

PP
6060 Sarnen 2

Monatlicher Treff/Rencontre mensuelle

Sektion	Datum	Treffpunkt	Sektionsleiter
Bern	am letzten Sonntag im Monat ab 15 Uhr	Restaurant der Oldtimer Galerie Toffen Gürbestrasse 1 3125 Toffen 031/819 61 61	Bruno Straumann Dählenstrasse 51a 2540 Grenchen 077/59 27 33
Innerschweiz	am zweiten Freitag im Monat ab 20 Uhr	Landgasthof Listrig Hinter-Listrig 6020 Emmenbrücke 041/280 50 05	Kurt Honermann Mühleweg 8 6010 Kriens 041/320 79 35
Romandie- Est	3 ^e vendredi du mois dès 19 h 30	Café-Restaurant du Nord Av. Comtes-Savoie No 6 1844 Villeneuve 021/960 11 31	Michel Meier Grand-Rue 22 1820 Montreux Tél + Fax 021/963 59 57
Romandie- Ouest	1 ^{er} jeudi du mois dès 19 h 30	Le Trois-Huit Rte de Thonon 140 1222 Vézenaz 022/752 38 08	Daniel Pozzo 104, rte Grand-Lancy 1212 Grand-Lancy/GE 022/793 84 02
Zürich	am dritten Dienstag im Monat ab 20 Uhr	Restaurant Kafi Büsi Bärenbohlstrasse 47 8046 Zürich-Affoltern 01/371 66 70	Beat Wicki Rothbündtweg 1 8615 Wermatswil 01/941 23 95

Präsident	Johann Jucker jun. Postfach 68 8173 Neerach 01/858 06 23	Sekretariat Kasse	Ruth Barmet-Abächerli Postfach 529 6060 Sarnen 2 Telefon 041/ 66 79 84 ab 23.3.96: 041/660 79 84 Fax 041/ 66 63 46 ab 23.3.96: 041/666 77 34
-----------	---	----------------------	--

Redaktion
Clubheft
Oliver Spieler
Ober-Buchen
6125 Menzberg
Tel. + Fax 041/493 01 67

Post-Konto 40-19247-0

Fiat 500

CLUB



GAZZETTA

Sektion Bern



Die Sektion mit dem Tiger im Tank

Zu Risiken und Nebenwirkungen lesen Sie die Klubzeitschrift oder fragen Sie Ihre Kolleginnen und Kollegen beim nächsten Höck im neuen Klublokal, der Oldtimer Galerie Toffen.

Diese Publikation wurde Ihnen ermöglicht durch:

Andreas Kilchenmann, Bruno Straumann, Jürg Guggisberg,
Bruno Guggisberg, Claudio Mattioli, Martin Jörg, Daniel
Loiello und Heinz Burn

Weitere Informationen: <http://www.FIAT500.sektion.bern.ch>

☐ Ich melde mich an als Mitglied
Je désire être membre

☐ Ich möchte nähere Informationen
Je désire de plus amples informations

Mitgliederbeitrag für: Einzelpersonen/1 personne Fr. 50.-/Jahr/an
Cotisation pour: Paare/couple Fr. 80.-/Jahr/an

Angaben über meinen Fiat 500/Données sur ma Fiat 500

Typ (bitte ankreuzen) ☐ N ☐ D ☐ F ☐ L ☐ Andere
Type (à désigner d'une croix) Autre _____

Polizei-Nr./Plaques _____ Farbe/Couleur _____

1. Inverkehrsetzung ☐ Besondere Details
1^{ère} mise en circulation _____ Signes particuliers _____

Angaben zu meiner Person/Données personnelles

Geburtsdatum/Date de naissance _____

Tél P/privé _____ Tél. G/prof. _____

bei Paaren: Name des Partners
pour les couples: Nom du partenaire _____

Geburtsdatum/Date de naissance _____

----- Bitte falten und als Doppel-Postkarte einsenden -----

Name/Nom: _____

Vorname/Prénom: _____

Adresse: _____

PLZ, Ort/Lieu et No postal: _____

Fiat 500 Club Schweiz
Postfach 529
6060 Sarnen 2

Veranstaltungen

1996				
30.	Nov.	OTM in Zürich	Johann	01-858 06 23
30.	Nov.	Generalversammlung	Ruth	041-660 79 84
14.-15.	Dez.	Chlaus-Weekend	Frösch	033 - 235 615
			ab 9.11.96	033-2235615
1997				
anfangs April		Schrauberkurs für Anfänger bei	Johann	01-8580623
4.	Mai	Frühlingsausfahrt	Johann	01-858 06 23
23.-25.	Mai	int.Treffen im Schwarzwald	Ruth	041-660 79 84
20-22.	Juni	int.Treffen Geleen (NL)	Elio	041-370 89 26
4.-6.	Juli	500 miglia in Cinquecento (Torino-Asti-Alessandria-Piacenza-Mantova-Modena-Maranello-Parma-Passo della Cisa-La Spezia-Genova-Garlanda; 600'000 Lire inkl Essen und Uebernachtung)		
		mehr Infos bei	Elio	041-370 89 26
4.-6.	Juli	int. Treffen in Garlanda	Elio	041-370 89 26
13.	Juli	Picnic	Kurt	041-310 74 35
8.-10.	August	int.Treffen in Kiel	Oliver	041-920 20 67
5.-7.	Sept.	int.Treffen CH	Johann	01-858 06 23
21.	Sept.	Rallye	Section Romandie est/ouest	
29.	Nov.	Generalversammlung	Ruth	041-660 79 84
13.-14.	Dez.	Chlaus-Weekend	Frösch	033- 223 56 15

Anlässe unseres Clubs in Fettschrift
übrige in normaler Schrift

Manifestations

1996				
30.	nov.	OTM à Zürich	Johann	01-858 06 23
30.	nov.	Assemblée Générale	Ruth	041-660 79 84
14.-15.	déc.	week-end de St.Nicolas	Frösch	033 - 235 615
			de 9.11.96	033-2235615
1997				
avril		corse de dépannage chez	Johann	01-8580623
4.	mai	sortie de printemps	Johann	01-858 06 23
23.-25.	mai	Rencontre int. au forêt noir	Ruth	041-660 79 84
20-22.	juin	Rencontre int. à Geleen(NL)	Elio	041 370 89 26
4.-6.	juillet	500 miglia in Cinquecento (Torino-Asti-Alessandria-Piacenza-Mantova-Modena-Maranello-Parma-Passo della Cisa-La Spezia-Genova-Garlanda; 600'000 Lire , repas et hôtel inclus)		
		plus d'information	Elio	041-370 89 26
4.-6.	Juli	Rencontre int. à Garlanda	Elio	041-370 89 26
13.	juillet	picnic	Kurt	041-310 74 35
8.-10.	août	Rencontre int. à Kiel	Oliver	041-920 20 67
5.-7.	sept.	Rencontre int. CH	Johann	01-858 06 23
21.	sept.	rallye	séction romandie est/ouest	
29.	nov.	Assemblée Générale	Ruth	041-660 79 84
13.-14.	déc.	week-end de St.Nicolas	Frösch	033-223 56 15

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

„Wooo sind siie gebli - hie - ben ???“

Wochenlang habe ich mich schon gefreut . . . Nein, nicht auf's Vorwort schreiben, sondern auf unser Rallye-Weekend Ende August. Ein Wochenende im Jura mit Uebernachtung auf dem Schloss ... super Idee ! Doch es kam wie's immer kommt: Terminkollision! Genau am selben Wochenende soll nun noch das grosse Bodenseetreffen bei Friedrichshafen stattfinden. Nur , die können ja nix dafür, wenn wir da unser Weekend haben, nur etwas früher hätten sie uns das Datum ihres Meetings schon wissen lassen dürfen.

Also fuhr ich an besagtem Samstagmorgen in aller Herrgottsfrühe los um mit ein paar anderen über das schwäbische Meer zu schiffen (mit der Fähre über den Bodensee) und die Knattlinger (=Deutsche) zu besuchen. Das Wetter und die Stimmung dort waren jedoch sehr gedrückt, sodass Philipp und ich, nachdem wir Ersatzteilstände geplündert hatten, gleich wieder zurück in unser Land und so schnell wie möglich nach Gunzgen frästen. Megastress: Stau, Fähre, Stadt Konstanz, Zoll, Tanken, Essen (McDrive oder so!) und endlich waren wir in Gunzgen: 5 Min. zu spät, kein Fiatli mehr da! Das gibts doch nicht! Die Situation hat sich rasch geklärt: Wir waren die einzigen!

UND NUN MEIN AUSRUF: **KOMMT DOCH AUCH AN UNSERE ANLAESSE; WENN DAS WETTER NICHT SO TOLL IST !** Da ist's nämlich immer sauglatt und gediegen!

Zum Glück waren dann plötzlich noch ein paar Fiätli aus der Gegend ums Dreiländereck zugegen, so hatten wir doch wenigstens einen etwas würdigen Rahmen. Nur eins noch: Châteaubriaud mit Sauce bernaïse, Gemüsebouquet, Pommes dauphinois, salade mélé und eine Flasch guten Burgunder: der Znacht im Elsässer Landgasthof war echt ein Erlebnis (und das für weniger als sFr. 40.- pro Person!!), von der Uebernachtung in der alten Rotburg mit Frühstück im Rittersaal ganz zu schweigen! Ueber's Rallye am Sonntag könnt ihr einen separaten Bericht lesen. Die Organisation war jedenfalls total super!

Nun bleibt mir nur noch Zeit für die traurige Seite dieses Jahres: Es ist schon bald vorbei, die Edelkarossen verkriechen sich in den Höhlen und Schnee fällt übers Land . . . Bitte nicht allzu traurig: Da ist ja noch die GV, der Samichlaus, das Ski- oder Schlittelweekend. Das alles ist ebenso toll, auch wenn der 500er mal zu Hause bleibt...

Ich freue mich, Euch zu sehen!

à bientôt

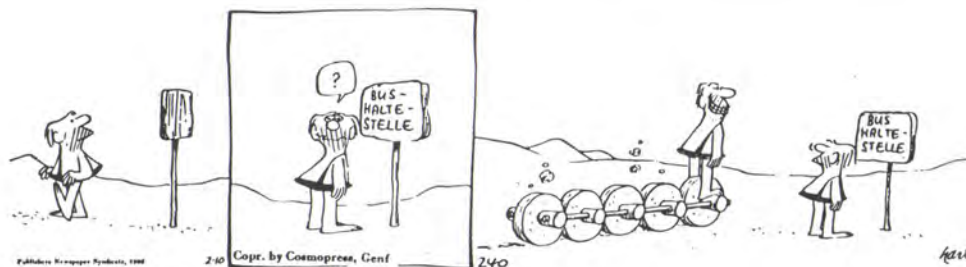
Johann

Impressum

Mitteilungsblatt des Fiat 500 Club Schweiz. Erscheint 4x jährlich. Gedruckt bei der Druckerei Abächerli AG, 6060 Samen. Ausgabe 4/96, Oktober 1996

INDEX

Vorwort	1
<i>préface</i>	3
Hochzeit Kurt&Sonja	5
Bericht Picnic 14.Juli	7
<i>La reine des petits cubes</i>	8
Fahren im Winter	10
Treffen' in Irmtraut	11
Adressänderung/ <i>changement d'adresse</i> POZZO	13
<i>La 500 du „grand bleu“</i>	15
Einladung Chlaus/ <i>invitation St.Nicolas</i>	17
<i>Protocole de la 13ème assemblée generale</i>	19
<i>invitation à l'assemblée générale</i>	23
Protokoll der 13. Generalversammlung	25
Einladung zur Generalversammlung	28
Bilanz/ <i>bilan</i> , Erfolgsrechnung/ <i>resultats des calculs</i>	29
Steyr Puch	31
Kartengrüsse	36
Wer nicht fragt, bleibt dumm (von Gerd Jansen)	37
Reifen haben ein Gedächtnis	39
Das Reifenprofil spricht eine deutliche Sprache	40
Adresse geändert?/ <i>adresse changée?</i>	41
Herausgepicktes	42
<i>le petit marché de la section ouest-romandie</i>	43
Markt/ <i>marché</i>	47
Veranstaltungen/ <i>manifestations</i>	48



MARKT MARCHE

ZU VERKAUFEN

FIAT 500L, originalrot, 1971, 60'000km, ab Mfk, Originalzustand, sehr gepflegt inkl. umfangreiche Dokumentation (Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher u.ä.) mit Fahrzeughistorie, 3. Hand, VP Fr. 7'500.-  Jürg Oetiker 01- 362 4271

Ersatzteile (neu) Karrosserie, Drahtzüge, Getriebeersatzteile, Aufhängung u.ä., Neupreis gemäss Quittungen Fr. 3'700.- ; VP Fr. 3'000.- alle Ersatzteile  Jürg Oetiker 01- 362 4271

Interessanter „Setpreis“ für FIAT 500L und Ersatzteile zusammen!
 Jürg Oetiker 01- 362 4271

A VENDRE

FIAT 500L, rouge d'origine, 1971, 60'000km, expertisée, état d'origine, très soignée y compris documentation d'ensemble (catalogue de pièces détachées, manuel d'atelier) avec histoire du véhicule, 3ème main, prix Sfr. 7'500.-  Jürg Oetiker 01- 362 4271

Pièces détachées (neuves) pour carrosserie, câbles, pièces dét. pour boîte à vitesses, suspensions etc..., nouveau prix selon factures Sfr. 3'700.-, prix de vente Sfr. 3'000.- pour toutes les pièces détachées.  Jürg Oetiker 01- 362 4271

Prix „de groupe“ intéressants pour FIAT 500L et pièces détachées ensemble !
 Jürg Oetiker 01- 362 4271

GAZZETTA 1997

Redaktionsschluss- und Erscheinungsdaten
Délai de rédaction et dates de parution

<u>Nr./No.</u>	<u>Red.-Schl./Délai</u>	<u>Versand/Envoi</u>
1/97	18. 1. 97	17. 2. 97
2/97	19. 4. 97	26. 5. 97
3/97	19. 7. 97	18. 8. 97
4/97	20. 9. 97	27.10. 97

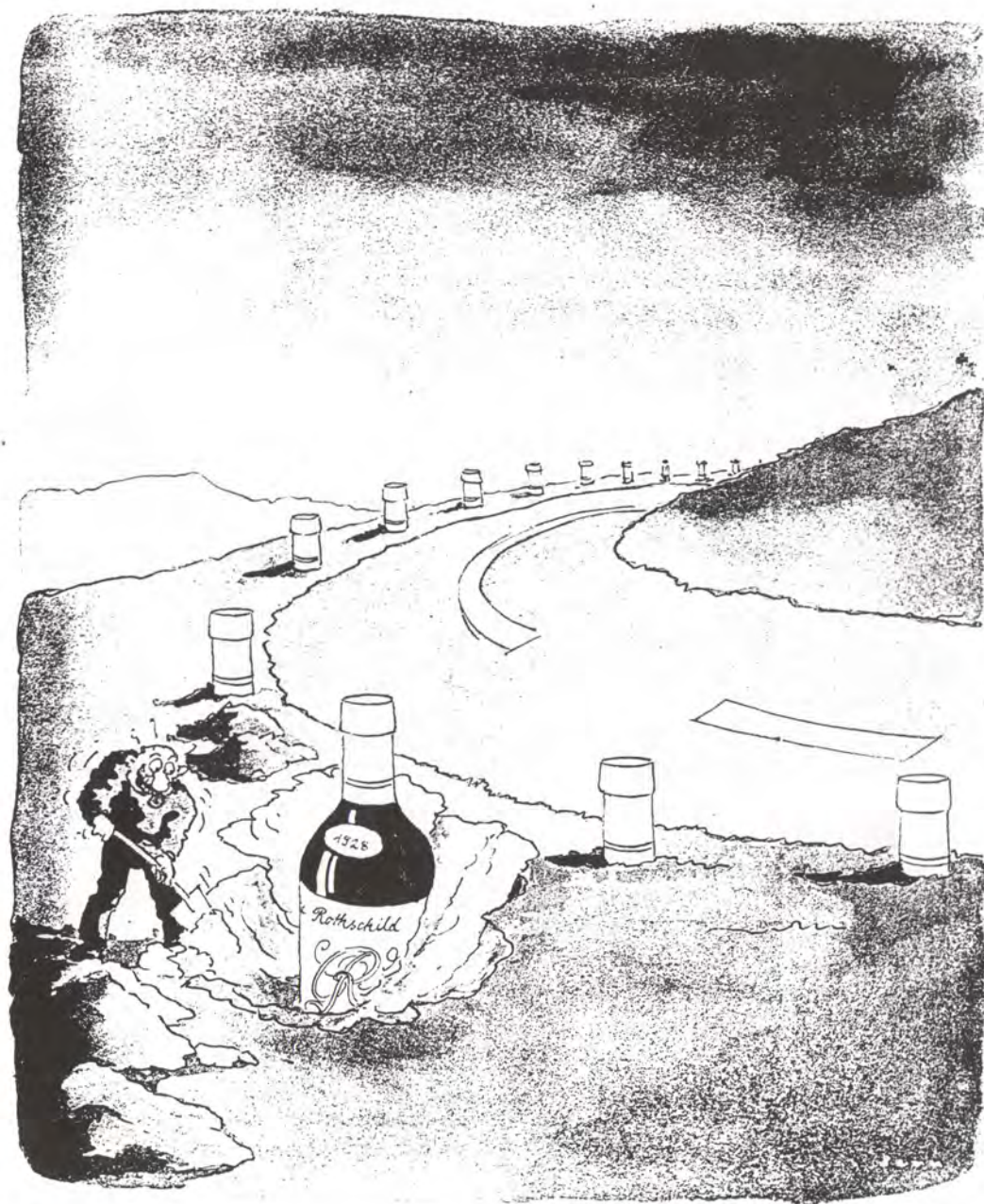


BILD MARTIN SENN

"Oùùù soont-ils donc reestés..."

Pendant des semaines, je me suis réjoui... non pas d'écrire la préface mais du rallye week-end de la fin août. Ce week-end, dans le Jura, avec hébergement dans un château... une superbe idée, non ? Et pourtant, comme à chaque fois, la date fatidique du délai d'inscription est arrivée! Exactement le même week-end a également eu lieu la rencontre du Lac de Constance à Friedrichshafen, seulement, ils ne pouvaient pas prévoir que nous aurions organisé quelque chose ce week-end-là. S'ils avaient pu nous faire part de la date de leur week-end un peu plus tôt, on se serait arrangé autrement.

Donc, ce samedi matin, je pars en compagnie de quelques autres 500 pour naviguer sur le Lac de Constance (avec trajet en bateau) pour visiter les bouffeurs de saucisses (= les Allemands). Il faisait si mauvais temps que Philipp et moi, après avoir dévalisé les divers stands de pièces détachées, sommes rapidement retournés dans notre pays pour atteindre Gunzgen. Le gros stress: bouchon, trajet, ville de Constance, douane, station-service, repas (mac-drive ou similaire) et enfin, nous arrivions à Gunzgen: 5 minutes trop tard, il n'y avait déjà plus de 500. C'est pas croyable ! Mais la situation s'est vite clarifiée: nous étions tout seuls.

ET MAINTENANT, MON APPEL : VENEZ EGALEMENT A NOS RENCONTRES, MEME SI LE TEMPS N'EST PAS RESPLENDISSANT ! Même dans ce cas, les rendez-vous tiennent toujours.

Heureusement, il y avait encore quelques 500 de la région franco-allemande et nous ne nous sommes pas retrouvés seuls à ce rendez-vous. Juste encore une chose: Châteaubriand à la sauce béarnaise, bouquet de légumes, gratin dauphinois, salade mêlée et une bonne bouteille de Bourgogne. La nuit dans cette auberge alsacienne était réellement une aventure (et ce pour moins de Sfr. 40.- par personne), de la nuitée dans la vieille ville de Rotburg au petit déjeuner dans la salle des chevaliers, y a rien à dire ! A propos du rallye le dimanche, vous pourrez lire un rapport séparé. L'organisation a vraiment été superbe.

Maintenant il ne me reste plus qu'un peu de temps pour penser au triste côté de cette année. Elle touche bientôt à sa fin et nos nobles carrosseries vont retourner dans leurs trous pendant que la neige va recouvrir le pays... Ne soyons pas trop tristes, il reste encore l'assemblée générale, la Saint-Nicolas, le week-end de ski ou de luge. Ceci est réjouissant même si les 500 doivent rester à la maison. Je me réjouis de vous voir ...

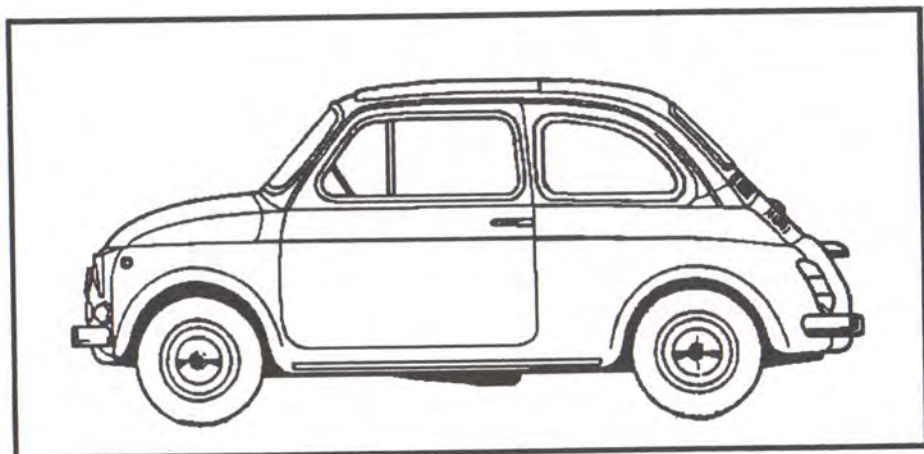
Bis bald...

Johann



Felsenegg 6, CH-3184 Wännwil (FR)

Tel. 037 36 33 74 (ab 2.11.1996: 026 496 33 74)
Natal 089 300 33 74



Spezialisiert auf FIAT 500 - Restauration

Umfangreiches Ersatzteil- und Zubehör-Lager

Aktionspreise während November, December, und Januar auf:

Satz original getreu Sitz Garnitur	Fr. 600.--
Türe L. + R (Je)	Fr. 160.--
Stossdämpfer V. + H. (Paar)	Fr. 70.--

Div. Teile auf Anfrage

DAS KLEINE MARKT DER SEKTION OUEST-ROMANDIE

*Die neue Rubrik bietet Euch die letzten Neuheiten zum Verkauf an.
Wenn Ihr interessiert seid, könntet Ihr einfach Daniel & Stefania Pozzo anrufen (Tel. 022/7938402). Meistens sind die Versandkosten Sfr. 3,50 (für 1 oder mehrere Artikeln).*

So, und jetzt, macht schnell Eure Bestellungen!!

FIAT 500 - VITESSE REDUZIerte MODELLE

WICHTIG Limited Version Modelle, befinden sich in einer durchsichtigen 4-eckigen Schachtel mit einem Spiegel.

	pro Stück
1 x Fiat 500 L, 1968, beige, Dach offen	Sfr. 45.-
1 x Fiat 500 L, 1968, schwarz, Dach offen	Sfr. 45.-

FIAT 500 - MODELLE AUS PLASTIK

Gelb, blau oder rot	Sfr. 8.-
---------------------	----------

FIAT 500 - MODELLE AUS METALL MINI-500

Rot, orange, gelb, schwarz, dunkelgrün, blau metallisiert	Sfr. 5.-
---	----------

FIAT 500 - MODELLE AUS PLASTIK MIT FERNBEDIENUNG

Violet/rosarot mit dem SMILE oder weiss/rot mit GRAFFITI	Sfr. 8.-
--	----------

FIAT 500 AUS CHOCKOLADE

Grösse wie Vitessemodelle, aus Milchchocolade, dunkel oder weiss (in durchsichtigem Beutel mit farbiger Masche)	Sfr. 5.-
---	----------

FIAT 500 KERZEN

Grösse wie Vitessemodelle (6 x 3 cm) Farbe: In Klammer
Parfüm: Aprikose (orange), Sandelholz (rot), Rose (schwarz), Lavendel (blau)

Man kann die Kerzen parfümiert oder nicht bestellen. Für eine Bestellung von 50 St. oder mehr sind alle Farben und Parfüm möglich. (als Deco für ein Hochzeit z.B. ...)

Sfr. 6.-/Stück mit/ohne Parfüm/Sfr. 8.-/Stück mit/ohne Parfüm und bemalt

FIAT 500 SOLIDO NEU !!

ca. 18x8x7,5 cm rot oder weiss	Sfr. 40.-
--------------------------------	-----------

FIAT 500 - MODÈLES RÉDUITS EN PLASTIQUE AVEC TÉLÉCOMMANDE

Disponible en violet/rose dessin SMILE
ou en blanc/rouge dessin GRAFFITI

Sfr. 8.-



FIAT 500 EN CHOCOLAT

Grandeur modèle Vitesse, en chocolat au lait, noir ou blanc. Truffée pour celles au chocolat au lait et noir et meringuées pour le chocolat blanc. Présentées dans un petit sachet transparent avec ruban de couleur. Livrables dans la semaine.

Sfr. 5.- / PIÈCE

FIAT 500 BOUGIES

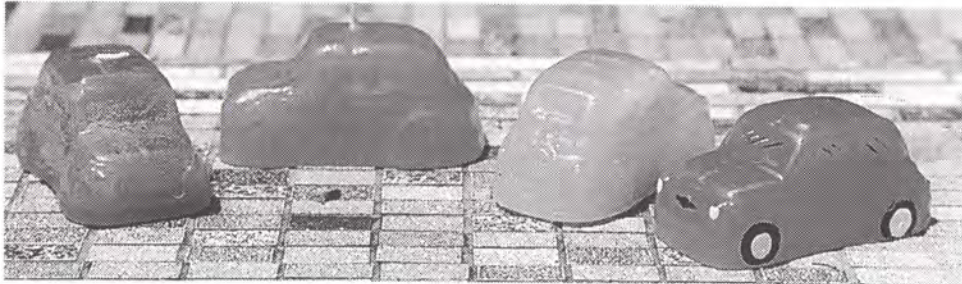
Grandeur modèle Vitesse (6 x 3 cm)

Couleurs: rouge, jaune, bleu, noir

Parfums : abricot (orange), santal (rouge), rose (noir), lavande (bleu)

Peuvent se commander parfumées ou non. En cas de commande de plus de 50 pièces, toutes les couleurs et les parfums sont à choix. (par exemple, comme décoration pour un mariage).

Sfr. 6.- /pièce avec/sans parfum ou Sfr. 8.-/pièce avec/sans parfum et peinte



FIAT 500 SOLIDO NOUVEAU !!!

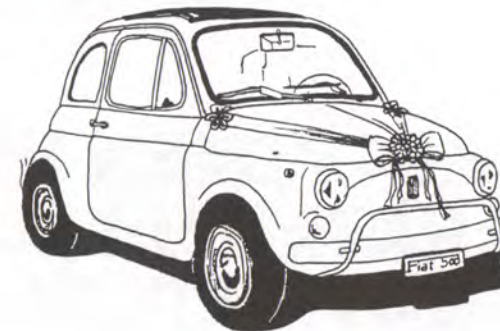
Modèles réduits d'env. 18x8x7,5 cm
blanc ou rouge

Sfr. 40.-

Der „SPALIERSTEH“-Bericht

Anlässlich der Hochzeit von Sonja und Kurt Honermann-Sigrist trafen wir uns am 7. September 1996 um 12.30 Uhr auf dem Parkplatz beim Lido Luzern. Dort hat dann jeder seinen 500er hochzeitlich geschmückt. Um 13.15 Uhr fuhren wir los Richtung Kapelle St. Anton, wo wir das Brautpaar gerade beim Einmarsch gesehen haben. Also waren wir ein bisschen zu früh dran, um unsere Plätze zu beziehen. So fuhren wir weiter bis zum grossen Platz bei der Tankstelle des Shopping-Center Schönbühl. Nach einem kurzen Halt dort, fuhren wir wieder zurück zur Kapelle. Die Luft war nun rein!!! Das Brautpaar war in der Kirche und wir stellten jetzt unsere 500er, einer neben dem andern, unten an der grossen Kirchentreppe auf. Endlich war es soweit, das Brautpaar kam raus, und wir empfingen sie mit einem lauten Fiat-Hupkonzert.

Auf dem Platz vor der Kirche gab es dann einen grossen Apéro. Ein Teil der Clubmannschaft machte sich danach auf den Weg nach Hause, die anderen fuhren direkt ins Restaurant „Chlöpfe“, wo wir bei Desserts und Getränken den Nachmittag ausklingen liessen.



Auf diesem Weg wünschen wir dem Brautpaar Sonja und Kurt Honermann-Sigrist nochmals viel viel Glück für die gemeinsame Zukunft!

Robi Küchler

Industriestrasse 2
6060 Sarnen 2
Telefon 041- 666 77 33
Telefax 041- 666 77 34

Druckerei Abächerli



**Da steckt doch
was dahinter!**

Natürlich,
Qualitätsarbeit vom Abächerli!

MASCHINEN UND GERÄTE FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT

Kommunalmaschinen

Rasenmäher

Motorhacken

Reparaturen, Service und Verkauf

JUCKER

8173 NEERACH Tel. 01 - 858 22 73

LE PETIT MARCHÉ DE LA SECTION OUEST-ROMANDIE

Cette nouvelle rubrique vous tiendra à jour concernant les articles que nous avons à vendre. Pour les intéressés, vous pouvez vous adresser à Daniel & Stefania Pozzo, au 104, rte du Grand-Lancy, 1212 Grand-Lancy, tél. 022 793 84 02. Il faut ajouter pour la plupart des articles les frais de poste (en général Sfr.3,50). Et maintenant, faites vos courses...

FIAT 500 - MODÈLES RÉDUITS VITESSE

ATTENTION modèles en versions limitées. Ces modèles sont présentés dans une boîte carrée transparente avec miroir.

- 1 x Fiat 500 L, 1968, beige, toit ouvert
- 1 x Fiat 500 L, 1968, noire, toit ouvert

Sfr. 45.-

Sfr. 45.-

FIAT 500 - MODÈLES RÉDUITS EN PLASTIQUE

Disponible en jaune, bleu ou rouge

Sfr. 8.-



FIAT 500 - MODÈLES RÉDUITS EN MÉTAL MINI-500

Disponible en rouge, orange, jaune, noir, vert foncé, bleu métallisé

Sfr. 5.-



Picknick vom 14. Juli 96

Sonntagmorgen Treffpunkt 10.00 Uhr auf der Zufahrt der Fähre Horgen - Meilen. Das Begrüssungszeremoniell mit fröhlichen Gesichtern. Die 12 Innerschweizer-Kisten wurden auf die Fähre gelassen. Für Spektakel war gesorgt. Als sie in Meilen die Fähre verlassen haben wurden sie vom Ostschweizer-Empfangskomitee begrüsst. Man hat sich rasch in den Konvoi eingegliedert und los ging's. Eine schöne Fahrt bei strahlendem Sonnenschein. Alle 500-er haben mit der Sonne beinahe um die Wette gegläntzt und den Restverkehr irritiert. Natürlich hat fast jeder die Sonne in die frischgeputzte Kiste hineingelassen. Auf einmal sind wir rechts abgebogen und wurden vom Rest, welcher noch fehlte, begrüsst. Dieser hat nämlich alles für's Picknick vorbereitet. Die Würste auf dem Grill brutzelten vor sich hin, Brote und Salat und der ganze Rest, natürlich auch viel Flüssiges war bereit. Tische, Bänke auch ein kleines Schwimmbecken (für die Kleinen) standen herum. Eine fröhliche und hungrige Gesellschaft verteilte sich an ihre Lieblingsplätze. Als dann die ersten Würste bereit waren, trennten sich auch die letzten von ihren 500-ern. Es wurde etwas ruhiger, da jedermann sich etwas in den Mund geschoben hat. Später haben wir mit diskutieren, schlafen (die Kleinsten), baden und spielen die Gemeinschaft genossen. Alles in allem kam jeder auf seine Kosten. Sogar Nachspeise und Kaffee waren da. Nach dem grossen Aufräumen, wobei auch ein paar Grosse, wenn auch unfreiwillig, die Füsse gebadet haben (beim Ausschütten des Schwimmbeckens), ging's wieder im Konvoi zum inoffiziellen Teil los. Wir haben nämlich dem Vorschlag, bei diesem schönen Wetter ein Eis zu geniessen fast einstimmig zugestimmt. Wir sind dann über's Land ins berühmte Kaffee Rosengarten in Gossau gefahren. Sogar ein Bauer auf seinem Mähdrescher guckte verdutzt auf unseren Konvoi. Im Kaffee haben wir uns dann in die Eiskarte vertieft. Beim gemütlichen Eisschmaus endete so langsam das Treffen. Einer nach dem anderen verabschiedete sich und machte sich auf den Heimweg. Die ganze Organisation war gut gelungen. Wir möchten uns bei dieser Gelegenheit bei Beat, dem Sektionsleiter von Zürich bedanken, auch für das gespendete Mittagessen. Wir freuen uns auf das nächste Picknick.

Barbara



HERAUSGEPICKT

Ford Escort des Papstes versteigert – Lange Zeit bevor Papst Johannes Paul II. mit seinem Papamobil bei Reisen in aller Welt Aufsehen erregte, fuhr er als polnischer Kardinal Karol Wojtyla einen Ford Escort. Das 21 Jahre alte Fahrzeug wurde am Montag in Auburn im US-Staat Indiana für 102 000 Dollar versteigert. Den Zuschlag erhielt ein 31 Jahre alter Mann aus Chicago. Mit dem Kauf hat Jim Rich auch Anspruch auf einen Freifahrt nach Rom erworben. Dort wird ihm das Oberhaupt der katholischen Kirche persönlich die Schlüssel für den silberblauen Wagen übergeben. Rich darf sich mit dem Pontifikalfotografieren lassen und wird durch einen Bereich des Vatikans geführt, der sonst gewöhnlichen Touristen nicht zugänglich ist. Der Erbs des Fahrzeugs kommt zwei Projekten des Papstes zugute: dem Ausbau des Hauses der polnischen Pilger in Rom und der Unterstützung der katholischen Universität in Lublin.

HERAUSGEPICKT

Ferrari ohne Kratzer – Der jungfräuliche Lack seines leuchtend roten Ferraris ist einem 38jährigen Italiener mehr wert gewesen als die Einreise nach Deutschland. Der römische Geschäftsmann habe sein Luxusgefährt, ohne vorheriges Nummernschild zur Passkontrolle vorgefahren, berichtet das bayerische Grenzpolizeipräsidium gestern. Der Sportwagenpilot habe zwar das Kennzeichen in einer Baumwolltasche bei sich gehabt, sich aus Angst vor Kratzern jedoch geweigert, es zu montieren. Sein Auto sei viel zu schade, um vorne Löcher ins Blech zu bohren, erklärte er den verdutzten Beamten. Vor die Wahl gestellt, den Mangel an seinem Fahrzeug zu beheben oder auf der Stelle wegzufahren, habe sich der Ferrari-Lebhaber konsequent gezeigt. «Aus Liebe zu seinem Wagen» sei er in die Technische Republik zurückgefahren.

HERAUSGEPICKT

Vom rechten Weg abgekommen – Ein 14jähriger hat in Berlin einen nagelneuen Liniabus gestohlen und sich damit auf die Reise nach Mecklenburg-Vorpommern gemacht. Dort wollte er eigentlich Verwandte besuchen. Fehlen der Fahrkarten machte dem Knaben aber einen Strich durch die Rechnung. Die Polizei stellte ihn am Sonntag auf der Autobahn Berlin-Hamburg, als er nach einem selbst verursachten Unfall seinen Weg zu Fuss fortsetzte. Ein Sprecher der Orlanburger Polizei sagte gestern, der jugendliche Busfahrer sei bereits am Samstag ein erstes Mal nach Mecklenburg gefahren, nachdem er den Autobus im Berliner Stadtteil Hellersdorf geknackt hatte. Weil seine Verwandten nicht zu Hause waren, war er nach Berlin zurückgekehrt und hatte sein Glück am nächsten Morgen noch einmal versucht. Dabei war er kurz vor dem Ziel von der Fahrbahn abgekommen und hatte den Bus auf einem Feld zurückgelassen.

HERAUSGEPICKT

«Blinde» mit Führerschein – Vierzig angebliche Blinde im schweizerischen Paternio, die jahrelang eine Invalidentaxe bezogen, sind von der Polizei als Schwindler entlarvt worden. Sie hatten einen Führerschein, wie die Polizeipräsidentin in Paternio gestern berichtete. Vier «Blinde» wurden von den Ordnungsbehörden hinter dem Steuer ihres Autos erwischt und gaben sofort zu, die Blinderkarte unrechtmässig eingesteckt zu haben. Die Rentenzahlungen an die 36 weiteren Inhaber eines Führerscheins wurden bis zur Klärung ihres Sehvermögens gestoppt. Man tappte noch im dunkeln, wie die Schwindler zu ihrem ärztlichen Attest gekommen seien, sagte Polizeipräsident Luigi Damiano. Bereits vor einem Monat war bei einer Polizeikontrolle in Trapani ein «Blinder» am Lenkrad eines schweren Motorrades seiner Behinderung betraut worden.

HERAUSGEPICKT

Kamelie mit Rücklicht – Kamelie in der westfälischen Touristenstadt, Broomme sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit künftig rotblühende Schlusslichter tragen. Auf Wunsch des Stadtrats haben sich bereits zwei Vorschläge von Kamelliebhabern bereit, das Hinterteil der Tiere mit batteriebetriebenen Verordnungen auszustatten. So seien in den letzten zwei Wochen schon zahlreiche Kamelie ausgestaltet worden, sagte ein Sprecher der Stadtverwaltung weiter. In manchen Teilen des Landes seien die Kamelie zur regelrechten Plage geworden. Vor allem Touristen rechnen nicht damit, die Tiere im Strassenverkehr anzutreffen, was zu Unfällen führen könne.

HERAUSGEPICKT

Töfili erreichte 120 km/h – Die Freiburger Kantonspolizei hat in Rosens einen 16jährigen erwisch, dessen Töfili es auf dem Prüfstand auf nicht weniger als 120 km/h brachte. Konzipiert sind die Motis für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Jugendliche war der Polizei aufgefallen, weil er mit stark überhöhtem Tempo und ohne Nummernschild unterwegs war. Das Gefährt wurde konfisziert.

HERAUSGEPICKT

Hochzeit im Liniabus – Im Bus haben sie sich kennengelernt – In Bus gaben sie sich jetzt ihr Jawort. Bustarner Gary Shive und Fangast Monique Villabun haben am Wochenende in der kanadischen Provinz British Columbia den Bund fürs Leben besiegelt. Vor zwei Jahren begann die Romanze, als Monique jeden Morgen mit dem Bus zur Arbeit fuhr. Bustarner Gary war von seinem Fahrgast bald so angezogen, dass er alle Hebel in Bewegung setzte, um stets zur gewohnten Stunde hinter dem Lenkrad des Liniubusses zu sitzen. Zu morgendlicher Stunde waren die beiden oft allein in «ihrem» Bus. Eine zarte Romanze entwickelte sich, die jetzt mit der Trauung in dem festlich geschmückten Bus ihren glänzenden Höhepunkt fand. Heute fährt Gary seine Monique wie gewohnt im Bus zur Arbeit.

HERAUSGEPICKT

Einschläftendes Rotlicht – Ein «verdächtigtes Fahrzeug», das mit lautenem Motor vor einer Lichtsignalanlage wartete, ist der Berner Stadtpolizei in der Nacht auf Samstag um zirka 4.20 Uhr gemeldet worden. Der Lenker sei zwar korrekt eingespurt, habe jedoch schon mehrere Grünlichtphasen verschlafen lassen, ohne sein Fahrzeug zu bewegen, erfuhr die Polizei. Die Beamten entdeckten bei ihrer anschliessenden Kontrolle, wieso der Mann nicht wegfahren konnte: Er war tief und fest am Schlafen. Die Polizisten weckten den 48jährigen Schweizer, dessen Atem nach Alkohol roch. Nach der Buteinnahme und dem Entzug des Führerscheins wurde der Mann nach Hause gebracht, wie die Polizei mitteilte.

LA REINE DES PETITS CUBES



De tous les pilotes de Steyr-Puch, le Polonais Sobieslaw Zasada fut le plus célèbre. En 1965, il terminera 3^e au Championnat d'Europe des Rallyes et décrocha, notamment, avec son copilote habituel Osinski, une brillante 18^e place au classement général (1^{er} des moins de 700 cm³) au Rallye de Monte-Carlo.

Bien qu'elle soit petite, elle fait toujours le maximum, et son passé en course aura laissé des traces. Au temps où existait une classe jusqu'au demi-litre, la 500 s'est taillée un succès d'estime. N'a-t-elle pas été championne d'Italie de course de côte dans sa mini-catégorie?

Adresse geändert ?

Neue Telefon-Nummer ?

Geheiratet / neuer Name ?

Sofern Du uns Deine neuen Adress-Details nicht schon gemeldet hast, bitten wir Dich dringend um umgehende

Mitteilung

an (siehe unten)

Adresse changée ?

Nouveau numéro de téléphone ?

Marié(e) / nouveau nom ?

Si tu ne nous as pas encore communiqué tes nouvelles coordonnées, fais-le urgemment en les envoyant à

Fiat 500 Club, Postfach 200, 3095 Spiegel

Das Reifenprofil spricht eine deutliche Sprache



Abgeschliffene Stellen im Profil deuten auf Unwucht des Rades oder defekte Stossdämpfer hin.



Einseitiger Verschleiss und Grate an den Profilkanten sind Zeichen für eine falsche Spur.

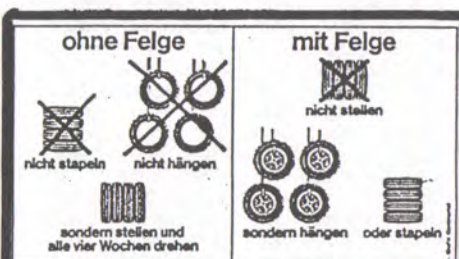


Deutlich stärkerer Abrieb in der Reifenmitte lässt auf einen zu hohen Luftdruck schliessen.



Sind die Profilränder stark abgewetzt, ist ein zu niedriger Luftdruck dafür verantwortlich.

Reifen-Fülldruck geht aus der Bedienungsanleitung hervor und ist meist auch auf einem Aufkleber im oder am Auto (z.B. Handschuhfach, Tankklappe) ersichtlich. Dort finden Sie auch Angaben darüber, wie der Luftdruck bei Beladung oder schneller Autobahnfahrt zu erhöhen ist. Zugegeben: Die Angaben sind oft verwirrend und unübersichtlich, aber da müssen Sie durch. Grundsätzlich sollen die Luftdrücke achsweise identisch sein, zwischen Vorder- und Hinterachse können sie dagegen differieren. Die Luftdruckprüfgeräte an den Tankstellen zeigen recht genau an. Wichtig: Schrauben Sie die Ventilkappen fest auf, damit die Ventile vor Staub und Schmutz geschützt und nicht undicht werden. Fehlende Ventilkappen müssen ersetzt werden. Vergessen Sie



Wie Sie Ihre Reifen richtig lagern

Wer Winter- und Sommerreifen besitzt, hat ein Problem: Wohin mit den gerade nicht benötigten Pneu's? Wenn Sie zu Hause keinen Platz haben, fragen Sie mal Ihren Reifenhändler: Gegen Gebühr nimmt er sie vielleicht in Pension. Grundsätzlich empfehlen wir Ihnen, Reifen immer auf Felgen aufgezogen einzulagern. Die einmalige Ausgabe für einen zweiten Felgensatz macht sich dank niedrigerer Montagekosten bzw. bei Selbstmontage schnell bezahlt. Reifen ohne Felgen sollten nicht gestapelt und auch nicht aufgehängt, sondern nebeneinander gestellt werden. So gibt's die wenigsten Druckstellen.

Für Reifen mit Felgen gilt genau das Gegenteil: nicht stellen, sondern stapeln oder aufhängen. Ideal für die Aufbewahrung ist ein trockener, kühler und dunkler Raum, in dem die Reifen weder mit Benzin, Öl, Fett noch mit anderen Chemikalien, die die Gummimischung angreifen, in Berührung kommen. Werden die Reifen auf dem Boden gelagert, legen Sie sie am besten auf Bretter oder einen Lattenrost. Ganz wichtig: Vergessen Sie nicht, die Position am Auto bzw. die Laufrichtung der abmontierten Räder mit Kreide zu markieren (z.B. VL=vorne links). Dann wissen Sie genau, wo welches Rad wieder hingehört.

den Reservereifen nicht! Spendieren Sie ihm bei unterschiedlichen Druckangaben für Vorder- und Hinterachse mindestens den höheren Wert. Dann ist er auch bei einer Reifenpanne stets einsatzbereit. Grössere Luftdruckverluste zwischen zwei Kontrollen sollten Sie nicht ignorieren, sie deuten auf Schäden hin, die nur der Fachmann überprüfen kann. Bei regelmässiger Kontrolle der Reifen und der Profiltiefe wird Ihnen auch auffallen, wenn etwas mit dem Wagen nicht stimmt, wenn Stossdämpfer defekt sind oder die Spur verstellt ist (siehe oben). Denn Reifen haben nicht nur ein Gedächtnis, sie signalisieren auch, was sie bedrückt. Wer ihre Zeichen-sprache versteht, fährt sparsamer und sicherer.



Dans une caisse prévue pour recevoir 20 ch, Michel Bagard avait réussi, en 1973, à implanter un moteur préparé de NSU 1000 TTS de 100 ch. Son bolide frôlait les 190 km/h et effectuait les 400 m départ arrêté en 15,4 secondes!



La mécanique de la Steyr-Puch est spécifiquement autrichienne, c'est un bicylindre à plat opposé, refroidi par air, de 660 cm³, qui développe 47 ch, autorisant un petit 145 km/h (Lyon-Charbonnières 1965).



Essai sur le circuit de Monza avec les pilotes : R. Cattini, M. Poltronieri, M. Guanieri, C. Manfredini et L. Ciolli.



Grâce à sa consommation particulièrement basse en utilisation touristique, la 500 a toujours brigué les premières places aux "Economy Run" auxquels elle participait.



La version Sport, avec son toit nervuré, annonçait la couleur, dès juin 1959. La puissance du 499,5 cm³ était portée à 25 ch SAE à 4 500 tr/mn : de quoi se faire déjà les dents avec sa voiture de tous les jours. « Chiche, je m'inscris au rallye des Lions avec ma 500. »



La Fiat Abarth 700 de l'équipage Vantier-Richard ira jusqu'au bout, remportant l'indice GT au Tour de France 1961 et trônant au Salon de Paris en octobre de la même année.

Fiat fahren im Winter: Tips von anno 1967

Für Fahrten im Winter nimmt man als kluger Autofahrer noch einige Hilfsmittel mit, die unterwegs sehr nützlich sein können:

- Eis-Schaber, um vereiste Scheiben zu reinigen. Er muß aus Kunststoff sein, damit die Scheiben nicht verkratzt werden. Manche Mineralölfirmen verschenken an die Stammkunden ihrer Tankstellen solche Eis-Schaber als Werbegeschenk. Man kann so ein Ding aber auch als »Teig-Schaber« — für die Kuchenteigschüssel braucht ihn die Hausfrau — im Haushaltswarengeschäft kaufen.

- Sandsäckchen, um an vereister Steigung eine Fahrbahn zum Anfahren streuen zu können. Am besten sind dichte Leinen- oder Kunststoffsäckchen mit möglichst scharfem Sand oder feinem Kies.

- Schneeschaukel, um sich bei starkem Schneefall einen Weg bahnen zu können. Damit es ein auch wirklich brauchbares Gerät ist, kein kleines Handschäufelchen mitnehmen, sondern möglichst eine breite Kohlschaukel mit kurzem, abnehmbarem Stiel, damit man sich auch durch eine hohe Schneewehe graben kann.

- Anti-Beschlagtuch, mit dem die von innen beschlagene Windschutzscheibe und Heckscheibe abgerieben werden kann. Die Imprägnierung, die das Beschlagen etwa für eine Woche verhindert, reicht in dem Tuch für eine Saison. Dann wird das Tuch ausgewaschen und als normales Staubtuch verwendet.

- 2 alte Teppichstreifen, jeweils etwa einen halben Meter breit und mindestens 1,5 m lang aus einem alten Teppich oder Kokosläufer. Diese Stücke kann man zum Anfahren unter die Hinterräder legen, wenn es auf Glatteis nicht mehr weitergeht. Was für diesen Zweck im Zubehörhandel an Gummimatten usw. angeboten wird, taugt dagegen nicht viel. Wichtig ist, daß an beiden Stücken jeweils eine starke Schnur befestigt ist, wie auf vorseitigem Bild erkennbar.

- Sprühdose mit Klarsichtmittel gegen vereiste Windschutzscheiben. Es wird aufgesprüht, das Eis löst sich schnell auf, die Scheibenwischer besorgen den Rest. Klarsichtmittel in der Sprühdose sind allerdings teuer; billiger und nahezu genauso wirkungsvoll geht es mit einfachem Brennspritus, den man sich in eine kleine Plastikflasche mit Sprühdüse füllt.

Fiat empfiehlt bei lang anhaltenden Temperaturen unter -15°C ein »Winteröl« der Viskosität SAE 10 W und bei mildem Winter mit Temperaturen zwischen 0 und -15°C ein soches der Viskosität SAE 20 W/20 einzufüllen, an Stelle des »Sommeröles« SAE 30. Ein dünnflüssiges Motoröl ist im Winter zweifellos vorteilhaft, denn der Anlasser hat es leichter, den kältestarren Motor mit dünnflüssigem Öl anzukurbeln. Was beim Ölwechsel im Winter zu beachten ist, findet sich im Kapitel »Schmieren aller Teile«. Übrigens wird im Winter das Motoröl, vor allem bei vielen Stadtfahrten, stark beansprucht, weshalb ein Ölwechsel im zeitigen Frühjahr kein Fehler ist.

Reifen haben ein Gedächtnis

Es gibt Dinge, die tut man als vernünftiger Autofahrer einfach nicht. Weil sie unnötig Geld kosten oder zu gefährlich sind. Wer riskiert schon Kopf und Kragen und fährt mit defekten Bremsen oder ausgefallenen Scheinwerfern durch die Gegend? Beim kleinsten ungewohnten Motorengeräusch klingeln die Alarmglocken - der Wagen kommt in die Werkstatt. Sicherheit über alles.

Wirklich? Bei den Reifen, so unser Eindruck, ist das Sicherheitsbewusstsein vieler Autofahrer weniger stark ausgeprägt und Leichtsinne an der Tagesordnung. Solange die Schlapfen nicht platt sind, vertraut man meist blindlings auf totale Funktionstüchtigkeit selbst bei Tempo 200.

Dabei erfordert kaum ein anderes Teil am Auto soviel Aufmerksamkeit:

Reifen können nur dann ein Höchstmaß an Sicherheit bieten, wenn man sie richtig behandelt und ihnen keine Gewalt antut. Schon ein einmaliger spitzwinkliger Aufprall an einem Bordstein, beispielsweise beim Einparken, kann einen gefährlichen Zerstörungsprozess auslösen.

Das Fatale daran: Reifen haben ein Gedächtnis.

**Zwei Todsünden verzeihen sie ihren Besitzern nie:
Fahren mit zu niedrigem Luftdruck und Respektlosigkeit vor hohen Bordsteinkanten.**

Aeusserlich sieht man ihnen nichts an, doch die Quetschung am Bordsteinrand des Soli-Luftdruckes um bereits die übereinanderliegenden Stahlstränge des Gürtels irreparabel verschieben oder verziehen. Die Folge: Durch Walkarbeit und Erwärmung kann sich langfristig an der defekten Stelle der Gummi vom Gürtel lösen. Und irgendwann fliegen dann die Fetzen.

Meiden Sie deshalb Bordsteinkanten, und wenn es doch mal erforderlich ist, dann überfahren Sie diese Dinger nur ganz, ganz langsam im stumpfen Winkel.

Zweite Todsünde an Ihren Reifen: zu niedriger Luftdruck. Eine Untersuchung des Reifenherstellers Continental an 4500 Autos ergab, dass nur etwa ein Viertel der Fahrer mit korrektem Reifendruck unterwegs waren. Rund 32 Prozent leisteten sich einen zu hohen, 41 Prozent einen zu niedrigen Luftdruck. Bei knapp 8 Prozent der Luftdruck-Muffel

fehlten sogar mehr als 0,6 bar.

Dabei kann schon bei Unterschreitung des Soli-Luftdruckes um 0,3 bar und hohen Geschwindigkeiten die Reifentemperatur auf über 120 Grad Celsius ansteigen - kritisch für den Reifen wird's aber schon ab 100 Grad Celsius. Weil die Gummis nicht mehr satt, sondern nur noch mit den Schultern aufliegen, müssen sie erhöhte Walkarbeit verrichten. Auf Dauer kann das zum Ausfransen der Stahlstränge an den Gürtelrändern und im Extremfall zum Verlust des gesamten Laufstreifens führen. Ganz abgesehen davon, dass unter zu niedrigem Reifendruck auch das Fahrverhalten leidet: Wenn der Luftdruck beispielsweise von vorgeschriebenen 2,4 auf 2,1 bar sinkt, vermindert sich die Seitenführungskraft der Schlapfen bereits um rund 20 Prozent.

Kurvenstabilität, aber auch der Geradeauslauf verschlechtern

sich, der Rollwiderstand nimmt zu.

Ein zu niedriger Luftdruck ist deshalb auch aus Umweltgründen nicht vertretbar. Denn neben dem Sicherheitsrisiko verursacht er auch pro Jahr bundesweit Kraftstoff- und verschleissbedingte Reifenmehrkosten in Milliardenhöhe. Auch Fahren mit erheblich höherem Luftdruck macht keinen Sinn, weil einerseits der Komfort leidet, andererseits die Lebensdauer der Pneu wegen des starken Mittenabriebs beträchtlich verkürzt wird.

Der richtige Reifendruck bringt also nicht nur Sicherheit, er schont auch Umwelt und Geldbeutel. Nur: Per Augen-schein lässt er sich nicht überprüfen. Mindestens einmal im Monat bzw. vor Antritt grösserer Fahrten muss man schon selbst Hand anlegen, und zwar am kalten Reifen. Denn bei warmgefahrenen Pneu steigt der Luftdruck automatisch an, bei 40 Grad Temperaturanstieg um rund 20 Prozent. Wer den Luftdruck nach langen Autobahnfahrten kontrolliert, bekommt folglich »falsche« Werte angezeigt und darf keinesfalls Luft ablassen.

Der vom Hersteller vorgeschriebene

Keine Reaktion. Wochenlang nicht. Dabei war der Brief so beleidigend auch nicht, selbst Beamte sollen inzwischen Humor gehabt haben.

Ich blieb hartnäckig und telefonierte so lange durch die Stadtverwaltung, bis ich den Typen gefunden hatte, bei dem mein Brief auf dem Schreibtisch lag. Tja - äh - er wäre gerade dabeigewesen.....Dann könnte er mir das je auch telefonisch erklären, sagte ich ihm. Also, sagte er, bei den beiden Ampelanlagen, die zusammenhängen, hätten sie einen neuen Computer einbauen lassen. Nun wäre aber der Jahresetat erschöpft, so daß die Einstellungsarbeiten erst im nächsten Jahr bezahlt werden könnten. Ehrlich, ich lüge nicht! Und die Stadt heißt Köln, wo sie jedes Jahr zwei Millionen DM für den Rosenmontagszug ausgeben - das nennt man Prioritäten setzen!

Und die beiden anderen Anlagen? Das wüßte er noch nicht so genau, da müßte er noch einmal seinen Boss fragen. Nur zu, sagte ich, und rufen Sie mich doch dann bitte an. Und das hat er auch getan. Für diese Ampeln hatten sie wohl noch einen Schaltetat, und deshalb hatten sie die Zeiten aus verkehrspolitischen Gründen verändert: Bei der ersten Anlage haben nun die Fußgänger mehr Zeit, um über die Straße zu gehen, Fußgänger, die sich an dieser Ampel, die in einer Siedlung ist, noch nie um die Ampelschaltungen gekümmert haben.

Bei der zweiten Ampel merkt man so recht die Geistesschärfe, mit der auf dem Straßenverkehrsamt gearbeitet wird. Am Wiener Platz, über den viel Verkehr rollt, ist eine Großbaustelle, die alles zum Erliegen bringt. Was machen die cleveren Autofahrer? Sie suchen sich andere Wege, so daß alles wieder etwas flüssiger rollt. Einer dieser Wege führt über die zweite Ampel. Und nun kommt's: Damit den Autofahrern dieser Ausweg verleidet wird, wird diese Ampel für 80 sek. auf rot gestellt. Aus der Seitenstraße kommen in dieser Zeit maximal 5 - 10 Autos. Und alle sitzen in ihren Blechbüchsen und nehmen das gelassen hin. Gott, sind die bescheuert!

Aber bin ich das nicht auch? Ich weiß, was für ein Sadismus hinter diesen Ampelschaltungen steht, und ich mache trotzdem mit. Mach ich wirklich mit? Mitnichten. Die erste Ampel umfahre ich (umfahren wäre besser), die zweite Ampel vermeide ich, indem ich in eine verkehrsberuhigte (aber nicht gesperrte) Zone ausweiche, worüber sich die Anwohner sicher freuen.

Wenn dann in zwei, drei Jahren die Baustelle am Wiener Platz fertig sein wird, rufe ich den freundlichen Beamten auf dem Straßenverkehrsamt an und bitte ihn, die Ampeln wieder anders zu schalten - wenn dann überhaupt noch einer die ganze Vorgeschichte kennt.

1. Treffen der IG Lahn-Dill-Kreis in Irmtraut 26.-28. Juli 96

Nach gut vier Tagen Ruhepause für den Giardiniera, hiess es wieder auf die Piste, diesmal Richtung Norden. Der Kombi wurde mit allem, was man so für ein Treffen braucht, beladen und auf ging's. An der Autobahneinfahrt Reiden angekommen, dauerte es nicht lange, brauste auch schon Elio mit seinem 5er daher. Ein paar Worte gewechselt, fuhren wir weiter nach Egerkingen, wo wir um 11.45 Uhr Bruno erwarteten. Die bleibende Zeit reichte aus um einen Kaffee zu trinken. Pünktlich traf Bruno auf dem Rastplatz ein. Oli wollte den neu eingebauten Mega-Schrägstrom-Ver-gaser bewundern und öffnete die Motorhaube. „Ohje, was ist denn hier passiert!“ Beim Anblick des mittleren Ölfestes wurde Bruno so schnell blass wie sein Putzlappen braun wurde.

An Brückenplakaten vor Karlsruhe wurde Stau angekündigt, doch unmittelbar danach war die Strasse immer noch normal befahrbar. Als wir ein gutes Stück weiter waren, erblickten wir Pannenblinker, wir standen im Stau. Plötzlich tauchte ein Pärchen auf, das von Auto zu Auto lief und Erfrischungsgetränke (Flying Horse: bei starker Körperbeanspruchung einnehmen) verteilte. Bruno nahm die beiden ein Stück mit und lauste ihnen gleich eine Schachtel Büchsen ab (Transportkostenentschädigung). Schon bald wäre ich bei dieser Kriecherei eingeschlafen, fiel doch auf einmal etwas Glänzendes aus Elios Motor auf die Strasse. Es handelte sich um den Lüftungsdeckel, den Oli beim Vorbeifahren von der Strasse fischte. Wir bogen auf den Rastplatz ein, um uns zu stärken und unsere Fiätlis wieder startklar zu machen (Gasrückzugfederauswechslung). Es ging weiter bis nach Limburg, wo wir die Autobahn verliessen.

Nach ca. 7 Std. (ab Basel) trafen wir im 1100 Jahren alten Dorf Irmtraut ein und hatten 520 km mehr auf dem Tacho. Es gab einen Begrüssungsschnaps nach dem anderen, so viele bis man die Einschreibgebühr locker machte. Nun durften wir uns ein Plätzchen auf dem Zeltplatz, der bereits annähernd voll war, suchen. Da Bruno mit dem Hinwerfzelt schlechte Erfahrungen gemacht hatte und dies sowieso in Amerika war, hatte er das Zelt, das jetzt aus Frankreich zurück war mit dabei. Das sogenannte Dackelzelt war zu zweit aufbaubar. Nach diesen Strapazen machten wir uns auf den Weg, um unseren Hunger zu stillen. Man musste keine Angst haben, dass jemand verhungert - jedenfalls an den Preisen sollte es nicht gelegen haben: Steak mit Brötchen 5 DM, Bratwurst mit Brötchen oder Kartoffelsalat 2 DM. Nach ein paar Kölsch, Pilsner und Schnäpschen schaute man einmal auf die Uhr: Mit 4.00 Uhr war es eigentlich früh, aber doch langsam Zeit um sich schlafen zu legen.

Nach dem Morgenessen drehten wir eine Runde auf dem Fiat-Parkplatz (nicht die erste), wo sich wieder einige dazugesellt hatten. Bei diesem Treffen war Olis Giardiniera endlich mal einer unter vielen, nur hatten die anderen mehr Hubraum, andere Nockenwellen, waren tiefergelegt und und und. Der Teilemarkt war eröffnet und nicht wenige kamen mit ihren Einkaufszetteln und profitierten vom günstigen Angebot. Ein richtiger Pizzaiolo backte am Mittag Pizzen im Steinbackofen für 6 bis 7.50 DM. Um 13.00 Uhr stellte man sich in Reih und Glied, um an der Ausfahrt um den



Wiesensee teilnehmen zu können. Die Fiätlis wurden polonaiseartig getrennt, so umfuhr man den See von der linken oder von der rechten Seite her. Irgendwann kreuzte man sich und kam dann reissverschlussartig wieder zusammen. Auf dem Fussballplatz wurden Harassen für Slalomrennen mit einem Kettcar aufgestellt. Als dann jemand aus der Schweiz gesucht wurde und nur noch Bruno und ich zugegen waren, gab ich ihm den Vortritt. Elio und Oli hatten sich aus dem Staub gemacht und tauchten erst wieder auf, als sich Bruno auf den Start konzentrierte.

Nach dem Nachtessen verlagerten wir uns in die Halle, wo uns der Organisator Michael Kabbeck und der Bürgermeister zum bunten Abend begrüßten. Er teilte uns mit, dass die Halle nach dem Treffen renoviert wird - lautes Raunen in der Halle - dass wir aber nächstes Jahr wieder kommen dürfen. Ein Opernsänger alias Pavarotti wurde angekündigt, er wurde in einem 500 D reingeschoben und gab seine Stimme zum Besten. Mit Gesang noch nicht genug, stellte sich der Männerchor auf der Bühne auf und sang das FIAT-Lied. Das folgende Männerballette sorgte für Stimmung in der Halle. Nun galt es den besten „Nicht-hessischen-Hessen“ zu finden. Jos aus Holland, Carlos aus Kiel, Ulli von Leverkusen und ELIO aus der Schweiz kamen in den Genuss von diesem Sprachkurs, welcher mit einem Schnabelwetzter endete. Nach den einzelnen Durchgängen wurde die Kehle mit „Äppelwoy“ (= saurer Most) geschmiert. Die Zuschauer entschieden sich mit heftigem Applaus für Elio. Er erhielt einen Aschäbechää. Weitere Preise wurden verliehen an den freundlichsten Fiat, an den am lustigsten bemalten Fiat, an deri stinknormalsten Fiat, an den jüngsten eingeschriebenen Teilnehmer (eine Woche alt). Zudem wurden noch gesponsernte Preise wie Drehzahlmesser, Bodenteppich, Fensterrahmen bis zur Fiat-Badeinsel mit Palme an Ausgeloste verteilt. Mit dem sollte es noch nicht genug sein. Michael meinte: „Einen haben wir noch!“ So gab es draussen eine Kostprobe vom 1. August-Feuerwerk. Bald sass man wieder an Tischen bei Bier und Lebenselixier. Für Nachschub wurde immer gesorgt, nur wusste jeweils niemand wer bezahlt hatte. Nach dem morgendlichen Kaffee packten wir unsere Sachen zusammen, einschliesslich dem fabrikneuen Polen-Motor mit Getriebe für Valentino, und schauten, dass wir am Hockenheimring gut vorbeikamen (Formel 1). Bei der Heimfahrt blieben wir vom Stau verschont, gerieten aber in starken Regen, welcher im Giardiniera einige leckere Stellen zu Tage brachte. Den Zoll haben Bruno und wir problemlos passiert, doch wo blieb Elio?! Nach kurzem Warten ging's dann endgültig nach Hause. Fazit: Bruno war da und doch nicht da. Elio trinkt nie mehr Alkohol, (bis zum nächsten Mal), Oli läuft besser mit ganzen Jeans rum, der Giardiniera sollte wieder einmal gewaschen werden. Was mich betrifft: mir hat es gefallen und ich bin gerne auch das nächste Mal wieder mit von der Partie.

Daniela



**Wer nicht fragt, bleibt dumm,
was manchmal auch ganz schön ist.**

Gerd Jansen

Wenn man jahrelang dieselbe Strecke zur Arbeit fährt, hat man den Ampelrhythmus so richtig drin. Man weiß, wo man sich etwas Zeit lassen kann, weil man sonst zu früh an der noch roten Ampel ankommt, man weiß aber auch, wo man ordentlich stochern muß, um den letzten Grünzipfel noch zu erreichen. So kann man genüsslich Radio hören, in den Tag hineinräumen und sich voll auf sein langjährig eingeübtes psychomotorisches Schema verlassen. Bis man eines Tages mit einer Vielzahl von Panikreaktionen feststellen muß, daß nichts mehr stimmt an den Ampelschaltungen, nichts mehr, alles durcheinander, wie von einem Zufallscomputer generiert. Du wirst hellwach, kriegst die Nachrichten im Radio nicht mehr mit und merkst, wie gefährlich Tagträume sein können, wenn die Ordnung zerstört ist.

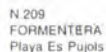
Und dann fängst Du an zu denken. Zunächst stellst Du fest, daß es insgesamt 4 Anlagen sind, deren Schaltungen nicht mehr stimmen. Zwei davon hängen miteinander zusammen - von wegen Grüne Welle und so. Die zwei anderen liegen kilometerweit auseinander. Mehrere Tage versuchte ich, hinter das System der Veränderungen zu kommen - denn für mich war es undenkbar, daß Ampelschaltungen in dieser unserer Republik keinem System folgen sollten, und wenn es auch nur eins war, um den Verkehr nun endgültig zum Erliegen zu bringen. Keine Chance! Obwohl ich in meinem analytisch geschulten Kopf alle Möglichkeiten der Wenn - Dann - Beziehungen durchspielte, kam kein System zustande. Nur längere Fahrzeiten, aber hallo!

Wofür, dachte ich, zahlst Du eigentlich diese Irrsinns-Kfz-Steuer (Diesel!!), wenn sie dir nicht einmal sagen, was der Scheiß mit diesen Ampelschaltungen soll. Frag sie doch mal, sagte meine Bürgerseele zu mir, die Stadtverwaltung ist doch verpflichtet, Dich aufzuklären.

Als verantwortlicher Wissenschaftler habe ich zunächst mal alle Ampelphasen gemessen und diese Zeiten notiert. Dann habe ich einen Brief geschrieben an den Oberstadtdirektor - Straßenverkehrsamt. Eigentlich ein ganz freundlicher Brief, sinngemäß etwa folgendermaßen:

Habe festgestellt, daß die Ampelphasen da und da, mit denen ich bisher relativ optimal zur Arbeit gekommen bin, sich verändert haben, so daß ich nun eine viertel Stunde früher aufstehen muß. Andererseits könnte ich nicht erkennen, daß dadurch irgendein anderer Verkehrsteilnehmer nun schneller zur Arbeit käme. Also habe ich nach dem Sinn gefragt, und dabei einige Erklärungsvorschläge meinerseits beigetragen:

1. Dem Autofahrer soll das Autofahren verleidet werden.
2. Der Amtsleiter hat gewechselt und will auch mal seine eigene Handschrift zeigen.
3. Die Computer in den Ampelanlagen spielen verrückt, und es hat noch keiner gemerkt.
4. Es handelt sich um ein Experiment aus der Chaosforschung.



Un gran saludo de la pequeña isla

**FORMENTERA**

A.1) ISCHIA - Castello Aragonese
lo guardo estasiato tal mare:
immoile mare uguale
(PAI & ZZESCH)

A1) ISCHIA - Castello Aragonese
 Im guardo estasiato tut mare:
 immobiliare mass uguale
 PALAZZESCO-
 Rest, Calverkost usw. Aber alle diese
 sind ~~schon~~ Ruinen sehen noch, ?
 Also denken wir warum wir mit einem so
 elegant nicht hier Ferien machen sollten? (Angebot + Heiligt)

DANIEL POZZO, DANS LE MILIEU SURNOMMÉ "IL CONDOTTORE" A ÉTÉ REPÉRÉ AVEC SA FEMME STEFANIA ET SA TERRIBLE DESCENDANCE, TIM ET SÉBASTIEN, AU 104 RTE DU GRAND-LANCY.

SELON CERTAINES SOURCES, IL S'Y CACHAIT DEPUIS 7 ANS. ON A ÉGALEMENT DÉCOUVERT UN VÉRITABLE ARSENAL DE FIAT 500, DU MODÈLE LE PLUS SIMPLE AU PLUS ÉLABORÉ, AVEC UNE MULTITUDE D'ACCESSOIRES SERVANT À L'ENTRETIEN DE CET ARSENAL. D'APRÈS LES RUMEURS, ILS ONT IMMÉDIATEMENT FAIT ROUTE DANS UNE AUTRE CONTRÉE, DONT SEULS LES PROCHES DU MILIEU DE LA FIAFIA SERONT VRAISEMBLABLEMENT INFORMÉS.

POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS CONCERNANT "LA FAMILLE", NOUS RESTONS À VOTRE DISPOSITION AU NO. DE TÉLÉPHONE 022 776 5005, DÈS LE 1ER DÉCEMBRE 1996 OU À L'ADRESSE SUIVANTE: 4, CHEMIN DE L'ÉCAFFY, 1297 FOUNEX.

AB 1. DEZEMBER, ZIEHT DIE FAMILIE POZZO UM. DIE NEUE ADRESSE IST :

4, CHEMIN DE L'ECAFFY 1297 FOUNEX

TÉL. 022 / 776 50 05

Le patient: Docteur, ma famille me croit fou parce que j'aime les saucisses.

Le médecin : Absurde! Moi aussi, j'aime les saucisses.

Le patient : Vraiment ? Mais alors, il faut que vous veniez voir ma collection. J'en ai des centaines !

Auto Antique



Réparations tous véhicules anciens

Marcel FAVEZ

Tél. 021-903 29 15

1084 CARROUGE



Delisca AG

Hofstrasse 31 · 4127 Birsfelden · Telefon 061/312 21 20

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

Unsere Vertretung in der Schweiz:

René Berny S.A.
Via G. Motta
CH-6850 Mandrisio / TI
Tel: +91-463340 & 463339
Fax: +91-466197

Neuer Bild-Ersatzteilkatalog 93/94 erschienen

120 Seiten, Lose-Blatt-Sammlung, DM 9,-
(Zahlung erst beim Empfang und wenn er Ihnen
gefällt)

Kostenlose Preislisten für 500/600 und 126



FIAT 500 ZENTRUM

FIAT 500 · 600 · Teile · Zubehör · Tuning · Peripherie · Literatur
Ritz Handelsgesellschaft mbH · Waller Straße 8 · 28219 Bremen
Telefon (04 21) 39 29 77 u. 3 96 58 93 · Telefax (04 21) 38 34 63

sen TR, der es faustdick unter der Haube hatte: Ein gründlich überarbeitetes, auf 660 Kubik vergrößertes Triebwerk schraubte dank höherer Verdichtung, größerem Ansaugrohr sowie einem Doppelfallstrom-Vergaser die PS-Zahl auf 27, die nun bei 5000 Touren anlag. Das war ein Wort! Um mehr Kunden in den Genuß dieser 27 PS kommen zu lassen, offerierte Steyr-Puch ein entsprechendes Umbaukit samt genauer Anleitung, das den Biedermann 650 T zum Brandstifter werden ließ. Dieser Verwandlungsprozeß in Heimarbeit war ab Ende 1963 nicht mehr nötig: Da nämlich ergänzte der nur in Knallrot gelieferte 650 TR (manchmal auch 650 TR1 genannt) als ganz „normales“ Puch-Modell das offizielle Verkaufsprogramm. Zwei Jahre später (also Ende 1965) folgte ihm der 650 TR2, der zwar noch alltagstauglich war, sich aber im harten Wettbewerb wohler fühlte. Dieses nach allen Regeln der Kunst frisierte, 10,5 : 1 verdichtete und mit einer heißen Monte-Carlo- oder Burgess-Auspuffanlage bestückte Gerät leistete je nach Nockenwelle 42 (P92-Nocke) oder 38 PS (P82-Nocke) bei 6000 Touren. Natürlich gab es nicht nur werksseitiges Motor-Tuning: Wer mochte, konnte dem Fahrwerk etwa mit Stabilisatoren zu Leibe rücken, eine schärfere Kupplung einbauen oder speziell übersetzte Getriebe bekommen. Viele wollten: Längst hatte die kleine Runkel aus Thondorf zu einer steilen Sportkarriere angesetzt und dabei enorme Vielseitigkeit bewiesen. Ob am Berg, auf der Rundstrecke und vor allem auf schnee- und schotterbedeckten Rallyepisten – das Ding entwickelte sich zum Favori-

tenschreck! Klar, daß es eine Puch-Werksmannschaft gab, die von vielen Privatisern ergänzt wurde. Daß viele Privatfahrer sich für einen Puch entschieden, lag auf der Hand: Wo sonst gab es ein so robustes, in Anschaffung wie Unterhalt preisgünstiges Sportgerät, das auch noch äußerst konkurrenzfähig war? Wie konkurrenzfähig, machten Spitzenplatzierungen immer wieder deutlich: Der Pole Zasadawurde 1966 Rallye-Europameister, es gab österreichische Staatsmeister auf Puch, und Heinz Liedl, der Sohn des deutschen Importeurs, holte sich 1964, 1965 und 1966 den Titel „Deutscher Tourenwagen-Bergmeister“. Sogar in kleinen Formelwagen kam der Zweizylinder-Boxer erfolgreich zum Einsatz! Der Triumph von Sobieslaw Zasada 1966 hatte Einfluß auf das Puch-Programm: Neben dem 650 T mit unverändert 19,8 (bei uns 22,8) PS erschienen zum Modelljahr 1967 der Europa, der die bisherigen TR in Pension schickte. In drei Leistungsstufen lieferbar, brachte es der 650 TR Europa auf 30 PS, der TR2 Europa auf 34 PS und mit Sportauspuff gar auf 40 PS! Tempo? Aber ja doch: *auto, motor und sport* ermittelte 1967 137,5 km/h, was einer Drehzahl von 6225 U/min entsprach. Bis zu 11 Liter Sprit soff die kleine Heulboje dann Aber was soll's? Wer 5750 Mark für diesen Kraftzweig ausgab (und dafür einen ausgewachsenen Ford 12 M 1,3 stehen ließ), dem war der Benzinverbrauch wurscht. Und was machte das kleinste Puchel, also der 500? Allerhand! So erschien das 1967er Modell (dem optisch die 650-Baureihe entsprach) mit größerer Windschutzscheibe und vorne an-

geschlagenen Türen à la Fiat 500 F. Gleichzeitig gehörte das berühmte „Bürzeldach“ jetzt der Vergangenheit an, was mancher Puchianer übelnahm. Denn mit der Dachkonstruktion verlor der Puch natürlich ein Stück Eigenständigkeit. Aber da befand sich das kleine Auto schon auf dem absteigenden Ast. Die Nachfrage ging deutlich zurück. Es sollte noch schlimmer kommen: Zwei Jahre später liefen der bisherige 500 D, die 650er sowie der Kombi aus und ein „neuer“ Steyr-Puch 500 erschien. Jetzt hatte man es tatsächlich „fast“ mit einem Fiat 500 zu tun, denn die aus Italien kommenden Autos waren komplett montiert: nur Motor und Motorhaube stammten noch von Steyr-Puch und wurden in Thondorf angepaßt. Damit waren auch die technischen Besonderheiten des Puch verschwunden – bis auf den Motor, der aus 493 ccm Hubraum 16 PS abgab (beziehungsweise 19,8 beim gleichzeitig eingeführten 500 S). Man war leistungsmäßig also wieder zu den Anfängen zurückgekehrt! Bis 1973 dümpelte der kleine Puch noch vor sich hin, dann kam das wohlverdiente Aus: Jahre lang ein Verkaufshit, konnte das Wägelchen im Alltag wie im Wettbewerb brillieren und sogar zu Westentaschen-Sportlern mit Sonderkarosserien – wie dem Adria TS, dem Jamos GT oder dem Imp GT – animieren. Sein Triebwerk schließlich hatte nicht nur im Haflinger, einem Gelandewagen, Karriere gemacht, sondern auch als Stationärmotor. Was will man mehr?

Text: Dieter Günther
Fotos: Ulrich Schwab

Ungleichungen



Wegweiser in Afrika (aus dem Winter / Frühling-Katalog von SSR-Reisen)

fischen Bürzel von sich Reden machte und für mehr Kopffreiheit sorgte. Es war mit dem Karosseriekörper verschraubt und senkte gegenüber dem „Fetzdach“ – diese Ausführung blieb weiterhin lieferbar – die Windgeräusche deutlich. Ein kleines Handschuhfach und eine verbesserte Heizung waren weitere Goodies. Alles noch ein bißchen besser konnte der DL, der Luxus (denn dafür stand das „L“) samt Leistung bot: Ein überarbeiteter Zylinderkopf, ein optimierter Ansaugtrakt sowie ein größerer Vergaser trieben die PS-Zahl auf 19,8 und die Höchstgeschwindigkeit auf knapp 110 km/h. Da mußten mußten sich nicht nur Käfer-Fahrer warm anziehen! Übrigens wollen Insider wissen, daß es eine 500 DH genannte Polizei- und Militärausführung gab, die es auf 22,8 PS (man nahm es bei Puch auch hinter dem Komma genau!) gebracht haben soll. Von noch einer Variante müssen wir berichten: dem Neckar-Steyr-Puch 500 D. NSU-Fiat in



Die Schlitze in der Motorhaube sind Serie, der Monte-Carlo-Auspuff beim TR 2 Europa auch.

Heilbronn plante, den Österreicher – zusammen mit Jagst und anderen Fiat-Modellen – in Deutschland zu bauen. Aber die um ihren Umsatz bedachten Fiat-Händler legten sich erfolgreich quer, das Adoptivkind führte nur ein kurzes Autoleben. Die Prospekte waren gedruckt, das neue Frontemblem lag schon im Regal, doch das Auto ging nie in Serie. Inzwischen gab es den kleinen Steyr-Puch als Cabrio-Limousine sowie mit festem Dach – und das jeweils in zwei Leistungsvarianten; wo aber blieb der Kombi (wie es ihn aus Italien schon gab)?

Auch der sollte kommen: 1961 wurde er offiziell als 700 C (na klar: das C stand für Combi) vorgestellt, dem 1962 mit dem nur zwei Jahre gebauten 700 E eine Economy-Version zur Seite gestellt wurde. Vor allem der 700 C hatte es in sich! Außerdem lag „Kühleremblem“ – so wie am verschraubten Blechdach (nur die erste Handvoll Autos hatte ein faltverdeck) vom italienischen Vorbild zu unterscheiden, tobte im Rücken der Passagiere ein auf 643 ccm Hubraum vergrößertes Triebwerk. Mit einer von 6,7 auf 7,2:1 erhöhten Verdichtung und gekrönt von einem Weber-Vergaser, durften sich Kombi-Piloten an 25 PS deklektieren – an 25 PS und an einem neuen, vollsynchronisierten Vierganggetriebe ohne direkten Gang (die vierte Fahrstufe war mit einer Übersetzung von 0,89:1 „lang“ ausgelegt). Da wurde die Fahrt zum Großmarkt zum Erlebnis!

Wer hinter dem Lenkrad des 700 Economy saß, kam – im wahren Sinne des Wortes – weniger gut weg: Die Maschine war auf 19,8 PS gedrosselt und ein in den zwei oberen Gängen „kürzer“ übersetztes Getriebe montiert. Limousinen-Piloten bedauerten derweil, daß die 650er-Motoren den Lasteseln vorbehalten waren. Die Steyr-Verantwortlichen erhörten sie, schon 1962 legten sie nach: Der 650 T erschien – wenngleich nur mit dem 19,8-PS-Aggregat des 700 E, dessen Nominalleistung der des Halbliter-DL-Motors entsprach. Dafür lockte das größere Aggregat mit deutlich mehr Drehmoment; außerdem bot der 650 T eine leicht überarbeitete Bremsanlage und ein verstärktes Fahrwerk. In Deutschland – Sie haben richtig gelesen: Jetzt wurden Puchlerls von der Firma Liedl in Graßlitz bei Regensburg importiert – hatte er sogar mehr Leistung: 22,8 PS standen bei uns zu Buche! Und der Preis? Der lag in good old Germany Anfang 1964 bei genau 3980 Mark – im Vergleich zum italienischen Fiat 500 D, der 3190 Märker kostete. Es war eben schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben!

Neben diesem serienmäßigen und bei jeder Puch-Vertretung erhältlichen 650 T gab es freilich noch ein 650 TR genanntes Schmankerl, das eigentlich und ungerechterweise nur für staatliche Stellen (allen voran die Gendarmerie) bestimmt war. Aber was heißt schon „eigentlich“? Ein paar Glückliche ergatterten die-

LA 500 DU "GRAND BLEU"

Installés depuis deux années en bord de mer, à Marseillan-Plage dans l'Hérault, nous faisons les colonnes "auto" du journal local dans l'espoir d'y trouver peut-être une Fiat 500.

Il est vrai que la première année nous y étions descendus avec la 500 L que nous avons depuis 9 ans, mais nous nous étions jurés de ne plus revivre un tel retour de vacances car il avait été plus que mouvementé; et généralement plus le retour est long, plus il est insupportable car on a le temps de repenser à chaque kilomètre que nos prochaines vacances au soleil sont programmées seulement pour l'année d'après. Quel blues !!

A ce jour, c'est un souci de moins car la énième lecture du dernier magazine de collection nous avait amené à téléphoner à un jeune de la région qui cherchait à vendre sa Jardinière totalement rénovée et sa 500 D de 1965 au look pourri. Au vu de l'usage que nous voulions en faire, nous avons acheté sur le champ cette 500 D dignement française et désormais rebaptisée "La 500 Du Grand Bleu".

Grâce à notre vendeur Thierry avec lequel nous avons pu sympathiser, nous avons refait les freins et les deux planchers chez le mécano-tôlier du village, nous sommes passés chez le pote contrôleur-technique du coin... et pas qu'on vienne nous raconter que les pots-de-vin et le travail au noir n'existe pas en France !!!

Aussitôt l'acquisition faite, nous avons enlevé le toit dur car il n'y a pas eu une goutte de pluie pendant deux semaines et dans le but de la transformer l'an prochain avec une capote de 500 N. Par la suite, on s'est vraiment éclaté, parfois avec des amis qui venaient nous rendre visite, et c'est à quatre ou cinq que nous pouvions frimer dans le village avec la planche à voile et les skis nautiques...

Elle repose maintenant chez le gardiennage-caravaning d'à côté jusqu'en mai 1997 et on se réjouit déjà de la ressortir pour les beaux jours et la frime de l'an prochain !

Une 500 Grand Bleu (bleue claire avec des nuages) pour FF 3'000.--, un contrôle technique pour FF 300.--, pas de vignette et d'impôt auto pour les voitures de collection et une assurance spéciale de FF 350.-- par an, quelle aubaine pour un Suisse !

Pour terminer, cette 500 D Grand Bleu est venue agrandir la famille puisque nous en avons désormais quatre et que notre voisin du Sud, sous le charme, s'en est achetée aussi une... A bientôt un Club Fiat 500, section Marseillan-Plage !

Robert Margot et Patricia Bally

Technische Daten: Puch 500 D, DL, S, 500 neu, 700 C, E, 650 T, 650 TR, TR2 u. Europa				
Modell	500 D, DL, S, 500 neu	700 C, 700 E	650 T	650 TR, TR2, 650 TR, 650 TR2 Europa
Motor	Zweizylinderviertakt-Boxermotor, gebläsegekühlt; V-förmig hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von unten liegender Nockenwelle betätigt; zweifach gelagerte Kurbelwelle; ein Fallstromvergaser (650-TR-Typen: ein Doppelfallstromvergaser)			
Hubraum	493 ccm	643 ccm	660 ccm	
Bohrung x Hub	70 x 64 mm	80 x 64 mm	81 x 64 mm	
PS bei U/min	16 bei 4600 (Deutschlandausführung: 18,9 bei 5000, bzw. 19,8 bei 500 DL/500 S)	25 bei 4800 (E: 19,8 bei 4800)	19,8 bei 4800 (Deutschlandausführung: 22,8 bei 4800)	27 bei 5500, 38 bei 6000 (P92-Nockenwelle: 42) 30 bei 5500, 34 bei 5800 (M.-Carlo-Schalldämpfer: 40)
Kraftübertragung	Vierganggetriebe, zweiter bis vierter Gang synchronisiert, Einscheibentrockenkupplung, Hinterradantrieb (700 C und E: vollsynchronisiertes Getriebe)			
Karosserie	Selbsttragende Stahlblechkarosserie			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an oberen Querlenkern und unterer Querblattfeder; Teleskopstoßdämpfer (650 TR2: zusätzlich Panhardstab)			
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Pendelachse, Getriebe/Differential einheit fest mit dem Karosseriekörper verschraubt; Schraubenfedern mit zusätzlich darin integrierten Gummihohlfedern; Teleskopstoßdämpfer (500 neu/500 S: Einzelradaufhängung an gezogenen Dreieckslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer)			
Länge x Breite x Höhe	Limousine: 2970 x 1320 x 1370 mm; Kombi: 3180 x 1360 x 1410 mm			
Radstand	Limousine: 1840; Kombi 1940 mm			
Gewicht	Limousine: ca. 500 kg; Kombi: ca. 550 kg			
Bauzeit	1957 bis 1959, 1959 bis 1968 1959 bis 1962, 1969 bis 1973 1969 bis 1972	1960 bis 1968 1962 bis 1964 1967 bis 1968 (Europa)	1962 bis 1968 1965 bis 1966	1962 bis 1968
Stückzahl	43.220	9.077	5574	



Daniel Pozzo

Durant notre périple en Scandinavie (juillet/août 96), la seule et unique 500 vue est une 500F en très bon état, aperçue à Copenhague. Le propriétaire est membre du Club du Danemark.



Nix Fiat: Große ATE-Alu-Trommelbremsen verzögerten die Rennsemmel aus dem Alpenland.



Der Boxermotor erblickte das Licht der Welt mit 16 PS - 40 PS mehr waren schließlich drin.

unterer Querfeder) wie die Lenkung (Schnecke und Sektor) direkt aus Turin übernommen worden waren. Alle übrigen Details wie Bremsen, Hinterachse, Differential, Getriebe oder Motor waren Eigenkonstruktionen, wobei die Steyr-Puch-Konstrukteure auf das Triebwerk besonders stolz waren (und das zu recht). Beim Steyr-Puch wie beim Fiat hatte man es mit einem gebläsegekühlten Zweizylinder-Viertakter im Heck zu tun: Die Italiener schworen auf einen langhubigen Paralleltwin, aus dem Alpenland kam ein kurzhubiger Boxermotor. Der mobilisierte bei geringfügig größerem Hubraum 16 PS bei 4600 U/min; Fiat-Fahrer mußten sich mit 13 PS begnügen. Ein genauerer Blick in das qualitativ hochwertige



Die Selbstmördertüren ermöglichen bequemen Einstieg. Hinten gibt es im Vergleich zum Fiat etwas mehr Kopf- und Fußraum - die geänderte Hinterachse macht es möglich.

Aggregat begeisterte die Techniker: V-förmig hängende Ventile, halbkugelförmige Brennräume, eine spezialgehärtete Kurbel- und Nockenwelle, Zylinderkopf, Kolben und Kurbelgehäuse aus Leichtmetall - kein Wunder, daß dieser giftige, auf Drehzahlen bis 6500 Touren ausgelegte Boxer eine beeindruckende motorsportliche Karriere hinlegen sollte! Neben dem in den drei oberen Gängen synchronisierten Getriebe und der hinteren Zweigelenk-Pendelachse, in deren Schraubenfedern zusätzliche Gummihohlfedern saßen, verdient vor allem die Bremsanlage Aufmerksamkeit. Bis Modelljahr 1969 operierte sie mit vier verrippten Alutrommeln und verfügte über eine deutlich größere Gesamtbremsfläche als beim Fiat 500. Ein weiterer Vorteil des kleinen Puchers: Seine Motor-Getriebe-Einheit und seine Hinterachse benötigten etwas weniger Platz als die Fiat-Teile. Die gewonnenen Zentimeter kamen zum einen der Innenraumlänge zugute, zum anderen ließ sich die hintere Sitzbank etwas tiefer einbauen, was zusätzliche Kopffreiheit brachte. Schon der Fiat bot angesichts seiner Außenmaße bemerkenswert viel Platz, der Puch schnitt noch einmal besser ab.

Mit ihren 16 PS rannte die kleine Cabrio-Limousine knapp 100 m/h - für einen Kleinwagen sehr ordentlich. Aber objektiv meßbare Werte sagen eigentlich nichts über das enorme Fahrvergnügen aus, das diese kecke Kiste aus Österreich vermittelte: Die kompakten Abmessungen, der drehfreudige Motor (furchtlose Zeitgenossen schalteten erst bei 6300 Touren!), die direkte Lenkung (keine drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), das knackige, in den drei oberen Gängen synchronisierte Getriebe - ein Puchler! war der geborene Flitzer für die Stadt oder den Berg! Und es kam noch besser, denn der 16-PS-Motor war erst der Anfang einer stürmischen Entwicklung: Schrittweise stiegen Leistung wie Hubraum. Aber bitte der Reihe nach! Neben kontinuierlich betriebener Modellpflege (von der die meisten Kunden nichts mitbekamen) mauserte sich das 1957 eingeführte Ummodell zwei Jahre später zum Steyr-Puch 500D beziehungsweise 500DL. Und dies blieb nun niemandem verborgen! Von vorne etwa am neuen Emblem sofort zu erkennen, gab nun ein von Steyr-Puch entwickeltes Blechdach seinen Einstand, das durch seinen

Literatur und Modelle

Puch-Automobile 1900 bis 1990,
Friedrich F. Ehn; ISBN-Nr. 3 900310 54 8;
296 Seiten, 98,- Mark
Steyr-Daimler-Puch AG, Ralph Mayrhofer;
ISBN-Nr. 3 85068 295 1; 220 Seiten, 36,- Mark
Fiat 500 und 600 - Abarth, Neckar, Steyr-Puch,
Malcolm Bobbitt; ISBN-Nr. 3 921796 21 0;
144 Seiten, 58,- Mark
Darüber hinaus sind noch Originalprospekte, Bedienungsanleitungen und Werkstattliteratur lieferbar.

Quelle: Schröder und Weise, Hannover, Tel.: 0511/517037

Steyr-Puch 650 T Rallye Monte Carlo 1965,
Metall-Fertigmodell von Vitesse, Maßstab 1:43,
40,45 Mark
Steyr-Puch 650 T Limousine 1960,
Metall-Fertigmodell von Vitesse, Maßstab 1:43,
36,80 Mark

Weitere Infos: Modelcar Danhausen, Aachen,
Tel.: 0241/49805.



Ab 1960 zu haben: die Kombis 700 C und E. Der flachbauende Boxermotor erlaubte eine durchgehende Ladefläche. Wer zu viert mit ihnen in Urlaub wollte brauchte freilich ein gerüttelt Maß Leidenschaftlichkeit.

Fiat-Generalimporteur aktiv, wobei die Produkte aus Turin nicht nur verkauft, sondern in Österreich montiert und als Steyr-Fiat angeboten wurden. Daß die österreichischen Autobauer dabei hin und wieder eigene Wege gingen, zeigte schon der im Sommer 1953 vorgestellte Steyr 2000, der sich als modifizierter Fiat 1900 präsentierte.

Die Entscheidung, künftig auf eigene Personenwagen zu verzichten, war in der Chefetage von Steyr-Daimler-Puch nicht unumstritten. Vor allem Wilhelm Rösche, technischer Direktor in Thondorf und seit 1917 bei Puch, hatte anderes im Sinn. Ihm schwebte ein patenter Kleinwagen vor – für Leute, die vom Motorrad ab- und gesellschaftlich aufsteigen wollten.

Gerade in der Nachkriegszeit kein dummes Gedanke! Offenbar überzeugte Rösche seine Vorstands- und Direktionskollegen, denn 1954 wurde nach Darstellung des Puch-Chronisten Friedrich F. Ehn „der Beschluß gefaßt...den Bau eines Kleinwagens...in Angriff zu nehmen“.

Entwicklung und Bau des projektierten Wägelchens sollten in Thondorf erfolgen, weil in Steyr die nötigen Kapazitäten fehlten und weil die Verantwortlichen eine Verwandtschaft von Kleinwagen und Motorrad sahen. Obendrein hoffte Rösche, seiner Belegschaft damit auch nach dem seiner Meinung nach unvermeidlichen Abflauen der Zweiradproduktion die Arbeitsplätze zu sichern. Als Leiter des Projekts bestellte man Steyr-Konstrukteur Erich Ledwinka, Sohn eines berühmten Vaters namens Hans, dessen Team noch im selben Jahr (also 1954) mit einem ersten Prototyp überraschte.

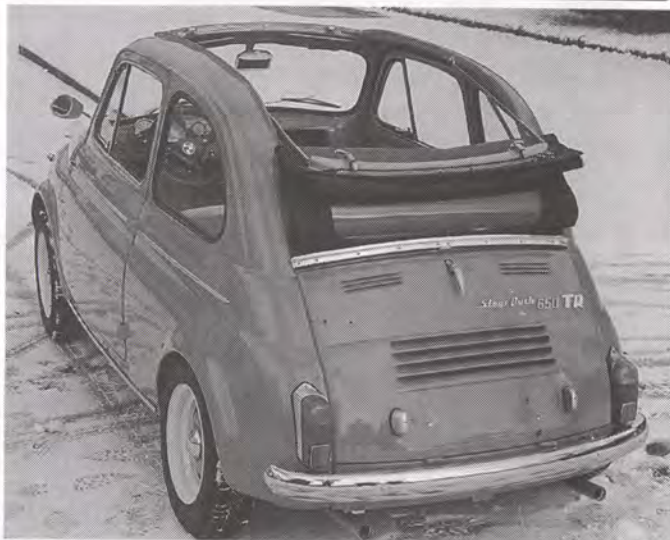
Der kleine Viersitzer löste intern Jubel aus. Den Machern um Diplomingenieur Ledwinka schien ein vielversprechender Entwurf gelungen zu sein, allerdings fehlte es an der nötigen Absprache mit den Kaufleuten. Die Kapitaldecke war zu dünn für die Verwirklichung des Projekts, vor allem die Errichtung einer Produktionsstraße zur Karosseriefertigung war nicht finanzierbar. Sollte das Projekt damit gestorben und das viele Geld, das man in die Entwicklung investiert hatte, verloren sein? Zum Glück nicht! Denn da gab es ja noch jenen „Assembling“-Vertrag mit Fiat, der Steyr-Daimler-Puch die Verwendung einer Mindestmenge an Fiat-Teilen vorschrieb. Und da Fiat gerade dabei war, dem 1955 vorgestellten 600 (der in Austria als Steyr-Fiat 600 verkauft wurde) einen kleinen, einfacheren Bruder zur Seite zu stellen, waren die Würfel gefallen: Es sollte einen Kleinwagen von Steyr-Puch geben



Gewöhnungsbedürftig: Der Tachometer zeigt entgegen dem Uhrzeigersinn an.



Für ein paar Öchsis mehr: Die sportlichen Versionen waren für Zusatzinstrumente vorbereitet.



Die Urform: Bis 1967 gab es die kleinen Puch mit durchgehendem Faltdach und hinten angeschlagenen Türen. Die Nostalgiker erfreute, seinerzeit waren Exemplare mit festem Dach freilich mehr gefragt.

– auch wenn er äußerlich nur von Kennern vom Original (an seiner Heckklappe etwa oder an der anderen Kühlergrill-Attrappe) zu unterscheiden war.

Am 30. September 1957, also im selben Jahr wie sein Vorbild, stellte man den offiziell Steyr-Puch 500, Modell Fiat, genannten Zwerg der Öffentlichkeit vor. Obwohl, wie *auto, motor*

und *sport* formulierte, nur „zum Hausgebrauch in Österreich“ gedacht, sorgte er in anderen Ländern ebenfalls für Interesse. Etwa bei uns: Motorräder waren out, Kleinwagen in – und so ergoß sich eine wahre Flut von kleinen Hüpfen mit vier und manchmal drei Rädern auf unsere Straßen. Da der nagelneue Fiat 500 viel Beachtung fand, war auch seine österreichi-

sche Verwandtschaft von Interesse. Offiziell war der Steyr-Puch 500 in Deutschland freilich noch nicht zu kaufen. Fiat hatte sich vertraglich abgesichert – eine Haltung, die gelockert werden sollte, aber davon später mehr. Bei näherem Hinsehen zeigte sich, daß von den wesentlichen mechanischen Komponenten nur die Vorderachse (mit oberen Querlenkern und



14. & 15. Dezember



Samichlaus -

Week-end

de St. Nicolas

Wo
Übernachtung
Mitbringen
Kosten

im Diemtigtal, ca. 40 Min. von Thun
im Massenlager
Schlafsack, Spiele
ca. Fr. 25.--/Person, Kinder nach Absprache (Vorkasse)

Anmeldung

bis spätestens am Samstag, **30.11.96** (GV) an
Veronika/Frösch Mattioli: **Tel. 033 / 235 615** (ab 9.11.96: 223 56 15) oder direkt **an der GV** (bitte Betrag gleich mitbringen).

Où
Hébergement
A prendre
Coûts

dans la vallée de Diemtig
dortoirs
sacs de couchage, jeux
env. Sfr. 25.-- p.p., pour les enfants selon accord
(payable à l'avance)

Inscription

Au plus tard le samedi, **30.11.96** (Assemblée Générale) auprès de Veronika Mattioli: **Tel. 033 / 235 615** (dès 9.11.96: 223 56 15) ou directement à l'**Assemblée Générale** (paiement sur place également).



0



+500

Lunetterie-optique

meier

membre actif

grand-rue 22, montreux
face au parking du marché

Tél. (021) 963 59 57

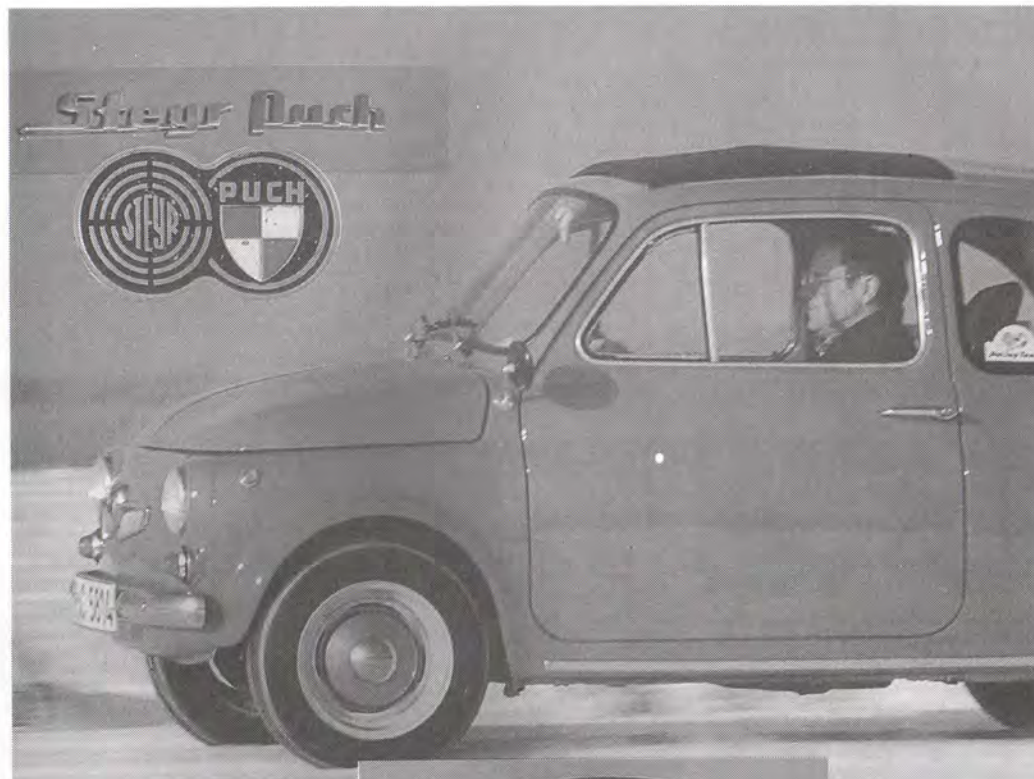
Safra

Bottega della pasta
Inh. Fam. Kolly
Gütschstrasse 1, 6003 Luzern
☎ 041-22 68 48Tortellini Tortelloni Fettuccine Cannelloni Gnocchetti Sardi
Ravioli Ravioloni Lasagne Gnocchi PizzateigBRANDANI
S. à r. l.
Electricité ⚡ Téléphone
Av. Nestlé 15
Montreux

Tél. 021/961 21 24

Fax 021/961 21 25

Permanence 24 h/24 - Tél. 157 55 44



Manche Dinge im Leben führen beinahe zwangsläufig zu einem bestimmten Resultat – auch wenn ursprünglich mal alles ganz anders geplant war und wirklich niemand das spätere Endergebnis voraussehen konnte. Der Steyr-Puch 500 ist solch ein Fall: Aus heutiger Sicht konnte dieser kleine Knallbonbon eigentlich nur so und nicht anders das Licht der Autowelt erblicken. Warum? Ganz einfach: Weil zum einen die Steyr-Daimler-Puch AG sich Anfang der fünfziger Jahre daran machte, einen Kleinwagen zu konstruieren und zu bauen, das österreichische Unternehmen aber andererseits einen sogenannten „Assembling-Vertrag“ mit Fiat hatte, der Montage und Verkauf der Autos aus Turin vorsah.

Dieses Abkommen, so notwendig es für Steyr-Daimler-Puch gewesen sein mag, muß vor allem österreichischen Autoliebhabern die Tränen in die Augen getrieben haben. Schließlich degradierte es die Firmengruppe mit ihren ruhmreichen, einst eigenständigen Unternehmen – denen Konstrukteure wie Hans Ledwinka (Steyr) oder Ferdinand Porsche (Austro-Daimler) ihren Stempel aufgedrückt hatten – mehr oder weniger zum simplen Montagewerk.

Diese bis heute anhaltende Entwicklung (gerade hat Daewoo 65 Prozent der Firma übernommen!) begann schon in den zwanziger und



Drei Meter Power: Die äußeren Abmessungen des Steyr-Puch sind praktisch mit denen des Fiat 500 identisch. Von vorne betrachtet ist er nur am Frontemblem vom Turiner Produkt zu unterscheiden.

dreißiger Jahren: 1928 war Austro-Daimler mit der Puchwerke AG zusammengegangen, im Jahr darauf geriet Steyr durch den Zusammenbruch seiner Hausbank, der Österreichischen Bodenkreditanstalt, heftig ins Schlingern. Mit der Kreditanstalt am Hof fand sich zwar ein neuer Geldgeber – allerdings einer, der mit der Austro-Daimler-Puchwerke AG eng liiert war! Als Folge dieser pikanten Konstellation schlossen beide Firmen einen Kooperationsvertrag,

der 1934/35 in der Fusion zur Steyr-Daimler-Puch AG mündete.

Nach dem Zweiten Weltkrieg rang sich die Firmenleitung zu einer radikalen Neuorientierung durch: Im Werk Steyr wollte man sich künftig auf den Bau von Nutzfahrzeugen konzentrieren, während im Werk Thondorf nahe Graz Puch-Zweiräder entstehen sollten: auf eigene Pkw-Konstruktionen gedachte man zu verzichten. Dafür war Steyr-Daimler-Puch ab 1948 als

AUTOSPRITZWERK ANDRE KISER

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



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

CARROSSERIE EGGER

Mario Egger, eidg. dipl. Carrossier
Brünigstrasse 44, 6072 Sachseln
Telefon 041/66 77 17

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

VSCI Carrosserie

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

PROTOCOLE DE LA 13ÈME ASSEMBLEE GENERALE DU SAMEDI 25 NOVEMBRE 1995 A L'HOTEL KREUZ A BALSTHAL

Le Président, Johann Jucker, ouvre l'AG et salue les membres présents ainsi que les membres intéressés.

1. Election des compteurs de voix

Matthias Deutzer et Silvia Waldmeier. En premier, ils comptent tous deux les personnes qui ont droit au vote. Il y a 51 membres donc la majorité absolue sera de 26.

2. Protocole de la dernière AG

figurait dans la Gazzetta 4/95. Le protocole a été accepté à l'unanimité des voix

3. Rapport annuel du Président

Presque comme d'habitude, Johann nous a présenté son rapport d'une manière un peu spéciale. Il a préparé un show-diapositives court dont les images retracent les principales activités de l'année passée.

4. Caisse et rapport des Réviseurs

Le caissier, Oliver Spieler, nous donne des explications plus précises sur quelques positions de sa comptabilité.

Les réviseurs, Bruno Straumann et Peter Barmet, nous communiquent qu'ils ont contrôlé la comptabilité et qu'ils l'ont trouvée en ordre. Ils proposent d'accepter la comptabilité de l'année 95 et de décharger le caissier, ce qui a lieu.

5. Cotisations annuelles

Depuis 1982, date de création de l'association, la cotisation annuelle est inchangée, c'est-à-dire Sfr. 50.- par personne et Sfr. 80.- par couple. Le Comité pense qu'il est inutile d'augmenter cette cotisation grâce aux nombreux nouveaux membres qui se sont inscrits. On propose de laisser la cotisation inchangée (50./80.-) ce qui est accepté.

6. Budget

Le budget pour l'année prochaine nous est proposé par Oliver. Il est accepté à l'unanimité.

7. Création d'une nouvelle section

La grande augmentation de membres de la section suisse-romande et l'écart assez important entre chaque région, ont contribué à la séparation de la section en sections Ouest-Romandie et Romandie-Est, centrées d'une part et de manière inchangée à Genève et d'autre part, à l'autre bout du Lac Léman, à Villeneuve. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

8. Election du Comité

Vu l'augmentation des membres du Comité (création de la nouvelle section en Suisse-romande), le nombre du Comité passe donc à 8 personnes. Ceci pose à nouveau le problème du nombre impair de membres du Comité mais il y a également d'autres changements au sein du Comité et Johann nous présente sa nouvelle composition:

Le chef de section Suisse Centrale et Vice-Président, *Kurt Honermann* reste inchangé.

Presque sans changement, *Daniel Pozza* reste chef de section Romandie (section -Ouest-Romandie).

Comme chef de section Romandie (Romandie-Est) il y a *Michel Meier*, qui est proposé donc nouveau membre au Comité.

Ruth Barmet qui s'occupait du secrétariat et de la rédaction de la Gazzetta, désire, pour des raisons familiales et professionnelles, remettre son poste de rédactrice. Après quelques appels dans le vide, il en ressort que *Oliver Spieler* reprendra ce poste. En contre-partie, Ruth s'occupera à temps perdu du poste de caissier (vu que ce poste est à présent vacant).

Ensuite, *Daniel Rees* désire remettre son poste de chef de section Zurich/Suisse de l'Est car il habite et travaille depuis quelque temps à Lucerne. Nous l'avons pour l'instant gardé comme assistant pour le Comité afin d'arriver au chiffre impair de 9.

Claudio Mattioli, avant chef de la section de Berne, désire pour des raisons professionnelles se retirer de ce poste. *Bruno Straumann* est à disposition comme remplaçant.

Bilanz / Bilan	Aktiven / Actifs	Passiven / Passifs
Kasse / caisse	24.10	
Post / poste	3'987.65	
Bank / banque	10'423.75	
Clubartikel / articles du club	1.00	
Darlehen / Prêtes	1'204.20	
Trans.Passiven / trans.passifs		3'650.00
	15'640.70	3'650.00
Vermögen / Fortune		11'990.70
	15'640.70	15'640.70

Vermögen am / Fortune au 1.10.95	13'096.80
Vermögen am / Fortune au 3.10.96	11'990.70
Abnahme / Diminution	1'106.20

Erfolgsrechnung / Resultats des calculs	Budget 96		Rechnung 96 / Calculs 96		Budget 97	
Mitgliederbeiträge / cotisations	14'000.-		13'980.-		14'000.-	
Spenden, Gönnerbeitr. / dons	200.-		280.-		200.-	
Gazzetta		4'500.-		4'926.30		5'000.-
Bürobedarf / articles bureau		1'000.-		1'875.50		1'000.-
Porti / frais de port		1'500.-		1'713.25		1'700.-
Veranstaltungen / organisations		3'500.-		4'568.25		4'500.-
Beiträge an Sektionen / quote- parts aux sections		1'200.-		629.40		1'200.-
Geschenke / cadeaux		500.-		642.50		600.-
Diverses / divers		2'000.-	179.-			-
SDHM / ASVE				1'190.00		1'200.-
Int.Treffen / Rassemblement Int.	-	-	-	-		4'000.-
	14'200.-	14'200.-	14'439.00	15'545.20	14'200.-	19'200.-
Verlust / Perte			1'106.20		5'000.-	
	14'200.-	14'200.-	15'545.20	15'545.20	19'200.-	19'200.-

Gönner 96 / donateurs 96

Aeberli Erwin
Aeschlimann Roger
Büchi Jürg
Bühler Thomas und Conny

Fantozzi Barbara
Meier Michel
Piccinni Gianni und Renate

EINLADUNG ZUR GENERALVERSAMMLUNG

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Interessenten des FIAT 500 CLUB SCHWEIZ ein zur vierzehnten ordentlichen Generalversammlung am Samstag, 30. November 1996 im Hotel Kreuz in Balsthal.

Ablauf: 19.30 Uhr 14. Generalversammlung
20.30 Uhr Abendessen (für Mitglieder gratis)

Traktanden:

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der letzten Generalversammlung
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Kassa- und 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 spätestens 14 Tage vor der Generalversammlung im Besitze des Vorstandes sein.

Neerach/Kägiswil, 6. Oktober 1996

FIAT 500 CLUB SCHWEIZ

Der Vorstand

Nous avons également *Beat Wicki* qui se propose comme remplaçant du chef de section de Zurich, à la place de Daniel Rees.

Après d'aussi nombreux changements, il ne reste plus à Johann qu'à rester Président une année supplémentaire.

Johann demande aux membres présents s'il y a d'autres propositions. Il n'y en a pas.

A ce point, Johann remercie de tout coeur le travail de longue haleine comme chef de section de Claudio Mattioli (à propos: il est l'un des plus "vieux" membres du Comité, non par son âge, mais par le nombre d'années qu'il a passées au Comité).

9. Election du Comité

a) Président: Claudio Mattioli a été choisi comme président du jour. Il supervise l'élection du président. Johann Jucker Jun. est choisi comme "Shérif" à l'unanimité.

b) Autres membres du comité - nouveaux membres du comité : Beat Wicki, Bruno Straumann et Michel Meier sont élus à l'unanimité. Ruth Barmet comme (à nouveau) secrétaire et (nouveau) caissière tout comme Daniel Rees comme (nouveau) assistant sont élus à l'unanimité.

Kurt Honermann et Daniel Pozzo sont acceptés à l'unanimité dans leurs postes respectifs.

c) Réviseurs-comptables: Les réviseurs-comptables peuvent d'après les statuts rester 2 ans maximum à ce poste. Nous avons toujours fait en sorte que chaque année une personne change. Cette année la situation est différente car Peter Barmet, qui aurait pu continuer encore une année, ne le peut pas étant le mari de la caissière Ruth Barmet. L'élection de deux nouvelles personnes est donc nécessaire. Personne (naturellement) ne se présente et il n'y a pas de propositions. Johann propose donc deux membres de longue date Romy Kilchenmann et Jürg Guggisberg. Les deux se disent d'accord et sont acceptés à l'unanimité.

10. Mutations

L'année dernière: 295 membres, 38 nouvelles entrées, 18 sorties respectivement des résiliations comme des non-paiement de la cotisation, tout comme hélas un décès (Heinz Hofer - Johann a exprimé les condoléances à la famille au nom du Club) = 314 membres actuellement.

11. Propositions

Aucune proposition n'a été faite.

12. Divers

Le trophée du meilleur porteur de poisson va cette année à Valentino Brandani. Il a investi beaucoup de temps et d'argent dans la restauration de sa Fiat 500, même en regard de son mariage. Quelques semaines après, son moteur a tout simplement explosé. La mécanique complète mérite donc d'être renouvelée.

Daniel nous communique que la prochaine Rencontre Internationale de Fiat 500 que les Romands veulent organiser aura lieu en 1997.

Johann nous informe que l'ASVE envisage, pour les Oldtimer de plus de 30 ans, de mettre un tampon sur le permis de circulation, tel que "état tout d'origine" ou "pas de rafistolage". L'avantage serait qu'avec un jeu de plaques, on pourrait immatriculer plusieurs voitures (et non seulement 2 voitures comme les voitures actuelles). Pour certains cantons, ce chiffre va même jusqu'à 99 véhicules. Et on pourrait surtout ne passer la visite que tous les 6 ans.

Cette proposition de l'ASVE a donc été soutenue au niveau national par notre Club, car rappelons-le, chaque membre verse 5.- à cette Association Suisse de Véhicules d'Epoque, somme étant prise sur la cotisation annuelle.

Balsthal, le 25 novembre 1995 La rédactrice: Ruth Barmet-Abächerli

10. Mutationen

Letztjähriger Stand: 295 Mitglieder. 38 Neueintritte, 18 Austritte resp. Ausschlüsse wegen Nichtbezahlung des Mitgliederbeitrages sowie leider auch 1 Todesfall (Heinz Hofer - Johann spricht der Familie im Namen des Clubs unser Beileid aus) = aktueller Stand = 314 Mitglieder.

11. Anträge

Es sind keine Anträge eingegangen.

12. Verschiedenes

Die Vergabe des diesjährigen Pechvogelpreises erfolgt an Valentino Brandani. Er investierte viel Zeit und Geld in die Restauration seines 500ers, auch im Hinblick auf seine Hochzeit. Ein paar Wochen zuvor ist sein Motor einfach explodiert. Jetzt muss die ganze Mechanik von neuem gemacht werden.

Daniel teilt mit, dass das nächste Internationale Fiat 500 Treffen, das unsere Romands organisieren wollen, im 1997 stattfinden wird.

Johann informiert uns, dass es der SDHM durchsetzen konnte, dass „Oldtimer“ einen Stempel im Fahrzeugausweis erhalten können, sofern sie gewisse Bestimmungen erfüllen wie z.B. mindestens 30-jährig, in Top-Original-Zustand, keine „Aufmotzungen“ etc. Der Vorteil dieses Eintrages liegt darin, dass mehrere Fahrzeuge (nicht nur 2 wie immer noch bei „normalen Autos“) auf eine Wechselnummer eingelöst werden können, wobei die Anzahl der Fahrzeuge je nach Kanton unterschiedlich ist. Es gibt, so hören wir, sogar einen Kanton, der bis zu 99 Fahrzeuge auf eine Nummer zulässt. Ausserdem müssen diese attestierten Oldtimer nur noch alle 6 Jahre vorführen.

Diese gelungenen Bestrebungen hat unser Club mitunterstützt, in dem wir Mitglied im SDHM (Schweiz. Dachverband Historischer Motorfahrzeuge) sind, und pro Clubmitglied Fr. 5.- an die Dachorganisation abliefern.

Balsthal, 25. November 1995

Die Verfasserin: Ruth Barmet-Abächerli

Neues Fiat-Modell !

500 D, M1:18, von Solido

Türen und Motorhaube zum Aufmachen.
Entweder in weiss mit geschlossenem Dach
oder in rot mit offenem Verdeck.
sensationeller Preis: nur 38.- Fr.
zu Bestellen ab sofort bei Gianni Piccinni
01/ 826 03 46

auf Wunsch in eigener Wagenfarbe 100.-

sich sowieso noch weitere Änderungen im Vorstand ergeben, erläutert Johann an dieser Stelle die vorgesehene Neuzuammensetzung:
Unverändert bleibt *Kurt Honermann* Sektionsleiter Innerschweiz und Vizepräsident.
Fast unverändert bleibt *Daniel Pozzo* Sektionsleiter Romandie (neu Ouest-Romandie).
Als Leiter der Sektion Romandie Est ist *Michel Meier* als neues Vorstandsmitglied vorgeschlagen.

Ruth Barmet, die das Sekretariat sowie die Redaktion der Gazzetta innehatte, möchte aus familiären und beruflichen Gründen den Posten der Redaktorin abgeben. Nach einigen Leerläufen und Verwirrungen ergab sich, dass *Oliver Spieler* das Amt übernehmen würde. Im Gegenzug wird Ruth das dadurch freiwerdende Amt des Kassiers übernehmen. (Im Endeffekt also schlicht ein Tausch des Jobs).

Des weiteren möchte *Daniel Rees* sein Amt als Leiter der Sektion Zürich/Ostschweiz abgeben, da er seit einiger Zeit in Luzern wohnt und arbeitet. Wir haben jetzt aber vorgesehen, ihn als Beisitzer im Vorstand zu behalten, damit dieser wieder ein demokratisches 9-köpfiges Gremium bilden kann.

Claudio Mattioli, bisher Leiter Sektion Bern, möchte aus geschäftlichen Gründen von diesem Amt zurücktreten. Als Ersatz für ihn stellt sich *Bruno Straumann* zur Verfügung. Ebenfalls neu in den Vorstand wählen lässt sich *Beat Wicki* als Sektionsleiter Zürich, Ersatz für Daniel Rees.

Nach so vielen Veränderungen bleibt Johann nichts anderes übrig, ein weiteres Jahr Präsident zu bleiben.

Johann fragt die anwesenden Mitgliedern nach anderen Vorschlägen - es gehen keine ein.

An dieser Stelle verdankt Johann herzlich die langjährige Arbeit als Sektionsleiter von Claudio Mattioli (nebenbei: einer der „ältesten“ Vorständler überhaupt, nicht von alters wegen, aber von der Anzahl Jahre Mitgliedschaft im Vorstand).

9. Wahl des Vorstandes

- a) Präsident: Als Tagespräsident wird Claudio Mattioli gewählt. Er leitet die Wahl des Präsidenten. Johann Jucker jun. wird einstimmig als „Sheriff“ bestätigt.
- b) Übrige Vorstandsmitglieder - neue Vorständler: Beat Wicki, Bruno Straumann und Michel Meier werden beide einstimmig gewählt.
Ruth Barmet als (weiterhin) Sekretärin und (neu) Kassier sowie Daniel Rees als (neu) Beisitzer werden einstimmig bestätigt.
Kurt Honermann und Daniel Pozzo werden in ihren Ämtern als Sektionsleiter bestätigt.
- c) Rechnungs-Revisoren: Rechnungsrevisoren können gemäss Statuten jeweils während höchstens 2 Jahren diesen Job innehalten. Wir haben es immer so gehalten, dass jedes Jahr abwechselungsweise immer nur 1 Revisor ausgetauscht werden muss. Dieses Jahr liegt der Fall insofern speziell, dass Peter Barmet, der noch ein weiteres Jahr amtieren könnte, als Ehemann von Kassierin Ruth Barmet natürlich nicht mehr zugelassen werden kann. Es ist daher die Wahl von 2 neuen Revisoren nötig. Es meldet sich (natürlich) niemand freiwillig, es gehen auch keine Vorschläge ein. Johann schlägt daher folgende 2 langjährigen Mitglieder vor: Romy Kilchenmann und Jürg Guggisberg. Die beiden erklären sich einverstanden* und werden einstimmig gewählt.

INVITATION À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le comité a l'honneur d'inviter les membres et les intéressés du club FIAT 500 SUISSE à la 14ème assemblée générale qui aura lieu le samedi 30 novembre 1996 à l'Hôtel Kreuz (Croix) à Balsthal.

Programme: 19h30 14ème 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.

Neerach/Kägiswil le 6 octobre 1996

CLUB FIAT 500 SUISSE

Le Comité

 bilan et resultats des calculs voir page 29

Ersatzteile und Zubehör
für



Jean Goetz AG
8004 Zürich

Feldstrasse 111
Telefon 01 - 242 78 18



Pesce Giovanni
Ital-Classic Cars

Olgastr.12
D - 88069 Tettnang

Tel & Fax: 07542/95 26 27
Mob. Tel.: 0171 / 7513603

Auszug aus dem Angebot:

Fiat 500 zum Restaurieren	ab DM	800,00
Fiat 500 restauriert od. original	DM	4.500,00

Bitte Foto-Katalog anfordern.
Schutzgebühr DM 10,00 in bar der Anforderung beilegen. Bei Kauf eines Fahrzeuges 5-fache Rückerstattung.

Protokoll der 13. Generalversammlung
vom Samstag, 25. November 1995 im Hotel Kreuz in Balsthal

Der Präsident Johann Jucker jun. eröffnet die Generalversammlung und begrüsst die anwesenden Mitglieder und Interessenten.

1. Wahl der Stimmzähler Matthias Deutzer + Silvia Waldmeier

Als erstes zählen die beiden die anwesenden Stimmberechtigten: es sind 51 Mitglieder; das absolute Mehr beträgt also 26.

2. Protokoll der letzten GV

war im Heft 4/95 abgedruckt. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Schon fast wie üblich gibt Johann seinen Jahresbericht in spezieller Form ab: er hat eine kurze Dia-Show zusammengestellt, die Bilder von den wichtigsten Veranstaltungen des letzten Jahres zeigen.

4. Kassa- und Revisorenbericht

Der Kassier Oliver Spieler erzählt uns genaueres zu den einzelnen Positionen der Rechnung.

Die Revisoren Peter Barmet + Bruno Straumann teilen uns mit, dass die Rechnung geprüft und für in Ordnung befunden wurde. Sie beantragen, die Rechnung für das Vereinsjahr 95 zu genehmigen und dem Kassier Dechargé zu erteilen, was auch geschieht.

5. Jahresbeitrag

Seit 1982, der Gründung des Vereins, beträgt der Mitgliederbeitrag unverändert Fr. 50.- für Einzelmitglieder resp. 80.- für Paare. Nach wie vor erachtet es der Vorstand als unnötig, den Beitrag zu erhöhen; was sicher zum Hauptteil dem grossen jährlichen Zuwachs an Mitgliedern zu verdanken ist. Er beantragt, die Beiträge unverändert bei Fr. 50.-/80.- zu belassen. Dies wird einstimmig genehmigt.

6. Budget

Das ausgeglichene Budget für nächstes Jahr wurde uns bereits vorhin von Oliver erläutert. Es wird einstimmig angenommen.

7. Gründung einer neuen Sektion

Durch den grossen Zuwachs an Mitgliedern in der französischen Schweiz, die räumlich zum Teil recht weit auseinander liegen, drängt es sich auf, die Sektion Romandie aufzuteilen in die Sektionen „Romandie Est“ und „Ouest-Romandie“ (Ost und West), domiziliert einerseits unverändert in Genf, andererseits am anderen Ende des Genfersees in Villeneuve.

Dieses Traktandum wird einstimmig genehmigt.

8. Festsetzung der Anzahl Vorstandsmitglieder

Durch einen zusätzlichen Sektionsleiter in der Romandie erweitert sich der Vorstand von 7 auf Mitglieder. Das widerspricht dem Grundsatz der ungeraden Anzahl Vorstandsmitglieder, weshalb wir eine Erweiterung auf 8 Personen vorschlagen. Da