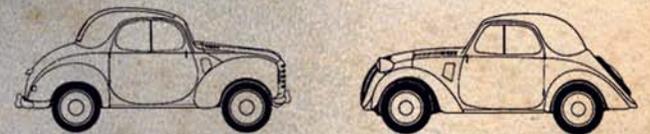


FIAT
500

BULLETIN

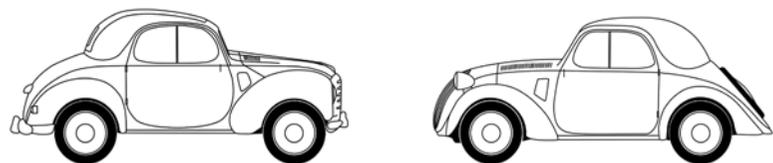


TOPOLINO CLUB ZÜRICH

www.topolinoclubzuerich.ch erscheint vierteljährlich

02/08
April





TOPOLINO CLUB ZÜRICH

Diesmal von Regina Häusler (Sekretariat)

Vor euch liegt das zweite Bulletin in der neuen Aufmachung. Das Echo zum neuen Erscheinungsbild war sehr gut. Um unser Cluborgan in Zukunft auch noch etwas attraktiver zu machen, haben wir im Vorstand beschlossen, jeweils eine Geschichte zum Thema "wie kam ich zu meinem Topolino" zu veröffentlichen. Gemeint ist, von euch vor allem die Gründe zu erfahren, die euch zum Kauf eines Topolinos bewogen haben und was ihr alles so erlebt habt, bis das Auto euch gehörte. Der Aufruf geht nun an euch alle, mir eure Geschichten zu schreiben, sei es in Stichworten oder als fertigen Bericht. So können hoffentlich viele Geschichten veröffentlicht werden, die die Leserschaft des Bulletins bestimmt interessieren.

Der Einfachheit halber habe ich für die erste Geschichte die meines Mannes Koni ausgewählt. Eigentlich hätte ich diese fast selbst schreiben können, denn ich war von Anfang an – damals zwar noch nicht als Ehefrau - beim Beschaffen von Konis Liebling mit dabei (und offen gestanden seinerzeit eher dagegen, nicht aus Eifersucht, sondern weil er damals einen Mini Cooper gegen den Topolino eingetauscht hat). Mehr will ich aber hier nicht verraten, weiter hinten steht die ganze Geschichte.

Viel Vergnügen beim Lesen dieser und aller folgenden Erzählungen wünscht

Regina Häusler

Besuch der Autosammlung Schlumpf

... in Müllhausen. Treffpunkt 10 Uhr Carplatz beim HB Zürich – so stehts in der Einladung.

Zehn Minuten vor der abgemachten Zeit sind die 21 Topianer bereit zur Fahrt Richtung Basel. Eine kurze Begrüssung und schon sind wir in zügiger Fahrt mit dem Car auf der A1. Swen und Andy bewirten uns mit Kaffee und Gipfeli. Unser Chauffeur und Inhaber der Firma Londonbus Holzikon, Moritz Bättig, selbst Mitglied vom Topolinoclub Zürich, klärt uns während der Fahrt über die Entstehung des Schlumpfmuseums auf.

Die zwei Schweizer Gebrüder Schlumpf, Besitzer einer grossen Textilfabrik in Mülhausen, hatten eine Vorliebe zu alten Autos, insbesondere der Marke Bugatti. Nach und nach wuchs die Anzahl. Sie stellten die Wagen in Kellerräume ausgeleierter Fabriken, wurden gepflegt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eines Tages konnten die Gebrüder Schlumpf gar einen ganzen Eisenbahnzug stoppen, der Oldtimer geladen hatte um nach Amerika zu überführen, ein Agent hat diese Wagen zusammen gekauft. Durch die hohen Kosten dieser Sammlerleidenschaft vernachlässigten sie ihre Textilfabrik. Obwohl sie den Angestellten kleine Löhne zahlten, war der Konkurs der Textilfirma nicht abzuwenden. In letzter Minute wollten die Gebrüder Schlumpf die Fahrzeuge in die Schweiz bringen, was misslang, die Sammlung wurde konfisziert. Ende der 90er Jahre starben die Gebrüder Schlumpf. Die Nachkommen konnten durch einen Prozess erreichen, dass der Name Schlumpf in der Anschrift erhalten sein muss: Cité de l'Automobile Musée National- Collection Schlumpf. Danke Moritz für die Erläuterungen.

Schon bald erreichen wir unser Ziel, das Museum in Müllhausen. Nach dem reichhaltigen Mittagmahl, mit elsässischem Wein begeben wir uns auf den Rundgang. Über drei Stunden stehen uns zur Verfügung, um diese einzigartige Sammlung zu bestaunen. Neben den vielen Bugattis sind auch einige Hispano-Suiza aus den 30er Jahren ausgestellt, von der Grösse sind sie vergleichbar mit den nebenstehenden Rolls-Royce. Eindrücklich sind auch die französischen Vehikel aus der Wende des vorletzten Jahrhunderts, mit den unbekannt Namen wie Clement-Bayard, Le Zebre, Gregoire, Pilan France oder Philos usw. Sehr bewundernswert sind auch die diversen Coupé-Cauffeure, wo der Fahrer vorne ohne Seitenschutz, teilweise ohne Dach das Fahrzeug bedient, wobei dahinter, rundum geschlossen und verglast, der Passagier sitzt, verbunden nach vorne mit einem Sprachrohr. Da ist noch die Halle mit den Rennwagen, wobei mich die Autos, mit den abgerundeten Formen aus den 20er bis 50er Jahren in den Bann ziehen, mit

den bekannten Namen Maserati, Mercedes-Benz, Bugatti, Ferrari, Gordini, Alfa Romeo, Lotus, wobei auch jüngere Boliden ausgestellt sind, wie Renault usw.

Nun geht's schon langsam Richtung Ausgang, da steht ja noch so als Krönung der Bugatti-Royal 1930, eine Augenweide, diese lange geschwungene Form. Nur noch sechs solche Fahrzeuge sind weltweit vorhanden, mehrere Millionen wert! Da steht noch ein Modell, eins zu eins mit allem drum und dran – aus Karton!

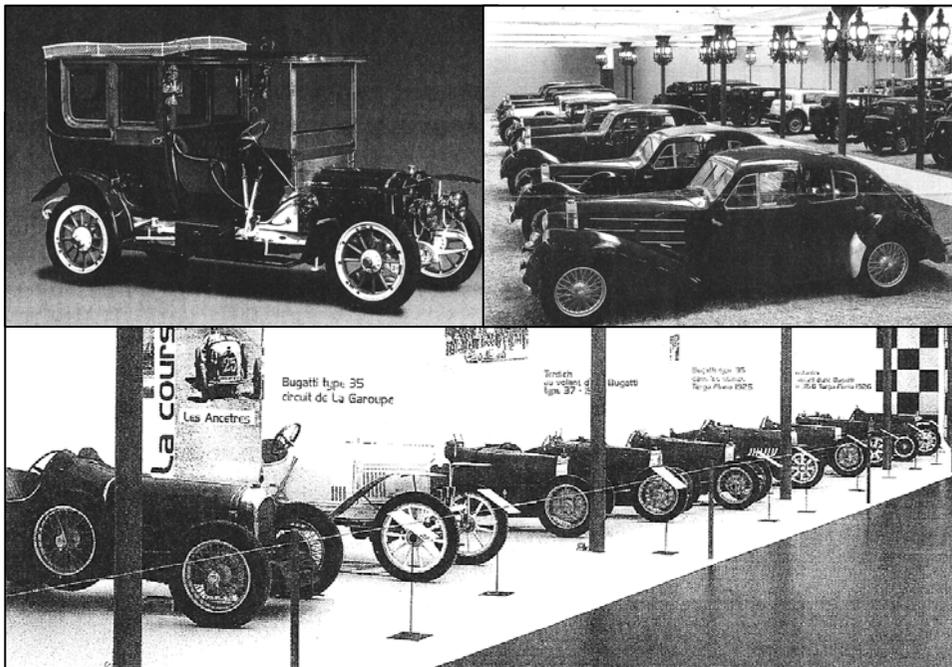
Diese Sammlung ist wirklich sehenswert, hat es doch Wagen aus ganz Europa, vor allem Frankreich, England, Italien, Deutschland und der Schweiz, wobei der Fortschritt vom motorisierten Wagen bis zum Auto ersichtlich ist. Leider haben wir keinen Topi gesehen unter den 400 ausgestellten Raritäten, dafür haben wir einen eigenen zu Hause.

Nun bleibt noch etwas Zeit, im Shop die Modelle, Bücher und Fanartikel zu bestaunen und kaufen.

Wir geniessen noch kurz die warmen Sonnenstrahlen, bevor wir den Bus zur Rückfahrt besteigen.

Danke Andy für Kaffee und Gipfeli auf der Hinreise, die Organisation, dem Topiclub für die Eintrittsgebühren.

Rolf Staub



Die Geschichte von Koni Häusler

Schon als kleiner Bub kam ich mit einem Topolino in Berührung. Nur waren meine Kenntnisse über Autotypen damals noch so bescheiden, dass ich das nicht wusste. Dennoch hat bei mir das Auto offenbar einen derartigen Eindruck hinterlassen, dass ich es Jahre später auf Grund von Erinnerungen als Topolino identifizieren konnte. Beeindruckt hat mich vor allem die Art wie man über das Trittbrett einsteigen musste und die Verkleidungen der Radkästen. Ebenfalls ist mir die Figur auf dem Kühler aufgefallen. Von der hinteren Sitzbank sah das ähnlich aus, wie wenn der Jäger bei seinem Gewehr über das Korn schaut.

Daraus abzuleiten, dass dieses Erlebnis mich derart geprägt und meine Liebe zum Topolino schon in frühester Kindheit gefördert wurde, wäre eine romantische Geschichte. Sie würde natürlich wunderbar in diese Artikelreihe passen. Dem ist aber nicht so.

Ich habe mich nämlich ganz normal entwickelt und mein Interesse galt mehr den grossen und kräftigen Autos.

Viele Jahre später, es waren eher sehr viele, kam ich wieder mit einem Topolino in Kontakt. Eigentlich ging mich dieses Auto ja gar nichts an, es gehörte meinem späteren Schwager. In seiner Studentenzeit kaufte er sich für fast kein Geld einen Topolino. Für den Erwerb mag dies wohl gestimmt haben, das Auto holte sich aber nachher alles grosszügig zurück. Und zwar nicht nur Geld, sondern auch Zeit.

Meine handwerklichen Geschicklichkeiten waren offensichtlich schon damals gefragt, ich wurde in das Entspannungsdetachment Topolino eingeteilt. Fortan verbrachte ich meine Samstagnachmittage nicht mehr mit meiner zukünftigen Frau, sondern in der Garage unter der offenen Kühlerhaube des Topolinos. Irgendwie gelang es uns immer, ihm die Macken der letzten Tage abzugewöhnen und ihn für die kommende Woche fahrtüchtig zu machen. Nur eines konnte ihm nie abgewöhnt werden, die Verweigerung der Arbeitsaufnahme am frühen Morgen. Oder mit anderen Worten, der Motor sprang nach der längeren Stillstandzeit über Nacht nie an.

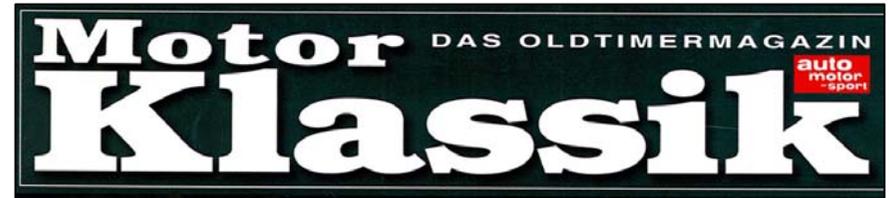
Jeden Morgen griff hier meine zukünftige Frau tatkräftig ein und schob das Auto zusammen mit ihrem Bruder auf der Schaffhauserstrasse Richtung Berninaplatz, immer getragen von der Hoffnung, dass der Motor anspringt.

Zu dieser Zeit hätte sie wahrscheinlich in jeder Bobmannschaft einen Platz als Anschieberin erhalten.

Irgendwann sprang dann auch der Funke auf mich über. Von der Zuverlässigkeit der Maschine überzeugt, wollte auch ich einen Topolino kaufen. Als ich meiner zukünftigen Frau mein Vorhaben mitteilte, überprüfte sie unsere gemeinsame Beziehung. Die Aussicht, einen weiteren „Patienten“ in ihrem Umfeld zu haben, war für sie nicht gerade verlockend.

Zu ihrer Entschuldigung muss ich noch anfügen, dass in der Zeit Ende sechziger und anfangs der siebziger Jahre, diese Autos noch als Alltagsfahrzeuge in Betrieb standen. Die schonende Haltung unserer Topolinos, wie sie heute praktiziert wird, hatte sich zu jener Zeit noch nicht durchgesetzt.

Am 18. Juni 1970 war es dann soweit. Der Topolino stand vor unserem Haus, klein, hübsch und sehr selbstbewusst. Im Verlaufe der Jahre haben wir uns gut aneinander gewöhnt, er ist heute noch bei uns und er würde uns nie weggeben.





Besonderes Augenmerk verdient die **Hardyscheibe**. Wenn diese reißt, kann die Kardanwelle größere Schäden verursachen



Der Topolino hat viele **Schmiernippel**, speziell an der Vorderradaufhängung, die alle regelmäßig mit Fett zu versorgen sind



Zum Ölwechsel gehört das Reinigen des **Ölfilters**. Artur Ambros löst den schlecht zugänglichen Filter mit einem **Spezialschlüssel**



Vor allem die lange **Kardanwelle** des Topolino verdient erhöhte Aufmerksamkeit. Zur Überholung gehören neue **Führungsbuchsen**

DIE TECHNIK eines Fiat Topolino wirkt neben den Innereien unserer heutigen Autos außerordentlich simpel. „Dennoch sind die Monteure in einer modernen Fiat-Werkstatt selten in der Lage, einen Topolino fachgerecht zu reparieren“, sagt André Syz, Vorstand des Fiat Topolino Club Zürich (siehe www.topolinoclubzuerich.ch). Dem Werkstattpersonal sind nämlich Begriffe wie Steuergerät oder ESP geläufiger als Vergaser und Blattfedern.

Es ist also nicht gleichgültig, in wessen Hände man sein Mäuschen gibt, um einen Schaden beheben oder Wartungsarbeiten ausführen zu lassen. Viele Topolino-Besitzer greifen zwar gern selbst zum Schraubenschlüssel, aber wenn es im Getriebe knirscht oder eine Blattfeder gebrochen ist, nehmen auch diese Hobbyschrauber in der Regel die Dienste eines Topolino-Spezialisten in Anspruch.

Artur Ambros zählt schon seit vielen Jahren zu den Experten für den kleinen Fiat. In seiner Werkstatt in Grasbrunn in der Nähe von München wartet und repariert er alle Vor- und Nachkriegs-Topolino und besitzt natürlich das entsprechende Spezi-

alwerkzeug dafür. Viel davon benötigt man eigentlich nicht, aber die Arbeit geht damit leichter von der Hand. So zählt beispielsweise ein gekröpfter Ringschlüssel mit einem überdimensionalen T-Stück zu Ambros' Schrauberausstattung, mit dem er den Ölfilter mühelos herausdrehen kann.

Um besser an den Filter heranzukommen, muss beim Topolino C der Kühlergrill weggeschraubt werden – eine einfache Arbeit, die übrigens auch für einen Keilriemenwechsel erforderlich ist. Und falls mal ein Topolino A zum Abschmierdienst kommen sollte, profitiert Ambros von einem speziellen Aufsatz für seine Fettpresse, weil beim A nicht die üblichen Schmiernippel eingesetzt wurden.

Leider geraten die Schmierstellen nur allzu oft in Vergessenheit, und beim Topolino gibt es viele davon. Auf Anhieb nennt Ambros 14 Stück. Wer sie vernachlässigt, muss mit baldigem Verschleiß rechnen, etwa bei den Achsschenkelbolzen oder anderen beweglichen Teilen der Radaufhängung. Glücklicherweise halten sich die Kosten für dann anfallende Reparaturen in Grenzen. Nur zeitaufwendigere Arbeiten

wie etwa das Austauschen der vorderen Blattfedern, wofür auch der Kühler auszubauen ist, fallen etwas teurer aus. „Beim Wechsel der Hinterachsfedern können festgerostete Schrauben und Silentbuchsen die Reparaturkosten in die Höhe treiben“, erklärt Topolino-Kenner Manfred Klein aus dem bayerischen Miesbach.

Sollte eines der hinteren Federblätter gebrochen sein, empfiehlt es sich, entweder die Federn auf beiden Fahrzeugseiten zu erneuern oder, wenn Gebrauchtteile verwendet werden, die Federn für beide Seiten sprengen zu lassen. Nur so steht der Wagen nachher gerade und neigt sich nicht nach links oder rechts.

Unter einem Schmierproblem leidet übrigens auch der Motor, doch das ist konstruktiv bedingt. „Das dritte Pleuelager wird nur unzureichend mit Öl versorgt“, erklärt Ambros. Der Verschleiß des Lagers ist relativ hoch. Versuche mit einer zusätzlichen Ölbohrung in der Pleuelager konnten diesen Schwachpunkt nicht entschärfen.

Auch die Pleuelager sind verschleißanfällig, denn es sind nur zwei vorhanden, die bei hohen Drehzahlen stark



Ein kleiner Vierzylinder-Motor mit einer nur zweifach gelagerten Pleuelager bringt den Fiat Topolino auf Trab



„DIE TECHNIK DES TOPOLINO IST EINFACH, ABER GANZ OHNE SPEZIAL-WERKZEUG KOMMT MAN NICHT AUS“
Artur Ambros, Topolino-Experte

belastet werden. Aber da die Fahrzeuge heute nicht mehr täglich im Einsatz sind, vergehen meist Jahre, bis die Verschleißgrenze von etwa 50 000 Kilometer erreicht ist und eine Motorüberholung ansteht.

Die winzige Maschine, die wegen ihrer zweifachen Lagerung auch kein besonders gutes Tuningobjekt abgibt, reizt natürlich viele Hobby-Schrauber. Anfallende Defekte reparieren sie gern selbst. Manche sind dann völlig ratlos, wenn nach erfolgreicher Montage auf der Probefahrt kaum noch etwas von der Leistung zu spüren ist. „Meist ist dann nur die Steuerkette um einen Zahn versetzt, obwohl alles in Ordnung schien, als man den Motor

Motor Klassik DAS OLDTIMERMAGAZIN
SERVICE-TIPP

Fiat Topolino

Auch einfache Technik kommt nicht ohne Pflege aus. Dazu gehört ein regelmäßiger Abschmierdienst. Speziell an der Vorderachse gibt es etliche Schmiernippel. Wer die Sache besonders gut machen will, sollte den Wagen aufbocken und die Achse entlasten, damit sich das Fett besser verteilt. Von Vorteil ist es auch, den Achsschenkelbolzen zu schmieren, während ein anderer langsam das Lenkrad dreht.

Bei jedem Ölwechsel sollte der Filter gereinigt werden. Stets auf den Zustand der Hardyscheiben achten, um Kardanwelle und Fahrzeugunterboden vor Schäden zu bewahren.

während des Zusammenbaus probeweise von Hand durchgedreht hat“, schmunzelt Ambros, der dieses Problem kennt.

Obwohl das Topolino-Triebwerk in der stärksten Ausführung nur 16,5 PS leistet, schrecken die Besitzer selbst vor längeren Reisen nicht zurück. „Nur bei schlecht gepflegten Exemplaren sorgen dann Bauteile wie Anlasser, Lichtmaschine, die Pleuelager oder die Hardyscheiben für Pannen“, sagt Walter Amstutz von der Tobel-Garage in Hinwil bei Wetzikon.

„Eine während der Fahrt reiße eine Hardyscheibe führt meist zu weiteren Schäden, weil die lange Kardanwelle haltlos hin- und herschlägt“, warnt Ambros. Das können



Die Technik eines Fiat Topolino ist überschaubar. Dennoch lassen viele Besitzer ihr Mäuschen in einer Werkstatt warten und reparieren. Erfreulich, dass sich die dabei anfallenden Kosten in einem sehr moderaten Rahmen bewegen.

zum Beispiel Beschädigungen am Unterboden sein. Auf jeden Fall sollte dann ein Experte prüfen, ob die Kardanwelle noch gerade ist und sie mit neuen Führungsbuchsen versehen.

Der Austausch einer gebrochenen Antriebswelle erfordert meist ebenfalls die Hilfe eines Spezialisten. Denn oft bricht sie so, dass ein Teil davon im Differenzial steckt und dieses Bruchstück von außen nicht zu fassen ist.

Als pflegebedürftig erweist sich zudem die hydraulisch betätigte Trommelbremsanlage – nicht nur, weil die Radbremszylinder laut Amstutz immer mal wieder undicht sind. Die Anlage funktioniert nur

dann korrekt, wenn die Trommeln nicht unrund sind und die Bremsbacken beim Druck aufs Pedal vollständig anliegen, sprich, die Grundeinstellung sollte überprüft worden sein.

Keine Probleme gibt es dagegen bei der Ersatzteilversorgung. „Die Wahrscheinlichkeit, etwas nicht zu bekommen, ist bei einem VW Golf II größer“, beruhigt Ezio Casagrande, der ein sehr umfangreiches Teilelager hat und fachkundige Beratung bietet. So weist er darauf hin, dass früher die Topolino günstig und daher oft unter Verwendung gebrauchter Teile repariert wurden. So kann es sein, dass ein Auto von 1952 mit Komponenten aus Fahrzeugen

anderer Baujahre bestückt ist. Die Besitzer wissen das oft nicht und wundern sich, wenn ein bestelltes Teil nicht passt.

Wer sich aber sicher ist, was er braucht, wird laut Wolfgang Gohl vom Fiat Topolino Club Deutschland (www.topolino-club-deutschland.de) auch bei italienischen Teilmärkten in Reggio Emilia, Imola und Padua fündig. Ein gut gewarteter Topolino schafft die Anfahrt locker auf Achse.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact

SERVICE UND KOSTEN

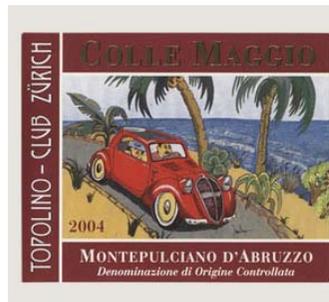
Arbeiten am Motor	Zirka-Preise*
Keilriemenwechsel	ab 25 Euro
Motorölwechsel mit Filterreinigung (je nach Ölsorte)	ab 35 Euro
Zündkerzenwechsel	25 bis 30 Euro
Neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	um 30 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	ab 30 Euro
Steuerkette erneuern	ab 80 Euro
Vergaser prüfen und einstellen (oft gratis, sofern keine neuen Teile benötigt werden)	ab 0 Euro
Umrüstung auf elektr. Kühlwasser-Temperaturanzeige (nicht bei in Deutschland gebauten Versionen)	etwa 150 Euro
Neuer Auspuff ab Krümmer (je nach Anlage)	ab 200 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager und neuem Simmerring an der Schwungscheibe (Topolino C)	350 bis 400 Euro
Motorüberholung komplett mit neuen Kolben, Kurbelwellen- und Pleuellagern etc.	ab 2000 Euro
Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc.	
Einstellen der Achsgeometrie (Spur)	um 30 Euro
Abschmierdienst	15 bis 40 Euro
Lenkung ausbauen und überholen	um 350 Euro
Spurstangengelenk vorn neu (mit vermessen)	80 bis 100 Euro
Erneuerung der vorderen Achsschenkelbolzen und kleinen Querbolzen inklusive neuer Buchsen	ab 160 Euro
Neue Stabi-Gummien hinten	um 70 Euro
Vorderachsfedern austauschen	ab 350 Euro
Beide Hinterachsblattdämpfer tauschen	ab 600 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer (Topolino C)	ab 350 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	um 80 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	um 100 Euro
Neue Bremsbeläge vorn/hinten (Backen im Tausch)	ca. 120/130 Euro
Wechsel des Handbremsbelags	ab 120 Euro
Beide Radbremszylinder vorn erneuern	ab 140 Euro
Sonstige Arbeiten	
Simmerring am Differenzial erneuern	etwa 70 Euro
Antriebswelle austauschen (gebraucht)	ab 95 Euro
Hardyscheibe erneuern	um 70 Euro
Getriebeüberholung (ohne Aus- und Einbau)	250 bis 700 Euro

*Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Ersatzteilpreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich variieren. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der Werkstätten und Teilehändler ist rein zufällig

ADRESSEN

Ambros, Artur 85630 Grasbrunn, Tel. 01 71/4 34 80 69 Fax 0 89/62 30 35 04 www.fiat-topolino.de	Urgestein der Topolino-Szene, spezialisiert auf Topolino-Reparaturen und Teile
Autofficina Tano I-40128 Bologna, Tel. 00 39/0 51/32 43 58 Fax 00 39/0 51/32 43 58	Spezialist für Topolino-Motoren, überholte Aggregate im AT und leichtes Tuning
AutoMobilia NL NL-3284 LH Zuid-Beijerland, Tel. 00 31/1 86/66 08 71 www.automobilia.nl	Ersatzteilhändler für italienische Klassiker, speziell für Topolino, mit Online-Shop
Bielstein OHG 31157 Sarstedt, Tel. 050 66/30 74 Fax 050 66/65 39 0 www.bielstein.com	Ersatzteillieferant für Abarth, Lancia und Fiat, darunter etliche Topolino-Teile
Casagrande, Ezio CH-6032 Emmen, Tel. 00 41/41 260 45 06 Fax 00 41/41 260 45 10 www.topolino-parts.com	Ersatzteillieferant der ersten Stunde für Topolino, sorgt auch für Nachfertigungen
DeMilo Carrozzeria Battilastra I-72100 Brindisi, Tel. 00 39/08 31/52 94 84 www.lamieriautoepoca.it	Hersteller von Karosserieteilen für Fiat Topolino und Fiat Ballila
Elvezio Esposito I-87100 Cosenza, Tel. 00 39/09 84/3 60 74 www.elvezio.com	Spezialist für Innenausstattungsstücke wie Polster, Verkleidungen sowie Verdecke
Filii Deminici I-35020 Padova, Tel. 00 39/0 49/5 29 05 13 Fax 00 39/0 49/5 29 09 21 www.deminici.it	Spezialist für Topolino-Ersatzteile und Restaurierungen, eigene Nachfertigungen
Klein, Manfred 83714 Miesbach, Tel. 01 71/3 61 38 04 Fax 080 25/39 81	Erfahrener Topolino-Schrauber, aus Altersgründen nur noch halbtags tätig
Luckmann, Peter 22041 Hamburg, Tel. 040/67 04 81 63 Fax 040/67 04 81 64 www.karosseriestudio-luckmann.de	Werkstatt für Karosserie- und Lackierarbeiten, auch Vollrestaurierungen möglich
Squerzanti, Sauro I-40058 Malalbergo, Tel. 00 39/0 51/87 26 17 Fax 00 39/0 51/6 62 01 47 www.saurosquerzanti.it	Ersatzteilhändler für Fiat Topolino mit über 20-jähriger Erfahrung
Tobel Garage CH-8340 Hinwil, Tel. 00 41/44/9 38 33 45 Fax 00 41/44/9 38 33 49	Werkstatt von Walter Amstutz, der sich auf den Topolino spezialisiert hat

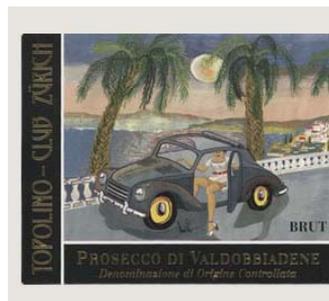
Unser Clubwein mit der speziellen Etikette



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.--)



ACHTUNG: Jetzt erhältlich !!!
Weisswein: Traubensorten Pecorino
Dieser Wein hat eine leichte strohgelbe Farbe, besitzt ein fruchtiges Aroma und ist blumig und süßig im Geschmack. Er hat einen sehr guten Säuregehalt und eine gute Struktur.
Empfehlung: Sehr passend als Aperero 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 schönem Körper.
Empfehlung: Optimal als Aperitif, eignet sich aber auch sehr gut als Begleiter raffinierter Mahlzeiten, besonders für feine Fischgerichte. Sehr gut als Nach-Tischwein.
(Karton à 6 Flaschen Fr. 90.--)



Grappa di Prosecco Serre
Dieser Grappa präsentiert sich als sehr delikat und harmonisch, mit feinen Düften und Aromen. Hergestellt wird er nach der besten Tradition der Distillate im Veneto.
Trinktemperatur 8° bis 10° C.
(pro Flasche Fr. 35.--)

Clubwein Bestellformular

Bestellformular einsenden an:

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

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

Jubiläumsplaketten	Fr. 25.—
Reparaturhandbuch	Fr. 25.—
Ersatzteillbuch C Teil 1 und 2	Fr. 25.—
Technische Berichte	Fr. 25.—
Stoffabzeichen	Fr. 5.—
Aufkleber Club Signet	Fr. 3.—

Accessoires

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

Der teuerste Topolino der Welt

Zu verkaufen grüner Topolino, super Zustand.

Preis im Internet „eBay“ für **950'000 €**

Una vecchia Fiat in vendita all'asta su Internet

VALE DUE MILIARDI L'AUTO BENEDETTA DA PADRE PIO

È una "Topolino" verde del 1936: il Santo la utilizzò per andare a trovare un malato




E' IN OTTIMO STATO Trevi (Perugia). Questa è la Fiat 500 "Topolino" del 1936 che fu benedetta da padre Pio: ancora in ottimo stato di conservazione, è stata battuta all'asta sul sito internet "eBay" per 950.000 euro, poco meno di due miliardi di lire.

CI SALI' San Giovanni Rotondo (Foggia). Padre Pio in auto: il frate una volta usò la Topolino per andare a trovare un malato.

Typ-Frage

FIAT Belvedere
oder um welches Modell
handelt es sich hier?
Achtung; wird meist
rückwärts gefahren.



Auszug aus unserem Clubarchiv: „Gesammelte technische Berichte und Beiträge“ (Louis Reinhard)

Geräusche

Liebe Topifreunde,

Wir wollen uns damit befassen was während der Fahrt alles an Geräuschen und anderen Symptomen festgestellt werden kann. – Mit Hören, Riechen und Spüren repariert man zwar keinen Topi, kann sich aber viel Ärger sparen, wenn sich die Ursache eines vermeintlichen Schadens möglichst schnell aufdecken lässt.



Als guter Rat soll gelten:

Demontiere nie ohne die Ursachen genau lokalisiert zu haben!

Symptom:

Ursache:

Geräusche unter der Motorhaube

Periodisches, helles Klingeln,
Hämmern:

Zuviel Vorzündung, Motor überhitzt,
Zündkerzen zu heiss.

Periodisches Ticken:

Zuviel Stösselspiel.

Periodisches „hölzernes“ Klopfen,
besonders beim Gasgeben:

abgenützte Kolben.

Dumpfes Klopfen, Poltern:

Lagerspiel, Pleuelspiel.

Regelmässiges, periodisches
Zischen:

Zylinderkopfpackung undicht, oder
Kerze nicht fest angezogen.

Ständiges Zischen:

Auspuffleitung undicht, Kühlwasser kocht.

Vereinzelte Rückschläge in den
Vergaser:

Motor zu kalt, Gemisch zu arm, Düse
verstopft, Brennstoffzufuhr gehemmt,
zuviel Nachzündung.

Häufige Rückschläge in den
Vergaser auch bei warmem Motor:

Undichtiges Ventil, Ventil bleibt hängen,
überhitzte Zündkerzen.

Technische Berichte

Auszug aus unserem Clubarchiv: „Gesammelte technische Berichte und Beiträge“ (Louis Reinhard)

Pfeifen, Heulen: Verteilerantriebswelle oder Dynamolager oder Ventilatorlager ungeschmiert. Rutschender Ventilatorriemen.

Klapper, Rattern, Heulen: Nockenwelle-Antriebskette verspannt.

Geräusche im Chassis

Periodisches Girren, Knarren: Rad nicht fest geschraubt, Radlager trocken gelaufen oder beschädigt.

Zwitschern, Pfeifen: Kardangelenke ausgetrocknet.

Ständiges Schleifgeräusch: Eine oder mehrere Bremsen bleiben angezogen.

Knacken beim Anfahren: Rad nicht fest angezogen, Hardyscheibe locker geworden, Federbride locker geworden.

Klappern, besonders auf holprigen Strassen: Stossdämpferanschlüsse gelockert, Stossdämpfergelenke haben Spiel, Federgehänge haben Spiel.

Knacken beim Einfahren in Kurven: Federgehänge haben Seitenspiel.

Klopfen in der Lenkung: Spiel im Lenkgestänge.

Knallen im Auspuff beim Auslaufenlassen oder bergab: Bedeutungslos, wenn auch auf etwas arme LeerlaufEinstellung hinweisend.

Heulen einzelner Getriebegänge: Zahnräder oder Getriebelager abgenützt.

Heulen der Hinterachse: Zahnräder oder Lager abgenützt, oder Zahnräder nicht richtig zueinander eingestellt.

Technische Berichte

Auszug aus unserem Clubarchiv: „Gesammelte technische Berichte und Beiträge“ (Louis Reinhard)

Vibrationen des Motors

Der Motor vibriert:

Zündungsaussetzer, Gummilager des Motors schadhaf, Ventilator läuft unrund, Schwungrad locker, starkes Lagerspiel, Kupplungsbelag abgerissen. Zu schwere oder ungleichschwere Kolben, Schwungrad unrichtig aufgesetzt, Pleuel ungleich schwer, Ventilsteuerung verstellt.

Vibrationen des Fahrgestells

Abhängig von Motordrehzahl:

Siehe Vibrationen des Motors. (Bei stehendem Wagen).

Fühlbar in der Lenkung:

Schwingen der Vorderräder, unrund laufende Vorderräder.

Nur bei höheren Fahrgeschwindigkeiten:

Schwingen der Kardanwelle, unrund laufende Hinterräder.

Auch bei niedrigem Tempo:

Unrund laufende Räder.

Gerüche

Starker Altölgeruch:

Kolben undicht.

Treibstoffgeruch:

Schwimmer steckt, Vergaser überläuft.

Geruch von verbranntem Gummi:

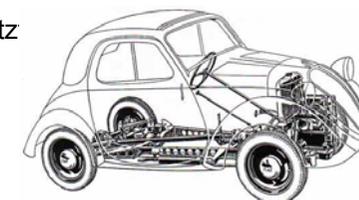
Elektrische Leitung überlastet, Kurzschluss., Gummi-Bodenteppich zu nahe der Auspuffleitung.

Teergeruch:

Kupplung rutscht, Handbremse angezogen.

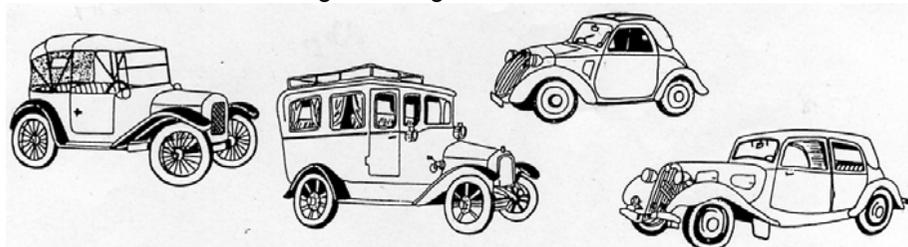
Undefinierbar:

Motor überhitzt



Wer fährt die italienische Automarke Fiat? Die nachfolgenden Kriterien sind zu beachten:

1. Nicht der gelbe Wagen ist englischer Abstammung.
2. Herrn Steiners Wagen wurde im Jahre 1923 hergestellt.
3. Der Austin Seven steht ganz links.
4. Berna heisst der Wagen, der in der Schweiz hergestellt wurde.
5. Der blaue Fiat ist der kleinste Wagen.
6. Herr Linder fährt den grünen Oldtimer.
7. Das älteste Vehikel ist im Besitze von Herrn Seehofer.
8. Die beiden Autos mit dem Jahrgang 1936 stehen nebeneinander.
9. Ein Wagenbesitzer heisst Gehrig.
10. Ein Auto wurde im Jahre 1902 in Verkehr gesetzt.
11. Rechts aussen steht der Citroen 15 aus Frankreich.
12. Der Austin Seven ist nicht das älteste Fahrzeug.
13. Der rote und der gelbe Wagen stehen nebeneinander.



Land



Land



Land



Marke
Jahrgang
Besitzer
Farbe

Marke
Jahrgang
Besitzer
Farbe

Marke
Jahrgang
Besitzer
Farbe

Antwort: _____

Abkürzungen: I = Italien, F = Frankreich, CH = Schweiz, GB = Grossbritannien

Lösung an Roland Zehnder, Rifferswilerstr. 7, 8915 Hausen am Albis
Einsendeschluss ist der 16. Mai 08. Der Club spendet dem Gewinner zwei Flaschen Wein, rot oder weiss. Platz zwei und drei erhalten je einen Clubkleber. Alle Einsender mit der richtigen Lösung werden im nächsten Bulletin erwähnt. Die Gewinner werden ausgelost. Na dann Bleistift spitzen und zum Gehirntraining!

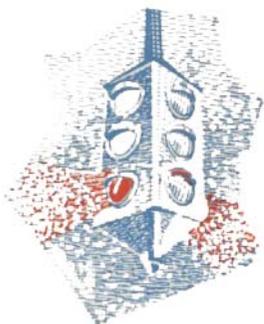
Auszug aus der FIAT Druckschrift Ratschläge für unsere FIAT-Kunden von 1956 (Feigenwinter)

Ratschläge für unsere Fiat-Kunden

RATSCHLÄGE FÜR DAS VERHALTEN IM STRASSENVERKEHR



- Seien Sie an Weggabelungen, Kreuzungen und in Wohngebieten besonders vorsichtig. Geben Sie rechtzeitig, aber **nicht mehr als unbedingt notwendig**, Hupzeichen, sofern dies zweckmässig und nach der Strassenvorschrift erlaubt ist, oder, bei Nacht, Lichtsignale durch Auf- und Abblenden der Scheinwerfer (in der Stadt nur mit dem Abblendlicht), sofern andere Verkehrsteilnehmer dadurch nicht geblendet werden. **Beachten Sie stets die Strassenverkehrsordnung, die Vorfahrten und die Verkehrszeichen, seien es Gebots-, Verbots- oder sonstige Hinweiszeichen.**
- Bevor Sie die Fahrtrichtung ändern, jemanden überholen oder in eine andere Strasse einbiegen, ist es immer ratsam, sich der nachfolgenden Fahrzeuge mit Hilfe des Rückblickspiegels zu vergewissern. Warten Sie nach dem Überholen eines Wagens erst ab, bis das überholte Fahrzeug im Rückblickspiegel sichtbar ist, bevor Sie in die Fahrbahn desselben einlenken, um wieder auf die rechte Strassenseite zurückzukehren.
- **Fahren Sie stets rechts**, auch wenn die Strasse vollkommen frei ist. Lassen Sie auf jeden Fall den schnelleren Wagen immer freie Bahn und ermässigen Sie die eigene Geschwindigkeit, wenn andere überholen.
- Versuchen Sie immer, falls Sie dicht hinter einem anderen Fahrzeug fahren, sich über sein logisches Verhalten schon im Voraus schlüssig zu werden (besonders wenn Sie Überholungsabsicht angezeigt haben); verhalten Sie sich stets wie gute Psychologen und... seien Sie stets auf der Hut vor unvorhergesehenen Zwischenfällen.
- Während der Fahrt ist es erforderlich, stets einen genügenden Abstand vom vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten, um plötzliches scharfes Bremsen zu vermeiden.
- Die Hupen sollen so wenig wie möglich benutzt werden, denn sie allein schützen nicht vor Unfällen. Statt dessen soll erhöhter Aufmerksamkeit und Vorsicht der Vorzug gegeben werden.



In der Stadt

Zufolge des stetig zunehmenden Verkehrs und dadurch, dass sich nicht alle peinlich an die Verkehrsvorschriften halten, gestaltet sich der Verkehr in den Städten mehr und mehr problematisch. Tragen auch Sie zur Lösung dieses Problems bei:

- Indem Sie dem von rechts kommenden Verkehr die Vorfahrt einräumen (ausgenommen selbstverständlich in solchen Fällen, wo eine besondere Verkehrsregelung vorhanden oder eine Strasse als Hauptstrasse gekennzeichnet ist);
- indem Sie auf Ihrer Strassenseite fahren, besonders bei mässiger Geschwindigkeit (um schneller fahrende Fahrzeuge nicht zu behindern);
- indem Sie durch Blinkzeichen oder Herausstellen des Winkers Ihre Absichten **immer rechtzeitig** anzeigen. Beabsichtigen Sie in eine Rechtskurve zu fahren und Sie befinden sich in der mittleren Reihe des Verkehrsstromes, so reihen Sie sich, im Interesse eines reibungslosen Verkehrsablaufes vorsichtig in die äusserst rechts fahrende Fahrzeugkolonne ein. Wollen Sie dagegen in die Linkskurve fahren, so handeln Sie genau entgegengesetzt (sofern selbstverständlich kein gegenteiliges Richtungsgebot besteht);
- indem Sie Ihr Fahrzeug nicht zu dicht vor Strassenkreuzungen anhalten: das würde die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen und Unfälle herbeiführen.



Rundschilder:
Gebots- u. Verbotsschilder



Dreieckschilder:
Warnzeichen



Rechteckschilder:
Hinweiszeichen

Ausserdem:

- Vergessen Sie nicht, dass an Verkehrsinseln, in der Nähe von Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel und vor Grundstücksein- und -ausfahrten das Parken verboten ist.
- **Trachten Sie Ihre Geschwindigkeit dem Verkehrsfluss anzupassen. Zu rasches oder zu langsames Fahren führt nur zu Verkehrsstörungen.**
- Verkehrsampeln sind nicht dazu da, Reihenstarts wie bei Rennveranstaltungen durchzuführen. Es gereicht bestimmt nicht zum Besten Ihres Rufes, wenn Sie zeigen wollen, alle anderen überholen **zu können**: bedenken Sie, dass nicht nur Sie allein Eile haben; auch haben Sie nicht das Alleinrecht auf der Strasse.
- Fahren Sie nicht mit zu hoher Geschwindigkeit an die Strassenkreuzungen heran: Sie schonen dadurch Ihre Bremsen und Reifen und beängstigen nicht unnützlich andere Verkehrsteilnehmer.
- Und schliesslich: achten Sie auf die Verbotsschilder (runde Schilder).

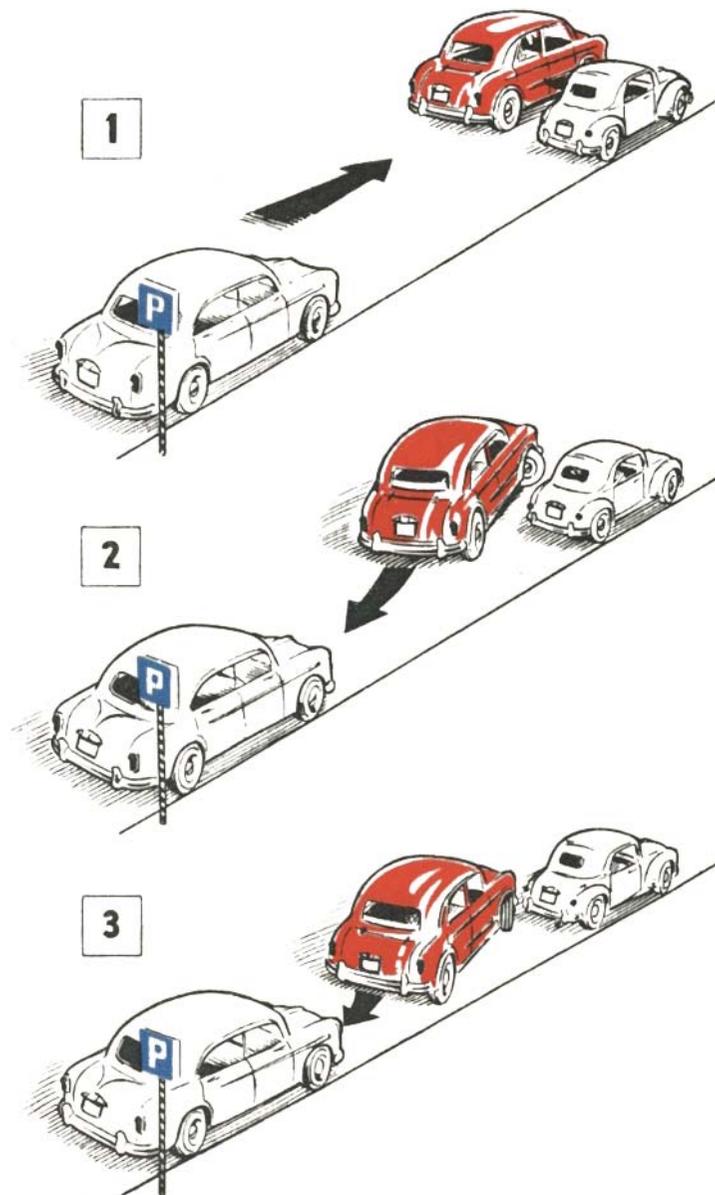
Missbräuchliches Signalgeben und das Heulenlassen des Motors sind keine Zeichen guter Verkehrserziehung. Vermeiden Sie tunlichst jeden überflüssigen Lärm. Ändern Sie nichts am Auspuffdämpfer.

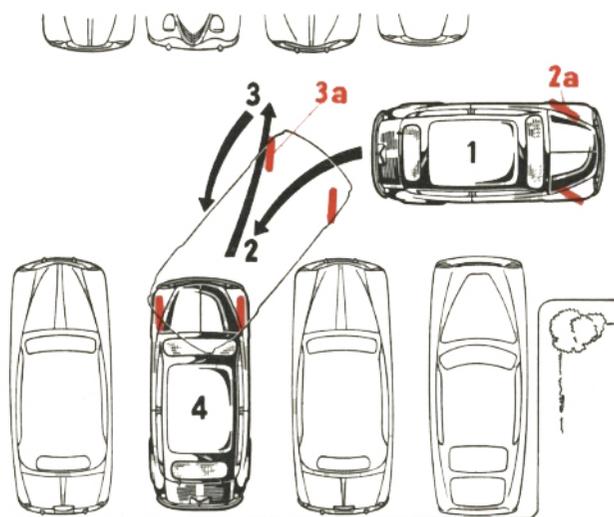


**JEDE BEHINDERUNG DER SICHT KANN IHNEN
TEUER ZU STEHEN KOMMEN**

Das Einordnen beim Parken

- Vielen Autofahrern fällt es, wenn zwischen anderen Fahrzeugen nur wenig Platz vorhanden ist, schwer, sich zum Parken einzuordnen, insbesondere bei der heutigen Verkehrsdichte in den Städten.
- **Wenn Sie sich zur Fahrtrichtung parallel einordnen wollen:**
 1. Fahren Sie mit einem Abstand von **nicht mehr als 1/2 m** zur Linken des Fahrzeuges, hinter dem Sie parken wollen. Beachten Sie, dass ein Grossteil der Schwierigkeiten daher kommt, dass ungenügend weit nach vorne gefahren wird.
 2. Schalten Sie den Rückwärtsgang ein und, während der Wagen langsam nach rückwärts zu rollen beginnt, drehen Sie das Lenkrad entschlossen nach rechts: dadurch nähert sich der rückwärtige Teil des Wagens der Bürgersteigkante.
 3. Wenn dann, während Sie weiterhin langsam nach rückwärts fahren, das rechte Hinterrad sich der Bürgersteigkante schon genügend genähert hat, drehen Sie das Lenkrad nach links, sodass auch der vordere Teil des Wagens an den Bürgersteig kommt. Wenn das ganze Manöver korrekt ausgeführt worden ist, wird Ihr Fahrzeug von den anderen, zwischen denen Sie sich eingeordnet haben, einen gleichmässigen Abstand haben, ohne dass Sie beim Wiederanfahren die Stellung des Lenkrades ändern müssen. Andernfalls fahren Sie etwas vor, indem Sie gleichzeitig das Lenkrad nach rechts drehen, damit der hinter Ihnen Parkende ohne zu grosse Mühe aus der Parkreihe hinausfahren kann.
- **Wenn Sie sich senkrecht zur Fahrtrichtung einordnen wollen:**
 1. Fahren Sie etwas mehr als eine Wagenlänge über den Platz hinaus, wo Sie Ihren Wagen abstellen wollen. Der Abstand von den anderen Fahrzeugen soll dabei **nicht weniger als 1 m** betragen.
 2. Schalten Sie den Rückwärtsgang ein und, während der Wagen langsam nach rückwärts zu rollen beginnt, drehen Sie das Lenkrad entschlossen nach rechts (2 a) bis es die in der Abbildung gezeigte Stellung einnimmt.
 3. Schalten Sie dann den Vorwärtsgang ein bis der Wagen parallel zu den anderen steht (3 a).





4. Dann fahren Sie langsam nach rückwärts, indem Sie die Räder wieder so einschlagen, dass sich der Wagen mit gleichmäßigem Abstand von den anderen Fahrzeugen in die Lücke einordnet. **Zeigen Sie sich nicht zu bequem:** berichtigen Sie die Stellung, wenn Ihr Wagen zu nahe an das nebenstehende Fahrzeug herangekommen ist.

Das gleiche Manöver wird beim Durchfahren eines Tores im Rückwärtsgang ausgeführt. Wollen Sie hingegen Ihren Wagen im Vorwärtsgang in einer schmalen Strasse einordnen, so wickelt sich der ganze Vorgang in genau umgekehrter Reihenfolge ab.

- Vergessen Sie beim Aussteigen nicht, **sich vorher zu vergewissern**, dass durch das Öffnen der Wagentür **niemand behindert oder gefährdet wird**.
- Machen Sie es sich zum Grundsatz, Ihre Mitfahrer an der Bürgersteig- und nicht an der Strassenseite aussteigen zu lassen.
- **Orientieren Sie sich vor dem Wiederauffahren durch den Rückblickspiegel über die Verkehrslage hinter Ihnen** und zeigen Sie durch Blinken oder Herausstellen des Winkers Ihre Absichten an.

zu verkaufen Fiat Topolino Typ Weinsberg 1939

Chassis Nr. 078435, Carrosserieform: Cabrio/Roadster, Farbe: weiss, Km-Stand: ca. 800 km nach Restaurierung, Interieur: Lederausstattung, Preisvorstellung: 16 500 € mit Ersatzteilen
Letzte MFK: Tüv bis Mai 2009,
Veteraneneintrag: nein, Zubehör: viele Ersatzteile aus Schlachtungen, grösstenteils unrestauriert, Literatur: komplettes originales Reparaturhandbuch, neu eingebunden und weitere Literatur von 1959



Detlef Pahl, Eitelstrasse 62, D-10317 Berlin
Tel. 0049 30 529 54 80 / Handy: 0177 - 349 16 11
E-Mail: ilka_pahl@yahoo.de

zu verkaufen Topolino 500 C 1952 Belvedere und Topolino 500 A 1946

500 C, Belvedere
Jahrgang 1952, Farbe: grün, Motor: komplett revidiert incl. Bleifreiumbau, Km-Stand: 9500, mit Veteraneneintrag, Preis nach Vereinbarung

500 A,
Jahrgang 1946, Farbe: grün original, Motor seitengesteuert, komplett revidiert, incl. Bleifreiumbau, Km-Stand: 0, Wasserkühler neu, Chassis: sandgestrahlt, grundiert, Chassislack, Kardanwelle, Hardyscheiben Pirelli, Haupt- und Radbremszylinder, Bremsschläuche, Schwellen, Fussstück, Bodenblech und Wagenheberstütze neu, Elektrisch: Kabelbaum muss noch ersetzt werden, Preis nach Vereinbarung

Alex Egger, Haldenstr. 2, 9033 Untereggen
Tel. 079 448 78 10, Tel. 071 222 93 60

zu verkaufen

Topolino 500 A 1937 mit Holzkarosserie

Nur Kotflügel, Motorhaube und Bodenplatte sind in Blechausführung.

Nach Auskunft sind in Europa nur mehr ca. 4 Stk. existent.

Ich begann mit den Restaurierungsarbeiten, zerlegte das Fzg und ließ Motor, Getriebe, Kühler, Tank, Spurstangen usw neu machen.

Das Fzg ist zwar zerlegt, aber es fehlt kein einziges Teil, sogar der original Wagenheber ist noch intakt. Weiters sind 4 neue Reifen dabei. Auch ein offenes Verdeck besitze ich dafür.

Krankheitsbedingt ist es nicht mehr möglich, das Fzg fertig zu stellen. Ich begann auch mit den Holzarbeiten, doch seit ca. 5 Jahren ging nichts mehr weiter. Ich stelle mir 1.500,- Euro vor. Es handelt sich um eine Rarität.

Karl Köpplmayr, Schopperplatz 4,
A-4082 Aschach/Donau OÖ. Tel. 0664 / 48 68 807



zu verkaufen

Wer hat Interesse, den ehemaligen Topolino von Jean Götz zu restaurieren?

Ich bin der Topolino von Jean Götz, der mich seinerzeit liebevoll und fachgerecht gepflegt und gewartet hat. Vor vielen Jahren bin ich dann einmal in Jürg Leonis Schüür gestellt worden und seither ging es mir immer schlechter. Teilweise diente ich sogar als "Ersatzteillager" und man hat mir einfach etwas weggenommen, das gerade an einem anderen Topi gebraucht wurde. Mittlerweile bin ich in Wittenwil gelandet und es ist nun mein grösster Wunsch, dass ich wieder aufgepöppelt, sprich restauriert werde und meiner neuen Besitzerin oder meinem neuen Besitzer wieder viele Jahre Freude machen kann. Eine bessere Carrosserie ist auch vorhanden, da ich wirklich in schlechtem Zustand bin.

Mein jetziger Eigentümer, Koni Häusler, würde mich und die Ersatzcarrosserie gegen die Rückzahlung der Miete für den Platz, den ich in der Scheuer beanspruche (rund Fr. 500.-) abgeben.

Interessierte melden sich bitte bei Koni Häusler, Tel. 052 365 34 64 (am besten abends) oder per E-Mail unter haeusler.k@bluewin.ch



Unser Präsident

Liebe Mitglieder

Obwohl ich der Meinung war, dass ich die Aufgaben als Präsident des Topolinoclub Zürich in meiner Freizeit zur Zufriedenheit aller erledigen kann, musste ich nun feststellen, dass auch mein Tag nur 24 Stunden dauert, und ich meinen eigenen Ansprüchen nicht genügen kann.

Die Belastung im Beruf wird immer grösser (unregelmässige Arbeitszeiten), und ich brauche mehr Erholungszeit.

Die mir verbleibende Freizeit möchte ich mit meiner Familie verbringen, denn es geht sehr schnell und die Kinder wollen nicht mehr mit den Eltern mitgehen.

Dies führte mich zu dem Entschluss meine Mitarbeit im Vorstand des Topolinoclub Zürich auf die GV 2008 zu beenden.

Jetzt suchen wir auf dieses Datum ein neues Mitglied im Vorstand. Interessenten melden sich bitte bei einem Mitglied des Vorstands.

Andy Syz

Zusätzlicher "Topolino" kommt Ende 2009



„Das Auto, das unter dem Namen Topolino durch die Presse geistert, wird Ende 2009 oder Anfang 2010 auf den Markt kommen und noch mal deutlich kompakter als der Fiat 500 sein, und trotzdem ein vollwertiges Auto. Wir reden hier nicht von einem Zwei-Sitzer mit Notsitzen.“
Der Topolino wird mit einem Zweizylindermotor ausgestattet, der laut Wester "ab Ende 2009 Kernstück in den kleinen Segmenten werden"

wird. Zum Absatz sagte Wester: "Alles unter 100.000 wäre kein Erfolg."

Gebaut werden soll der Kleinwagen im Fiat-Werk im polnischen Tichy. (Fiat-Entwicklungschef Harald Wester)