



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

BULLETIN



02/12
erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CASAGRANDE

Ihr Ersatzteil-
Spezialist für
ITALIENISCHE
OLDTIMER
und
DIAVOLINO

Votre spécia-
liste de pièces
de
réchange
pour les

ITALIENNES
ANCIENNES
et
DIAVOLINO

Vostro
ricambista
per vetture

CLASSICHE
ITALIANE
e
DIAVOLINO

Your spare
parts store for

ITALIAN
CLASSIC
CARS and DI-
AVOLINO



Ambiente Italiano in der Innerschweiz!



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

Vorwort

Da die Topis hoffentlich aus dem Winterschlaf aufgewacht und auf Fahrtüchtigkeit geprüft worden sind, bricht auch die Grillzeit wieder an. Damit man beim Grillieren und beim anschliessenden Essen nicht austrocknet, hat der Topiclub dazu Weiss- und Rotwein, sowie Prosecco und Grappa bereit. Man kann diese feinen, auserlesenen Getränke beim Chrämer bestellen.

Sollte es am Abend doch etwas kühler werden, so sind auch Shirts, Pullover, Mützen und diverse andere Sachen, die alle auf der Bestandesliste Clubartikel aufgeführt sind, zu haben. Die bestellten Artikel werden am nächsten Stamm oder nach Absprache ausgeliefert.

Gerne habe ich auch diesen oder jenen Anlass oder Ausflug organisiert. Leider ist es sehr mühsam, wenn auf der Anmeldung zu den Fragen keine konkreten Angaben gemacht werden (z.B. 1 ev. 2 Personen, provisorische Anmeldung) oder wenn abgewartet wird, wie die Wetterprognose für das entsprechende Datum ist und dann eine Anmeldung nach Anmeldeschluss noch eintrifft. Bedenkt doch bitte, dass auch die Organisationen, die wir besuchen dürfen, sich auf unsern Besuch vorbereiten müssen.

Fortsetzung nächste Seite

Inhaltsverzeichnis

Vorstandsmitteilungen	2
Winteranlass	3
Was bei der Revision des Zündverteilers zu beachten ist	7
«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen ...»	9
Was machen eigentlich Doro und Erich Vogt?	18
Clubartikelverkauf	20
Marktplatz / Inserate	22
Jahresprogramm / Impressum	24

Also bitte in Zukunft bei den Anmeldungen den Anmeldeschluss einhalten und konkrete Angaben zu den Fragen machen.

Ich wünsche Euch allen eine tolle und unfallfreie Topisaison.

Rolf Zweidler, Chrämer

Mutationen

Erfreulicherweise dürfen wir zwei neue Mitglieder begrüßen. Es sind dies:

Alfred Eggimann und Roger Steiger

Herzlich willkommen im Topolino-Club Zürich!

Gästebuch www.topolinoclubzuerich.ch

Wir möchten euch wieder einmal unser Gästebuch auf der Homepage des Topolino Clubs in Erinnerung rufen. Dieses steht natürlich auch unseren Clubmitgliedern für Mitteilungen usw. zur Verfügung. Also, wenn ihr im Zusammenhang mit dem Topolino etwas erlebt hat, das ihr bekannt machen möchtet, bietet sich eben dieses Gästebuch als gute Plattform an. Über kurze Tagesberichte während mehrtägigen Reisen – sei es mit dem Club oder ganz privat oder auch von einer schönen Ausfahrt mit dem Topi freuen sich Daheimgebliebene ganz bestimmt.

Übrigens: Fragen, die im Gästebuch gestellt werden, werden vom Betreuer unserer Homepage – zur Zeit Hansjörg Buser – wenn immer möglich direkt per Mail beantwortet.

Die Homepage des Topolino Clubs Zürich wurde (und wird noch) leicht umgestaltet. Schaut doch nächstens wieder mal rein!

Besuch Zeppelin-Museum in Friedrichshafen, 21. Januar 2012

Dicht gedrängt und mit zerzausten Haaren warteten die Teilnehmenden am Winteranlass im Wartehäuschen der Fähre Romanshorn-Friedrichshafen. Echt unfreundlich war das Wetter, sehr stürmisch und kalt, und jeder war froh, dass es kein Anlass mit dem Topolino war. Die Fahrt mit der Fähre über den See nach Friedrichshafen dauerte etwa 45 Minuten. Dann begann der rund 20-minütige Fussmarsch zum Restaurant, das direkt am See lag. Wer nahe am Ufer war, wurde leicht feucht, da der stürmische Wind das Wasser an die Ufermauern über den Gehweg peitschte. Das Essen war hervorragend, da aber einige noch Dessert wünschten, wurde die Zeit knapp und um 14.30 Uhr waren die einen erst am Bezahlen der Konsumationen, statt bereits im Zeppelin-Museum, wo für uns eine Doppelführung gebucht war.



Anfahrt auf Friedrichshafen

Bruno eilte aber voraus, um mitzuteilen, dass wir doch noch kommen und als wir dann alle in der Eingangshalle versammelt waren, mussten wir sogar noch auf die zweite Führerin warten, weil offensichtlich eine Dame krank wurde und kurzfristig Ersatz aufgeboten werden musste.

Für die einen war es nicht der erste Besuch im Zeppelinmuseum, für andere schon. Das Zeppelinmuseum ist im ehemaligen Hafengebäude in Friedrichshafen untergebracht und bietet die weltweit umfangreichste und bedeutendste Sammlung zur Geschichte und Technik der Zeppelin-Luftschiffahrt. Anhand einer Vielzahl von Originalexponaten wird die Entwicklung der Luftschifftechnik, aber auch die Bedeutung des Luftschiffs für die zivile und militärische Luftfahrt veranschaulicht.

Winteranlass



Unsere Gruppe wurde zweigeteilt und dann ging der Rundgang los. Zuerst aber bestaunten wir Auto-Fans natürlich den im Foyer stehenden Maybach DS8 Zepplin, eine riesige schwarze Limousine.

Anschliessend bestiegen wir über eine schmale Treppe die originalgetreu nachgebaute (halbe) Zeppelin-Gondel der LZ 129. Der Gesellschaftsraum, der Speisesaal und der Lesesalon waren begehbar und vermittelten einen Eindruck, wie grosszügig in einem Luftschiff früher gereist wurde (im Gegensatz zu den heutigen Flugzeugen, wo man kaum mehr die Beine ausstrecken kann). Die Schlafzimmer waren zwar sehr kleine Kammern aber immerhin mit fliessendem Wasser (mit aufklappbarem Lavabo) ausgestattet.



Teilansicht des grosszügigen Lesesalons

Im nächsten Raum bestaunten wir Fragmente von Motorgondeln, riesige Motorblöcke und andere Bestand- oder Wrackteile von Zeppelingondeln. Einen kurzen Blick warfen wir dann noch in die sog. Zeppelin-Wunderkammer. Unbekannte Schätze wie Münzen, Porzellan, Postbelege, Blechspielzeug, Zeppelin-Nippes aller Art sind dort in deckenhohen Vitrinen präsentiert.

Winteranlass



Ehemalige Motorgondel

Selbstverständlich kam die Führerin auch auf das Unglück der Hindenburg zu sprechen. Bilder von der brennenden Hülle und entsprechender Text dazu waren an grossen Stellwänden zu betrachten. Auch andere Zeppelin-Unfälle (und davon gab es leider etliche) wurden fotografiert und sind im Museum dokumentiert. Wir erfuhren unter anderem auch, dass die Zeppelin-Luftfahrt vor allem vom Brieftransport lebte, was uns sehr erstaunte.



Bilder von verunglückten Luftschiffen

Winteranlass

Die Führung endete nach rund anderthalb Stunden mit einem Blick auf das «Gerippe» der Hindenburg, bzw. natürlich dessen Teil-Nachbau in Originalgrösse.



Teilnachbau des Gerüsts der Hindenburg



Die meisten Teilnehmenden traten dann sofort den Heimweg zurück mit der Fähre nach Romanshorn an. Bruno, Fio, Fabio, Koni und ich zogen es vor, noch etwas im Städtli Friedrichshafen zu flanieren und wir beiden Frauen in den Kleiderläden herumzustöbern, die immer noch geöffnet waren. Die Fahrt auf der Fähre zurück in die Schweiz war sehr stürmisch und die grosse Fähre kam ordentlich ins Schwanken (wahrscheinlich weil nur ein einziges Auto transportiert wurde).

Der Empfehlung auf der arg in Schiefelage geratenen Tafel, die im Restaurant der Fähre an der Wand hing, bei Seekrankheit einen Piccolo zu trinken, mussten wir natürlich nachkommen (ohne dass wir uns jedoch seekrank fühlten).

Dem Organisator Bruno Steiner danken wir für die gute Idee und perfekte Organisation des Winteranlasses.

Regina Häusler

Was bei der Revision des Zündverteilers zu beachten ist

Bei der Revision des Zündverteilers meines Belvedere tauchte bei der Positionierung der Welle die Frage auf, wie viele Distanzscheiben oberhalb und unterhalb der Wellenführung eingelegt werden müssen. Erklärend möchte ich noch hinzufügen, dass mit der Positionierung der Welle das Spiel zum Antrieb des Zündverteilers bestimmt wird.

Doch beginnen wir am Anfang: Ein neuer Zylinderkopf hat eine Höhe von ca. 69 bis 70 mm. Ich gehe davon aus, dass die Differenz daher kommt, weil die Zylinderköpfe gegossen und nachher plangeschliffen wurden. Bei einem war die Genauigkeit früher erreicht, beim anderen später.

In meinem Lager habe ich einen Zylinderkopf, der durch verschiedene Revisionen nur noch eine Höhe von 67.5 mm hat, also 2.5 mm weniger als ein neuer. Wenn man dann noch die verschiedenen Stärken der Zylinderkopfdichtungen berücksichtigt, kann ohne weiteres eine Differenz zum Neuzustand von 3 mm entstehen. Diese 3 mm beziehen sich auf die Veränderung der Höhenposition des Zündverteilers zum Motorblock.

Bis anhin habe ich mich nie um diese Position des Zündverteilers gekümmert. Revidierter Zylinderkopf montieren, Zündverteiler auf den Zylinderkopf setzen, Zündung einstellen und hopp auf die Strasse. Wie viel Spiel die Welle zum Antrieb hat, respektive ob im schlechtesten Fall überhaupt noch Spiel vorhanden ist, habe ich mir eigentlich nie überlegt. Die obige Rechnung zeigt aber, dass ohne weiteres der Fall eintreten kann, dass sich das Spiel um 3 mm verringert. 3 mm Differenz ist in der Mechanik in vielen Fällen zerstörend.

Der Antrieb des Zündverteilers erfolgt durch eine Welle, die letztendlich durch die Nockenwelle angetrieben wird. Oben ist diese Welle mit einer Nute ausgebildet, in die der Nocken der Zündverteilerwelle eingreift. Diese Nute ist ca. 4 mm tief. Wenn man davon ausgeht, dass bei der Neumontage des Motors bei Fiat der Nocken des Zündverteilers ca. 2 mm in die Nut des Antriebes eingreift, verbleiben ca. 2 mm Spiel. Wenn aber von den 2 mm Spiel 3 mm durch die oben beschriebenen Umstände verloren gehen, dann «klemmts».

Was ist nun zu tun? Bevor der Zündverteiler zerlegt wird, sollte die jetzt vorhandene Situation ausgemessen werden. Um das doch relativ komplizierte Ausmessen zu erleichtern, resp. der Zuordnung der richtigen Masse zueinander, habe ich mir eine Exceltabelle gemacht. Das Eintragen der gemessenen Masse in die richtige Spalte ergibt sofort Aufschluss, ob noch Spiel vorhanden ist. Sind in den Spalten «Differenz» nur positive Zahlen, ist alles noch gut. Ob das angezeigte Spiel ausreicht, kann jeder selbst beurteilen. Wenn aber bei den Spalten «Differenz»

Was bei der Revision des Zündverteilers zu beachten ist

negative Zahlen erscheinen, ist Handlungsbedarf angesagt. Dann müssen an der Zündverteilerwelle Passscheiben umgeschichtet werden, nämlich von unten nach oben. Das geht natürlich nur, wenn mehrere Passscheiben für die Positionierung der Zündverteilerwelle gebraucht werden. Bei meinem zweiten Auto war dies nicht der Fall, da war unten und oben je eine Passscheibe und die braucht es an beiden Orten. Wo es nichts hat, kann nichts umverteilt werden (gilt nur in der Technik, in der Politik ist das anders). Das Problem habe ich dann mit Passscheiben, Dimension 28 x 20 x 0.2 mm gelöst, die zwischen Supporter und Zündverteiler eingefügt wurden.

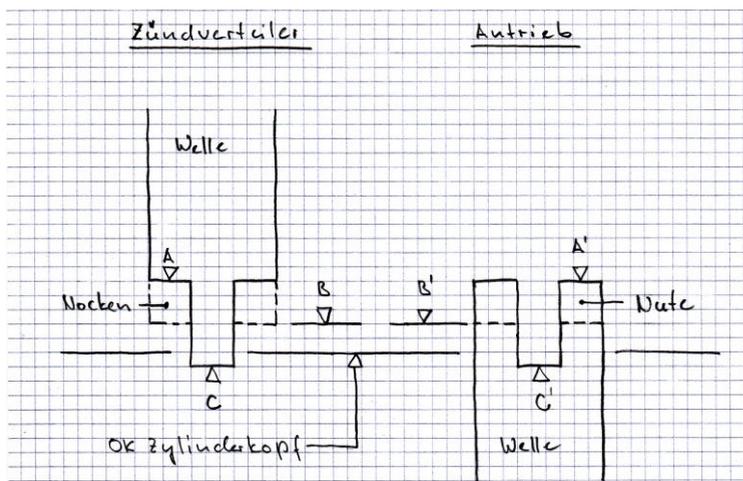
Ergänzen möchte ich noch, dass je drei Masse beim Zündverteiler beim Antrieb überprüft werden müssen. Die Masse sind bei der Antriebswelle von Oberkante fertig montiertem Zylinderkopf, beim Zündverteiler ab Unterkante montiertem Supporter zu messen. Oberkante Zylinderkopf entspricht Unterkante Supporter.

Nachstehend zum besseren Verständnis die Tabelle mit den eingetragenen Ergebnissen der Messung meiner beiden Autos und eine Skizze.

Spiel zwischen Antriebs- und Zündverteilerwelle, (Masse bezogen auf OK Zylinderkopf)

Chassis	A	A'	Diff.	B	B'	Diff.	C	C'	Diff.	Bemerkungen
484'092	6.00	4.50	1.50	1.90	1.00	0.90	-1.35	-2.40	1.05	C Belvedere
486'556	7.00	5.50	1.50	3.00	1.60	1.40	-0.60	-2.40	1.80	C Berlinetta

A, B, C = Masse Zündverteilerwelle; A', B', C' = Masse Antriebswelle
Solange Differenzen im Plus-Bereich: Spiel vorhanden



Koni Häusler

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»

Bericht von Fredy Meier

Mein Interesse für Motoren und den Topi wurde mir im wahrsten Sinne in die Wiege gelegt. Schon im Krabbelalter hatte ich Kontakt zu Topi-Motoren, denn diese lagen bei uns zu Hause in der Stube auf einem Karton unter dem Büchergestell. Ich war also schon damals auf Augenhöhe mit den Zylindern und deren Köpfen. Auch wurde ich damals, als wir auswärts zu Besuch fuhren, in einer Wäschezeine hinter den beiden Sitzen mitgenommen. Auf den Hin- und Rückfahrten übernahm ich ganz offensichtlich die Schwingungen und die Vibrationen des Topis sowie das entsprechende Fahrgeräusch des Getriebes und der Hinterachse. Von diesem Bazillus erholte ich mich dann nicht mehr, denn unzählige Stunden verbrachte ich während meiner Jugendzeit in der Garage meines Vaters, wo es immer irgend etwas zu schaffen gab – grossmehrheitlich an bzw. unter dem damaligen Topi A – später dann ein Topi C.

Mein Vater erklärte mir bei seinen Restaurationen und Reparaturen was er machte, warum und wie er es machte. Obwohl ich vieles damals nicht verstand, begann mich die Sache zu interessieren und ich eignete mir so das eine oder andere über die Topi-Mechanik und die Motoren an. Auch interessierten mich die Topi-Handbücher und die Prospekte: für mich wahre Kunstwerke und beinahe dazu geeignet, eine ganze Restauration am Topi selber auszuführen. Die genialen Schnitt- und Explosionszeichnungen fand und finde ich noch heute einzigartig. Auch die zusätzliche Literatur zur Topi-Ära gibt enorm viel her – zumindest für mich.

Irgendwie hatte ich das Bedürfnis, meine Erlebnisse und Erfahrungen, speziell in Sachen Doppelvergaser und Testa-d'Oro-Motor niederzuschreiben und der Redaktorin vom Topi Club zur Verfügung zu stellen. Dass daraus so viele Seiten entstanden sind, habe ich zu Beginn nicht geahnt. Da ich nicht gelernter Automechaniker bin, erhebe ich keinerlei Anspruch auf 100%-ige Richtigkeit. Und nun viel Spass beim Lesen – oder einfach am Weiterblättern!

Topi A Motor

Der Topi A Motor ist ein Reihen-4-Zylinder-Motor. Vom höher gelegenen Benzin-tank «fällt» das Benzin in den Vergaser herunter (Fallbenzin). So kommt der Topi A ohne Benzinpumpe aus. Die Thermosyphon-Wasserkühlung stellt die Kühlung des Motors ohne Wasserpumpe sicher. Die Zündreihenfolge der Zylinder ist 1-3-4-2. Der Hubraum berechnet sich nach der allgemeinen Formel für die Volumenberechnung:

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»

$$H = r^2 * \pi * h * 4 \text{ Zylinder}$$

wobei:

H = Hubraum Motor

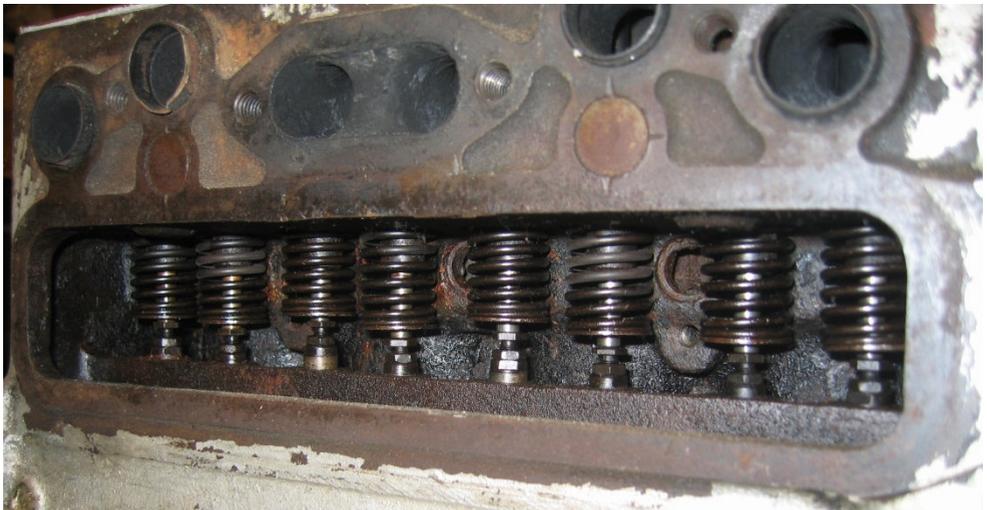
r = Radius des Kolbens bzw. Hälfte des Kolbendurchmesser

h = Hub des Kolbens

Rechnerisch ergibt dies bei der originalen Grundbestückung mit 4 Kolben mit 52 mm Kolbendurchmesser:

$$H = 2.6 \text{ cm} * 2.6 \text{ cm} * 3.14159 * 6.7 \text{ cm} * 4 = 569 \text{ cm}^3$$

Obwohl der Topi als 500 A (später auch B oder C) bezeichnet wurde, weist der Topi-Motor also 569 cm³ auf. Der Motor leistet gemäss Originalprospekt/Datenblatt 13 PS. Herzstück ist dabei die 2-fach gelagerte Kurbelwelle. Diese treibt mittels Stirnradpulli und Stirnradkette die Nockenwelle an. Diese ist seitlich, von vorne betrachtet halb-links-oben, neben der Kurbelwelle angeordnet. Die Nockenwelle ihrerseits hat die Aufgabe, die Ölpumpe und auch die Welle für den Zündverteiler und den Unterbrecherkontakt anzutreiben. Als Hauptaufgabe hat die Nockenwelle auch die wichtige Funktion, die Ventile anzusteuern. Auf der «untenliegenden» Nockenwelle stehen die Ventile im wahrsten Sinne des Wortes – man spricht von «stehenden Ventilen» oder auch von einem «seiten-gesteuerten Motor».



Blick auf die seitengesteuerten Ventile beim Topi A Motor

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»

Die Aufgabe der Nockenwelle und der Ventile ist es, im richtigen Moment die Brennkammer für das Ansaugen des Benzin-Luft-Gemischs des Vergasers mit dem Einlassventil zu öffnen und mit dem Auslassventil im richtigen Moment die verbrannten Abgase in den Auspuffkollektor ausstossen zu lassen. Ebenso steuern die Nocken auch das richtige Verschliessen der Brennkammer, um eine wirkungsvolle Zündung im Oberen Totpunkt (O.T.) und damit eine effiziente Leistungserbringung im Zylinder sicherzustellen.

Die Reihenfolge der Ventile ist (von vorne nach hinten betrachtet): A1-E1-E2-A2-A3-E3-E4-A4,

wobei:

E = Einlassventil

A = Auslassventil

und die Zahl auf den entsprechenden Zylinder weist

Das Ventilspiel ist unterschiedlich eingestellt: Die Einlassventile haben ein kleineres Spiel, da diese vom kühlen Benzin-Luft-Gemisch umströmt werden, somit weniger erhitzen und sich deshalb weniger ausdehnen. Im Gegensatz dazu die Auslassventile: diese benötigen ein grösseres Spiel, denn diese werden von den heissen, verbrannten Gasen umströmt und erfahren somit eine grössere Ausdehnung. Der Zylinderkopf bei Topi A Motor ist aus einer Aluminiumlegierung gegossen. Im Zylinderkopf sind keine Ventile angeordnet und auch keine Kipp- bzw. Umlenkhebel, weil – wie oben beschrieben – die Ventile im Motorblock stehend auf der Kurbelwelle angeordnet sind.

Die Konstruktion des Zylinderkopfs ist daher sehr einfach gehalten: im Wesentlichen hat es pro Zylinder eine Brennkammer mit dem Gewinde für die Zündkerze. Die Zündkerze hat die Funktion, im richtigen Zeitpunkt einen Zündfunken im gefüllten und komprimierten Brennraum abzugeben. Dies erfolgt mit einer entsprechenden Vorzündung, sodass mit der Explosion des Benzin-Luft-Gemischs der obenstehende Kolben mit voller Kraft wieder nach unten beschleunigt wird und so die ganze Kraft auf den Kurbelwellenausgang ans Getriebe abgibt. Im Idealfall drückt die Explosionskraft zu 100% direkt von oben auf den Kolben. Betrachtet man nun die Form der Brennkammer und der Zylinderkopf-Dichtung etwas genauer, stellt man fest, dass diese die Form eines Spiegeleis hat. Diese umfasst nicht nur die Kolbenöffnung sondern auch die beiden seitlich angeordneten Ventile.

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»



Topi A Motorblock mit Zylinderkopfdichtung



Zylinderkopf mit den Spiegelei-förmigen Brennkammern des Topi A Motors

Die grosse, Spiegelei-förmige, flache Form der Brennkammer hat zur Folge, dass die Kraft der Explosion nur zu ca. 50% direkt auf den Kolben wirkt. Der Rest verpufft an den Flächen der Ventile und des Motorblocks. Die unmittelbare Folge ist, dass das Leistungspotential nur ungenügend ausgeschöpft wird – dies erklärt die schwachen 13 PS des Topi A Motors.

Topi B Motor

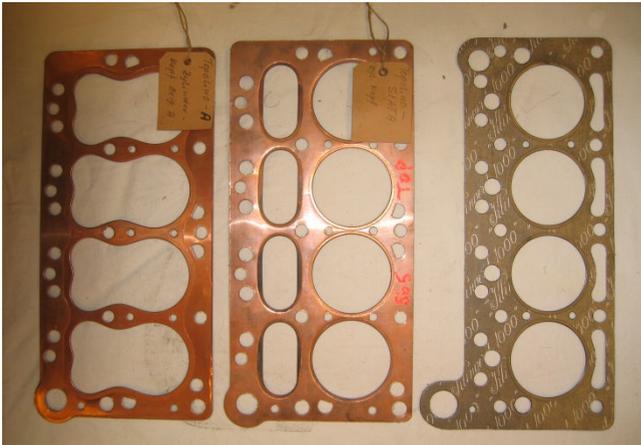
Mit dem Topi B Motor kamen einige technische Modifikationen auf: Der Vergaser wurde durch einen höher angeordneten Vergaser ersetzt. Dieser befindet sich nun

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»

nicht mehr auf der Höhe des Motorblocks, sondern einige Zentimeter höher auf der Ebene des Zylinderkopfs. Der Druck des Benzintanks gegenüber dem Niveau des Vergasers reicht nun nicht mehr aus. Dadurch kann das Prinzip des Benzin-pumpen-losen Vergasers nicht mehr genutzt werden. Neu wird die zusätzliche Benzinpumpe mit einem Nocken auf der Antriebswelle angetrieben – dieselbe Antriebswelle, welche auch die Ölpumpe und den Zündverteiler/Unterbrecherkontakt antreibt. Der Motor-Block mit der Kurbel- und der Nockenwelle blieben in der Anordnung unverändert. Dennoch: die wesentliche Modifikation des neuen Topi B Motors betrifft die Anordnung der Ventile. Diese sind nun nicht mehr «seitenge-steuert» sondern neu «kopfgesteuert» – auch als «hängende Ventile» bezeichnet. Wie erwähnt, die Nockenwelle blieb unverändert positioniert. Neu aber wurden «Stößel-Stängeli» bzw. «Steuer-Stangen» bzw. «Ventilstößel» auf die Nockenwelle gestellt. Diese betrieben die neu im Kopf angebrachten «Kipphebeli», auch Umlenkhebel genannt, an. Die «Kipphebeli» wiederum betätigten die nun hängenden Ventile und drücken diese im richtigen Zeitpunkt auf. Die Funktionsweise und auch die Reihenfolge der Ventile entspricht jener vom Topi A Motor. Der Kopf des Topi B Motors wurde nicht mehr aus einer Aluminium-Legierung hergestellt sondern neu aus einem Guss (Phosphor-Mangan-Spezial-Guss). Will heissen, dass ein Original Topi B Motor eigentlich einen Guss-Kopf haben müsste – heutzutage eine Rarität.

Weshalb aber wurden die Ventile in den Kopf versetzt? Die neue Anordnung erlaubte es, die Form des Spiegeleis der Brennkammer vom Topi A Motor zu verändern. Die Brennkammern der Zylinder konnten viel optimaler geformt werden: neu entstanden halbkugelförmige Brennräume mit den Ventilen und der Zündkerze in der Halbkugel integriert.

Beim Zünden der gefüllten Brennkammer durch die Zündkerze entwickelt die Explosion nun zu praktisch 100% ihrer Kraft direkt auf den Kolben. Dadurch konnte viel mehr Leistung aus demselben Hubraum von 569 cm^3 geholt werden. Keine Restenergie verpufft ungenutzt auf der Motorblockfläche oder den geschlossenen Ventilen. Nebst den etwas grösseren Ventilen und dem leicht gesteigertem Verdichtungsverhältnis erklärt dies die Leistungssteigerung von 13 PS auf neu 16,5 PS – sagenhafte plus 27%! Immer noch bescheiden, aber immerhin eine deutliche – prozentuale – Zunahme! Durch die höhere Bauweise des Zylinderkopfs und dem Ventildeckel obenauf, musste die Lichtmaschine auf die linke Motorblockseite weichen – beim Topi A Motor lag diese noch obenauf.



Drei Zylinderkopf-Dichtungen im Vergleich: Topi A (l), Siata (m) und Topi B/C (r)

Topi C Motor

Aus den Original-Prospekten des «500 C» ist zu entnehmen:

«...Der 500 C – noch besser, noch schöner und moderner mit seinen Neuerungen in der Karosserie. In Bezug auf den mechanischen Teil: die bekannten Eigenschaften und Vorzüge des 500 B, jedoch mit einem neuen Zylinderkopf aus Aluminium...»

«...Der Motor mit hängenden Ventilen besitzt einen Aluminium-Zylinderkopf der infolge seiner Detonationsvermindernden Wirkung einen besseren Wirkungsgrad ergibt...»

Damit ist eigentlich schon alles gesagt: Der Topi C Motor ist wie der Topi B Motor – einfach mit einem Kopf aus Aluminium ausgerüstet. Da im Laufe der Produktion ca. 14 mal mehr Topi C als Topi B hergestellt wurden, erklärt das auch, weshalb heute viele Topi B Motoren mit einem Alu-Kopf ausgestattet sind – eigentlich nicht ganz original – wie der Prospekt von damals verrät. Abschliessend nochmals ein Zitat aus einem Fiat 500 C Originalprospekt von damals:

«... Der 500 C, in seinen mechanischen Organen noch weiter vervollkommnet (Aluminium-Zylinderkopf)...»

Das sagt eigentlich alles über den technischen Fortschritt und den Stolz der damaligen Fiat-Konstrukteure unter der Leitung von Dante Giacosa!

Spezialmotoren

Die Italiener waren schon früher begeisterte Motorenspezialisten – heute würde man «Freaks» sagen... Aus jedem Standard-Motor wurde versucht, noch mehr Leistung mit entsprechendem Sound herauszuholen. Namen wie Weber (Doppelvergaser), Abarth (Doppelvergaser, Spezialzubehör und Auspuffanlagen), Siata (Spezial-Zylinderköpfe), Stanguellini (Renn-Karosserien), Giannini (Motor mit 3fach gelagerter Kurbelwelle), Gordini (Topi für 24-Stunden Rennen von Le Mans), Casa dell'Auto (Testa-d'Oro-Zylinderkopf) und viele andere sind Zeugen aus dieser Zeit. Das Büchlein «Topolino fuoriserie» von A. Sannia gibt hervorragend Auskunft über die «wilden Typen» von damals.

Mein Vater war schon in seinen Jugendjahren von dieser Motorentechnik «angefressen». Schon damals war er an allem interessiert, was den Topi noch «etwas technischer» machte. So hatte er schon damals, als ich ca. 12-jährig war, jeweils an Samstagmorgen regelmässige Besuche bei Jean Götz in seiner «Bude» in Zürich abgestattet. Von den Fachgesprächen welche die beiden Senioren hatten, schnappte ich Begriffe und Themen auf wie: «...Einbau von doppelten Ventildfedern damit die Ventile mit der spitzen Nockenwelle schneller zuschnappen...», «...Doppelvergaser benötigen kleinere Venturirohrdurchmesser und eine andere Vergaserbestückung, damit sie mehr Leistung bringen...», «... die Kurbelwelle musste von 3. zum 4. Lager durchbohrt werden, weil das 3. Lager schlecht mit Öldruck versorgt wurde und oft kaputt ging...», «...ein Siata-Kopf sei eine absolute Rarität und etwas vom feinsten was es für den Topi A Motor gebe...» usw.

Das alles sagte mir damals natürlich überhaupt nichts. Doch offenbar blieb es in meinem Unterbewussten hängen – zumindest ein Teil davon. Als dann Jahre später mein Vater verstarb, hatte mich der Topi-Bazillus bereits fest im Griff. Er war es auch, der mich überzeugte, den Kauf meines Weinsbergs zu tätigen. Viel Geld damals für mich – doch er meinte, dass eine solche Gelegenheit vermutlich so schnell nicht mehr komme. In der Tat – er sollte recht behalten. Zum Weinsberg später noch mehr im Kapitel Testa-d'Oro-Kopf. Ich wusste, dass sich im Fundus meines Vaters noch das eine oder andere befand. Jahre später fand ich ein paar technische Leckerbissen: so befand sich darunter eine Doppelvergaser-Anlage und ein Siata-Kopf.

Topi A Motor mit Siata-Kopf

Im Kapitel Topi A Motor habe ich beschrieben, dass der Brennraum die Form eines Spiegeleies hatte und dass ein grosser Teil der Explosionsenergie wirkungslos



*Topi A Motor
mit Siata-Kopf
und hängenden
Ventilen*

verpufft. Die Vorreiter zur Verminderung dieser Tatsache waren bei Siata in Turin am Werk. Kaum war der Topi A auf dem Markt erhältlich, lancierte Siata bereits einen Spezial-Zylinderkopf: in diesem wurden die Ventile in den Kopf integriert und somit aus den «seiten-gesteuerten Original» ein «oben-gesteuerter Kopf mit Kipphebel und hängenden Ventilen» konstruiert.

Der Brennraum wurde optimiert und die wirkungslose Explosionsenergie des Original-Topi-Motors nun gebündelt auf die Kolben abgegeben. Das Ergebnis waren offenbar ca. 18 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h – so zumindest die Angaben auf dem Prospekt mit dem abgebildeten Siata-Spider (Vorläufer des deutschen Weinsberg-Modells).

Ob zusätzlich noch eine Vergrößerung des Hubraums gemacht wurde, darüber bin ich mir nicht sicher: vermutlich Zylinder ausgebohrt und mit grösseren Kolben bestückt. In der Literatur ist ein Hinweis auf einen grösseren Hubraum von 636 cm^3 ersichtlich. Dies würde rein rechnerisch darauf hindeuten, dass der Zylinder- und der Kolbendurchmesser auf 55 mm vergrössert wurden. Dies würde ja «gerade noch so passen», um den Original-Motorblock und Kurbelwelle zu verwenden, denn die heute grössten Topi-Kolben gibt es ja bekanntlich im Übermass bis 54 mm. Weiss jemand der Leser etwas darüber? So gesehen war also die Fir-

«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen...»

ma Siata schon 1936/37 der technologische Ideenlieferant für den späteren Topi B und Topi C Motor (wie oben beschrieben).



Topi A Motor mit Siata-Kopf und hängenden Ventilen – Ventilfeuern mit doppelten Ventilfeuern

The cover of the magazine 'L'Auto Italiana' from March 10, 1937. The cover is primarily white with a dark brown bottom section. At the top, it reads 'ANNO XVIII - N. 7', '10 MARZO 1937-KV', and 'LIRE 2.-'. The title 'L'AUTO ITALIANA' is in large, bold, red letters. Below the title, there is a small logo for 'SIATA TORINO' featuring a stylized car wheel and the word 'SIATA' above it. The central image is a red Fiat 500 Gran Sport, a two-seater open-top car. Below the car, the text reads 'La "FIAT 500., ad oltre 110 Km-ora nel nuovo tipo GRAN SPORT allestito dalla SIATA'. Further down, it lists technical specifications: 'CON MOTORE A CILINDRATA AUMENTATA (636 cm³)', 'TESTATA SPECIALE A VALVOLE IN TESTA', 'TELAIO RINFORZATO', 'FRENI MAGGIORATI', and 'CARROZZERIA SILURO DUE POSTI'. At the bottom, it says 'Soc. An. SIATA - VIA LEONARDO DA VINCI, 25 - TORINO'.

Titelseite L'AutoItaliana von 1937 mit Siata Spider

Fortsetzung im nächsten Bulletin

Was machen eigentlich Doro und Erich Vogt?

Von Erich Vogt traf anfangs Jahr ein Bericht beim Vorstand ein, warum es um ihn und seine Frau in letzter Zeit still geworden ist. Nachstehend also die Begründung:

«An unserem goldigen Verein liegt es natürlich nicht, sondern an äusserst misslichen Umständen, die unsere Geschicke in den letzten Monaten geprägt haben. Im gleichen Zeitpunkt, wo ich meine erst vor 5 Jahren neu installierte Arztpraxis wegen einer Gesamterneuerung der Bausubstanz verloren habe, erhielt ich von der konkursiten Vermieterin meiner diversen Garagen die Kündigung. Das hört sich zwar relativ simpel an, war jedoch zur Bewältigung konkreter Probleme ziemlich kompliziert und zeitaufwändig.

Was tut unsereiner jedoch, wenn er mit 2 CV, BMW-Seitenwagen-Motorrad, Campingbus, Wohnwagen, selbstgebauter Schienen-Draisine und einem Hydrobike im Regen steht? Würde alles ja solange akzeptabel sein, wenn da nicht auch noch unser herzallerliebstes Mäuschen wäre.

Im Gegensatz zu den obgenannten Fahrzeugen, die sich problemlos verscherbelt liessen, hat es dem Mäuschen nichts genützt, auf Hochglanz poliert im Schaufenster einer Fiat-Garage seine Reize zur Schau zu stellen. Nach einem halben Jahr wurde es letztlich via Internet an ein wohlmeinendes Vereinsmitglied veräussert. Punkto Sachverstand wird es unser bisheriger Schützling jetzt zweifellos besser haben, ist der neue Besitzer als Topi-Spezialarzt doch gegen alle Kinderkrankheiten und Altersgebrechen eines Topolino Typ B gewappnet (Baujahr 1947, mein Jahrgang, sicher noch gute Qualität).

Unser Topi verbrachte seine im Dunkeln liegende Jugend in Italien und gelangte nach traurigen Jahren bei einem grössenwahnsinnigen Eidgenossen in Zwangsverkauf. Ich hatte dieses schöne Kind, das sich schon über ein Jahr im Schaufenster einer Ford-Garage prostituieren musste, von Anfang an ins Herz geschlossen.

Es waren nur bedingt erotische Beweggründe, dass ich Erbarmen dafür aufbrachte. Die Tiefenpsychologie half mir da schon weiter, als mir klar wurde, dass dieses arme Ding ja genau das gleiche, liebreizende Äussere aufwies, wie das «Postiwägeli» der stolzen Gattin unseres Dorfarztes. Sie war die einzige – übrigens sehr hübsche – Frau, die sowohl in einem stattlichen Patrizierhaus residierte als auch über Führerschein und eigenes Auto verfügte. Heute hätte sie bei ähnlichem Status mindestens einen Range Rover, würde leider damit aber schon gar nicht mehr auffallen.

Sei es aus Erbarmen oder doch aus einer gewissen Gier heraus, musste ich den Topi 1998 einfach adoptieren, obschon die Kinderstube schon ziemlich voll war. Als handicapierter Vater hatte ich bei der Aufsichtsbehörde (Strassenverkehrsamt)

Was machen eigentlich Doro und Erich Vogt?

nun ernstzunehmende Probleme, da ich meinen Zögling misshandelte. Ich musste ihn nämlich wegen meiner Oberschenkel-Prothese auf Handkupplung umbauen, einer Typenprüfung und mich selber einer erneuten Führerprüfung unterziehen. Selbstverständlich habe ich damit die Behörden massiv verärgert, weil es so einen Fall angeblich noch nie gegeben habe und wenn schliesslich jeder solche Extrawürste haben wollte.... Damit Erziehung und Pflege des Sprösslings von Anfang an in rechte Bahnen gelenkt werde, bin ich sofort der Topolino-Selbsthilfeorganisation, sprich dem Club beigetreten, wo mir mit Rat und Tat geholfen wurde. Ohne ihn wäre ich verzweifelt und das schöne Ding hoffnungslos verkommen. Dank der Transplantations-Datenbank von Ezio Casagrande kam unser Topi zu einem Spender-Herz (Motor) und zu Teilen des Bewegungsapparates (Differenzial).

Man darf in diesem Zusammenhang auch einmal ein Hohelied auf unseren Idealismus anstimmen und trotzdem über nüchterne Zahlen sprechen. Dies allerdings nur, wenn ausdrücklich betont wird, dass z.T. schmerzliche Investitionen tausendfach durch unbezahlbare Freuden und Emotionen getilgt wurden. Um konkret zu werden, hat mich unser Topi zunächst beim Kauf Fr. 14 500.- gekostet. Schließlich sind auch menschliche Kinder für ihr weiteres Gedeihen nicht umsonst zu haben. Warum sollte es bei einem Adoptiv-Topikind also anders sein? Der Umbau auf Handkupplung (5 Prototypen), Typen- und Führerprüfung, Austausch Differenzial, Motor, Anlasser usw. kosteten mindestens noch dreimal soviel und am Schluss war dieser Wonnebrocken noch gerade einmal Fr. 10 000.- wert. Aber: wenn man allein an Benzin-/Ölgeruch oder an den unvergleichlichen Sound denkt, ist man schon fast hinüber. Erst recht aber, wenn man stolz salutierend am Steuer die vor allem älteren Leute am Straßenrand stehen und zuwinken sah oder wenn einem auf Parkplätzen Leute von ihrem Topilattein erzählten, war man doch fast zu Tränen gerührt.



Auch wenn Doro und ich über den Verlust des Topis noch immer in tiefer Trauer sind, glauben wir zuversichtlich, dass es ihm in seinem neuen Leben (wieder im Originalzustand) zumindest ebenso gut geht wie bei uns. Wir werden ihm jedenfalls ein ehrendes Andenken bewahren.

Spass beiseite: wir möchten allen für die vielen gemeinsamen, schönen Stunden in eurer Mitte herzlich danken und dem Verein vorderhand als Passivmitglieder erhalten bleiben.»

Doro und Erich Vogt

Clubartikel-Verkauf



Clubartikel

Kleidung

Hemden, bestickt mit Logo, weiss	Fr.	50.–
Overall blau, bestickt	Fr.	100.–
Polo-Shirt in diversen Farben	Fr.	27.–
Club Sweat-Shirt in div. Farben	Fr.	39.–
Pullover in div. Farben	Fr.	50.–
Pique-Shirt weiss	Fr.	40.–
Mütze blau mit Clublogo	Fr.	25.–

Graphisches

Aufkleber Club Signet, diverse, eckig und rund	Fr.	3.–
Stoffabzeichen	Fr.	5.–
Jubiläumspaketten	Fr.	25.–
Reparaturhandbuch	Fr.	25.–
Ersatzteilmagazin C Teil 1 und 2	Fr.	25.–
Technische Berichte	Fr.	25.–

Accessoires

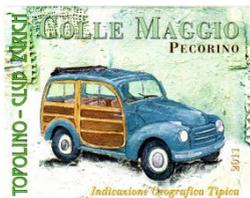
Badetuch mit Club-Signet	Fr.	30.–
Regenschirm blau-weiss mit Club-Signet	Fr.	25.–
Topi Modell Metall (wie oben abgebildet)	Fr.	75.–
Magelit-Set mit Taschenmesser Victorinox	Fr.	30.–

Für Bestellungen: E-Mail: chraemer@topolinoclubzuerich.ch

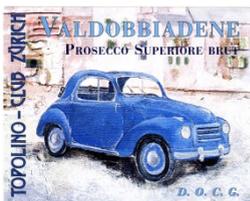
Der Topolino Club Zürich hat Wein mit eigenen Etiketten



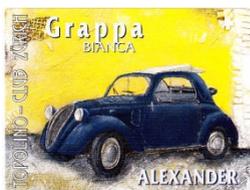
Rotwein: Traubensorte: Montepulciano
Produzent: Azienda Vinicola Torre Zambra
Jahrgang: 2008
Ein Wein mit einer guten Struktur, ausgewogen und harmonisch, weiche Tannine, leicht trockenes, langes Finale.
Empfehlung: Zu Pasta oder zu leichten Fleischgerichten.



Weisswein: Traubensorte: Pecorino
Produzent: Azienda Vinicola Torre Zambra
Jahrgang: 2011
Dieser Wein hat eine leichte strohgelbe Farbe. Er besitzt ein fruchtiges Aroma und ist blumig und würzig, auch im Geschmack, mit sehr guten Säurewerten und einer guten Struktur. Empfehlung: Sehr passend als Aperitif oder zu kräftigen Vorspeisen.



Prosecco: Traubensorte: Glera (Prosecco)
Produzent: SERRE SNC
Der Prosecco Brut besitzt eine feine Perlage. Er wirkt fruchtig und frisch in der Nase und präsentiert sich sehr harmonisch und elegant, mit Apfelnoten und einer angenehmen Säure im Mund. Optimal als Aperitif, eignet sich aber auch sehr gut als Begleiter raffinierter Mahlzeiten, besonders für feine Fischgerichte. Sehr gut als Nachtischwein.



Grappa: Traubensorte: Prosecco
Beschreibung: Klar; feiner und blumiger Duft; am Gaumen weich und aromatisch. Es gelangen nur ausgewählte Cru-Trauben zur Niedertemperatur-Destillation, was den überraschend typischen Charakter der Rebsorte bewahrt.
Trinkbar frisch bei 12/14°

Der Wein ist in 6-er Einheiten erhältlich.

Bestellungen an: chraemer@topolinoclubzuerich.ch oder schriftlich bei Rolf Zweidler, Rütli-
wisstrasse 12, 8604 Volketswil.

Zu verkaufen

Fiat Topolino B
Chassis-Nr. 500 B – 132 458
Carrosserieform: Limousine
Jahrgang: 1948
Km-Stand: 6 000
Farbe Carrosserie: rot/schwarz
Farbe Intérieur: hellbraun
Letzte MFK: -
Veteraneneintrag: Nein
Preisvorstellung: Fr. 14 500.-
Zubehör/Besonderes: Faltdach, guter Zustand

Verkäufer:

Walter Amstutz, Im Ror 21, 8340 Hinwil,
Tel. P: 044 937 45 19, G: 043 843 74 64
E-Mail: Tobelgarage@bluewin.ch



Das waren noch Zeiten ...



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

Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

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

Jahresprogramm / Impressum

Jahresprogramm 2012

<i>Anlass</i>	<i>Datum</i>	<i>Organisation durch</i>
Winteranlass	21. Januar 2012	Bruno Steiner
Anlass mit TCS	20. April 2012	Rolf Zweidler
Luftete	6. Mai 2012	Regina Häusler
Internat. Treffen Holland	11.-13. Mai 2012	Rolf Zweidler
Rennbahn Zürich-Oerlikon	12. oder 19. Juni 2012	Peter Zimmermann
Picknick	8. Juli 2012	Bruno Steiner
Herbstweekend	15./16. September 2012	Peter Zimmermann
Herbstfahrt	14. Oktober 2012	Peter Schmid
Generalversammlung	2. November 2012	

Stamm: jeden ersten Dienstag im Monat im Hotel Sonnental, Dübendorf, abends ab ca. 19.00 Uhr

Impressum

Herausgeber ©	Topolino Club Zürich erscheint viermal jährlich
Abonnement	An die Mitglieder des Topolino Club Zürich im Jahresbeitrag inbegriffen
Druck	Printpark Olten Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten
Redaktion und Layout Club-Bulletin	Regina Häusler Stelzenwiese 10, 9547 Wittenwil Tel. 052 365 34 64 redaktion@topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

www.topolinoclubzuerich.ch

Italianità in Reinkultur !



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

...alles unter einem Dach!

autoitalia.ch

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

