



BULLETIN 4/15

erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

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

Liebe Mitglieder

Mit dem Bulletin 4/2015, das ihr nun in den Händen habt, ist per 30. September das Clubjahr 2015 des Topolino Clubs Zürich und somit auch für die Buchhaltung zu Ende gegangen.

Das 2015 war für mich sehr interessant aber auch sehr intensiv und liess mir nicht mehr viel Zeit für andere Hobbys übrig (ausser den Topis natürlich), geschweige denn für die Familie. Nebst der Clubbuchhaltung musste ja auch die Finanzierung des internationalen Treffens in Lenzburg 2015 sichergestellt sein, was zusammen zu einem kleineren KMU-Unterfangen mit einem sechsstelligen Umsatzbetrag wurde. Da waren Budgets nötig, die auch mit Annahmen zwischen 90 bis 180 Teilnehmer stimmen mussten. Letztendlich haben am Treffen dann 131 Personen (mit enttäuschendem Anteil vom TCZ) teilgenommen.

Nachstehend einige Stichworte zu den Tätigkeiten des Kassiers, der als OK-Mitglied nicht nur für die Buchhaltung zuständig war:

- Teilnahme an vielen OK-Sitzungen während vier Jahren mit PC-, Austragungsort- und OK-Präsidentenwechsel. Mehrere Rekognoszierungen der Örtlichkeiten.
- Ausschreibungen versenden, Teilnehmerliste mit den üblichen Sonderwünschen (z.B. wer mit wem das Hotelzimmer teilt) erstellen. Kontrolle der Zahlungseingänge der Teilnahmegebühren. Bestellungen, Aufträge und Reservationen bestätigen, Akontozahlungen leisten, Hotelzuteilung erstellen.

Fortsetzung nächste Seite

Inhaltsverzeichnis

Clubmeldungen	2
Stamm auf der offenen Rennbahn in Zürich-Oerlikon	4
Picknick mit Promotionsveranstaltung von FCA	5
Herbstweekend vom 19./20. September 2015 im Glarnerland	10
Der Ferienregler zum zweiten...	14
Der Topolino in der Presse	19
LING80 anni dopo – Internat. Treffen in Turin 2016	25
Marktplatz / Inserate	27
Impressum	28

- Teilakquisition der Inserenten für den Festführer, Rechnungen für die Inse-
rate stellen, Kontrolle der Zahlungseingänge.
- Teilnehmermappen für jeden Teilnehmer mit den wesentlichen Informatio-
nen zum Anlass und für den Check-in bereitstellen. Parkplatzorganisation für
Teilnehmer mit Anhänger.
- Fortlaufend Rechnungen bezahlen, Abrechnungen erstellen. Titelblattzeich-
nung für das Sonderbulletin und so weiter und sofort ohne in die Details zu
gehen, das gäbe ein Buch.

Dank all den Sponsoren und Inserenten, die in der heutigen wirtschaftlich schwierigen Zeit nicht einfach zu gewinnen waren, konnten wir das Treffen mit schwarzen Zahlen abschliessen. Einen grossen Dank möchte ich bei dieser Gelegenheit meinen OK- und Vorstands-Kollegen mit Partner und Partnerinnen aussprechen. Ohne die schöne, prosperierende und freundschaftliche Zusammenarbeit hätte dieser Anlass nie stattfinden können. Ganz speziell danke ich aber meiner Frau Fiorenza für ihr Engagement und die aufgebrachte Geduld.

Bruno Steiner, Kassier Topolino Club Zürich

Clubmeldungen



Geburtsanzeige

Für Nachwuchs im Club haben Kathrin Syz und Markus Volz gesorgt.

Am 18. September 2015, kurz vor Mitternacht, kamen ihre Zwillinge Mara Vanessa und Gian-Luca Gabriel zur Welt.

Wir gratulieren den frisch gebackenen Eltern ganz herzlich und wünschen den Vieren alles Gute.

Mutationen

Als neue Aktivmitglieder dürfen wir Cornelia Mösch, Remo Roselli, Beat Beeler und Christian Stieger in unserem Club herzlich willkommen heissen.

Leider haben wir auch Austritte zu verzeichnen, nämlich Ulrich Bruderer und Liselotte Güntert, zwei Aktivmitglieder sowie Enzo Sessa und Rosmarie Richi, die Passivmitglieder waren.

45. Generalversammlung

Am 13. November findet im Restaurant Sonnental in Dübendorf unsere Generalversammlung statt. Die Einladungen dazu habt ihr bereits erhalten. An der Versammlung werden folgende Traktanden behandelt:

1. Begrüssung und Wahl der Stimmenzähler
2. Abnahme des Protokolls der GV 2014 (siehe Bulletin 01.15)
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Abnahme der Jahresrechnung / Bericht der Revisoren
5. Entlastung des Vorstandes vom vergangenen Vereinsjahr
6. Wahlen
7. Budget für das Vereinsjahr 2016
8. Anträge
9. Verschiedenes

Verkauf von Clubartikeln (teilweise zu reduzierten Preisen) anschliessend an die Versammlung.

Samichlaus-Stamm, 1. Dezember 2015



Auch dieses Jahr wird uns am Dezemberstamm wieder der Samichlaus besuchen. Also, macht euch schon mal ans „Versludichten“ und kommt am **Dienstag, 1. Dezember** an den Stamm im Sonnental. Der Samichlaus freut sich bestimmt über viele anwesende Mitglieder.

Abendrennen offene Rennbahn Oerlikon, 4. August 2015

Topolino traf Vespa

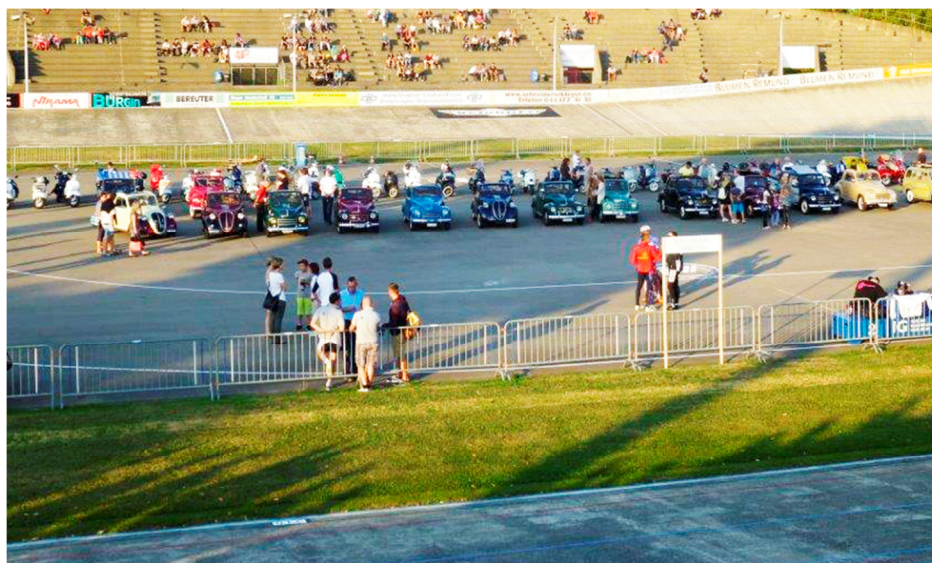
Bei schönstem Wetter fanden sich 15 Topolinos und rund 80 Vespas im Innenraum der Rennbahn in Zürich-Oerlikon ein. Gemütlich schauten wir uns bei guter Stimmung, Wurst und Bier die Velo-Rennen an.

Zwischendurch hatten wir im Innenraum auch genügend Zeit für interessante und lustige Gespräche über die diversen anwesenden Fahrzeuge.

Sogar die Alphornbläser, die auch in Lenzburg waren, brachten den Besuchern ein Ständchen.

Bis im nächsten Jahr...

Peter Zimmermann



„Italiener“ unter sich: Topolinos und Vespas (etwas in den Hintergrund geraten) im Innenraum der Radrennbahn in Zürich-Oerlikon

Picknick mit Promotionsveranstaltung von FCA (Fiat Chrysler Automobile), 23. August 2015

Für den von Koni und mir organisierten Picknick war eigentlich alles bis ins Detail schon organisiert: Kaffee und Gipfeli am Treffpunkt waren bestellt, die Anfahrtsroute ausgesucht und abgefahren, Kartenausschnitte fotokopiert und die Waldhütte gemietet. Die Einladung war sogar schon an die Mitglieder verschickt und die Anmeldefrist lief bereits. Dann kam ziemlich kurzfristig die Mitteilung von Helen Schneider von FCA (sie war auch am internationalen Topolino-Treffen anwesend), dass FIAT am 23. August, also am selben Datum, wie der Club sein Picknick geplant hat, eine Promotionsveranstaltung mit Picknick durchführe und dass der Topolino Club Zürich dazu herzlich eingeladen sei. *„Schon zu Beginn seiner Erfolgsgeschichte war es Tradition, mit dem 500er ins Grüne zu fahren. Wir lassen diesen Brauch ganz im Stile der 50er Jahre wieder aufleben und freuen uns, auf deinen Besuch!“* Das stand auf dem Flyer und war eigentlich auch die einzige Information, die wir vorweg erhielten, mit Ausnahme des Austragungsortes, die Pferderennbahn in Dielsdorf. Da die Zeit drängte, gingen einige Mails zwischen den Vorstandsmitgliedern hin und her und schliesslich beschloss man, am FIAT-Promotions-Anlass teilzunehmen und das clubeigene Picknick abzusagen. Dass sich schliesslich 36 Personen mit 19 Topolinos angemeldet haben, zeigt, dass der Vorstand offensichtlich richtig entschieden hat.



Gemütliche Runde schon beim Treffpunkt in Volketswil

FIAT 500er Picknick

Besammlungsort blieb Volketswil, wo der Club dann einen „Apéro riche“ offerierte (besten Dank dafür), da die Veranstaltung in Dielsdorf um 14 Uhr beginnen sollte und es auch erst dann etwas zu essen gab. Auf dem Parkplatz des Hotels Wallberg besammelten sich auch rund 20 Fiat 500 aus den 50er und 60er-Jahren. Der Präsident dieses Clubs, Johann Jucker, hat angefragt, ob sie sich bei der Ausfahrt des Topolinoclubs anschliessen dürfen, was natürlich bejaht wurde.



FIAT 500, neuere und ältere Generationen, auf dem Parkplatz in Volketswil

So fuhren dann die Topolinos – noch bei strahlendem Sonnenschein – ab und etwas später (weil einige 500er-Fahrer oder Beifahrerinnen noch nicht startbereit waren) folgte der 500er Club. Die Route führte über Brütten, Stürzikon, Oberembrach, Rorbas über die Wagenbrechi nach Glattfelden und weiter nach Zweidlen, Stadel, Neerach nach Dielsdorf.

In Neerach schalteten wir einen Halt bei der „Wagenschmitte“, der Firma von Johann Jucker, ein. (Johann Jucker hat übrigens die Ersatzteile für Fiat 500 von der Firma Jean Goetz AG erworben). Die Werkstatt und der Ausstellungsraum waren für uns geöffnet und es gab unter anderem einige restaurierte und unrestaurierte alte Fiat zu besichtigen. Nach kurzem Aufenthalt fuhren wir gemeinsam wieder weiter und erreichten nach wenigen Kilometern dann das Ziel, die Pferde-Rennbahn in Dielsdorf.

FIAT 500er Picknick



FIAT 500 soweit das Auge reicht – vor der Wagenschmitte in Neerach



Blick in einen Mini-Wohnwagen, diese waren zum Teil sehr süß ausgestattet

Pünktlich um 12.30 – wie mit Fiat vereinbart – trafen wir dann vor Ort ein, stellten unsere Autos auf dem Gelände in der Nähe der Tribüne ab und warteten... und warteten.... Man hatte sehr ausgiebig Zeit, all die verschiedenen Fiat 500, die zum Teil winzige Wohnwagen angehängt hatten, zu bestaunen. Langsam trafen auch neuere 500er-Modelle ein und Abarths mit röhrenden Auspuffen fuhren geräuschvoll vor. Beachtenswert war, dass einige Anwesende – natürlich vor allem die Weiblichen – im Stil der „Geburtsjahre“ ihrer Autos gekleidet waren.

Auf der Grünfläche im Innern der Rennbahn steckten viele aufgespannte Sonnenschirme in der Wiese, darunter waren rote und weisse Decken ausgebreitet. Emsiges Treiben herrschte darum herum, aber wir blieben vorläufig auf dem Trockenen sitzen. Dann verteilten zwei hübsch (ebenfalls im Stil der 50er Jahre) gekleidete junge Damen Kaffeebons und sofort machten wir uns auf zum „Drüradkafi“, (ein Piaggio-Mobil mit eingebauten Kaffee-

FIAT 500er Picknick

maschinen), das in der grünen Wiese in der Rennbahn stand. Beim Eingang erhielt man dann auch die versprochene „Picnic-Kugel“ – eine zweiteilige Plastikkugel mit Henkel, in der Geschirr, Getränk und Verpflegung verpackt war – immer eine Kugel für zwei Personen, dazu eine 500er Freizeitdecke.



Hier wurden die Gäste empfangen und zeitgerecht gekleidete junge Damen überreichten den Gästen die Picnic-Kugel



So suchten dann immer etwa vier bis sechs Personen zusammen einen Sonnenschirm aus (obwohl ein solcher eigentlich gar nicht mehr nötig war, der Himmel war mittlerweile bedeckt), setzten sich darunter und man war eigentlich nicht sehr verwundert, dass langsam die Hosen leicht feucht wurden, weil die Decke dünn und das Gras relativ hoch und seit dem letzten Regen noch nicht ganz trocken war. Das störte jedoch die wenigsten, schliesslich war man am Picknicken.

FIAT 500er Picknick



Auf dem Picknickplatz liess man es sich wohl ergehen und Jolanda zeigte, wozu ein Teil der Picnic-Kugel auch noch zu verwenden wäre



Aus Lautsprechern tönte Musik, dazwischen unterhielten zwei Musikanten – mit Gitarre und Saxophon ausgestattet – musizierend und singend die Anwesenden. Ein mobiler Pizzabäcker fuhr später noch vor und an einem Stand konnte man sich mit Softeis eindecken. Zur Auswahl standen zwei Aromen: Basilikum mit Balsamico oder Erdbeer mit Minze, zwei nicht alltägliche Kombinationen, aber besonders das Basilikum-Softeis war sehr lecker. An

einem im Freien aufgestellten Buffet konnte man auch Cuplis, Bier oder sonstige Getränke kaufen.

Es war bald vier Uhr, als es aus den schon lange aufgezogenen grauen Wolken zu tröpfeln begann. Da die kleinen Sonnenschirme nicht genügend Schutz gegen Regen boten und es nicht danach aussah, als ob sich das Wetter nächstens bessern würde, packten die meisten dann ihre Siebensachen und räumten den Platz.

Wir fuhren mit Hansjörg und Jolanda noch gemütlich in den Thurgau (den weitaus grössten Teil ohne Regen), während offensichtlich die Helfer und Helferinnen auf der Rennbahn im strömenden Regen alles abbrehen und aufräumen mussten. Wir traten also gerade noch rechtzeitig den Heimweg an.

Regina Häusler

Weekend vom 19./20. September 2015 im Glarnerland

Wie gewohnt trafen wir uns in unserem Stammlokal „Sunnetal“ in Dübendorf zur Fahrt zum diesjährigen Topiweekend im Glarnerland. Wir machten uns an diesem noch nebligen Morgen, angeführt von unserem Präsidenten Fredy, auf den Weg an den oberen Zürichsee über den Damm in Rapperswil bis zum ersten grossen Halt in der Garage Müller in Niederurnen, wo wir mit einem reichlichen Frühstück, offeriert durch die Garage Martin Müller AG, bei nun schönstem Sonnenschein begrüsst wurden. Hier gesellten sich auch noch weitere Topolinos (insgesamt waren wir 14) hinzu, die dort bereits auf uns warteten.



Treffpunkt bei der Garage Martin Müller AG in Niederurnen



Im Ausstellungsraum stand auch der Topolino von Martin Müller

Herbstweekend im Glarnerland



Da am Vortag eine Ankündigung des Treffens in der örtlichen Zeitung erschien, fand sich auch Publikum aus dem Dorf ein und ein Balilla-Fahrer mit seinem Fahrzeug gesellte sich sogar zu uns, der bis zum Mittagessen in unserem Konvoi mitfuhr.

Kurz vor 11.00 Uhr folgten wir dem Aufruf von Peter Zimmermann, unserem Anführer und „Leithengst“, zum Baumwollblütenmuseum – ein Schweizer Traditionsbetrieb seit 1808. Heute fabriziert und entwickelt Daniel Jenny & Co. in der nahegelegenen Fabrik die edelsten Stoffe zur Herstellung diverser Bettbezüge wie Laken, Kissen etc. Es war eine Augenweide, all diese schönen Sachen zu besichtigen inklusive das Museum im 1. Stock und manch ein/e Mann/Frau hatte da die Qual der Wahl beim eventuellen Kauf eines „Prunkstücks“ oder eines Mitbringsels.

Zeitzeugen im Museum, wo auch mal eine Druckerei untergebracht war



Nach einem kurzen Apéro, diesmal vom Baumwollblütenmuseum spendiert, fuhren wir auf die Auenalp zum Restaurant Tannenbergl, wo uns bei schönster Aussicht ins Glarnerland eine feine Kürbissuppe mit anschliessendem Wurst-Käsesalat mit Pommes erwartete.

Um 16.00 Uhr setzten wir unsere Topis wieder in Bewegung und nach einer gemütlichen Fahrt durch das Sernftal erreichten wir das Hotel Sardona in Elm. Die einen legten sich jetzt aufs Ohr oder genehmigten sich einen Drink im

Herbstweekend im Glarnerland

hoteleigenen Restaurant. Einige zogen es vor, einen kleinen Spaziergang durchs Zentrum von Elm zu machen, um das Martinsloch zu sehen. Leider begann es leicht zu regnen und die Berge waren teils in Nebel gehüllt.



Im Hotel Sardona in Elm bezogen wir Quartier



Beim dritten und letzten Apéro am Samstag

Nach einem reichhaltigen Apéro mit einer Zigerspezialität im Gläsli und feinen Canapés, offeriert durch den Besitzer des Hotels, setzte man sich an die Tische für das Nachtessen. Das feine Menü bestand aus einem gemischten

Salat, Nüdeli mit Schweinssteak und Gemüsebeilage sowie einem Dessert. Ein schöner Tag ging mit dem feinen Essen zu Ende.

Am folgenden Tag traf man sich wieder beim Frühstück. Anschliessend fuhr die Topikaravane durch den „Zigerschlitz“ zur Talstation der Standseilbahn, die uns nach Braunwald zum „Märlihotel Bellevue“ brachte. Noch schnell wurden die Schuhe gewechselt und der Rucksack auf die Schulter gehievt (fakultativ), bevor es dann zur Bahn ging, die uns auf 1300 Meter brachte.



Mitglieder des Topolino Clubs Zürich – für einmal zu Fuss – auf dem Weg in Braunwald zum Mittagessen

Oben angekommen erwartete uns einmal mehr ein feiner Apéro (diesmal offeriert vom Club) auf der sonnigen Terrasse des Hotels Bellevue. Anschliessend begab man sich in den Speisesaal im 1. Stock, wo eine Rüeblisuppe, Glarner Netzbraten, Kartoffelstock mit Gemüsebeilage serviert wurde. Wahrlich, mit dem Topolinoclub Zürich muss man wirklich niiiiee hungern! Eine freudige Überraschung bescherte uns der Senior-Patron, Herr Vogel, indem er uns nach dem Essen ein „Märli“ nach seiner Version erzählte. Während die einen sich alsdann auf den Heimweg machten unternahmen wir zu viert noch einen kleinen Spaziergang in der Umgebung.

Ursula Aumayer

Der Ferienregler zum zweiten...

Gespannt und mit grossem Interesse habe ich Konis „Reglerkrimi“ gelesen, weil es mir auf der Jurareise, übrigens vortrefflich organisiert von Koni und Regina, ähnlich erging wie ihm. Auch ich baute jeden Abend die Batterie aus und nahm sie zum Laden aufs Zimmer, denn auch „meine“ Ladekontrolllampe spukte stets launisch und undefinierbar vor sich hin! Da ich vor der Fahrt die Lichtmaschine kontrolliert hatte, musste das Übel auch am Regler liegen. Zuhause markierte ich alle Kabel mit den Nummern, die auf dem Regler standen und baute diesen hernach aus. Beim Öffnen des Reglers fand ich darin ein Kabel, das ausgelötet, aber noch lose im Kabelschuh steckte. Dessen Wackelkontakt war wohl der Grund für das „geisterhafte Benehmen“ der Ladekontrolllampe. Ich lötete gleich einen neuen Kabelschuh ein.

Die Kontakte der drei elektromagnetischen Schalter (fachtechnisch „Relais“ genannt), also Spannungs- und Stromregler sowie Rückstromschalter waren zusätzlich schwarz kontaminiert. Ich sah die zwar heikle Möglichkeit, in Reihenfolge die oberen Ankerplatten (siehe Bild von Koni, Bulletin 3/15) abzuschrauben, um die Kontakte (Hammer und Ambos) mit feinem Schmirgeltuch, gehalten mit einer Mikrofeile, blank zu reinigen und den Hammer, sorgsam eingemittet, wieder zu verschrauben. Zusätzlich reinigte ich alle (angerosteten) Anschlüsse! Die seitlich angebrachten und mit Farblack gesicherten Regulierschrauben durfte ich dabei keinesfalls ändern! Nach dem Regleranschluss war ich äusserst gespannt, was die Ladekontrolllampe nun tut. Beim Einschalten der Zündung brannte sie viel heller und kräftiger als zuvor, bei Motorstart löschte sie, bei wenig Gas geben, wie gewünscht!

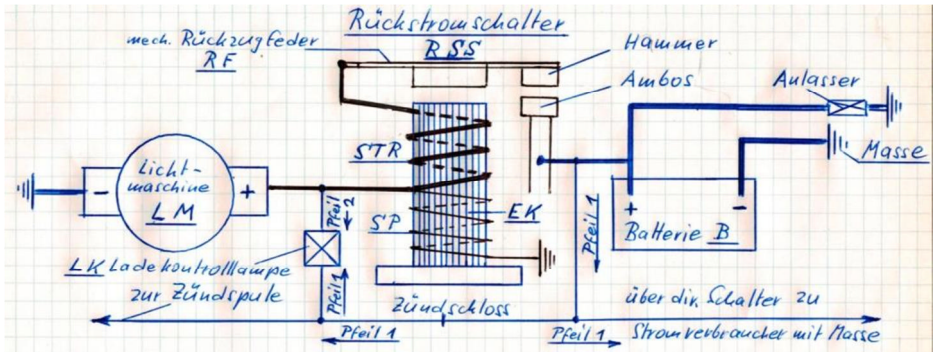
Dass man auch Regler reparieren kann war für mich ein (später) Beweis! Zu meiner Automechanikerzeit hatte ich das zwar nie getraut, das waren Arbeiten für den damaligen Autoelektriker! Ich halte den Regler trotzdem als das äusserst heikle „Herz“ der gesamten elektrischen Anlage, daher, bei der Reparatur den „Schnauf anhalten“ oder die Finger davon zu lassen! Der Regler von Koni ist sicher auch noch reparierbar, verbrannte Wicklungen sind nach seinem Bericht kaum vorhanden und der Unterbruch am Rückstromschalter, gemäss seinem Bild, ist sicher überbrückbar (?)

Zweck und Aussage der Ladekontrolllampe LK und Zweck des Rückstromschalters RSS (siehe aufgezeichnetes Schema)

Anbei ein von mir gezeichnetes Schema über Zweck und Aussage der

Der Ferienregler zum zweiten...

Ladekontrolllampe mit Einbezug des Rückstromschalters, was vielleicht weitere „Topianer“ (auch autotechnisch Unwissende) interessieren könnte!



1.) *Zündung eingeschaltet:* Strom fließt von Batterie B, gemäss (Pfeil 1), über LK und über die dünne Spannungsspule SP des RSS an die Masse, zurück zu B (die Automasse aus Stahl gilt als Nullleiter). Der Stromkreis ist somit geschlossen. LK brennt!

2.) *Motor läuft im Leerlauf:* Strom fließt von Lichtmaschine LM Richtung LK, (Pfeil 2). Spannung (Volt) liegt noch unter derjenigen von B (12 Volt). LK flackert und brennt weniger hell!

3.) *Gas geben:* LM-Spannung steigt auf, bis etwas über die Höhe der B-Spannung, sie hebt somit die B-Spannung auf (Pfeil 2). Stromfluss durch LK aufgehoben, sie löscht, dies gilt als Aussage, dass die LM (im Normalfall) Strom erzeugt und dass B geladen wird!

4.) *Rückstromschalter RSS wird aktiv:* Bei dieser erhöhten Spannung vermag die (dünne) Spannungsspule SP den Eisenkern EK so stark zu magnetisieren, dass dessen Kraftlinien den Kontakt (Hammer-Ambos) zu schliessen vermag. Sofort fließt auch Ladestrom durch die (dicke) Stromspule STR zur Batterie B und zu eingeschalteten Stromverbrauchern. Die Stromkreise sind wiederum über die (Auto-)Masse geschlossen. Die Stromspule STR verstärkt das Magnetfeld des Eisenkerns EK und hilft damit den Kontakt zusätzlich gut geschlossen zu halten. EK ist lamelliert, besteht also aus vielen, gegeneinander isolierten Blechen, dadurch werden Kraftlinien-Wirbelströme verhindert!

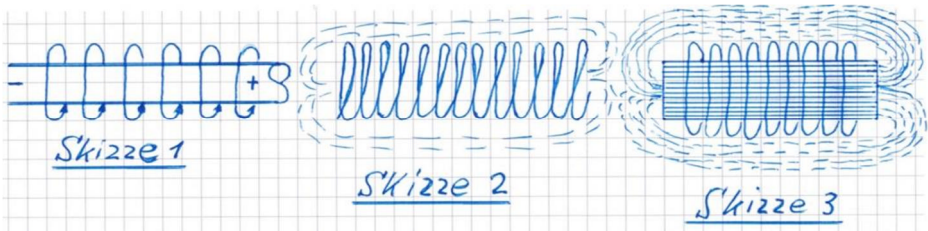
5.) *Motor abgestellt, Lichtmaschine LM steht still:* Das Magnetfeld im Eisenkern EK fällt sofort zusammen. Die mechanische Rückzugfeder RF trennt Hammer und Ambos und unterbricht die Verbindung zwischen LM und B. Rückstrom von B zu LM ist somit blockiert. Daher der Name: Rückstromschalter! Würde (bei Defekt) der Kontakt geschlossen bleiben, würde sich die B über die LM entladen, würde man die LM vom Keilriemen trennen, so würde sie womöglich als Elektromotor drehen!

Schlusskommentar: Wir „Topianer“ sind uns bewusst, dass wir eine veraltete Technik befahren! Wenn Oldtimer auch bei Tag mit Licht fahren müssten, wäre die Belastung zu hoch, deswegen ist dies nicht obligatorisch und daher Lichter nicht einschalten! Heutige Autos sind mit sog. Alternatoren bestückt. Das sind Generatoren (Lichtmaschinen), die Wechselstrom generieren. Wechselstrom ist nicht speicherbar in Batterien, er wird über einen Gleichrichter zu Gleichstrom umgewandelt. Diese neuere Technik ist viel effizienter und kann somit das neue Obligatorium „Licht am Tag“ gut verkraften, braucht aber etwas mehr Treibstoff! Die Ladekontrolllampe in heutigen Autos ist unter anderem das Bild einer Batterie und die Öldrucklampe das Bild eines Ölkännchens. Löschen all diese Kontrollen bei Motorstart ab, so ist alles in Ordnung. Topolinos haben aber lediglich einen (unauffälligen) Öldruckmesser, der bei Ölverlust gegen Null abfallen kann, ohne speziell aufzufallen. Daher immer wieder Öldruck und Ladekontrolllampe überwachen!

Was bezwecken der Regler und die Lichtmaschine zusammen?

Von Grund auf, was ist Strom? Alles was strömt, grosser Wasserfluss nennen wir Strom. Beim elektrischen Strom fließen freie Elektronen. Die gesamte sichtbare Materie besteht bekanntlich aus Atomkernen, um welche gebundene Elektronen kreisen. In den meisten Metallen (besonders Kupfer) gibt es zusätzlich freie Elektronen, die nicht an Atomkerne gebunden sind. In Kunststoffen, Holz, Lacken etc. fehlen diese „Freien“. Diese Materialien verwendet man daher zur Elektroisolation. Wie aber bringt man freie Elektronen zum Strömen? Man nehme einen Kupferdraht, schliesst diesen zu einem Kreis, man nehme ein Magnet von der Küchenpinwand und fahre damit um den Draht. Die freien Elektronen im Draht kreisen mit, elektrischer Strom fliesst, auch wenn kaum messbar!

Der Ferienregler zum zweiten...



Ein Naturgesetz will, dass ein Draht unter Strom zusätzlich um sich ein Magnetfeld (Kraftlinienfeld) generiert, siehe Skizze 1 (zum Glück (!) ohne Magnetfeld keine Lichtmaschine in unseren Topis, keine Elektromotoren, keine Elektroloks für schwere Züge, letztendlich keine Menschen auf unserem Planeten!)

Wickelt man nun lackisolierte Kupferdrähte zu einer Spule so umgreift sie, unter Strom, ein Magnetfeld gemäss Skizze 2. Wickelt man diese Spule zusätzlich um einen Eisenkern so wird das Magnetfeld enorm verstärkt! Der Eisenkern ist lamelliert, d.h. er besteht aus feinen Eisenblechen, gegeneinander isoliert, um Kraftlinienwirbel zu verhindern, siehe Skizze 3. Baut man Spule mit Eisenkern zu einem runden Rotor und lässt diesen in einem Magnetfeld rotieren, fliesst in ihm Strom! Die Lichtmaschine ist im Prinzip geboren!

Das erwähnte Magnetfeld wird erzeugt durch eine sogenannte Feldwicklung, (wiederum Spule mit Eisenkern), die innen am Mantel der Lichtmaschine montiert ist. Liesse man nun die Lichtmaschine durch Motorantrieb laufen, so würde sie die Batterie killen, alle Stromverbraucher im Auto zerstören und sie selbst würde „verglühen“.

Der Strom- und Spannungsregler, kurz Regler genannt, ist die schützende Vorrichtung!

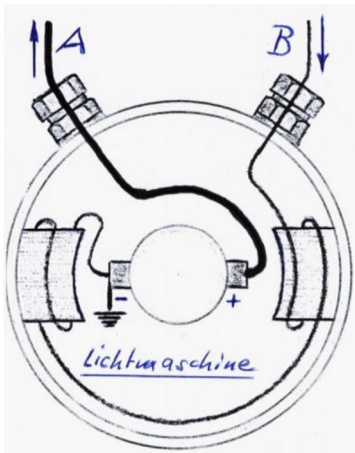
Es gibt kaum ein Kraftwerk das so unterschiedliche Drehzahlen, Zu- und Abschalten von Stromverbrauchern, sowie Schutz der Batterie und sich selbst, zu bewältigen hat wie das Kleinkraftwerk im Auto! Der Regler ist verantwortlich für die immer gleichbleibende Spannung plus/minus 12 Volt, und die optimale Stromproduktion, nach Ladezustand der Batterie und eingeschalteten Verbrauchern. Wie macht er das? Der Regler ist via Kabel mit der Feldwicklung der Lichtmaschine verbunden. Er lässt elektromagnetisch (ebenfalls Spule/Eisenkern und Kontakte) durch laufendes Zu- und Abschalten, oder Minderung über einen Widerstand, nur so viel Strom (Erregerstrom)

Der Ferienregler zum zweiten...

über die Feldwicklung fließen wie für den momentanen Istzustand (Drehzahl, Stromverbrauch) benötigt wird. Das dadurch schwankende Magnetfeld der Feldwicklung beeinflusst somit den Rotor in der Spannungs- und Stromproduktion optimal!

Einer der kleinsten Kraftwerke ist wohl der Velodynamo. Er braucht keinen Regler. Seine „Feldwicklung“ sind zwei einfache Permanentmagnete. Das begrenzte Fahrtempo ist der „Regler“ für den Dynamo. Wohl kaum jemand fährt per Velo mit Tempo 120 km/h den Berg hinunter. Vorher landet er auf dem Bauch, als dadurch der Dynamo durchbrennen kann!

Das grösste Kraftwerk ist unser Planet selbst. Das Magnetfeld der Erde (Magnetosphäre) entsteht im äusseren Erdkern, in den Abläufen der elektrisch leitenden flüssigen Masse, bestehend aus hauptsächlich Eisen und Nickel. Der elektromagnetische Mechanismus nennt man auch Geodynamo. Nach dessen Magnetfeld richten sich bekanntlich unsere Kompassnadeln. Dieses Magnetfeld schützt uns vor Sonnenwinden etc. und es ermöglicht somit menschliches und tierisches Leben auf unserem Planeten. Ohne dieser tollen Einrichtung würden auch keine Topianer Topolinos bewegen!



Lichtmaschine

A: Strom fliesst von der Abgreifkohle (+) zum Rückstromschalter.

B: Erregerstrom fliesst vom Regler über die Feldwicklungen an die Masse.

Der kaum um 1 mm Abstand innerhalb der Eisenkerne der Feldwicklungen drehende Rotor ist im Bild von Koni im Bulletin 3/15, Seite 26 abgebildet. Gut sichtbar: Eisenkern mit durchlaufenden Kupferwicklungen und Abgreifkolektor.

Gery Aumayer

Offensichtlich erhielt die Presse Wind davon, dass sich der Topolino Club Zürich bei der Garage Müller AG in Niederurnen zum Start des diesjährigen Weekends im Glarnerland trifft. Dazu erschienen gleich zwei Berichte in der „Südostschweiz“ – einer davon als Vorinformation. (Es ist zwar nicht ganz alles korrekt, was da berichtet wird – Kenner können also leicht darüber schmunzeln.)

Topolino-Club Zürich zu Gast bei der Garage Martin Müller AG in Niederurnen

Der erste Fiat 500 – in Italien auch liebevoll Topolino genannt – wurde in den Jahren 1936 bis 1957 in drei Versionen insgesamt 516 646 Mal gebaut.

Zu seiner Zeit war dieser Kleinwagen eines der erfolgreichsten Automobile Europas. Nachfolger war der ab 1957 gebaute Fiat Nuova 500. Manch ein Liebhaber von Oldtimern führt denn auch ein Exemplar dieses niedlichen Zweitakt-Vehikels in seiner Sammlung.

Das gilt auch für den Topolino-Club Zürich, welcher im Jahr 1970 gegründet wurde und zurzeit zirka 150 Aktiv- und Passivmitglieder zählt. Mit 15 Modellen,

zum Teil stilgerecht gekleidet, fährt der Tross morgen Samstag bei der Garage Martin Müller in Niederurnen auf, wie damals die von Sizilien in die Schweiz gereisten Gastarbeiter. Topolino-Club Zürich zu Gast: Samstag, 19. September, 9.30 bis 10.30 Uhr. _pd

Garage Martin Müller AG
8867 Niederurnen
Telefon 055 617 40 40



Nostalgie trifft auf Hochtechnologie

Topolino-Club Zürich zu Gast bei der Garage Martin Müller AG in Niederurnen.

Elf Fiat 500 – besser bekannt unter dem Namen Topolino – des Topolino-Club Zürich machten auf ihrem Herbstausflug Halt in Niederurnen. Fein säuberlich herausgeputzt sorgte der zu seiner Zeit erfolgreichste Kleinwagen Europas (Baujahr 1936 bis 1957) bei den Besitzern wie auch bei den Besuchern bei Kaffee und Gipfeli für viel Gesprächsstoff und für angeregtes Fachsimpeln. Und ebenfalls vorgefahren war ein Vorgänger des Topolino, der Fiat 508 «Bailia».

Der 1970 gegründete Topolino-Club Zürich, unter Präsident Peter Zimmermann aus Filzbach, ist sehr bemüht, die Tradition hochzuhalten und an den verschiedensten Anlässen diese Trouvaillen auch zu zeigen (Internationales Topolino-Treffen im Juni in Lenzburg, «Stamm» auf der offenen Rennbahn in Oerlikon zusammen mit dem Vespa-

Club, das Herbstweekend im Glarnerland usw.).

Italienischer Charme und schwedische Anmut

Welch ein Aufeinandertreffen also zwischen dem von Dante Giacosa entworfenen und in drei Versionen insgesamt 516646-mal gebauten Fiat 500 und dem im Showroom der Garage Martin Müller AG ausgestellten neuesten Flaggschiff von Volvo, dem neuen Premium-SUV XC 90, welcher neue Massstäbe setzt: harmonisches Design, puristischer, ungetrübter Luxus mit noch mehr Sicherheit und Komfort für alle sieben Mitfahrer.

_pd

Garage Martin Müller AG
8867 Niederurnen
Tel. 055 617 40 40
www.garage-mueller.ch



In der Touring-Zeitung erschien unter der Rubrik „Mein erstes Auto“ unter anderem folgender Artikel:

Mit Tram und Autostopp

«Es war 1959 und ich 20-jährig, als ich mein erstes Auto kaufte, einen Fiat Topolino, Jahrgang 1949. Der bereits 10-jährige Winzling kostete mich 600 Fr. bei einem Monatslohn von 900 Fr.! Nach einigen Monaten fasste ich eine Busse: Der Auspuff machte zu viel Lärm. Mein 16-jähriger Bruder absolvierte damals seine Lehre zum Auto-mechaniker. «Kein Problem», sagte er selbstbewusst, schraubte den Auspuff ab und wärmte ihn auf dem Gasherd unserer Mutter. Das Teil lärmte aber immer noch zu sehr, worauf mein Bruder Stahlwolle in den Auspuff stopfte, bis dieser merklich weniger Töne von

sich gab. Kurz darauf fuhr ich in Begleitung eines schönen Mädchens stolz von Neuenburg Richtung Lausanne. Angeworfen in Boudry, grosser Lärm, rauchender Motor, nichts ging mehr, zufälligerweise vor einer Fiat-Garage. Das Verdikt des Garagisten war unmissverständlich: «Der Wagen ist dahin, eine Reparatur zu teuer!» Er gab mir noch 50 Fr. für das Wägelchen. Meine Kollegin ist mit der Strassenbahn nach Neuenburg zurückgekehrt und ich per Autostopp. Die Kollegin habe ich nie wieder gesehen...»

José Parel, Gorgier



Beitrag erschienen in **touring**|Oktober 2015

Der Topolino in der Presse

In der Motor Klassik 9/2015 wurden unter dem Titel „Drei kleine Italiener“ der Fiat Topolino mit dem Fiat 500 (1973) und dem Panda verglichen. Was über den Topolino geschrieben wurde, ist nachstehend abgedruckt.



1 Ein Kleinstwagen darf ruhig auch elegant aussehen – was der Topolino beweist

2 Eine Lüftungsklappe auf jeder Seite sorgt für Durchzug, falls das Dach geschlossen ist

3 Hübsches Cockpit mit zwei Rundinstrumenten

4 So ein Topolino, egal ob A, B oder C, bietet eigentlich nur Platz für zwei Personen

5 Der 500 cm³ große Vierzylinder sitzt vor der Vordarache, der Kühler ist nach hinten ausgerichtet

6 Mit dem Topolino baute Fiat ein Auto für jedermann



Sie sind sich ihrer Wirkung durchaus bewusst, der Topolino und der 500er. Weil sie wissen, dass sie mit ihrem Charme ganz besonders bei Frauen gut ankommen, die oft ein wenig länger in ihre Richtung blicken, als sie es bei vielen anderen Autos für gewöhnlich tun. Das merkt natürlich auch der Panda, der aus seinem kantigen Gesicht heute ein wenig eifersüchtig dreinschaut. Dabei habe er doch auch das Zeug zum Darling, scheint er rufen zu wollen. Weil er doch ebenfalls ein Bestseller sei und obendrein längst zur Design-Ikone erkoren wurde. Und überhaupt: Vom Wesen her sei er doch identisch, eben ein sparsamer und erschwinglicher Kleinwagen ganz im ursprünglichen Geiste des Topolino und des Cinquecento.

Ein Kleinwagen für alle – ob diese Idee zu Beginn der 1930er-Jahre nun von Benito Mussolini oder von Fiat-Chef Giovanni Agnelli stammt, lässt sich wohl nicht endgültig klären. Doch der eine will aus politischen Gründen die Motorisierung Italiens voranbringen, während dem anderen Absatzzahlen und natürlich die Auslastung seines Werkes im Turiner Stadtteil Lingotto wichtig sind. Wie auch immer – unter der Federführung des jungen Konstrukteurs Dante Giacosa präsentiert der italienische Autobauer am 15. Juni 1936 den Fiat 500, im Volksmund rasch Topolino – Mäuschen – genannt, weil die auf den Kotflügeln thronenden Scheinwerfer an die abstehenden Ohren von Micky Maus erinnern. Der Fiat 500 ist das kleinste und günstigste Automobil auf dem italienischen Markt und der Grundstein für die Massenmobilität – Autofahren war ab sofort kein Privileg mehr für die Oberschicht.

Ein Mini-Vierzylinder mit 16,5 PS

Bei dem grünen Fiat 500 C von Klaus Türk aus dem schwäbischen Nürtingen handelt es sich bereits um die dritte (und letzte) Version des einstigen Bestsellers, die 1949 vorgestellt und bis 1955 produziert wurde. Obwohl die Scheinwerfer bereits in die Kotflügel integriert sind, hört das Auto nicht nur in seinem Heimatland weiterhin auf den Beinamen Topolino. „Das technische Layout entspricht jedoch noch immer dem der Ur-Version“, erklärt der Fiat-Fan.



KAUFBERATUNG

Fiat 500 Topolino

Die Ur-Version gilt als Liebhaberauto, wohingegen man mit einem „stärkeren“ 500 C getrost auch die eine oder andere Rallye bestreiten kann.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die meisten Topolino dürften inzwischen restauriert worden sein, womöglich sogar schon vor zehn oder 20 Jahren – der Rost kann also schon wieder genagt haben. Zu den klassischen Problemzonen aller Topolino-Modelle zählen die **Bodenbleche** sowie die **Schweller**. Vor dem Kauf also unbedingt die Fußmatten anheben, um das Bodenblech und die Pedalböden zu überprüfen (die Bodenbleche rosten auch von innen nach außen, weil die meisten Topolino nie ganz dicht waren). Der Bereich der **Türen** gammelt ebenfalls gerne, weil Wasser durch die Scheibenführungen eindringen kann.

TECHNIK-CHECK

■ Beide im Topolino verwendeten Vierzylindermotoren verfügen konstruktionsbedingt über die gleiche Schwachstelle: **nur zwei Kurbelwellenlager**. Bereits nach 40000 bis 50000 Kilometern ist bei den meisten Modellen eine Motorrevision fällig. Die unzureichende Schmierung des **dritten Pleuellagers** macht die Sache nicht besser. Ein möglicher Lagerschaden äußert sich durch leichte Klopfgeräusche. Die **Antriebswellen** reagieren auf „sportliche“ Fahrweise mit erhöhtem Verschleiß, und auch die **Bremstrommeln** neigen dazu, bei größeren Belastungen aufgrund der Hitzeentwicklung unrunder zu werden.

PREISE

Bei Einführung 1949 (Fiat 500 C Topolino) keine Angabe
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **14000/400 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Ersatzteilsituation ist überraschend erfreulich, da sich einige Fiat-Spezialisten mit viel Herzblut um dieses Modell kümmern. Als gute Quelle für Teile gelten die **italienischen Klassik-Messen** wie beispielsweise die Auto e Moto d'Epoca im Herbst in Padua.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Topolino Club Deutschland e.V., Breslauer Ring 21,
61381 Friedrichsdorf, Tel. 061 72/723 40, www.topolino-club-deutschland.de

Topolino Club Zürich, Fredy Meier, Sandackerstrasse 23,
CH-8454 Buchberg, Tel. 00 41/(0)79/215 55 44, www.topolinoclubzuerich.ch

Topolino Casagrande AG, Feldmattstrasse 10, CH-6032 Emmen-
Waldbrücke, Tel. 00 41/(0)41/260 45 06, www.topolino-parts.com

Der Topolino in der Presse

Fiat 500 C Topolino (1953)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 52 x 67 mm, Hubraum 569 cm³, Leistung 16,5 PS bei 4400/min, max. Drehmoment 29 Nm bei 2900/min, Verdichtung 6,45:1, zwei Ventile pro Zylinder, hängend angeordnet, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, zweifach gelagerte Kurbelwelle, eine seitliche Nockenwelle, Antrieb über Kette, ein Fall-

stromvergaser (Weber o. Solex), Ölinhalt Motor 2,5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe (3. u. 4. Gang synchronisiert), Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Stahlblechrahmen mit zwei u-förmigen, gelochten Längsträgern, vorn Einzelradaufhängung,

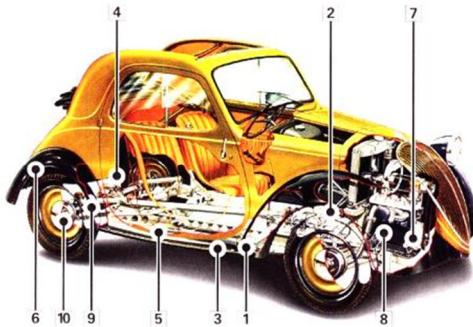
untere Dreiecksquerlenker, obere Querblattfeder, hinten Starrachse, Längslenker, Auslegerfedern (ab Fahrgestell-Nr. 040001 Halbfedern und Hebelstoßdämpfer), Trommelbremsen, Schneckenlenkung, Felgen 2.50 x 15, Reifen 4.00-15

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2000 mm, Länge x Höhe x Breite 3245 x 1375 x 1288 mm, Gewicht 610 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Höchstgeschwindigkeit 95 km/h, Verbrauch 5 bis 7 l/100 Kilometer

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Fiat 500 Topolino von 1936 bis 1948, insgesamt 122 213 Exemplare, Fiat 500 Topolino B von 1948 bis 1949, insgesamt 21 263 Exemplare, Fiat 500 Topolino C von 1949 bis 1955, insgesamt 376 371 Exemplare



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------|-----------------------|
| 1 Bodenblech | 6 Radhäuser hinten |
| 2 Pedalboden | 7 Kurbelwellenlager |
| 3 Schweller | 8 drittes Pleuellager |
| 4 Batteriebere | 9 Antriebswellen |
| 5 Türunterkar | 10 Bremstrommeln |

Alltagstauglichkeit ★★★★★

Ersatzteillage ★★★★★

Reparaturfreundlichkeit ★★★★★

Unterhaltskosten ★★★★★

Verfügbarkeit ★★★★★

Nachfrage ★★★★★



FAZIT

Das Verdienst dieser drei Kleinstwagen noch einmal in Kurzform: Sie haben durch ihre langen Produktionszeiten und hohen Stückzahlen Italien über Generationen hinweg in Bewegung gehalten. Ungerecht ist nur, dass ein Panda im Gegensatz zum Topolino und zum 500er scheinbar noch lange nicht als Kleinwagen-Ikone wahrgenommen wird.



Im Vergleich zu seinen Vorgängern wirkt der Panda geradezu riesig



LING80 anni dopo

Erste Informationen von den Organisatoren des Internationalen Treffens 2016 in Turin haben wir erhalten. Nachstehend eine Zusammenfassung:

80 Jahre Topolino

2016 wird das 80-jährige Jubiläum des Fiat 500 Topolino gefeiert. Dieses Kultfahrzeug verkörpert einen Meilenstein in der Automobilgeschichte zwischen den beiden Weltkriegen, das gilt sowohl für Italien als auch die anderen europäischen Länder.

Turin

Der gegebene Ort für die Veranstaltung ist Lingotto. So wird die geschichtliche Bedeutung der Fabrik, in der der Topolino geboren wurde, zu einem einmaligen Highlight. Das Industriegebäude, von Le Corbusier in seinem Werk „Ausblick auf eine Architektur“ herausgehoben, ist heute ein selbständiges, multifunktionales Centrum der Stadt und seiner Gäste.

Weil eine beachtliche Zahl an Topolinos aus der ganzen Welt wieder nach Hause kommt, werden sowohl die Oldtimerfahrer, die in ihren eigenen Fahrzeugen fahren, als auch die Turiner und die Touristen den Nervenkitzel der Veranstaltung spüren. Die Stadt lädt in einem großen internationalen Event alle ein, die die frühen, historischen Fiat 500 Modelle auf den Straßen und Plätzen von Turin mit Freude und im Original bewundern wollen. Aufgrund des künstlerischen, kulturellen und histori-

schen Erbes der Stadt, wie auch der Bedeutung in der Welt des Sports – die Stadt ist 2015 Hauptstadt des Sports – spielt Turin eine wesentliche Rolle im gesamten „Topolino Projekt“.

Das Organisations-Komitee

Das Organisations-Komitee entstand aus dem gemeinsamen Wunsch von zwei italienischen Oldtimer-Clubs, die sich ausschließlich dem Fiat 500 und seinen unterschiedlichen Modellen zwischen 1936 und 1955 widmen, überall bekannt als Topolino, das „Mäuschen“.

Der Topolino Autoclub Italia, zusammen mit dem Fiat Topolino Club Turin haben die Absicht, 2016 eine Veranstaltung von internationaler Bedeutung unter Einbezug der vereinigten Fiat Topolino Clubs Europa (FEDERAZIONE) voranzutreiben.

Weitere Veranstaltungen

Die Organisatoren haben vor, dass das Ereignis ein Teil des Kulturangebots der Stadt Turin wird, verknüpft mit diversen anderen Aktivitäten. Spezifische, thematische Routen werden die Öffentlichkeit Schritt für Schritt in die Geschichte des gefeierten Autos einführen, von der Entstehung bis zu seiner endgültigen Gestaltung. An den verschiedenen Stationen dieser ideellen Reise wird nicht nur auf die industrielle Geschichte Turins und die Entwicklung des Topolinos

eingegangen, sondern auch auf Turin selbst, die Menschen hier und die Umstände die zusammentrafen, um hier von einem Projekt zu einem äußerst erfolgreichen Fahrzeug auf unseren Straßen zu kommen.

Das provisorische Programm:

Donnerstag, 16. Juni 2016

ab 09.00 Uhr: Eintreffen und Check-in im Hotel NH Lingotto oder NH Lingotto Techn Hotels.

Möglichkeit zum Besuch von diversen Museen, Schlössern, Ausstellungen und Kirchen in Turin oder Umgebung.

Abendprogramm noch offen

Freitag, 17. Juni 2016

Ab 08.30 Uhr wird Lingotto Schauplatz für die Topolinos, die die berühmte elliptische Auffahrt zur Teststrecke auf dem Dach der historischen Fabrik in einer Parade hinauffahren.

Am Nachmittag ist eine Fahrt in die Umgebung von Turin vorgesehen mit diversen Besichtigungen.

Gemeinsames Nachtessen

Samstag, 18. Juni 2016

Ab 09.00 Uhr Fahrt mit den Topolinos durch die Hügel von Turin in das Stadtzentrum. Ausstellen der Topolinos auf Hauptplätzen.

Anschliessend Zeit für diverse Besichtigungen.

Rückfahrt nach Lingotto am Nachmittag.

Abfahrt in Gruppen zum Stadion Juventus Turin, anschliessend Begrüssung der Teams.

Zwischen 17.00 und 19.30 Uhr Treffpunkt an allen Tribünen und Aufteilung der Teilnehmer zu einer geführten Tour durch das Juventus Museum und das Stadion. Ab 19.30 Apéro auf dem Rasen.

21.00-23.30 Uhr: Grosse Gala Dinner-Party, Rückkehr durch das Stadtzentrum nach Lingotto in geschlossener Kolonne

Sonntag, 19. Juni 2016

Ende der Veranstaltung: Offener Tag im Mirafioro Motor Village

Transfer zum Mirafiori Motor Village ab 09.00 Uhr, freier Besuch des Zentrums, kleiner Mittagslunch und Verabschiedung

Der Topolino Club Zürich wird den Anlass selbstverständlich offiziell besuchen. Die Ausschreibung dazu werdet ihr rechtzeitig erhalten. Wie schon früher angekündigt, wird der Club die Fahrt nach Turin mit einer erweiterten Reise anbieten. Bruno Steiner und Koni Häusler sind schon fest am Planen. Mehr darüber wird an der GV zu erfahren sein.



Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Switzerland 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 Netttojahresprämien.



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

Inserat

Zu verkaufen

Fiat Topolino 500 C, Stationswagen

Jahrgang	1953
Chassis-Nr.	443863
Km-Stand	76 678
Farbe Carrosserie	rot/gelb
Intérieur	Kunstleder schwarz
Letzte MFK	9.8.2012
Veteraneneintrag	Ja
Preisvorstellung	Fr. 16 000.- (verhandelbar)
Zubehör	Faltdach schwarz



Verkäufer

Angelo Apera, Bahnhofstrasse 1, 3066 Stettlen
Tel. P: 031 931 21 36/G: 031 931 56 01

Impressum

Herausgeber ©

Topolino Club Zürich
erscheint viermal jährlich

Abonnement

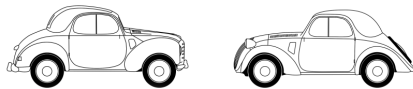
An die Mitglieder des Topolino Club Zürich
im Jahresbeitrag inbegriffen

Druck

Kunz 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



TOP-KONDITIONEN FÜR «TOPOLINO CLUB ZÜRICH»-MITGLIEDER

Motor Village Zürich gewährt allen Clubmitgliedern exklusiven Grossflottenrabatt auf alle Modelle der Fiat Gruppe.* Diese Konditionen gelten normalerweise nur für Grossfirmenflotten und Konzerne.

* ausgenommen Netto- und Sondermodelle

Motor Village
ZÜRICH



Freihofstrasse 25 • 8048 Zürich • T. 044 405 77 55 • motorvillage.ch • [f/motorvillagezuerich](https://www.facebook.com/motorvillagezuerich)

