# BULLETIN 4/21

erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch

FEDERAZIONE EUROPEA FIAT TOPOLINO CLUBS

TOPOLINO CLUB ZÜRICH

# TOPOLINO
## CASAGRANDE

**Ihr Ersatzteil-Spezialist für**

**ITALIENISCHE OLDTIMER und DIAVOLINO**

**Votre spéca-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

## Seite des Vorstands

Liebe Mitglieder

Anlässe

Ja, Anlässe. Dieses Wort im Jahresprogramm vom Topolino Club Zürich bedeutet für uns Vorstandsmitglieder jeweils einen nicht zu unterschätzenden Aufwand. Von den Mitgliedern wird ja selten vorgeschlagen, einen Anlass zu organisieren und es wird praktisch keine zündende Idee eingebracht. Daher wird vor Beginn des neuen Clubjahres von uns an einer Vorstandssitzung das Jahresprogramm erstellt. Zuerst wird auf den Termin von Internationalen Topolino-Treffen im Ausland, wenn eines stattfindet oder wir selbst Veranstalter sind, geachtet und wenn möglich mit einer wöchigen Reise verbunden. Dann folgen die sechs bis sieben clubinternen Anlässe, in Abstimmung von Fest- und Feiertagen, Ferienzeit usw. mit jeweils einem Verantwortlichen vom Vorstand. Damit ist das Einfache mal erledigt und das Schwierige beginnt. Teilweise sind schon Vorschläge und Ideen vorhanden, die weiterverfolgt werden, die dann aber leider nicht immer mit Erfolg gekrönt sind. Dann beginnt die Suche nach weiteren Themen, Orten, usw., wo wir noch nicht schon, respektive schon lange nicht mehr waren. Auch das Fahren mit unseren Topis, ausser am Winteranlass, sollte nicht zu kurz kommen, wir sind ja kein Wanderclub.

In den letzten Jahren ist es leider immer schwieriger geworden, insbesondere nun auch noch mit Covid, Anlässe an Sonntagen mit einer Besichtigung oder

Fortsetzung nächste Seite

**Inhalt**


| | |
|---|---|
| Clubmeldungen | 2 |
| Topi-Tag Schweiz | 4 |
| Topi-Technik-Tag | 11 |
| Herbstweekend | 14 |
| VSM «Special Dodo», der ultimative 500er Motor | 18 |
| Verkauf Clubartikel | 24 |
| Wer fährt den sparsamsten Topolino | 25 |
| Marktplatz / Inserate | 27 |
| Jahresprogramm / Impressum | 28 |

Ähnlichem zu organisieren, da viele Freiwillige an diesen Orten nicht mehr bereit sind, am Sonntag zur Verfügung zu stehen. Auch Restaurants sind zunehmend an Sonntagen geschlossen. Daher wird zukünftig der eine oder andere Anlass an einem Samstag anstatt am Sonntag stattfinden.

Ich für meinen Teil, finde das Organisieren der mir zugeteilten Anlässe, mit mal mehr oder weniger Aufwand, immer wieder eine spannende Angelegenheit, obwohl es immer schwieriger wird, aus vorgenannten Gründen alles unter einen Hut zu bringen. Ist ein Anlass dann mal organisiert, so ist es jeweils erfreulich, wenn viele Mitglieder angesprochen sind und daran teilnehmen. Umso schöner ist dann die Befriedigung und Belohnung für den ganzen Aufwand. Ich freue mich jedenfalls schon jetzt auf die nächsten Anlässe die dann an einem Samstag stattfinden werden.

Bruno Steiner

## Clubmeldungen

**Mutationen**

*Eintritte*
Als Aktivmitglied ist Cornelia Hungerbühler und als Passivmitglieder sind Anja und Marika Syz dem Club beigetreten. Wir heissen die neuen Mitglieder herzlich willkommen.

*Austritte*
Leider haben wir zwei Austritte zu verzeichnen: Erika Müller (Aktivmitglied) und Max Müller (Passivmitglied) sind aus dem Club ausgetreten. Wir danken den beiden für ihre bisherige Mitgliedschaft.

*Todesfall*
Mit grosser Betroffenheit mussten wir Ende Juli vom Hinschied unseres langjährigen Club-Mitglieds, Ehrenmitglieds und ehemaligen Vorstandskollegen Hansjörg Buser Kenntnis nehmen. Als Aktuar gestaltete und verfasste er mit Hingabe zahlreiche Club-Bulletins. Ebenso war Hansjörg über Jahre beim Aufbau und der fortlaufenden Aktualisierung unserer Homepage sehr engagiert.

Wir werden die guten Begegnungen mit einem liebevollen Kollegen stets in bester Erinnerung behalten und danken ihm für die vielen gemeinsamen Stunden.

## Generalversammlung 2021

Zur Erinnerung: die 51. Generalversammlung findet am Freitag, 5. November 2021 im Sorell Hotel Sonnental in Dübendorf statt. Die Einladung dazu habt ihr bereits erhalten.

Beginn Apéro: 18.00 Uhr
Beginn Nachtessen: 19.00 Uhr
Beginn Versammlung: ca. 20.15 Uhr

Es gelten die Covid-19 Vorschriften des BAG (Zertifikatspflicht).

Die Traktandenliste lautet wie folgt:

1. Begrüssung und Wahl der Stimmenzähler
2. Abnahme des Protokolls GV 2020 (siehe Bulletin 1/21)
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Abnahme der Jahresrechnung / Bericht der Revisoren
5. Entlastung des Vorstands vom vergangenen Vereinsjahr
6. Wahlen
7. Budget für das Vereinsjahr 2021/2022
8. Verschiedenes und Umfrage

Wie üblich sind die anwesenden Mitglieder zum Nachtessen, das vor der Versammlung stattfindet, eingeladen.

Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.

## Der Samichlaus kommt am Dezemberstamm

Am Dezemberstamm (Dienstag, 7. Dezember 2021) werden voraussichtlich wieder der Samichlaus mit seinem Schmutzli im Sonnental vorbeischauen und sie freuen sich jetzt schon auf euer Erscheinen. Und wenn der eine oder die andere noch ein Sprüchli vortragen kann, ist die Freude noch grösser und man wird mit einem feinen Chlaussäckli beschenkt (übrigens auch jene, die kein Sprüchli aufsagen).

Auch hier sind die dannzumal gültigen Covid-Vorschriften des BAG zu beachten.

## Topi-Tag Schweiz, 15. August 2021

Regina Häusler

Treffpunkt zum Topi-Tag Schweiz, organisiert von der Squadra Topolino Bern, war am Sonntag um 9 Uhr morgens in Wangen an der Aare. Daher bot der Topolino Club Zürich seinen Mitgliedern eine gemeinsame Fahrt in die Nähe des Treffpunkts bereits am Samstag an. Der grösste Teil der Teilnehmenden machte davon auch Gebrauch und traf am Samstagmorgen pünktlich am Treffpunkt in Urdorf ein. Leider musste ein Ehepaar gleich wieder umkehren, weil sie nicht zwäg waren und der Fahrer sich nicht fit genug für die Fahrt fühlte. Die anderen Teilnehmenden fuhren bei schönstem Wetter pünktlich ab.

*Bei Kafi und Gipfeli – zum Teil eine ganze Platte voll☺ – am Treffpunkt in Urdorf*

Geplant war eine Fahrt in den Aargau auf möglichst wenig befahrenen Strassen. Aber wir staunten nur noch, wie viele Fahrzeuge an einem Samstagvormittag, dazu noch in der Ferienzeit, durch die kleinen, uns unbekannten Ortschaften fuhren. Zeitweise waren wir schon ein bisschen ein Verkehrshindernis, vor allem weil es immer wieder bergauf und bergab ging.

Mühlethal im Kanton Aargau war dann Ziel für die Mittagsrast. Da Thomas Valko in diesem Dorf wohnt, haben wir ihn orientiert und zum Mittagessen stiess er dann zu uns. Er hat auch für einen reservierten Parkplatz neben der Wirtschaft gesorgt, was sich als Glücksfall herausstellte, denn die Platzverhältnisse vor der Linde waren relativ beschränkt, da ein Grossteil zugunsten einer Gartenwirtschaft nicht zum Parkieren benutzt werden konnte. Für uns war eben auf diesem ehemaligen Parkplatz unter riesigen Sonnenschirmen ein grosser Tisch reserviert und wir konnten à la Carte bestellen und haben es fast fertig gebracht, dass alle etwas anderes zum Essen ausgesucht haben.

*In der Gartenwirtschaft in Mühletal*

Wir hatten viel Zeit für die Mittagspause und machten uns so gegen 14.30 Uhr auf die letzte Etappe Richtung Balsthal, wo wir übernachteten. Mit ein paar ungeplanten Abstechern kamen wir dann aber – etwas verschwitzt und durstig – in Balsthal an. Nur schnell wurden die Koffer ins Zimmer gestellt, bevor man sich schon wieder – diesmal unter grossen schattenspendenden Bäumen – in der Gartenwirtschaft traf. Nach dem Durstlöschen begaben sich die einen auf einen Rundgang durch das Dorf, der aber nicht wirklich viel hergab. Nicht einmal entlang dem hinter dem Hotel vorbeirauschenden Bach führte ein Fussweg.

*Beim wohlverdienten Bier nach der Ankunft in Balsthal*

*Hinter dem Hotel befand sich der grosse Parkplatz*

Zum Nachtessen war für uns wiederum draussen an der Hauswand Platz reserviert. Die dunklen Wolken, die am Nachmittag am Himmel aufzogen, machten wieder der Sonne Platz und so konnten wir das Nachtessen unter freiem Himmel geniessen. Leider mussten wir relativ lange auf die Getränke und dann auch auf das Essen warten, aber die feine Küche hat uns dafür etwas entschädigt. So nach und nach verzog man sich dann in die schönen Zimmer.

*Besser vorsorgen als Dampf unter der Kühlerhaube*

Ausschlafen konnten wir am Sonntagmorgen nicht wirklich, wenn wir rechtzeitig in Wangen an der Aare eintreffen wollten. Da wir aber nur rund 12 Kilometer zu fahren hatten reichte es, dass wir uns etwas nach acht Uhr auf die Fahrt machten. Beim Treffpunkt im Restaurant «Al Ponte» in Wangen an der Aare trafen wir dann auch pünktlich ein. Bei der Anmeldung wurden wir mit Namenschildli ausgestattet, sodass man gar nicht lange studieren musste, wen man vor sich hatte, sogar das Clublogo war noch neben dem Namen angebracht. Eine super Idee!

*Topis aus dem Zürcher-, Berner- und Innerschweizer-Club vor dem Meilenstein schön vereint*

Pünktlich um 10 Uhr wurde zum Aufbruch gerufen und auf schmalen – und diesmal auch sehr wenig befahrenen Strässchen – ging's nach Langenthal zum Hotel Meilenstein. Dort konnten in einer mehrstöckigen Ausstellung unter anderem alte, neue, sehr schnelle, sehr teure, sehr grosse Limousinen und Rennwagen besichtigt werden. Wer das nötige Kleingeld aufbrachte, hätte auch einen Wagen kaufen oder mieten können.

Auch alte Hürlimann-Traktoren, Motorräder, eine grosse Modellautosammlung und vieles mehr waren in den Räumlichkeiten untergebracht. Eine besondere Attraktion war aber das «unterirdische Aquarium», ein Party-Raum von 863 Quadratmetern, mit riesigen Aquarien an einer Wand, mit einer Gesamtlänge von 42 Metern. Die vier Becken mit mehreren tausend Litern Wasser werden von diversen Fischen wie Stören, Welsen, Rochen und vielen anderen bewohnt. Ganz speziell war das Buntbarsch- und Koibecken. In diesem als «Werkstatt» ausstaffierten Aquarium stand eine ausgediente Tankstelle, ein

Mofa, Velos, ein halber Rennwagen, Ölfässer, Werkzeug und vieles mehr im Wasser und die Fische fühlten sich ganz offensichtlich wohl in dieser Umgebung.

*Blick ins Werkstatt-Aquarium*

Kurz vor Mittag ging die Fahrt dann weiter nach Lotzwil, wo wir im Bad Gutenberg das Mittagessen serviert bekamen. Auf der Fahrt dorthin staunten wir ein wenig über die Art, wie ein paar Topifahrer kleine Hügel bezwangen: Sie hielten an, sobald die Strasse steil wurde, warteten, bis der vor ihnen fahrende Topi die Steigung überwunden hatte und dann setzte man ebenfalls zur Bergfahrt an. Diese Fahrweise hat dann natürlich die Kolonne arg auseinander gezogen, aber alle fanden den Weg zum Bad Gutenberg.

Im Saal des Gasthauses war für uns aufgetischt und das Mittagessen wurde sehr zügig serviert, war reichlich und sehr fein. Zuvor dankte der Präsident der Squadra Topolino Bern, Heinz Burn, den Anwesenden fürs Kommen und vor allem Ruedi Haechler für die Organisation, die er im Alleingang gemacht habe und mit Applaus der Anwesenden wurde dieser Dank bekräftigt.

Der Innerschweizer Club hatte im Saal noch einen kleinen «Laden» aufgestellt und verkaufte diverse von Hand hergestellte Artikel, die entweder mit dem FIAT-Logo oder mit Topolinos verziert waren. Wer etwas kaufte, leistete einen Beitrag an das Internationale Treffen, das 2023 in der Innerschweiz stattfinden soll.

Nach dem Essen ging das Programm weiter mit der Fahrt nach St. Urban und der Besichtigung der dortigen Klosterkirche. Auf der Führung vernahmen wir unter anderem viel Interessantes über die barocke und zistersiensische Baukunst des zwischen 1711 und 1717 erbauten Gotteshauses. Der Kirchenraum ist freskenlos und hat einfache, neutrale Glasfenster, sodass es in der Kirche recht hell ist. Wir durften auch das kunstvoll aus Eiche und Nussbaum geschnitzte Chorgestühl hinter dem filigranen Chorgitter bewundern. Danach machten wir noch einen kurzen Abstecher in die Bibliothek. In den ebenfalls reich verzierten hölzernen Büchergestellen sind heute nicht mehr die seinerzeit dem Kloster gehörenden Bücher aufgestellt, diese wurden durch andere ersetzt. Aber der ganze Raum ist voll von altem Lesestoff, der aber heute nicht mehr gelesen wird.

*Vor der Klosteranlage St. Urban*

Nach der interessanten Führung ging der Anlass offiziell zu Ende. Es wurden nochmals Dankesworte für die hervorragende Organisation, das zahlreiche Erscheinen der Teilnehmenden aus den drei Clubs und allgemein für den gelungenen Anlass ausgesprochen, bevor sich alle in verschiedene Richtungen auf den Heimweg machten, mit einem klammen Blick zum Himmel und der Hoffnung, dass das Donnergrollen und die schwarzen Wolken sich möglichst bald wieder verziehen mögen.

*Kurz vor Ende der Veranstaltung in St. Urban*

Drei Topolino-Besitzer und ihre Beifahrer/innen haben sich vorgenommen, noch eine weitere Nacht in der Umgebung, nämlich in Zofingen, zu verbringen. Auch Roland und Carmen entschlossen sich, bis Zofingen noch mit uns zu fahren. Nach dem Hotelbezug setzten wir uns dann gemeinsam in eine nahegelegene Gartenwirtschaft und gönnten uns ein Bier oder sonst ein Getränk. Es war schon gegen 19 Uhr, als sich die beiden auf die Weiterfahrt machten und der Rest der Gruppe nach einem Restaurant zum Essen Ausschau halten musste. Das entpuppte sich dann noch als längeres Unterfangen, praktisch alle Gartenwirtschaften, die offen hatten, waren randvoll und im Innern wollten wir uns bei diesem lauen Abend nicht hinsetzen. Schliesslich fanden wir dann in einem Mexikanischen Restaurant noch ein lauschiges Plätzchen für uns sechs und genossen das feine, eher exotische Nachtessen. Anschliessend verzogen sich die einen ins Hotelzimmer, die anderen erst nach einem «Schlumi» in einer Bar.

Ueli und Silvia fuhren am darauffolgenden Morgen direkt nach Hause, weil sich Ueli nicht so wohl fühlte. Andy mit Jürg und Koni und ich steuerten Aarau an. Nach einem Rundgang in der wirklich sehenswerten Altstadt beschlossen wir, in der uns von einer früheren Ausfahrt bekannten Pizzeria in Mellingen noch gemeinsam das Mittagessen einzunehmen. Bei der Ankunft mussten wir leider feststellen, dass diese geschlossen war, sodass wir das «angeschriebene Haus» vis à vis berücksichtigten, wo das Essen auch sehr fein war.

Anschliessend trennten sich dann unsere Wege und auf verschiedenen Routen wurde die Heimfahrt angetreten.

## Topi-Technik-Tag

René Dolt

Es gibt tausende vom Filmchen auf dem Internet, in denen jemand erklärt, wie irgendwelche Dinge an Autos geflickt, ausgetauscht oder umgebaut werden können. Da gibt es gute und weniger gute Beispiele – auch für unsere Topis – aber nur vom Zugucken habe ich noch nie die Sicherheit bekommen, es auch mal selbst zu tun. Und so war ich sehr froh, dass der Klub den ersten Topi Technik Tag anbot.

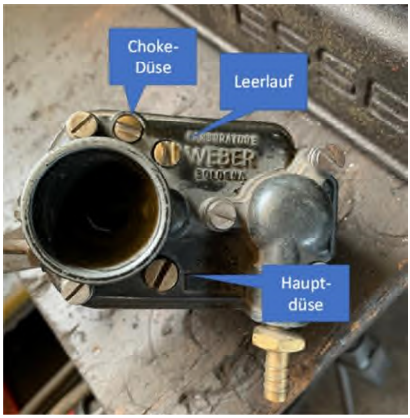
*Blick in Waltis Werkhalle*

Schon bevor die muntere Topi Gemeinde sich um die Tische in Walter Amstutz' Garage versammelte, waren die angereisten Modelle vor der Garage bereits Thema von intensiven Diskussionen. Das blieb auch den ganzen Tag so, denn das Schöne am Topi ist, dass jedes Detail über die Jahre in Varianten vorkommt. Und da kann Walti viel erzählen. Er hatte für diesen Topi Technik Tag in der ausgezeichnet vorbereiteten Werkhalle nicht nur Kaffee und Gipfeli bereitgestellt, da standen auch zwei Tische mit Exponaten zum Thema. Und dies umfasste alles, was zum Motor gehört. Darum befasste sich die Gruppe auch zunächst mal intensiv mit dem Benzintank, dem Schwimmer, den

Leitungskupplungen und der Kraftstoffpumpe. Schon hier zeigte es sich, dass der Erfahrungsstand innerhalb der Gruppe recht unterschiedlich war.

*Grosse Konzentration bei Waltis Ausführungen*

Ich selbst konnte von meinem Schwiegervater, der unseren Topi seiner Tochter vererbte, leider nicht profitieren. Und von meiner Jugendzeit her hatte ich zwar auch dann und wann schwarze Finger vom Auto. Das kam daher, dass wir jeweils im Sommer auf einem Platz in Cheyres am Neuenburgersee waren und dannzumal das grösste Ersatzteillager in Biel war – die Kenner wissen, von welcher deutschen Marke die Rede ist.




Zurück aber in die Gegenwart. Das Thema ging nun der Benzinleitung entlang zum Vergaser, auch bei den Topis eine Welt für sich. Endlich weiss auch ich, wofür die drei Messingschrauben sind (Bild links), welche so eindeutig nicht zum Gehäuse gehören. Die Chance, den Vergaser in seinen Einzelteilen kennenzulernen, bot sich wiederum am «Gfätter-

litisch», begleitet von den vielen Ratschlägen zu Reinigung und Einstellungen (Stichwort jeweils: «Was ist, wenn…») von unserem Spezialisten.

Das schönste Intermezzo, das eine solche Veranstaltung haben kann, erlebten die «Techniker» um die Mittagszeit, als wir bei Marianne und Walti zuhause aufs Allerbeste verköstigt wurden. Es gab reichlich heissen Fleischkäse und Kartoffelsalat, danach noch Kuchen und Kaffee – ganz herzlichen Dank Marianne für diesen Riesen-Effort und die hervorragende Gastfreundschaft, die wir bei Euch zuhause erleben durften!

Als kleine Überraschung packte Walti vor dem Haus noch seine neueste kleine Errungenschaft aus: Da steht doch tatsächlich ein Kleinschnittger F 125. Dieser Flitzer sieht aus wie ein Tretfahrzeug, ist aber mit seinem 123 ccm Einzylinder und 5 PS fast so schnell wie unsere Topis!

Zurück in der Garage versuchten wir uns nun noch an der Zündanlage. Während sich eine Gruppe daran machte, auf einer Testanlage die Funken der Zündspule auf die Ausgänge zu verteilen – was auch gelang – übten sich die anderen an der Lichtmaschine im Kohle-Wechseln. Hier zeigte Walti, warum ein Kleiderbügel aus Draht im Notfall die Arbeit erleichtern kann – so einen Haken (Bild rechts) habe ich mir natürlich sofort selbst gefertigt, schliesslich will man an der nächsten Ausfahrt mit dem Topi bei Bedarf zeigen können, was man gelernt hat.

Der Tag ging rasch vorbei und reich bepackt mit Eindrücken und Wissen, beglückt durch den regen Austausch und die guten Gespräche in Kameradschaft traten dann alle – je nachdem im Topi, anderen Oldies oder Wegwerf-Autos, den Heimweg an. Die einen konnten den Heimweg geniessen – und wunderbare Fotos und Filme senden, ein anderer hatte etwas weniger Glück und wurde von einem kräftig zurücksetzenden Vordermann gerammt – wir hoffen, die Beulen lassen sich wieder glätten.

Auf jeden Fall war man sich einig: An einem zweiten Topi Technik Tag wären alle wieder dabei. Und jene, die den ersten verpasst hatten, hätten dann doch auch eine Chance verdient – die zu nutzen wirklich zu empfehlen ist.

## Herbstweekend, 11./12.9.2021

Louis Meister (8-jährig)

Endlich ist es so weit, ich habe die Tage gezählt bis zu diesem Ausflug. Ich fuhr gemeinsam mit meinem Papa mit unserem Topolino nach Volketswil. Dort trafen wir schon vor dem Parkhotel Wallberg einige Topolinos und da wusste ich, dass wir hier richtig sind.

*Beim Treffpunkt in Volketswil*

Es gab Kaffee und Gipfeli, für mich aber Ovomaltine. Nach der Stärkung fuhren wir gemeinsam mit sieben Topolinos durchs Zürcher Oberland Richtung Toggenburg bis Ganterschwil, wo wir zusammen im Restaurant Berghof bei schönster Aussicht ein feines Mittagessen einnahmen.

*Sogar für ein «Jässli» reichte die Zeit nach dem Mittagessen*

*Gemeinsames Handanlegen beim Ersatz der Hardyscheibe*

Nach dem Essen wollten wir eigentlich weiterfahren aber eine zerschlissene Hardyscheibe verzögerte dann die Weiterfahrt. Doch nach einer gemeinsamen Reparatur gings dann auch schon weiter Richtung Romanshorn. Auf der Fahrt sahen wir viele Oldtimer, sogar einen alten englischen Doppeldeckerbus und eine Hochzeit mit der Feuerwehr, die gerade ein Hupkonzert veranstalteten. Bald schon kamen wir in Romanshorn im Parkhotel Inseli an, unser Tagesziel ist erreicht.

Nach dem Zimmerbezug gingen wir am schönen Bodensee bei strahlendem Wetter spazieren. Ich sah zum ersten mal einen richtigen grossen Zeppelin der leise vorbei zog.

Auf der schönen Hotelterasse geniessen wir den Apero und anschliessend gabs ein mittelfeines Nachtessen.

*Beim Apéro in Romanshorn*

Anderntags war ich um 6.00 Uhr zum Leidwesen von Papa schon wieder wach, wir gingen nochmals an den See und später dann frühstücken.

Heute fuhren wir wieder gemeinsam mit unseren Topis nach Arbon ins Saurer Museum. Wo wir auch durchfuhren, überall gab es freundlich winkende Leute. Das Museum war sehr interessant, ein Mann erklärte uns ausführlich die alten Stick- und Webemaschinen und ich durfte ihm dabei helfen.

*Louis (Berichtverfasser) hat sichtlich Freude an alten LKWs*

Ich bin froh, dass ich heute lebe und nicht vor 100 Jahren, da mussten die Kinder jede freie Minute tausende von Nadeln einfädeln, bevor ein Erfinder die Nadeleinfädelmaschine erfand.

Nach dem Museumsbesuch fuhren wir weiter nach Schönenberg zum Mittagessen direkt am Ufer der Thur. Während dem Essen flog unerwartet das PC 7 Team mit neun Flugzeugen über unsere Köpfe.

*Pizzaessen direkt an der Thur*

Nach dem feinen Mittagessen hiess es Abschied nehmen. Es war ein grossartiges Wochenende und ich fühlte mich sehr wohl bei der netten Topolino Familie.

Vielen Dank allen, ihr seid alle sehr nett. Bis bald!

## VSM «Special Dodo», der ultimative 500er Motor

*Vorwort: Roland Zehnder*

Im Bulletin 01/12 verfasste ich einen Bericht über Topolino Rennwagen in den 40-er/50-er-Jahren. Dabei berichtete ich über die beiden Belgier die ich im Jahr 2009 am Veteranenrennen auf dem Schottenring (Stadtrundkurs) kennen lernte.

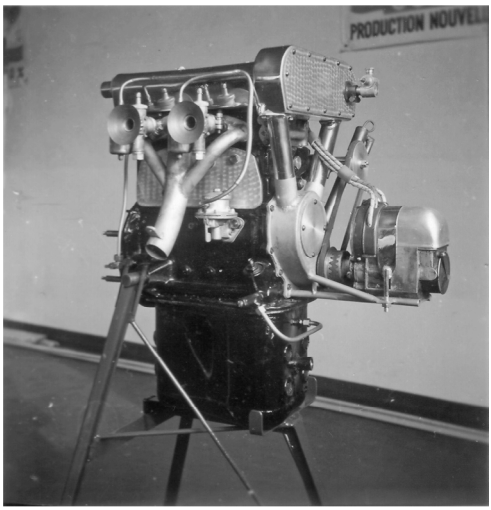
Zwischenzeitlich hat unser Topolino-Freund Frank Nieuwenhuizen aus Holland durch seine Kontakte zu Maurice van den Brempt einige vertiefende Geschichten und insbesondere den äusserst speziellen «Hight-Tech-Topi-Motor» VSM, gebaut von den van den Brempts, erworben.

Nachfolgend die Geschichte und den Artikel von Frank.

Frank J. Nieuwenhuizen

Jean Bernardet (Autojournalist und Racer 500-Designer) widmete in den frühen 1950er Jahren regelmäßig eine Seite der damals beliebten «500-Klasse» im französischen Automagazin L'Automobile. Diese Klasse ist der Vorgänger der 1958 vom italienischen Grafen Lurani eingerichteten Formel Junior, die später zur aktuellen Formel 3 führte und unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg in England entstand.

1982 las ich einen Artikel von Jean Bernardet (L'Automobile, Januar 1952), in



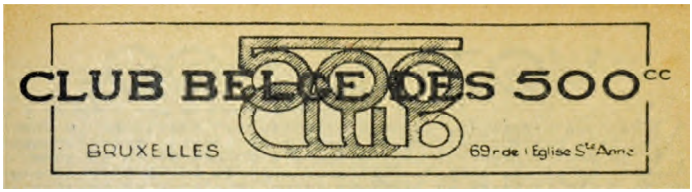

dem der «Special Dodo» beschrieben wurde, der auf einem Fiat 500-Motor basiert. Die Besonderheiten dieses Motors sind zwei obenliegende Nockenwellen, halbkugelförmige Brennräume, zwei Vergaser und eine 8-Liter-Ölwanne. Es wurde von Victor van den Brempt (Brüsseler Matratzenhersteller «Dodo») zusammen mit seinen beiden Söhnen Stanislas und Maurice für die Rennsaison 1952 gebaut und in einem selbstgebauten Formel-500-Rennwagen montiert. Die Geschichte hat mich enorm fasziniert, insbesondere die technischen Spe-

zifikationen, die verwendeten Materialien und Details. Darüber hinaus muss dies einer der stärksten Topolino-Motoren sein.

Ende 2014 besuchte ich meinen französischen Freund Patrick Morel in Südfrankreich, einen ehemaligen Rennfahrer, der sein Alter damit verbringt, einen von Jean Bernardet entwickelten Racer 500 zu preparieren. Viele Teile des Simca 5 werden in diesem Rennwagen verwendet, insbesondere spezielle, unabhängige Radaufhängung vorne und hinten. Während eines unserer Gespräche wird die Geschichte von Victor van den Brempt's «Special Dodo» erzählt. Victors Sohn Maurice entpuppt sich als Bekannter von Patrick. Patrick gibt mir Maurice' Telefonnummer mit den Worten «Maurice wurde zweisprachig geboren und spricht Flämisch».

Mein ältester Sohn Youri kontaktiert Maurice im Januar 2015. Beide entpuppen sich als Mitglieder der 500 Owners Association und das Eis ist schnell gebrochen, wenn es um den von seinem Vater gebauten Rennwagen geht. Die Frage, ob es eine Dokumentation des Rennwagens gibt, wird negativ beantwortet und in den Nachkriegsjahren wurden nur sporadisch Fotos gemacht. Der Motor scheint jedoch seit 1952 zerlegt in einer Box gelagert worden zu sein. Ein Termin ist schnell vereinbart und eine Woche später reisen wir mit der ganzen Familie nach Brüssel. Die Damen gehen einkaufen und zusammen mit meinen beiden Söhnen besuchen wir Maurice.

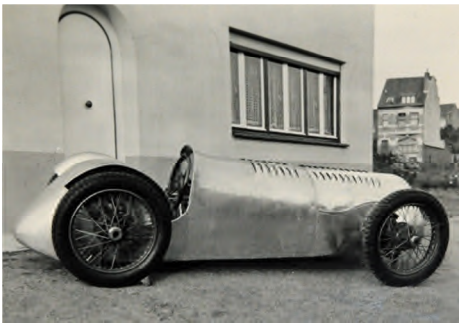
Maurice hat ein Gebäude mitten im Zentrum von Brüssel und der lange Keller beherbergt eine Schatzkammer des Motorsports. Wir erhalten den freundlichsten Empfang, wobei Maurice an zwei Tischen die Entwicklung des von ihnen konstruierten Topolino-Motors zeigt. Seine Geschichte beginnt jedoch 1946 mit dem Nachbarn der Familie van den Brempt, Doktor Boucquey. Genau wie Victor van den Brempt ist auch er ein Auto-Enthusiast und beide reisen in einem Lancia Astura. Ein Auto, das seiner Zeit technisch weit voraus war und im gleichen Atemzug wie Maybach und Horch genannt werden kann.

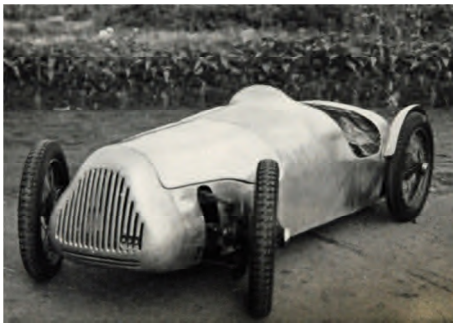



1946 lernte Boucquey an einem geheimen Ort in England eine Reihe neu entwickelter Rennwagen kennen, die für die Racer 500-Klasse bestimmt waren.

Danach entpuppt sich der Standort als der damalige Flughafen von Silverstone. Es werden vier verschiedene Rennwagen vorgestellt (Cooper, Aikens, Iota und Stromboli) und Boucquey bringt den Gedanken an die neue Klasse auf das europäische Festland. Von Belgien aus wird diese Idee in Westeuropa weiter umgesetzt und von Jean Bernardet in Frankreich aufgegriffen. Boucquey gründete 1948 zusammen mit Victor van den Brempt, Robert Kahn und Andre Hanlet den «Club Belge des 500cc». Victor wird von Boucquey zum Präsidenten des Clubs ernannt, wodurch sich der verpflichtet fühlt, einen Rennwagen zu bauen.

Van den Brempt und seine Söhne arbeiten energisch und nach ihrem eigenen Entwurf wird ein Plattformrahmen aus 2 mm gefalteter Stahlplatte konstruiert. Um den Schwerpunkt so niedrig wie möglich zu halten, entscheidet man sich für Frontantrieb, so dass auf eine Kardanwelle verzichtet werden kann und der Fahrer eine niedrigere Sitzposition hat. Der fast serienmäßige Motor stammt von einem Fiat 500 mit einer auf 48 mm reduzierten Bohrung, die quer im Fahrgestell platziert und über eine Doppelkette mit einem Drei-Gang-Getriebe eines DKW verbunden ist. Das Getriebe befindet sich parallel zum Motor hinter der Vorderachse. Das Chassis ist mit einer Zwei-Personen-Aluminiumkarosserie ausgestattet und das Auto trägt den Namen Dofin. Dieser Rennwagen wird in drei Bergrennen mit bedauerlichen Ergebnissen eingesetzt.



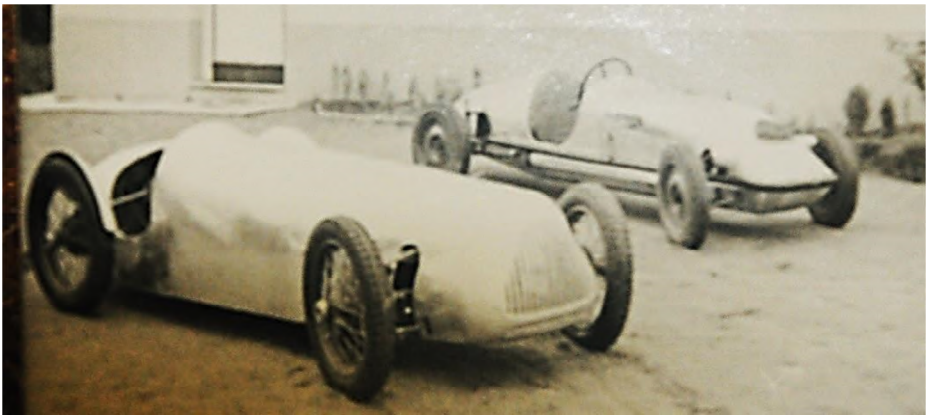


*VSM Dofin 1949*

Der Motor liefert im Vergleich zur Konkurrenz zu wenig Leistung und für die nächste Saison werden Konzept und Motor drastisch überarbeitet. Ende 1949 wurde bei Casa dell Auto über einen Brüsseler Händler ein Testadoro * N * - Zylinderkopf bestellt. Dieser Zylinderkopf hat halbkugelförmige Verbrennungsräume und das Einlass- und Auslassventil stehen in einem Winkel von 90 Grad. Er verfügt über ein ausgeklügeltes Ventilbetätigungssystem mit dazwi-

schen liegenden Kipphebelwellen. Ein Konzept, das BMW im berühmten 328 vor dem Krieg und danach auch Gordini verwendete. Der Zylinderkopf ist zunächst in Bronze (Testadoro bedeutet Goldener Kopf) und später in Aluminium gegossen. Er ist in drei Versionen N (ormal), S (port) und C (orsa) erhältlich.

Es wird ein neuer, steiferer Rohrrahmen konstruiert, der dem Konzept des Frontantriebs treu bleibt. Der Motor ist jetzt in Längsrichtung hinter einem Vierganggetriebe eines KdF (Vorgänger des Volkswagens) montiert. Das Getriebe ist jedoch für den Motor in umgekehrter Reihenfolge. Die Bremsen stammen von einem Renault 4CV und die Zwei-Personen-Karosserie besteht wieder aus Aluminium. Dieser neue VSM-Rennwagen (Victor Stanislas Maurice) mit dem modifizierten Testadoro-Motor wird 1950 in Mons, Zandvoort, Rouen und Ostende eingesetzt. 1951 wird das Auto in Hockenheim gefahren. Das VSM-Team ist mit der Leistung nicht zufrieden, was teilweise auf das Gewicht des wassergekühlten Vierzylinders zurückzuführen ist. Obwohl der Motor mit hohen Drehzahlen läuft, beginnt bei 6000 Umdrehungen die Zwischenkipphebelwelle des ersten Zylinders zu flattern, wodurch die Ventile nicht mehr öffnen. Dies brachte Maurice auf die Idee, zwei obenliegende Nockenwellen zu verwenden.



*Links der Dofin rechts das Auto von Robert Kahn mit einem FN-Motor*

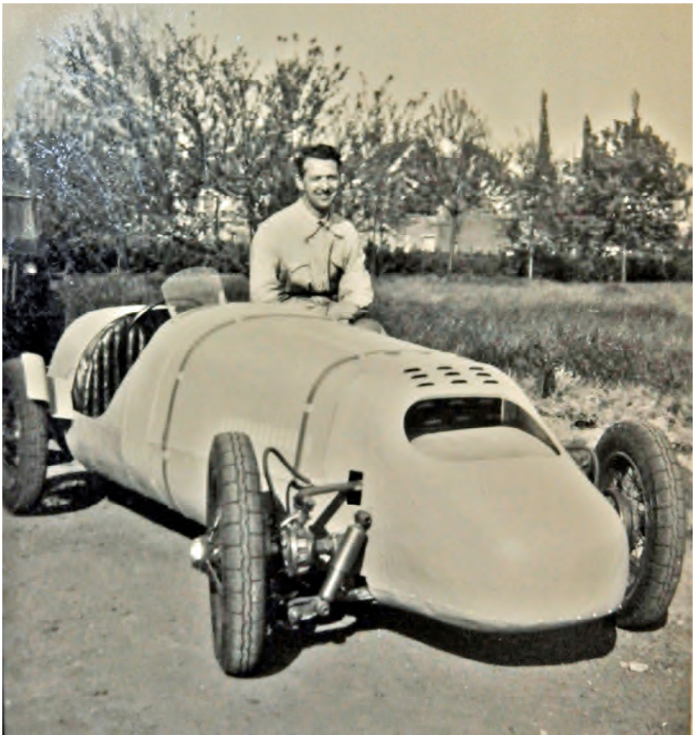
Mitte 1951 wird der Fiat 500-Motor mit Unterstützung des Technikers Robert Kahn gründlich überholt. Eine neue dreifachgelagerte Kurbelwelle wird aus einer massiven Stahlstange mit einem Hub von 54 mm gedreht. Das zusätzliche Stützlager ist in den Block eingeschraubt. Das Schweißen wird in Betracht ge-

zogen, es bestehen jedoch Bedenken hinsichtlich der möglichen Beanspruchung und Verformung des Motorblocks aufgrund der während des Schweißprozesses freigesetzten Wärme. Die speziellen «hohen» Kolben sind aus einem massiven Aluminiumstab gedreht, haben einen Durchmesser von 54 mm und eine Dachform. Bohrung und Hub sind daher quadratisch und ermöglichen Drehzahlen von bis zu 8'500 Umdrehungen pro Minute. Der Gesamthubraum von 496 ccm entspricht somit der 500 ccm-Regelung.

Die vorhandene Ölwanne wurde auf 8 Liter vergrößert und mit Kühlung ausgestattet. Auf dem Testadoro-Zylinderkopf befindet sich ein 3-mm-Stahlblechgehäuse als Ventildeckel, in dem beide Nockenwellen montiert sind. Einstellbare Stößel sind zwischen dem Nocken und dem Ventilschaft angebracht. Die Nockenwellen sind einkettig angetrieben vom ursprünglichen Nockenwellenrad. Eine SEV-Magnetzündung ist an der Kurbelwelle angebracht und eine Modauto-Wasserpumpe wird über eine Riemenscheibe angetrieben. Die alte darunter liegende Nockenwelle betreibt eine mechanische Kraftstoffpumpe. Anfangs besorgen zwei Amal-Vergaser die Atmung durch die ursprünglichen Einlasskanäle, später wurde dies jedoch geändert, indem die Einlasskanäle an die Oberseite des Zylinderkopfs verlegt wurden. Das perforierte Schwungrad wurde auf ein Gewicht von 2900 Gramm gedreht. Der Auspuffkrümmer besteht aus drei getrennten Kanälen. Es wird viel Wert auf Details gelegt und die meisten Teile bestehen aus gebürstetem Aluminium oder Chrom. In Anbetracht der vergleichbaren Modifikationen mit dreifach gelagerter Kurbelwelle und Testadoro-Zylinderkopf von Casa dell Auto (Hersteller des Testadoro-Zylinderkopfs) liegt die Leistung zwischen 45 und 50 PS.

Jean Bernardet blieb Ende 1951 bei der Familie van den Brempt und schrieb auf der Grundlage dieses Besuchs den fraglichen Artikel in L'Automobile. Obwohl er beschreibt, dass der Motor auf dem Simca 5 basiert, scheint dies nicht der Fall zu sein und es wurde ein Fiat 500-Motor verwendet. Für die Saison 1952 wurde auch die Karosserie geändert, um eine zweite Version des VSM-Rennwagens zu schaffen. Der Zweisitzer verwandelt sich in einen Einsitzer mit zentralem Sitz und die Nase erhält eine größere Kühlöffnung. Das Auto nimmt am 11. Mai 1952 in dieser modifizierten Konfiguration an einem damaligen Wettbewerb in Brüssel teil. Victor van den Brempt hat während dieses Rennens große Probleme mit der Kühlung und trotz der umfangreichen finanziellen Investitionen bemerkt er, dass die Entwicklung des Autos hinter den Konkurrenten zurückbleibt. Nach dem Rennen in Brüssel fällt der Vorhang für den VSM-Rennwagen. Der Motor wird zerlegt und gelagert und das Auto ist mit

einem modifizierten Fiat 500 C Motor ausgestattet. Der belgische 500 Club tritt 1953 und 1954 noch mit einigen Autos bei inoffiziellen Wettbewerben an. Danach hört er auf zu existieren und die Formel Junior tritt in Erscheinung.



*Victor van den Brempt mit der ersten Version des VSM-Rennwagens 1950*

Die Geschichte, die 1982 für mich begann, hat ein besonderes Ende. Maurice hat uns den VSM-Rennmotor während des Besuchs verkauft. Das Triebwerk wird durch Castrolöl konserviert und ist daher perfekt erhalten und immer noch fast neu. In den kommenden Jahren wird dieser Motor umgebaut und in einen unserer Topolinos eingebaut.

TOPOLINO CLUB ZÜRICH

Beleg Nr: .....

www.topolinoclubzuerich.ch

## BESTELLUNG / VERKAUF CLUBARTIKEL

Name: ..... Vorname: ..... Datum: .....

Adresse: .....

| ARTIKEL | PREIS CHF | STÜCK | BETRAG |
|---|---|---|---|
| **Wein und Prosecco sind ausverkauft!** | | | |
| **Grappa „INNO al CIELO„** 20 cl, Trentino | **28.50** | | |
| **Grappa „ELISI„** 50 cl, da Berta Piemont | **48.50** | | |
| | | | |
| Topolino-Plan, Modell C | **20.--** | | |
| Broschüre Topolino fuoriserie 500 Topolino | **10.--** | | |
| Broschüre Fiat 500 Topolino | **15.--** | | |
| Reparaturhandbuch (Fotokopien) | **30.--** | | |
| | | | |
| **Zwischentotal CHF** | | | |
| Aufrundung / Spende | | | |
| Porto / Versandspesen gemäss Posttarif* | | | |
| **TOTALBETRAG CHF** | | | |

**Barzahlung**.. ..... = >

**Zahlung mit Einzahlungsschein oder e-banking** ..... = >

E-banking, Zürcher Kantonalbank, "Clubkonto", **IBAN CH65 0070 0110 5000 2648 7**

*Sofern Ware verschickt werden muss, werden mindestens Fr. 12.-- Porto- und Versandspesen berechnet. Getränke werden nicht per Post verschickt.

23.08.2021 bs

Dieser Bestellschein ist auch online unter www.Topolinoclubzuerich.ch abrufbar.

# Wer fährt den sparsamsten Topolino?

Oder wie hoch war der $CO_2$ Ausstoß bei unserem Jahrestreffen je gefahrenem Kilometer?

Lothar Oberschmidt

10 Teilnehmer bekamen beim diesjährigen Jahrestreffen in der Pfalz von mir, dem Technik-Berater Lothar Oberschmidt , ein Blatt um den Verbrauch ihres Topolinos zu dokumentieren. Immerhin fünf Teilnehmer haben den ausgefüllten Bogen zurückgegeben, sodass ein verwertbarer Durchschnittsverbrauch festgestellt werden konnte.

Den mit Abstand niedrigsten Verbrauch mit 5,56 Liter/ 100 km erzielte mit seinem 500 C Gerd Wirbelauer. Allerdings ist dieser Topolino mit einer elektronischen Zündung und einem elektrischen Kühlerventilator, der nur bei höheren Motortemperaturen läuft ausgestattet.

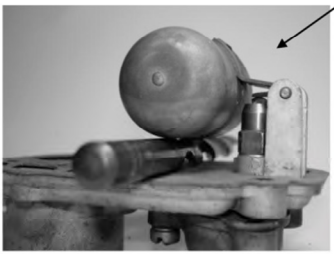
Den zweiten Platz im Verbrauchswettbewerb belegte Hermann Ricken mit 6,38 Liter/100 km. Auch sein Steyer-Fiat 500 C Coupe ist mit einer kontaktlosen Zündung und einem Drehstromgenerator ausgerüstet.
Die Teilnehmer ohne modernisierte Zündungen lagen mit 6,46 l (Oberschmidt 500 C Kombi), 6,7 l (Franke 500 C Coupe) und 6,77 l (Gohl 500 (A) Coupe) knapp dahinter.
Es muss aber klar gesagt werden dass Wolgang Gohl mit dem seitengesteuerten Motor konstruktionsbedingt ein Mehrverbrauch zugestanden werden muss. Diese oft bergige Rundfahrt durch die Pfalz forderte einiges von unseren Topolino-Motoren. Auf der Anreise von seiner Schwäbischen Heimat in die Pfalz über 283 km erzielte Wolfgang Gohl 6,37 l /100 km.
Erstaunlich hoch war der Verbrauch von Rudolf Welle mit 7,74 l; sein Topolino besitzt aber einen Motor aus dem Fiat Modell 770 und hat mindestens 25 PS. Größerer Hubraum bedeutet da auch Mehrverbrauch.
Wenn wir den Gesamtverbrauch der 5 Topolinos mit Topolino-Motoren von 69,66 Liter Superbenzin 95 oder 98 zur Gesamtfahrstrecke von 1100 Kilometern ins Verhältnis setzen so sind wir bei einem Flottenverbrauch für unsere Rundfahrt von 6,33 l, ein gutes Ergebnis trotz der Berge.
Der $CO_2$ oder Kohlendioxid – Ausstoß, der ja erwiesenermaßen mit zur Klimaerwärmung beiträgt, betrugt dann ca. 148 Gramm je gefahrenen Kilometer, ein Wert der auch von heutigen kleinen Automodellen oft nicht unterboten wird.
Zum Schluss noch eine Bemerkung: als wir 1965 mit unserem Topolino nach Nord-Norwegen fuhren haben wir eine Strecke von 9400 km zurückgelegt, 554,3 Liter Benzin für zusammengerechnet 383 DM (ca. 197 Euro) verfahren. Das waren nur 5,89 l / 100 km . Der $CO_2$ Ausstoß lag damit bei weniger als 140 Gramm je Km…..der Motor war damals mit neuen Kolben generalüberholt. Jetzt sind die Zylinder stark eingelaufen, die Kolbenringe dichten nicht mehr so gut was auch bei richtig eingestellter Zündung und korrektem Schwimmerstand im Vergaser zu einem höheren HC-Wert (unverbrannte Kohlenwasserstoffe = Benzin) im Leerlauf führt.
Wenn der HC-Wert mit einem Abgastester gemessen wird sollte auch bei einem guten Topolino-Motor ein Wert von 300 ppm (parts per million = Teile aus einer Million) im Leerlauf nicht überschritten werden.

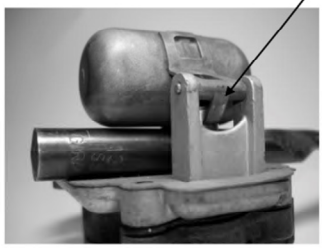
**Was tun wenn der Topolino zu viel säuft?**

Wenn der Motor mechanisch gesund ist, also keinen hohen Ölverbrauch hat und die Kompression gut ist, sollte bei richtig eingestelltem Unterbrecherkontakt und Zündzeitpunkt der Vergaser genauer untersucht werden. Ursachen könnten in einem undichten Schwimmernadelventil, einem zu hohen Schwimmerstand, einem falsch eingestellten oder undichten Starterventil und einem sehr fett eingestellten Leerlaufgemisch zu finden sein.

**Schwimmernadelventil prüfen**: Stellt man den Motor ab darf der Vergaser nicht überlaufen! Genauere Prüfung: Druck- Manometer (0 – 0,5 bar) in die Zuleitung von Benzinpumpe zum Vergaser mit einem T-Stück einbauen. Motor starten und Förderdruck in der Leitung messen (Sollwert 0,15 bis 0,25 bar). Motor abstellen und Druck beobachten: der Druck sollte innerhalb von 30 Sekunden nicht abfallen, sonst ist entweder das Nadelventil oder das Ventil in der Benzinpumpe undicht. Ist der Förderdruck zu hoch kann durch eine dickere Flanschdichtung zwischen Motorblock und Benzinpumpe der Druck verringert werden.

**Schwimmerstand prüfen**: Bei ausgebautem Vergaseroberteil den Abstand zwischen Schwimmer (Gewicht 13 g) und Dichtung messen: geschlossenes Schwimmernadelventil 9 mm Abstand, bei ganz geöffnetem Ventil 13 mm.



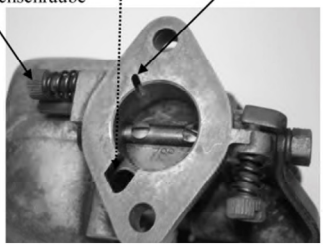


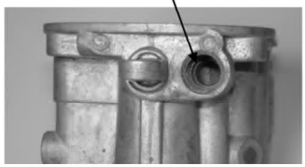
**Starterventil prüfen und instandsetzen**: Eine Dichtprüfung kann bei ausgebautem und trockenem Vergaser durch Einfüllen von Reinigungsbenzin ( kein Kraftstoff verwenden da stark gesundheitsschädlich !!) in den *Startkanal* durchgeführt werden.

Leerlauf-Gemischschraube

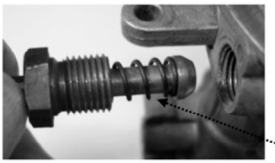
Leerlaufgemisch-Kanal

*Sitz des Starterventils* bei ausgebautem Ventil





….oder mit einem Abgastester den CO-Wert im Leerlauf prüfen (max. 4,5 Vol % CO Motor warm). Gas geben und bei ca.3000 Umdrehungen Drehzahl halten. Jetzt sollte der CO-Wert deutlich abfallen (auf weniger als 1,5 %). Bleibt der Wert hoch schließt das Starterventil nicht richtig. Ausbauen und Sitz mit feiner Schleifpaste bearbeiten.



Starterventil am Weber-Vergaser 22 DRS

LO R 1.2.2

Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland und Jurymitglied des jährlichen Concours d'Elégance 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 061/706 77 77, Fax 061/706 77 78
info@belmot.ch, www.belmot.ch

## Jahresprogramm 2021 (Änderungen oder Absagen vorbehalten!)

| Datum | Anlass | Organisation |
|---|---|---|
| 16.1. | Winteranlass* | Peter Zimmermann |
| 24.4. | Luftete* | Peter Zimmermann |
| 30.5. | Fahrt ins Blaue* | Peter Schmid |
| 4.-6.6. | Int. Topolinotreffen Dolomiten | |
| 21.-27.6. | Jubiläumsreise 50+1, Schlussabend am 26.6.2021 | Peter Schmid R. Häusler |
| 15.8. | Topi-Tag Schweiz (evtl. + je 1 zusätzlicher Tag An- und Rückreise) | R. + K. Häusler |
| 21.8. (4.9.) | Topi-Technik-Tag (Verschiebungsdatum) | Fredy Meier |
| 11./12.9. | Herbstweekend | R. + K. Häusler |
| 10.10. | Herbstfahrt | Bruno Steiner |
| **15.10.**** | Galaabend 50+1 Jahr Topolino Club Zürich | |
| 5.11. | GV | Fredy Meier |

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

*abgesagt infolge Corona-Virus / ** neu im Programm

## Impressum


| | |
|---|---|
| Herausgeber © | Topolino Club Zürich<br>erscheint viermal jährlich |
| Abonnement | An die Mitglieder des Topolino Club Zürich<br>im Jahresbeitrag inbegriffen |
| Druck | Kunz Werbung<br>8355 Aadorf |
| Redaktion und Layout<br>Club-Bulletin | Regina Häusler<br>Stelzenwiesestrasse 10, 9547 Wittenwil<br>Tel. 052 365 34 64<br>redaktion@topolinoclubzuerich.ch |

TOPOLINO CLUB ZÜRICH

www.topolinoclubzuerich.ch

# ÖFFNE DIE TÜR ZU EINER BESSEREN WELT.

**DER NEUE 500 3+1** MIT ZUSÄTZLICHER TÜR. ELEKTRISCH, ABER MIT STIL.
**JETZT BEI IHREM FIAT-HÄNDLER PROBE FAHREN.**

IM STADTVERKEHR BIS ZU 460 KM REICHWEITE
Reichweite kombiniert bis zu 320 km

SHERPA-MODUS
Hilft Ihnen, Ihr Ziel zu erreichen

SCHNELL-LADUNG
5 Minuten laden und den ganzen Tag fahren (50 km)

EASYWALLBOX
Für einfaches Laden zu Hause

BRANDNEUES 10,25"-INFOTAINMENT-SYSTEM
Die natürliche Erweiterung Ihres Smartphones

FIAT

Fiat 500e «La Prima» 3+1, 87 kW (118 PS), 320 km Reichweite kombiniert (WLTP), Energieverbrauch (Fahrbetrieb): 13,3 kWh/100 km, $CO_2$-Emissionen: 0 g/km, $CO_2$-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 17 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A, mit Sonderausstattung, CHF 38 990.–.

häusermann.com

**Häusermann Automobile AG**
Bernerstrasse Nord 188, 8048 Zürich, 044 435 36 36, info.zh@haeusermann.com

FEDERAZIONE EUROPEA
FIAT TOPOLINO CLUBS