



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

BULLETIN



FIAT 500 - GARAVINI 1938



01/09
erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch





TOPOLINO CLUB ZÜRICH

Diesmal vom Kassier

Liebe Topianer (innen)

Nach meiner Wahl zum neuen Kassier habe ich mich in der Zwischenzeit in die wohl geordneten Dossiers und Akten von Werner eingearbeitet und freue mich auf die anstehenden Herausforderungen.

Beim Sichten und Durchlesen der Akten machte ich mir so meine Gedanken über die Altersstruktur sowie die Bilanz der Ein- und Austritte in unserem Club, der gegenwärtig mit rund 130 Aktiven soweit noch sehr gut funktioniert. Gibt es in den nächsten Jahren jedoch keine Neuzugänge, auch jüngere wären herzlich willkommen, wird die Mitgliederanzahl mit Sicherheit unter die Hundertermarke sinken.

Dass dies unmittelbar Einfluss auch auf die Clubfinanzen haben wird ist sicher jedem bewusst. Und dass dann einige Annehmlichkeiten bei Anlässen und Fahrten, die durch den Club jeweils bezahlt werden, auch für Nichtmitglieder, nicht mehr möglich sind, auch.

Daher erlaube ich mir Euch alle aufzufordern, die Werbetrommel bei Freunden und Bekannten für unseren Club zu rühren. Partnerinnen oder Partner zu animieren (überreden !?) aktiv oder passiv beizutreten. Topibesitzer die herumkurven und noch nicht in unserem Club sind, sollen da und dort auch schon gesichtet worden sein.

Nächstes Jahr feiern wir unser 40-jähriges Bestehen, schön wäre es bis dann unser 140stes Clubmitglied begrüssen zu dürfen.

Also, packen wir es an.

Bruno Steiner

Unser Clubwein mit der speziellen Etikette



Rotwein: Traubensorte Montepulciano

Ein Wein mit einer guten Struktur, ausgewogen und harmonisch, weiche Tannine, leicht trockenes, langes Finale.

Empfehlung: Zu Pasta oder zu leichten Fleischgerichten.

(Karton à 12 Flaschen Fr. 180.--)

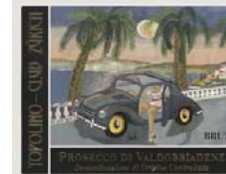


Weisswein: Traubensorten Pecorino

Dieser Wein hat eine leichte strohgelbe Farbe, besitzt ein fruchtiges Aroma und ist blumig und wüzig im Geschmack. Er hat einen sehr guten Säuregehalt und eine gute Struktur.

Empfehlung: Sehr passend als Apero oder mit kräftigen Vorspeisen oder hellem Fleisch.

(Karton à 12 Flaschen Fr. 180.--)



Prosecco DOC

Helle strohgelbe Farbe, äußerst feines und anhaltendes Perlen. Frischer und fruchtiger Duft mit einem schönen Körper.

Empfehlung: Optimal als Aperitif, eignet sich aber auch sehr gut als Begleiter raffinierter Mahlzeiten, besonders für feine Fischgerichte. Sehr gut als Tischwein.

(Karton à 6 Flaschen Fr. 90.--)



Grappa di Prosecco Serre

Dieser Grappa präsentiert sich als sehr delikate und harmonisch, mit feinen Düften und Aromen. Hergestellt wird er nach der besten Tradition der Destillate im Veneto.

Trinktemperatur 8° bis 10° C.

(pro Flasche Fr. 35.--)

Clubwein Bestellformular

Bestellformular einsenden an:

Kathrin Syz, Winterthurerstrasse 107, 8006 Zürich.

oder noch besser: Formular Chrämer auf der Website ausfüllen. Der Gewinn ist für das Jubiläum 2010 zum 40-jährigen Bestehen des Clubs bestimmt:

✂-----✂-----✂-----✂-----

Ich bestelle hiermit:

Karton à 12 Flaschen Rotwein

..... Fr. 180.-- Fr.

Karton à 12 Flaschen Weisswein

..... Fr. 180.- Fr.

Karton à 6 Flaschen Prosecco

..... Fr. 90.- Fr.

Flasche Grappa

..... Fr. 35.- Fr.

Total Fr.

Den Totalbetrag habe ich heute auf die Zürcher Kantonalbank

8604 Volketswil, PC-Konto 80-151-4 z.Gunsten

Konto-Nr. 1105-0026.487, Topolinoclub Zürich überwiesen.

Den Wein hole ich am Stamm vom ab.

oder bei Kathrin Syz, Winterthurerstrasse 107, 8006 Zürich, Tel 044 362 00 25

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Unterschrift:

Clubartikel



Kleidung

Hemden, bestickt mit Logo, weiss Fr. 50. —

Overall blau, bestickt Fr. 100. —

Polo-Shirt in diversen Farben Fr. 27. —

Sweat-Shirt in div. Farben Fr. 39. —

Club Sweat-Shirt in div. Farben Fr. 39. —

Pulli in div.Farben Fr. 50. —

Pique-Shirt weiss Fr. 40. —

Mütze blau mit Clublogo Fr. 25. —

Badetuch mit Club-Signet Fr. 30. —

Graphisches

Aufkleber Club Signet, diverse, eckig und rund Fr. 3. —

Stoffabzeichen Fr. 5. —

Jubiläumsplaketten Fr. 25. —

Reparaturhandbuch Fr. 25. —

Ersatzteibuch C Teil 1 und 2 Fr. 25. —

Technische Berichte Fr. 25. —

Accessoires

Topi Modell Metall Fr. 75. —

Regenschirm blau-weiss mit Club-Signet Fr. 25. —

Magelit-Set mit Taschenmesser Victorinox Fr. 30. —

Kerzenschlüssel Fr. 5. —

Kugelschreiber blau oder weiss Fr. 15. —

Unsere Chrämerin hilft gerne weiter:

Kathrin Syz, Winterthurerstrasse 107, 8006 Zürich, Tel 044 362 00 25

oder noch besser: Formular Chrämer auf der Website ausfüllen.

Die Geschichte von Peter Kuhn

Wie ein Bubentraum doch noch in Erfüllung ging ...

Meine Jugend verbrachte ich in den fünfziger und sechziger Jahren auf einem Bauernhof im Zürcher Oberland, zusammen mit Eltern, Grosseltern, Tante, drei Brüdern, vielen Tieren und einem Traktor. Zu diesem Traktor hatte ich eine ganz spezielle Zuneigung, einerseits weil es der schönste war im ganzen Dorf, wenigstens in meinen Augen, andererseits weil es sich um ein relativ seltenes Exemplar handelte. Es versetzt mich immer in Entzücken, wenn ich ein ähnliches Modell irgendwo entdeckte.

Für Eingeweihte: Es handelte sich um einen Bühler bg4 mit Jahrgang 1940. Er war grün, besass schöne, rote, gelochte Gussräder und wurde von einem seitengesteuerten Ford A Motor angetrieben. Auspuff und Ansaugrohre waren kunstvoll ineinander verschlungen, um das Gemisch vorzuwärmen. Er hatte zwei Kraftstofftanks, einen kleinen für Benzin, einen grösseren für das billigere Petrol. Sobald die Betriebstemperatur erreicht war, konnte auf Petrol umgeschaltet werden. Die einfache Technik war grösstenteils unverkleidet und darum gut einsehbar - für einen interessierten Jungen gut verständlich.

An einem Tag, mitten in der Ernte gab unser Traktor plötzlich seltsame, klappernde Geräusche von sich. Mein Vater meinte, es handle sich um ein defektes Pleuellager. Damit beginnt auch meine Geschichte vom Topolino, und das kam so: Unser Onkel Fritz betrieb in einem Nachbardorf eine Schmiede mit mechanischer Werkstätte. Da man damals noch gut darauf achtete, wem man sein Vertrauen und sein Geld brachte, wurde entschieden, dass unser Traktor in dieser Werkstätte repariert werden sollte.

Onkel Fritz besass nun, nebst Tante Rosi, seiner sehr beleibten Frau mit fröhlichem Wesen und lebhaften blauen Augen, einen Topolino C, mit dem sie uns ab und zu besuchten. Dies war damals ihr Familienauto und ich wundere mich bis heute wie er, Tante Rosi und ihre vier halbwüchsigen Kinder in diesem Autochen Platz fanden und halbwegs bequem reisen konnten.

Damals war es üblich, auch einem defekten Traktor einen Krankenbesuch abzustatten. So fuhr mein Vater mit mir und meinem älteren Bruder eines Tages ins Nachbardorf, um unsern Traktor zu besuchen. Er war natürlich interessiert, wie sich das Innere präsentierte und in welchem Zustand sich der Motor befand.



Noch schwach erinnere ich mich als damals 5- oder 6-jähriger an den abgedeckten Motor. Viel besser erinnere ich mich aber an unsere fröhliche Tante Rosi. Ganz spontan lud sie uns zu Sirup und Kuchen ein und wollte uns Buben unbedingt für ein paar Tage zu sich in die Ferien einladen. Ich war ein ausgesprochener „Heimwehiti“ und willigte nicht so recht ein, bis die Tante ihren höchsten Trumpf ausspielte: Im Garten stand nämlich noch ihr alter Topolino A, aufgebockt auf Holzklötzen, halb ausgeschlachtet und still vor sich hin rostend. Den dürften wir Buben nach Lust und Laune zerlegen.

Das wirkte, denn nebst unserem Traktor war ich auch ein ausgesprochener Fan von alten Autos. Wenn ich irgendwo auf einem Hinterhof so ein Vorkriegsmodell entdeckte, zeichnete ich es zu Hause aus dem Gedächtnis ab und zierte damit die Wand meines Schlafzimmers. Besonderen Wert legte ich auf Details wie der Form des Kühlergrills, des Markenemblems und der Kotflügel. Ich kannte schon als 5-jähriger fast alle Automarken und der Topolino mit seinen geschwungenen Kotflügeln, den freistehenden Lampen und dem oval gerundeten Kühlergrill war ein Auto, welches mich von Beginn weg mit seiner originalen Form faszinierte.

So liess ich mich überreden und wir verbrachten ein paar unvergesslich schöne Ferientage in und unter diesem Topolino. Nachdem es nichts mehr abzuschrauben gab, oder weil sich die rostigen Schrauben nicht mehr lösen liessen, traktierten wir die Karosserie mit grossen Hämmern

O.K - dies würde ich heute nicht mehr tun.

Ich wurde älter, die Topolinos wurden seltener! Auch das Auto meines Onkels wurde Mitte der sechziger Jahre von einem seiner Söhne auf dem Weg zur Arbeit im dichten Nebel gegen einen Hangar gefahren und erlitt Totalschaden.

Zu Beginn der Siebzigerjahre, ich näherte mich meinem 18. Geburtstag, wurde die Erinnerung an den Topolino wieder geweckt. Topolinos, welche bis dahin überlebt hatten, wurden in jenen Jahren langsam zu Liebhaberobjekten und erzielten in ordentlichem Zustand bereits Preise, die jenseits der Schmerzgrenze für einen Lehrling lagen. Ein weniger gut erhaltenes Exemplar wäre aber erschwinglich gewesen, dafür wollte ich es selber instand setzen - für einen Mechanikerlehrling keine unlösbare Aufgabe.

Mein Vater allerdings war von dieser Idee alles andere als angetan. Für ihn war es pure Verschwendung, Geld und Zeit in einen solchen Rosthaufen zu investieren. Immerhin waren die neuesten Topolinos damals schon fast 20 jähig. Zudem wurden auf dem Hof alle Scheunen gebraucht, so dass es unvorstellbar war, während Monaten oder gar Jahren einen Schopf mit einem zerlegten Oldtimer zu blockieren. Ich liess mich von den pragmatischen Argumenten überreden und so wurde mein erstes Auto ein Simca 1000. Der hatte zwar ordentliche Alltagsqualitäten, aber natürlich nie den Charme eines Topolinos.

Ein Kollege, der am gleichen Ort die Lehre machte, erwarb sich damals tatsächlich einen Topolino C und begann ihn in der Garage seines Elternhauses zu restaurieren. Noch während der Lehre erwarb er sich zusätzlich einen roten Topolino A. Dabei handelte es sich sogar um eines der seltenen Spider Sport

Wie kam ich zu meinem Topi

Modelle. Bei schönem Wetter fuhr er damit zur Arbeit und ich muss gestehen, dass ich dann jeweils mit leichter Wehmut überlegte, ob ich nicht doch auf mein Herz statt auf meinen Vater hätte hören sollen.....!? Im letzten Lehrjahr hatte ich dann einen kurzen Flirt mit einem Lancia Aprilia. Dieser tauchte ganz plötzlich vor der Scheune eines Nachbarn auf. Es war ein silberfarbenedes, zweiplätziges Cabriolet, Jahrgang 1939 mit grossartig geschwungenen Kotflügeln und von atemberaubender Eleganz. Der Zustand war nicht rosig. Jahrelange Arbeit hätte mich erwartet. Als ich zwei Tage später von einer Gewerbeschulexkursion zurückkehrte und mit dem Besitzer den Handel perfekt machen wollte, war das Auto verschwunden.....für immer! Jemand anders war mir zuvor gekommen.

Nun, es folgte eine Zweitausbildung und die Familiengründung. Immerhin liessen wir uns an unserer Hochzeit, ebenfalls in einem offenen Lancia Aprilia, der dem Vater eines Schulfreundes gehörte standesgemäss zur Kirche chauffieren! Wir erwarben ein Haus und bald folgte das erste, dann das zweite Kind.

Fortan spielten alte Autos oder gar Topolinos nur noch eine ganz kleine Nebenrolle in meinem Leben. Zwar erwachte immer eine leichte Sehnsucht, wenn ich irgendwo ein solches Gefährt entdeckte, aber eigentlich hatte ich diesen Buben- traum tief begraben.

Mit 18 Jahren lernte unsere Tochter Autofahren und erwarb sich kurz danach ein Motorrad. Da ich infolge meines Alters und den Änderungen des Verkehrsgesetzes ebenfalls Motorräder bis 25kW steuern durfte, unternahm ich nun gelegentlich eine Ausfahrt mit dem Motorrad meiner Tochter. Doch nach zwei Jahren wurde die Plombierung beseitigt und der Töff lag nun in einer Kategorie, die ich nicht mehr fahren durfte. Meine Tochter drängte mich, doch die Motorradprüfung nachzuholen. Ich wollte aber nicht Geld und Zeit in ein Hobby investieren, welches ich nicht zusammen mit meiner Frau pflegen konnte. Meine Frau ist nämlich gehbehindert und kann auf einem Motorrad nicht mitfahren.

Auf einer gemeinsamen Jogging-Tour mit meiner Tochter legte ich ihr diese Gründe dar und meinte beiläufig, dass ich mein Geld lieber in ein altes Auto, zum Beispiel in einen Topolino statt in ein Motorrad investieren würde. Dies geschah wirklich ganz beiläufig und war auch nicht mit meiner Frau abgesprochen worden, obwohl sie natürlich von meiner Freude an alten Fahrzeugen wusste.

In den nächsten Tagen kamen immer wieder E-mails von unserer Tochter mit dem Vermerk „für Vati“. Sie hatte das Internet durchforstet und deckte mich mit Angeboten von verkäuflichen Topolinos ein. Nun musste ich natürlich beichten, worüber wir beim Joggen philosophiert hatten. Meine Frau zeigte aber grosses Verständnis und ermutigte mich, meinen Buben- traum weiter zu verfolgen. Meine Suche konzentrierte sich auf die Modelle A und B, deren Form mich immer so fasziniert hatte. So stiess ich schliesslich auch auf die Website des Topolinoklubs

Wie kam ich zu meinem Topi

Zürich. Mindestens zwei Topolino A standen zum Verkauf. Ich entschied mich für ein Auto, welches bereits in fahrtüchtigem Zustand angeboten wurde. Schon eine Woche später war ich stolzer Besitzer eines grünen Topolino A, Jahrgang 1939 mit schwarzen Kotflügeln und offenem Verdeck. Für die Fahrt nach Hause liess mir meine Vertragswerkstätte eine Garagennummer und nach ein paar kleinen Arbeiten wie Radwechsel, Batterie überbrücken, Öl und Benzin nachfüllen, machte ich mich auf den Heimweg. Ich hatte ungefähr zwei Drittel des Weges zurückgelegt, als der Motor plötzlich zu stottern begann und dann ganz erstarb. Ein Blick unter die Haube brachte keine Erkenntnis und weil es bereits eindunkelte und ohne geladene Batterie weder Licht noch Blinker funktionierten, schleppten wir meine Neuerwerbung mit dem Begleitfahrzeug nach Hause. Dies war nun nicht gerade der triumphale Einzug, den ich mir vorgestellt hatte. Aber eben, wer nicht gerne schraubt, ist wahrscheinlich kein optimal geeigneter Topolinobesitzer. Die Ursache fand ich in den nächsten Tagen. Die paar Liter Benzin, die ich eingefüllt hatte waren verbraucht und zu dem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, dass der Benzin- hahn eine Reservestellung gehabt hatte. Allerdings war zusätzlich die leidige Schwimmmadel blockiert, so dass auch noch der Vergaser gereinigt werden musste. Inzwischen gehört der Topolino schon richtig zur Familie. Er wird liebevoll „Topaulinchen“ genannt und belegt die schönste Garage. Den ganzen Sommer führte er uns ohne Panne an viele schöne Orte in der ganzen Ostschweiz. Für meine Frau und mich eröffnete sich eine ganz neue Form des Reisens. Langsam



und gemütlich mit offenem Dach auf wenig befahrenen Nebenstrassen dahin tuckern, lernten wir unsere Heimat aus einem ganz neuen, bisher unbekannten Blickwinkel kennen. Für meine Frau, die weder Radfahren noch wandern kann, bedeutet dies eine gewaltige Steigerung der Lebensqualität. Ein absoluter Höhepunkt war die Fahrt aufs Standesamt mit unserer Tochter und ihrem Mann zur Ziviltrauung. Frisch poliert und festlich geschmückt mit Blumen und Bändern bot unser „Topaulinchen“ einen würdigen Auftritt für dieses wichtige Ereignis.

Natürlich trat ich gleich dem Topolinoklub Zürich bei. Nebst vielen Topi-Enthusiasten traf ich hier auch begabte Fachleute und kam in Kontakt mit Ersatzteillieferanten.

Für den Winter sind nun einige Wartungs- und Verschönerungsarbeiten geplant, denn der nächste Sommer kommt bestimmt.....

Peter Kuhn

Protokoll zur ordentlichen Generalversammlung

1. Begrüssung

Der Präsident Andy Syz begrüsst die anwesenden Ehren-, Aktiv und Passivmitglieder sowie anwesende Gäste. Er stellt fest, dass die Mitglieder alle rechtzeitig zur diesjährigen Generalversammlung eingeladen worden sind. Einleitend dankt er Toni Gallati, der sich leider für die GV entschuldigen musste, für den Ramazotti-Apéro.

2. Appell

Die Präsenzliste ergibt 60 anwesende Mitglieder, das absolute Mehr beträgt somit 31. Entschuldigt abwesend sind 8 Mitglieder.

3. Bekanntgabe der Traktanden

Da keine Anträge an den Vorstand gelangt sind, ist die Traktandenliste, die mit der Einladung den Mitgliedern zugestellt wurde, gültig.

Als Stimmenzähler vorgeschlagen und gewählt werden Rolf Zweidler und Guido Maurer.

4. Abnahme des Protokolls der GV 2007

Das noch von Edith Ungricht verfasste Protokoll der letzten GV wurde im Bulletin 1/2008 veröffentlicht. Ein Verlesen wird nicht gewünscht. Es wird diskussionslos angenommen und der Erstellerin verdankt.

5. Abnahme der Jahresrechnung

Die auf den Tischen aufliegende Jahresrechnung wird vom Kassier Werner Maurer erläutert. Erfreulicherweise weist die per 30.9.08 abgeschlossene Rechnung einen Reingewinn von Fr. 2154.09 und ein Vermögen von Fr. 21478.71 aus. Der positive Rechnungsabschluss ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass viele Einladungen per E-Mail an die Mitglieder verschickt werden und somit Papier- und Portospesen gespart werden können. Das Bulletin lag trotz farbig gedrucktem Umschlag im Budget.

Die Rechnung wurde von den Revisoren Ruedi Zimmermann und Lydia Knöpfli geprüft und mit dem Verlesen des Revisorenberichts dankt Ruedi Zimmermann dem Kassier für die äusserst saubere und korrekte Rechnungsführung. Diskussionslos wird die Rechnung genehmigt und dem Kassier mit Applaus verdankt.

6. Jahresbericht des Präsidenten

6.1 Mutationen

Eintritte:

Aktiv-Mitglieder: Ewald Küng
Peter Kuhn, beide an der Versammlung anwesend.

Passiv-Mitglied: Friedrich Obrecht

Austritte: Moritz Bättig
Jürgen Bauer
Gabriele Corte
Käser Heinz jun.
Ivano Salogni
Willi Sutz
Hans Rudolf Tschopp
Guido Bregy
Christel Akovibanz

Wechsel von Aktiv- zu Passivmitglied: Thomas Valko
Passiv- zu Ehrenmitglied: Edith Ungricht

Ausschlüsse: keine

Todesfälle:

Im vergangenen Vereinsjahr sind leider drei Mitglieder verstorben, nämlich: Heinz Käser sen., ehemaliger Kassier von 1983-1990 und Ehrenmitglied, Werner Eichholzer und Willy Greutert. Die Versammlung gedenkt in einer Schweigeminute der Verstorbenen.

Zusammenfassung Mutationen:

Neueintritte: 2 Aktivmitglieder, 1 Passivmitglied

Austritte/Todesfälle: 12

Der Verein hat per 30. September 2008 somit 10 Ehrenmitglieder, 114 Aktiv- und 24 Passivmitglieder, gesamt also 148 Mitglieder.

6.2 Ausfahrten:

Im vergangenen Vereinsjahr hat der Vorstand wiederum sieben Ausfahrten organisiert, nämlich: Winteranlass vom 26.1.08, Topiluftete vom 27.4.08, Fahrt ins Blaue vom 18.5.08, Picknick vom 13.7.08, Fahrt zum internationalen Topolino-Treffen in Thun vom 29.-31.8.08, Weekend vom 27./28.9.08 und Herbstfahrt vom 19.10.08. Die Anlässe waren alle recht gut besucht und der Topolino Club Zürich spendierte Apéros, Eintritte oder Führungen. Mit kurzen Berichten über diese Anlässe lässt der Präsident das vergangene Jahr nochmals Revue passieren. Details können den Bulletins entnommen werden.

6.3 Allgemeine Aktivitäten

Bulletin:

Das vom Redaktor Martin Kulle neu gestaltete Bulletin erschien in vier Ausgaben und hat erstmals einen farbig gedruckten Umschlag. Der Präsident dankt allen, die in irgend einer Art zum guten und abwechslungsreichen Erscheinungsbild des Bulletins beigetragen haben.

Stamm:

Der monatliche Stamm (jeden ersten Dienstagabend im Monat im Hotel Sonnental in Dübendorf) erfreut sich einer mehr oder weniger regen Beteiligung.

Clubarchiv:

Das Clubarchiv wurde durchgesehen und jene Artikel, Bücher oder Broschüren heraus sortiert, die wirklich etwas mit dem Topolino zu tun haben, was beim grössten Teil der Bücher nicht der Fall ist. Diese Bücher stehen zum Verkauf.

Clubartikel:

Clubartikel können - nebst dem heutigen Verkauf anschliessend an die GV - auch über die Homepage direkt bestellt werden.

40 jähriges Jubiläum:

Das 40 jährige Clubjubiläum wird mit einer Schweizerreise und dem anschliessenden Galaabend am Samstag, 19. Juni 2010 in der Kartause Ittingen gefeiert.

Holztopi:

Für den Holztopi wird immer noch ein Standort gesucht, wo er ausgestellt und einem breiteren Publikum zugänglich gemacht werden könnte.

6.4 Zusammenfassung des Vereinsjahres

Der Präsident schaut mit Freude auf das abgelaufene Vereinsjahr zurück. Alle sieben Anlässe stiessen auf positives Echo bei den Mitgliedern. Er dankt den Vorstandsmitgliedern für die Organisation der Anlässe und die gute und engagierte Zusammenarbeit.

7. Entlastung des Vorstands vom vergangenen Vereinsjahr

Der Vorstand wird einstimmig und mit Applaus pauschal vom vergangenen Vereinsjahr entlastet. Der Präsident dankt den Anwesenden für das entgegengebrachte Vertrauen.

8. Wahlen

Da Andy Syz als Präsident auf Ende des Vereinsjahres zurücktritt, muss das Präsidium neu besetzt werden. Werner Maurer stellt sich für dieses Amt zur Verfügung und wird einstimmig und mit Applaus gewählt. Als neues Vorstandsmitglied wird Bruno Steiner vorgeschlagen und ebenfalls einstimmig gewählt. Der neue Vorstand konstituiert sich an der nächsten Sitzung.

Werner Maurer würdigt die Vorstandstätigkeit von Andy Syz. Er trat 1999 in den Vorstand ein und war als "Chrämer" für den Verkauf der Clubartikel zuständig. An der GV 2005 wurde er als Präsident gewählt. Andy Syz wünscht sich nun etwas mehr Zeit für seine Familie, weshalb er sich zum Rücktritt aus dem Vorstand entschlossen hat. Mit einem Präsent - einem Schienentraktor für seine Garten-

bahn (ein weiteres Hobby von Andy) - wird ihm für seine Vorstandstätigkeit gedankt.

Der neu gewählte Präsident, Werner Maurer meldet sich nochmals zu Wort und dankt für das entgegengebrachte Vertrauen. Eines seiner Ziele ist es, etwas gegen den Mitgliederschwind zu tun und er ruft die Mitglieder auf, aktiv am Clubleben teilzunehmen. Der Vorstand ist auch offen für Vorschläge von Reisezielen usw. Er schliesst mit den top aktuellen Worten "Yes, we can".

9. Budget 2009

Das vom Kassier Werner Maurer aufgestellte Budget lehnt sich an die Rechnung des vergangenen Vereinsjahres an. Er erläutert dieses kurz. Im laufenden Jahr werden voraussichtlich keine ausserordentlichen Ausgaben auf den Club zukommen. Das Budget wird diskussionslos genehmigt.

10. Verschiedenes

Federazione Internazionale Fiat Topolino Europea:

Die letzte Sitzung fand in Zürich statt. Das Rahmenprogramm wurde von Werner Maurer organisiert. Die Federazione hat unter anderem zum Ziel, internationale Treffen zu koordinieren.

Bulletin:

Andy Syz dankt dem Redaktor Martin Kulle für das Gestalten des neuen Outfits des Bulletins. Er ermuntert die Mitglieder, Beiträge für das Bulletin zu liefern, die irgendwie mit dem Topolino zu tun haben.

Jahresprogramm 2009:

Das provisorische Programm sieht folgendermassen aus:

24. Januar:	Winteranlass		
26. April	Luftete		
17. Mai	Fahrt ins Blaue		
12. Juli	Picknick		
28.-30. Aug.	Internationales Treffen im Raum Garmisch, verbunden mit einer mehrtägigen Reise		
26./27. September	Weekend		
18. Oktober	Herbstfahrt		
6. November	Generalversammlung		

Stamm:

jeden ersten Dienstag im Monat im Hotel Sonnental, Dübendorf

Clubartikelverkauf:

Im Anschluss an die GV können Clubartikel besichtigt, bestellt oder sofort gekauft werden.

Werner Maurer berichtet von der Clubstatistik:

Der Rückfluss auf seine Anfrage betrug 67 %. Es werden keine persönlichen Daten veröffentlicht. Er bittet die Mitglieder, die ihre Daten noch nicht gemeldet haben, das noch nachzuholen. Fiat Turin ist an solchen Zahlen aus verschiedenen Ländern interessiert.

Voten von Mitgliedern:

Roland Zehnder dankt dem Vorstand für die geleistete Arbeit und drückt seine Freude darüber aus, dass der Club so toll funktioniert. Er hebt besonders die perfekte Organisation der Clubausfahrten hervor. Die Anwesenden bekräftigen dies mit Applaus.

Guido Maurer regt an, ein Forum (Diskussionsplattform auch für Nichtmitglieder) auf der Homepage einzurichten. Werner Maurer findet, dass das Gästebuch dazu Gelegenheit biete. Der Vorschlag wird im Vorstand geprüft.

Erich Vogt findet die Idee gut, im Bulletin die Rubrik "Wie kam ich zu meinem Topolino" einzuführen. Er ruft die Mitglieder auf, ihre Geschichten niederzuschreiben, denn jede für sich ist einmalig.

Bruno Steiner schlägt zum Schluss den Anwesenden vor, Andy Syz die Ehrenmitgliedschaft zu erteilen, was mit Applaus bestätigt wird. Er dankt auch für seine Wahl und schliesst mit den Worten "packen wir es an".

Nachdem niemand einen Einwand gegen die Durchführung der 39. Generalversammlung erhebt, kann Andy Syz diese um 21 Uhr schliessen.

Anschliessend offeriert der Club den Mitgliedern ein Nachtessen.

Für das Protokoll:
Regina Häusler

<<

Der Topi-Club ganz zuoberst

Ziel der diesjährigen Herbstfahrt waren die Sprungschanzen in Einsiedeln. Am Treffpunkt in Sihlbrugg, fanden sich 15 Topis und zwei grössere Fahrzeuge mit Fahrer und Beifahrerinnen ein. Der Organisator Peter Zimmermann konnte sogar zwei neue Mitglieder begrüssen.

Auf schmalen Strassen fuhr der Tross - Roland Zehnders Topi folgend - via Menzingen hoch oberhalb dem Ägerisee, vorbei an der ehemaligen Raketenabschussstation der Swiss Army, über den Ratenpass nach Biberbrugg und dann direkt zum Parkplatz bei den Schanzen in Einsiedeln. Da das Wetter sonnig und relativ warm war, machte uns das Warten auf den Führer nichts aus - wir hatten eine gute halbe Stunde Vorsprung auf die Marschtabelle. Es gab uns Gelegenheit, die vier Schanzen von unten zu bestaunen und zu fotografieren.



Wissenswertes über die Anlage

Der Führer, Herr Bruhin, begrüsst uns dann mit den Worten, dass er eigentlich lieber etwas über den Topi erfahren würde, als uns Wissenswertes über die Anlage zu berichten. Schliesslich kam er dann aber doch noch auf das Thema Sprungschanze zurück. Da früher ein Sprung-Training nur im Winter möglich war,

entschloss man sich 1994, die Planung einer Anlage, die auch im Sommer benutzt werden kann, in Angriff zu nehmen. 1998 wurde dann eine Genossenschaft gegründet und der budgetierte Betrag von 8,5 Mio. Franken war bald zusammen. Leider gab es aber beim Bau grosse finanzielle Probleme, der Bau kam schliesslich auf rund 14 Mio. Franken zu stehen. Weitere Sponsoren waren dann kaum mehr zu finden. Nach dem Konkurs gab es einen Besitzerwechsel, der Hauptunternehmer übernahm zu einem günstigen Preis die ganze Anlage. Heute wird die Schanze fast täglich benutzt (nur leider zum Zeitpunkt unserer Besichtigung war niemand am Springen).



Auf der kleinsten Schanze - dort werden immerhin Sprünge bis zu rund 27 m erreicht - trainieren 6-7 jährige Buben und Mädchen. Das ist wirklich Nachwuchsförderung! Die grösste der vier Einsiedlerschanzen ist die Haupttrainingsanlage von Andreas Küttel, Simon Ammann und der andern Swiss-Ski Kaderathleten Skisprung und Nordische Kombination. Regelmässig trainieren auch Spitzenathleten aus andern Nationen auf der grössten Mattenschanze der Schweiz. Gleichzeitig ist sie Wettkampfschanze von internationalen Anlässen, insbesondere dem alljährlichen Sommer Grand-Prix im Skispringen. Sie lässt faszinierende Flüge bis an die 120 Meter-Marke zu.



durch das Rutschen über die Kunststoffmatte gibt. Für Springen im Winter muss die Schanze übrigens speziell präpariert werden. Da der Schnee wegen der Steilheit auf dem Belag nicht haften bleibt, wird sie mit einem Netz überzogen. Nach Vorschritt der FIS muss für ein gewertetes Winterspringen die Schanze zwingend mit Schnee bedeckt sein.

Besichtigung der Anlage

Als erstes bestiegen wir dann einen Sprungrichterurm. Er dient einzig und allein den Sprungrichtern und Trainern zum Beobachten der Springer. Er steht neben der Schanze etwa auf Höhe des Schanzentisches. Unzählige Treppenstufen mussten erklommen werden, bis die "Zinne" dieses Turms erreicht war. Dafür wurde man mit einer tollen Rundschau über Einsiedeln belohnt. In einem kleinen Showroom waren noch ältere und neuere Ausrüstungsgegenstände der Springer zu bestaunen. Auch die kargen "Boxen" für die Schiedsrichter wurden uns vorgeführt. Für die Länge des Sprunges ist übrigens jene Stelle massgebend, wo der Springer mit der Mitte des Fusses auf den Boden aufsetzt. Die Messung erfolgt per Videoaufnahme und am Rand der Schanze stehen auch noch Personen, die genau beobachten, wie weit der Sprung ist. Der steile Weg hinauf zum Fuss des grössten Sprungturms liess uns noch ordentlich ins Schnaufen kommen, aber dann konnte wenigstens der Lift zur Turmspitze - dort wo die Springer in die Spur "einstiegen" - benutzt werden. Der Blick über die Schanze hinunter in den Auslaufraum war fast schwindelerregend. Der Aufenthaltsraum für die Skispringer (noch einen Stock höher) war gemütlich eingerichtet und dort konnten wir den offerierten Apéro geniessen. Dieser Raum kann sogar für private Anlässe gemietet werden. Anschliessend an die Besichtigung nahm Peter Zimmermann Herrn Bruhin noch zu einer Rundfahrt durch Einsiedeln mit und selbstverständlich folgten alle Topis nach. Vor dem Kloster wurde ein Halt gemacht und sofort waren wir (bzw. natürlich unsere Autos) Mittelpunkt des Klosterplatzes. Mittlerweile knurrten unsere Mägen so laut - es war bereits nach 14 Uhr - dass uns Peter ins Restaurant in Bannau führte. Schnell wurde Suppe und Salat aufgetragen und bis der Hauptgang kam war es eigentlich



vor dem Kloster wurde ein Halt gemacht und sofort waren wir (bzw. natürlich unsere Autos) Mittelpunkt des Klosterplatzes. Mittlerweile knurrten unsere Mägen so laut - es war bereits nach 14 Uhr - dass uns Peter ins Restaurant in Bannau führte. Schnell wurde Suppe und Salat aufgetragen und bis der Hauptgang kam war es eigentlich

Herbstausfahrt vom 19. Oktober nach Einsiedeln

eher Zvieri- als Mittagessenszeit. Aber das Essen war vorzüglich und vor allem Fleischesser kamen voll auf ihre Rechnung.

Da es inzwischen schon früher Abend war, brachen die von weiter her Gekommenen schon bald nach dem Essen auf und traten den Heimweg an. Es war ein prachtvoller Herbsttag und ein würdiger Abschluss der Clubanlässe in diesem Jahr.

Herzlichen Dank Peter Zimmermann für die Organisation und die gute Idee und ein besonderer Dank geht auch an die Clubkasse, woraus die Führung mit Apéro bezahlt wurde.

Regina Häusler



Aus aller Welt

Aus der NZZ am Sonntag vom 30. November 2008 entnehme ich folgende Mitteilung:



Sie liebte Fauna und Flora: Maria Binder mit ihrem Begleiter Coco. (Nadja Athanasiou)

Maria Binder, stadtbekannte Zürcher Blumenhändlerin, ist 88-jährig gestorben.

...Nichts liebte Fräulein Binder mehr, „nebst den Blumen, als Autos. Sie besass einen weissen Fiat Topolino - was für ein Sound! - und sauste später mit einem Flavia Coupé durch die Gegend.....

Fiat will Chrysler den Bau sparsamer Kleinwagen beibringen

Die Krise bringt die beiden angeschlagenen Autokonzerne zusammen. Zunächst planen die Italiener, mit 35 Prozent in den USA einzusteigen.



Der US grosse Dank Fiat

Markt

weitere Angebote auf unserer Homepage unter der Rubrik Marktplatz

zu verkaufen

Topolino C, Cabriolet, 1953, Farbe: bleu foncé, Chassis Nr. 500C429428
Interieur : simili cuir bordeaux, prête à l'expertise, chromes neufs, porte-bagages sur coffre + diff. pièces de rechange, Preisvorstellung : sur demande
Francis Zeder, Ch. des Pâles 2, 2016 Cortaillod/NE
Tel. P. : 032 842 10 61 Fax: 032 842 10 61 N: 079 637 51 56

Entwarnung an der Benzinfront!

Die Diktatorin steht vor der Tür. Lieberwill werden Rolls-Royce und Bentley herausgeputzt, die erste grosse Autofahrt steht bevor. Es gibt jedoch ein kleines Problem, denn seit dem 1.1.2000 besteht in der Schweiz ein Verkaufsverbot von verbleitem Benzin. Was tun?

Zusammengestellt von Peter Müller nach Angaben verschiedener Benzinfirmen

Wozu gab es Blei im Benzin?

Das verbleite Benzin entstand während des 2. Weltkrieges in der Luftfahrt. Die voll beladenen Kampfbomber mussten über enorme Energie verfügen, um abheben zu können. Dabei kam man auf die Idee, dem Treibstoff Blei (Blei-Tetraäthyl) beizumischen, um den Temperaturanstieg im Brennraum der Motoren zu senken. Ein unerwarteter Nebeneffekt war, dass sich auf den Auslassventilen Ablagerungen ansammelten. Diese erwiesen sich als vorteilhaft, insbesondere für die Personenwagen der damaligen Zeit. Diese besaßen meistens gusseiserne Ventile. Diese Ventile konnten aber der mechanischen Belastung bei hohen Drehzahlen nur ungenügend standhalten. Ventilbrüche waren relativ häufig – nicht umsonst gehörten dementsprechende Ein-/Ausbauwerkzeuge zur Standardausrüstung jeder Toolbox. Mit den Bleiablagerungen, die eine schmierende Eigenschaft aufwiesen und die Ventile somit «schützten», war das Problem weitgehend gelöst.

Warum wurde das verbleite Superbenzin vom Markt genommen?

Das Verkaufsverbot ist grundsätzlich eine gesamtgesellschaftliche Massnahme. Sie hat die Verbesserung der Luftqualität zum Ziel. Es ist unbestritten, dass die Bleiverbindungen im Abgas für Menschen, Tiere und Pflanzen überaus giftig sind. In Italien, Spanien und Griechenland darf noch bis 2002 – in den Übersiegegebieten Frankreichs gar bis 2005 – verbleites Benzin verkauft werden.



Was tanke ich nun?

Wir alle sind gezwungen, auf Bleifrei umzusteigen. Wer aber möchte seinem Schmuckstück den Motorentod zufügen? Niemand! Also tankt man bleifreien Treibstoff und fügt die benötigte Menge Additiv (Bleiersatz) hinzu. Wer die Dosierung und Beimischung als zu mühsam empfindet, kann die Tankstellen der Firmen AGIP und ELF ansteuern. Hier sind die Additive bereits im Treibstoff (Bleifrei 98) enthalten:

AGIP 98 ADX Super bleifrei

Ist das Resultat einer neuen Technologie, die das Blei überflüssig macht und jedem Auto mit oder ohne Katalysator maximale Leistung verleiht. Der Kraftstoff ist umweltfreundlich, mit jeder anderen Benzinsorte mischbar, hält den Motor sauber, ersetzt die Schmierwirkung des Bleis und schützt die Ventile vor Verschleiss. Über www.agip.ch ist ein Tankstellenverzeichnis der Schweiz erhältlich. Nach Angaben von AGIP ist das 98 ADX Super ein vollwertiger Ersatz des bisherigen verbleiten Superbenzins.

Elf Super Light

Ist ebenfalls ein Bleifrei-Produkt mit Additiv auf Kalium-Basis als vollwertigem Bleiersatz. Der Treibstoff gilt als umweltfreundlich, mischbar mit jeder anderen Benzinsorte und kann von jedem Fahrzeug mit oder ohne Kat problemlos verwendet werden. Elf Super Light schützt nach Angaben des Herstellers ebenfalls die Ventile vor Verschleiss.

Stimmt es, dass man jetzt Bleifrei

mit 98 Oktan tanken muss?

Nein! Ältere Fahrzeuge, ausgenommen Sport- und Rennwagen, besaßen eine tiefe Verdichtung. Das bedeutet, dass diese mittels Treibstoff mit niedriger Oktanzahl betreiben werden können. Somit genügt in den meisten Fällen Bleifrei 95 Oktan und eventuell ein Bleiersatz-Additiv.

Tipps

- ▶ Fahrzeuge der Jahre 1948–1985 gelten als kritische Jahrgänge bezüglich Bleiersatz. Fahrzeuge vor oder nach dieser Periode sollten auch ohne Bleiersatz betrieben werden können.
- ▶ Ältere Fahrzeuge verlangen auch weniger klopfefeste Treibstoffe. Besitzen Sie keinen hoch verdichteten Sportwagen, so können Sie ohne schlechtes Gewissen Benzin der Qualität 95 Oktan verwenden.
- ▶ Die Additive können mit unterschiedlichen Benzin-sorten gemischt werden.
- ▶ Die Additive können bedingt untereinander vermischt werden. Dies wird jedoch nicht empfohlen, weil noch keine Langzeituntersuchungen bezüglich der Mischbarkeit der Additive vorliegen.
- ▶ Additive nicht überdosieren! Kann einmal kein Additiv beigelegt werden, überleben dies die Ventile. Beim nächsten Tanken aber wieder Additiv beimischen!
- ▶ Die kostengünstigsten Additive müssen nicht die schlechtesten sein!
- ▶ Sofern ihr Wagen über gehärtete Ventilsitze verfügt, kann auf den Einsatz von Additiven ganz verzichtet werden.

Was ist unter dem so genannten Memory-Effekt zu verstehen?

Einzelne Automobilhersteller vertreten die Ansicht, dass während der bisherigen Betriebszeit die Motoren so viel Blei aufgenommen haben, dass fortan problemlos ein Ersatzmittel (Additiv) verzichtet werden kann, vor allem dann, wenn der Wagen nicht mit Vollast gefahren wird. Ganz logisch scheint diese Ansicht aber nicht zu sein, denn gleichzeitig raten diese Fahrzeughersteller die Verdoppelung der Fahrzeugwartung.

Was bewirken die Additive?

- ▶ Sie bilden eine Schutzschicht auf Ventiltellern und Ventilsitzen.
- ▶ Sie schützen diese Teile vor Verschleiss.
- ▶ Sie verhindern weitgehend Ablagerungen von Verbrennungsrückständen auf Ventilen und Zündkerzen.
- ▶ Sie entlasten die Umwelt durch Bleifrei-Betrieb.
- ▶ Sie verbilligen wesentlich die Treibstoffkosten für das Fahrzeug.

Was sagt das Werk?

«You will be pleased to know that all of the engines in all of the Rolls-Royce Motors Car ever built are capable of running satisfactorily on unleaded petrol. In most cases a fairly simple adjustment is all that is required!» Dies sind deutliche Worte. Sofern man nicht Rennen fahre oder an der Mille Miglia teilnehme – so die Werksaussage – there is nothing at all to worry about. Die Position von Rolls-Royce ist in dieser Frage absolut eindeutig: Ein schädlicher Betrieb aller seit 1920 produzierten Wagen (Motoren) mit bleifreiem Benzin ist gewährleistet, mit einer einzigen Ausnahme: dem Bentley Turbo R. Ken Lea, der aktuelle Direktor des Departments Motor Engineering ist 30000 Meilen mit seinem Derby Bentley gefahren ohne jedwede Probleme. In den USA ist seit 10 Jahren kein Bleiben-zin mehr erhältlich. Alle RR/B zirkulieren auch dort problemlos. Nicht eine einzige Servicestation auf der Welt habe dem Werk von Problemen berichtet, die aufgrund von der Verwendung von unleitem Benzin entstanden seien.

Einmal mehr scheint sich die Qualität von Rolls-Royce zu bewahren!

Produktname	AVIA	VERSCHUTZ	BP-BLUESATZ	ELF-MODERN	VERSCHUTZ PLUS FLYING TOP	ULF LOOP	MINIMUM	LABOR 100
Inhalt in ml	250	250	250	250	250	250	500	100
Reicht für								
Anzahl Liter Benzin	250 Liter	250 Liter	250 Liter	250 Liter	250 Liter	250 Liter	500 Liter	100 Liter
Preis in Franken	8.90	8.00	9.90	5.00	8.50	6.90	17.50	7.50
Preis pro 100 ml	3.56	3.20	3.96	2.00	3.40	2.76	7.00	3.50
Für Kat geeignet	ja	nein	ja	nein	nein	nein	ja	ja
Giftklasse	frei	frei	5	frei	frei	frei	frei	5
BAG T Nr.	–	91401	95271	89961	95417	92339	89961	89297
Additiv auf Basis:	Natrium/Kalium	Kalium	Kalium	Kalium	Kalium	Kalium	Kalium	Kalium
Dosierung	5 L Schritten	5 L Schritten	5 L Schritten	5 L Schritten	5 L Schritten	5 L Schritten	10 L Schritten	abschleichen
Sicherheitsverschluss	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Sicherheitshinweise	ja	bedingt	ja	ja	ja	bedingt	ja	bedingt
Bereits im Treibstoff enthalten	Super Plus	–	ELF Super Light	–	–	–	–	–
Stoff enthalten mit AOX	–	–	–	–	–	–	–	–
(Produktname)	–	–	–	–	–	–	–	–

Alle Angaben ohne Gewähr basieren auf den Unterlagen der Firmen



Ob Sommer oder Winter: Das Wichtigste an einem Autopneu ist die Lauffläche. Sie sollte gleichmässig abgenutzt sein und mindestens eine Profiltiefe von 2 bis 2,5 Millimetern bei Sommer- und 4 Millimetern bei Winter- oder Ganzjahresreifen aufweisen. Doch ratsam ist auch ein Blick auf die Flanken, wo sich in unscheinbarer Reliefschrift neben Hersteller- und Modellname rätselhafte Zahlen- und Buchstabenkombinationen erheben. Zum Beispiel: 185/80 R13 75Q M+S TL E4 026114 3201-1.

Die erste Information beschreibt die Reifenbreite, hier 185 Millimeter, und 80 - gemeint sind Prozent - steht für das Verhältnis von Reifenwandhöhe zu dieser Breite. R bezeichnet die radiale Bauform des Pneus, der 13 Zoll (à 2,54 Zentimeter) Felgendurchmesser hat.

Die nächste Zifferngruppe codiert die so genannte Tragfähigkeitszahl und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. 75 be-

deutet eine erlaubte Last von 387 Kilogramm pro Pneu (weitere Codes: 60 = 250 Kilo, 70 = 335 Kilo, 80 = 450 Kilo), und das Q umschreibt ein sicheres Maximaltempo von 160 Kilometern pro Stunde (weitere Codes: N = 140 km/h, S = 180 km/h, H = 210 km/h). Den Fahrzeugpapieren oder der Betriebsanleitung kann entnommen werden, welche Reifentypen für das Fahrzeug erforderlich beziehungsweise zugelassen sind.

Fehlentkäufe vermeiden

Winter- und Ganzjahresreifen sind zudem mit einem grossen M+S für Matsch und Schnee gekennzeichnet. Ferner steht TL für die heute üblichen schlauchlosen Pneus, und Bezeichnungen wie Rotation oder Direction stehen für eine allfällig vom Hersteller vorgegebene Laufrichtung. Heute verkaufte Neureifen tragen zudem das E-Prüfzeichen, das die Einhaltung der europäischen Normen garantiert.

Die anschließende Zahlenreihe, die so genannte DOT-Nummer, enthält den Reifentypcode und am Schluss die Angabe des Reifenalters: entweder als vierstellige Nummer (zum Beispiel 3201) oder dreistellig mit Pfeil (etwa 468<). In beiden Fällen bezeichnen die ersten zwei Zahlen die Kalenderwoche und die letzten zwei Stellen das Jahr, in dem der Pneu hergestellt wurde. 01 meint das Jahr 2001, während der Pfeil auf die neunste Dekade des letzten Jahrhunderts hinweist - genau auf das Jahr 1998. Fehlt dieser Pfeil, ist der Pneu ein Ökide aus den Achtzigern.

Wer die Kennzeichnung auf Autoreifen entschlüsseln kann, schützt sich nicht nur vor einem Fehlkauf - er hilft auch, Unfälle zu verhüten: Pneus, die älter sind als acht bis zehn Jahre, bedeuten ein Sicherheitsrisiko.

→ Internet
www.reifen.de/kennungen

Jahresprogramm 2009

24.1.09 Winteranlass (Besichtigung KKW Leibstadt)
Organisation Regina Häusler: sekretariat@topolinoclubzuerich.ch

26.4.09 Luftete
Organisation Kathrin Syz: chraemer@topolinoclubzuerich.ch

17.5.09 Fahrt ins Blaue
Organisation Peter Zimmermann: vize-praesident@topolinoclubzuerich.ch

12.7.09 Picknick
Organisation Martin Kulle: redaktion@topolinoclubzuerich.ch

28.-30.8.09 Internationales Treffen
im Raum Garmisch, verbunden mit einer mehrtägigen Reise:
Organisation Regina und Koni Häusler: sekretariat@topolinoclubzuerich.ch

26./27.9.09 Weekend
Organisation Werner Maurer: praesident@topolinoclubzuerich.ch

18.10.09 Herbstfahrt
Organisation Bruno Steiner: kassier@topolinoclubzuerich.ch

06.11.09 Generalversammlung 2009

Am ersten Dienstag im Monat ist Stammtisch
Regelmässig am ersten Dienstag im Monat findet unser beliebter Stamm ab 19.30 Uhr im Restaurant Sonntal, Zürichstrasse 94/96, in Dübendorf statt.

