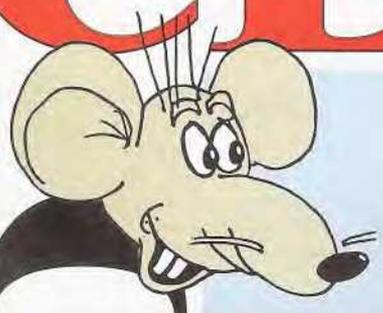


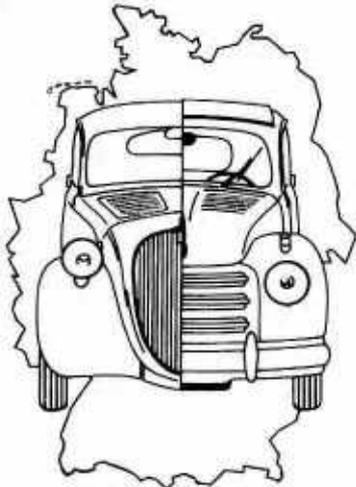
CLASSIC 4



TROPOLINO



TOPOLINO CLUB



DEUTSCHLAND

Editorial

Das Jahr 1996 ist schon längst vergangen und TOPOLINO CLASSIC Nr. 4 ließ auf sich warten. Man könnte versuchen, eine, oder mehrere Entschuldigungen zu basteln, aber es gibt keine. Punkt und "basta"! Letztes Mal sollte das "Letztes Mal, versprochen!", sein, aber es war nicht so. Jetzt versucht die Redaktion (ich), zwei Nummern in kurzen Zeitabstand herauszugeben und zwar die TOPOLINO CLASSIC Nr. 4 (endlich) und eine EXTRA-Ausgabe, gewidmet den verschiedenen Veranstaltungen im Rahmen des 60jährigen Geburtstages des FIAT 500 Topolino. Hoffentlich habe ich damit einen Teil meiner Schuld wieder gutgemacht. Versprechungen mache ich künftig keine mehr!

Ich möchte Sie jetzt nicht länger in Ungewissheit lassen. Die Nachrichten müssen ziemlich rasch dem Leser zukommen; darum, verlieren wir keine Zeit, fangen wir an.

2. Teil und glückliches Ende der 21.800 km Kavalkade von Toni Landomini quer durch die USA. Tägliche, phantastische Symbiose Mann-Maschine, fast fünf Monate lang. Dann, wie jedes Jahr, unser Club präsent am Nürburgring. Die Story "500 Sport Barchetta" (1. Teil). Im April 1997 hatten wir die Hauptversammlung in Gundelsheim im "LAMM", bei unserem Freund und Mitglied Schmid. Nichts Aufregendes, da keine Wahlen stattgefunden haben. Nur die Ansage, daß DEUVET gute Arbeit geleistet hat und wir trotzdem für unsere Topolinos mehr Steuern an das Finanzamt bezahlen müssen, es sei denn, unsere Topolinos haben einen G-Kat von Wurm eingebaut, dann ist es eine ganz andere Musik. Dazu Steuer-Tabelle und Kosten für eventuelle G-Kat-Nachrüstung. Zu diesem heiklen Thema ein Bericht von Lothar Oberschmidt und mein Kommentar. Nach der Hauptversammlung, am Sonntag, 20.04.97, wagten 15 Topolinos bei sibirischer Kälte eine Strecke rund um Gundelsheim zu testen. Sie wurden gerettet mit einem guten Grappa, den Artur überraschenderweise dabei hatte. Manche haben so gute Ideen!

Als Beilage werden Sie finden einen DIN A4-Nachdruck aus der Zeitschrift "Automobile Revue" von 1949 für Ihr Dokumentationsarchiv. Es handelt sich um die Präsentation des FIAT 500/C. Wir werden so viel wie möglich separate Nachdrucke von technischen Details, die sicher sehr interessant und vor allem nicht so bekannt sind, künftig beifügen. Weitere Beilage: Info DEUVET Transparent.

Kurioses, der Termin-Kalender 1998, neue Mitglieder, und noch trauriger als die Steuererhöhung, die Nachricht vom Unfall unseres Mitgliedes Domenico Bassini aus Rheinfelden

und das "Ende" für seinen Topolino 500/A von 1946. Sollte ein Monito sein, für alle, die die Autobahn benutzen wollen, oder müssen. Damit endet diese Nummer von TOPOLINO CLASSIC und das Jahr 1997.



Impressum

TOPOLINO CLASSIC

erscheint zweimal jährlich
für die Mitglieder

Herausgeber:

TOPOLINO CLUB DEUTSCHLAND eV
Heidelberg

Redaktion:

Piero Mossenta, Heidelberg
Harald Bauer, Kiel

Graphik:

Gerhard Berger, Heidelberg
Piero Mossenta, Heidelberg

Druck:

Wessel, Leimen
Gutfleisch & Frey, Leimen

November 1997

Titelbild Umschlagseite
Der 500 Topolino von H. Bauer
vor dem Kolloseum (Rom)

2. TEIL



Der letzte "Scout"

Von dem Glücksgefühl, trotz Strapazen die Westküste erreicht zu haben, und das ohne Panne bis auf einen Schlauchwechsel in Detroit, erholten sich der Topolino und ich bei Freunden des Dr. Charles Williams in Seattle. Da die "Maus" mit ihren 16,5 PS eine so überzeugende Leistung gebracht hatte, begann ich darüber zu grübeln, ob ich, anstatt gleich nach Süden zu schwenken, wie ich es geplant hatte, nicht zuerst einen Abstecher nach Vancouver wagen sollte. Dabei mußte ich natürlich berücksichtigen, daß sich die Strecke dadurch erheblich verlängern würde; aber etwas Risiko muß sein, und darum tauschte ich das Flair von Seattle tatsächlich mit dem von Vancouver. Ich mußte feststellen, daß sich die Rush-hour dort nicht besonders von der in den amerikanischen Großstädten unterscheidet; nur wurde die "Maus" hier noch zusätzlich von der kamikazeähnlichen Fahrweise der zahlreich zugezogenen Hongkong-Chinesen gefährdet; dies bestätigte mir auch ein ortsansässiger Taxifahrer. Davon abgesehen, hat Vancouver in meinen Augen einen Ruf als eine der schönsten Städte an der nordamerikanischen Küste, zu Recht. Für die Zeit in Vancouver wählte ich ein empfehlenswertes Bed & Breakfast an der Horseshoe Bay, einem kleinen Hafenstädtchen nördlich von Vancouver, als Zuhause. Etwas stressig waren die täglichen Fahrten über eine vielbefahrene Brücke, die als einziger direkter Weg nach Vancouver Downtown führte. Bei der Planung meiner Weiterreise kam mir der Gedanke, ob nicht auch ein Abstecher nach Alaska in Frage käme - auf der Karte sah es nicht besonders weit aus. Ich war der Meinung, daß der Topo, wenn er es schon bis hierher geschafft hatte, diesen Katzensprung auch noch schaffen würde - ja, auf der Karte... verrückt: Es siegte die Vernunft und mein Kompromiß bot schließlich eine reizvolle Alternative: Vancouver Island, das mit seinen vielen Fjorden der Südwestküste Canadas vorgelagert ist. Die Fähre brachte uns von der Horseshoe Bay über die Strait of Georgia ohne Probleme nach Nanaimo. Nach einer kurzen Besichtigung machte ich mich auf den Weg nach Victoria; von ihr hatte ich gelesen, daß sie noch schöner als Vancouver sein sollte. Der Topolino rollte zuverlässig wie immer, und so konnte ich gut gelaunt und bei sonnigem Wetter die in einem bläulichen Dunst gehüllte Landschaft während der Fahrt in vollen Zügen genießen. In der Stadt angekommen, fand ich mit eingespielter Routine für mich und den Topolino eine Bleibe, wobei ich auch an diesem Tag darauf achtete, daß das "Mäuschen" einen gesicherten Parkplatz hatte. Zwei Tage später am 23. Juli 1995 - ein Datum, das ich nicht so schnell vergessen sollte - fiel mir bei meiner Erkundungsfahrt durch die Stadt das British Columbia Museum ins Auge, wo gerade eine außergewöhnliche Ausstellung "Empires Beyond the

Great Wall" stattfand. Nichts wie hin, sagte ich mir; diese spontane Entscheidung wurde noch erleichtert durch einen freien Parkplatz direkt vor dem Museum. Die Exponate zur Dschingis-Khan-Ära beeindruckten mich sehr, als ich aber zum Topolino zurückkehrte, mußte ich feststellen, daß eine meiner insgeheimen Befürchtungen Realität geworden war; ein Fahrzeug hatte den parkenden Topo beim rangieren offenbar gerammt. Der linke vordere Kotflügel und die Stoßstange waren eingedrückt und verbogen - maledizione, verdammt! Ein Zettel an der Windschutzscheibe "We are so sorry..." beschrieb den Vorgang und nannte - Gottseidank - Adressen und Telefonnummern der "Täterinnen" (zwei Amerikanerinnen aus Minneapolis) und ihrer Versicherung. Da hatte ich noch mal Glück im Unglück gehabt. Bald konnte ich eine Werkstatt ausfindig machen, die eine Top-Reparatur zustandebrachte, und das innerhalb von nur sage und schreibe zwei Tagen. Als ich dann die Fähre nach Port Angeles, zurück auf das amerikanische Festland nahm, verließ ich Victoria ohne Bedauern - good by, Canada. Da war ich wieder: Der Olympic National Forest im Staat Washington empfing uns mit einem Regentag, entschädigte aber dafür mit einer Serie von wunderschönen Regenbögen wie am Lake Crescent. In der Absicht, bis zum 17. August des Jahres Monterey zu erreichen, um bei dem jährlichen Ereignis von Pebble Beach mit dem "Concours d'Elegance" und dem "Concours Italiana" dabei zu sein, eilten die "Maus" und ich die Westküste hinunter in Richtung Süden, nicht ohne uns etwas Zeit zu nehmen für die Schönheiten der Küste Oregons und die "Avenue of Giants" im Redwood National Park; was für ein Kontrast; diese Riesen und das winzige "Mäuschen"... Und dann endlich die Golden Gate Bridge; mit dem Topolino über diese Brücke fahren zu können, empfand ich als einen der überragenden Höhepunkte meiner Reise. Nachdem wir die steilen Straßen (teilweise 16 bis 18 Prozent Steigung) von San Francisco gemeistert hatten, war unser nächstes Ziel die Number One Kaliforniens, eine zweispurige, kurvenreiche Küstenstraße, die von San Francisco bis nach S. Diego führt - eine Traumstraße auch für einen Topolino. Der "Concours Italiana" fand in Carmel Valley, Quail Lodge, statt. Als ich mit dem Topo eintraf und mich mitten in einem Meer von "Landsleuten" befand - alle nur vom Feinsten, zum Beispiel Ferrari's, FIAT's, Lancia's, Alfa's, Lamborgini's und so weiter - kam bei mir als einzigem Topolinofahrer ein Gefühl des Stolzes auf. Die Presse würdigte uns keines Blickes, wohl aber die Organisation: Der Topolino und ich erhielten als Anerkennung für unsere Leistung den Preis für die längste Anfahrt auf eigener Achse - bis zu diesem Zeitpunkt immerhin über 9.000 km. Auch vom Publikum wurde der Topo als einziges Auto seines Typs unter den anwesenden FIAT's bewundert und mit herzlichem Beifall bedacht. Pebble Beach war sensationell, nicht nur, weil ich fantastische Fahrzeuge, wie zum Beispiel den Gesamtsieger der Veranstaltung, einen Isotta Fraschini aus der Vorkriegszeit, zu sehen bekam, sondern auch durch den Glücksfall der Bekanntschaft mit Sterling Moss; in diesem Fall konnte übrigens ein 16,5-Motor aufgrund seiner Fahrleistung auch eine Rennfahrerlegende wie ihn beeindrucken. Schade, daß die Zeit so schnell verging. Nach einer Woche verließ ich Monterey und folgte der No. 1 bis San Diego. Dazwischen lagen Stops in Santa Barbara, eine der für die Besiedelung Kaliforniens bedeutendsten Mission und Los Angeles, dessen Riesenhaftigkeit und 8-spurige Highways das kleine Auto und mich wirklich ernsthaft prüften. Zu den denkwürdigen Ausflügen gehörte hier natürlich mein Besuch von Disneyland und Micky Mouse, dem Namensvetter meines kleinen Autos; "Topolino" heißt nämlich auf deutsch "Mäuschen". Mein Aufenthalt in San Diego wurde nur etwas belastet durch den Gedanken, daß uns jetzt noch einmal die Überquerung des Kontinents bevorstand, noch dazu mit der Mojave-Wüste, für die in diesem Jahr eine Rekordhitze vorhergesagt war, als besonders schwere Hürde. Aber mein Vertrauen in den Topolino hatte sich aber in dieser ganzen Zeit gefestigt, daher meine Zuversicht, daß wir es auch diesmal packen würden.

Schweren Herzens, weil ich die Küste Kaliforniens verlassen mußte und etwas besorgt wegen der schweren Strecke, die vor uns lag, verließ ich San Diego noch bei Dunkelheit um 5 Uhr morgens. Tags zuvor hatte ich dem Topolino den 3. Ölwechsel auf dieser Reise verpaßt und ihn komplett durchgecheckt. Mit meinem frühen Aufbruch folgte ich dem Rat des Mechanikers, die Morgenstunden zu nutzen, um der größten Hitze zu entgehen und bei noch erträglichen Temperaturen so viel Boden wie möglich zu gewinnen. Ein zusätzlicher Vorteil war der um diese Zeit noch geringe Verkehr - der Highway No. 8 war bis Gila Bend (Arizona) so gut wie ausgestorben. Dann kam die Hitze: mittags - high noon - mehr als 40° C im Schatten! Auch drei Gewitter in Gila Bend hatten dagegen keine Chance. Ich selbst kämpfte mit der "Verflüssigung", dem Motor der "Maus" schien die Hitze jedoch nichts anhaben zu können. Mit dem Ausbau der Front hatte ich allerdings für zusätzliche Abkühlung des Motors gesorgt, und jetzt machte sich auch die Wasserpumpe bezahlt, die ich beim Kauf des Wagens vor drei Jahren hatte einbauen lassen. Es war noch dunkel, als ich am nächsten Tag in den Morgenstunden Phoenix (Arizona) erreichte, von wo ich nach einer kurzen Frühstückspause in Richtung Flagstaff aufbrach, um dann über Sedona zum Grand Canyon zu fahren. Dort angekommen, konnte ich über das große Schauspiel, daß der Canyon bietet, nur staunen, ich war vollkommen überwältigt. Mein Aufenthalt wurde nur unterbrochen durch die Zeit, die ich in der Garage des Grand Canyon Village zubringen mußte, um die Kohlen der Lichtmaschine auszutauschen. Der Topolino fand auch hier jedesmal seine

Fans, wenn ich an den "Viewpoints" parkte. Während eines Sonnenaufgangs über dem Grand Canyon machte ich mich auf den Weg zum Monument Valley (Utah), Schauplatz etlicher Westernfilme. Diese Faszination dieses Ortes verleitete mich zu einem ausgesprochenen Wagnis; ich wollte den Trail, der durch das Monument Valley führt, mit der "Maus" selber ausprobieren. Hier fahren normalerweise nur die 4-Rad-angetriebenen Fahrzeuge der Indianer (Navajo) und natürlich Touristen in ihren eigenen Autos, die allemal robuster sind als der Topolino. Als ich unten war und einige der wenigen amerikanischen geländegängigen Fahrzeuge havariert am Rand der Piste stehen sah, wurde mir erst richtig klar, wie gefährlich es für die Maus und mich hätte werden können... Diesmal hatte ich wirklich Glück, das Unternehmen heil und ohne Schaden überstanden zu haben, nur über und über mit feinem rotem Staub bedeckt, der sich über mich und jeden Winkel der Maus gelegt hatte. Erleichtert, noch einmal davongekommen zu sein, machte ich mich auf den Weg über "Four Corner", wo die Staaten Utah, Colorado, Arizona und New Mexico an einem Punkt direkt aneinandergrenzen, nach Santa Fe. Weiter ging es 2 Tage später Richtung San Antonio (Texas), den Pecos River entlang. Alamo: geschichtsträchtiger Kern San Antonios und Geburtsstätte von Texas - hier fühlten wir uns pudelwohl und aufgrund der mexikanischen Lebensart und - Freude, die sich auch in den Kommentaren zu "el coche pequeno italiano" äußerte: "que lindo", wie niedlich, wie süß, ja, aber mit einem starken Herzen = Motor... Ungern verabschiedete ich mich von San Antonio, ich wollte unbedingt noch einen Abstecher zum Golf von Mexico, nach Corpus Christi, machen. Dort liegen Nachbauten der drei Caravellen des Christoph Columbus vor Anker und der Flugzeugträger Lexington, der heute als Museum dient. Als ich es betrat, drängte sich mir die Überlegung auf, wieviele Topolini man wohl bei einem Recycling des Schiffes daraus machen könnte... Houston und die NASA wollte ich mir und dem Topolino ebenfalls nicht entgehen lassen. Danach orientierte ich mich gezielt nach Nordwesten, in Richtung Memphis (Tennessee), mit Station in Tyler, in der Nähe von Dallas (Texas) und Little Rock, dem Geburtsort des derzeitigen amerikanischen Präsidenten Bill Clinton. Es war ein besonderes Gefühl, in Memphis dem Grab von Elvis Presley in Graceland einen Besuch mit einem Auto der fünfziger Jahren, sozusagen zeitgemäß, abzustatten. Als ich in Alabama unterwegs war, wuchs in mir die Überzeugung, daß ich - soweit es vom Topolino abhing - die Ostküste wohl problemlos erreichen würde. Die Verfassung der "Maus", die bis auf erste Verschleißzeichen bei den Reifen ausgezeichnet war, zeigte, daß meine Zuversicht berechtigt war. Nach Nashville (Tennessee) gelangten wir über die gepflegte Straße "Natchez Trace PKWY", auf der Höchstgeschwindigkeit nur 50 Meilen pro Stunde und ausschließlich Personenkraftwagen zugelassen sind; das war ein Glück für mich und den Topolino, und es war ein Genuß zu fahren. Nach diesem kurzen "musikalischen Intermezzo" mit Country Music wendete ich mich nach Südosten, nach Atlanta, wo 1996 die Olympischen Spiele stattfinden würden. Hier verlieh ich der "Maus" in Gedanken schon eine Goldmedaille für ihre bisherige Leistung, darin wurde ich bestärkt durch die herzliche Aufmerksamkeit und Bewunderung, die sie hier wie fast überall in den USA - erfuhr, insbesondere durch die Afro-Amerikaner, die den überwiegenden Teil der Bevölkerung Atlantas bilden. Es war Ende September, und die Zeit, die ich mir noch gegeben hatte, fing an, knapp zu werden; den Abflug hatte ich für den Zeitraum zwischen dem 15. und 20. Oktober 1995 geplant. So konnte ich Atlanta nicht mehr als 3 Tage widmen. Für die Strecke bis Washington D.C., meinem nächsten großen Ziel, würde ich mindestens 17 Stunden reine Fahrzeit benötigen, das bedeutete - wie immer - 5 Stunden mehr, als in der Karte für normale amerikanische Fahrzeuge angegeben sind. Nach einer Pause in Danville erreichte ich die Hauptstadt der Vereinigten Staaten. Vor dem Capitol zu stehen, war ein "historischer" Moment für mich und den Topolino. Da es mich jetzt mit Macht zu meinem Ausgangspunkt, nach Fairfield (Connecticut) zog, blieb ich bei meinen Freunden in Frederick und Baltimore nur kurz. Um nach Fairfield zu gelangen, mußte ich mich wieder dem New Yorker Verkehr aussetzen. Hier überkam mich eine gewisse Müdigkeit. Die zurückgelegte Strecke von fast 21.000 km und die damit verbundenen Anstrengungen machten sich bemerkbar. Es war Zeit, nach Hause zu kommen. In Fairfield erwartete mich ein herzlicher Empfang der Familie Williams, die auch ein kleines Fest zur Feier des Wiedersehens und meiner geglückten Umrundung der Vereinigten Staaten vorbereitet hatten. Die Organisation des Rücktransports des Topolino nach New York, John-F.-Kennedy-Airport. nach Mailand, Malpensa, hatte ich schon von unterwegs begonnen, während dieser Tage wurden die letzten Einzelheiten geklärt. Dann der Augenblick des Abschiednehmens: In Gedanken bat ich Stanley T. Williams um Verzeihung, daß ich den Topolino doch wieder mit nach Hause nahm. Am J.F.K. ging alles - wider Erwarten - Schlag auf Schlag. Das Auto und ich fanden für ein und denselben Tag, jeder separat, einen Platz in einem Flugzeug. Der abrupte Abflug (im Grunde ein Glücksfall für mich) ließ mir wenig Zeit zu realisieren, daß der Zeitpunkt des Abschieds unwiderruflich war. In diesem Augenblick spürte ich aber einen besonderen Stolz darüber, bewiesen zu haben, daß dieses kleine Fahrzeug mit einem Motor von nur 16,5 PS eine so gewaltige Strecke ohne nennenswerte Probleme zurücklegen kann. Ich hatte mir einen Traum erfüllt und der Topolino war ein fantastisches Mittel dafür gewesen. So nahm mein Vorhaben ein glückliches Ende. Jubel - wir fahren nach Hause.

Hallo Freunde!

T.G. Landomini

25. AVD-OLDTIMER GRAND-PRIX®

8 – 10. AUGUST 1997 · NÜRBURGRING

Immer in der zweiten Woche im August ist der AVD-Oldtimer Grand-Prix angesagt. Ein sportliches Wochenende, einmalig in Europa. Hochkarätige Oldies nehmen hier teil und rennen drei Tage lang im Kreis herum. Natürlich ist die Veranstaltung ein Magnet für das Publikum und es sind die Fans, die mit ihren Oldies (nicht ganz so karätig), kommen. Fremdenzimmer, Gasthäuser und kleine Pensionen sind mindestens ein Jahr im voraus ausgebucht. Camper und Zelte machen sich überall breit. Der TOPOLINO CLUB DEUTSCHLAND ist froh, nicht im Freien, oder noch schlimmer, im Topolino, schlafen zu müssen, denn wir haben gute Beziehungen. Unser Mitglied Herbert Spross, selbst Rennpilot mit seinem Balilla Coppa d'Oro, hat für die beiden Nächte, die wir dort sind, wie immer, 10 Betten organisiert. Die Topolinos aus der näheren Umgebung kommen auf Achse morgens an und kehren abends nach Hause zurück. Einige kommen jedoch von weit her und selten auf eigener Achse (sehr unsportlich). Zum Beispiel, ich kam 1994 auf Achse mit meinem 500/C Furgone (mit G-Kat von Wurm), aber kurz vor dem Ziel blieb ich, sehr sportlich, stehen, mit Kolbenfresser. Deshalb jetzt, mit dem Barchetta bin ich unsportlich geworden, dafür aber immer sicher und pünktlich am Ziel.

1996 waren wir, mit allen anderen Clubs, anstatt auf der Müllenbachschleife, wie im Jahr vorher, auf der anderen Seite der Piste, in einer Art Sumpfgebiet eingelagert. Hier wurden wir von den Besuchern (ca. 200. Nicht gerade viel), nur nach langer Suche entdeckt. Der Corso am Samstagabend, wenn die Zuschauer schon längst Richtung Autobahn im Stau stehen, fand zur Abwechslung dieses Mal im Regen statt. Wolfgang Gohl und ich hatten die Gelegenheit, die legendäre Piste des Nürburgrings zu befahren und das gleich zweimal, aber es reichte uns.

Auch 1997 konnten wir nicht viel mehr Besucher an unserem Stand begrüßen. Wahrscheinlich als Ausgleich zu unserem schlechten Lageplatz, fand dieses Mal der Corso bereits um 13 Uhr statt und wir durften sogar mit 4 Topolinos vor voll besetzten Tribünen starten. Eine echte Gaudi! Wie letztes Mal kamen wieder 7 Topolinos zusammen und verbrachten gemeinsam zwei schöne sportliche Tage. Eine größere Clubpräsenz 1998 wäre super! Vorausgesetzt, das Wetter macht mit. Lassen wir uns überraschen.

Piero Mossenta



500 Sport Barchetta

Wir hatten schon angefangen den Stand auf der Ausstellung "Motor-Show" in Modena im September 1991 zu demontieren, wo ich als "Ehregast" mit meinem Lkw (?) Furgone dunkelgrün, mit dem geregelten Wurm-Katalysator (aber diese wird eine andere Story sein), bei dem TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA 3 Tage lang dabei war, als vom Nebenstand von "Abarth-Scorpione Club Italia" ein Clubmitglied zu uns Topolinisti kam und fragte, (höre, höre) ob wir vielleicht Interesse hätten an einem Renn-Topolino, rot, mit Alu-Karosserie. Mir, und nicht nur mir, sind Elefantenohren geworden und etwas schneller als jeder andere Anwesende, auch weil ich den Akzent seiner Sprache sofort erkannt habe, frage, ob er zufällig aus Friaul stammt. "Ja, warum?" "Weil ich auch Friaulaner bin", sage ich prompt in friaulanisch. In diesem Moment alle anderen waren schon automatisch ausgeschaltet, weil, man muß wissen, wenn zwei Friaulaner sich zusammen treffen, die Freude und die Überraschung ist so groß, daß, bevor das Wort wieder gefunden wird, muß die Kehle begossen werden mit einem (besser mehrere) Glas Wein. Ich nahm ihn unter dem Arm und dirigierte ihn in Richtung Bartheke. Dort sagte er mir, dutzend, daß ein guter Freund von ihm jetzt baut und gleichzeitig, Sch....., bekommt auch sein drittes Kind (seine Frau selbstverständlich) und hätte sehr gerne ein bißchen Geld (und wer hätte nicht gern?), sonst das Haus kann nicht zugemacht werden und die Familie muß überwintern ohne Fenster. Mein Herz kann nicht erlauben, daß eine komplette Familie im Winter kampiert fast im Freien. Der Renn-Topolino, rot, hat (ich schwöre es), in dem Moment wirklich keine Rolle gespielt! Ich zahlte, diesmal sehr gern, nachdem wir je drei Gläser Cabernet (miserabel) getrunken hatten und ich seine Adresse notiert habe. Inzwischen er konnte mir nicht viel mehr sagen, nur, daß der Topolino läuft und sei rot, aber mir war das mehr als genug!

Nachts garnicht geschlafen und am nächsten Morgen, mit dem Furgone, jetzt fast bedeutungslos, auf dem Anhänger, unter einem lästigen Regen, Start Richtung Friaul, anstatt Brenner. Modena - Padua unter strömendem Regen (armer Furgone, nicht gerade dicht), dann Padua - Udine, unter strömendem Regen, aber Gott sei Dank, von der Querseite, nicht mehr frontal. Aber ab Udine, meine Heimat, das Wetter änderte sich. Jetzt ist es ein Wasserfall der von oben runter kommt und mein Furgone ist, ich bin sicher, halbvoll mit Wasser. Als Beilage bekomme ich später, Richtung Berge, ein bißchen Nebel. Der wird mich begleiten bis Moniago (mein Ziel) und weiter bis Heidelberg. Aber mit Ordnung! Kurz vor Moniago, berühmt für seine Messerklingen (mit Solingen und Toledo in Spanien) und für die Schwierigkeiten ihm zu finden (viermal verfahren in diesem Ozean), rufe ich von einer stinkenden Osteria den Abarth-Kerl. An das Telefon aber kam seine Frau. Die weiß nicht, wo ihr Mann steckt und ich sollte später mal probieren. "Später wann? Circa?" frage ich weiter höflich. "Später!" Sie weiß nicht, wie lange er bleibt in der Kneipe, wo er ständig zu finden ist, wenn er nicht zu Hause ist. "Welche Kneipe?" frage ich diesmal etwas lauter, weil die Dame war so laut am Telefon, daß ich gedacht habe, sie sei bestimmt taub. "Osteria alla Colomba" - Die Taube, im Zentrum von Fratta, Vorort von Maniago. Das sogenannte Zentrum war schnell gefunden, auch weil Fratta zählt 1 Osteria, 1 Kirche und 8 Häuser insgesamt. Der Glockenturm war gestürzt 1974 bei dem Erdbeben und die Einwohner entschieden, daß kann man auch leben ohne, gegen die Meinung des Priesters, und so war's.

Der Mann saß tatsächlich am Tisch vor seinem letzten bezahlten Glas Merlot (ab jetzt übernahm ich die Sponsorisierung), inmitten einer Clique von Kumpeln. Als er mich sah, strahlte er wie eine Ampel. Freude oder Merlot? Ich tippte auf das zweite und gewann! Mit meinem Auto (ich mußte unbedingt wieder nach Hause und nicht in ein Krankenhaus von Moniago), fuhren wir durch die sumpfbenden Felder Richtung Moniago. Dort lotste er mich zwei Einbahnwege (beide in falscher Verkehrsrichtung) bis zu einem Appartementhaus und hier sollte ich einen Moment warten. Nach Halbe-Stunde-Moment kam er mit einem jungen Mann, schätze 35, und wir, nach der Vorstellung auf friaulanisch, mit Schulterklopfen nach dem Hand-

schlag, stiegen in einen Souterrain, wo die Garage des Gebäudes war. Das Garagentor wollte sich nicht bei dem ersten Versuch nach oben bewegen, auch weil ein Träger gebrochen war. Aber dann, zu dritt, endlich, konnten wir die Weigerung des Tores besiegen. Licht an! - und kein Topolino zu sehen. Mein Herz ist gerannt wie eine Lokomotive! Nur Kartons, Schachteln, Papier jeder Art, Eimer aus Plastik, Reste von Teppichen und alles mögliche. Mein Keller ist ein gutes Beispiel für "organisiertes Chaos", aber was ich dort sah, war unübertreffbar. Einfach phantastisch! Aber noch kein Topolino! Zehn Minuten dauerte das Aufräumen im Keller, Die Kartons haben inzwischen die Garagenrampe überflutet. Als Belohnung begann ich, zwei Räder, rot, zu sehen und eine Grillmaske. Ich weiß nicht, ob ich geschwitzt habe wegen der Aufräumung, oder wegen der Erregung, aber ich war patschnass. Nach zehn Minuten und der komplette Topolino war frei. Und rot! Und wie schön. Eine Silhouette wie Sophia Loren (jung). Besonders hinten. Ein Gedicht, und Liebe auf den ersten Blick.

Selbstverständlich zeige ich mäßiges Interesse (wegen des Preises, den ich noch nicht kenne), aber für mich die Sache war klar. Ich würde einen Renn-Topolino demnächst fahren und nicht mehr einen lumpigen Furgone. Egal was es kostet! Kurze Informationen des (noch) Topolinobesitzers, nachdem er vergeblich, mit meiner Freude selbstverständlich, wegen des sinkenden Preises, den Motor versucht hat anzulassen, wie z.B. das Baujahr: 1950, die Karosserie aus purem Aluminium, etc.etc., inkl. noch ein Topolino A in Restaurierungsphase, plus noch ein Lkw von Ersatzteilen (tatsächlich), macht insgesamt zehn Millionen Lire! Ich zeige Konsternation, sage, er wolle mich ruinieren, sei unmöglich, ich bin nicht Onassis, usw., bis wann sein Abarth-Freund sagt: "Jetzt gehen wir ein Glas Wein trinken, und dort, in aller Ruhe, reden wir weiter, weil seine Kehle, nach so viel gehört zu haben, sei trocken geworden!" Kartons wieder auf den Topolino und nebendran, oh Wunder!, eine Bar. In Friaul des Verhältnis Bar: Häuser ist 2:1 für die Bars. Nach sechs oder sieben Gläsern Merlot pro Kopf, die ich bezahlt habe, kamen wir auf ein Gentlemen-Agreement! Ich bekomme: einen Renn-Topolino, rot, einen Topolino A (fast komplett), eine Tonne Ersatzteile. Seine schwangere Frau plus zwei Töchter (deshalb noch ein Versuch, weil er will einen Buben - Glückwünsche!) für insgesamt zehn Millionen Lirette, nachdem ich mit Erfolg zwei Millionen Lire runterschrauben konnte! Anzahlung etc. etc. morgen per Überweisung von Deutschland (falls, daß ich Ihr Land erreicht hätte, irgendwann), aber ab diesem Moment ich bin ein Formel-1 Topolino Pilot, das war klar! (auch wenn fast total besoffen!) Ich holte die beiden Topolinos einige Monate später und brachte sie nach Rom zu meinem Bruder und seinen Leuten zur Restaurierung.

Tatsächlich, alle Karosserieteile sind aus Aluminium, 2 mm dick. Der Motor, ein einfacher B-Motor, läuft noch heute (ursprünglich der Motor war ein A mit SIATA-Zylinderkopf, die ich im nächsten Jahr montieren würde). Erste Zulassung in Venedig, und wichtig, Farbe rot Ferrari (als ich erstes Mal sah, habe gedacht, es seien die Reflexe von vielen Rotweingläsern). Der Topolino hatte auch ein paar Macken (aber wer nicht?). Sechs Jahre später, nach der Neulackierung, war er optisch wirklich sehr schön geworden. Die restaurierten Instrumente haben mich mehr als eine Rolex gekostet. Neue Polsterung und ein Persenning, schwarz, für den Transport und für die Regenfälle. Motor läuft, aber hinter mir läßt so eine Rauchwolke, daß alle folgenden Autos die Nebelscheinwerfer anmachen müssen. Und für nächstes Jahr, wie geschrieben, habe ich schon fertig den neuen Motor mit SIATA-Zylinderkopf von 1949, Modell B/Competizione Sport, eine echte Rarität! Wir werden sehen! Aber jetzt das letzte Kapitel dieser Story: wer hat die Kleidung geformt?

Ich verspreche Euch, dieses Kapitel ist noch interessanter als was Sie jetzt gelesen haben, aber das in der nächsten Ausgabe, der Nr. 5 unserer Topolino Classic.

Piero Mossenta



Artur Ambros

"DER" SPEZIALIST FÜR TOPOLINO'S
35 JAHRE TOPO-ERFAHRUNG (A,B,C)



- * Restaurierung aller mechanischen Teile
- * Großes Original-Ersatzteillager
- * Ersatzteile-Versand
- * Garantie auf Leistung und Teile
- * Erstklassiger Service
- * Austausch-Service

D-81543 München, Waldeckstraße 25

Tel.+Fax: 089-656736 0171-4348069



BUNDESVERBAND DEUTSCHER MOTORVETERANEN-CLUBS e.V.

Warum ist unser Club im DEUVET oder was bringt es jedem Clubmitglied?

Seit 1995 ist unser Topolino Club Mitglied im „Bundesverband Deutscher Motorveteranen Clubs“, kurz DEUVET. Wir bilden mit weiteren (mehr als 55) Oldtimer-Clubs die Basis für diesen Dachverband, mehr als 35000 Mitglieder vertritt DEUVET. Seit der Gründung vor mehr als 20 Jahren bewirkte man schon einiges: Abschaffung der ASU-Pflicht für Autos mit Erstzulassung vor 1.7.68; Vergünstigungen bei Versicherungen für historische Fahrzeuge und in jüngster Zeit Steuerpauschalen für Oldtimer mit H-Kennzeichen.

Der DEUVET verhandelt also in unserem Auftrag mit den betreffenden Behörden und Institutionen, um für unser gemeinsames Hobby günstige Rahmenbedingungen zu schaffen.

Welche konkreten Dinge ergeben sich für TOPOLINISTEN ?

1. Da der letzte Topo 1955 mit Chassis Nr. 520.371 vom Band rollte handelt es sich zweifelsfrei bei unserem Auto um ein historisches Fahrzeug, das in der StVZO einen besonderen Status hat. DEUVET hat dies für Fahrzeuge, die nachweislich älter als 30 Jahre sind, durchgesetzt. Für abgemeldete Oldtimer muß allerdings auch in Zukunft ein Verwertungsnachweis in vereinfachter Form erbracht werden.

2. Auch ohne Katalysator können wir in Zukunft, auch auf längere Sicht gesehen mit unserem historischen Topo fahren. Die 52. Ausnahmereordnung in der StVZO gibt dies wieder. Allerdings ist bei Kat-losen Fahrzeugen mit einer Einschränkung bei Ozonalarm zu rechnen. Ein Fahrverbot bei Ozonalarm ist durch Zulassung mit einem Kennzeichen für historische Fahrzeuge zu umgehen, diese Kennzeichen sind ab 28.7.97 zu bekommen und tragen ein H (=historisch) am Ende.

Der Steuersatz für diese Kennzeichen beträgt für Motorräder 90.-DM, für andere Kraftfahrzeuge 375.-DM. DEUVET verhandelt mit den Behörden weiter, um für Fahrzeuge bis 700ccm Hubraum, Topos haben 600ccm Steuer- hubraum, den günstigen Motorradsatz zu erhalten. Fahrzeuge mit diesem H-Kennzeichen unterliegen keiner Nutzungseinschränkung, ein Fahrtenbuch muß nicht geführt werden.

3. Zum Erlangen eines H-Kennzeichens ist eine einmalige Begutachtung durch TÜV oder Dekra notwendig. Im Fahrzeugbrief wird dann 98 als neue Schlüsselnummer eingetragen.

4. Um an größeren Oldtimer-Veranstaltungen teil zu nehmen, benötigt man sehr oft einen Fahrzeug-Pass. Für uns ist dies der DEUVET-Paß mit Erweiterung zu FIVA-Pass. Durch unsere Mitgliedschaft bei der DEUVET dürfen im Augenblick drei Prüfer aus unserem Club nach Besichtigung des Prüflings den Paß, der von der DeuVet-Zentrale zugeteilt wird, beantragen. Dafür erhält unser Club 20.-DM, DEUVET 30.-DM und die FIVA (falls dieser Paß gewünscht wird) 30.-DM. Für 80.-DM bekommt man also einen Ausweis, der die Echtheit des eigenen Topolinos zertifiziert und dies auch gegenüber den Behörden beurkundet. Abweichungen vom Originalzustand werden in diesem Papier vermerkt, führen aber nicht zu einem

Nichtanerkennen oder gar einem Ausschluß. Das Fahrzeug wird gegebenenfalls einer FIVA-Restaurierungskategorie zugeordnet.

Unsere Clubprüfer sind derzeit:

Artur Ambros, München; Lothar Oberschmidt, Mannheim und Matthias Wohlleben in St. Augustin .

5. Wer mehrere Topolinos (oder auch andere Oldtimer) besitzt kann durch den Erwerb eines roten Oldtimerkennzeichens Kosten sparen. Die 49. Ausnahmeverordnung der StVZO erlaubt auch Veranstaltungsfahrten mit diesem Kennzeichen, wenn kein Fahrzeugbrief für dieses Fahrzeug vorhanden ist.

Soweit zu unserer DEUVET-Mitgliedschaft, die genauen Gesetzesänderungen sind dem Sonderdruck von Deuvel-Transparent zu entnehmen.

Abschließend noch einige Anmerkungen zur Kfz-Steuerentwicklung für Topolinisten. Ab 1.7.97 müssen wir 249,60 DM (6 x 41,60 DM) für einen „normal“ zugelassenen Topo zahlen. In vier Jahren wird dieser Betrag noch einmal erhöht - auf 297,60 DM.

Mit dem Saisonkennzeichen wird es aber möglich die Wintermonate, in denen man sowieso nicht aus der Garage fährt, auszusparen. Saisonkennzeichen werden in monatlichen Staffeln , minimal 2 und maximal 11 Monaten ausgegeben.

Wer einen geregelten Katalysator nachgerüstet hat und im Fahrzeugschein die entsprechende Schlüsselnr. eingetragen bekam, zahlt bis im Jahr 2001 weiterhin 79,20 DM, dann vermutlich 127,20 DM. Eine Einstufung in eine bessere Schadstoffklasse, von E1 (EG-Richtlinie 70/220EWG) in EURO2 (EG-Richtlinie 70/220EWG in der neuen Fassung nach 94/12EG) , wird nach meiner Meinung kaum möglich sein. Selbst neueste Pkw's erfüllen die sehr hohe Hürde der schärferen Abgasnormen nur mit Mühe. Es geht ja nicht nur um die Abgase aus dem Auspuff, die sollen beim Topo-Kat unheimlich nieder sein, sondern um die Gesamtmenge der Emissionen des Fahrzeuges. Die Tankbelüftung ist eine besondere Hürde, das System der Kurbelgehäuseentlüftung eine andere.

Lothar Oberschmidt



Bad Aibling

Sonnenstraße 63
83043 Bad Aibling
Telefon (080 61) 1333
Autotelefon 01 71 7 21 01 68
Telefax (080 61) 371 77
Btx (080 61) 31 67

Gerhard Graus
Inhaber



Verkauf, Einbau
Instandsetzung
Oldtimer

ELEKTRIK
KABELBÄUME
LICHTMASCHINE
ANLASSER

Tabelle der Kfz-Steuersätze ab 01.07.97

Schlüssel-Nr. und Beschreibung Ziffer 1, Zeile 2	Steuersatz je 100 ccm in DM		Bemerkung	
	Benziner	Diesel		
	00	41,60		65,50
01	schadstoffarm	13,20	37,10	
02	bedingt schadstoffarm C/XXIII	13,20	37,10	
03	schadstoffarm E	33,20	57,10	bis 2000 ccm
		13,20	37,10	über 2000 ccm
		33,20	-	G-KAT nach dem 26.07.95
		13,20	-	G-KAT vor dem 26.07.95
04	bedingt schadstoffarm C/XXV	33,20	57,10	
05	bedingt schadstoffarm A	41,60	65,50	
	Erstzulassung vor 01.10.86	33,20	57,10	Nachrüstung bis 01.01.88 erfolgt
06	Anlage XXIV A	41,60	65,50	
07	bedingt schadstoffarm B	41,60	-	
08	Anlage XXIV B	41,60	-	
09	bedingt schadstoffarm C	33,20	57,10	
10	Anlage XXIV C	41,60	65,50	
11	schadstoffarm E1	13,20	37,10	
12	besonders schadstoffarm 0,08	-	37,10	
13	besonders schadstoffarm E1 0,08	-	37,10	
14	schadstoffarm E2	13,20	37,10	
15	91/441/EWG, Anh. I 8.1	41,60	65,50	
16	schadstoffarm E2 8.1	13,20	37,10	
17	91/441/EWG, Anh. I 8.3	-	45,50	
18	s-arm: 93/59/EWG I	13,20	37,10	
19	s: 93/59/EWG II	21,60	45,50	
20	s: 93/59/EWG III	21,60	45,50	
21	s-arm E2, G: 92/97/EWG	13,20	37,10	
22	s-arm: 93/59/I, G: 92/97	13,20	37,10	
23	s: 93/59/II, G: 92/97/EWG	21,60	45,50	
24	s: 93/59/III, G: 92/97/EWG	21,60	45,50	
25	schadstoffarm EURO 2	12,00	29,00	
26	s-arm EURO 2, G92/97	12,00	29,00	
27	96/69/EG I	12,00	29,00	
77	schadstoffarm E2/nachg.	13,20	37,10	

Topolino Club Deutschland
Mannheimer Str. 304

69123 Heidelberg

**Kfz.- Reparaturen · Restaurierungen
Einbau von geregelten Katalysatoren**

Am Hüttenbühl Gewann 2
69124 Heidelberg
Telefon (0 62 21) 78 55 57
Fax (0 62 21) 78 42 95
eMail : LENZ-Katalysator@t-online.de

Bankverbindung
Heidelberger Volksbank (BLZ 672 900 00)
Kto.-Nr.: 8 52 07 04
USt-IdNr.: DE 143365073

Heidelberg, den 17.11.97

Geregelte Katalysatornachsüstung Fiat Topolino

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Anfrage und Ihr Interesse an der geregelten Katalysatornachsüstung.

Obengenanntes Fahrzeug kann in Einzelanfertigung geregelt nachgerüstet werden, Voraussetzung ist ein einwandfrei arbeitender Motor. **Briefeintrag: „E2...14“**. Steuerreduzierung auf DM 13,20/100 ccm und die Smogplakette.

Die Umrüstkosten: Katalysator, Regelung mit Lambda-Sonde und Einbau einer kompletten Edelstahl-Auspuffanlage belaufen sich auf 2700,- DM plus 57,50 DM für die Einzelbetriebserlaubnis und 92,- DM für die AU. Diese Preise sind inkl. Mehrwertsteuer. Die Katalysatorumrüstung darf nur von uns in Heidelberg gemacht werden (kein Selbsteinbau).

Die Umrüstung kann nach vorheriger Terminabsprache an 2 Tagen erfolgen.

Bitte beachten Sie: vor der Umrüstung müssen mindestens drei Tankfüllungen **BLEIFREI NORMALBENZIN** getankt werden. Auch keine Bleiersatz-Additive verwenden.

Mit freundlichen Grüßen
AUTO-LENZ



A. Lenz

Internet: <http://home.t-online.de/home/LENZ-Katalysator>

Steuern
u. Kat:

mein Kommentar

Also, nach dem letzten Treffen der Fachmänner von DEUVET und des Verkehrsministers Wissmann in Bonn und nachträglicher interner (Bonn-) Vertiefung in die Oldi-Materie, 'der Elefant hat die Maus geworfen'.

"Ein Oldtimer befindet sich nicht mehr im Alltagsbetrieb und dient vorwiegend der Pflege kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes. Sein Alter beträgt mindestens 30 Jahre." So die Definition für Oldtimer!

Dieser Status ermöglicht u.a. ab 1. Juli eine Steuerbegünstigung in Form eines Pauschalbetrages von DM 375,00. Punkt!

Die zuständigen Zulassungsstellen erlassen KFZ-Schilder für jedes Auto (also hier nicht Motorräder) mit dem Euro-Feld, dem Stadtbuchstaben, Bindestrich, bis zwei Buchstaben und bis zu vier Nummern, dann am Ende der Buchstabe "H" (wie Hospiz), welcher für "historisch" zu verstehen ist.

Die Regel ist simpel (ob richtig, weiß ich nicht), ebenso die Berechnung.

1. Unsere Topolinos sind also "Oldtimer" im Sinne des Gesetzes, da der letzte floss am 18.01.1955 vom Band, so daß der jüngste heute mindestens 42 Jahre alt ist.
2. Wer auf seinem schwarz-weißen KFZ-Schild ein "H" am Ende haben möchte, zahlt pro Jahr DM 375,00. Wer aber sparen will und auf das "H" pfeift, zahlt den normalen Betrag (wie alle anderen Autos ohne Kat). S. Tabelle.

Beispiel:

Schlüssel Nr.00	ccm (569) aufgerundet auf ccm 600					
	je ccm 100	DM 41,60	x	6	=	DM 249,60 jährlich
Schlüssel Nr.98	"H" Oldtimer (ccm egal)	pauschal				DM 375,00 jährlich
Schlüssel Nr.14	Schadstoffarm E 2 (G-Kat)					
	je ccm 100	DM 13,20	x	6	=	DM 79,20 jährlich

Nun liegt die Entscheidung bei Euch!

PS.: Es laufen Gespräche (wie? barfuß oder auf Zehenspitzen? oder???) zwischen den "Weisen" von DEUVET und Herrn Wissmann in Richtung Verminderung des Pauschalbetrages für Autos bis ccm 700, gleich wie für Motorräder, und zwar auf DM 90,00 pauschal.

In diesem Sinne wären wir auch mit unseren Topolinos, Isettas, Messerschmitts, Goggos, usw., kräftig begünstigt. Zur Zeit sind nur begünstigt 12 Zylinder Ferrari, oder die Ami-Schlitten.

Aber, bevor wie laut werden, warten wir "Kleinen" geduldig auf das Endergebnis der "laufenden" Gespräche!

Piero Mossenta

- KURIOSES - SENTIMENTALES - PROMIS -

Jeder kennt die '1000 Miglia'. Damals, die legendäre, und heute die Wiederholung, mit denselben Autos, oder denselben Modellen, die an dem legendären Rennen teilnahmen.

Unser 'Topolino', in Normalausführung oder getunt, war mit ehrenhaften Ergebnissen von 1937 bis heute ständig vertreten, und natürlich werden diese Zeiten begleitet von vielen Storys und Anekdoten über unseren 'Liebling' und seine Piloten.

Eine von diesen Storys wird erzählt von keinem Geringeren als Denis Jenkinson, sehr bekannt als Sportjournalist, aber noch bekannter als Navigator (Co-Pilot) von Stirling Moss bei verschiedenen '1000 Miglia's' (inkl. Sieg auf Mercedes 300 SLR, Start-Nummer 722 von 1955, mit einer Rekordzeit, die nie mehr unterboten wurde).

Denis Jenkinson, leider in diesem Jahr verstorben, erzählt:

"Die '1000 Miglia' hat immer eine immense Faszination auf die Jugend ausgeübt, mehr noch als auf die Älteren. Jeder Knabe hat geträumt, einmals als Passagier in einem Sportwagen zu sitzen und bei der '1000 Miglia' zu rennen.

Viele träumten, als 'Mehrjährige' ein Auto zu besitzen und an der '1000 Miglia' teilzunehmen, auch wenn nur in der Klasse 'turismo'.

1955. Zwei junge Brüder (der eine 12, der andere nur 10 Jahre alt), die an der Strecke entlang, nahe Verona, wohnten, entschieden, daß es nicht möglich sei, noch so lange zu warten, bis sie volljährig sein würden.

Ohne Erlaubnis, nahmen die beiden Knaben als 'Leihgabe' den FIAT Topolino ihrer Mutter, pinselten eine Phantasienummer auf beide Türen und mischten sich auf der Strecke während der Durchfahrt unter die echten Teilnehmer. Das war nicht schwer, denn in jenem Jahr waren viele getunte Topolinos unterwegs, außerdem fand die Durchfahrt nachts statt.

Die beiden fuhren wie entfesselt, bis zum letzten Tropfen Benzin. Mutti hatte nicht viel drin gelassen und ihr Rennen war früh am Straßenrand zu Ende.

Selbstverständlich war die Rennleitung erstaunt, als sie entdeckte, daß der Topolino nicht offiziell angemeldet war, und dazu, daß die beiden minderjährig waren. Sie wurden streng getadelt, bevor sie ihrer Mutter zurückgebracht wurden, die geglaubt hatte, die beiden seien im Bett.

Das Organisationskomitee von Brescia erfuhr trotzdem von diesem Abenteuer. Montag, nach dem Rennen, fand ein Ehrengessen für die Sieger der verschiedenen Klassen statt. Die beiden Brüderchen wurden zu diesem Mittagessen gebracht, und saßen zwischen Fangio und mir. Sie aßen fast nichts, so groß war die Aufregung. Als morgens ein Herr zu ihrem Haus ging, um die beiden abzuholen, hatten sie gedacht, sie landen im Gefängnis. Sie konnten nicht ahnen, daß ihnen verziehen wurde und daß sie als 'Ehregäste' eingeladen waren.

Wir tranken auf ihr Wohl, weil die beiden ein Beispiel waren für die Leidenschaft und den Geist der '1000 Miglia', obwohl ihre Tat nicht weiterzuempfehlen war. Nach dem Essen wurde ihnen gesagt, sich erst wieder zu melden, wenn sie alt genug seien, um eine Rennlizenz zu erwerben."

Denis Jenkinson



70 Jahre alt

Club-Intern

Literatur-Hinweis: In deutscher Sprache (Übersetzung aus dem italienischen)
'FIAT 500 Topolino, tutto su tutti i modelli' von Marco Bossi, Giorgio NADA
Editore, Milano (reiner Text) gebunden, 142 Seiten, DM 45,00

Club-Artikel

Sonnen-/Regenschirm mit Aufdruck TOPOLINO CLUB DEUTSCHLAND in Farbe blau, grün und grau	DM 50,00 + Porto u. Verpackung
Bierkrüge aus Keramik mit Emblem TOPOLINO CLUB DEUTSCHLAND Ohne Deckel	DM 25,00 + Porto u. Verpackung
Mit Zinndeckel	DM 40,00 + Porto u. Verpackung
Schlüsselanhänger aus Silber	
500 A/B Rolldach 500 C geschlossen)	
500 A/B geschlossen 500 C Belvedere)	DM 70,00 + Porto u. Verpackung
500 C Rolldach)	
Pins /Anstecknadel aus Silber	
500 A/B/C und C/Belvedere	DM 15,00 + Porto u. Verpackung
Krawatte "Topolino Club" in zwei Blautönen u. grün	DM 50,00 + Porto u. Verpackung
TOPOLINO CLASSIC Ausgabe 1, 2, 3	DM 5,00 + Porto

Topolino-Lackfarben

Der TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA hat sich mit uns einen Schatz geteilt. Somit sind wir glücklicher Besitzer von der Hälfte der Farbpalette mit nummerierten Originalfarben aller Topolinos aus der italienischen Produktion von 1936 - 1955. Unsere Mitglieder, und nur diese, können im Bedarfsfall auf Anfrage das Muster ausleihen. Voraussetzung ist die Rückgabe nach erfolgter Analysierung mit gleichzeitiger Bitte um Bekanntgabe der Formel und Lacklieferant (Glasurit, Sikkens, Max Meier) für den künftigen Bedarf.

Käufe - Verkäufe

Zu verkaufen:

FIAT 500/C Belvedere, 1952, zum Restaurieren, DM 3.000,00
Außerdem: 8 Reifen 4,25x15 "Puma" und 1 Zylinderkopf für Motor B (Guss /
1. Ausführung) Kontakt: J. Bauer Tel. 07232-311277

FIAT 500, Rolldach-Limousine schwarz/rot, restauriert, Motor 0 km, 1948,
und FIAT 500/C, 1954, Rolldach-Limousine, hellgrau, restauriert; Motor 0 km
Anfragen an A. Ambros, München Tel. 089-656736 oder 0171-4348069

FIAT 500/C, Rolldach-Limousine aus Italien, nicht komplett, zum ausschachten,
oder, mit viel Mut wieder herzurichten. DM 800,00
Standort Heidelberg, Tel. 06221-834885

Gesucht wird:

Kegel und Tellerrad (Differential) für Topolino 500/C Kombi 8:41,
stabile Ausführung (nicht schmale Ausführung)
L. Oberschmidt Tel. 0621-757025

Die Müncher Oldtimer Reifen GmbH in Otterfing, Tel. 08024-6794 oder 5832 verfügt wieder über Reifen für den Topolino 4,25x15 "Fursa" zum Preis von (für uns) DM 112,00 zuzügl. Mehrwertsteuer und den Schlauch DM 16,20 zuzügl. Mehrwertsteuer. (Produktion 1997)

Die Rubrik "Kaufe - verkaufe" wird bearbeitet von Piero Mossenta. Der TOPOLINO CLUB DEUTSCHLAND eV übernimmt keinerlei Verantwortung für Druckfehler, irrtümliche Angaben, Daten, Preise, u.ä. Die Verhandlungen sind den Interessenten überlassen.

Neue Mitglieder

Peter Heil	Waldstraße 24	82205 Gilching	Tel. 08105-26050
Dirk Schwerdtfeger	Grundmühlenweg 2	37127 Scheden	Tel. 05546-1326
Massimo Domenichini	Via S. Lorenzo 106	I-40010 Calcara	Tel.
Dr. Ottokar Jaenicke	Hauptstraße 21	55624 Rhaunen	Tel. 06544-230
Rudi Pfisterer	Pleikartsförsterstr.100	69124 Heidelberg	Tel. 06221-785738
Rudolf Zierer	Hofbergstraße 17a	84048 Mainburg	Tel. 08751-1567
Domenico Bassini	Liebenbergstraße 12	79618 Rheinfeldern	Tel. 07623-50949
Jürgen Fischer	Jul.-Kibiger-Straße 7	79379 Müllheim	Tel. 07631-12490
Michael Kieslich	Steinheilstraße 8	80333 München	Tel.
Wolfgang Zur Hausen	Adelheidstraße 40	65185 Wiesbaden	Tel. 0611-300757
Mathias Gabor	Tugendpfad 2	08451 Crimmitschau	Tel. 03762-91151
Klaus Jeschik	Hölderlinweg 6	34346 Hann-Münden	Tel. 05541-6093
Michael Kroth	Althönigstraße 60	61440 Oberursel	Tel. 06171-926566
Klaus Tovote	Möringstraße 11	37671 Höxter	Tel. 05271-32538
Günter Bödeker	Schulstraße 17	56321 Brey	Tel. 02628-8523

Unser Clubmitglied

Walter Bedel

ist im Frühjahr 1997 verstorben.

Wir trauern um einen Freund. Unsere aufrichtige
Anteilnahme gilt seinen Angehörigen.

termin-kalender

1998

- 28.03. Jahreshauptversammlung mit Wahlen
in 97877 Wertheim
- 01.04. - 05.04. TECHNO CLASSICA - Essen
mit einem Club-Präsentationsstand
- 30.04. - 03.05. **Italien:** Florenz. Mit dem TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA,
4 Tage Chianti und Kultur
- 20.06. - 21.06. **Schweiz:** Internat. Topolino-Treffen im Emmental.
Anlaß: 10 Jahre Squadra Topolino Bern
- 11.07. - 12.07. **Italien:** Falcade (Dolomiten)
Organisiert von der großen "Familie" des
Topolino Club Belluno
- 08.08. - 09.08. Nürburgring: OLDTIMER GRAND-PRIX
- 11.09. - 13.09. Unser Herbst-Clubtreffen in München
mit internationaler Beteiligung



HOTEL-RESTAURANT ZUM LAMM TREFFPUNKT DER FEINSCHMECKER

74831 Gundelsheim ☎ 06269/42020 Fax 06269/420299 Fritz Schmid, Küchenmeister



Ihr Oldtimertreffpunkt

Zimmer mit DU, WC, TV, Telefon,
reichhaltiges Frühstücksbüffet

Spezialitäten aus aller Welt - schwäbische Spezialitäten

Pauschalangebote für Veteranenfreunde

Garage für Ihren Oldi frei

Eigene Fahrzeug und Vehikelsammlung

Modernste Tagungs- und Schulungsräume

Fordern Sie Unterlagen an.

90 Betten, Zimmer mit DU & WC
Farb-TV, Telefon

Internationale Spezialitäten-Küche
Schwäbische Spezialitäten

Mit mehreren Gold- und Silbermedaillen
ausgezeichnet

Unfall forderte zwei Schwerverletzte

Efringen-Kirchen (cl). Zwei Schwerverletzte und 27 000 Mark Sachschaden forderte an Fronleichnam um 12.17 Uhr ein Unfall auf der A 5 bei Efringen-Kirchen. Nach Angaben der Autobahnpolizei Weil übersah ein 48jähriger Autolenker aus Frankfurt beim Ausscheren auf den Überholstreifen einen auf gleicher Höhe fahrenden Wagen eines 46jährigen aus dem Wiesental. Der bremste abrupt ab, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, kam ins Schleudern und erfaßte den Wagen eines italienischen Ehepaares. Der Frankfurter, der den Unfall verursachte, fuhr einfach weiter. Die beiden anderen Autos gerieten nach rechts von der Fahrbahn; dabei erlitten der 56jährige Italiener und seine 58jährige Frau schwere Verletzungen. Sie wurden stationär ins Kreiskrankenhaus Lörrach aufgenommen. Dank einer sofortigen Fahndung konnte die Polizei den Flüchtenden kurz darauf bei Offenburg stellen.



Der 29. Mai d.J., an dem die Familie Bassini aus Rheinfeldern so fröhlich mit dem FIAT 500 Topolino gestartet war, sollte plötzlich ein trauriges Ende nehmen und für sie ein 'schwarzer Donnerstag' werden. Auf der Autobahn A 5 kam, wie es im Zeitungsbericht zu lesen ist, das Aus für die Spazierfahrt. Pilar und Domenico wurden ins Krankenhaus gebracht. Noch heute leidet Frau Bassini an den Folgen des Unfalles. Wir wünschen ihr von dieser Stelle aus weiterhin "Gute Besserung". Und, als ob das nicht schon Kummer genug wäre. Der arme Topolino wurde so zugerichtet, daß für ihn keine Hoffnung mehr besteht, jemals wieder auf seine vier Räder zu kommen. Ende eines Topolinos, das tut enorm weh! Was sollten wir daraus lernen? Die Autobahnen sind für unsere Mäuschen zu gefährlich. Die anderen Verkehrsteilnehmer können nur schlecht unsere Geschwindigkeiten (besonders nachts und an Steigungen) einschätzen. Eine Kollision ist somit, wie in diesem Fall, nur schwer zu vermeiden. Nutzen wir also die Autobahn nur, wenn es keine andere Möglichkeit gibt. Obwohl so etwas auch auf Bundesstraßen passieren kann, ist die Gefahr wesentlich geringer und unsere Topolinos fühlen sich bei Tempo 60 bis 75 und Kurven und kleinen Hügelchen viel wohler. Tun wir das, zu unserer Sicherheit und zur Freude für unser "Kind".
Piero Mossenta

Trotzdem:

FROHE WEIHNACHTEN UND
EIN GUTES NEUES JAHR

BUON NATALE
BUON ANNO

MERRY CHRISTMAS
AND HAPPY NEW YEAR

Die Redaktion



CINQUECENTO *Sporting*



FIAT