Name/Nom:

Vorname/Prénom:

Adresse:

PLZ, Ort/Lieu et No postal:

Fiat 500 Club Schweiz
Postfach 200
3028 Bern

PP
6060 Sarnen

Präsident
Johann Jucker jun.
Binzmühlestrasse 4
Postfach 68
8173 Neerach
Telefon P 01/858 06 23

Kassier
Peter Barmet
Im Dörfli 5
6056 Kägiswil
Tel P 041/66 79 84

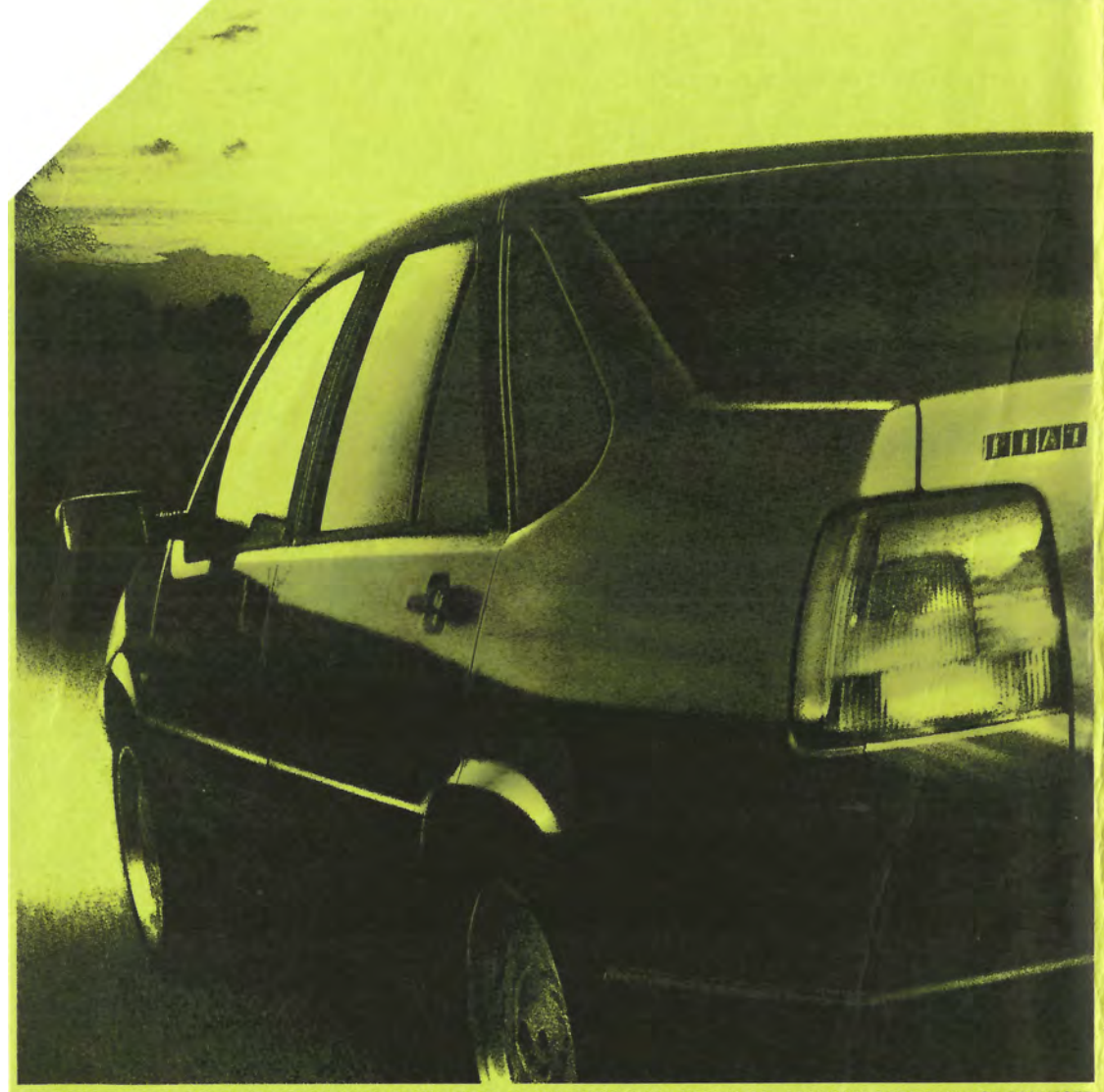
Redaktion Clubheft/Sekretariat
Ruth Abächerli
Postfach 57
6060 Sarnen
Telefon G 041/66 37 33
Fax G 041/66 63 46

Adress-Verwaltung
Andreas Kilchenmann
Postfach 200
3028 Bern
Telefon P 031/59 18 88
Telefon G 031/53 81 81
Fax G 031/59 35 51

PC-Konto: Fiat 500 Club 40-19247-0
Bank: Schweiz. Volksbank, Sarnen (PC 60-5231-6)

Fiat 500 Club Schweiz

Clubzeitung



DER NEUE TEMPRA. MIT 83 KW/113 PS ODER 57 KW/78 PS. KLASSENBESTER CW-WERT (0,28). ANTI-DIVE-BREMSANLAGE. 100%IGER KORROSIONSSCHUTZ FÜR ALLE EXPONIERTEN KAROSSERIETEILE. 500-L-KOFFERRAUM. JETZT BEI IHREM FIAT-HÄNDLER.

532 KM IM RÜCKSPIEGEL.
2 LITER UNTER DER HAUBE.
2 TASCHEN IM KOFFERRAUM.
113 PFERDESTÄRKEN IM RECHTEN FUSS.
EINE IDEE IM KOPF.

MACHEN
FIAT TEMPRA

FIAT

☐ 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)
Type (à désigner d'une croix) N D F L

Andere
Autres _____

Polizei-Nr./Plaques _____

Farbe/Couleur _____

Baujahr/Année de fabrication _____

Besondere Details
Signes particuliers _____

Angaben zu meiner Person/Données personelles

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 _____

Monatlicher Treff

Sektion	Datum	Treffpunkt	Sektionsleiter
Basel	am ersten Freitag im Monat	**Gasthaus zum Rebstock** Kirchplatz 7 MUTTENZ oder auf spez. Einladung	Henry Alioth Arabienstrasse 40 4059 Basel 061/35 94 41
Innerschweiz	am zweiten Freitag im Monat	**Restaurant Seepark** Alpenquai 40a LUZERN 041/44 20 35	Kurt Honermann Bodenhofstrasse 23 6005 Luzern 041/44 55 31
Zürich	am dritten Mittwoch im Monat	**Restaurant Kafi Büsi** Bärenbohlstrasse 47 8046 ZÜRICH 01/371 66 70	Daniel Rees Blümlisalpstrasse 21 8006 Zürich 01/363 21 47
Bern	am letzten Freitag im Monat	**Restaurant Seerose** MOOSSEEDORF 031/85 01 28	Claudio Mattioli Mühleweg 7 3612 Steffisburg 033/37 91 55
Romandie	1er vendredi du mois	**Brasserie Feldschlösschen** 43–45 Rte des Jeunes 1227 CAROUGE-GENÈVE 022/43 64 02	Daniel Pozzo 104, rte Grand-Lancy 1212 Grand-Lancy/GE 022/793 84 02

Veranstaltungen

1 9 9 1 *******		Auskunft:
18.-20. 5.91	**Fiat-500-Treffen in NL-Geleen**	031 / 59 18 88
24.-26. 5.91	Oldie-Ausstellung + Markt in CH-Graz	
25.-26. 5.91	Fiat 500-Treffen in D-Bremen	P.Redecker, Osterhagen2 D-2863 Ritterhude
So, 26. 5.91	**Frühlingsausfahrt (Region Basel)**	Diego 061 / 96 01 07
1./ 2. 6.91	**Oldtimer- + Teilemarkt in Bern** Wir sind wieder mit einem Club-Repräsentationsstand vertreten. Kommst Du uns dort besuchen? Es gibt sicher wieder einen Kaffee oder ein Gläschen Wein!	siehe Inserat S.16
14.-16. 6.91	3. Fiat 500-Treffen in D-Lippe	Programm erhältlich bei Ruth 041/663733
22./23. 6.91	**Weekend/Treffen beim Auto-Technik-Museum, D-Sinsheim**	Hans Egli 01/923 02 26
12.-14. 7.91	**8.Int. Fiat-500-Rheinlandtreffen in D-Bergisch-Gladbach (bei Köln)**	0049 / 2204/21813
So, 21. 7.91	**Picnic in der Ostschweiz**	Luigi 053 / 29 20 81
Sa, 17. 8.91	**Hochzeit Eveline und Markus Berger-Schneider**	Henry 061 / 35 94 41
23.-25. 8.91	Fiat-500-Treffen in KIEL (Jubiläum)	Ruth 041/ 66 37 33
24./25. 8.91	**Clubweekend am Greyerzersee**	Daniel 022 /793 84 02
Sa, 31. 8.91	Hochzeit von Cathrine Pfenninger und Heinz Burn	Claudio 033/37 91 55
7./ 8. 9.91	**1.Internat. Fiat 500-/Kleinwagentreffen am Bodensee, D-Tettnang**	Hr. Pesce: 0049 / 7542 / 5969
So, 22. 9.91	**Rally in der Innerschweiz**	Kurt 041 / 44 55 31
Sa, 23.11.91	**Generalversammlung**	Johann 01/858 06 23
Fr, 6.12.91 *	**Samichlaus-Höck in Bern**	Claudio 033/37 91 55

* Provisorisches Datum, kann sich noch ändern

Oldtimer-/Teilemarkt in Italien:
siehe Bemerkungen dazu in diesem Heft unter "NOTIZEN".(S.30)

Seite 31: Hinweise zu Veranstaltungen

LIEBE FIÄTLI FANS

Es ist wieder soweit! Frühling, das ist die Zeit, in der wir unsere Autöli wieder aus dem Winterschlaf holen (ausser diejenigen natürlich, die gar nicht geschlafen haben). Man sieht wieder vermehrt Raritäten auf der Gasse.
Überhaupt, dünkt mich, findet man je länger je mehr Klassiker unter den Verkehrsteilnehmern. Die Leute erfreuen sich am Althergebrachten. Die Nachfrage nach Relikten aus vergangenen Zeiten ist in den letzten Jahren markant gestiegen. Ob das ein Zeichen unserer Zeit ist?
Auch der Fiat 500 ist so ein Schmuckstück einer früheren Generation von Fortbewegungsmitteln. Da leben die goldenen Sechzigerjahre mit dem Streben nach Mobilität, wie auch mit dem Geniessen von "fashion and fun" mit jedem Fiätli neu auf. Ist es doch eines der schönsten Dinge im Leben, im Fiat 500 mit geöffnetem Dach, Wind in den Haaren, Oldiemusik in den Ohren, etwas Oelrauch in der Nase und einer Prise "Claudia Cardinale" auf dem Beifahrersitz (nur für Jungs natürlich) durch saftig grüne Landschaften, entlang von blauen Seen und durch belebte Strassen zu tuckern. Frei nach dem Motto: "Erleben und erlebt werden".
Der Mensch unserer Zeit braucht etwas, das dem manchmal grauen Alltag viel Farbe verleiht. Da bietet sich der Fiat 500 als ausgezeichnete Lösung an. Demnach ist die Nachfrage nach unserer Asphaltblase entsprechend gross. Diese Tatsache wirkt sich natürlich auf die Preise aus, die für solche Kisten bezahlt werden müssen. Doch man lässt sich den "fun" etwas kosten. Im Prinzip ist das ja auch gut so, nur darf niemand erschrecken, wenn er zukünftig etwas tiefer in die Tasche greifen muss, um ans Ziel seiner Wünsche zu gelangen. Das Bild vom lässigen und billigen Oldtimer trügt zusehends.
Diese Umstände werden in letzter Zeit auch vermehrt von Auto- und Zubehörhändlern ausgenutzt. Sieht man doch da und dort einen Fiat 500 vor einer Garage stehen, welcher mit einem stolzeren Preis versehen ist, als für Wagen des gleichen Jahrgangs, die jedoch einen Stern auf dem Kühlergrill tragen, hingeblättert werden müssen. Doch bei genauem Hinsehen stösst man meistens auf kleinere oder grössere Mängel. Ich möchte hier für Laien nur Folgendes erwähnen: Falls Ihr Euch für einen klassischen Wagen interessiert (nicht nur für einen Fiat 500), schaut Euch die Sache genau an. Vielleicht ist es am besten, Ihr fragt jemanden um Rat, der etwas davon versteht. So kann in den meisten Fällen schon sehr viel Ärger erspart bleiben. Wenn es darum geht, ein Fahrzeug, das bereits in persönlichem Besitz ist, zu überholen, fährt man im Endeffekt besser, wenn man sich etwas Zeit lässt und die beste, nicht die billigste, Lösung anstrebt. Seid also auf der Hut, lasst Euch nicht übers Ohr hauen! Es wird viel Unfug getrieben!
Für die kommende Zeit wünsche ich allen eine gute und pannenfreie Fahrt. Es wäre schön, schon bald wieder viele von Euch an unseren Anlässen zu treffen.

Euer Johann

Chers Fans de 500!

Nous y revoilà!! Le printemps est là. Il est temps de sortir nos petites voitures de leur hibernation (du moins pour celles qui n'ont pas mis le nez dehors). C'est ainsi que l'on rencontre dès maintenant plus de raretés sur les routes. J'ai d'ailleurs même l'impression que l'on rencontre de plus en plus d'amateurs de voitures classiques, comme preuve l'augmentation (en nombre et en prix) du marché automobile d'occasion et des véhicules de collection.

La 500 est également une de ces voitures que l'on bichonne. Elle nous rappelle ces belles années qu'étaient les "sixties", avec ses modes et ses joies. N'est-ce pas une chose formidable de pouvoir rouler en 500, tout-à-fait décontract, le toit ouvert, les cheveux au vent, écoutant un vieux morceau, reniflant de petites odeurs d'huile chaude provenant du moteur et rappelant qu'il est toujours bien là, en circulant sur les belles routes de la région ainsi qu'en longeant les bords des lacs.

L'homme actuel a besoin de couleurs qui se différencient des couleurs grises ou tristes de tous les jours. Pour cela, les 500 résolvent à merveille ce problème. Ainsi, de plus en plus de gens espèrent un jour rouler en 500, ce qui a pour conséquence de faire augmenter les prix de ces véhicules (et pour le "fun", le prix est secondaire). C'est en principe comme cela que les choses se déroulent, même si, par la suite, certains doivent râcler les fonds de tiroirs pour parvenir au but de leurs désirs. L'image de la 500 négligée et bon marché n'est maintenant qu'utopie.

Actuellement, vu ces conditions, certains utilisent les 500 pour arrondir les fins de mois. C'est ainsi que l'on voit devant des garages une 500 arborant un superbe prix, alors que d'autres voitures de la même année de fabrication n'ont pratiquement pas de valeur. Ainsi, pour les amateurs à la recherche d'un véhicule d'époque, n'hésitez pas à contacter quelqu'un de neutre qui pourra vous donner des conseils et un prix raisonnable quant à la valeur de la voiture que vous avez découverte. Ceci vous épargnera des énervements ainsi que des soucis.

Donc, en cas d'hésitation, ne choisissez pas nécessairement la solution la meilleur marché, mais passez votre temps et optez pour la plus avantageuse.

Pour les jours à venir, je souhaite à chacun bonne route (si possible sans panne) et me réjouis de bientôt tous vous revoir à nos diverses rencontres.

Johann Jucker jun.

Veranstaltungen

HINWEISE zu nebenstehenden Veranstaltungen

Stell Dir einmal vor, DU solltest ein Fiat-500-Treffen organisieren. Dazu noch ein internationales. Bist Du ratlos, oder hast Du sofort eine Menge guter Ideen? Dann stell Dir als nächstes vor, Du beginnst nun, genauere Pläne zu schmieden und zu organisieren! Eine Rally, ein Festzelt, Uebernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung.....
Da tauchen doch bestimmt schon die ersten Unsicherheiten auf, oder nicht? Wieviele Personen werden wohl kommen, in wievielen Autos? Wie gross soll also das Festzelt sein, wieviel Verpflegung und Getränke muss man einkaufen, für wieviele Personen soll der Camping Platz bieten?

Siehst Du, genau aus diesem Grund ist jeder Veranstalter SEHR FROH, wenn die Teilnehmer sich anmelden, und das auch noch früh- oder zumindest rechtzeitig.

Internationales Treffen in Holland 18.-20. Mai

Der Startschuss zur Saison.
Die Anmeldung ist JETZT fällig und kann an Andreas gerichtet werden: Tel. 031 / 59 18 88. Bitte Angaben zur Uebernachtung - Hotel oder Camping.
Hinfahrt: Freitag, 17.5., vermutlich früh morgens
Rückreise: nach Absprache, voraussichtl. am Pfingstmontag

Frühlingsausfahrt Sonntag, 26. Mai

Nicht vom Vorstand, sondern von einem Mitglied organisiert. Da Diego zum ersten Mal soetwas macht und das Picnic zudem in seinem Garten stattfindet, bitte unbedingt anmelden: Diego Probst, Rebenweg 11, 4419 Lupsingen. Tel. 061 / 96 01 07. Spätestens bis Freitag, 17. Mai.

Treffen im Auto + Technik-Museum in D-Sinsheim 22./23. Mai

Die Anmeldefrist ist bereits abgelaufen. Nachmeldungen sind nur beschränkt möglich, allfällige Interessenten sollen direkt in Deutschland anfragen: Auto + Technik Museum, D-6920 Sinsheim bei Heidelberg.
Tel. 0049 / 7261 611 16. Wer zudem im mit im Konvoi hinfahren will, ruft Hans Egli an: 01 / 923 02 26.

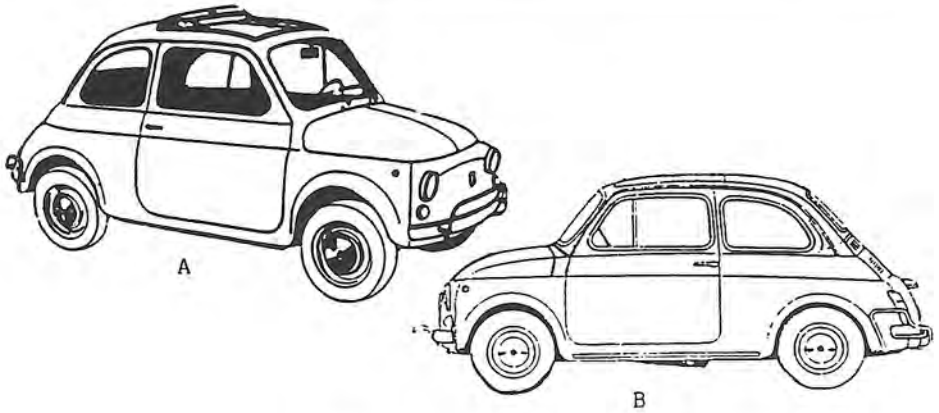
8.Internat. Treffen in D-Bergisch-Gladbach (bei Köln) 12.-14. Juli

Natürlich sind auch die Organisatoren vom 'Fiat 500 Microben Club' froh um Anmeldungen. Ruth nimmt diese entgegen und gibt auch Auskünfte darüber, wie es dort so ist, Uebernachtungsmöglichkeiten, Hinfahrt....: Tel. 041 / 66 79 84 (P).

Notizen

Oldtimer- und Ersatzteil-Markt

Fast während des ganzen Jahres finden in Italien an verschiednen Orten super Märkte statt. Wer interessiert ist und sich einmal anschliessen möchte, ruft am besten Claudio an: 033 / 37 91 55



FIAT 500 - Anstecknadeln

Die Anstecknadeln sind 45 mm gross, und es gibt sie in den Farben **rot, blau** und **weiss**. Zu beziehen gegen Vorauszahlung von Fr. 20.--/Stk. (bitte Typ angeben) bei:

Carlo Marfurt
Wolfbachstr. 6
4665 Oftringen

Sima - Siebdruck

Jörg Marcenic 6030 Ebikon Tel. 041 - 34 66 63

bedruckt

- *T-Shirts*
- *S-Shirts*
- *Trainer*
- *Stoffe*
- *Werbekleber*
- *Plexiglas*
- *Polystirol*
- *allg. Kunststoffe*
- *Papier (Plakate)*
- *Karton*
- *Metalltafeln*
- *allg. Aluminium*
- *Firmen-, Schaufenster- und Autobeschriftungen*

Testen Sie uns!

Index

Offener Brief an Kurt	5
SDHM - Bestellzettel	6
Zeitungsbericht: keine Kat-losen Autos mehr?	7
MARKT / MARCHE	9
Bericht: Schlitteln in Grindelwald	10/11
Kartengrüsse	13
Clubartikel / Articles du club	14/15
OTM - Oldtimer- + Teilemarkt Bern	16
Schnappschuss: Pick-up Marke "Eigenbau"	16
Vermählungsanzeige	17
Fiat 500 en Thaïlande (suite)	18/19
Vermählungsanzeige	19
?!	21
Bericht aus Zeitschrift von 1965	23-29
Notizen: Teilemärkte in Italien	30
Anstecknadeln	30
Veranstaltungshinweise	31
VERANSTALTUNGEN	32

Eleganz und Sicherheit.
2,7 Liter, 6 Zylinder, Frontantrieb,

Jetzt probefahren

EMIL FREY AG
Waldegg-Garage

Könizstrasse 163, 3097 Bern-Liebefeld, 031/53 81 81

Frage nach **Andreas Kilchenmann**
(Ex-Präsident des Fiat 500 Club)

Auswahl. Qualität. Erfahrung.

3/90/BE.

kann man mit 200.— bis 250.— DM jährlich auskommen. Weniger wird es bestimmt nicht.

Betriebskosten auf 100 km

Kraftstoff 3.70 DM

Den geringsten Verbrauch hatten wir bei zügiger Langstreckenfahrt mit einem Durchschnitt von 5,85 Liter/100 km. Bei scharfer Fahrweise und Alpenstrecken (Turin—Stuttgart) wurden 6,35 Liter/100 km gemessen. Städtverkehr mit gelegentlicher Fernfahrt erbrachte 7,1 Liter/100 km. Im extremen Kurzstreckenverkehr verbrauchte der Fiat 500 F 8,1 Liter/100 km. Der Gesamtdurchschnitt lag bei 6,4 Liter/100 km. Normalbenzin.

Öl —.35 DM

Unser Testwagen brauchte 0,5 Liter Öl auf 900 bis 1000 km. Ölwechsel (Wechselmenge ca. 2 Liter) alle 10 000 km. Wer nur rund 10 000 km im Jahr fährt, sollte jedes halbe Jahr wechseln, am besten vor und nach dem Winterbetrieb. Umgerechnet auf den Kilometer beträgt der Ölanteil ca. —.35 DM, bei zusätzlichem Zwischenölwechsel bis ca. —.40 DM.

Reifen —.75 DM

Bei vorwiegend Kurzstreckenverkehr und ruhiger Fahrweise können die Reifen eine recht hohe Lebensdauer erreichen. Trotz der kleinen Räder werden sie grundsätzlich beim Fiat 500 F nicht übermäßig strapaziert. Im Durchschnitt rechnen wir mit 25 000 bis 30 000 km, etwa —.75 DM auf 100 km.

Reparaturen 4.— DM

Das Reparaturkostenniveau kann in den verschiedenen Fiat-Werkstätten recht unterschiedlich sein. Die neuen Ersatzteilpreise sind uns noch nicht bekannt. Vor allem Blechschäden können sehr teuer werden. Ausbeulen ist wegen doppelwandiger Seitenteile schwierig, wenn nicht unmöglich. Schon bei relativ geringen Schäden muß eventuell ein ganzes Seitenteil herausgeschweißt und erneuert werden. Die 4.— DM Rücklage pro 100 km sind reichlich bemessen.

Wertverlust

Pro Jahr ca. 600.— DM

Die Gesamtlebensdauer hängt weitgehend von Fahrbetrieb und Fahrweise ab. Wir rechnen mit drei problemfreien Jahren bei 10 000 bis 12 000 Jahreskilometern. Danach kann man früher oder später eine größere Reparatur oder einen Tauschmotor einrechnen, ohne daß damit die Rentabilitätsrechnung auf die Jahre unrentabel wird. Höchstlebensdauer für Berechnungen: fünf Jahre. Darüber hinaus Glücks- und Pflegesache. Der Wertverlust im ersten Jahr ist unverhältnismäßig hoch, geht dann aber im zweiten und dritten Jahr stark zurück. Gut für drei Jahre in der ersten Hand. Der Trend zum größeren Hubraum auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt kann sich für den Fiat 500 F negativ auswirken, wenn nicht das Interesse am Zweitwagen größer wird.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor im Heck
Zylinderbohrung/Kolbenhub: 67,4/70 mm
Hubraum: 499,5 ccm
Verdichtung: 7,1:1
Leistung: 18 PS bei 4600 U/min
Höchstes Drehmoment: 3,6 mkg bei 3500 U/min (Wert nach SAE-Norm, DIN-Wert liegt noch nicht vor)
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (= 4600 U/min) ca. 10,7 m/sec
bei 100 km/h im 4. Gang (= ca. 4900 U/min) ca. 11,4 m/sec
Kurbelwelle: zweifach gelagert
Ventile: hängend, Stoßstangen, Kipphebel
Kühlung: Luft, Gebläse auf der Kurbelwelle, Keilriemenantrieb, Thermostat (betätigt Klappe am Luftablaß)
Schmierung: Druckumlauf (Motorölinhalt: ca. 2,0 Liter, Nachfüllmenge: ca. 1,75 Liter), Schleuderfilter im Hauptstrom, Öldruckkontrolleuchte im Armaturenbrett
Vergaser: 1 Fallstromvergaser Weber 26 IMB 4, handbetätigte Starthilfe
Kraftstoffzufuhr: Membranpumpe, mechanisch angetrieben
Tankinhalt: ca. 22 Liter, davon ca. 3—5 Liter Reserve (Reserveleuchte im Armaturenbrett)
Luftfilter: Trockenfilter mit auswechselbarer Patrone
Batterie: 12 Volt, 32 Ah
Lichtmaschine: 12 Volt, 230 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG
Kupplung: trockene Einscheibenkupplung mit Tellerfeder und Kugelausrücklager
Getriebe: vier Gänge, Schalthebel in Wagenmitte (Knuppelschaltung), alle Gänge nicht synchronisiert, aber 2., 3. und 4. Gang mit Schalthilfe
Ölinhalt: Getriebe mit Differential gemeinsam 1,075 Liter
Untersetzungen im Getriebe: 3,70/2,067/1,30/0,875/R. 5,14
Untersetzung in der Hinterachse: 5,125:1 (8:41)
Gesamtuntersetzungen demnach: 18,96 10,58 6,66/4,48 R 26,34

FAHRWERK
Karosserie: selbsttragend, beide Türen jetzt vorn angeschlagen
Radführung vorn: Querblattfeder unten, Querlenker oben, Teleskopstoßdämpfer
Radführung hinten: Längslenker mit gewinkelter Lagerung, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Lenkung: Schnecke und Segment, Untersetzung 13,0, Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ca. 3,2
Reifen: 125 - 12 mit Schlauch (125 - 305)
Bremsen: hydraulische Trommelbremsen (Gesamtbremsfläche 432 cm²), Handbremse mechanisch auf Hinterräder

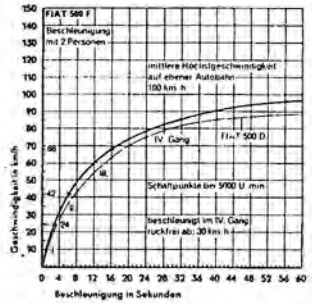
MASSE
Radstand: 1840 mm
Spurweite vorn/hinten: 1120/1135 mm
Gesamtlänge: 2970 mm
Gesamtbreite: 1320 mm
Gesamthöhe (unbelastet): 1325 mm
Bodenfreiheit (belastet): ca. 130 mm
Innenraummaße: siehe Schemazeichnung
Wendekreis-Durchmesser: ca. 8,1 m links und rechts

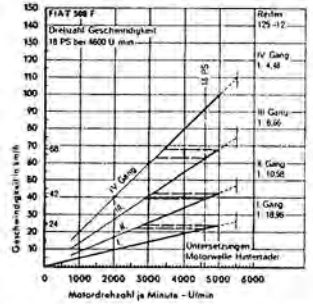
GEWICHTE
Wagengewicht vollgetankt: ca. 520 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 840 kg
Zulässige Belastung demnach: ca. 320 kg, entspricht z. B. 2 Personen zu je 75 kg + 170 kg Gepäck oder 4 Personen + 20 kg Gepäck

BESCHLEUNIGUNG, SPITZE, SCHALTEN

		Fiat 500 F 18 PS	Fiat 500 D 15 PS	Fiat 500 E 22 PS	Goggomobil 250 Limousine 13,5 PS	Goggomobil 300 Limousine 15 PS	Citroen 2 CV 16 PS	VW 1200 A 30 PS
0— 40 km/h	sec	5,8	7,0	6,5	8,5	6,5	8,5	5,8
0— 50 km/h	sec	8,4	10,2	9,5	11,5	9,5	12,0	8,0
0— 60 km/h	sec	12,0	14,9	13,0	16,5	13,0	17,0	10,9
0— 70 km/h	sec	17,4	20,0	18,0	23,0	17,5	26,0	14,5
0— 80 km/h	sec	25,7	30,0	26,0	42,0	26,5	33,0	19,1
0— 90 km/h	sec	39,0	ca. 65	38,0	—	—	ca. 60	25,8
0—100 km/h	sec	—	—	ca. 65	—	—	—	36,0
Spitze	ca. km/h	100	95	105	80—85	85—90	95	110
Hubraum	ccm	499,5	499,5	767	245	296	421	1184
Preis	ab DM	3350,—	3290,—	3990,—	3450,—	3480,—	4090,—	4290,—

Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert. Die Verbindung sämtlicher Meßwerte ergibt die Beschleunigungskurve, aus der man auch die Zwischenwerte ablesen kann. Kleine Differenzen in Beschleunigung und Spitze nicht überschätzen. Einlaufzustand, Belastung und Wetterbedingungen spielen in der Praxis eine große Rolle. Hubraumangabe nach Steuerformel. Preise: billigste Ausführung ab Werk bzw. Importeur.





Alle Beschleunigungswerte kann man aus dem obenstehenden Diagramm entnehmen. Mit eingezeichnet ist die Beschleunigungskurve des Fiat 500 D. Der F liegt reichlich darüber. Ein sehr gut eingelaufener 500 D kommt allerdings praktisch aufs gleiche Temperament und die gleiche Spitze wie ein durchschnittlicher F. Aus dem Drehzahl/Geschwindigkeits-Diagramm kann man entnehmen, welche Drehzahlen fürs Schalten ausgenutzt werden können und auf welche man sich tunlichst beschränkt, weil extreme Drehzahlen ohne Nutzen den Verbrauch erhöhen und Verschleiß bringen. Die empfehlenswerte Grenzdrehzahl beim Fiat 500 F sind 5000 U/min (entsprechende Grenzgeschwindigkeiten in den Gängen sind links im Diagramm eingefügt). Fürs Durchsetzen beim Überholen kann man bis an 5500 U/min drehen, also z. B. im 3. Gang 75 km/h. Viel bringt es nicht. Der Motor ist auf Elastizität und Ausnutzung einer breiten Drehzahlspannweite angelegt, besondere Erörterungen zum richtigen Schalten sind nicht nötig. Bemerkenswert: man kann sehr früh aufwärtsschalten, im 4. Gang zieht der Motor schon aus 30 km/h ruckfrei hoch. Dauervollgas wird durchaus vertragen. Vorsichtig muß man damit nur sein, wenn der Wagen vorher wochenlang im Kurzstreckenverkehr lief. Er muß dann erst seine Rückstände verbrennen und wieder richtig frei werden. Der Einlaufzustand ist auch für die erzielbare Höchstgeschwindigkeit entscheidend. Einfahrvorschriften lästig, Befolgung aber entscheidend für Lebensdauer.

Katalog mit 128 Seiten und Teile-Abbildungen sowie kleinem Farbposter erhältlich. Auch Warenversand ins Ausland möglich.

FIAT 500 **Ersatzteil-Zentrum-Bremen**
Ritz Handelsgesellschaft mbH

FIAT 500 · 600 · 770 · 850 · Teile · Zubehör · Tuning · Peripherie
Waller Str. 8 · 2800 Bremen 1 · Tel. (0421) 392977 · Fax 383463

Trink Coca-Cola Coke · Trink Coca-Cola light · Trink Fanta Orange · Trink Sprite · Kinley

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

CARROSSERIE FISLER BERN

3018 BERN
MORGENSTR. 148
TEL. 56 42 33

28. Jan. 91

Ruth Bucci
Pfaffenwiesenstr 48
8404 Winterthur

Fiat 500 Club
E. Schneider
4054 Basel

Ich möchte mal in unserer Zeitung dem Kurt Honermann ganz herzlich danken, für seine tollen Leistungen an Club-Mitgliedern. Er beschafft uns Ersatzteile in top-Servic und erst noch zu Spitzenpreisen.

Tausend Dank

Grüssli
Ruth Bucci

Unterstützen Sie den SDHM: Nur so ist es möglich, die vielfältigen Aufgaben wahrzunehmen.
Praktisch Woche für Woche erfährt man von neuen Einschränkungen und Vorschriften, die das Fahren mit historischen Motorfahrzeugen einschränken sollen.
Der SDHM setzt sich dafür ein, dass Sie Ihr historisches Motorfahrzeug auch in Zukunft fahren dürfen.

Helfen Sie dem SDHM, seine vielfältigen Aufgaben zu erfüllen. Bestellen Sie eine der attraktiven Plaketten oder Kleber.

Besten Dank.

Soutenez l'ASVE: Seul avec l'argent il est possible de traiter ces diverses tâches.
Pratiquement chaque semaine, on apprend de nouvelles restrictions et obligations qui touchent tous les véhicules et qui veulent particulièrement réduire la possibilité de circuler à tous les véhicules anciens.
L'ASVE lutte pour que les véhicules anciens puissent continuer à rouler dans le futur.

Aidez l'ASVE à accomplir ses diverses tâches en achetant leur plaquette en bronze ou leur autocollant.

Avec nos remerciments.

SDHM ASVE
Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Epoque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associaziun Svizra da Vehichels Istorics

BESTELLUNG

Ich bestelle:

Plaketten aus Bronze à Fr. 30.--
.... Stk. deutsch
pièce(s) en allemand
.... Stk. französisch
pièce(s) en français
.... Stk. italienisch
pièce(s) en italien

Kleber à Fr. 5.--
.... Stk. deutsch
pièce(s) en allemand
.... Stk. französisch
pièce(s) en français
.... Stk. italienisch
pièce(s) en italien

Bestellung einsenden an

COMMANDE

Je commande:

plaquette de bronze à Sfr. 30.--

autocollant à Sfr. 5.--

Commande à envoyer à

Johann Jucker jun.
Postfach 68
8173 Neerach

TEST FIAT 500 F

Fahren: Fernstrecke

Spitze um 100 km/h — früher 95 —, daran merkt man die 18 PS in erster Linie. Aber auch bei der Beschleunigung und vor allem in den Überholreserven hat der 500 F einen Schub nach oben gebracht. Eine Rakete ist er nach wie vor nicht, Schaltfreudigkeit des Fahrers, Belastung und Einlaufzustand des Wagens machen für die nutzbare Beschleunigung und Spitze viel aus. Ein Aschenbrödel der Landstraße ist er nicht, die Beschleunigung bis 80 km/h entspricht dem Fiat 770/Jagst. Niemand wird sich einen Fiat 500 als Fernstreckenauto kaufen, aber man braucht vor Fernstrecken auch keine Angst zu haben. Wir machten eine Gewalttour: Turin—Stuttgart, weil wir schnellstens unser Auto zum ersten Test in einer deutschen Zeitschrift holten. 4.40 Uhr morgens startete der Wagen in Turin, 16.45 Uhr nachmittags stand er auf dem Redaktionsparkplatz in Stuttgart. Knapp 730 km beträgt die Strecke. Schnitt also etwas über 60 km/h. Wir erwähnen das nicht etwa, um zu solchen Parforce-Fernfahrten zu raten, zu denen unbedingt ein routinierter Fahrer und ein vernünftiger Zweck gehört. Aber als Demonstration, was das Auto kann, ist es interessant. Sogar im Gebirge und trotz Schneesturm rutschte der Schnitt selten unter 55 km-Strecke pro Stunde, und die lange Rheintal-Autobahn holte heraus, was zum Schnitt von 60 (einschließlich Tankpausen usw.) gefehlt hatte. Bemerkenswert: trotz des beträchtlichen Innenlärms war der Fahrer keinesfalls zermürbt; er hatte keine Kopfschmerzen und kein Gliederzittern, und er fuhr am nächsten Tag mit einem anderen Auto noch mal ein paar hundert Kilometer. Man soll sich den Fiat 500 F nicht als Reisewagen kaufen, aber man kann Reisen mit ihm machen.

Fahrwerk, Federung

Daß man sich mit dem Fiat 500 F, wenn es darauf ankommt, auch extreme Fernfahrten zumuten kann, geht nicht zuletzt aufs Konto des Fahrwerks. Der Fiat 500 F hat sehr gute Fahreigenschaften, eine präzise und rückfrei arbeitende Lenkung, und die Federung ist zwar hart, aber nicht grob. Niemand wird bei einem solchen kleinen Auto viel Komfort erwarten. Wie in anderen Punkten bietet er auch in diesem bestimmt etwas mehr als man erwarten wird. Trotz Heckmotor ist er wenig seitenwindempfindlich; auf Glätte ist er ideal, sehr spursicher, beim Rutschen leicht zu fangen und ohne M + S auch auf erheblichen Steigungen bei Glätte anfahrsicher. Fährt man über eine Schlaglochstrecke, dann rüttelt und rappelt das Auto natürlich beträchtlich, aber man kann das einem so kleinen Wagen kaum übelnehmen, denn etliche andere Autos sind nicht so viel komfortabler wie sie größer sind.

VERBRAUCH:

Landstraßen zügig	ca. 5,5—5,9 Liter
Autobahn Vollgas	ca. 6,4 Liter
Anschl. Kurzstrecke Stadt	ca. 8,1 Liter
Ölverbrauch	ca. 0,5 Liter/1000 km
mot-Testdurchschnitt	ca. 6,4 Liter

Bremsen

Über die Bremsen gibt es nichts weiter zu sagen, als daß sie keinen Wunsch offenlassen.

Lärm

Bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Motor recht ruhig und manierlich. Man hört eher Getriebegeräusche durch, wenn auch nicht mehr soviel wie bei früheren Ausführungen. Bei hohen Drehzahlen ist der Motor laut, wie es gar nicht anders sein kann. Windgeräusche kommen dazu, auch Poltergeräusche und kleine Klappereien an der Sitzauflage. Von einem Radio kann man nicht viel hören, aber der Chor der Geräusche enthält keine zermürbenden Geräuschfrequenzen. Häßlich ist hingegen das Anlassergeräusch, auch nach außen. Und wer die Nachbarn nicht wecken will, muß sich beim Anfahren in niedrigen Drehzahlen halten.

Lüftung/Heizung

Für die Lüftung sorgen beim Fiat 500 F Schwenkscheiben und Kurbelfenster in den Türen und das serienmäßige Klappdach. Fußraumbelüftung und ausstellbare hintere Seitenscheiben gibt es nicht, man wird sie jedoch kaum vermissen. Man kann sie auf jeden Fall für den Preis nicht verlangen, zumal das Klappdach serienmäßig ist. Das Klappdach ist äußerst praktisch im sommerlichen Stadtbetrieb. Es ist mit einem Handgriff auf- und zuzumachen, der neue Zentralverschluß ist eine wesent-

liche Verbesserung, sollte allerdings aus nicht brechendem Material sein — das wird er bestimmt sein, wenn der Typ in Deutschland ausgeliefert wird. Dem vor Jahren gelieferten Voll-Klappdach braucht man nicht nachzutrauern, die Wagen waren bei geöffnetem Dach sehr zugig, und die jetzige feste Rückscheibe ist sehr viel besser als die empfindliche flexible Rückscheibe der alten Ausführungen. Aber Fiat sollte doch einmal den nächsten Schritt tun und ein einfaches echtes Schiebedach entwickeln, wie es der Weinsberg 500 hatte. Da braucht man nicht das aufgeklappte Verdeck mit einem Gummiriemen festzuzurren, wenn man es nicht unordentlich flattern lassen will.

mot-GESAMTURTEIL

Der Fiat 500 ist das kleinste richtige Auto; in allen Teilen vollwertig durchkonstruiert wie ein größerer Wagen. Er ist außerordentlich handlich, leicht zu bedienen, geräumiger als man ihm ansieht und besonders sparsam. Harte Federung, laute Innengeräusche und das Fehlen von Gepäckraum bei voller Besetzung kann man ihm kaum vorwerfen, er erweckt keine Illusionen und ist sehr billig. Der 500 F bietet gegenüber dem Vormodell 500 D alle Verbesserungen und Verstärkungen, die man sich im Rahmen des Möglichen wünschen konnte, wobei das Mögliche eine Sache des Preises ist: der neue 500 F kostet 3350.— DM, nur 60.— DM mehr als der 500 D, dessen Serie ausgelaufen ist. Der Fiat 500 F ist der ideale Stadtwagen, ein idealer Zweitwagen und das ideale erste Auto für Leute, die auf jeden Pfennig sehen müssen und nicht mehr als ca. 12 000 km im Jahr fahren. Bei mehr Jahreskilometern ist die Kostenrechnung gegenüber der nächsten Größenklasse weniger günstig.
Alles in allem: ausgereiftes Kleinauto, nicht nur zum Geldsparen empfehlenswert.

Text und Fotos:
Dr. Paul Simsa
Wirtschaftlichkeit, Preise, Kosten:
K. Freund
Daten: E. Männer
Zeichnungen, Diagramme:
J. F. Drkosch
1 Werkszeichnung

KOSTEN

Wer mit dem Pfennig rechnen muß, kommt beim Fiat 500 F auf seine Kosten. Es gibt kein preisgünstigeres Auto. Das gilt für den Anschaffungspreis, für die festen Kosten, für die laufenden Kosten und für den relativen Wertverlust. Bei jährlich 10 000 bis 12 000 km kann man drei Jahre fahren, ohne große Reparaturrechnungen einzukalkulieren. Der jeweilige Fahrbetrieb und das Fahrtemperament spielen bei der Lebensdauer eine größere Rolle als bei stärkeren Wagen. Ideal für Kurzstrecke und Stadt einschließlich Wochenend- und Urlaubsfahrt. Monatskosten rund 100.— DM bei 10 000 Jahreskilometern ohne Wertverlust. Wenn Kostengründe entscheiden, dann ist er erste Wahl als Zweitwagen.

Listenpreis 3350.— DM

Der Listenpreis ist niedriger als von uns erwartet, niedriger als in Italien, trotz Zoll. In dieser Preisklasse gibt es nur noch die Glas Goggomobile T 250/300/400. Lediglich der T 250 kann in den Gesamtkosten sparsamer sein. Er ist das Auto für Besitzer des alten Führerscheins IV.

Jahressteuer 72.— DM

bei jährlicher Vorauszahlung. Bei halbjährlicher Zahlungsweise muß man zweimal 37.— DM zahlen, also 74.— DM insgesamt. 76.— DM werden es insgesamt, wenn in vierteljährlichen Raten gezahlt wird, viermal 19.— DM. Vergleichsweise kostet das Goggomobil T 250 bei jährlicher Vorauszahlung 43.20.— DM und das Goggomobil T 400 57.60.— DM.

Versicherung 185.— DM

ebenfalls bei jährlicher Vorauszahlung in der Gruppe N (nicht Angehöriger des öffentlichen Dienstes und nicht Ortschaft unter 5000 Einwohnern) bei einer Deckungssumme von 250 000.— DM. Zur Prämie kommen noch 5% Versicherungssteuer, also 9.25 DM. Nach drei und mehr schadenfreien Jahren vermindert sich die Jahresprämie um 50% Rabatt. Es bleiben dann noch 92.50 DM jährlich plus 5% Versicherungssteuer.

Festkosten 370.— DM

Einschließlich Steuer, Versicherung und sonstigen Ausgaben muß man maximal mit 370.— DM festen Jahreskosten rechnen. Eingerechnet ist dabei eine Pauschale von rund 120.— DM für Pflege, Zubehör und ähnliches. Im günstigsten Fall (höchste Versicherungs-Rabattstufe, viel Eigenarbeit bei der Pflege und geringe Zubehöransprüche wie Winterreifen usw.)

EIN/AUSSTEIGEN

Große Türen, Wagen nicht zu niedrig. Einstieg für ein so kleines Auto bemerkenswert bequem, auch zum Rücksitz; Vordersitze im ganzen vorklappbar (Vorderlehne nicht verstellbar). Lenkrad hoch, dadurch guter Beinraum fürs Ein- und Aussteigen, auch bei langen Leuten. Die brauchen den Beinraum auch, weil der Sitz sich nicht sehr weit nach hinten verstellen läßt, so daß lange Leute mit stark angehobenen Knien fahren. Nicht unbedingt angenehm, jedoch erträglich, zumal der 500 vor allem als Kurzstreckenfahrzeug gefahren wird.
Türscharnier jetzt vorn statt hinten (deutsche Vorschrift für neu produzierte Wagen). Einstieg mit hinten angeschlagenen Türen war bequemer.
Die früher leicht gebauten Türen sind jetzt sehr solide.

BEDIENUNG

Lenkrad hoch, schlankes Profil, griffgerecht. Knüppelschaltung, Kippschalter, für Anlasser und Starthilfe Zughebel zwischen den Sitzen — alles einfach, handgerecht, leicht zu bedienen. Neue Tellerfederkupplung sehr leicht, dennoch präziser Druckpunkt. Schaltung unsynchronisiert, aber nicht kratzig. Fürs Abwärtsschalten sollte man Zwischengas lernen, aber das hat Fiat 500-Fahrern seit nunmehr sieben Jahren keine Schwierigkeiten bereitet. Mit Gas und ausreichender Schaltpause geht's auch ohne.
Wünschenswert: Anlasserbetätigung durch Zünd- und Lenkungsschloß statt durch separaten Hebel. Zu unseren Fotos: der italienische Testwagen hat ein zentrales Zündschloß, Diebstahlsicherung durch Schaltungs- oder Lenkungsschloß ist nur in Deutschland Vorschrift.

AUSSTATTUNG

Am Fiat 500 F fehlt nichts, was man braucht. Doppelte Sonnenblenden, ausreichende Innenleuchte im Innenspiegel eingebaut, funktionssicherer Scheibenwascher, die vorbildliche Tachometerbeleuchtung abschaltbar, Klappdach serienmäßig, strapazierfähige Kunstleder-Innenausstattung, schlicht, aber recht hübsch aufgemacht, Polster am unteren Rand des Armaturenbretts. Stoßstangenhörner sollte man als Zubehör dazukaufen; sie können nicht schaden. Vielleicht dazu noch ein Handgriff für den Beifahrer, aber nötig ist schon der nicht, und man soll ein kleines Auto nicht mit unnötigem Zeug behängen.

Anzeigeleuchten für Blinker und Fernlicht abblendbar!

Gutes Scheinwerferlicht, Abblendlicht asymmetrisch.

FAHREN: ALLTAG

Ein so kleines Auto ist ideal im Kurzstreckenverkehr. Es paßt in Lücken, die größere Autos nicht ausnutzen können. Es ist leicht zu handhaben. Die präzise Schaltung, die leichtgängige Kupplung und die Wendigkeit des Fiat 500 F kann man nur loben. Wendekreis ca. 8,1 m! Der Motor zieht auch bei niedrigsten Drehzahlen sauber durch. Man muß nicht übermäßig schaltfreudig fahren. Und die Beschleunigung bis 50 km/h reicht gut fürs Mithalten beim Anfahren einer Kolonne an der Ampel.
Nur einen Fehler, der im Alltag sehr lästig sein kann, hat der Fiat 500, seit es ihn gibt und immer noch auch als 500 F: nach einer kalten Winternacht im Freien (bei Temperaturen um 0 Grad und tiefer) quält sich der Anlasser mit dem Motor sehr mühsam. Oft ist es nach ein paar müden Umdrehungen aus. Man kann durch einwandfreie Einstellungen, richtigen Kerzen-Elektrodenabstand usw. dafür sorgen, daß der Motor schon einigermaßen sicher auf die ersten Anlasser-Umdrehungen hin anspringt. Manche Exemplare machen auch eine rühmliche Ausnahme. Aber das rechte Rezept ist anscheinend noch nicht gefunden: Wir wünschen diesem Wagen einen brutal starken Anlasser, denn der Motor selbst ist durchaus normal startwillig. Parallelzweizylinder-Viertakter machen dem Anlasser zu schaffen (bei Lloyd gab's oft den gleichen Ärger). Aber wer alles versteht, braucht nicht alles zu verzeihen. Eine Lösung gibt es für jedes Problem.

Alles wie im großen Auto, aber keine Spielereien. Alles richtig im Griff und richtig im Blick.

Tank nicht nur einseitig, Stauraum besser nutzbar. Ganz früher lag er ähnlich, aber weniger praktisch.

Bundesrat will Autos ohne Kat verbieten!

VON FRANZ GLINZ

BERN – Wer an Silvester 1994 noch ein Auto ohne Katalysator besitzt, soll Fahrverbot bekommen. Das schlägt Bundespräsident Flavio Cotti dem Bundesrat zwecks Luftverbesserung vor.

«Den entscheidenden Schritt zum Ökostaat», erkennt darin Generalsekretär Jakob Schälchli vom Strassenverkehrsverband. «Eine unerträgliche Ökodiktatur», nannte es gestern die Auto-Partei in einem offenen Brief an Bundespräsident Cotti.

Umweltminister Cotti möchte ab 1995 alle Nicht-Katalysatorfahrzeuge verbieten. Rund 500 000 Fahrzeuge im Wert von rund 2,5 Milliarden Franken würden zu nutzlosem Schrott. Entschädigungen für die betroffenen Autohalter sind nicht vorgesehen.

Vizepräsident Curt Schild vom ACS spricht deshalb von «einem massiven Eingriff in das Eigentum eines jeden Betroffenen, obwohl ein rasches Umstellen des ganzen Schweizer PW-Parks auf Kat-Modelle wünschenswert ist».

Dass Cotti dem Gesamtbundesrat in einem vertraulichen Papier die Ausmerzaktion jetzt wieder vorschlägt, ist eine Art Wortbruch. Denn im Elektrowatt-Umweltschutzbericht des Bundes von 1989 steht: «Laut einem Schreiben an die Kantone ist der Bundesrat zum Schluss gekommen, dass Ausmerzaktionen von Altfahrzeugen in einem ungünstigen Verhältnis von Kosten und Nutzen stünden. Er verzichtet deshalb darauf, solche Massnahmen vorzuschlagen.»

Zudem wurden vom federführenden Umwelt-Bundesamt (Buwal) Zahlen zumindest verändert: Laut Elektrowatt-Bericht brächte eine Ausmerzaktion ab 1995 eine Verminderung von nur 8800 Tonnen bei Stickoxiden (NOx) und 3400 Tonnen bei Kohlenwasserstoffen (HC). Das Buwal gibt mit 12 300 Tonnen respektive 5100 Tonnen wesentlich höhere Werte an.

Falsche Zahlen als Entscheidungsgrundlage für den Bundesrat? In Bern wollte man gestern dazu nichts sagen. Der Entwurf, über den der Bundesrat demnächst entscheiden muss, enthält noch weitere Massnahmen:

- Ökobonus: Ein Radumdrehungszähler zählt die gefahrenen Kilometer. Der Autohalter bezahlt Steuern nach Fahrstrecke. Allerdings: Zuverlässig funktionierende Radumdrehungszähler gibt es auf der ganzen Welt noch nicht. Und wenn: Wer liest die 3 Millionen Zähler Ende Jahr ab?
- CO_2-Abgabe: Verteuerung des Benzins um 15 Prozent.
- Markante Erhöhung der Bussen bei Tempoüberschreitungen und rigorose Durchsetzung von Tempo 80/120 durch die Polizei.

«Praktisch, dass man ihn gleich selber abschleppen kann!»

THE BEST

CAR RENTAL COMPANY

Aufgrund einer Umfrage durch die Zeitschrift «Hotel und Touristik Revue» bei über 1400 Reisebüros in der Schweiz, wurde AVIS zur besten Autovermietung erkoren.

Wir danken allen unseren Kunden für diese Auszeichnung. Treu unserem Slogan, «We try harder» werden wir uns auch weiterhin für einen guten Kundenservice einsetzen.

Opel Vectra

GM AVIS bevorzugt Opel.

AVIS AUTOVERMIETUNG
LOCATION DE VOITURES

Reservationen:

Zürich 01 / 241 70 70
Genf 022/ 732 26 06

FORM

Ein knapp 3 Meter langes Auto möglichst geräumig und doch elegant zu machen, ist fast unmöglich. Der Fiat 500 F ist nicht elegant. Aber er sieht nicht übel aus. Er wirkt breitspurig und sieht niedriger aus als er ist. Im ganzen sehr nett, ohne verspielt zu sein. Beim 500 F ist die Seitenleiste des früheren 500 Luxus und des 500 D weggefallen, sachlich vernünftig. Höhere Windschutzscheibe fällt nur beim direkten Vergleich auf, da allerdings sehr. Ferner neu die Rückleuchten. Abweichend von unseren Fotos wird der 500 F in Deutschland wahrscheinlich die gleichen Radkappen bekommen wie der 500 D.

Das Vormodell: Fiat 500 D

Regelrechte Rücksitzbank, ein Viersitzer, wenn es mal sein muß
Rücksitzlehne
als solide Gepäckfläche klappbar

RAUM

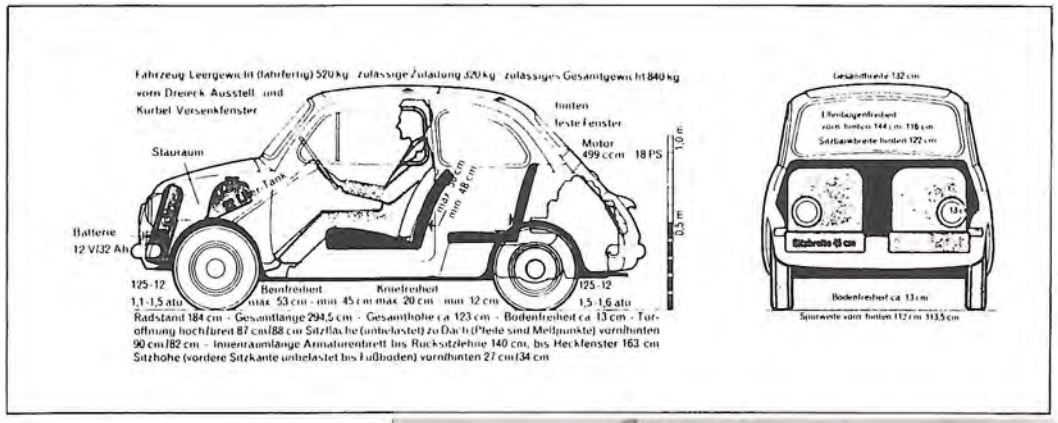
Der Fiat 500 ist innen viel geräumiger als man von außen annimmt. Ellenbogenbreite vorn genau wie VW 1200! Innenlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne nur 8 cm kürzer als beim VW! Abstand Sitzfläche zum Dach 90 cm, das ist Mittelklasse-Normalmaß. Natürlich knapper Rücksitzraum, aber doch als Passagierraum nutzbar, wenn man die Vordersitze nicht zu weit zurückschiebt. Ellenbogenbreite hinten 116 cm gegenüber 130 beim VW, Kopffreiheit 78 cm gegenüber 86 cm beim VW. Minimal-Viersitzer, was will man mehr?

GEPÄCK

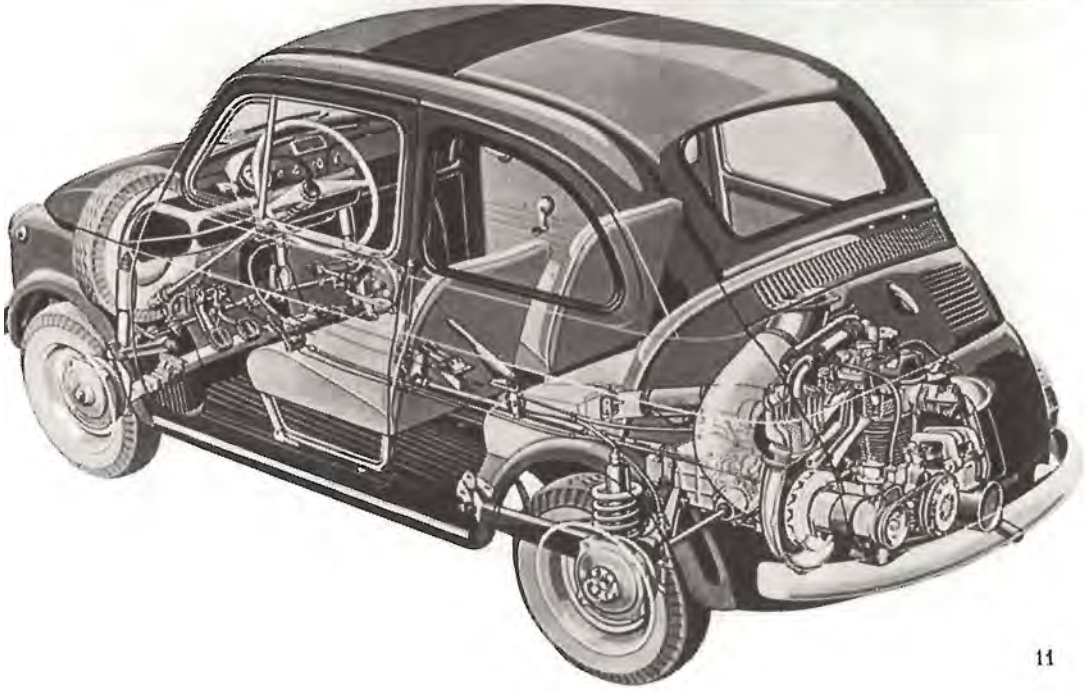
Kein Gepäckraum, jedoch bei nur 2 Insassen reichlich Gepäckunterbringungsmöglichkeit durch Vorklappen der Rücksitzlehne als strapazierfähige Gepäckfläche mit Rand gegen Abrutschen der Gepäckstücke nach vorn. Unter der Vorderhaube etwas Stauraum. Bisher Tank auf der linken Seite, jetzt etwas vergrößert und flacher, querliegend. Dadurch Staumöglichkeit für längere Gegenstände als bisher. Koffer nicht möglich, aber viel Stauraum für Kleinzeug. Unter dem Armaturenbrett Ablagefläche. Dach- und Heckgepäckträger möglich, jedoch negativer Einfluß auf Fahreigenschaften, in der Regel nicht empfehlenswert.

Zweifellos ein richtiges Automobil

◀



Der Fiat 500 F hat in Italien den Fiat 500 D abgelöst. In Deutschland ist er noch nicht auf dem Markt. Er kommt voraussichtlich ab Mitte April. Der neue 500 F kostet 3350.— DM ab Heilbronn, nur 60.— DM mehr als der 500 D. Wir sind als erste Zeitschrift in der Lage, unseren Lesern vor Anlauf des Verkaufs in Deutschland bereits den Test zu bieten. Den Wagen dafür holten wir uns in Italien.
Eine Übersicht über die älteren Ausführungen des seit 7 Jahren gebauten Fiat 500 bringen wir im nächsten Heft, als Ratgeber für Gebrauchtwagen-Interessenten.



MARKT MARCHE

ZU VERKAUFEN

FIAT 500 L

weiss, Innen beige, Motor revidiert, Jg 71, MFK 5/90
Tel. 058 / 61 84 93

FIAT 500 R

dunkelblau, Karrosserie restauriert, ab MFK, Fr. 10'000.--
Tel. 041 / 66 37 33

FIAT 500 GIARDINERA

(Kombi), Jg 64, MFK 7.90, weiss, Innen rot, 36'000 km, sehr gepflegt, Fr. 12'000.--.
Tel. P: 041 / 37 22 54
G: 041 / 51 21 58

A VENDRE

FIAT 500 L

blanche, intérieur beige, moteur révisé, année 71, visite 5/90
Tél. 058 / 61 84 93

FIAT 500 R

bleu foncé, carrosserie restaurée visite passée, Sfr. 10'000.--
Tél. 041 / 66 37 33

FIAT 500 GIARDINERA

(Break), année 64, visite 7.90, 36'000 km, blanche, intérieur rouge, très soignée, Sfr.12'000.--
Tél. priv. 041 / 37 22 54
prof. 041 / 51 21 58

Druckerei Abächerli AG
Industriestrasse 2
6060 Sarnen
Telefon 041-66 37 33
Telefax 041-66 63 46

Druckerei Abächerli

Da steckt doch was dahinter!

Natürlich,
Qualitätsarbeit vom Abächerli!

Schlittelfahrt in Grindelwald

Am Sonntag, 3. Februar 1991, trafen sich eingefleischte 500er-Fans in Grindelwald zu einem Fondue-Essen mit anschliessender Schlittelfahrt, organisiert von Claude. Den 500er liessen wir allerdings zu Hause, entsprach das Wetter doch eher den Winterautos. Beim abgemachten Meeting-Point standen insgesamt 13 Schlittelfahrer, alle mit fahrbarem Untersatz. Es waren wie so oft nur die Sektionen Innerschweiz, Bern und Zürich vertreten.
Nach der Begrüssung wurden wir informiert, dass die Schlittelfahrt mangels Schnee nicht ab der Bussalp erfolgen werde, sondern von der Grossen Scheidegg. Die verschiedenen Schlitten, wie konnte es anders sein, wurden genauso begutachtet, als wenn es 500er wären, gab es doch ältere und neuere Modelle. Als unser Postauto nach längerem Warten endlich vorfuhr, mussten zuerst alle Schlitten verladen werden. Das war eigentlich kein Problem für den Chauffeur, bis das 'ältere Berner Modell' an die Reihe kam. Bei diesem Schlitten sind nämlich die Holzlatten nicht längs sondern quer auf den Schlitten gearbeitet worden. Doch auch dieses Problem hatte der Chauffeur im Nu gelöst.
Nach einer fast nicht mehr endenden Fahrt, welche von Johann's berühmten Showeinlagen verkürzt wurde, hatten wir unseren geografischen Höhepunkt erreicht. Auf der Grossen Scheidegg genossen wir in gemütlicher Runde unser Fondue. Länger konnten wir aber nicht am Tisch sitzen, verlockte uns doch die Schlittelfahrt zu sehr. Also stellten wir unsere Schlitten am Start auf, und beim Startschuss von Res gings mit Geschrei los. Schliesslich wollte jeder den von Johann gestifteten Preis in Empfang nehmen: ein 'original Jucker-Sackmesser'. Mit lauten Achtung-Rufen wurden die langsameren Fahrer von den schnelleren überholt. Ruth und Peter waren als fliegende Fotografen unterwegs, immer zur Stelle, wenn jemand die Kurve nicht erwischte. Ich glaube, es gab niemanden auf der ganzen Abfahrt, der nicht einen oder mehrere Stürze zu verzeichnen hatte und Blessuren mit nach Hause trug.
Als alle beim Ziel angekommen waren, gings gemeinsam ins Dorf, wo wir uns alle aufwärmten und Johann uns noch Clubartikel zum Kauf anbot.
Zu aller Ueberraschung konnten nicht die ersten, sondern die letzten den Preis in Empfang nehmen. Diese letzten zwei oder besser gesagt 'drei' waren

Irma, Mauro und .....

BERICHT AUS DER ZEITSCHRIFT 'MOT AUTO-KRITIK'
Nr. 8, vom 10. April 1965

■ noch nicht in Deutschland
■ von mot schon getestet:

DER NEUE
FIAT 500 F

PLUSPUNKTE

- Kleinstes vollwertiges Auto
- Außerordentlich sparsamer Motor
- Geringer Preis
- Sehr gute Fahreigenschaften
- Geringes Betriebskostenrisiko (im Rahmen von ca. 12 000 km pro Jahr)
- Einfaches Parken: nur knapp 3 m Länge, 8,1 m Wendekreis
- Bemerkenswert geräumiger Vordersitzraum
- Rücksitzbank für zwei Erwachsene nutzbar, gut für zwei Kinder
- Rücksitzbank als Gepäckfläche vorklappbar
- Leichte Bedienung trotz nichtsynchronisierter Schaltung
- Kräftiges Durchziehen des Motors auch bei geringen Drehzahlen
- Für den Hubraum gutes Temperament, Spitze um 100 km/h
- Für den geringen Preis außerordentlich gute Ausstattung
- Modell 500 F neben Mehrleistung vor allem für Alltagsbrauchbarkeit verbessert: Türschloß auch rechts, höhere Windschutzscheibe, erheblich verbesserte Solidität der Karosserie, gewissenhafte Verstärkung der Kraftübertragung entsprechend der höheren Leistung
- Etwas vergrößerter Tank, durch neue Tankform bessere Staumöglichkeit unter der Vorderhaube (aber nicht mehr Raum!)
- Vorbildliche Tachobeleuchtung
- Abblendbare Kontrolleuchten
- Standgas ermöglicht erhöhte Leerlaufdrehzahl nach Kaltstart
- Kupplung sehr leichtgängig und doch präzise
- Gute Heizung
- Klappdach serienmäßig, Verriegelung verbessert

MINUSPUNKTE

- Schlechter Kaltstart bei ausgekühltem Motor (Laternengarage) im Winter: schon knapp über 0 Grad Neigung zu müdem Durchdrehen des Anlassers, unter 0 Grad oft starke Kaltstartschwierigkeiten
- Neuer zentraler Kunststoff-Klappdachverschluß kommt leicht beim Zuklappen zwischen Verdeck-Randleiste und Karosserierand und bricht (wird wahrscheinlich bald verbessert)
- Technischer Motoraufbau wie bei größeren Wagen, Reparaturaufwand dementsprechend kaum geringer
- Bei Aufprallunfällen leicht Karosserie-Totalschaden mit entsprechendem Reparaturaufwand
- Bedienung von Kupplung und Bremse setzt Fußbewegung etwas von oben voraus, bisweilen lästig
- Unsynchronisiertes Getriebe sehr einfach zu schalten, jedoch nicht ganz ohne Gewöhnung, Zwischengas beim Abwärtsschalten muß gelernt sein
- Viel Innenlärm bei hohen Geschwindigkeiten (jedoch keine zermürbenden Frequenzen)
- Bei besetzter Rücksitzbank kein Gepäckraum (etwas Stauraum unter Vorderhaube)
- Bei wesentlich mehr als 12 000 Jahreskilometern steigendes Betriebskostenrisiko, nahe an nächsthöherer Klasse
- Starke Vibrationen des Innenspiegels (Abstützung an Scheibe wünschenswert)
- Heizung überträgt Motorgeräusche

MASCHINEN UND GERÄTE FÜR DIE LANDWIRTSCHAFT

Kommunalmaschinen
Rasenmäher
Motorhacken
Reparaturen, Service und Verkauf

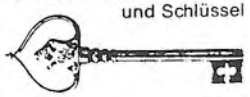
JUCKER

8173 NEERACH Tel. 01 - 858 22 73

SCHLÜSSEL SESAM AG

✆ 061 - 25 62 61

Spezialgeschäft für Schloss und Schlüssel



E. Schneider

4003 Basel Schutzengraben 38
Laden: Schützenmattstrasse

Bestausgebauter Reparaturdienst
Schlüsselcopien
Beschläge aller Art
Schliessanlagen: KABA/KESO/DOM
Tresore / Kassetten
Sicherheitstürketten / Rosetten
Türschliesser + Oeffner
Sicherheitsberatung + Montage

Aktivmitglied

Sagen Sie es ehrlich, Sie haben kein Vertrauen zu mir!
Dites-le franchement que vous n'avez pas confiance en moi!

STAMMLOKAL der Sektion INNERSCHWEIZ

HOMBI ELECTRO-PARTS AUTOBEDARF

sempreton ITALIENISCHE AUTO-ERSATZTEILE

Autoersatzteile Oppenheim AG

ARMAN - CARELLO - CHAMPION - CROMODORA - EFEL - ELMA
GHIBAUDI - GTD - LEART - MARELLI - OEB - OLSA - PDF - SAVARA
SIEM - SIPEA - SPICA - STAR'S - TECNOCAR - ZENDAR

8040 Zürich
Zurlindenstrasse 225

Telefon 01/451 25 44
Fax 01/451 21 77

RESULTAT DU DERNIER RECENSEMENT
DES FORCES DISPONIBLES

Bureau fédéral des statistiques

*****

Population de la Suisse	5'500'000
Habitants de plus de 65 ans	1'100'000
Reste pour travailler	4'400'000
Habitants de moins de 16 ans	1'450'000
Reste pour travailler	2'950'000
Chomeurs	150'000
Reste pour travailler	2'800'000
Fonctionnaires Bureau fédéral des assurances	1'900'000
Reste pour travailler	900'000
Militaires	500'000
Reste pour travailler	400'000
Curés, nonettes, putains, souteneurs, directeurs, maqueraux, assureurs...	250'000
Reste pour travailler	150'000
Hospitalisation, aliénés, clochards, habitués des champs de course et assimmilés	126'000
Reste pour travailler	24'000
Faignants, conseillers, fédéraux et nationaux, députés, détenus, etc.....	23'998
Reste pour travailler	2

Qui sont ces deux là? - VOUS ET MOIS.
Ceci doit être pour nous un signal d'alarme, une lecon de virilite, un réveil d'énérgie nouvelle...
Nous devrions travailler davantages et surtout vous, parce-que moi, j'en ai marre de faire marches ce foutu pays TOUT SEUL...

AUTOSPRITZWERK ANDRE KISER

André Kiser · Kernserstrasse 27 · 6056 Kägiswil · Tel. 041 - 66 61 22

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

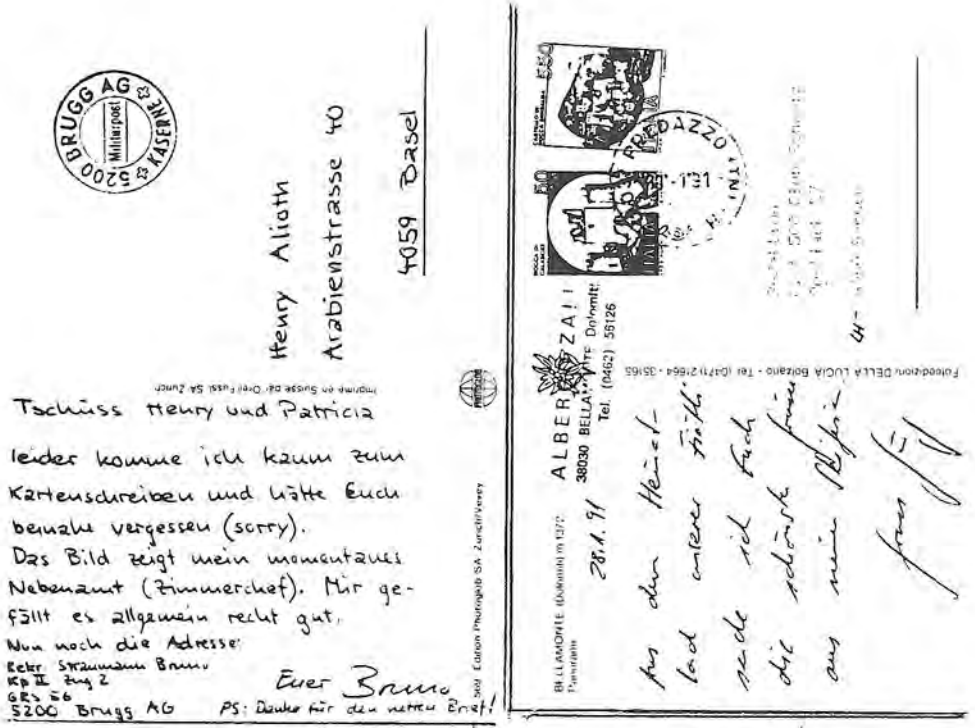
CARROSSERIE EGGER

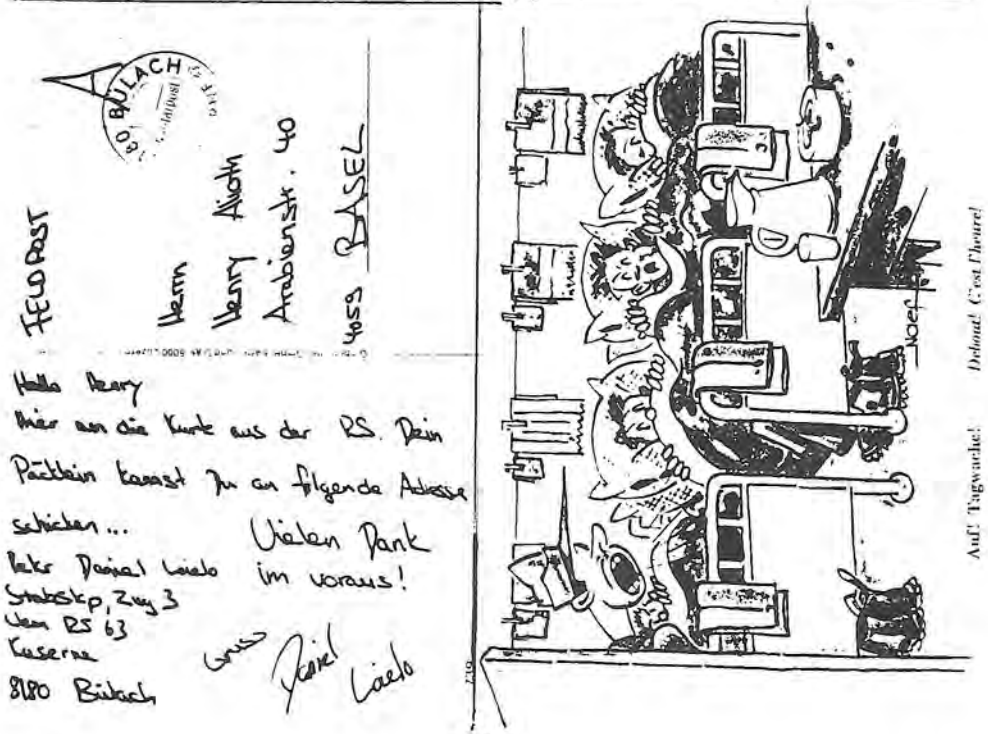
Mario Egger, eidg. dipl. Carrossier
Brünigstrasse 44, 6072 Sachseln
Telefon 041/66 77 17

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

VSCI Carrosserie

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





Clubartikel
Articles du club

KLEBER / AUTOCOLLANTS

4 x 18 cm , weiss / rot
für innen oder aussen,
blanc / rouge pour fixer
à l'interieur ou à l'exterieur
Fr. 2.-

Fiat 500 Club
Schweiz

Ø 10 cm , weiss / schwarz / Wagen transparent
blanc / noir / l'auto est transparent
Fr. 2.-

Kleber in zwei Grössen, weiss / rot,
rot / weiss ober rot / transparent
autocollant en deux grandeurs,
blanc / rouge, rouge / blanc ou
rouge / transparent
4 x 12 cm , 3 x 9 cm
je / à Fr. 2.-

Cinque Cento

SDHM Kleber / autocollant ASVE
"Mein Hobby, das historische Motorfahrzeug"
"Mon hobby, le vehicule d'epoque"
weiss / schwarz / rot, blanc / noir / rouge
oval ca. 7 x 10 cm
Fr. 5.-

PLAQUETTE SDHM / ASVE

Metallrelief / relief en metall
oval ca. 7 x 10 cm
Fr. 30.-

BÜCHER / KATALOGE

"Fiat 500 / 600" Schrader Motorchronik, Qualitätsdruck,	Fr. 35.-
"Reparaturanleitung 500 N/D", Bucheli-Verlag, gedruckt,	Fr. 30.-
"Soforthelfer Fiat 500", Taschenformat, gedruckt,	Fr. 10.-
Reparaturanleitung 500 N/D, Bucheli-Verlag, kopiert	Fr. 15.-
Werkstatthandbuch, kopiert (deutsch), sehr detailiert	Fr. 60.-
Reparaanleitung italienisch, kopiert	Fr. 20.-
Ersatzteilkatalog Mechanik, kopiert, (d,f,i,)	Fr. 30.-
Ersatzteilkatalog Carrosserie, Mod. F od. L, kopiert	à Fr. 20.-

Herzliche Gratulation !

Am 25. Januar 1991 haben

EVELINE + MARKUS BERGER-SCHNEIDER

zivil geheiratet.

Die kirchliche Trauung findet am
17. August 1991 statt.

Euer Club wünscht Euch nur das
ALLERBESTE!

FIAT 500 EN THAILANDE (SUITE)

Salut les fans,

Comme promis, voici un petit complément technique sur ces 500 thai, un tant soit peu spéciales.

Premier point différent de nos 500, la carrosserie; elles sont toutes cabriolet, avec une capote qui diffère d'une 500 à l'autre. On pourrait évidemment penser que la découpe du toit est du "fait-maison", mais je crois bien que c'est du conventionnel, car sur chacune la découpe commence et se termine aux mêmes endroits. Autre chose à remarquer: les portes, qui ne mesurent pas plus 20 cm de hauteur et qui pivotent sur un axe horizontal pour s'ouvrir.

Passons à la mécanique. C'est elle qui surprend le plus. Comme vous l'avez certainement remarqué sur les images du précédent journal, la 500 thaï possède un radiateur à eau sur la calandre. Ce radiateur, posé sur toutes les 500, varie par contre d'une 500 à l'autre.

Quant au moteur, on passe du moteur de moto à celui de petites voitures japonaises à 2, 3 ou 4 cylindres (cf. photos). Les raisons de ces modifications:

- la chaleur du pays (30 - 40 degrés) et ce, toute l'année, jour et nuit (autant vous dire que nos superbes petits bicylindres ne tiendraient pas le coup longtemps, surtout en ne circulant que dans les embouteillages)

- le fait qu'on ne trouve plus (ou pas) de pièces de rechange d'origine.

Alors la solution est simple: on change TOUTE la mécanique. On voit ainsi de superbes moteurs avec boîte à vitesses etc., dans les coffres moteur, souvent différents les uns des autres.

Ainsi s'achève ma petite anecdote sur la 500 en Thaïlande.

MORALITE: Dans ce pays, il n'y a que les 500 qui sont débridées!!

Daniel Pozzo

Des livres français n'existent pas encore dans notre club, si vous en savez quelques, vous pouvez le dire à Daniel Pozzo !

ANSTECKNADELN / EPINGLES

"Club Fiat 500 , Rhone-Alpes" ca. 2 x 1.5 cm 8.--

MODELLAUTOS

Fiat 500 D, Plastic - Modell - Kit, "Gunze", 1:24 Fr. 25.--

Fiat 500 + Piaggio Vespa, div. Modelle und Farben "Vitesse", 1:43 ; couleurs et models differentes Fr. 22.--

Fiat 500, 10 verschiedene Farben,"I.M.U.", 1:87 (H0) 10 different couleurs Fr. 7.--

UHREN / MONTRES

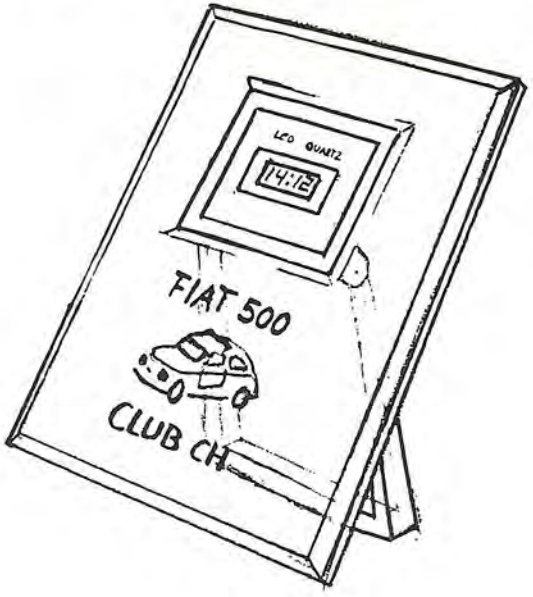
Tischuhr mit Digitalanzeige und Aufdruck "Fiat 500 Club CH", Kunststoff durchsichtig
Montre de table "Fiat 500 club CH", digital Fr. 15.--

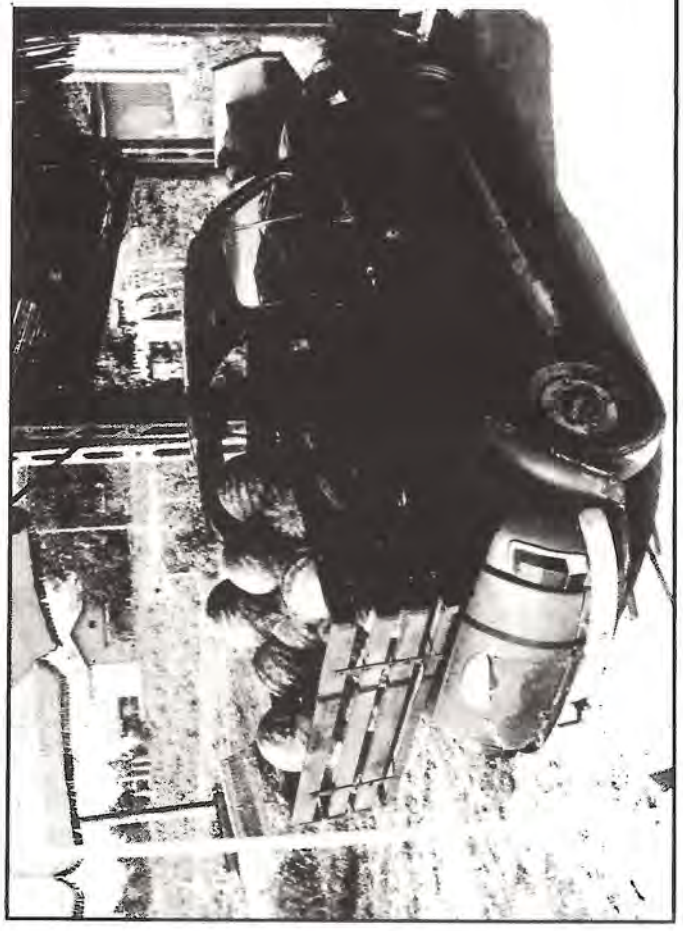
Swatch (in Vorbereitung/suivant) (ca. Fr. 50.--)

T-SHIRT

Neues Design (in Vorbereitung/suivant) (ca. Fr. 20.--)

JJj 16.4.91

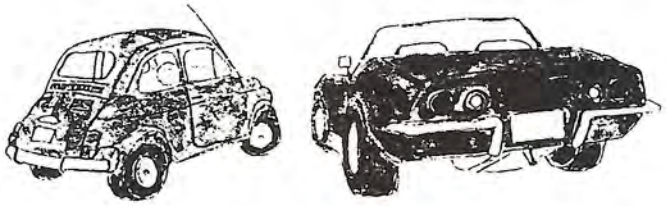




Pick-up Marke Eigenbau

Ein erfinderischer italienischer Gemüsebauer hat seinen Fiat 500 mit einer Pritsche ausgerüstet und kann damit vom Feld direkt zum Markt im nächsten Dorf fahren, wodurch sich ein Umlad oder ein Marktstand erübrigt. Das Bild entstand in einem Adria-Städtchen. (Bild: M. H.)

WIR FAHREN GEMEINSAM WEITER...



...in die Zukunft

Cathrine Pfenninger
Heinz Burn

Wir heiraten
am 31. August 1991 um 14.00 Uhr
in der reformierten Kirche Adelboden.

Unser Heim: Dornern, 3135 Wattenwil