



BULLETIN 2/20

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

Das Thema Corona-Virus geht natürlich auch am Vorstand des Topolino Clubs Zürich nicht spurlos vorbei. Mit grosser Aufmerksamkeit verfolgen wir das Geschehen zu diesem leidigen Thema mit all seinen Folgen für die Schweiz und die ganze Welt. Beunruhigend ist für uns auch, dass ein Grossteil unserer Mitglieder der Risikogruppe der über 65-Jährigen angehört, also besonders gefährdet ist, sollte man angesteckt werden.

Das Corona-Virus hat leider auch unser Jahresprogramm infiziert. Die vom Bund verhängten Massnahmen werden sich ziemlich sicher auch auf unseren Jubiläums-Anlass auswirken, auf den wir uns eigentlich sehr gefreut und in dessen Vorbereitungen wir auch schon viel Zeit investiert haben. Ob die Jubiläumsreise und der Galaabend durchgeführt werden können, hängt an einem seidenen Faden. Leider sehen die Aussichten dafür eher düster aus. Schade, denn der Club könnte dieses Jahr sein 50-jähriges Bestehen feiern. Aber da müssen wir uns jetzt halt einfach beugen. Das ist – auch wenn es uns im Moment betrübt – ein verschwindend kleiner Teil des grossen Leides, den dieses Virus auf der ganzen Welt anrichtet und dessen Folgen unabsehbar sind.

Ein Anlass unseres Jahresprogramms ist dem Virus bereits zum Opfer gefallen. Zum monatlichen Stamm können wir uns aus bekannten Gründen zur Zeit nicht treffen und die Luftete wurde auf unbestimmte Zeit verschoben. Das

Fortsetzung nächste Seite

Inhalt

Clubmeldungen	2
Winteranlass	4
Periodische Fahrzeugprüfung	7
Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6	9
Benzinbahn am Topolino 500 (A)	15
Auf dem Autofriedhof gelandet	17
Neuer Clubwein	18
Adress- und Mitgliederverzeichnis	20
Marktplatz / Inserate	27
Jahresprogramm / Impressum	28

Clubmeldungen

internationale Topolino-Treffen in den Dolomiten, das anfangs Juni hätte stattfinden sollen, wurde vom organisierenden Autoclub Italia ebenfalls abgesagt.

Um die Ansteckungsgefahr einzudämmen, müssen wir dringend die vom BAG herausgegebenen Weisungen ernst nehmen und sie einhalten, nämlich auf Sozialkontakte verzichten, Abstand zu fremden Personen halten, die Hände fleissig waschen usw. Das Abstandhalten zwischen fremden Personen hat natürlich auch für den Vorstand Gültigkeit. So konnte eine angesetzte OK-Sitzung nicht stattfinden. Wir verkehren nur noch per E-Mail oder Telefon miteinander. Das vereinfacht Entscheidungen usw. in keiner Weise, ist aber immerhin noch eine Möglichkeit, in Kontakt zu bleiben. Der Vorstand kommt den Vereinsgeschäften trotzdem nach und wir halten euch über die Durchführung oder Absage von Anlässen, die für dieses Jahr geplant sind, selbstverständlich auf dem Laufenden.

Nun wünschen wir euch allen, dass ihr gesund und vom Virus verschont bleibt. Gebt auf euch Acht. Und: natürlich dürft ihr mit euren Familienangehörigen eine Topiausfahrt machen, das ist (und bleibt auch hoffentlich so) nicht verboten und bringt uns vielleicht auf etwas andere Gedanken.

Regina Häusler

Clubmeldungen

Mutationen

Es freut uns, zwei junge neue Passivmitglieder in unserem Club begrüßen zu dürfen, nämlich Daria Steiner und Fabio Steiner. Seid herzlich willkommen!

Jubiläumsreise und Galaabend

Der Entscheid über die Durchführung unserer beiden Jubiläumsanlässe konnte noch nicht gefällt werden. Er hängt von den dannzumal geltenden Weisungen des Bundesrates und der ausländischen Behörden ab.



Clubmeldungen

Natürlich hoffen wir immer noch, dass wir die Reise mit anschliessendem Galaabend wie geplant durchführen können. Deshalb haben wir vorsorglich die Hotelreservierungen noch aufrecht erhalten, was von den Hotels auch problemlos und ohne irgendeine Akontozahlung akzeptiert wurde. Das ist auch der Grund, weshalb die angemeldeten Mitglieder noch keine Rechnung für die Kosten der Übernachtungen erhalten haben.

Sollte sich unsere Hoffnung zerschlagen, den ganzen Anlass wie geplant durchzuführen, könnten folgende Varianten in Frage kommen:

- Verkürzte Reise nur nach Pontresina, Start am 24. Juni 2020, mit Galaabend am 27. Juni 2020.
- Nur Galaabend am 27. Juni 2020, Reise wird um ein Jahr verschoben.
- Verschiebung des ganzen Anlasses, also Reise und Galaabend in den Herbst dieses Jahres.
- Verschiebung nur des Galaabends auf Herbst 2020, die Reise wird nächstes Jahr nachgeholt.
- Verschiebung Reise und Galaabend (mit gleichem Programm wie jetzt geplant) auf nächstes Jahr.

Das OK hat sich vorgenommen, bis Mitte Mai einen Entscheid zu fällen. Bis dahin ist hoffentlich langsam absehbar, wie lange die Ausnahmesituation (und in welchem Ausmass) noch andauern wird. Selbstverständlich werden wir euch über unseren Entscheid umgehend informieren.

Laufendes Jahresprogramm

Darüber, ob die anderen Anlässe gemäss Jahresprogramm durchgeführt werden können oder nicht, geben wir euch ebenfalls rechtzeitig Bescheid. Die vorläufige Verschiebung der Luftete wurde euch ja schon mitgeteilt.

Auch das Jahresprogramm auf der letzten Seite dieses Bulletins lassen wir unverändert noch so stehen.

Wir hoffen sehr, dass wir – sobald wir uns wieder frei bewegen dürfen (ein bisher gar nicht genug geschätzter Wert, wie sich nun herausstellt) – die Aktivitäten im Club wieder wie gewohnt aufnehmen können. Freuen wir uns doch darauf!

Der Vorstand

Winteranlass 18. Januar 2020

Rosmarie Bucher Hummel

Während unser Topi noch tief im Winterschlaf ist, machen wir uns per Eisenbahn auf den Weg nach Zürich. Bei schönstem Sonnenschein marschieren wir vom HB zum Treffpunkt „Sukkulentensammlung“ am Mythenquai, wo wir auf die anderen Clubmitglieder stossen. Unter viel Geplauder nach allen Seiten warten wir auf die angekündigte Führung. Aufgeteilt in zwei Gruppen tauchen wir bald darauf mit Frau Isler und Herrn Wild ein in die wunderschöne Pflanzenwelt.



Im Foyer der Ausstellung – warten auf den Beginn der Führung

Vor 90 Jahren wollte der Kakteensammler Jakob Gasser seine auf etwa 600 Arten angewachsene Sammlung der Stadt Zürich verkaufen. Diese lehnte jedoch aus finanziellen Gründen ab. Der Kaufhausbesitzer Julius Brann erwarb sie schliesslich und schenkte sie zwei Jahre später der Stadt. Unter verschiedener fachkundiger und initiativer Leitung wuchs die Sammlung stetig an, besteht heute aus 6500 verschiedenen Pflanzen und gilt als weltweit grösste Sukkulentensammlung (sie ist Schutzsammlung der internationalen Organisation für Sukkulentenforschung IOS).

Wir erfahren, dass Sukkulenten der Überbegriff für alle wasserspeichernden Pflanzen ist. Es gibt Blatt-, Stamm- und Wurzelsukkulenten. Kakteen (eine Untergruppe) sind vorwiegend in Amerika heimisch, Sukkulenten wie z. B. Eu-

Winteranlass

phorbien in Afrika. Auf anschauliche Art vermittelt uns Frau Isler die verschiedenen Tricks der erfinderischen Pflanzen, sich vor Hitze und direkter Sonneneinstrahlung zu schützen, um mit dem raren Wasser haushälterisch umzugehen. Spezielle Anordnung der Blätter z. B. bei Agaven, rippenförmiger und somit ausdehnbarer Querschnitt bei Kakteen, Verwandlung der Blätter zu Stacheln und vieles mehr lässt uns über den „Ideenreichtum“ dieser Überlebenskünstler staunen.



Aufmerksam hören die Mitglieder den Erklärungen des Führers zu



Die Vielfalt der Sukkulente ist beeindruckend

Winteranlass

Nach dieser etwa zweistündigen Reise durch die wunderschöne Pflanzenwelt mit winzig kleinen, kaum sichtbaren „lebenden Steinen“ bis hin zu riesigen Säulen und verschlungenen Gebilden bis unters Dach, von wenigen blühenden Orchideen bis zu den Epiphyten (Aufsitzerpflanzen) fällt uns der Schritt in die kalte Zürcher Luft fast etwas schwer.



Angeregte Gespräche während des Apéros im Restaurant Belvoir

Nach wenigen Minuten erreichen wir zu Fuss das Restaurant „Belvoir“, wo uns zuerst der vom Club gespendete Apéro und um 18 Uhr das Nachtessen serviert wird. Unter angeregten Gesprächen an den drei grossen runden, schön gedeckten Tischen in der herrschaftlichen Villa vergeht die Zeit wie immer schnell, und bald wird es Zeit für den Aufbruch.



Das Essen wurde in einem gemütlichen Raum des Zunfthauses genossen

Vielen Dank Bruno für die gute Idee und die Organisation des Winteranlasses!

Periodische Fahrzeugprüfung

Koni Häusler

Im Bulletin 4/19 schildert Roland Zehnder seine Erfahrungen mit dem Strassenverkehrsamt bei der Abnahme seiner Topolinos. Leider gleichen sich die von anderen Topolino-Club Mitgliedern erlebten Geschichten auf dem Strassenverkehrsamt immer wieder. Unverständnis und auch eine gehörige Portion Unwissenheit der prüfenden Fachleute müssen wir über uns ergehen lassen. Dabei ist es nicht so, dass nur wir Topolinobesitzer ins Visier genommen werden, es geht allen Oldtimerbesitzern so.

Einleitend möchte ich noch klar festhalten, dass ein echter technischer Mangel behoben gehört und zwar diskussionslos.

Es ist nun mal so, dass die Entwicklung der Automobile nach der Produktion des letzten Topolinos nicht stehengeblieben ist. Die neueren Autos sind technisch besser, insbesondere in den Bereichen Bremsen und Lenkung wurden grosse Fortschritte gemacht. Auch die Dichtigkeit von Motor, Getriebe und Hinterachse ist heute kein Thema mehr, es treten, ausser bei Defekten, fast keine Mängel mehr auf.

Die bei den oben als Beispiel erwähnten Punkten entstehenden Abweichungen zwischen dem Topolino und einem modernen Auto werden dann beim Topolino vielfach als Mängel bezeichnet. Nur sind diese „Mängel“ konstruktionsbedingt und werden eigentlich bei der Erstellung des Autos schon „mit eingebaut“.

Ein Spiel der Lenkung, im Steuerrad spürbar, ist eben kein Mangel sondern entsteht als Folge des vom Hersteller verlangten Spiels zwischen Schnecke und Segment im Lenkstock. Bei einem Lenkstock heutiger Bauart, ölgeschmiert und nicht wie beim Topolino mit Fett, ist das Flankenspiel viel kleiner, was dann beim Steuern mit dem Lenkrad das Gefühl einer präziseren Lenkung vermittelt. Oder Differenzen der Bremskraft zwischen einem linken und einem rechten Rad. Es ist ungemein schwierig, mit zwei von Hand einzustellenden Exzentern pro Bremsbacke das gleiche Ergebnis zu erzielen wie bei selbstzentrierenden Bremsbelägen.

Ein weiteres Ärgernis ist der immer weder bemängelte Ölverlust am Auto. Auch hier ist das bei bestimmten Autotypen kein Mangel, sondern konstruktionsbedingt, bei einigen Wellen werden statt Simmeringe Ölrückläufe verwendet. Diese sind natürlich absolut undicht.

Periodische Fahrzeugprüfung

Neuerdings werden auch etwas matte Autolacke oder nicht mehr neuwertig aussehende Sitze bemängelt. Hier geht es dann vor allem darum, den Veteraneneintrag nicht mehr zu erneuern. Aber einer originalen Lackierung oder einem Sitz mit Originalstoff darf man doch das Alter auch ansehen.

Vor einiger Zeit war in der Thurgauer Zeitung ein Artikel über das Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau zu lesen. In diesem bemerkt Herr Anderwerdt, Chef dieses Amtes, dass er keine Oldtimer mehr abnehmen möchte. „Das würde dir so passen, du frecher Kerl...“ dachte ich im ersten Moment, und dass das ein erneuter Angriff auf unsere Autos sei. Beim Weiterlesen habe ich dann bemerkt, dass er das ganz anders gemeint hat. „Er habe die Leute nicht mehr, die die Autos bei der periodischen Fahrzeugprüfung richtig beurteilen können“. Diese Aussage kommt bei mir fast wie eine Bankrotterklärung daher.

Man stelle sich nun folgende Situation vor: Der Experte spricht von einem Mangel beim Auto, bei dem der fachkundige Besitzer genau weiss, dass es keiner ist, sondern eine konstruktionsbedingte Unschönheit. Nun, wie geht man mit dem Experten um, von dem sein Chef sagt, dass er eigentlich davon nichts versteht? Schwierig!

Im Jahre 2012 organisierte Rolf Zweidler eine Besichtigung der Fahrzeugprüfhalle beim TCS in Hegnau. Kurz davor wurde das staatliche Monopol für Fahrzeugprüfungen aufgehoben. Als Beispiel, wie bei ihnen eine Fahrzeugprüfung abläuft, wurde ein Topolino „abgenommen“. Ich kam aus dem Staunen nicht mehr heraus. Öltropfen an der Ölwanne: Motoren aus dieser Zeit sind nicht dicht. Spiel in der Lenkung: muss bis zu einem gewissen Grad akzeptiert werden, da der Lenkstock geschmiert ist.

So wurde Punkt für Punkt beurteilt und begründet, was ein Mangel ist oder eben keiner. Zum ersten Mal hatte ich bei einer Fahrzeugprüfung das Gefühl, dass hier das Auto an seinen technischen Möglichkeiten gemessen wird und nicht am heutigen Standard.

Seither ist es für mich klar, das sich alle 6 Jahre wiederholende Theater bei den staatlichen Abnahmestellen mache ich nicht mehr mit. Es ist nicht so, dass man beim TCS leichter durchkommt – bei der Einschätzung zum Veteranenfahrzeug werden betreffend Originalität eher strengere Massstäbe angewendet – aber ich habe das Gefühl, dass mein Auto an dem Standard gemessen wird, wie er zu dieser Zeit technisch möglich war. Da fällt es einem auch leichter, einen technischen Mangel zu akzeptieren.

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

Niklaus Hummel

Die interessanten Berichte in den Bulletins 1/13 und 2/13 über die Geschichte des Topolino haben mich dazu animiert, etwas detaillierter über die „Franzosen-Topis“ zu berichten.

Bis 1936

Der Gründer von Simca war der 1898 in Turin geborene Enrico Theodoro, oder wie er sich später nannte, Henri Théodore Pigozzi. Mit 26 Jahren gründete er in Frankreich eine Firma, welche Alteisen zu Fiat nach Turin lieferte. Bereits zwei Jahre später übernahm er die seit 1907 bestehende Gesellschaft für den Vertrieb von Fiat in Frankreich. Aufgrund von Zoll-Restriktion bei der Einfuhr von Fahrzeugen, wurden ab 1928 die verschiedenen Fahrzeugkomponenten als Ersatzteile eingeführt und schlussendlich auf einer kaum 30 Meter langen Montagestrasse zusammengesetzt. Innert 4 Jahren wurden so immerhin ca. 29 000 Fahrzeuge vom Typ Fiat 514 und 522/524 hergestellt.

1932 wurde aus der Importgesellschaft von 1928 die „Société Anonyme Française pour la Fabrication en France des Automobiles Fiat“, welche vorwiegend den Fiat 508 Balilla als „6CV“ aber auch den Fiat 518 Ardita als „11CV“ in verschiedenen Carrosserie-Versionen herstellte. Von wenigen Details abgesehen waren diese Fahrzeuge identisch mit jenen aus Turin.

Im wirtschaftlich schwierigen Umfeld der 30-er Jahre gründete Pigozzi Ende 1934 Simca (**S**ociété **I**nsdutrielle de **M**écanique et **C**arrosserie **A**utomobile) und erwarb die ehemalige Autofabrik von Donnet-Zedel in Nanterre.

1936 bis 1947

Im Frühjahr 1936 wurden dann gleichzeitig der Topolino und der Simca 5 für jeweils unter 10 000 Lire resp. Francs angeboten. Den Simca 5 gab's anfänglich nur mit festem Dach, allerdings in den drei Ausstattungsvarianten Standard, Luxe und Grand Luxe. Ab 1937 gab's auch den „Découvrable“ jedoch mit einem saftigen Aufpreis von 2000 Francs. 1938 folgte dann als teuerste Version der Kastenwagen „Fourgonnette“, welcher unter anderem auch von der Post in grösserer Anzahl bestellt wurde. Im Gegensatz zum Topolino behielten die Fourgonnettes der Simca 5 und 6 die ursprüngliche, fließende aber weniger praktische Carrosserieform bis zum Schluss.

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

Nebst den in Frankreich sehr beliebten Wettbewerben „Concours de Bidon de Cinq litres“, wo der Sieger mit einem Simca 5 und 5 Litern Benzin mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h immerhin 160 km zurück legte und den Geschwindigkeitsrennen in Montlhéry, wo ein angeblich serienmässiger Simca 5 während einer Stunde mit einem Durchschnitt von über von über 105 km/h über die Rennpiste ratterte, gab's auch diverse Carrossiers, welche mit ihren Entwürfen an den Concours d'Élégance brillierten.



Am Concours d'Élégance Deauville 1937

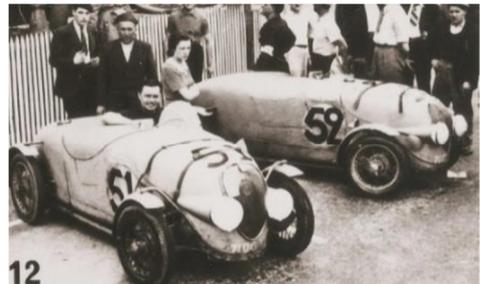


und du Bois de Boulogne 1939

In den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg nahmen auch einige, von Amédée Gordini modifizierte Simca 5 erfolgreich am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil. Im Jahr 1937 siegten in der Klasse bis 750 ccm Jean Viale und Albert Alin. Sie wurden 17. (und letzte) im Gesamtklassement, absolvierten aber immerhin 1968 km (\varnothing 82 km/h). Die Gesamtsieger Wimille/Benoist auf Bugatti 57T fuhren in der selben Zeit 3288km (\varnothing 137km/h).



24-Stunden-Rennen Le Mans 1937



und 1938

1938 fuhr das Team Maurice Aimé/Charles Plantiveaux als Klassensieger auf den 14. Gesamtrang und legte dabei 2043 km zurück (\varnothing 85 km/h). 15. und letztes gewertetes Fahrzeug war ebenfalls ein Simca 5. Gesamtsieger wurden

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

Chaboud/Trémoulet auf Delahaye 135 CS mit einem Schnitt von 133 km/h (3181 km).



50 000 km durch Paris

Während der Kriegszeit wurden in Nanterre auf Anweisung der Deutschen Besatzungsmacht auch Ersatzteile für Panzer hergestellt. In den ersten Jahren der Okkupation wurden auch noch einige tausend Simca 5 produziert. Mit zunehmender Kriegsdauer reduzierte sich die Anzahl jedoch drastisch. In den Jahren 1942 bis 1945 wurden noch genau 89 Simca 5 hergestellt.

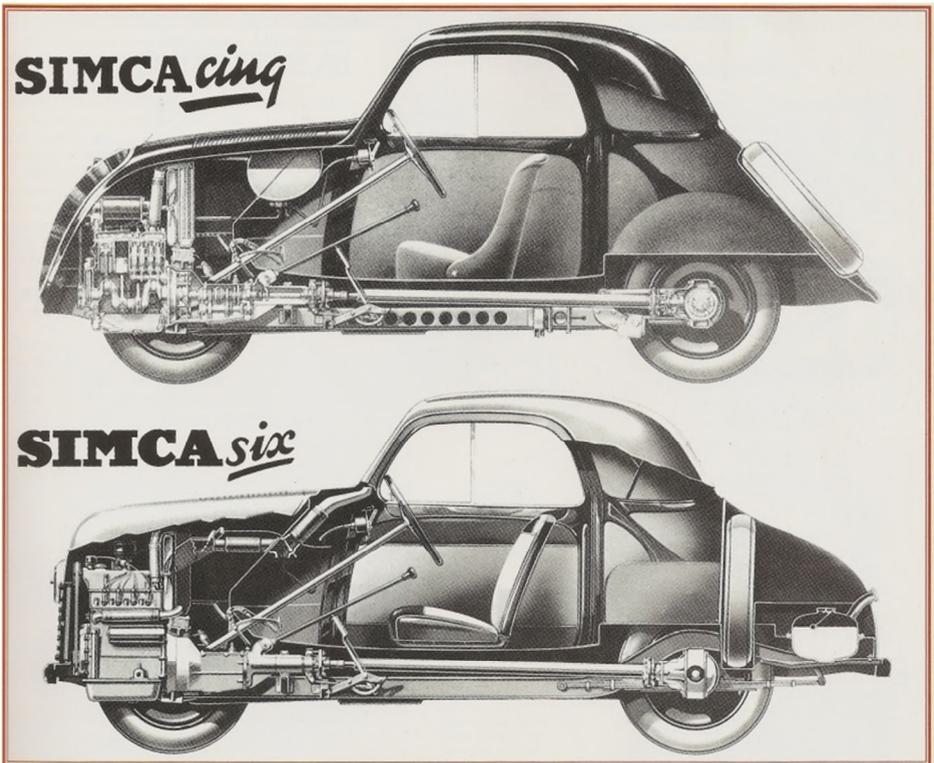
Nach dem Krieg wurde die französische Automobilindustrie nach dem „Pons-Plan“ – genannt nach dem französischen Ingenieur Paul-Marie Pons – restrukturiert. Ziel war es, die vielen kleineren Automobilhersteller zu stärken, indem diese zusammengeschlossen wurden und gemeinsame Modelle produzieren sollten. Simca wurde zusammen mit Delahaye, Bernard, Laffly und Unic in die GFA (Générale Française Automobile) integriert. Simca produzierte 1946 über 3400 Simca 5. 1947 wurden wiederum ca. 3700 Simca 5 hergestellt, allerdings nur noch mit Faltdach und als Fourgonette.

1948 – 1950

Auf dem Automobilsalon von Paris wurde im Herbst 1947 der neue Simca 6 vorgestellt, welcher in technischer Hinsicht weitgehend auf dem Topolino C basierte. Die Carrosserie wurde leicht abgeändert und auch das Intérieur entsprach nicht dem Turiner Modell. So wurde z.B. der Tank an das Heck verlegt (und war von aussen zugänglich!) und das Reserverad stehend hinter den Rücksitzen verstaut. Auch das Armaturenbrett wurde etwas reicher ausgesta-

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

tet und enthielt z.B. ein Handschuhfach. Der Start dieses Modells verlief sehr harzig, so wurden bis Ende 1948 lediglich gut 200 Stück hergestellt, dies im Gegensatz zum unverändert produzierten Simca 5, von welchem im gleichen Zeitraum über 4000 Autos die Werkhallen von Nanterre verließen, davon auch viele Fourgonnettes. Weil diese wesentlich kürzere Lieferzeit hatten als die Limousinen, kam René Ailloud, ein Simca Händler aus Lyon, auf die Idee, diese mit hinteren Seitenfenstern auszustatten und so in einen 4-sitzigen Simca 5 umzubauen. Der Prototyp wurde 1948 an der Messe in Lyon vorgestellt. Es sollen insgesamt etwa 20 Stück davon hergestellt worden sein. Einen davon konnte ich in Südfrankreich auftreiben und genieße nach einer umfassenden Restaurierung die Ausfahrten damit.



Die letzten Simca 5 wurden anfangs 1949 hergestellt und dann von dem endlich in einem normalen Produktionsablauf hergestellten Simca 6 abgelöst. Den

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

Simca 6 gab's nur in der Version mit Faltdach sowie ebenfalls als Fourgonnette mit dem ähnlichen Aufbau wie schon zuvor dem Simca 5. Im Sommer 1950 nach nur 16 500 Exemplaren wurde die Produktion des Simca 6 eingestellt. Gründe dafür waren nebst dem gegenüber der inländischen Konkurrenz zu geringen Platzangebot wohl auch der hohe Preis. Der Simca 6, welcher übrigens in der Schweiz nicht angeboten wurde, kostete 1950 FF 349 000.- gegenüber z.B. einem Renault 4CV welcher zum Preis von FF 280 000.- zu haben war. Dass H.T. Pigozzi auch noch andere Pläne hatte und sich mit einem eigenständigen Modell, dem 1951 vorgestellten Simca Aronde, endlich ganz von Fiat lösen wollte, ist auch gut möglich. Aber das ist eine andere Geschichte.



Simca 5



Simca 6

Produktionszahlen:

Simca 5: 1936 bis 1949: 65 451

Simca 6: 1947 bis 1950: 16 512

Literatur und Fotohinweise:

Toutes les Simca, René Bellu

Publikationen in französischen Autozeitschriften

Prospekte SIMCA

Vom Fiat Topolino A/B/C zu Simca 5 und 6

Bonjour Alain,

Jour 2002

En réponse à ta demande du 1er août je passe cet article auquel je ne peux rien ajouter. Tout ce m'a été rapporté par M. René Ailloud (1901-1992), acteur principal de cet épisode peu connu de l'histoire Simca.

A LA MÉMOIRE DE NOTRE ANCIEN PRÉSIDENT

Lorsque M. René Bellu (avec qui je suis toujours en contact) préparait son livre sur Simca sorti en oct. 1981 je lui ai communiqué ces faits. Peu après le décès du Président Ailloud, pour lequel j'avais un profond respect, j'ai rédigé les lignes qui suivent, passées dans le N° de mars 1992 de la revue de l'Automobile - Club du Rhône.

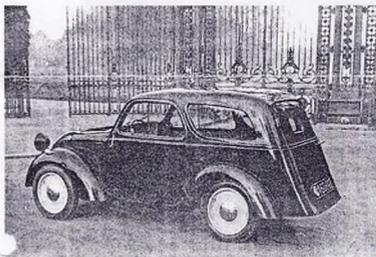
L'HISTOIRE DES SIMCA-CINQ LYONNAISES

Esprant avoir répondu à ta question, je t'adresse mes salutations les plus cordiales.

L. LOREILLE

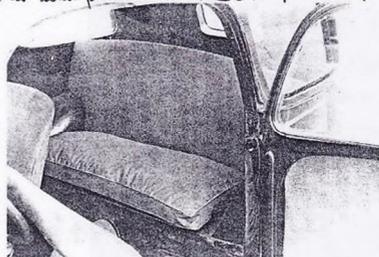
Lorsque M. René AILLOUD laissa la présidence de l'A.C.R. en 1981, le contact ne fut pas rompu et je lui rendais visite une fois ou deux par an dans sa retraite de Sainte-Foy-lès-Lyon. A chacune de ces rencontres, il aimait évoquer des souvenirs de sa vie bien remplie au service de l'automobile. Un nombre de ceux-ci, il y a l'épisode des fourgonnettes Simca-Cinq qu'il modifiait en break vitré à 4 places. Voici donc cette histoire peu connue qui remonte à 1947.

On se souvient qu'aux lendemains de la dernière guerre, les délais des constructeurs s'avéraient très longs pour obtenir une voiture de tourisme. Je crois me rappeler qu'il fallait attendre jusqu'à un an et même deux chez certaines marques. Par contre, les modèles utilitaires offraient l'avantage d'être livrés plus vite. Cette situation donna à M. AILLOUD, alors agent Simca, rue Bossuet, l'idée de transformer ces derniers afin de satisfaire des clients impatients. Il commença par découper dans une feuille de carton la forme de l'ouverture de la glace à mettre de chaque côté. Ensuite, il plaqua ce gabarit sur la carrosserie et traça le pourtour de la découpe à faire, découpe qu'il me dit avoir exécutée avec une simple cisaille à tôle. Il confia la suite des opérations à son tôlier, son peintre et au sellier chargé de placer une banquette derrière les sièges avant, qu'on basculait pour rentrer. La porte arrière était conservée, ce qui permettait de poser de menus paquets sur ce qui restait de plancher. Une fois terminée, cette familiale de poche fut exposée à la Foire au Printemps 1948. Plusieurs commandes furent enregistrées et une vingtaine de commerciales se virent ainsi converties sur une période de deux ans. Si la première de ces "Simca lyonnaises" imaginées par M. AILLOUD vit le jour au garage Bossuet, la transformation des suivantes fut confiée à M. CRONENBERGER, artisan carrossier installé rue du Général Mirbel.



Devant le Parc de la Tête d'Or, la première Simca-cinq transformée par M. AILLOUD.

Ces 2 photos m'ont été données par M. Ailloud. Je les avais prêtées à M. Bellu qui les a publiées

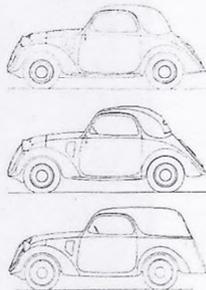


On accédait à la banquette arrière ajoutée en basculant le siège avant.

14

dans son livre. D'après M. Ailloud cette voiture est la 1^{ère} Transformée et est certainement d'avant guerre. Son immatriculation dans la série PG2 semble le montrer (série attribuée de Mai 1941 à Sept/Oct 1944)

LES TROIS MODELES DU CATALOGUE



Les Lyonnais pouvaient en acquérir un quatrième dérivé de cette carrosserie 250 kg.

Benzinhahn am Topolino 500 (A)

Benzinhahn am Topolino 500 (A)



An den Ur-Topolinos und den entsprechenden Simca cinq Modellen ist der Kraftstoffauslauf unten am Tank. Der **Kraftstoffbehälter-Hahn** hat drei **Positionen**: ZU, AUF und RESERVE. Es gab keine Anzeige für den Benzinstand im Tank. Geht am 500 (A) das Benzin zur Neige, kann der Kraftstoffbehälterhahn auf RESERVE umgestellt werden. Dann sind noch 3 bis 4 Liter im Tank,

man sollte damit 40 bis 50 km weit fahren können, bevor der Tank ganz leer ist.

Der Benzinhahn ist bei Modellen, die vor 1939 (bis Fahrgestell Nr. 071000) produziert wurden, mit dem **Tank fest verbunden** und nicht abnehmbar. Danach ist der Hahn unten am Tank mit **einer Schraube** befestigt. Die Halteplatte am Tank ist mit Nieten angebracht und verlötet.

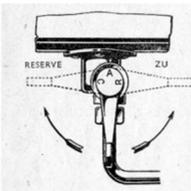
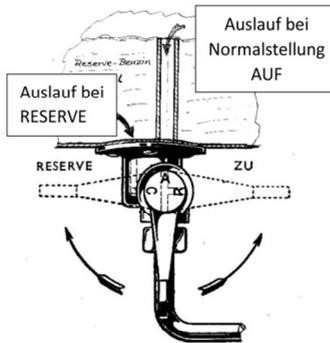


Abb. 11 A.
Kraftstoffbehälterhahn (auf).
A = auf; C = zu; R = Reserve.

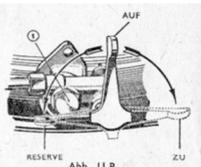


Abb. 11 B.
Kraftstoffhahn, in Offen-Stellung.
(für Wägen ab Nr. 071000).
1. Hahnfestigungsboizen. Nach Abtschrauben dieses kann der Hahn abgenommen werden.

Abbildung aus der Betriebsanleitung für den A von 1940

Macht sich im Innenraum unseres Topolinos Benzingeruch breit, kann die Ursache an einem undichten Hahn liegen. Da der **Benzindampf**

schädlich für unsere Gesundheit ist, sollte man die Ursache beseitigen.



Einzelteile des Kraftstoffhahnes

Werner Kirsch hat an seiner Leichtlimousine den Original Hahn abgedichtet. Auf der Drehmaschine hat er **zwei feine Nuten für O-Ringe** in das konische Hahnkücken gedreht und mit passenden Ringen versehen. Nach dem Zusammenbau ist jetzt der Benzinhahn wieder dicht.

Einstecken der Nuten für die O-Ringe auf der Drehmaschine



R1.5A.1

Benzinhahn am Topolino 500 (A)



Eingedrehte Nuten mit passenden O-Ringen

Einen anderen Weg, der Undichte des Benzinhahns Herr zu werden, bestritt **Jörg Ahlgrimm** an seinem Simca cinq. Er hat das Hahninnenteil ausgebaut und ein Gewinde M10x1 hineingeschnitten und mit einem Stopfen und Dichtring verschlossen.



Blindstopfen statt Umschalter

Um ein mögliches Überlaufen des Vergasers, verursacht durch ein undichtes Schwimmer-nadelventil, zu verhindern, hat er zusätzlich **ein elektrisches Ventil** in die Kraftstoffleitung eingebaut. Das Ventil ist **nur bei eingeschalteter Zündung offen**. Weiterhin hat er nach diesem Ventil eine kleine elektrische Benzinpumpe eingebaut, um das Benzin immer sicher in den Vergaser zu fördern. Auch diese Pumpe arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung.



Sperrventil in der Benzinleitung



Elektrische Benzinpumpe

Saugrohr an Modellen mit OHV-Motoren:

An den B und C Typen ist unten am Tank kein Benzinhahn sondern ein Gewindestopfen (M22x1,5). Falls notwendig kann man damit den Tank entleeren. Die Benzinpumpe am Motor saugt den Kraftstoff über ein **Saugrohr mit Siebfilter** aus dem Tank. Hiervon gibt es zwei Ausführungen: die ältere hat einen Flansch, dieses Saugrohr ist mit drei Gewindestiften und Muttern (M 5) oben am Tank befestigt. Das neuere Saugrohr ist mit Gewinde (M 22 x 1,5) in den Tank eingeschraubt. Daran ist die Saugleitung zur Benzinpumpe mit einer Hohl-schraube (M10 x 1) befestigt. Das Saugrohr mit dem Siebfilter kann **zwecks Reinigung herausgenommen** werden.



Saugleitung



Ausgebautes Saugrohr

Auf dem Autofriedhof gelandet



Dem früheren Besitzer scheint das Geld aber schon einige Zeit vor der „Beerdigung“ seines Topis ausgegangen zu sein



Dieser Topi hat wenigstens einen neuen Verwendungszweck gefunden

Der neue Clubwein ist eingetroffen

und kann ab sofort bestellt werden



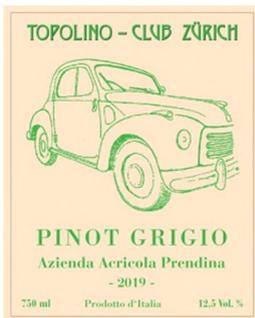
Merlot DOC Garda 2018

Rotwein, Produzent: La Prendina

Jahrgang: 2018

Traubensorte: Merlot 100 %, Region Lombardei
Rubinrot. Feinfruchtig, rotbeeriges Bouquet. Frischer, saftiger Wein für alle Tage. Einfach toll!

Passt zu Pasta, Vorspeisen und Fleischgerichten



Pinot Grigio IGT Mantova

Weisswein, Produzent: La Prendina

Jahrgang: 2019

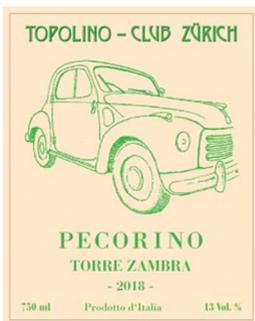
Traubensorte: Pinot Grigio

Blasse goldgelbe Farbe mit grünlichen Reflexen.

Fruchtige Nase mit Noten von Äpfeln, Birnen und

Nüssen. Am Gaumen eher leichtgewichtig, mit guter, saftiger Säure und rundem, fruchtig-elegantem Finale.

Passt zu: Fischgerichten, grünem Salat und Frischkäse.



Abruzzo DOC Pecorino Torre Zambra

Weisswein, Produzent: Torre Zambra

Jahrgang: 2018,

Traubensorte: Pecorino

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

Empfehlung: Sehr passend als Apéro, zu kräftigen Vorspeisen oder hellem Fleisch.

Neuer Club-Wein



Collio Rosso DOC

Rotwein, Produzent: Fantinel Venko Appassimento

Jahrgang: 2011

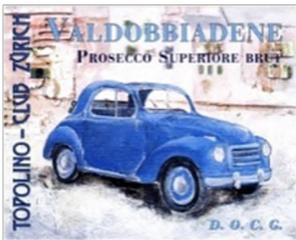
Traubensorten: Merlot, Cabernet Franc, Pinot Nero

Gelungener Rotwein mit Herkunftsbezeichnung Collio

Goriziano, der von Uvinum-Nutzern mit 4 von 5 Punkten bewertet wurde.

Passender Begleiter zu reifem Käse, Hauptspeisen mit rotem Fleisch, Wild.

Magnum-Flasche mit Jubiläumslogo

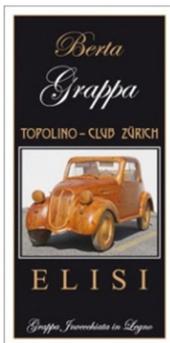


Prosecco

Produzent: SERRE SNC, Traubensorte: Glera (Prosecco)

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

Auch Grappa ist noch im Sortiment



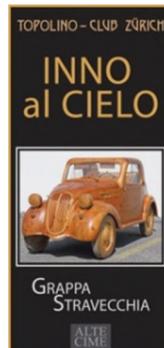
In der 5-dl-Flasche:

ELISI Grappa di Barbera, Nebbiolo, Cabernet

Produzent:

Berta, Piemont

Alkoholgehalt 43 %



In der 2-dl-Flasche:

INNO AL CIELO

Grappa Stravecchia

Herkunft: Trentino

Alkoholgehalt 41 %

Für Bestellungen bitte Formular auf unserer Homepage verwenden:
www.topolinoclubzuerich.ch → Clubartikel → Wein-, Grappa und Prosecco-Bestellformular

Wir freuen uns über jede Bestellung.

Clubadressen

Adressverzeichnis

Vorstand Topolino Club Zürich

Präsident

Meier Fredy, Sandackerstrasse 23, 8454 Buchberg 079 215 55 44 meier_fredy@bluewin.ch

Vizepräsident

Schmid Peter, Obermatten 23, 8735 Rüeterswil 055 284 55 50 rueeti@gmx.net

Aktuarin/Redaktion und Layout Bulletin

Häusler Regina, Stelzenwiesestr. 10, 9547 Wittenwil 052 365 34 64 haeusler.r@bluewin.ch

Kassier

Steiner Bruno, Schmalzgrueb 32, 8127 Forch 044 918 19 87 bffd@ggaweb.ch

Beisitzer/Chrämer

Zimmermann Peter, Schulhausstr. 11, 8757 Filzbach 055 614 18 75 pkzimmermann@bluewin.ch

Inländische Topolino Clubs

Topolino Club Innerschweiz 041 610 52 16 matthias.felder@kobalt.ch
Matthias Felder, Schinhaltenstrasse 6, 6370 Oberdorf

Squadra Topolino Bern info@topolinobern.ch
Heinz Burn, Erlenweg 4, 3715 Adelboden

Ausländische Topolino Clubs / Kontaktadressen

Deutschland

Topolino Club Deutschland e.V., Jürg Ahlgrimm 0049 745 249 96 info@topolino-club-deutschland.de
Allmandweg 46, D-72202 Nagold

Topolino Freunde Bodensee, Hermann Ricken topolino-freunde-bodensee@
t-online.de

Topolino Freunde Dresden, Andreas Metzner
Kottenleite 69, D-01445 Radebeul

Topolino Freunde Deutschland, 0049 8171 8418
Wolfgang Hildebrand, D-82538 Geretsried

Belgien

Topolino Club Belgium, Bernard Nef
Rue de Réves 17, B-1476 Houtain-le-Val 0032 471241971 nefbernard@gmail.com

Clubadressen

Italien

Topolino Autoclub Italia, Fabio Alberani, Via Ranzani 13/5, I-40127 Bologna	0039 3397117114	presidenza@topolinoautoclubitalia.it
Topolino Club Torino, Fabrizio Bettini Vicolo Garibaldi 115, I-10090 Gassino (TO)	0038 3385248107	loredanaal@tiscali.it
Topolino Club Belluno, Federico Adami Via Sense 25, I-32046 San Vito di Cadore	0039 338 328 5349	info@topolinoclubbelluno.it
Amici delle Topolino Bergamo, Via Trennto 42, I-24035 Curno BG		topolinobg2000@libero.it
Oldtimer Freunde Tramin, Armand Meier I-39040 Tramin / Italia	0039 471 860236	
Topolino Club Firenze, Alessandro Squilloni, I-50127 Firenze Italia	0039 55 410661	

Holland

Topolinoclub Nederlande, Henk van de Koolwijk Duke Ellingtonstraat 58, NL-2551-WC Den Haag	031 703683868	federazione@topolino-club.nl
---	---------------	------------------------------

Norwegen

Topolino Friends Norway, Per Hagerup
Orelund 7, N-3216 Sandefjord / Norway

Österreich

Topolino Freunde Innsbruck, Fiechtner Horst A-6020 Innsbruck	0043 512 264309	
Topolino Freunde Wien, Grohn Helmut W. A-1110 Wien	0043 1 440 30 40	helmut.grohn@at.bosch.com
Kärntner Mot. Vet. Club, Sect. Topo Setschnagg Gerhard, A-9020 Klagenfurt	0043 463 54118	

Schweden

Österberg Paul, Hjalmar Petris väg 6B,
S-352 47 Vaxjö Sweden

pauost@yahoo.se

Ungarn

Zoltán Bácsági, Kadarka street 4; H-2000 Szentendre

bansagi.zoltan@upcmail.hu



Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Switzerland und Juniormitglied 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 Nettojahresprämien.



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

Clubadressen

Jahresprogramm 2020 (Änderungen vorbehalten!)

Datum	Anlass	Organisation
18. Januar	Winteranlass	Bruno Steiner
26. April*	Luftete	Peter Zimmermann
16. Mai	Topi-Technik-Tag	F. Meier/W. Amstutz
24. Mai	Fahrt ins Blaue	Fredy Meier
5.-7. Juni**	Internat. Treffen in den Dolomiten	offen
21.-28. Juni	Jubiläumsreise 50 Jahre Topolino Club Zürich	Peter Schmid sowie K. + R. Häusler
27. Juni	Jubiläums-Galaabend in Maienfeld	Regina Häusler
16. August	Picknick	Peter Schmid
12./13. September	Herbstweekend	K. + R. Häusler
11. Oktober	Herbstfahrt	Bruno Steiner
6. November	50. Generalversammlung	Fredy Meier

Stamm jeden ersten Dienstag im Monat im Sorellhotel Sonnental, Dübendorf,
jeweils ab 18.30 Uhr

* auf unbestimmte Zeit verschoben

** abgesagt

Impressum

Herausgeber ©

Topolino Club Zürich
erscheint viermal jährlich

Abonnement

An die Mitglieder des Topolino Club Zürich
im Jahresbeitrag inbegriffen

Druck

Kunz Werbung
8355 Aadorf

Redaktion und Layout
Club-Bulletin

Regina Häusler
Stelzenwiesestrasse 10, 9547 Wittenwil
Tel. 052 365 34 64
redaktion@topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

KLEINE AUTOS FÜR EIN GROSSES STATEMENT



HYBRID

DER NEUE 500 UND PANDA HYBRID. DRIVEN BY NATURE.

AB CHF 13 990.–



Fiat 500 Hybrid POP 1.0 70 PS, Verbrauch: 6,0 l/100 km, CO₂-Emissionen: 134 g/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 30 g/km, Energieeffizienz-Kategorie A, Barzahlungspreis CHF 13 990.–, (inklusive CHF 2700.– Bonus). Preisänderungen, Irrtümer und Fehler sowie Bewilligung vorbehalten. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenkraftwagen: 174 g CO₂/km. Gültig bis auf Widerruf. Nur bei teilnehmenden Händlern. Abgebildete Modelle: Fiat 500 Hybrid Launch Edition Cabrio 1.0 70 PS mit Sonderausstattung: CHF 24 590.– Fiat Panda Hybrid Launch Edition 1.0 70 PS, Verbrauch: 6,0 l/100 km, CO₂-Emissionen: 134 g/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 30 g/km, Energieeffizienz-Kategorie A, mit Sonderausstattung: CHF 18 190.–. Alle Beträge inkl. MwSt. Unverbindliche Preisempfehlungen, Preisänderungen vorbehalten.



fiat.ch

Fiat neu bei Häusermann in Zürich.

häusermann
.com

Häusermann Automobile AG
Bernstrasse Nord 188, 8064 Zürich, 044 435 36 36

