



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

BULLETIN



04/12
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

Liebe Mitglieder

Der Hinschied unseres Ehrenmitglieds Werner Maurer hat mich persönlich sehr getroffen. Die Zeit, während der ich mit ihm im Vorstand zusammen arbeiten konnte, war für mich ganz toll und ich bedauerte es ausserordentlich, als er letztes Jahr aus gesundheitlichen Gründen aus dem Vorstand zurücktreten musste.

Nichts desto trotz geht es für uns weiter. Wir stecken schon tief in den Vorbereitungen für das 45-jährige Jubiläum des Clubs, das mit einem internationalen Treffen im Jahr 2015 gefeiert werden soll. Wir werden euch laufend über den Stand informieren.

Für den Weinverkauf, mit dem wir unter anderem den Jubiläumsanlass finanziell unterstützen möchten, hat Jolanda Buser wieder neue Etiketten gestaltet und der Vorstand hat auch einen neuen Rotwein ausgesucht. Anlässlich einer Degustation der Vinoteca Salvino Mammarella Consalvo konnten wir verschiedene neue Rotweine probieren und wir sind überzeugt, dass wir mit dem *SPONSÀ Rosso Veronese IGT 2010* eine gute Wahl getroffen haben. Weisswein und Prosecco bleiben die selben wie bis anhin.

Der von uns ausgesuchte neue Grappa ist etwas ganz Exklusives, nämlich ein Grappa «Elisi» von der Distilleria Berta. Da dieser Grappa – die Kenner unter euch wissen das – relativ teuer ist, bieten wir ihn in der Halbliter-Flasche an. Wer etwas

Fortsetzung nächste Seite

Inhaltsverzeichnis

Clubmeldungen	2
Picknick	7
Herbst-Weekend	12
Topolino Club Zürich auf Sendung beim Schweizer Fernsehen	19
Wie ich zu meinem Topi kam – von Peter Kuhn	20
«good vibrations» oder «in die Wiege gelegt bekommen» – Schlussteil	25
Vermischtes	30
Clubartikel- Verkauf	32
Marktplatz / Inserate	34
Jahresprogramm / Impressum	36

weniger für einen Grappa ausgeben möchte, kann den «Triè» aus der Distilleria Villa de Varda, Trento, in der 2-dl-Flasche kaufen. Eine ganz spezielle Etikette wird diese ebenso speziellen Produkte auch zieren: nämlich mit einem Bild unseres Holztopis. Die Beschreibungen zu unseren neuen Produkten ist auf Seite 32 dieses Bulletins zu finden.

An der GV wird der Rotwein mit der neuen Etikette, der Prosecco und der Grappa – letzterer zu einem günstigen Einführungspreis – zum Kauf angeboten und es würde uns sehr freuen, wenn ihr herzlich zugreifen würdet.

Regina Häusler



Wir trauern um Werner Maurer

Obwohl wir von Werners Krankheit und deren Fortschreiten wussten, traf uns die traurige Nachricht, dass Werner am 12. September 2012 im 78. Altersjahr verstorben ist, dennoch überraschend. Peter Zimmermann musste uns beim Treffpunkt zum Topi-Weekend diese Botschaft überbringen, von der er am frühen Samstagmorgen Kenntnis erhielt. Wir sprechen seiner Frau Heidi sowie Guido und Outi Maurer unser herzliches Beileid aus.

Das Wirken von Werner Maurer im Topolino Club Zürich wurde bereits im ersten Bulletin dieses Jahres, anlässlich seines Rücktritts als Präsident, zusammengefasst und gewürdigt. Werner hat sich sehr für das Wohlergehen des Clubs engagiert und wir haben ihm viel zu verdanken.

Werner, du wirst uns fehlen.

Der Vorstand

Neueintritt

Frau Hanna Schneiter ist als neues Passivmitglied unserem Club beigetreten. Wir heissen sie in unserem Kreis herzlich willkommen.

Teilnahme an Anlässen von Personen, die nicht Mitglied sind

Seit Jahren werden die Clubausfahrten und -anlässe immer kostspieliger, weil der Club seinen Mitgliedern ja auch etwas bieten möchte, denn sie bezahlen schliesslich einen Jahresbeitrag, der nicht einfach auf die hohe Kante gelegt und Vermögen angehäuft werden soll. So stehen anlässlich von Ausfahrten immer häufiger z.B. Führungen in Ausstellungen usw. auf dem Programm. Die Eintritte sowie die Führungen werden selbstverständlich aus der Clubkasse bezahlt. Nicht selten wird auch ein Apéro offeriert. Auf mehrtägigen Ausfahrten bezahlt der Club sogar noch ein Nachtessen, nebst täglichen Attraktionen, die er den Teilnehmenden anbietet. Kurz gesagt, die Anlässe werden – nicht nur zum Organisieren, sondern auch finanziell – immer aufwändiger und die Mitglieder, egal ob Aktive oder Passive, haben mittlerweile auch eine gewisse Erwartung.

Wir möchten euch daher wieder einmal in Erinnerung rufen, dass vor längerem beschlossen wurde, dass an einem Anlass, wo für jede anwesende Person etwas bezahlt werden muss (Eintritte in Museen, Degustationen usw.), die pro Kopf anfallenden Kosten auf allfällig teilnehmende Personen, die nicht Mitglied sind, abgewälzt werden. Das trifft selbstverständlich nicht zu, wenn z.B. beim Picknick eine Waldhütte gemietet wird, da spielt es keine Rolle, ob auch «Nichtmitglieder» anwesend sind. Das kostet einfach einen Pauschalbetrag, ebenso z.B. für eine Stadtführung oder Ähnliches. Dieses Vorgehen füllt zwar unsere Kasse überhaupt nicht, stellt aber gegenüber den Mitgliedern eine gewisse Gleichstellung dar.

Wir hoffen also auf euer Verständnis, wenn der Organisator/die Organisatorin teilnehmende Personen, die nicht dem Club angehören, um Rückerstattung der Kosten bittet. Selbstverständlich nimmt der Club gerne auch freiwillige Spenden entgegen. Das kommt erfreulicherweise auch immer wieder vor.

Clubausfahrten

Wer schon lange im Club ist, weiss wie «es» funktioniert. Aber es treten immer neue Mitglieder in den Club ein und nehmen an Ausfahrten teil, darum seien hier wieder einmal die Regeln, die bei Ausfahrten möglichst einzuhalten sind, aufgezählt:

- Man hat *beim Treffpunkt einen vollen Benzintank*, sodass nicht nach rund 30 gefahrenen Kilometern schon die nächste Tankstelle angefahren werden muss.

- Wenn der hintere Fahrer im Rückspiegel nicht mehr zu sehen ist, verlangsamt man das Tempo, sodass mit der Zeit, wenn nötig, alle anhalten.
- Man schaut vor dem Abbiegen auf den hinteren Fahrer, ob er sieht, dass an der Kreuzung abgezweigt wird. Wenn man keinen Topi direkt hinter sich hat, versucht man, an der Kreuzung bzw. kurz nach dem Abbiegen stehen zu bleiben, bis der nächste kommt.
- Man hält einen Abstand zum Vordermann, sodass ein überholendes Auto notfalls dazwischenfahren kann, aber nicht 200 m (bei einer Kolonne von 15 Autos gäbe das eine Strecke von 3 km! Da ist ein Überblick für den vorausfahrenden Organisator nicht mehr möglich).



Auch das Kolonnenfahren will gelernt sein....

Das wären so die «goldenen Regeln» für die Club-Ausfahrten. Natürlich kann es passieren, dass der Verkehr die volle Aufmerksamkeit des Fahrers erfordert und er eben gerade im wichtigen Moment beim Abzweigen vergisst, in den Rückspiegel zu schauen, ob der nächste Topi wirklich auch folgt. Oder man kann einfach nirgends stehen bleiben, weil andere Autos «am Füdli kleben». Meistens bleibt das aber ohne Folgen, d.h. der Hintermann hat realisiert, dass der Tross abzweigt. Oder es ist fast selbstverständlich, dass bei Bergfahrten ein Abstand von mehr als 100 m zum vorderen Topi entsteht, da nicht alle gleich schnell (bzw. gleich langsam) den Berg hinauf fahren können. Das ist dann nicht tragisch, denn bei der Talfahrt kann und sollte das wieder aufgeholt werden.

Erst wer einmal selbst eine Kolonne angeführt hat, weiss, wie schwierig es ist, alle zusammen zu halten, ganz besonders, wenn der Organisator noch allein im Fahrzeug sitzt. Darum bitten wir euch, bei Ausfahrten auf diese Regeln zu achten und sie wenn möglich einzuhalten. Die Organisatoren sind euch dankbar.

Ersatzteilbeschaffung

Seit der Gründung des Clubs sind schon über 40 Jahre vergangen. Früher waren die damaligen Mitglieder vor allem junge, unkomplizierte Leute, die einfach Freude am Topifahren und -restaurieren hatten. Die Topibesitzer investierten zwar viel Zeit aber möglichst wenig Geld in ihre Autos. So war es fast verständlich, dass an Generalversammlungen immer wieder die Forderung nach einem Clublokal bzw. einer -werkstatt aufkam, die dann von den Mitgliedern bei Reparaturen – selbstverständlich unentgeltlich – benutzt werden könnte, wo dann auch Ersatzteile – die vom Club hätten beschafft werden sollen – eingelagert werden könnten usw. Aber – die langjährigen Mitglieder wissen es – es kam nicht soweit, erstens weil sich niemand fand, der, natürlich unbezahlt und freiwillig, dieses Lokal und den Ersatzteileinkauf bewirtschaftete und zweitens weil dem Club ganz einfach die finanziellen Mittel fehlten. So musste dann halt jeder für sich schauen, wie er zu



Diese Zeiten sind endgültig vorbei

Ersatzteilen kam. Auf Club-Ausfahrten nach Italien wurden beispielsweise Autoabbrüche nach irgend etwas Brauchbarem durchstöbert und bei alten Fiat-Garagen nach Ersatzteilen gefragt. Einige machten aber für die Ersatzteilbeschaffung auch gar keinen Finger krumm, legten keinen Vorrat an Ersatzteilen an und kamen trotzdem durch. Irgendwie fand man das benötigte Teil dann schon.

Heute sieht es etwas anders aus. Heute kann uns Ezio Casagrande praktisch alle gewünschten Ersatzteile einfach so liefern. Daneben stellt uns Walter Amstutz noch seine Dienste für Reparaturen aller Art zur Verfügung. Das ist natürlich einfach und bequem und keiner braucht im voraus für etwas, das er vielleicht gar nie braucht, Geld in die Hand zu nehmen, denn ein privates Ersatzteillager ist eigentlich nicht mehr nötig. Es gibt heute viele Mitglieder, die am Topi nicht mehr selbst Hand anlegen können oder wollen, auch wenn Not am Mann ist.

Roland Zehnder hat aber dennoch den Vorstand angefragt, ob der Club für die Mitglieder nicht wieder Verschleissteile wie z.B. Pneus, bestellen könnte, selbstverständlich in Zusammenarbeit mit Ezio Casagrande. Der Vorstand entschied dann aber spontan, diesen Vorschlag abzulehnen. Dennoch möchten wir an der GV die Frage zur Diskussion stellen, ob die Mitglieder auch der Meinung sind, dass, solange bei Ezio Casagrande und Walter Amstutz Ersatzteile eingekauft werden können, der Vorstand keine Massnahmen oder Abklärungen für irgendwelche Sammelbestellungen (d.h. der Club würde z.B. eine Bestellaktion für Pneus durchführen und jeder, der dann Pneus bestellt, müsste diese zuhause bei sich lagern) treffen soll. Schon früher hatte der Club gewisse Ersatzteile herstellen lassen, die Menge der Bestellungen liess aber zu wünschen übrig.

Weiter regte Roland auch an, dass der Vorstand dafür besorgt sein sollte, dass Mitglieder bei einzelnen Firmen Rabatte erhalten, wie z.B. bei Firma Imag AG, Dendinger usw. Offenbar war das früher möglich. Der Vorstand sieht aber hier einige Probleme: Nach welchen Kriterien werden die Firmen ausgesucht, die Rabatte gewähren sollen? Wenn eine Firma in Zürich Rabatt gewährt, fährt ein Topibesitzer, der weit von Zürich entfernt wohnt, nicht viele Kilometer, um dann bei dieser Firma einzukaufen, also kann er nicht davon profitieren. Und vor allem: Wie kann sich jemand ausweisen, dass er rabattberechtigt ist, sodass «Nichtmitglieder» dann keinen Rabatt erhalten?

Es ist zwar so, dass in Artikel 2 der Statuten unter anderem steht, dass ... «ein weiteres Ziel die Beschaffung, Herstellung oder Vermittlung von Bestandteilen» ist. Diesen Passus in den Statuten möchten wir nicht abändern. Aber solange eben die Beschaffung von Ersatzteilen so einfach ist, sieht der Vorstand zur Zeit keinen Handlungsbedarf.

Wir sind gespannt auf die Diskussion an der Generalversammlung.

Der Vorstand

Nicht vergessen: GV Topolino Club Zürich

am Freitag, 2. November 2012

im Restaurant Sonnental, Dübendorf

Apéro: 18.45 Uhr, Beginn Versammlung: 20.00 Uhr

Picknick

Picknick vom 8. Juli 2012

Die Entscheidung, ob wir mit offenem oder geschlossenem Dach zum Treffpunkt fahren sollen, wurde uns abgenommen. Eben als Koni den Topi aus der Garage holte, begann es zu regnen. Und dieser Regen begleitete uns dann auf der ganzen rund einstündigen Fahrt zum Treffpunkt auf dem grossen Parkplatz auf der Forch. Auch die Begrüssung fand noch im Regen statt, aber schon nach den ersten im Konvoi gefahrenen Kilometern zeigte sich blauer Himmel und langsam begann sich die Sonne durchzusetzen.



Besammlung auf der Forch bei Regenwetter

Leider konnte der Organisator Bruno Steiner infolge eines Todesfalls in der Familie die Gruppe nicht persönlich leiten, dafür sprang Peter Zimmermann in die Bresche und begrüßte die rund 30 teilnehmenden Mitglieder, die praktisch alle mit dem Topolino angefahren kamen. Die kurze Fahrt zur angesagten Weingustation in Herrliberg führte eine sehr steile Strasse, die teilweise eine wunderbare Aussicht bot, hinunter zum Zürichsee. Im «Schipfgut» in Herrliberg parkierten wir unsere Topis auf dem hinter einer grossen Mauer versteckten Parkplatz des Weingutes. Empfangen wurden wir vom Hausherrn Kaspar von Meyenburg persönlich. Nach einer kurzen Begrüssungsansprache durften alle ein Glas mit Weisswein (RieslingxSylvaner) in Empfang nehmen.

Picknick



Der Gutsherr (mit Hut in der Hand) erzählt über die Schipf



Parkplatz vor dem Gut Schipf

Herr von Meyenburg lud uns dann zu einem Rundgang durch die Reben ein, der zuerst durch einen romantisch angelegten Garten führte. Ab und zu blieb man wieder stehen und der Gutsbesitzer erzählte uns, dass schon vor 600 Jahren Reben an der steilen, südwestlich gerichteten «Schipfhalde» in Herrliberg wuchsen. Im 17. und 18. Jahrhundert erbauten die in der Stadt Zürich im Seidenhandel tätigen Familien Werdmüller

und Escher die stattlichen Häuser des Landgutes «Schipf» als Sommersitz. Vor über 120 Jahren ging das Gut dann in den Besitz der Familie von Meyenburg über. 1991 übertrug der Vater von Kaspar von Meyenburg ihm das schöne Wein-

Picknick

gut, dessen Betriebsleitung er 1994 dann selbst übernahm. Auch über die Industriegeschichte von Zürich, die eng mit der Schipf verbunden ist (Alfred Escher), konnte Herr von Meyenburg viel Wissenswertes erzählen. Dazwischen schenkte er in die mitgenommenen Gläser immer wieder andere Sorten Weisswein ein und erläuterte die einzelnen Weine.



Auf dem Rundgang durch den Rebberg



Früchte mit leichtem Hagelschaden

Über die Pflege der Reben erzählte uns Herr von Meyenburg, dass vor allem bei wechselhaftem Wetter etwas gegen den falschen und echten Mehltau, Pilzbefall und Parasiten vorgekehrt werden müsse. Deshalb komme er auch nicht darum herum, Fungizide, ergänzt mit wenig Kupfer zu spritzen, aber nur ganz gezielt auf die einzelnen Pflanzen verteilt. Der Hagel, der am 1. Juli auch über dieser Gegend niederging, habe den Trauben glücklicherweise nur wenig geschadet. Überhaupt sei diese Seeseite von Hagel bisher meist verschont geblieben, einen Totalausfall habe er noch nie erlitten.

Picknick

Langsam kehrten wir dann wieder zum prächtigen Gutshaus zurück, und anschliessend wurden wir auch noch in den 1728 erbauten Weinkeller geführt. Rotwein wird dort in Holzfässern, Weisswein in Stahltanks gelagert und ausgebaut. Auf dem Sitzplatz vor dem Keller, unter einem grossen Sonnenschirm, der zwischenzeitlich nötig war, ging die Degustation bei Käse und Brot mit vier verschiedenen roten Weinen weiter. Vor der Abfahrt gab es noch die Möglichkeit, Wein oder Marc zu kaufen, wovon einige auch Gebrauch machten.

Kurz nach halb ein Uhr machten wir uns dann gemeinsam auf den Weg zur reservierten Waldhütte «Guldenen», die auch auf dem Gemeindegebiet von Herrliberg steht. Auf dem selben steilen Strassenstück, das wir auf dem Hinweg zum Weingut zurückgelegt hatten, fuhren wir aufwärts wieder Richtung Forch – diesmal mit etwas Mühe und einen grossen Rückstau verursachend. Nach einer Fahrt von ein paar wenigen Kilometern erreichten wir dann den Waldweg zur Hütte, den wir – unter Missachtung des Fahrverbotes – befuhren, damit wir unsere Topis vor der Hütte parkieren konnten und die Utensilien für den Picknick nicht weit tragen mussten.



Parkieren direkt vor der Waldhütte

Im Cheminé war bei unserer Ankunft schon eine wunderbare Glut vorhanden, die Würste, Steaks, Pouletschenkel usw. konnten also sofort auf den Rost gelegt und gebraten werden. Bei Speis und Trank, Gesprächen über dies und das und natürlich auch Fachsimpeln über den Topolino sass man in gemütlicher Runde auf dem überdeckten Sitzplatz der Waldhütte bis in den späten Nachmittag zusammen.

Picknick



Unter dem grossen Vordach der Waldhütte fanden nicht alle Platz, sodass einige an der Sonne sitzen mussten.

Langsam machten sich dann die einen auf den Heimweg, der Grill wurde geputzt, Tische und Bänke wieder zusammengeklappt und im «Materialraum» verstaut, sodass alles wieder in Ordnung war, bevor dann auch die letzten den gemütlichen Platz verliessen und die Heimfahrt unter die Räder nahmen.

Dass Bruno Steiner alles gut organisiert hatte, bewies sich, weil alles reibungslos klappte, auch wenn er selbst nicht dabei sein konnte. Vielen Dank also, Bruno. Der Club hat übrigens die Degustation offeriert und auch die Miete der Waldhütte übernommen. Besten Dank auch dafür.

Regina Häusler

Herbstweekend 15./16. September 2012

Samstag, 15. September 2012

Punkt 10.00 Uhr trafen alle 14 Topolinos und zwei «Wegwerfautos» bei der Lintharena Sportzentrum Näfels ein.

Unser stets motivierte und zu einem Spass aufgelegte Präsident, Peter Zimmermann begrüsst uns alle unter einem noch mit Wolken bedecktem Himmel im Freien. Die graue Atmosphäre war passend zur ersten Ansage durch Peter Zimmermann. Am 12. September 2012 verstarb unser früherer Präsident, Werner Maurer, an seiner schweren, aber tapfer ertragenen Krankheit. Wir verlieren in Werner Maurer ein sehr innovatives und engagiertes Clubmitglied. Im Gedenken an Werner verharren wir eine Minuten schweigend auf dem Platz.

Sicher im Sinne von Werner Maurer brachen wir dann trotzdem auf zum geplanten Topi-Weekend, welches sich bald von seiner warmen und sonnigen Seite zeigte. Es war schön, einen weiteren Topolinfahrer mit Gattin begrüssen zu dürfen, welche grosses Interesse an unserem Club zeigten. Sie begleiteten uns bis zur ersten Station beim Restaurant Horgenberg in Mitlödi, wo wir uns von ihnen verabschiedeten. Im Restaurant genossen wir eine Glanerspezialität – die Glarner Kalberwurst an der typischen Zwiebelsauce mit Kartoffelstock und Dörrzwetschgen.



Auf dem Parkplatz vor dem Restaurant Horgenberg konnten alle parkieren

Anschliessend ging die Fahrt mit 13 Topolinos weiter nach Linthal zur Besichtigung der Linth-Limmern Kraftwerke. Dort wurde uns zuerst eine aussagekräftige Präsentation gezeigt, ganz im Sinne von «2012 Jahr des Wassers».

Speicherkraftwerk im Glarnerland



Vor dem Eingang zum Kraftwerk

Die 1964 erbauten Kraftwerke Linth-Limmern mit Sitz in Linthal (GL) sind ein Partnerwerk des Kantons Glarus und der Axpo AG. Die Kraftwerke Linth-Limmern dienen dank ihrer raschen Verfügbarkeit und ihrem grossen Leistungsvermögen (340 MW) der Erzeugung konsumangepasster Spitzenenergie. Die mittlere Jahresproduktion beträgt 428 Mio. kWh.

Die verschiedenen Kraftwerkstufen nutzen die Wasserzuflüsse eines rund 140 km² grossen Einzugsgebiets im Quellgebiet der Linth. Ein Pumpbetrieb erlaubt die Umlagerung von Zuflüssen der Stufe Hintersand in den Stausee Limmernboden. 2009 wurde eine Anlagenerweiterung durch die Pumpspeichermaschinengruppe Limmern-Tierfeld dem Betrieb übergeben.

Ein Erweiterungsprojekt, das Pumpspeicherkraftwerk Muttsee-Limmern, ist bereits im Bau. Die Anlagen der Kraftwerke Linth-Limmern leisten schon heute einen wichtigen Beitrag zur Stromversorgung der Schweiz. Mit dem Ausbauprojekt Linthal 2015 werden nun die bestehenden Anlagen mit einem zusätzlichen, leistungsfähigen Pumpspeicherwerk erweitert und optimiert.



Ungewohnt gekleidete Clubmitglieder vor dem Stausee

Herbstweekend

Dies bietet die sinnvolle Möglichkeit, überschüssigen Strom zu nutzen, um Wasser in die Stauseen zu pumpen. Bei Bedarf steht so das Wasser wieder für die Stromproduktion zur Verfügung.

Anschliessend führen wir gemütlichen auf Nebenstrassen im herbstlichen Spätnachmittag ins Hotel Frohe Aussicht in Uznach. Der Name sagt bereits alles über die prächtige Lage unserer Unterkunft. Auf der Terrasse genossen wir bei einem Apéro die wunderschöne Aussicht. Als es kühler wurde, zog es uns ins Restaurant, wo uns ein herrschaftliches Nachtessen serviert wurde.

Unser Dank geht an Käthi und Peter Zimmermann, die einmal mehr ihre Begabung als Reiseführer bewiesen haben und uns nebst dem Kulinarischen auch mit viel Wissenswertem überraschten.

Peter & Christa Kuhn

Sonntag 16. September, Ausflug ins Linthgebiet

Kurz nach dem Frühstück stehen wir pünktlich um 9.00 Uhr bei unseren Topis auf dem Parkplatz. Ein wunderbarer kühler morgen. Vorwitzige Sonnenstrahlen scheinen uns ins Gesicht. Vom Hotel Frohe Aussicht aus fahren wir Richtung Weesen.

Es ist ja eine kurze Fahrt bis zum nächsten Halt. Gommiswald-Kaltbrunn-Ziegelbrücke-Weesen. Mit offenem Dach ist es ein wenig kühl aber trotzdem angenehm. Von Bergen umgeben fahren wir durch diese malerische Landschaft. Die Region lädt auch zum Wandern und Biken ein. In Weesen angekommen fahren wir kurz ins heimelige Städtchen. Man nennt Weesen auch die Riviera am Walensee. Wie fast überall hat es auch hier Einbahnstrassen in den Städtchen gegeben, sodass wir leider wieder zur Weiterfahrt umkehren müssen.

Heute dürfen wir eine Exkursion ins Linthgebiet unternehmen. Das Thema:

Korrektion der Linth

Bei unserer Ankunft auf dem Parkplatz steht bereits unser Leiter Steve Nann bereit. Wir nennen uns beim Vornamen und spüren sofort, dass wir einen speziellen und auch interessanten Spaziergang vor uns haben. Der ganze Rundgang geht etwa zwei Stunden. Zu unserer Gruppe gehört auch der Hund «Bonnie». Sie ist der Liebling von Peter und Daniela. Auch Bonnie geniesst die Natur pur. Mit lautem Gebell gibt Sie zu verstehen, dass sie den Plausch hat. Während dem Laufen stellen wir Fragen über die Flora und Fauna an Steve.



Die erhaltenen Unterlagen werden genau studiert

Als erstes erklärt er uns um was es bei dieser Umleitung der Linth geht, nämlich vor allem um die Verbesserung der hydrologischen Verhältnisse an der Linth.

Die Linth vor der Korrektion

Als die Linth noch von Mollis quer zum Tal nach Niederurnen und Ziegelbrücke floss, wurde die Ebene zwischen Näfels, Weesen und Ziegelbrücke regelmässig und mit verheerenden Folgen durch die Linth überschwemmt. Ab dem 18. Jahrhundert lagerte sich mehr und mehr Geschiebe aus den Glarner Bergen in der Linthebene ab und zerstörte grosse Kulturlandflächen. Die hohe Erosion im Glarnerland war durch die systematische Abholzung und daraus resultierenden Murgänge bedingt.

Die Ablagerung des Geschiebes in der Linthebene führte dazu, dass die Maag nicht mehr in den Zürichsee fliessen konnte. Das wiederum hatte das Ansteigen des Walensees und regelmässige Überschwemmungen in den Anrainerorten zur Folge. Die Linthebene versumpfte und es kam häufig zu Malariaausbrüchen.

Die betroffenen Kantone Glarus, Schwyz und St. Gallen zogen die Eidgenössische Tagsatzung zu Rate. Diese beauftragte den Berner Ingenieur Andreas Lanz mit

Herbstweekend

einer Sanierung der Linth. Der Kostenvoranschlag von rund 90000 Gulden schreckte aber die Tagsatzung ab.

Linthkorrektion

1783 gab die Tagsatzung ein Projekt für die Korrektion der Linth in Auftrag, das jedoch erst 1804 zu konkreten Bauplänen führte. Das Projekt sah die Kanalisierung der Linth ab Mollis vor. Der Kanal sollte in den Walensee geleitet und das Flussbett zwischen Walen- und Zürichsee begradigt werden. Die Bauarbeiten unter der Leitung von Hans Conrad Escher von der Linth begannen 1807 dank Eschers guten Beziehungen. Der heute als Escherkanal bekannte Kanal bei Mollis wurde 1811 eröffnet. 1816 waren auch die Arbeiten am Kanal zwischen Walensee und Zürichsee beendet. Die Zuflüsse aus dem Gaster und der March wurden in zwei Kanälen links und rechts des Hauptkanals, den Linth-Seitenkanälen, gesammelt, wodurch der Kanal frei von Geschiebe gehalten wird.



Infotafel zum Hochwasserschutz am Ufer der Linth

Durch die Linthkorrektion wurde der Wasserspiegel des Walensees um 5,5 Meter gesenkt. Die Riet- und Sumpfflächen zwischen den beiden Seen wurden bis zum Zweiten Weltkrieg zur Streugewinnung weiter kontrolliert bewässert. Die Trockenlegung durch Drainage erfolgte erst durch die Linthmelioration nach 1938 im Rahmen der so genannten «Anbauschlacht».

Herbstweekend

Bisher hielten die Dämme der Linth den Belastungen durch Hochwasser stand. Bei den Hochwassern 1999 und 2005 konnte ein Brechen der Dämme aber nur knapp verhindert werden. Sie wurden anschliessend notdürftig saniert. Eine Gesamtsanierung des Linthkanals ist in Planung. Der Hochwasserschutz und eine teilweise Renaturierung des Linthlaufs stehen dabei im Zentrum der Debatte. Kontrovers diskutiert wird besonders eine Rücknahme der Dämme, da dabei zwar ein natürlicherer Flusslauf entstehen würde, jedoch grössere Flächen landwirtschaftlichen Nutzlandes geopfert werden müssten.

Während unserer kurzen Wanderung kamen richtig gute Gespräche zustande. Es ist immer wieder schön zu sehen wie schnell Topifreunde in guter Gemeinsamkeit zueinander finden. Durch die frische Luft verspüren doch einige bereits wieder Hunger.



Wir kommen noch zum letzten Halt; einem besonderen Denkmal. Es ist das einzige funktionelle Denkmal in der Schweiz. Es zeigt den Wasserspiegel vom Walensee an. Bereits damals haben die Leute schon sehr clever überlegt.

Wir gehen zügig weiter, denn die Beine tun weh und wir haben Hunger und Durst.

Das Mittagessen ist im Restaurant Biäsche in Weesen vorbestellt: Salat, Fischknusperli mit Gemüserisotto und ein feines Dessert. Zuvor aber geniessen wir einen Apéro, der vom Topiclub offeriert wird. Vielen Dank. Der Weisswein den wir trinken ist Topimässig gut. Ein Weesner Chlosterwy. Ich möchte noch speziell erwähnen, dass die Etikette von der 7dl-Weinflasche von Steven Nann kreiert wurde.

Vor dem Denkmal mit den Markierungen der höchsten Wasserstände des Walensees

Herbstweekend



Beim Apéro in der Gartenwirtschaft des Restaurants Biäsche ...



... und beim anschliessenden Mittagessen in der Gaststube

Wie es halt so ist... alles hat ein Ende. Es ist 15.00 Uhr und wir wollen heimwärts. Schliesslich ist Sonntag und es hat sicher viel Verkehr. Das war Weesen..... gewesen.

Wir danken den Organisatoren recht herzlich. Wir haben alles genossen. Die Ausfahrt, das Essen und Trinken und die kulturelle Bereicherung dieses Wochenendes.

Gaby und Gery Schneiter

Topolino Club Zürich im Fernsehen

Unter dem Titel «Steile Kurven, stramme Waden, kühles Bier – Beobachtungen auf der Rennbahn Oerlikon» der Sendung «Reporter», die jeweils am Sonntagabend ausgestrahlt wird, hatte unlängst auch der Topolino Club Zürich einen kurzen Fernsehauftritt. Anlässlich der Reportage zur 100-Jahr-Feier der offenen Rennbahn Zürich Oerlikon kam aber vor allem unser Mitglied Ernst Wenk zu Wort. Im Vordergrund stand da zwar nicht der Topolino, sondern seine Vorliebe für den Radsport und vor allem für die offene Rennbahn.

Im letzten Bulletin publizierten wir den Bericht über den Besuch des Clubs auf der offenen Rennbahn an einem Dienstagabend während den Velorennen. Und genau dieser Besuch, d.h. die Einfahrt in den Innenteil der Rennbahn und das Aufstellen der Topis wurde dann eben in dieser Reportage gezeigt. Wer die Sendung verpasst hat, kann diese am Computer nachträglich noch ansehen. Bei 21:09 beginnt der kurze Auftritt des Clubs. Selbstverständlich ist es aber Wert, sich die ganze Sendung anzuschauen. (<http://www.sendungen.sf.tv/reporter/Sendungen/Reporter/Archiv/Sendung-vom-26.08.2012-Offene-Rennbahn-Oerlikon>)



The screenshot shows the SF Videoportal interface. At the top, there are navigation links for TV-PROGRAMM, VIDEOPORTAL, BILDER, PODCASTS, BLOGS, SHOP, and UNTERNEHMEN, along with a login/register button. The main header features the SF logo and 'VIDEOPORTAL'. Below this is a navigation bar with 'Startseite', 'Sendungen', 'Sendung verpasst', 'Channels', and 'Meine Videos'. A search bar is also present. The main content area displays a video player with a thumbnail of a red Volkswagen Beetle at a race track. The video title is 'Steile Kurven, stramme Waden, kühles Bier - Beobachtungen auf der Rennbahn Oerlikon' from the 'Reporter' series, dated 26.08.2012 at 21:42. A description below the title reads: «Reporters mit einer Hommage an die Offene Radrennbahn von Zürich Oerlikon, die dieses Wochenende ihr 100jähriges Bestehen feiert. Ein Ort, der vielen, vor allem Älteren, ein Stück Heimat bedeutet, der aber akut bedroht ist. Die Rennbahn besetzt begehrtcs Bauland.» To the right of the video player, there is a sidebar with a 'report' logo, a dropdown menu for the specific broadcast, and options for 'Ganze Sendung', 'Sendungsübersicht', 'RSS abonnieren', 'Homepage Reporter', and 'Podcast abonnieren'. Below the sidebar, there is a section for 'Ähnliche Videos' with thumbnails for 'Siegessfahrten und Todesdramen - 100 Reportagen', '100 Jahre Radrennbahn Oerlikon', 'Arena der Legenden', and 'Kulturplatz'.

Ausschnitt aus der Sendung SF «Reporter» vom 26. August 2012

Regina Häusler

Wie ich zu meinem Topi kam

Wie ich zu meinem zweiten Topolino kam

von Peter Kuhn

Mit meinem ersten Topolino erfüllte ich mir einen Jahrzehnte alten Bubentraum. Wie es dazu kam, lässt sich im Bulletin 01.09 nachlesen. Seither erfreuten wir uns mit ihm an zahlreichen Ausfahrten und Clubanlässen.

Vor etwa drei Jahren ereignete sich im Zürcher Oberland eine folgenschwere Geschichte, welche auf eine neue Tierschutzverordnung in der Schweiz zurückzuführen war.

Seit über zehn Jahren lebte ein Lama und ein Esel in freundschaftlicher Symbiose im gleichen Gehege friedlich zusammen. Nun gehört aber das Lama gemäss dieser neuen Tierschutzverordnung zu den Tierarten, welche nicht mehr einzeln gehalten werden dürfen. Es kam zu einer Klage. Für den Esel wurde schnell eine Lösung gefunden, denn Esel gibt es in der Schweiz genug. Für das Lama gestaltete sich dies wesentlich schwieriger. Weil in der vorgegebenen Frist kein passendes Gegenüber aufzutreiben war und alle Rekurse abgewiesen wurden, musste das arme Tier schliesslich geschlachtet werden.

Als ich dies las, schrillten bei mir alle Alarmglocken! Wird nicht auch mein Topolino einzeln gehalten? Und heisst Topolino nicht «Mäuschen»? Und sind Mäuschen nicht auch Herdentiere, welche nicht mehr einzeln gehalten werden dürfen?

Um jedes Risiko auszuschliessen, begann ich mich folgerichtig nach einem artgerechten Gegenüber für meinen Topolino A umzusehen.

Da mir die Urform des Topolinos mit dem runden Kühlergrill und den niedlichen, freistehenden Lampen schon immer am besten gefallen hatte, suchte ich nach einem Topi B, welcher äusserlich noch immer die gleiche Form aufwies, aber innerlich bereits mit dem neuen, etwas stärkeren Motor und dem modifizierten Chassis ausgerüstet war. Zudem erwachte in mir der alte Traum, einen Topolino nicht nur zu besitzen und zu fahren, sondern so ein Gefährt auch einmal von Grund auf zu restaurieren.

Im Internet stiess ich auf eine entsprechende Anzeige und vereinbarte gleich einen Besichtigungstermin. Dabei erlebte ich eine erste freudige Überraschung, handelte es sich beim Verkäufer doch um ein bekanntes Gesicht aus unserem Topi-Club, nämlich Roland Zehnder. Er hatte das Auto vor über 30 Jahren erstanden und teilweise zerlegt. Aufgrund verschiedener Umstände kam er aber nie dazu, das Wägelchen fertig zu restaurieren. Der Topi stammte aus Italien, wurde dort

Wie ich zu meinem Topi kam

bis 1972 gefahren, war aber noch nie in der Schweiz eingelöst. Alle notwendigen Papiere und Formulare waren aber vorhanden.

Der Handel kam zustande und einige Wochen später fuhr ich mit meiner Tochter Tabea mit einem Anhänger im Schlepptau ins «Säuliamt», um den Topi zu holen.

Als wir ankamen, rollte Roland das verstaubte und teilzerlegte Fahrzeug eben aus der Scheune. Ohne Scheiben, Kotflügel und Zierrat bot es einen traurigen Anblick. Während wir die rostigen, verstaubten, mit Spinnweben behangenen Teile zusammen suchten, nahm mich Tabea zur Seite und fragte: «Vati, hast du dir wirklich gut überlegt, was du dir da antust»???

Nun – aus ihrer Sicht war die Frage berechtigt. Boden, Schwellen und Türen bestanden, soweit noch vorhanden, aus «stahlfreiem Edelrost». Die Haube war zerbeult und auch die Kotflügel zeigten deutliche Spuren eines «kontaktfreudigen» Autolebens. Der Topi war aber mit allen Teilen vollständig vorhanden, das Chassis und die Aufhängung wirkten solide und ich plante ja ohnehin, alles bis auf die letzte Schraube zu zerlegen und zu restaurieren. Zudem versicherte mir Roland, dass ich mich bei fehlenden oder defekten Teilen, sofern vorhanden, im unerschöpflichen Fundus seines Ersatzteillagers bedienen dürfe.



Die Karosserie auf dem Chassis brachte ich gleich zum Spengler, denn ich wollte ja später eine Veteranenzulassung und deshalb legte ich Wert auf ein perfekt restauriertes Bleckleid.

Zu Hause begann ich in stundenlanger Kleinarbeit mit einer rotierenden Drahtbürste alle Teile zu entrostern, anschliessend zu reparieren und neu zu malen.

Der Motor war schon teilweise zerlegt und wurde ebenfalls bis hinein in die tiefsten Wasserkanäle gereinigt. Dabei zeigte sich, dass der Block mit neuwertigen

Wie ich zu meinem Topi kam

Zylinderbüchsen und fast neuen Kolben bestückt war. Der Zylinderkopf hatte in der Scheune von Roland mehreren Generationen von Wespen als Heimat gedient. Alle Öffnungen waren mit Waben ausgefüllt. Als aber alles gereinigt war, zeigte sich die Mechanik in durchaus gutem Zustand, so dass nur die Ventile etwas eingeschliffen werden mussten.

Nachdem ich den Motorblock lackiert hatte, brachte ich sämtliche Teile nach Hadlikon zu Walti Amstutz in die Tobelgarage. Er kontrollierte jedes Teil und alle Masse. Kurbelwelle und Pleuellager präsentierten sich ebenfalls neuwertig und rostfrei und konnten nach einer sanften Behandlung mit Schmirgeltuch wieder verwendet werden. Ein Hauptlager hatte einen Schlag erwischt, wahrscheinlich bei der Demontage. Dieses wurde sicherheitshalber ersetzt. Auch neue Kolbenringe wurden eingesetzt, da diese nicht mehr aufzufinden waren.

Walti kümmerte sich auch um die inneren Werte von Lenkstock, Hinterachse und Getriebe. Hier brauchte es vor allem neue Lager und ein neues Vorgelege, weil das Zahnrad des zweiten Ganges fortgeschrittene Karies-Schäden aufwies. Ich brachte das Äussere wieder auf Hochglanz.

Die Aufhängung und die Lenkung bekamen neue Lager und die Blattfedern wurden teils gereinigt und restauriert oder ersetzt. Ebenfalls ersetzt wurden Bremszylinder, Stossdämpfer und weiteres Kleinzeug.

Um den Lackresten und dem Rost gänzlich den Garaus zu machen, wurden Chassis und Blechteile von der Firma Meier in Rafz abgelautet und tauchgründiert.



Das Blechkleid geht zum Maler



Das fertig aufgebaute Chassis

Allerdings kamen die Kotflügel in weit desolaterem Zustand aus der Lauge als erwartet. Zahlreiche Unfälle hatten bleibende, tiefe Eindrücke hinterlassen. Sogar

Wie ich zu meinem Topi kam

das Chassis und der rechte Achsschenkel waren verbogen und die rechte Bremsplatte war bis zum Excenter abgeraspelt, weil offenbar einmal ein Rad verloren gegangen war und das Auto auf der Bremsplatte dem Asphalt entlang scheuerte.

So machte sich der Spengler Martin Kägi in Pfäffikon mit seinem Lehrling nochmals an die Arbeit. Das Chassis wurde gerichtet und Kotflügel und Türen in stundenlanger Handarbeit so ausgebeult und eingezogen, dass kein Spachtel mehr benötigt wurde. Dies hatte natürlich seinen Preis, das Resultat aber überzeugte. Zu Hause in der Garage machte ich mich an den Aufbau, währenddem die Karosserie zum Maler ging.



Das Autospritzwerk Manganiello in Hüttwilen führte diese Arbeit sehr sauber aus.

Das Blechkleid wurde in rot/schwarz lackiert und nachdem es mit dem fertigen Unterbau wieder «verheiratet» worden war, begann ich mit dem Endausbau. Fehlende oder defekte Teile konnten ohne Probleme bei Ezio Casagrande in Emmen beschafft werden.



Statt Gummimatten verwendete ich farblich passende Schleusenteppiche und statt dem schweisstreibenden Kunstleder bekamen die Sitze und die Türfüllungen nobles Alcantara als Bezug. Bei so viel automobiler Oberklasse ersetzte ich auch gleich das Blech am Armaturenbrett durch einen Nachbau aus edlem Apfelbaumholz, welches mit seiner rötlichen Farbe sehr gut mit dem Rest des Interieurs harmoniert.

Wie ich zu meinem Topi kam



Eine kleine Abweichung vom Original sind die Temperaturanzeige, die Blinker, der Schaltknäuf aus Holz mit dem FIAT-Logo, sowie eine 12-V Steckdose im Zigarettenanzünderformat.

Für das Elektrische nahm ich nochmals die Hilfe von Walti Amstutz in Anspruch. Ebenso für das Feintuning der Bremsen.

Als ich schliesslich nach rund zwei Jahren Arbeit den fertigen Topolino B beim Strassenverkehrsamt vorführte, wurde nicht das Geringste beanstandet, nicht mal das fehlende Pannendreieck....

Die ersten Fahrten brachten keine herben Enttäuschungen. Nur ein paar kleine Nachbesserungen zum Beseitigen von Klappergeräuschen und dergleichen mussten getätigt werden.



Topolino A 1939



Topolino B 1948

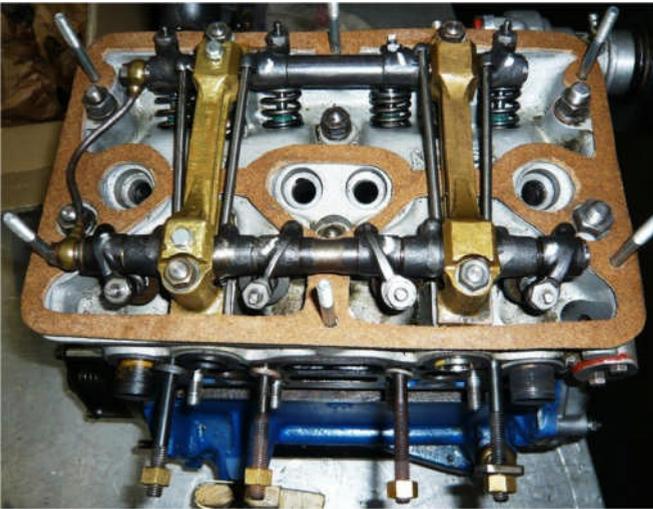
Einer allfälligen Kontrolle durch den schweizerischen Tierschutz sehe ich nun gelassen entgegen.

Peter Kuhn

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

Fortsetzung und Schluss des Berichts von Fredy Meier

Nun zur Entstehungsgeschichte: 1947 entwickelte die Turiner Firma «Casa dell' Auto» den Testa-d'Oro-Kopf für den Topi A Motor. So – und nun, was ist denn so speziell an diesem «Testa-d'Oro-Rennmotor»? Es ist, wie der Name sagt, sein goldfarbiger Zylinderkopfdeckel. Ähnlich wie beim Siata-Kopf sind die Ventile in den Kopf hinaufgeführt: wie beschrieben, mittels Stößel-Stängeli und Kipphebeli sind die Ventile hängend angeordnet oder wie im Inserat als «obengesteuerte Ventile» angepriesen. Der Unterschied zum Siata-Kopf ist, dass die Ventile 90⁰-V-förmig angeordnet sind.



Ansicht auf die Kipphebel und Umlenkhebel sowie Quer-Stößel des Testa-d'Oro-Kopfs

Die Auslassventile werden mittels Kipphebeli direkt auf der linken Motorblockseite gesteuert, während die Einlassventile mittels erstem Kipphebeli und einem weiteren Querstößel auf die rechte Motorblockseite transferiert werden und dort mittels zweitem Kipphebeli gesteuert werden. So entsteht die 90⁰-V-förmige Anordnung – die Zündkerze ist in der Mitte positioniert. Dies führt dazu, dass der Brennraum noch optimaler ausgeführt und somit noch etwas mehr Leistung herausgekitzelt werden kann. Wie viel das genau ist, entnehme ich der Literatur von damals: die Geschwindigkeit soll über 100 km/h liegen – ziemlich viel für einen Topi A und schon ganz schön viel für einen offenen Weinsberg, denn schon ab ca. 60 km/h windet es schon ganz schön zügig.



Testa-d'Oro mit Doppelvergaser, Benzin- und Wasserpumpe eingebaut im Topi Weinsberg

Wie oben beschrieben, ich nähere mich noch dem Leistungs- und Geschwindigkeitsvermögen, wenngleich ich weiss, dass ich mit dem Weini nie 100 km/h fahren werde. Egal – die ganze Sache ist nun hoffentlich zu einem «Happyend» gekommen: ein «optisch-technischer Leckerbissen mit einem kernigen Sound» aus dem Auspuff. Der ganze Aufwand mit dem Ein- und Ausbauen, den Reparaturen und den Anpassungen hat sich gelohnt! Ich habe zwar viele Rückschläge hinnehmen müssen, aber auch gute Topi-Leute und Kontakte gefunden und immer wieder gab es irgendwie einen Hoffnungsschimmer. Als letzte kosmetische Aktion habe ich die schwarzen Zündkabel durch neue, rote Kabel ersetzt – sieht super aus! Nun hoffe ich, dass der Motor mir treu bleibt und nicht schon bei der nächsten Ausfahrt den Geist erneut aufgibt!

Topi Motor mit 3-fach gelagerter Kurbelwelle

Für den neuen Topi B Motor, also 1947 und 1948, entwickelte die Firma Giannini aus Rom eine neue Kurbelwelle, denn die «Schwachstelle» der bisherigen zweifach gelagerten Kurbelwelle wurde durch eine dreifach gelagerte Kurbelwelle beseitigt. Nebst den beiden Aussenhauptlagern am Ende der Kurbelwelle besass die dreifach gelagerte Kurbelwelle ein zusätzliches Stützlager in der Mitte. Das «Aus-eiern» der beiden Aussenlager konnte verhindert werden, indem die Kurbelwelle in der Mitte ein zusätzliches drittes Lager erhielt. Dadurch konnten dem B Motor auch problemlos höhere Drehzahlen abverlangt werden – zumindest auf die Kurbelwellenlagerung bezogen.

Der Einbau des dritten Gegenlagers zur Abstützung der Kurbelwelle erfolgte von unten d.h. von der Ölwanne her. Der Motorblock blieb nämlich derselbe wie beim Standard B Motor was so viel bedeutete, dass die Zylinderanordnung und demzufolge auch die Zylinderabstände gleich blieben. Da das dritte Lager aber 2...3 cm Platz benötigt, mussten die Pleuellager, also die Lager wo die Kolben daran befestigt sind, etwas schmaler ausgelegt werden, um damit die Symmetrie und die

Zentrierung im Zylinder beizubehalten. Leider gibt es nur wenig Literatur und Fotos dazu – am besten noch im Büchlein von A. Sannia auf Seite 17. Interessant wäre, zwei Kurbelwellen neben einander liegen zu sehen – eine Originalwelle und eine dreifach gelagerte Giannini-Welle: wer hat weitere Informationen dazu oder wer hat eine solche im Fundus – oder gar in einem laufenden Motor eingebaut? Im Topi Weinsberg vom verstorbenen Artur Ambros lief ein solcher Giannini-Motor mit Doppelvergäsern – eine «...richtige Wildsau...» wie Artur jeweils grinsend zu berichten wusste...!

Topi Motor mit Kompressor

Soll es offenbar gegeben haben – wer weiss etwas darüber? Wer hat Bildmaterial?

Topi Motor mit Gas-Betrieb

Soll es offenbar während den Kriegsjahren gegeben haben – wer weiss etwas darüber? Das bekannte Brumm-Modell im Masstab 1:43 mit dem «Rucksack» gibt dazu auch Hinweise, dass solche Topis tatsächlich gelaufen sind. Wer hat Bildmaterial?

Doppelvergaser

Doppelvergaser für den Topi Motor gab's mit Weber- und auch mit Abarth-Kollektoren – sowohl mit Solex- als auch mit Weber-Vergäsern. Das wichtigste für den Umbau auf Doppelvergäsern ist der Kollektor, also das Sammelrohr für die Auspuffgase als auch für die Einspeisung des Benzin-Luft-Gemisches und die Befestigung der beiden Vergaser. Wie bereits oben erwähnt, befand sich im Fundus meines Vaters eine solche Doppelvergaser-Anlage. Er beinhaltete einen Weber-Kollektor mit zwei originalen Weber-Vergäsern Typ 22DRS und Abarth-Luftfiltern. Ich wusste nur noch aus meiner Jugendzeit, dass dies gemäss meinem



Topi C Zylinderkopf mit Doppelvergaserflansch von Weber

Vater «...eine tolle technische Sache sei und auch ein optischer Leckerbissen darstellt. Auf die Leistung bringe das nicht allzu viel, vielleicht zwei PS und eine etwas höhere Höchstgeschwindigkeit von 100, 105 km/h... »!

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

Nun, irgendwann packte mich der Bazillus, mich dem Thema Doppelvergaser mal anzunehmen, denn irgendwie wollte ich das «Werk» meines Vaters endlich mal umsetzen und fertig stellen. Ich wusste noch von den «Benzingesprächen» zwischen meinem Vater und Jean Götz, dass es wichtig war, als erstes eben einen solchen Kollektor zu haben. Dann im Idealfall zwei Vergaser mit kleinerem Lufttrichterdurchmesser (Venturirohr). Die Original-Vergaser von Weber hatten 15.5 mm Durchmesser. Dies ist beim zerlegten Vergaser im Trichtereingang eingegossen und ablesbar. Es gab dazumal spezielle 22DRS-Vergaser mit kleinerem Durchmesser. Wer nicht im Besitz solcher ist, kann mittels speziellen Trichtereinsatzes den Durchmesser verkleinern. Wichtig auch war zu wissen, dass die Vergaser/Düsenbestückung den neuen Gegebenheiten angepasst werden musste. So musste beispielsweise die Hauptdüse von Original 92 (0.92 mm) durch eine kleinere ersetzt werden.

Die Bestückung wussten nur ein paar ganz erfahrene Topi-Motoren-Spezialisten. Doch selbst diese mussten die Motoren bestücken und testen um sie danach noch gefühlsmässig optimaler zu bestücken. Zu erwähnen wäre noch, dass der hintere Vergaser eine spezielle Drosselklappenwelle haben muss, welche durchgängig durch den Versager hindurchgeht um mit einem w-förmigen-Verbindungsstück die Drosselklappenwelle des vorne gelegenen zweiten Vergasers anzutreiben. Für die Bestückung und Einstellung meiner Doppelvergaseranlage wurde ich einerseits bei Artur Ambros fündig und andererseits bei der Garage Walder in Unterengstringen – einem Spezialisten für Solex- und Webervergaser. Er verfügt über die Erfahrung, die Messgeräte und ganz wichtig, auch über die entsprechenden Düsen um den besten Mix zu finden: der Leerlauf muss stimmen, darf nicht zu fett und auch nicht zu mager laufen etc. Das Ergebnis darf sich nach einiger Zeit des «Pröbelns» und des «Beinahe-Aufgebens» sehen und hören lassen: Die Charakteristik hat sich nicht wesentlich verändert. Der «Sound» ist etwas sportlicher, das Drehverhalten des Motors so, dass er in den unteren Drehzahlen eher als etwas schwächer bzw. als etwas



Doppelvergaseranlage Weber mit Abarth-Luftfiltern im Topi C eingebaut

faul eingestuft werden muss. Oder anders rum, der mit Doppelvergaser bestückte Motor muss in etwas höheren Drehzahlen bei Laune gehalten und «spritziger» gefahren werden.

Ob er die zusätzlichen zwei PS bringt? Gemessen habe ich es natürlich nicht, aber etwas hat es ganz sicherlich gebracht – zumindest gefühlsmässig. Und ja – die Frage nach der Höchstgeschwindigkeit? Diese kann und will ich nicht beantworten können, denn es tut meinem Topi-Herzen weh, den Motor auf das hin hochzudrehen nur um sagen zu können, ich hätte den «Hunderter-Strich» übertroffen.

Eine «Botschaft» an alle möglichen Nachahmer: ich weiss, dass vor einiger Zeit Doppelvergaseranlagen für über 1200 Euro auf dem Markt erhältlich waren – ob das heute noch so ist, entzieht sich meinen Kenntnissen. Das ist viel Geld, wenn man es nur mit der Absicht und dem Gedanken investieren will, einen «schnellen Topi» machen zu wollen. Der Topi wird sicherlich etwas schneller, muss aber, um die zusätzliche Leistung abzuholen, etwas «höher-tourig» gefahren werden was – und das ist die Kehrseite – den Verschleiss anderer Teile wie Lager und Ventilsitze beschleunigt. Somit gilt es, den mit Doppelvergaser bestückten Motor behutsam zu fahren und nicht dauernd zu jagen. Mein Motiv war nicht, einen schnellen Topi zu haben, sondern ganz einfach einen «technisch-optischen Leckerbissen» für mich zu bauen und ja, das liegengebliebene Werk meines Vaters eines Tages fertigzustellen. Das hat funktioniert, macht Spass und freut mich sehr.

Schlusswort

Wie ich in der Einleitung geschrieben habe – diese Zeilen erheben keinen Anspruch auf 100 %-ige Richtigkeit. Ich wollte meine Erfahrungen niederschreiben und dem einen oder anderen interessierten Leser meine gewonnenen Erfahrungen auch zugänglich machen. Vielleicht gilt es, das eine oder andere noch zu präzisieren oder richtig zu stellen – nur zu! Ich freue mich auf jede Rückmeldung. Und – wer hat weitere bzw. andere Erfahrungen mit Topi-Motoren gemacht? Eben – bezüglich dem Kompressormotor? Oder dem Gas-Antrieb? Oder dem Giannini-Motor mit dreifach gelagerter Kurbelwelle? Oder hat jemand auch einen Doppelvergaser montiert? Und welche Erfahrungen wurden damit gemacht? Vielleicht lässt sich ein Erfahrungsaustausch bewerkstelligen oder wir lesen in einem der nächsten Bulletins darüber?

Motorische Topi-Grüsse

Fredy Meier

Am 24. Juli 2012 gelesen in: DIE  WELT

Alberts Autos kommen unter den Hammer

142 Oldtimer, darunter viele, nach denen sich andere Sammler die Finger lecken würden, so viele Autos stehen in der Sammlung von Albert II., dem Fürsten von Monaco. Neben Hochpreisklassikern hat Albert II. auch ein großes Herz für bodenständige Klassiker. Der Fürst will Platz für Neuerwerbungen schaffen, deshalb trennt er sich von 38 Oldtimern. Unter anderem stehen auch ein Fiat 500 sowie ein Topolino (noch) in seiner Sammlung und jetzt zum Verkauf.



Aus der Sammlung von Fürst Albert II von Monaco

Eröffnung der Umfahrung (Tunnel) von Lugano am 26. Juli 2012

Anlässlich der Eröffnung des Tunnels durch Bundesrätin Doris Leuthard fuhr als erstes Auto ein Topolino durch den Tunnel. Weitere Oldtimer folgten, wie ein Ford Fairlane 500 Sport Coupé und Saurer Gesellschaftswagen aus dem Jahr 1954.

Die Angaben fand ich im «Corriere del Ticino» vom 27. Juli 2012, Seiten 2 und 3. Fotos vom Event finden sich unter www.cdt.ch/k67389. Auf dieser Seite findet sich auch ein Lied auf italienisch über unseren Topolino.

Georges (Giorgio) Camp

Radrennfahrer Franco Marvulli gegen Topolino an der diesjährigen Züri-Metzgete

An der Züri-Metzgete kam es am Nachmittag zu einem Treffen der besonderen Art: Der vielfache Sechstagesieger Franco Marvulli wurde nämlich selbst getestet. Auf der Zielstrecke an der Furttalstrasse musste er seine Schnelligkeit beweisen, als er gegen den Topolino mit Peter Zimmermann am Steuer antrat.



Von 0 auf 100: Marvulli und Peter geben alles...



... und am Schluss hat tatsächlich der Velofahrer die Nase vorn!

Neuer Rotwein und Grappa im Angebot



SPONSÀ Rosso Veronese IGT 2010

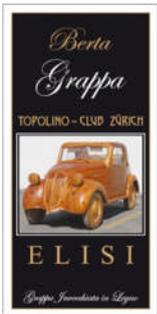
Produzent: Sant'Antonio

Traubensorte: Corvina Veronese + Cabernet Sauvignon

Kräftige rubinrote Farbe, in der Nase fruchtbetont mit Noten von Pflaumen und Brombeeren. Im Geschmack strukturiert, frisch, weich und samtig mit einem feinen und leicht würzigen Abgang.

Passt zu schmackhaften Pastagerichten, zu grilliertem Fleisch sowie zu Käsesorten mittleren Alters.

Grappa



In der 5-dl-Flasche:

ELISI / Grappa di Barbera, Nebbiolo, Cabernet

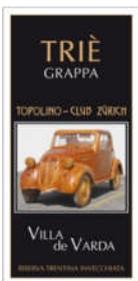
Produzent: Berta, Piemont

Kräftiges Bukett, ein grosser Klassiker! Ausgewogene und tiefgründige Struktur; sehr langer Nachhall

Vinifikation: Zehn Jahre in franz. Barriques ausgebaut.

Traubensorten: Barbera 40 % + Nebbiolo 20 % + Cabernet 40 %

Alk. Gehalt 43 %



In der 2-dl-Flasche:

TRIÈ / Grappa (Müller-Th., Teroldego, Pinot)

Produzent: Villa de Varda, Trento

Leuchtendes Gold; intensiver Duft von Fruchtaromen, Vanille und Gewürzen; im Gaumen sehr wärmend und füllig; harmonisch reifer Körper; langer, ausgeprägter Nachhall.

Vinifikation: Drei Jahre in drei verschiedenen, ausgesuchten Barriques ausgebaut.

Traubensorten: Müller-Thurgau, Teroldego, Pinot Bianco

Alk. Gehalt: 40%

Verkaufspreis Rotwein	6-er Karton	Fr.	99.00
Verkaufspreis Grappa Elisi	5-dl-Flasche	Fr.	48.50
Verkaufspreis Grappa Triè	2-dl-Flasche	Fr.	28.50

Einführungspreis für Grappa an der GV 2012:

An der Generalversammlung vom 2. November 2012 kann der Grappa zu einem Sonderpreis von Fr. 45.- für die Halbliter- und Fr. 25.- für die 2-dl-Flasche gekauft werden.

Aus dem bisherigen Angebot:



Weisswein wie bis anhin aber mit neuer Etikette*:

Traubensorte: Pecorino

Produzent: Azienda Vinicola Torre Zambra

Jahrgang: 2012

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.

* ab Januar 2013 erhältlich



Prosecco wie bis anhin: 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.

Verkaufspreis Weisswein 6-er-Karton Fr. 90.00

Verkaufspreis Prosecco 6-er-Karton Fr. 90.00

Bestellungen sind wie immer zu richten an: chraemer@topolinoclubzuerich.ch oder an Topolino Club Zürich, 8000 Zürich

Die Auslieferung muss mit dem Chrämer abgesprochen werden.

Mit dem Kauf dieser Produkte helfst ihr mit, das Jubiläum 2015 zu finanzieren. Im Verkaufspreis jeder Flasche ist ein kleiner Aufschlag zugunsten dieses Anlasses enthalten. Herzlichen Dank also für euren Beitrag.



Altershalber zu verkaufen

Topolino C Jahrgang 1953

Carrosserie/Farbe	Cabrio/rot
letzte MFK	07.2008
Veteraneneintrag	Ja
Km-Stand:	83 800 km
Preisvorstellung	Fr. 16 500.-

Besonderes:

Motor mit neuen Lager und Kolben,
Optisch und mechanisch in sehr
gutem Zustand



Verkäufer: Hansjörg Nikles, Via Bargagliott, 7017 Flims Dorf
081 911 17 84, 079 215 01 07

Fahrzeugstandort: Rickenstr. 11, 9630 Wattwil

Zu vermieten in Fällanden:

Standplatz für Topibesitzer mit Platznot

- Gebäude: Solider, trockener Schopfanbau in Fällanden
- Grösse: 2,9 x 4,5 m, d.h. es haben zwei Topis Platz
- Sicherheit: Garagen-Standard
- Zufahrt: Gut erreichbar von Maurstrasse her
- Preis: Ganzer Platz Fr. 100.-/Monat,
Einzelplatz Fr. 60.-/Monat

Auskünfte erteilt gerne: Ueli Neher, 044 825 20 20
oder per Mail: uneher@sunrise.ch



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 Nettjahresprämien.



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 & Zubehöre...

...alles unter einem Dach!

autoitalia.ch

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

