tuckerlen. In Münsingen nehmen wir die erste Stärkung ein und treffen sogleich einen Oldtimer-Kollegen. Nun müssen wir aber los, sonst wird Bruno uns noch überrunden!

In Yverdon sollen wir bei der Migros-Tankstelle warten. Doch da ist niemand, also beschliessen wir kurzerhand, den Durst meines Wägelchens zu löschen und sofort in den benachbarten Mc Donald's zu wech-

seln. Und siehe da, hier treffen wir auch schon auf Beat aus Zürich. Allmählich trudelt ein 500er nach dem andern hier an, na wer sagt's denn! Nachdem alle begrüsst und verpflegt sind, nehmen wir die weitere Fahrt in Angriff. Diese schönen Strassen gefallen mir persönlich derart, dass ich am Wochenende darauf mit dem 650er (Guzzi) nochmals hierhin fahren werde!

In Pontarlier wird die Unterkunft bezogen. Nicht für uns, denn schliesslich haben wir Jungen!! und Unentwegten unser Hotel immer dabei. Und bei diesem Wetter blicken eher die Hotelgäste neidisch auf uns als umgekehrt. Nun geht's weiter Richtung Kartbahn in Septfontaine. Was wir hier erleben, kann mit Worten wohl kaum richtig beschrieben werden! Man muss es einfach mal erleben. Zuerst fahren alle, d.h. fast alle, denn Johann muss ja noch seinen Anlasser auswechseln, mit dem 500er auf der Kartbahn. Hier kann man so richtig schön Gas geben und die Kurven kennen lernen. Dieses wichtige Training darf auf keinen Fall ausgelassen werden, sonst kann es sein, dass später mit dem Kart plötzlich die Strasse zu Ende ist (nimm's nicht persönlich, Johann!).

Nun, nach dem Pic-Nic (nicht zu verwechseln mit grillieren) gilt es ernst. Wir machen uns auf den Weg zu den normalen Karts, welche wir ja auch in der Schweiz mieten können. Doch schon hier zeigt sich, dass zuschauen einfacher ist als selber fahren. Jedenfalls haben wir Schwer-

Die Reichweite von SAM beträgt je nach Fahrweise und Gelände 50 bis 70 Kilometer. Die maximale Aufladezeit der Batterien beträgt sechs Stunden. Bereits nach einer Stunde sind 40 Prozent der benötigten Strommenge wieder im Akku, nach zwei Stunden 70 Prozent. Für eine Voll-Ladung braucht SAM lediglich 3,5 bis 4,5 Kilowattstunden, was Stromkosten von unter einem Schweizer Franken entspricht. Die Batterie wird bei SAM nicht mitgekauft. Für eine Gebühr von rund 95 Franken pro Monat werden dem Besitzer stets funktionstüchtige Batterien zur Verfügung gestellt. Dadurch entfallen für den Käufer die teuren Anschaffungskosten für die Batterien und er muss sich auch nicht um deren Entsorgung kümmern.

Zwei Sitze: Die meisten sitzen alleine im Auto

alleine im Auto. Dies belegt eine im Auftrag der Cree AG durchgeführte Mobilitätsstudie durch die Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG. SAM bietet zwei erwachsenen Menschen oder dem Fahrer plus Gepäck bequem Platz. Die Sitze sind hintereinander auf dem Chassis montiert und verfügen beide über 3-Punkt-Sicherheitsgurten. Aus der Anordnung der Sitze ergibt sich im Stadtverkehr ein zusätzlicher Vorteil: Bei SAM kann man auf beiden Seiten – also immer auf der "sicheren Seite" der Strasse aussteigen.

Sicherheit: Sicher durch den Stadtverkehr

SAM hat sämtliche für seine Kategorie vom Gesetz geforderten sicherheitstechnischen Prüfungen absolviert und bestanden. Sein Sicherheitskonzept ist auf die aktive Sicherheit im Stadtverkehr ausgerichtet. Das Antriebsmodul in der Mitte des Fahrzeugs ergibt einen optimalen Schwer-

aus Aluminium gefertigten Chassis und dem Antriebsmodul (Elektromotor, Steuerung und 14 Bleibatterien). Durch diese Leichtbauweise ist das Fahrzeug agil, schnell und sparsam.

Die einzelnen Module werden von Systempartnern vorgefertigt und bei der Cree AG in Biel endmontiert, wofür nur noch eine minimale, kostengünstige Infrastruktur benötigt wird. Durch die Modulbauweise und die Reinheit der verwendeten Materialien können Polyethylen, Aluminium und Blei bei der Demontage einfach getrennt und zu 90 Prozent von Recycling-Unternehmen vollständig wiederverwertet werden. SAM ist ausserdem sehr günstig im Unterhalt und Service. Für die Wartung ist eine Zusammenarbeit mit einem Servicepartner im Aufbau.

Kunststoffkarosserie: Kein Rost und keine Lackschäden

Die in den fünf Farben Anthrazit, Mint, Blau, Orange oder Karamell eingefärbte Kunststoffkarosserie ist eines der auffälligsten Merkmale von SAM. Die doppelwandige Polyethylen-Fahrgastzelle ist widerstandsfähig und der Unterhalt ist minimal; gelegentliches Abwaschen der Kunststoffoberfläche genügt. Der Farbgebung sind bei diesem Werkstoff keine Grenzen gesetzt.

Batteriebetrieb: Günstig durch den Stadtverkehr

Bei einer Beschleunigung von 0 auf 50 Stundenkilometer in 7 Sekunden ist SAM auf eine Höchstgeschwindigkeit von 85 Stundenkilometern begrenzt und kann problemlos auch kurze Abschnitte auf Autobahnen fahren. Der Hightech-Elektroantrieb weist bei einer optimalen Energieausnutzung einen extrem hohen Wirkungsgrad auf. Durch Rekuperation (Umkehr der Stromrichtung im Antriebsmotor, der so als Generator wirkt) wird die Bewegungsenergie beim Ausrollen, bei der Talfahrt und beim Bremsen zu einem grossen Teil wieder in elektrische Energie umgewandelt. "Dass SAM von einem Elektromotor angetrieben wird, ist die logische Konsequenz aus den Anforderungen an ein sparsames Stadtfahrzeug", so Daniel Ryhiner, Präsident des Verwaltungsrates der Cree AG und operativ verantwortlich für die Bereiche Entwicklung, Antriebs- und Umwelttechnologie.

gewichtigen die grösste Mühe, die Leichtgewichte bzw. Kinder zu überholen. Also jagen wir das Adrenalin in den Adern höher und steigen in die 2-Takt-Rennkarts. Diese sollen 150 km/h fahren. Im Warm-up läuft's für mich sehr gut. Ich werde von niemendem überholt und fahre immer frecher. Bis jetzt dachte ich immer, dass die Beschleunigung meines sportlichen Wagens nicht schlecht sei, doch dem gegenüber ist's recht bescheiden! Mein Kart hält was er verspricht, und mir bleibt die Spukke weg dafür erhalte ich feuchte Hände!! Beim Rennen starte ich von der Pole-Position der zweiten Gruppe, leider nicht mit dem vorherigen Kart. Schon nach der ersten Runde werde ich überholt, obwohl ich alles gebe. Das darf doch nicht wahr sein! Schon überholt mich der zweite. Ich sage mir: Jüre, du musst mehr Gas geben und schon bin ich am Schleudern und der Asphalt hört schnell mal auf. Ich fange den Kart im Gras auf und will sofort die Fahrt wieder aufnehmen, doch leider ist die Antriebskette gerissen. Schade, das Rennen ist für mich gelaufen, doch ich nehm's gelassen, schliesslich wollte ich eigentlich nur das Warm-up fahren...

Die Siegerehrung findet nach dem Nachtessen in dem Clubrestaurant statt. Doch vorher wollten die Zelt-Fans doch noch das Hotel für die Nacht aufstellen, vielleicht wird's ja spät, wer weiss. Nachdem alle Hotelgäste nach Pontarlier ausgerissen sind, kommt die Wirtin und stellt uns, d.h. Frösch, Daniel,

Valentino, Henry und mir, eine Flasche Champagner auf! Allmählich kann sogar ich besser französisch sprechen... Und es wird spät, nein früh!? Jedenfalls kann Frösch am Morgen eine ihrer Linsen nicht mehr finden. Gut, dass ich auch kurzsichtig bin und zufällig eine in Reserve dabei habe, und siehe da, sie passt und sieht!!

Nach dem Frühstück, Zelt aufräumen, Zähne putzen, Fiat starten, auf Matthias warten und los geht's ins Sbarro-Museum. In einem schönen Landgasthof essen wir gediegen zu Mittag. Nein, für mich gibt's heute kein Wein! Einige von uns beschliessen, nicht schnurstracks nach Hause zu fahren, deshalb erkunden wir weiter den Jura und seine kleinen Strässchen. Ich muss schon gestehen: es ist fantastisch! Und erst dieses Wetter. Auf der Vue des Alpes verabschieden Frösch und ich uns von den anderen. Wir möchten noch ein wenig schwimmen gehen. Da wir am Neuenburgersee leider keinen geeigneten Platz finden können, fahren wir nach Murten. Dort geniessen wir im Strandbad den See und das Bassin. Diese Erfrischung tut wirklich gut. Im Restaurant lassen wir uns noch mal verwöhnen um anschliessend den Heimweg unter die Räder zu nehmen.

Im Namen aller Teilnehmer herzlichen Dank den Organisatoren für dieses gelungene Weekend!

Jürg

SAM hat alles, was es braucht, aber nicht mehr

Biel, 21. August 2001 – SAM ist ein neuartiges, konsequent auf den Nahverkehr ausgerichtetes Schweizer Elektrofahrzeug. Das von der Cree AG in Biel entwickelte Gefährt mit drei Rädern wird von einem Permanent-Magnet-Motor angetrieben und erreicht bei einer Höchstgeschwindigkeit von 85 Stundenkilometern eine Reichweite von 50 bis 70 Kilometern. Das Gesamtkonzept des Zweisitzers ist auf das Wesentliche reduziert. Ab 2002 wird das serienreife Fahrzeug zum Preis von zirka 12'000 Schweizer Franken in der Schweiz lanciert.

«SAM ist ein Fahrzeug, welches einen simplen Zweck erfüllt: den Fahrer günstig und flexibel von A nach B zu bringen. Und zwar so einfach wie möglich, so günstig wie möglich und es soll Spass machen», erläutert Marc Frehner, CEO der Cree AG und Designer von SAM, die Grundidee des Fahrzeugs. Die Cree AG (Creation Research Engineering + Ecology AG) wurde 1996 mit dem Ziel gegründet, ein zeitgemässes Fahrzeug für den Nahverkehr zur Serienreife zu bringen.

Drei Räder: Mehr braucht es nicht SAM ist vorne breit und hinten schmal. Diese Dreirad-Konstruktion ist extrem wendig und kurvenstabil, wodurch sich sowohl der Sicherheitsfaktor als auch das Fahrvergnügen erhöhen. Bei der Entwicklung von SAM wurde kompromisslos alles weggelassen, was ein Fahrzeug für den Stadt- und Nahverkehr nicht wirklich braucht. Als Folge dieser Reduktion ist SAM aus nur drei Hauptmodulen konzipiert: der Polyethylen-Karosserie (4 einzelne Karosserieteile), dem

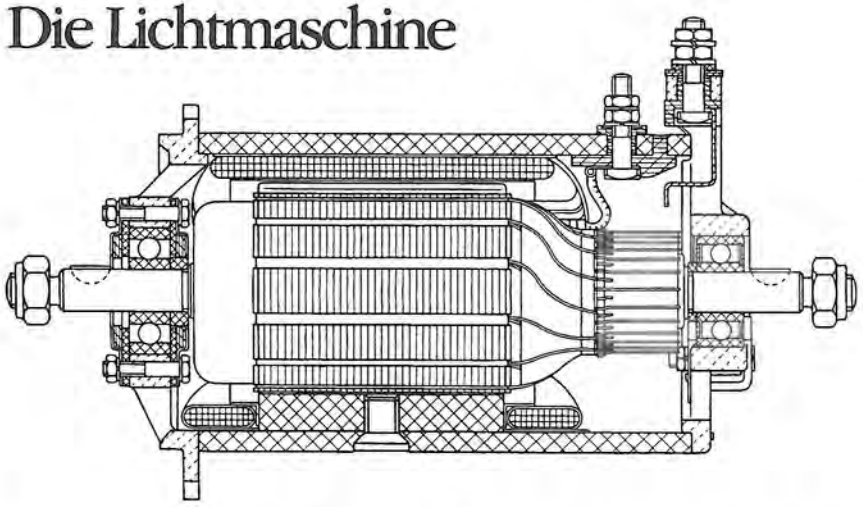
Welcome Sam...

Es gibt doch noch Wunder! Nach all dem Schrott der in den letzten Paar Jahren von den Fliessbändern nahmhafter Autohersteller gelaufen ist, hat es endlich wieder jemand geschafft ein wirklich neues, vernünftiges und scharfes Auto herauszubringen.

Made in Switzerland notabene.

Da der Sam alles hat was wir 500er Fans uns von einem Auto wünschen (spassig, klein, wendig, sparsam, unkompliziert und nicht rostend) werden wir ihn hiermit in den erlauchten Kreis der Jahrhundertkleinwagen aufnehmen. Denn der Sam ist einfach smarter als smart.

Die Lichtmaschine



ihr Platz ist hinten im Motorraum links. Sie hat die gleiche Aufgabe, wie der Dynamo am Fahrrad: sie macht Licht, ladet nebenher die Batterie, beliefert die Zündkerzen und das Radio mit dem nötigen Pfuus. Bei normalen Fahren dreht sich der Stromerzeuger (der Anker) etwa 1000 mal pro Minute, bei Vollgas mehr als 2000mal.

Der Stromerzeuger liefert seine Elektrizität mittels der Lichtmaschinen-Kohlen an die angeschlossenen Strom-Verbraucher. Diese Kohlen sind das einzige, was sich an der Lichtmaschine abnützt. Die übrigen Teile (Drahtwicklungen, Kugellager) haben eine sehr viel längere Lebensdauer und zerstören, wenn sie abgenutzt sind, die Lichtmaschine nicht.

Die Lichtmaschinen-Kohlen sind aber zur solchen Gemeinheit durchaus fähig, wenn sie uns gnädig gesinnt sind, legen sie einfach das Fahrzeug lahm. Die Kohlen nützen sich während der stetigen Reibung am Kollektor des Ankers ab, sie werden immer kürzer bis sie zu kurz sind, um den Kollektor noch berühren zu können. In diesem Fall erlischt die rote Lampe (Gen am Tacho) nicht mehr. Der Elektrizitätsbedarf des Autos wird nun auschliesslich mit dem Stromvorrat der Batterie gedeckt, bei Nacht ist dieser Vorrat spätestens nach drei Stunden aufgebraucht – dann heisst es abschleppen, stossen, schieben oder eine neue Batterie (für die nächsten drei Stunden).

Das alles im günstigsten Fall. Die Kohlen können ersetzt werden – Kostenpunkt für die Kohlen etwa ein Fünfliber, für das Aus-und Einbauen der Kohlen min. Fr 100.-

Im weniger günstigen Fall erlischt das Licht am Tacho auch. Aber die Kohlen (es gibt zwei davon) sind ungenau gearbeitet und werden vom drehenden Anker aus der Halterung herausgerissen und zerstören dabei die Wicklungen, den Kollektor. In diesen Fällen ist eine neue Lichtmaschine fällig, Kostenpunkt bei Einbau durch den Fachmann, einige Hunderter für die Lichtmaschine und das Ein-und Ausbauen der Lichtmaschine (abgek.LIMA) sind auch noch 2 bis 3 Mannstunden.
So kommen ohne weiteres 500 bis 800 Franken zusammen.

FIAT empfiehlt (. Betriebsanleitung) die Kohlen alle 30000 km wechseln zu lassen und bei dieser Gelegenheit auch die Lager zu kontrollieren. Das ist die günstigste Lösung – sie bewahrt einem auch vorm Abschleppen, Schieben und horrenden Kosten.

Richard Bolliger / Fiat 500 Werkstatt

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

digen der 7. und letzten Aufgabe (Dartschiessen), zu Kaffee, Kuchen, Quatschen, Lachen und gemütlichem Zusammensein. Und schlussendlich zur Rangverkündigung: Von den 500 möglichen Punkten erreichte in Rang 1 De Gregorio Gina stolze 259 Punkte und bekam den Wanderpokal. Bravo.

Dem OK-Team, sprich Bruno Straumann und HelferInnen, ein grosses MERCI für die gelungene und abwechslungsreiche Rallye und die perfekte Organisation dieses Anlasses.
Danke all denen, die aus den Kantonen SH, TG, NW und LU zu uns ins Bernbiet gekommen sind und trotz dem "Huduwätter" den langen Weg auf sich genommen haben.

Karin + Fredu Berger mit Kids

Rally - Rangliste vom 23. 9. 2001

1. Rang	259 Punkte	De Gregorio Gina
2. Rang	214 Punkte	De Gregorio Luigi
3. Rang	207 Punkte	Bissegger/Wicki Fredi/Beat
4. Rang	205 Punkte	De Gregorio Jeaninne/Luca
5. Rang	202 Punkte	Sieber Res
6. Rang	180 Punkte	Berger Fredu and his Family
7. Rang	175 Punkte	Kumschik Carmen und Hanni
8. Rang	162 Punkte	Honermann Sonia und Kurt
9. Rang	161 Punkte	Bissig Andreas

Danke dem Küchenteam für ihren Einsatz und die feinen Maccaronis. Praktisch die ganzen 10 Kilo Teigwaren und 12 Liter Sauce wurden vertilgt. Gibt halt Hunger so rallyefahren ! Bis alle Teams auf der Brücke ihren wohlverdienten Mittagshalt machen konnten, verging einige Zeit. Zwei Fiatlis hatten noch Probleme, welche aber glücklicherweise behoben werden konnten.

Aufgabe 5 bestand darin, dass man 5 Getränke durch degustieren erraten musste, aber alle waren grün gefärbt. Wäääää....grünes alkoholfreies Bier.....Ich habe ja schon das gelbe nicht gern.....

Es wurde so gegen 14.30 Uhr auf vielseitigen Wunsch beschlossen, die Route aufgrund der widrigen Umstände zu verkürzen. So fuhren wir dann wieder im 5-Minuten-Abstand los Richtung Riggisberg (anstatt Gurnigel). Posten 6: Die Temperatur des Auspuffkrümmers musste geschätzt werden. Wir haben uns grausam verschätzt, nie hätten wir gedacht, dass die Temperatur so hoch werden kann (bis 280 Grad).

Die letzte Strecke zwischen Riggisberg und Kehrsatz nehmen wir auch noch in Angriff. Bruno lud uns alle in die Citroen-Garage ein, zum erle-

Fiat 500 L – 1969
BMW K/75 Motor 3 Zylinder, 170 km/h, 34/75 PS, Wasserkühlung, Digitale Motorsteuerung mit Schubabschaltung, Originales Erscheinungsbild, volle Stadt- und Reisetauglichkeit, der Motor ist 20'000 km gelaufen

Preis: CHF 15'500.–

Ulrich Goeckmann
Haslacherstr. 76
D-79115 Freiburg
Tel. 0761 471 968

Fiat 500 L – 1969
weiss-schwarz
85'000 km
Teilrestauriert, Motor Teilrevidiert

Preis: CHF 8'000.–

Susi Schmocker
6006 Luzern
Tel. 041 370 41 86
Mobile 079 517 53 63

Fiat 600 – 1966
Blau
160'000 km
2. Motor, sehr guter Zustand, verschiedene Ersatzteile, MFK 1998

Preis: auf Anfrage

Hilde Salvisberg
Frutigrnstr. 56a
3604 Thun
Tel. 033 336 31 41
Mail h.salvisberg@bluewin.ch

Fiat 500 Giardiniera – 1975
Beige (1997 Originalfarbe)
Neuer Anlasser, Pneus, Auspuff, Verdeck, Sitzbezüge usw. Motor und Bremsen revidiert. MFK 2/2000
Preis: ab CHF 9'500
Sandro Bencivinni
Luegislandstr. 16
8051 Zürich
Tel. 01 817 62 57
Mobile 076 380 76 38

Fiat 500 L – 1970
Ferrarirot
Restauriert für CHF 10'000, zu verkaufen wegen Nichtgebrauch
Preis: ca. CHF 7'000.–

Fiat 500 D – 1968
Carrosserie total Restauriert, original Hardtop-Verdeck, Türen vorne öffnend, Zubehör ca. 3 Motoren & Getriebe, sehr viele Ersatzteile
Preis: auf Anfrage
René Birle
Unterschlatt
8418 Schlatt
Mobile 079 623 06 06

Fiat 500 L (Fiat 110 F Berlina 500) – 1972
Yellow
80'000 km
The car is now in Italy, in Undine country, MFK 9/2000
Preis: auf Anfrage
Sandro Guerra Bu
Mail sandro.guerra.bu@tin.it

Rallye 23. September 2001
(im Bärnbiet)

Ein Blick am Samstag auf die Wetterstation liess es mich befürchten, ein Blick am Sonntag aus dem Fenster hat es mir bestätigt: Es regnet in Strömen. Und das obwohl auf der Rallye- 2001-Einladung praktisch garantiert wurde, dass für Sonnenschein gesorgt sei.....

He nu, so fahren wir trotzdem oder erst recht nach Aarberg. Dort trudeln schlussendlich total 10 Fiatlis aus 5 (!) Kantonen mit Insassen ein. Hoch leben all die harten, unerschrockenen und zu allem entschlossenen IdealistInnen, die trotz Dauerregen und ungemütlichen Temperaturen die Route auf das Roadbook übertragen.

Dann geht's im 5 Minuten-Abstand los, ausgerüstet mit hervorragendem Wegbeschrieb und Karte, Richtung Mühleberg.

Posten 1: Innerhalb von 1 Minute muss man diverse Gegenstände in einer Schachtel ertasten und notieren. Wir konnten 13 Gegenstände aufschreiben und gingen enthusiastisch weiter Richtung Spengelried. Die Freude verging uns aber rasch, denn bei Posten 2 musste man in eine total nackte Schweiz 10 Ortschaften eintragen. Wo bitte liegt ungefähr Andermatt, Davos, Glarus ....? Leider hockten wir beide während der Geografiestunde am Fenster....

Hier lief's nicht so gut aber jetzt wieder rein ins warme Autoli und weiter Richtung Flamatt. Wie hiess es auf dem Wegbeschrieb:....." Einfach immer den markierten Wegweisern folgen und die Landschaft geniessen.....". Wenn's schön gewesen wäre, wäre es (noch) schöner gewesen!

Posten 3: Holzsorten erkennen. Juhuiii, ich habe einen Schreinerssohn als Mann, der kennt sicher viele. Aber von 10 erkannten wir total 3. Das war aber auch sehr schwierig. Schreinerssohn hin oder her ! Nun geht's Richtung Blackburry ehm...Schwarzenburg. Dort dann runter an die Sense zu Posten 5 und Mittagshalt. Das OK-Team hat sich etwas Spezielles einfallen lassen: Wir wurden auf einer uralten Holzbrücke, welche nur noch für die Fussgänger genutzt werden darf, bewirtet.

07.12 Uhr: Ausgangs Dorf, Tempobeschleunigung.
Bei etwas 50 km/h heult der Motor auf.
Fuss- und Handbremse versagen. Unser Truckli schüttelt es seitlich hin und her und alle 4 Suligoi's schön synchron dazu. Plötzlich ein komisch, krachendes Geäusch. Nach ein paar Meter kommen wir zum stehen.
Marco: "Jetzt hämmer öppis verlörä". Ich öffne die Tür, schaue hinaus und sage lakonisch: "Es gseht us we ä Rad vo me rote Fiat 500."

Nachdem wir uns vom ersten Schreck erholt hatten, ging es an's Ueberlegen, wie wir da aus dieser Misere wieder einigermassen heil herauskamen. Zufällig fuhr eine Nachbarin vorbei die von der Nachtschicht auf dem Nachhauseweg war. Sie nahm mich mit und ich holte zu Hause den Volvo. Notdürftig befestigten wir das Rad und merkten dabei, dass die mitgelieferte Mutter des neuen Radlagers nicht selbstsichernd war, weil diese für ein anderes Fiatmodell bestimmt war. Wir schlepten dann unseren "Patienten" nach Hause und die Würste grillierten wir später an einer Feuerstelle im Wald.

Jetzt geht es an die Schadenaufnahme und an die Reparatur. Und dann, ja dann geht's wieder los, auf zu neuen Abenteuern.

Man sieht sich an der Rally!

Hoffentlich bis bald

Marco, Franziska, Corinne und Jasmin Suligoi

Fiat 500
Hellblau
Top Zustand (abgebildet auf www.fiat500.com)
Preis: CHF 18'000.–
Marcus Malgiaritta
Funtauna 240
7537 Münstair
Mail amar-arve@dplanet.ch

Fiat 500 L – 1969
Dunkelblau
67'000km
Sehr guter Zustand, neues Getriebe, neues Faltdach, neuer Bremszylinder
Preis: CHF 5'500.–
Jeanette Rast
Brambergstr. 1
6004 Luzern
Tel. 041 726 20 04
Mail jr@impulspersonal.ch

Fiat 500 F – 1965
Weiss Innen Schwarz
Typenschein X, zu verkaufen ab Platz, komplett und Fahrbar, MFK 10.98
Preis: CHF 2`500.–
Auskunft und Besichtigung
Tel.G 062 / 756 11 88 .
Tel. P 062 / 758 39 12
Mobile 079 / 439 30 09
Christoph Kerlein verlangen

Leider fehlen zwei Bilder - Die Bildqualität war so grottenschlecht das sie nicht gedruckt werden konnten.

Ventile im Verbrennungsmotor

Jeder Zylinder von Viertaktmotoren hat mindedtens ein Einlass- und ein Auslassventil. Die Durchmesser der Ventilteller und der Ventilhub sind so bemessen, dass der Strömungswiderstand für die Frischgase und Abgase möglichst klein wird. Durch den hohen Druck der Abgase beim öffnen des Auslassventils, der eine schnelle Entleerung des Zylinders zur Folge hat, kann das Auslassventil mit kleinerem Durchmesser versehen sein. (Hochleistungsmotoren haben sehr oft zwei Einlass- und zwei Auslassventile pro Zylinder).

Das Ventil besteht aus dem Ventilteller mit dem kegeligen Sitz, und aus dem Ventilschaft. Der kegelige Sitz hat meist einen Winkel von 45°. Einlassventile von Amerikanern meist 30°.

Da er in Verbindung mit dem Ventilsitz im Zylinderkopf gasdicht abschliessen muss, ist er feingedreht oder geschliffen. Das Ende des Schaftes ist mit einer oder mehreren Rillen versehen, in welche die Ventilkegelstücke eingreifen. Durch den Ventilfederteller werden die Ventilkegelstücke in die Eindrehung des Ventilschaftes gedrückt. Die Ventile werden ausserordentlichen Beanspruchungen ausgesetzt. Sie werden in der Minute bis ca. 3'000 mal angehoben und von den Ventilfedem wieder auf ihre Ventilsitze geschlagen. Am Schaft, sowie am Schaftende werden sie auf Zug beansprucht. Die Einlassventile werden durch die einströmenden Frischgase gekühlt, erreichen jedoch trotzdem eine Temperatur von bis zu 500° C. Die Auslassventile unterliegen durch die heissen Verbrennungsgase einer besonderen thermischen Beanspruchung (bis ca. 800° C am Ventilteller) sowie einer starken chemischen Korrosion.

Die Einlass- und Auslassventile werden ihrem Verwendungszweck entsprechend aus verschiedenen Werkstoffen hergestellt.

Einlassventile werden meist als Einmetallventile aus Chrom-Silizium-Stählen gefertigt. Ventilsitz, Ventilschaft Einstich für die Ventilkegelstücke

... und zweitens kommt es anders als man denkt oder: nach 2 Minuten war alles vorbei

Nun ist es bald Herbst und wir waren dieses Jahr noch nie mit unserem Fiatli an einemAusflug. Immer kam etwas dazwischen. Deshalb freuten wir uns umsomehr auf die Ausfahrt zum Picnic in die Innerschweiz, zu einem gemütlichen Tag mit lustigen Leuten.

Die Woche zuvor wurde noch an unserem Truckli geschraubt und gewerkelt, dass das gute Ding auch läuft und hält, denn das komische Geräusch hinten sollte schon noch behoben werden. Der Motor wurde ausgebaut, das Getriebe zerlegt, um die Differenziallager zu ersetzen, und die Radlager kontrolliert. Letztere waren nicht mehr so ganz auf dem neusten Stand, was eventuell das Geräusch verursacht haben könnte. Also wurden in letzter Minute per A-Post noch neue Radlager bestellt. Dann war da noch das mit dem neuen Stossdämpfer. Federn statt dämpfen war die Diagnose. Also den neuen raus und den alten wieder rein. Mit viel Murgs und ein paar Heilige vom Himmel runter holend, klappte dann auch dies. Jetzt ist alles ersetzt, geschmiert und bereit für den Zusammenbau. Sämtliche Innereien werden wieder in das Fiatli gewurschtelt, eingehängt, verschraubt und verkabelt. Und siehe da, keine "forige" Schraube. Nach zweitägiger Probefahrt wird der rote Flitzer noch liebevoll gewaschen, geputzt und gekämmt. Als Krönung wird noch das Picnic-Körbchen montiert und der Anhänger befestigt.

Sonntagmorgen:

06.30 Uhr:	Kinder wecken (grenzt schon fast an Tierquälerei)
07.10 Uhr:	Mit Kühlbox, Kinderwagen, Werkzeug und Wolldekke bewaffnet ging es los.
07.11 Uhr:	Marco's Nasenwurzel kräuselt sich zu einer verdächtigen Falte.
	Marco: "Schei..e, äs streift öppis!"
	Ich: "Jo aber doch nu i dä Kurvä".
	Marco: "We lang goht's bis äs au gradus streift?"

Invitation à l'assemblée générale

Le comité a l'honneur d'inviter les membres et les intéressés du Club Fiat 500 Suisse à la 19ème assemblée générale qui aura lieu le samedi 24 novembre 2001 à l'hôtel Kreuz (Croix) à Balsthal.

Programme	19h30	19ème assemblée générale
	20h30	souper (gratuit pour les membres)

Tractations:

1. élection des compteurs de votes
2. protocole de l'assemblée précédente
3. compte rendu du président
4. compte rendu de la caisse et des réviseurs
5. fixation de la cotisation annuelle
6. agrément du budget
7. élections:
   a) du président
   b) des autres membres du comité
   c) des réviseurs
8. mutations
9. propositions
10. divers

Les requêtes auprès de l'assemblée générale doivent parvenir au comité au plus tard 14 jours avant l'assemblée.

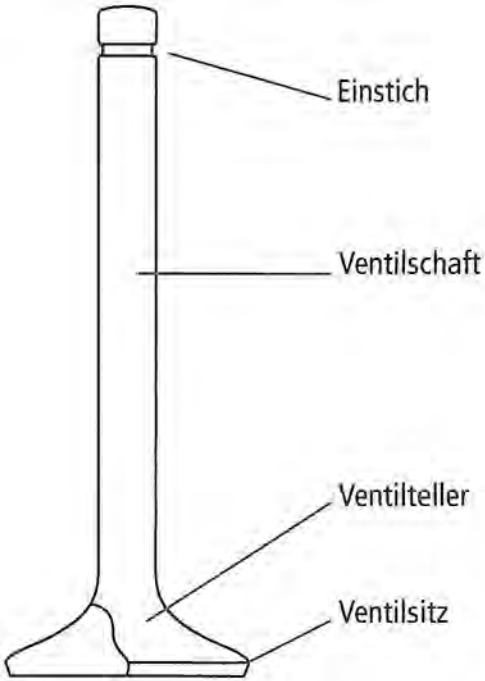
Ebikon/Thun, septembre 2001
Club Fiat 500 Suisse

avec garderie d'enfants!

Le Comité

und Planfläche am Schaftende können zur Verminderung des Verschleisses gehärtet sein.

Auslassventile die besonders thermisch hoch belastet werden, werden meist als Bimetallventil hergestellt damit Ventilteller und Ventilschaft die unterschiedlichen Anforderungen besser erfüllen können. Für den unteren Teil des Ventilschaftes und den Ventilteller, die vor allem den Verbrennungsgasen ausgesetzt sind, wird besonders warmfester, korrosions- und zunderbeständiger Chrom-Mangan-Stahl verwendet. Der obere Teil des Ventilschafts dagegen wird aus härtbarem Chrom-Silizium-Stahl hergestellt. Beide Teile werden durch Reibschweissung stumpf zusammengeschweisst. Solche Werkstoffkombinationen werden bei hochbeanspruchten Ventilen erforderlich, weil die besonders warmfesten Chrom-Mangan-Stähle nicht härtbar sind, und deshalb schlechte Gleiteigenschaften besitzen und zum Fressen in den Ventilfuhrungen neigen.



8. & 9. Dezember '01

Samichlaus - Week-end de St. Nicolas

Wo	im Diemtigtal, ca. 30 Min. von Thun
Übernachtung	im Massenlager
Mitbringen	Schlafsack, Spiele
Kosten	CHF 25.–/Person, Kinder nach Absprache
Anmeldung	bis spätestens am Samstag, **24.11.01** (GV) an Veronika/Frösch Mattioli: **Tel. 033/223 56 15** **Natel 079/33 77 835** oder direkt **an der GV** **(bitte Betrag gleich mitbringen)**.
Où	dans la vallée de Diemtig
Hébergement	dortoirs
A prendre	sacs de couchage, jeux
Coûts	CHF 25.— p.p., pour les enfants selon accord
Inscription	Au plus tard le samedi, **24.11.01** (Assamblée Générale) auprès de Veronika Mattioli: **Tel. 033 / 223 56 15** **Natel 079/ 33 77 835** ou directement **à l'Assemblée Générale** **(paiement sur place également)**

Einladung zur Generalversammlung

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Interessenten des Fiat 500 Club Schweiz ein zur neunzehnten ordentlichen General-versammlung am Samstag, 24. November 2001 im Hotel Kreuz in Balsthal.

Ablauf

19.30 Uhr 19. Generalversammlung
20.30 Uhr Abendessen (für Mitglieder gratis)

Traktanden:

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der letzten Generalversammlung
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Kassa- + Revisorenbericht
5. Festsetzung des Jahresbeitrages
6. Genehmigung des Budgets
7. Wahlen
   a) des Präsidenten
   b) der übrigen Vorstandsmitglieder
   c) der Rechnungsrevisoren
8. Mutationen
9. Anträge
10. Verschiedenes

Anträge müssen bis spätestens 14 Tage vor der Generalversammlung im Besitze des Vorstandes sein.

Ebikon/Thun, September 2001
Fiat 500 Club Schweiz

Der Vorstand

wieder mit Kinderhort!