



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

BULLETIN



2/13
erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CASAGRANDE

**Ihr Ersatzteil-
Spezialist für
ITALIENISCHE
OLDTIMER
und
DIAVOLINO**

**Votre spécia-
liste de pièces
de
réchange
pour les**

**ITALIENNES
ANCIENNES
et
DIAVOLINO**

**Vostro
ricambista
per vetture**

**CLASSICHE
ITALIANE
e
DIAVOLINO**

**Your spare
parts store for**

**ITALIAN
CLASSIC
CARS and DI-
AVOLINO**



Ambiente Italiano in der Innerschweiz!



EZIO CASAGRANDE

Feldmattstrasse 10, CH-6032 Emmen-Waldibrücke
Tel.+41 (0) 41 260 45 06, Fax +41 (0) 41 260 45 10
casagrande@topolino.parts.com

Vorwort des Präsidenten

Wie ich in den Vorstand kam.....

An den Telefonanruf des damaligen Präsidenten Fredy Meier erinnere ich mich noch ganz genau. Es war eine Einladung zum Nachtessen. Er kam dann aber ziemlich schnell zur Sache: es ging um den Rücktritt von Ugo Galli als Vize, Fredy und die anderen Vorstandsmitglieder meinten, dass dieses Amt doch etwas für mich wäre, zudem würde ich gut in das bestehende Team passen.

Ich bat um eine kurze Bedenkzeit. Meine Zusage machte ich dann aber ziemlich schnell, denn wenn niemand bereit ist ein solches Amt auszuüben, fällt ein Club langsam aber sicher auseinander. Auch gaben mir die Vorstandsmitglieder ein gutes Gefühl für die Zusammenarbeit.

Wie bereits an der GV im November 2012 angekündigt, möchte ich – nach zehn Jahren im Vorstand als Vize und zwei Jahren als Präsident – dieses Amt auf Ende des Vereinsjahres 2013 in andere Hände geben.

Zur Zeit haben wir 156 Mitglieder, es wird sich bestimmt jemand finden, der bereit ist, ein Amt im Vorstand zu übernehmen. Der Vorstand freut sich über eure Anmeldung.

Die Aufgaben im Vorstand sind sehr vielseitig, ist es doch wichtig, immer neue Dinge in den Club einzubringen und die Meinungen der Mitglieder zu vertreten.

Fortsetzung nächste Seite

Inhaltsverzeichnis

Clubmeldungen	2
Winteranlass	4
75 Jahre Topolino – ein historischer Rückblick im «Fiatelisten», Schluss	12
Zum Schmunzeln	21
Bericht in SwissClassics Revue	22
Marktplatz / Inserate	23
Jahresprogramm / Impressum	24

Jedes Vorstandmitglied hat seine Aufgaben, die dann an den Sitzungen besprochen und so gut es geht auch umgesetzt werden. Natürlich stösst man hie und da auch an Grenzen, dass etwas nicht machbar ist – aber eben – jedem Recht getan ist eine Kunst die niemand kann.

Es waren 12 schöne und spannende Jahre in denen ich mich für den Club gerne eingesetzt habe. Mit einem tollen Team von Vorstandsmitgliedern kann ich dieses Amt jedem oder jeder empfehlen.

Euer Präsi: Peter Zimmermann

Clubmeldungen

Mutationen

Es freut uns, dass wir auch in diesem Bulletin ein neues Aktivmitglied begrüssen dürfen. Wir heissen Markus Grimmer in unserem Kreis herzlich willkommen.

Juli-Stamm bei M. und A. Amstutz

Marianna und Walti Amstutz haben uns wieder zu einem Sommerstamm zu sich nach Hause eingeladen. Also, bitte notiert euch, dass der Stamm vom 2. Juli in Hinwil-Hadlikon stattfindet und nicht in Dübendorf. Anmeldungen nehmen Walti und Marianna gerne bis 20. Juni unter tobelgarage@bluewin.ch oder telefonisch (044 937 45 19) entgegen. Herzlichen Dank für die Einladung!

Offene Rennbahn Oerlikon

Wisel Iten, Vizedirektor des Clubs «Freunde der offenen Rennbahn Oerlikon», ist mit der Frage an den Club getreten, ob wir auch dieses Jahr wieder an einem Dienstagabend unsere Topis in



der offenen Rennbahn präsentieren würden. Wir haben diese Anfrage positiv beantwortet und werden am 6. August im wahrsten Sinne des Wortes den Mittelpunkt der Veranstaltung sein. Der Anlass findet nur bei schönem Wetter statt und der August- Stamm in Dübendorf würde dann ausfallen. Eine Einladung zu diesem Anlass folgt noch. Schön wäre, wenn möglichst viele Topis teilnehmen würden, damit wir einen wirkungsvollen Auftritt in Oerlikon haben.

Berichte zum Thema «wie ich zu meinem Topi kam»

Einmal mehr treten wir mit der Bitte an euch, uns doch zu berichten, wie – bzw. eigentlich eher *warum* – ihr Besitzer oder Besitzerin eines Topolinos geworden seid. Gemeint ist eigentlich nicht die Geschichte, wie der Topi restauriert wurde und wie lange alles gedauert hat (diesbezüglich haben wahrscheinlich viele Mitglieder ähnliche Erfahrungen gemacht), sondern interessant zu erfahren wäre vor allem, *warum* ihr einen Topolino gekauft (oder bekommen) habt. War es «Liebe auf den ersten Blick»? Oder verursachte der Entschluss zum Kauf lange schlaflose Nächte? Wurde der Topi vielleicht sogar geerbt? Hat euch ein Freund mit dem «Topivirus» infiziert? Es gibt viele Gründe, warum man sich gerade für den Kauf des kleinen Fiats entscheidet und eben gerade diese möchten wir von euch erfahren. Denn genau diese Erlebnisse und Geschichten sind bestimmt bei allen Mitgliedern verschieden.

Also, wenn jemand denkt, «meine Geschichte» könnte andere auch interessieren, dann nichts wie los, setzt euch an den PC und schreibt eure Gründe nieder, warum ihr euch für einen Topi entschieden habt. Dann den Bericht als Word-Datei, und vielleicht illustriert mit zwei bis drei Fotos, an redaktion@topolinoclub-zuerich.ch schicken und in einem der nächsten Bulletins wird eure Geschichte veröffentlicht. Selbstverständlich nehmen wir auch handgeschriebene Beiträge gerne entgegen.

Die Leserinnen und Leser des Bulletins sind gespannt auf interessante Erlebnisse und danken im voraus für eure Beiträge.

Winteranlass 2013, tief unter dem Zürcher Hauptbahnhof

Die weihnächtlich schönen Festtage mit weitherum grüner Winterlandschaft sind vorbei und das neue Jahr ist mit den üblichen Knalleffekten und Perlwasser eingeläutet. Was ist also für uns Topianer (ohne unsere Lieblinge) der nächste wichtige Termin? Natürlich der Winteranlass. Zum diesjährigen begaben wir uns am Samstag, 19. Januar 2013 nachmittags in den Untergrund der Stadt Zürich, genauer gesagt in die Grossbaustelle des neu entstehenden unterirdischen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse, das Herzstück der Durchmesserlinie, Altstetten/Oerlikon, oder umgekehrt.

Nach langen, harten Verhandlungen mit der Abteilung Durchmesserlinie der SBB stellten sich dann zwei Baustellenführer für unseren Samstagnachmittags-Besuch kostenlos zur Verfügung (was normalerweise nicht möglich ist, danke SBB). Wir bedankten uns für diesen Einsatz dann auch bei den beiden mit einem persönlichen und typischen TCZ-Präsent, das gerne entgegengenommen wurde (da Inhalt flüssig).

Durchstich des Weinbergtunnels



Dank der rund einstündigen, durch einen versierten Baustellenführer ausführlich vorgetragenen und mit Witz bespickten Information, begleitet mit PowerPoint-Präsentation und Filmen, waren wir auf das Kommende gut vorbereitet. Anschliessend begaben wir uns in zwei Gruppen, mit über 35 an- und nicht angemeldeten Interessierten,

ausgerüstet mit vorgeschriebener, baustellenkonformer Einkleidung mit Suva-Helm und Weste als Leuchtmann/-frau auf den Rundgang.

Der Bahnhof Löwenstrasse ist ein Teil der neuen Durchmesserlinie unter dem bestehenden Zürcher Hauptbahnhof. Bei der Führung erhielten wir einen vertieften Einblick in die technischen Leistungen der Bahnhofsbauer, aber auch in die Herausforderungen, die der Bau eines solchen Jahrhundertwerks stellt. Und dies alles unter laufendem Betrieb. Gewaltig sind die Dimensionen des neuen Bauwerks. Nur ein Beispiel: die Perron-Länge beträgt über 400 m!

Dank der Durchmesserlinie können bestehende Verbindungen zwischen der West- und Ostschweiz beschleunigt und neue Direktverbindungen geschaffen werden. Mit dem Bau dieses Grossprojektes zeigt die SBB einmal mehr, dass sie eine wichtige Arbeit- und Auftraggeberin in der Schweiz ist.

Herzstück der Durchmesserlinie ist der zweite unterirdische Durchgangsbahnhof Zürich Löwenstrasse. Dieser entsteht in rund 16 Metern Tiefe unter den bestehenden Gleisen 4 bis 9 des Hauptbahnhofs. Ebenfalls unterhalb der bestehenden Gleise entsteht die neue Passage Gessnerallee. Die Passage erfüllt gleich mehrere Funktionen: Sie ist Ladengeschoss und verbindet ausserdem den Bahnhof Löwenstrasse mit dem bestehenden Durchgangsbahnhof Museumstrasse und den Perrons in der Haupthalle des Hauptbahnhofs.



Auf der Baustelle des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse

Richtung Westen führen die Gleise der Durchmesserlinie über zwei neue Brückenbauwerke von der Langstrasse bis Zürich Altstetten. Bei der Unterführung Langstrasse beginnt die Kohlendreieckbrücke, die bis zur Hardbrücke reicht. Die Letzigrabenbrücke überquert die Gleise von der Hardbrücke bis Altstetten.

Richtung Osten verlassen die Züge den Durchgangsbahnhof auf zwei Spuren durch den Weinbergtunnel. Der Tunnel unterquert die Limmat und den Zürichberg und mündet nach rund fünf Kilometern in den Bahneinschnitt Oerlikon.

In Oerlikon selbst wird das Gleisfeld zwischen dem Tunnelportal und dem Bahnhof Oerlikon erweitert, um Platz für die zwei neuen Gleise zu schaffen.



Der neue Bahnhof bietet viel Platz für die Reisenden

Einige wichtige Informationen:

- Kapazitätsausbau Altstetten-Zürich HB-Oerlikon: Schnelle stadtquerende Verbindung auf der West-Ostachse ohne Zugswende im Hauptbahnhof Zürich.
- Neue Verbindung vom Limmattal (Altstetten) und linkem Zürichseeufer nach Oerlikon.
- Notwendige Kapazitätserweiterung für den an der Leistungsgrenze betriebenen grössten Schweizer Verkehrsknoten Zürich.
- Zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof mit vier 420 Meter langen Perrons und komfortablen Umsteigeverhältnissen zwischen den Zügen und der Zürcher City.
- 9.6 km lange Neubaustrecke Altstetten-Oerlikon (davon 57 % unterirdisch).

- Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon um die Gleise 7 und 8 einschliesslich Erweiterungen an den bestehenden Publikumsanlagen.
- Investitionskosten: 2.031 Mia. Franken (Preisbasis April 2005, Beteiligung je ein Drittel SBB Infrastruktur, Bund (Infrastrukturfonds), Kanton Zürich, zusätzlich Vorfinanzierung des Kantons Zürich einschliesslich Beiträge der Nachbarkantone im Umfang von max. 500 Mio. Franken).

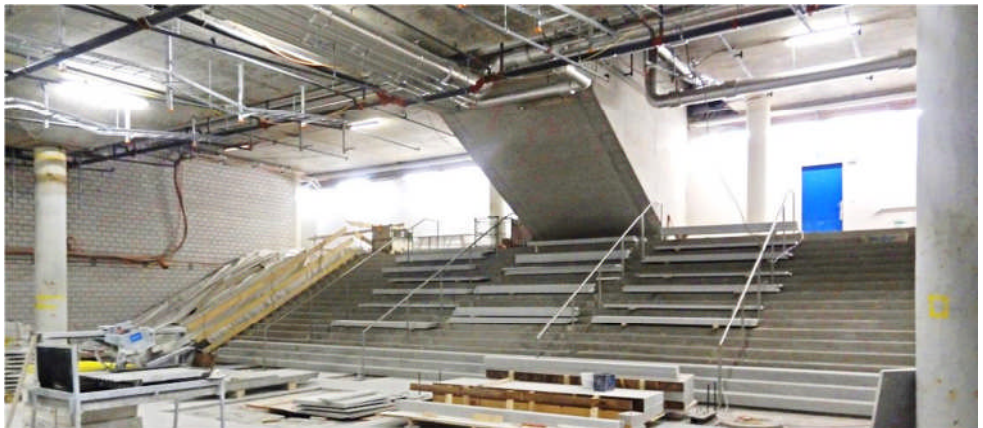
Für technisch interessierte sind weitere Detail-Informationen zum Bahnhof-, Brücken- und Tunnelbau des Projektes unter www.durchmesserlinie.ch zu erfahren.

Meilensteine Planung und Realisierung (mit zwei Schwerpunkten)

21. Mai 1999	Die Volksinitiative für den Bau eines zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhofs für die S-Bahn wird eingereicht.
23. Sept. 2001	Stimmvolk des Kantons Zürich genehmigt mit einem Ja-Anteil von 82 % einen Staatsbeitrag von 580 Mio. Franken (40 %) an den Gesamtkosten von 1 450 Mio. Franken.
2002 bis Dez. 2004	Ausführung der Vorinvestitionen für den Bahnhof Löwenstrasse und Verlängerung der Gleise 4 bis 9 in der Haupthalle.
Juli 2003	Die SBB stimmen dem vom Kanton Zürich gewünschten vorzeitigen Ausbau der Passage Sihlquai zu.
3. Juni 2005	Spatenstich für die vorzeitige Ausführung der Passage Sihlquai (Bauausführung 2005 bis Ende 2008).
2004-2006	Plangenehmigungsverfahren Hauptprojekt (Projektgenehmigung durch Bundesamt für Verkehr am 20. Dezember 2006).
20. Sept. 2007	Spatenstich Hauptprojekt und Beginn der Rohbauarbeiten am Bahnhof Löwenstrasse, am Weinbergtunnel und an der Einbindung in Oerlikon.
2007 bis Mitte 2014	Bauarbeiten Bahnhof Löwenstrasse und Weinbergtunnel.
5. Sept. 2008	Abschluss der trilateralen Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Zürich und den SBB zur Finanzierung der DML und Erweiterung des Projekts mit dem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon (Gleise 7 und 8) mit Gesamtkosten von 2.031 Mia. Franken.

Winteranlass

2008 - Ende 2015	Bauarbeiten für den Anschluss in Richtung Altstetten.
3. Nov. 2010	Plangenehmigungsverfügung für den Ausbau Bahnhof Oerlikon.
22. Nov. 2010	Durchstich Weinbergtunnel.
2011-2012	Aufnahme der Bauarbeiten im Bahnhof Oerlikon.
27. März 2012	Spatenstich für die Hauptarbeiten Ausbau Bahnhof Oerlikon einschliesslich städtischer Quartierverbindung und verbesserte Zugänge im Osten des Bahnhofs.
2012-2015	Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon um die Gleise 7 und 8 (Beginn Vorarbeiten Frühjahr 2011).
19. Januar 2013	Topolino Club Zürich besucht die Baustelle Bahnhof Löwenstrasse und begutachtet die Bauarbeiten auf deren Fortschritt.
14./15. Juni 2014	Inbetriebnahme Bahnhof Löwenstrasse (Eröffnung Durchmesserlinie von Wiedikon über den Bahnhof Löwenstrasse bis Oerlikon). Festivitäten seien in Vorbereitung. Termin sollte in jeder Topianer-Agenda rot eingetragen werden.
Ende 2015	Inbetriebnahme der Gleisverbindung aus Richtung Westen (Bahnhof Altstetten) zum Bahnhof Löwenstrasse.



Breiter Treppenaufgang zum Wechseln der Etagen



Unübersichtliches ...



... und schon Formen Annehmendes im Zürcher Untergrund

Aber auch negative Stimmen waren zu vernehmen (*aus dem Internet*):

Hart im Nehmen – das müssen die Anwohner der Lagerstrasse im Moment sein. Denn dort wird derzeit rund um die Uhr an der Durchmesserlinie der SBB gebaut. «Ich bin gestern Nacht kurz nach 24 Uhr nach Hause gekommen und es war immer noch laut», sagt eine Anwohnerin gegenüber Tagesanzeiger.ch. Eine weitere Anwohnerin will sogar umziehen, weil ihr der Lärm bei Tag und bei Nacht zu viel wird.

Selbst auf der anderen Seite der Bahngleise sind die nächtlichen Bauarbeiten gut zu hören. «Ich bin ja einiges gewohnt, aber dieser Krach war infernalisch», sagt ein Anwohner der Langstrasse, der in den frühen Morgenstunden aus dem Schlaf gerissen wurde.

(Bemerkung des Schreiberlings: Ist mir neu, dass es an der Langstrasse in den frühen Morgenstunden sonst schön ruhig ist)

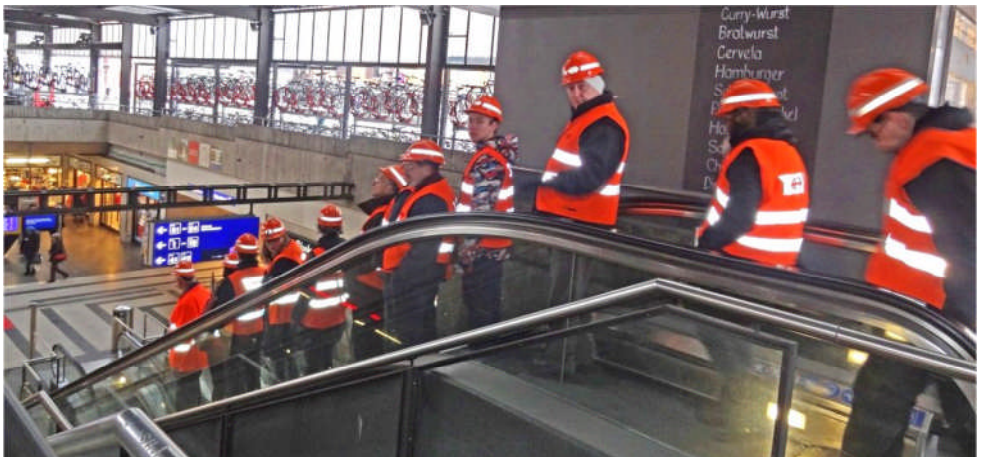
Der rund einstündige unter- und oberirdische Rundgang durch die imposante und hoch interessante Baustelle des neu entstehenden Bahnhofs Löwenstrasse zeigte uns, was da in den letzten Jahren im Zürcher Untergrund entstanden ist, wohlwissend, dass der Bahnbetrieb, der Strassenverkehr usw. täglich (meistens) unbe-

Winteranlass

hindert abläuft (ausser Krater im Strassenbelag). Auch im fast fertigen Rohbau ist das Werk sehr beeindruckend. Ich weiss wovon ich spreche!



Auch oberirdisch sind die Spuren der Grossbaustelle zu sehen



Am Schluss des Rundgangs geht's zurück durch die Bahnhofshalle ins Infozentrum

Winteranlass

Nach dem Rundgang trafen wir uns alle wieder im Informationszentrum um die «Baukluft» abzugeben und uns dankend von den Baustellenführern und auch von einigen Teilnehmenden zu verabschieden, die noch etwas anderes vor hatten. Auch wir restlichen Rundläufer hatten noch etwas anderes vor, denn der Magen meldete sich langsam. Wir verschoben uns in das ganz in der Nähe liegende Spezialitätenrestaurant «Walliserkanne», das der Wirt für uns extra früher öffnete. Zuerst genossen wir den schon bereit und kühl stehenden und vom Club offerier-

ten Apéro mit feinen Walliser Wurst- und Käsespezialitäten. Nachdem dann auch der Koch zur Arbeit eintraf, wurde uns dann das feine originale Walliser-Fondue serviert, das ideal zum nasskalten Wetter passte. Nach Dessert, Kaffee (teilweise mit) liessen wir es uns gut gehen und den Abend bei guten Gesprächen über das Erlebte oder über Gott und die Welt ausklingen.



Wir danken allen Beteiligten und Teilnehmern für diesen gelungenen und schön verlaufenen TCZ-Winteranlass.

Bruno und Fiorenza Steiner



(Und wir Teilnehmerinnen und Teilnehmer danken natürlich Bruno für die gute Organisation. Er hat uns ermöglicht, Einblick in diese riesige Baustelle und wertvolle Informationen zum SBB-Grossprojekt zu erhalten.)

Gemütliches Fondueessen anschliessend an die Besichtigung in der «Walliserkanne»

75 Jahre Topolino – Ein historischer Rückblick im «Fiatelisten»

Fortsetzung und Schluss

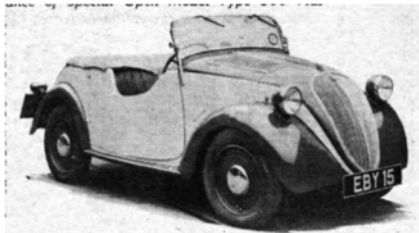
Der Top-Zylinderkopf von SIATA



Der genannte Zylinderkopf war ein Umbausatz des seitengesteuerten Ventilkopfs zum obergesteuerten Kopf. Auch dieser war noch aus Grauguss, aber die Ventile waren bedeutend grösser als die des Originals. Jedes Ventil wurde mit drei Ventilefedern versehen (eines davon in der Mitte des Stössels!). Die damit zu erreichende Höchstgeschwindigkeit konnte somit von 85 auf gut 100 km/h erhöht werden. Als ich diesen Motor kaufte, besass ich leider

noch kein Auto, in das ich ihn hätte hineinstopfen könnten. Mit grosser Mühe revidierte ich das von einem Bauern in Schonen (Skåne, Südschweden) ergatterte «Waldwrack» für diesen SIATA-Kopf. Teuer war er dennoch!

Toppless von Sydney Smith Garage



Auch in England entdeckte man die SIATA Umbausätze. Die Sidney Smith Garage Ltd. in Purley in der Grafschaft Surrey entfernte 1938 an ca. 20 Wagen das Dach, montierte eine umklappbare Windschutzscheibe und baute die Motoren mit SIATA-Sätzen um. Ein gewisser A.C. Westwood verwendete sogar seinen Smith SIATA-Spezial wie das Modell

genannt wurde, für das RAC Rally 1939. Wie es ihm im Rennen erging ist leider nicht bekannt, hingegen ist erwähnt, dass er während des Rennens im Auto übernachtete!

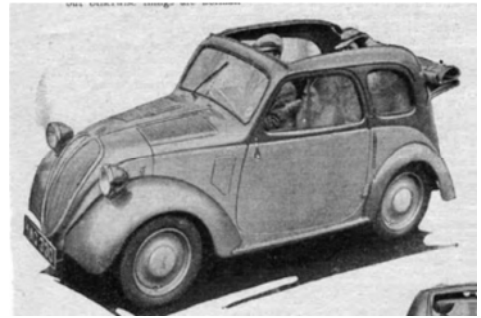
Viersitzig gebaut für England

Topolinos waren auch in England sehr beliebt, jedoch vermisste man ein viersitziges Modell. Austin hatte ja seinen Austin 7 bereits 1922 präsentiert. Aber im April 1939 holte Fiat mit einem Vierplätzer Topolino in zweifarbigem Metallic Lack auf und auf Wunsch sogar mit einer extra Stossstange! Leider sieht man auf dem nachfolgenden Bild nicht, dass es sich um einen «foursiter» handelt. Zählt man

aber die einsteigebereiten Personen, die im Begriff sind, einen Ausflug auf den gemütlichen englischen Landstrassen zu machen, kann es sich nur um einen solchen handeln, rechnet man nach, reichte es immerhin zu drei ganzen HP pro Person, also mehr als jedes Pferdefuhrwerk anbot! Ja, es sieht doch eigentlich noch recht geräumig aus. Es war wohl kaum die Beschleunigung des 500er, an das sich die Passagiere später erinnern sollten!

Lange wurde darüber diskutiert ob diese Autos in England oder Italien gebaut wurden. Vieles spricht dafür, dass diese in Turin im Auftrag von Fiat England Ltd. gebaut wurden, auch wenn heute Fiat Turin sich nicht mehr daran erinnern kann oder will!

Die Abbildungen stammen aus der Zeitschrift «The motor», Ausgabe 19. April 1939, wo der Test zu lesen ist.



Sieht man das Fahrzeug aus einem andern Blickwinkel, fragt man sich, wie weit die Ausfahrt geführt hatte. Die hinteren Passagiere waren bei voller Fahrt sicherlich ständig gezwungen, ihre Hüte festzuhalten!

Ein Foursiter aufgehoben und restauriert in Schweden.

Auf dem Bild nebenan sieht man den «Foursiter», so wie er 1979 nach Schweden geliefert wurde. Das Automuseum Baldersnäs in Åmål war für einige Jahre sein Zuhause. Als dann das Museum 1991 liquidiert wurde, kaufte Paul Österberg Växjö, der heutige Präsident des Schwedischen Fiatclubs, diese Rarität. Er begann umgehend mit der Renovation die bis 1995 dauerte.



Im nächsten Bild sieht man das Resultat von Pauls Renovierungsbemühungen.



Wahrscheinlich ist er schöner als neu. In der englischen Motorzeitschrift ist nämlich zu lesen, dass die zweifarbige Lackierung nicht so imponierend ausfiel!

Wenn nun aber Paul mit seinen besten drei Freunden eine Ausfahrt in der Umgebung von Växjö macht, hat er nicht nur drei Pferdestärken pro Person zur Verfügung. Das Auto ist nämlich jetzt sogar mit einem Kompressor nachgerüstet!

Polski Fiat



Auch in Polen wurden Fiat 500 gebaut, allerdings mit einem etwas andern Aussehen. Gewiss wurde auf diese Weise der Bagageraum grösser, wurde das Auto aber auch hübscher?

Einer dieser Polski-Fiat befand sich auch in Schweden im High Chaparall Auto & Motorrad-Museum. Leider wurde er vor ein paar Jahrzehnten durch einen Brand des Museums zerstört.

Das 1938 am meisten verkaufte Importauto in den USA

Auch auf der andern Seite des Ozeans wurde der Topolino populär. Erfährt man aber, dass es sich dabei um nur 434 Wagen handelte, relativiert sich die Begeisterung. Die Amerikaner kaufen natürlich wenn immer möglich Amerikanisches. Die Aufnahme zeigt einen Hotelbesitzer mit seinem Freund aus Acapulco. Dieser fuhr angeblich mit seinem Topolino an die Weltausstellung 1938 nach New York. Die Strecke Mexiko-New York-Mexiko, fast 11 000 km, wurde wie erwähnt ohne Probleme absolviert. Die etwas höher



montierte Stossstange trug wohl das ihre dazu bei, dass sich die Herren gefahrlos und sicher auf den amerikanischen «High ways» fühlen konnten!

On the strripp



Nicht alle Topolins «over there» durften sich eines ruhigen Alters erfreuen. Ein Teil davon, wie auf dem Bilde ersichtlich, landete in den 60er Jahren bei den «Dragster»-Bastlern. Für die meisten Umbauten wurden allerdings leichtere Plastikkarossen verwendet. Ja, jeder soll auf seine Weise selig werden und für sich entscheiden, ob er sehr schnell auf sehr geraden oder gemütlich auf eher kurvigen Strassen fahren will!

Simca 5

Der Italiener Enrico Pigozzi emigrierte als er 26 Jahre alt war, nach Paris. Dort verkaufte er Fiatautos und tauschte bald seinen Vornamen zum mehr französisch klingenden Henri. Schon 1932 vergrößerte er den Betrieb und startete eine Montagewerkstätte in zwei alten Flugzeughangars. Die Autos wurden unter dem Namen Fiat-Francaise verkauft. Bald aber baute er sich eine eigene Fabrik in Nanterre unweit von Paris. Die Autos wurden nun unter dem Namen Simca verkauft. Die ersten Autos die 1935 ab Band kamen, waren Fiat Balilla 508. Später wurde auch der Topolino unter dem Namen Simca Cinq gebaut. Es ist fraglich, ob je ein solches Auto nach Schweden verkauft wurde, hingegen hat uns schon viele male ein Simca Cinq aus unserem Nachbarland Norwegen besucht. Per Hagerup benützt ja seinen Simca fleissig und er kommt fast an jedes unserer Treffen in Schweden.

Pers Wagen kam mit den deutschen Besatzungstruppen im zweiten Weltkrieg nach Norwegen. Er wurde als Ordonnanzwagen auf dem Flugplatz Kjeller nördlich von Oslo verwendet. Nach dem Rückzug der Wehrmacht stand das Auto bis gegen Ende der 40er Jahre vergessen in einer Scheune. Ein Nachbar von Pers Eltern entdeckte und kaufte ihn. Als Junge begegnete Per dem Simca oft. Der Kreis schloss sich viele Jahre später, als er den Wagen in seine eigene Garage



fahren konnte. Die Wehrmacht beschlagnahmte scheinbar noch mehr Simca 5, auf einem andern Bild sah ich letztthin einen deutschen Soldaten, der weit weg, nämlich in Russland, vor einem Simca 5 posierte.



Auch Kastenwagen wurden von Simca unter dem Namen Fourgonette hergestellt. Dieser unterschied sich aber etwas vom dem von Fiat hergestellten Furgone. Der hintere Teil des Simca 5 hat etwas weichere Linien und er hat nur eine aber mit einem Fensterchen versehene Hintertüre. Die Besitzer des Originals mussten sich ja ohne Türe abmühen! Bevor 1942 die Produktion gestoppt wurde, verliessen doch 50 000 Simca 5 (incl. Fourgonette) das Werk.

Topolino in deutschen Diensten



Per Hagerups Topolino machte ja Militärdienst in Norwegen, aber auch auf andern Kriegsschauplätzen schufteten viele Simcas oder Fiat. Autowäsche war nicht sonderlich populär und das war wohl auch gut so, aber es ist daher schwer feststellbar, ob es sich hier um einen Fiat oder Simca handelt! Doch, man sieht's, der Winker ist in der Karosserie zwischen der Türe und der «Rheumalucke» eingelassen und der Wagen ist

mit der charakteristischen, geteilten Stossstange versehen; also ist es ein Simca!

Panzer Attrappe

Die französische Armee, die ja viel zu wenig Panzer besass, versuchte die Wehrmacht zu verführen, indem man Simca 5 zu «Panzerattrappen» umbaute. Aber auf grössere Distanz hat es sicher imponierend ausgesehen! Auf diesem Bild, das in La Rochelle nach der Befreiung aufgenommen wurde, sieht man zwei solche Fahrzeuge neben einem «Panzer» der natürlich auch nicht echt war, posieren.



Er überlebte den Krieg!



Hier noch ein Bild vom Kriegsende. Ein Simca 5, der von den Amerikanern in Beschlag genommenen wurde, wartet auf einem Sammelplatz in Cherbourg auf seine Wiederinstandsetzung! Der amerikanische Stern wurde bereits aufgemalt, aber die Verdunklungsüberzüge mit dem schmalen Schlitz

beim rechten Scheinwerfer sind noch gut zu erkennen. Welches Schicksal wartete wohl auf den kleinen, kriegsmüden Simca 5?

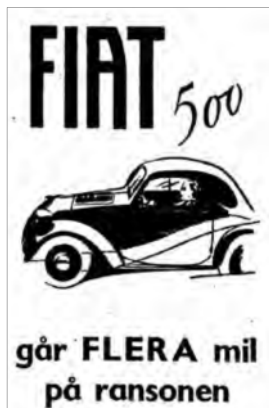
Auf der Rennstrecke

Auch in Frankreich wollte man natürlich mit dem Topolino Rennen fahren! Einer der bekanntesten «Trimmer», die Simca 5 verwendete, hiess Amedee Gordini. Er verstärkte den Rahmen und baute darauf eine sehr leichte Karosserie. Das Gewicht betrug nun weniger als 450 kg. Der Motor leistete 18 HP (keine imponierende Leistung). Trotzdem soll er angeblich 120 km/h erreicht haben. Es wurden in den Jahren 1937-1939 viele Rennen mit solchen kleinen Gordini-Autos gefahren. Sogar über längere Distanzen, wie das 24 Std. Rennen von Le Man, erreichten die meisten Wagen das Ziel. Das Bild mit den gepflegten Herren stammt aus dem Jahre 1938.



Das Wunschauto der Rationierungszeit

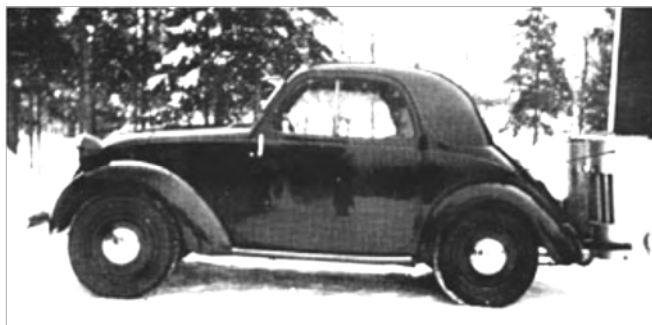
Auch in Schweden konnte man sich einigermaßen glimpflich vom Kriegsgeschehen fernhalten. Allerdings musste das Benzin ebenfalls rationiert werden.



*(macht mehr
Kilometer mit der Ration)*

Aus diesem Grunde wurden die Autoreklamen umgehend angepasst und entsprechende Eigenschaften angepriesen. So hiess es in den Kriegsjahren «Fiat, das Wunschauto in diesen Zeiten». Im Allgemeinen verkaufte man aber in der ersten Kriegszeit sehr wenig neue Autos und bald war es ganz fertig mit dem Autoverkauf. Fast alle Privatautos wurden abbestellt. Der Topolino entkam dem Militärdienst mit der Begründung und dem Eintrag im Fahrzeugausweis «nicht diensttauglich». Somit durften die Topolinos die Pneu's sogar behalten, was den Besitzern grösserer Wagen nicht gestattet war. Dies war nach Kriegsende, als man wieder mit Fahren beginnen konnte, ein grosser Vorteil.

Zum Glück gab es Holzvergaser



Hatte man kein Benzin zur Verfügung, musste man auf Holz umstellen. Allerdings wurden die Holzvergaser für viel grössere Wagen entwickelt. Dazu kam, dass der Wirkungsgrad der Holzvergaser die Leistung um einige der dreizehn Pferdestärken ver-

nichtete, sodass nicht mehr viel «Dampf» übrig blieb. Doch der Fiatvertreter Karl Evert Andersson in Hedemora brachte das Kunststück fertig, einen 500er mit einem selbst erbauten Aggregat richtig fahrbar zu machen.

Der Erfolg erlaubte es ihm dann sogar, auch Aggregate für grössere Wagen herzustellen.

NSU Fiat

1930 kaufte Fiat die neu erbaute NSU-Fabrik in Heilbronn und man begann Autos für den deutschen Markt zu montieren. Das erste Modell war der Fiat 521. Auch der Topolino wurde in Heilbronn, teilegenau wie das Original aus Italien, zusammengebaut. Verkauft wurde er unter dem Namen NSU-Fiat. Gerade vor dem Kriege wurden die Metall-Ressourcen in Deutschland ja für andere Zwecke als für die Personenautoherstellung verwendet.

Deshalb baute die Karosseriefirma Weinsberg eine grössere Anzahl Karossen aus Holz und Pegamoid, vermutlich nach dem gleichen Prinzip wie beim DKW, genannt «Spänekorb». Weinsberg baute damals eine oben offene (mit grösserem Sonnendach als das Original) und eine geschlossene Version. Die Abbildung zeigt eine geschlossene Militärausführung. Wenn man für ein Kriegsfahrzeug den Ausdruck «herzig» verwenden darf, dürfte das hier wohl zutreffen.



Offener Topolino von NSU-FIAT

NSU-FIAT baute aber in diesen Jahren im Alleingang auch den hübschen, offenen Topolino. Dazu bat man die bekannte Karosseriefirma Gläser aus Dresden, einen Prototyp zu entwerfen. Dieser war 1939 an der Berlinausstellung ausgestellt. Die Firma Gläser baute nur diesen einen Prototypen, dann verkaufte man die Rechte an die Firma Weinsberg, die gleiche Firma die auch das Militärfahrzeug herstellte. Kaufte man also damals in Berlin einen «Gläser», erhielt man einen Weinsberg ausgeliefert! Wie viele Weinsberg je gebaut wurden, ist nicht mehr nachzuweisen, da die Dokumentation der Firma im Krieg zerstört wurde. Man schätzt, dass insgesamt etwa 400-600 Fahrzeuge hergestellt wurden. Viele davon landeten nach dem Kriege in Polen und Ostdeutschland. Schätzungsweise sind noch etwa 115 Fahrzeuge irgendwo vorhanden. Es scheint dies eine grosse Zahl, aber man bedenke, dass es sicher den meisten Besitzern schwer fällt, einen Weinsberg auf den Schrottplatz zu geben.

Gleich und doch nicht gleich

Diese hübsche, aber sicher ungewöhnliche Sammlung Autos wurde im Garten unseres holländischen Freundes Han Hartsink aufgenommen. Der Mann ist uns bekannt, da er für unsere Topolins neue Türschwellen u.a. anfertigt. Er ist sicherlich ein richtiger Blechkünstler.



Das abgebildete rote Auto (links) ist ein Weinsberg, der silberfarbige (Mitte) ist der Gläserprototyp und das Blaue (rechts) hat sich Han Hartsink 2004 selber gebaut. Später hat er noch vier solche Exponate nachgebaut. Sieht man einen Unterschied zwischen dem Gläser Prototypen und dem Weinsberg? Ja, aber nur wenn man weiss wo man nachschauen muss! Beim Weinsberg sitzt der Tankdeckel vor der Windschutzscheibe während dieser beim Gläser unter einem Deckel an der gleichen Stelle, versteckt ist. Der Weinsberg nennt sich Roadster während der Gläser Spyder Sport genannt wird! Seinen eigenen Nachbau nennt er «Hartsink Sport»!

Wir danken unserem Mitglied Ernst Müller Nilsson nochmals bestens, dass er den Artikel, der anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums des Topolinos Ende 2011 im «Fiatelisten», dem Organ des Schwedischen Fiat-Clubs, publiziert wurde, von der schwedischen Sprache ins Deutsche übersetzt hat und Mats Thornqvist Södertälje, Schweden, der die Bilder und Texte zusammengestellt hat, dass wir diesen Beitrag in unserem Bulletin abdrucken durften.

KOMMT WAS, SCHATZ?

Was wäre Autofahren ohne Beifahrer? Ein Knigge für Co-Piloten



1. Funktionierende Partnerschaften beruhen auf Aufgabenteilung. Eine der obersten Pflichten des Beifahrers ist daher das Kartenlesen, bzw. die Unterstützung des Fahrers bei der Bedienung eines satellitengesteuerten Navigationssystems. Oder beim Abgleich der Wegbeschreibung irgend eines Online-Routenplaners mit der Wirklichkeit, z.B. wenn Sie noch weitere 300 Meter durch ein Maisfeld fahren sollten.

2. Seien Sie bei dieser Wegfindungsaufgabe charmant und geduldig, nehmen Sie Rücksicht auf eine beim Fahrer möglicherweise vorhandene Robustheit gegenüber Richtungsangaben (fachsprachlich Driving Directions Deafness, kurz DDD). Beginnen Sie keine Diskussionen über das Einschlagen von vermeintlichen Um- und Schlechtwegen in Gegenden, in denen Sie sich nicht auskennen. Auch wenn Sie den Eindruck hatten, dieses Maisfeld schon einmal passiert zu haben.

3. Eine weitere Hauptpflicht des Beifahrers besteht in der Konversation. Sorgen Sie für leichte aber dennoch anspruchsvolle Gesprächsthemen wie zum Beispiel Schmerzmittel, die nicht süchtig machen.

4. Falls Ihre bessere Hälfte das Steuerrad hält: Konfliktthemen bitte nur bei Verkehrsstockungen ansprechen. Auf engem Raum unter äusserem Stress ist nämlich der Druck zur sozialen Kohäsion grösser. Auf Deutsch: Sie können endlich den Grossbildfernseher durchsetzen, weil Ihr Partner nach drei Stunden Warten vor dem

Gotthard keine Nerven mehr hat (gilt nicht bei Cholerikern).

5. In potenziellen Krisensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern sollte der Beifahrer stets deeskalierend wirken, und das heisst, bewahren Sie Ruhe. Auch wenn Sie von Schaffhausen bis La Chaux de Fonds hinter einem 25 Jahre alten Nissan Cherry mit Jesusfisch-Aufkleber festhängen, dessen Fahrer bis unters Armaturenbrett geschrumpft ist und nicht über vierzig fährt.

6. Weiterhin ist der Beifahrer zuständig für technische Assistenz. Greifen Sie dem Fahrer bei der Handhabung von eventuell komplizierten Fahrassistenzsystemen und sonstiger Bordelektronik unter die Arme (wenn möglich nicht im wörtlichen Sinne). Hier gilt das Gleiche wie beim Kartenlesen: Seien Sie geduldig - doch stehen Sie zu Ihren Grenzen. Schliesslich sind Sie nicht als Co-Pilot für die «Endavour» verpflichtet worden.

7. Auch Betreuung, Verpflegung und On-Board-Entertainment gehören zur Domäne des Beifahrers. Halten Sie bei anspruchsvollen Manövern dem Fahrer seinen Iced Super Skinny Venti Latte. Und tolerieren Sie es, wenn der Mensch am Steuer gern The Pooh Sticks oder The Pastels hören will.

8. Animieren Sie den Fahrer nicht zum Austausch von Zärtlichkeiten, selbst wenn Sie frisch verliebt sind. Das ist bereits bei Tempo dreissig sehr gefährlich. Und im Stau kriegen Sie die Verkehrsverflüssigung nicht mit, wenn die Scheiben beschlagen sind.

9. Fahrtechnische Anmerkungen vom Beifahrer aus (wie «so, jetzt ist frei» oder «Achtung, es ist rot!») werden selten goutiert. Es gehört sich für keinen Beifahrer, ständig am Fahrstil des Lenkers herumzunörgeln.

10. Noch viel weniger gehört es sich für den Beifahrer, egal ob weiblich oder männlich, die Schuhe auszuziehen und die Füsse gegen das Armaturenbrett zu pressen.

(Text von Philipp Tingler, aus «Annabelle» 10/11, Foto auch aus «Annabelle», Fotomontage mit Topolino von Redaktion Topolino Club Zürich)

Nr. 37-1 | 2013
März | April | Mai

www.swissclassics.com
info@swissclassics.com

Schweiz CHF 9.– | Österreich EUR 7.20
Deutschland EUR 7.– | BE/LUX EUR 8.30



Swiss Classics REVUE



Ausschnitt aus der Frontseite der SwissClassics



Fensterplatz: Wenn der Topolino vorfährt, freut sich der Ladenbesitzer.

Es hat sich sicher schon herumgesprochen – und Roland Zehnder hat auch im Gästebuch auf unserer Homepage darauf verwiesen – dass in der letzten Ausgabe der Revue SwissClassics ein ausführlicher Bericht über Vreni Järmann aus Lützelflüh mit ihrem nicht alltäglichen Auto im Alltagsverkehr veröffentlicht wurde.

Wer sich für diesen Artikel interessiert und diese Zeitschrift noch nicht gekauft hat, hat vielleicht noch Gelegenheit dazu.

SwissClassics 



Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Schweizland und Jurymitglied des jährlichen
Concours d'Elegance Basel René Grossenbacher

Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

Seit einigen Jahren gibt es in der Schweiz die BELMOT® SWISS Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung der Mannheimer. Sie wird vom grossen Jaguar-Enthusiasten und Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland René Grossenbacher betreut, der seinerseits Inhaber der ch.old+youngtimerversicherungen in Arlesheim ist. Diese Versicherung bietet dem Oldtimer-Besitzer die Möglichkeit, alle seine Klassiker und Liebhaberfahrzeuge mit einer Police zu decken, egal, ob diese regelmässig oder an Rallyes gefahren werden, oder sich zerlegt in einer Werksatt befinden.



BELMOT® SWISS

Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

Vorteile der Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung

- Die einzige Allgefahren-Versicherung für Oldtimer in der Schweiz. So sind u. a. auch mechanische Schädigungen versichert (z. B. Getriebeschaden bei unbeabsichtigtem Verschalten).
- Als Oldtimer können Fahrzeuge, welche mindestens 20jährig sind, versichert werden.
- Keine Kilometerbegrenzung während des Jahres.
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert.
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert.
- Nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschildern versehene Fahrzeuge können versichert werden.
- Kein Bonus-/Malussystem, sondern Nettjahresprämien.



Prämienbeispiele für Fiat Topolino 1950

Versicherungswert Fr. 15'000.00

Selbstbehalt Fr. 650.00: **Jahresprämie Fr. 345.00**

Selbstbehalt Fr. 500.00: **Jahresprämie Fr. 367.00**



BELMOT® SWISS Kompetenzzentrum

ch.old+youngtimerversicherungen

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim

Tel 0 61/706 77 77, Fax 0 61/706 77 78

info@belmot.ch, www.belmot.ch

Jahresprogramm 2013

<i>Datum</i>	<i>Anlass</i>	<i>Organisation</i>
19. Januar 2013	Winteranlass	Bruno Steiner
21. April 2013	Luftete	Gery Schneiter
1.-8. Juni 2013	Club-Reise in den süddeutschen Raum	K. und R. Häusler
20.-23. Juni 2013	Internationales Treffen in Polen	(keine Organisation durch den Club)
6. August 2013	Offene Rennbahn Oerlikon	Peter Zimmermann
11. August 2013	Picknick	Peter Schmid
7./8. September 2013	Herbstweekend	G. und U. Aumayer
13. Oktober 2013	Herbstfahrt	Peter Zimmermann
8. November 2013	Generalversammlung	
Stamm jeden ersten Dienstagabend im Monat im Hotel Sonnental, Dübendorf		

Impressum

Herausgeber ©	Topolino Club Zürich erscheint viermal jährlich
Abonnement	An die Mitglieder des Topolino Club Zürich im Jahresbeitrag inbegriffen
Druck	Kunz & Schütz Werbung 8356 Ettenhausen
Redaktion und Layout Club-Bulletin	Regina Häusler Stelzenwiese 10, 9547 Wittenwil Tel. 052 365 34 64 redaktion@topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CLUB ZÜRICH
www.topolinoclubzuerich.ch

Italianità in Reinkultur !



Neuwagen Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Abarth,
Gebrauchtwagen,
Werkstatt, Spenglerei/Lackiererei,
Ersatzteile & Zubehör...

...alles unter einem Dach!

autoitalia.ch

Fiat Center (Suisse) SA - Freihofstrasse 25 - 8048 Zürich - 044 405 77 55

