



BULLETIN 2/17

erscheint vierteljährlich / www.topolinoclubzuerich.ch



TOPOLINO CLUB ZÜRICH

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 Topi-Freunde, Mitglieder, LeserInnen des Bulletins sowie Topi-FahrerInnen, welche noch nicht bei uns im TCZ Mitglied sind

Fast in jeder Vorstandssitzung wird auch der Punkt geeigneter Clubartikel behandelt. Ich selber, der an vielen Oldtimer-Events im In- und Ausland teilnimmt, erlebe es immer wieder, dass Mann/Frau jeweils reich beschenkt wird mit allerlei Nützlichem, Sinnvollem, Schönem, Praktischem, Edlem, Wertvollem, aber eben auch Unnützem, Sinnlosem, Unschönem, Unpraktischem, Billigem und Wertlosem.

Auch wir im Topolino Club Zürich machen uns Gedanken, welche Clubartikel unseren Mitgliedern einen Mehrwert ergeben könnten. Die Vorschläge reichen von Küchenschürzen (Topi FahrerInnen sind zwangsläufig auch gute Köche) über Weinkühler (Topi FahrerInnen sind zwangsläufig auch gute T..... aber lassen wir dies), Kühltaschen bis zu Salz-/Pfefferstreuer. Es gibt auch Ideen von Christbaumkugeln mit Topi-Sujet oder eine analoge Zeituhr, welche mittels Magnet stillvoll am Armaturenbrett befestigt werden könnte. Die Auflistung könnte noch seitenlang weitergehen.

„Wieso erkundigen wir uns bei den Direkt-Betroffenen nicht gleich selber, woran sie bei der Frage nach den beliebtesten Clubartikel denken“. Das haben wir uns im Vorstand an der letzten Vorstandssitzung gefragt und beschlossen, eine Umfrage zu starten. Ich komme diesem „Auftrag“ sehr gerne nach und freue mich demzufolge auf *jede* Idee von euch über gewünschte Clubartikel.

Fortsetzung nächste Seite

Inhaltsverzeichnis

Clubmeldungen	2
Winteranlass	3
Technikbeitrag: Kardanwelle mit Hardyscheiben	8
Topolino fahren ist nicht einfach	11
Mitgliederliste und Clubadressen	16
Inserat	18
Jahresprogramm / Impressum	19

Wir werden anschliessend aus der Riesenflut der eingegangenen Vorschläge denjenigen Clubartikeln den Vorrang geben, welche

- a) realisierbar...
- b) produzier- und finanzierbar sind und ...
- c) Absatzchancen haben.

In diesem Sinne danke ich euch allen für eure zahlreichen Eingaben und freue mich auf die schönsten, besten, tollsten, brauchbarsten Clubartikel für den ebenso besten, tollsten, brauchbarsten TCZ.

Peter Schmid, Vizepräsident

Clubmeldungen

Mutationen

Eintritt

Als neues Aktivmitglied dürfen wir Adrian Ochsner begrüßen. Er ist das insgesamt 400. Mitglied, das seit der Gründung unserem Club beigetreten ist. Wir heissen ihn herzlich willkommen und freuen uns, wenn wir ihn an einem der kommenden Anlässe persönlich kennenlernen dürfen.

Austritte

Es gibt folgende Austritte zu verzeichnen: Hans Gächter, Dorothea Vogt und Herbert Graf.

Todesfall

Mitte März haben wir die traurige Nachricht erhalten, dass unser langjähriges Mitglied Jürg Menzel verstorben ist. Obwohl Jürg Passivmitglied war, hat er, zusammen mit seiner Partnerin Gabrielle Messmer lange aktiv am Clubleben teilgenommen. Wir schätzten seine freundliche und humorvolle Art und werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Neu im Jahresprogramm:

12. September: Anlass offene Rennbahn Zürich-Oerlikon

Winteranlass: Besuch im Fernsehstudio SRF

Anita Jost



An einem winterlichen Samstag, nämlich am 14.01.17, hatten für einmal die öffentlichen Verkehrsmittel rund ums Fernsehstudio alle Schienen voll mit Topianern zu tun, welche zum Leutschenbach in Zürich anreisen, um dem Winteranlass des TCZ beizuwohnen. Ganze 42! Personen fanden sich beim SRF ein und warteten gespannt auf das angekündigte Programm. Dies startete um 15.30 Uhr mit folgender Ansage:

„Zur heutigen Führung durch die Räumlichkeiten des Schweizer Radio und Fernsehen, begrüßen wir Sie, verehrte Damen und Herren, ganz herzlich.“ Zu diesen Worten des Programmdirektors, aus einem Fernsehgerät an uns gerichtet, standen zwei kompetente Redakteurinnen des SRF bereit und übernahmen es, die Neugierigen, aufgeteilt in zwei Gruppen, durch ausgewählte Räume und vor allem sendefreie Studios zu geleiten.



Die Teilnehmenden warten gespannt auf den Beginn der Führung.

Winteranlass

Wir wurden mit den detaillierten Abläufen des Fernsehens vertraut gemacht. Wir staunten nicht schlecht, als wir erklärt erhielten, dass z.B. die News-Sendungen wie „Tagesschau“, „10vor10“ oder auch „Schweiz Aktuell“ mit automatischer Kameraeinstellung gesendet werden. Zu diesem Zweck werden Pappfiguren in den genauen Massen der „Originalpersonen“ gebaut und an die entsprechenden Stellen gestellt, wo sich der Vortragende danach aufhalten muss. Dies bedingt eine minutiöse bzw. sekundengenaue Planung des Ablaufes und der Kameravoreinstellungen. Bis alles fix-fertig für jede einzelne Tagesschausprecherin oder jeden Moderatoren programmiert, durchgespielt und abgespeichert ist, dauert es bis zu sechs Monaten. Danach läuft alles automatisch ab und es hält sich während der Ausstrahlung dieser Sendungen kein Kamerateam mehr im Studio auf. Der Präsentator ist gefordert, die einstudierten Einstellungen genau einzuhalten ansonsten er nach links schaut während die Kamera von rechts auf ihn gerichtet ist. Der Text zum Thema wird jeweils auf einem Teleprompter, welcher in den Kameras mitläuft, angezeigt und kann dort 1:1 abgelesen werden.



Bekannte Persönlichkeiten als Kartonfiguren in Lebensgrösse.

Im Hintergrund findet eine abgestimmte Teamarbeit statt, welche von der Auswahl der Themen, über deren Aufbereitung durch das Redaktionsteam bis zur Präsentation durch die Moderatoren total durchorganisiert ist. Einzig Liveeinschübe oder Sportsendungen mit Studiogästen erlauben minime Abweichungen vom Programm, welches ebenfalls im Vorfeld auf den Satz genau festgelegt wird. Sämtliche Fragen und Antworten werden mit den Beteiligten bestimmt und die zur Verfügung stehende Sprechzeit ist

Winteranlass

vorgegeben. Die Kunst der Moderatoren ist es, solch ein vorbereitetes Gespräch wie ein spontan Geführtes auf die Zuschauer wirken zu lassen. Es geschehen natürlich immer einmal wieder ungeplante „Fauxpas“ wie vor einigen Wochen, als ein eingeladenener Professor die anwesende Moderatorin Vetsch mit „Guten Abend Frau Lager“ begrüßte. Eieieiiii...



Schawinskis Studio.



Hier wird die „Arena“ aufgezeichnet.



Das Studio für News-Sendungen wie die Tagesschau mit der unbedienten Kamera.

Jaja und das SRF verbreitet übrigens auch Fake-News! Und dies geschieht sogar von „Aug zu Aug“. So wurde unseren anwesenden Herren doch

Winteranlass

tatsächlich die Begegnung mit den hübschen Moderatorinnen des SRF in Aussicht gestellt. Oooch wurden die Jungs doch soooo Arg getäuscht, KEINE war zugegen... (Grins). Leider konnten auch die Damen keinen Augenschmaus in Form eines männlichen Moderators geniessen.



Dieses grosse Studio wird je nach Bedarf für einzelne Sendungen umgebaut.

Im weiteren Verlauf konnten wir einen Blick in fix installierte Studios werfen und uns erklären lassen, dass diverse Sendungen wie „Schawinski“, „Puls“, „Der Club“ usw. Tage zuvor aufgezeichnet werden. Diese Einstellungen werden jedoch nicht wie im Film x-mal gedreht, sondern in einem Zug aufgenommen.

Das grosse Showstudio, in welchem Live gesendet wird, wurde uns ebenso gezeigt wie dasjenige, in welchem Quizsendungen aufgezeichnet werden. Beide werden nach entsprechendem Bedarf jeweils umgebaut. Als Beispiel für den Bau eines individuellen Livestudios wurde uns erklärt, dass es etwa 120 „Mann“ benötigt, die etwa eine Woche damit beschäftigt sind alles

Winteranlass

wunschgemäss aufzubauen und auf die geplante Sendung, die eben live ausgestrahlt wird, abzustimmen. Dagegen werden die Quizshows „en Block“, das heisst bis zu vier Sendungen, vorwiegend an Wochenenden aufgezeichnet und zum gegebenen Zeitpunkt gesendet. Ergo müssen die Kandidaten nicht wirklich eine Woche auf ihren nächsten Auftritt hin fiebern sondern strapazieren ihr Nervenkostüm nur an einem Wochenende.



Die Requisitenausstellung gleicht eher einem Museum oder Flohmarkt.

Nach rund 1,5 Stunden fanden sich die zwei Gruppen wieder am Ausgangspunkt ein, um danach in der „Kantine“ des SRF einen Apéro zu geniessen. Bald hiess es dann aber „auf, auf“ und weiter zum bereits bestellten Abendessen. Die einen bewältigten den Weg im Auto, andere gaben dem ÖV den Vorzug und die Hartgesottene gönnten sich einen Fussmarsch auf a....glatter Strasse. Im Restaurant Binzgarten angekommen, wurde uns ein reichhaltiges Menu serviert, welche einige unter uns, die Texterin dieses Artikels eingeschlossen, nur unter Zuhilfenahme eines „Doggy bag“ bewältigen konnten.

Zum Abschied erfuhr auch der gleich neben dem Restaurant gelegene Bahnhof Oerlikon einen Ansturm von Topianern, welche nach einem gemütlichen und geselligen Abend entspannt und gemächlich den Heimweg antraten.

Der Organisatorin des Anlasses, Regina Häusler, sei an dieser Stelle ganz herzlich für einen tollen und interessanten Auftakt ins 2017 gedankt.

Technikbeitrag: Kardanwelle mit Hardyscheiben

Auch in diesem Bulletin dürfen wir wieder einen interessanten Technik-Beitrag von Lothar Oberschmidt veröffentlichen. Besten Dank.

Topolino Problemzone: Kardanwelle mit Hardyscheiben

Die Kraftübertragung zwischen Getriebe und Hinterachse wird am Topolino durch die Kardanwelle mit dem Schiebestück und den beiden Gelenkscheiben, den Hardy-Scheiben hergestellt. Diese Trockengelenkscheiben an der Kardanwelle können reißen und dann bei zügiger Fahrt zu weitreichenderen Schäden am Topolino führen, da sich diese schon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 65 km/h mit ungefähr 3000 Umdrehungen pro Minute drehen. Beim Abreißen wird unter Umständen der Getriebetunnel durch-geschliffen und der Getriebehals angerissen. Es gibt also Grund genug die Hardy-Scheiben öfter einmal zu überprüfen.

Da die Hardy- Scheiben beim Ein- und Ausfedern der Hinterachse und gleichzeitiger Drehung ständig gebogen werden haben diese eine begrenzte Lebensdauer.

Beim Fahren auf ebener Straße ist der Winkel zwischen Getriebe und Kardanwelle gering, ca. 1° bis 2°, die Biegung in den Hardy-Scheiben gering. Bei vollkommenem Ausfedern (ca. 4°) ist die Biegung sehr deutlich und die Belastung der Hardy-Scheiben hoch.



Es ist empfehlenswert den Zustand der Scheiben regelmäßig besonders auf Risse zu überprüfen.



Kugelmutter

Die Hardy-Scheiben halten die Kardanwelle auf den Kugelmuttern am Getriebeausgang (Handbrems-trommel) und

dem Achsantrieb (Kegel-rad), welche die Welle genau zentrieren und dadurch eine Unwucht verhindern. Sind die Kugelmuttern und die Führungsringe verschlissen so bekommt die Welle Spiel und dadurch ergibt sich Unwucht.

Zu großes Spiel des Schiebestücks auf dem verzahnten vorderen Teil der Welle, welches den Längenausgleich beim Federn aufnimmt, führt eben-falls zu Unwucht.

Der Topolino vibriert dann bei gewissen Geschwindigkeiten.



Schiebestück auf Kardanwelle zum Längenausgleich

Technikbeitrag: Kardanwelle mit Hardy-Scheiben



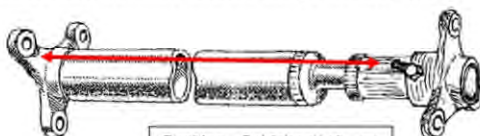
Wird ein Austausch der Hardy-Scheiben erforderlich sollten auch der Zustand **der Kugelmuttern** und der **Führungsbüchsen** in der Kardanwelle überprüft werden.

Bei ausgebauter Hardy-Scheibe Kugelmutter und Führungsring prüfen: Spiel soll sehr klein sein!
Universalfett zur Dauerschmierung verwenden

Zum Austausch der Führungsringe oder des Schiebestücks ist die Kardanwelle auszubauen.

Kardanwellen für die Topolinos gibt es in verschiedenen Ausführungen und **verschiedenen Längen**. Die Urtopos haben eine dünnere Welle, das Rohr hat 52 mm Durchmesser, das Schiebestück ein 30 mm Gewinde und die Länge ist 1232 mm.

1937 wurde die Welle verstärkt, Rohrdurchmesser 59 mm, Schiebestück mit 32 mm Gewinde und ab Fahrgestell Nr. 074943 (1939) gekürzte Welle mit 1222 mm.



Position Schiebestück zu Welle beachten!

In den 500 C der Serie bis 1951 mit dem Aluminium-Hinterachsgetriebe ist eine Kardanwelle mit 1230 mm Länge eingebaut worden. Dann folgte der Achsantrieb mit Gussstahl-Gehäuse in zwei Längen sodass kürzere Kardanwelle eingebaut werden mussten, zunächst 1216 mm dann 1212mm Gesamtlänge, ab Modell 1953.

Die **Längenangaben** beziehen sich auf die Welle bei abgenommenem Schiebestück.

Um Schäden vorzubeugen sollte man unbedingt auf die korrekte Länge der Kardanwelle achten. Wenn in einen Topolino statt der passenden Welle eine zu Kurze eingebaut kann beim Reißen der Hardy-Scheibe die Welle leichter von der Kugelmutter abspringen mit den oben beschriebenen Folgen.

Ein Abspringen von diesen Kugelmuttern wird auch möglicherweise verhindert, wenn das **Schiebestück** regelmäßig mit Fett abgeschmiert und dadurch nach vorn gepresst wird, Voraussetzung ist allerdings, dass im Schiebestück die Metall-Dichtscheibe hinter dem Führungsring eingebaut ist.

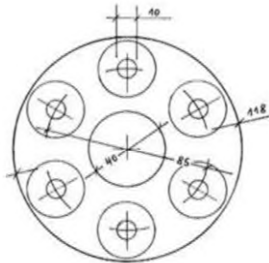
Für die stärkere Kardanwelle (ab 1937) gibt es zwei unterschiedliche Schiebestücke mit unterschiedlichen Führungsringen:

28 mm Außendurchmesser und die neueren mit 30 mm.

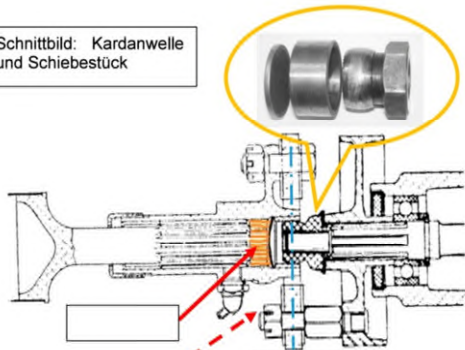
Die Kugelmuttern sind aber für alle Topos gleich. Diese sollten fest angezogen und mit dem Sicherungsblech gesichert werden

Technikbeitrag: Kardanwelle mit Hardyscheiben

Maß Zeichnung der Topolino-Hardy-Scheibe von W. Gohl



Schnittbild: Kardanwelle und Schiebestück



Kronmuttern M10x1 oder M10x1,25 mit Splint sichern !
Ab Modell 1953 selbstsichernde-Muttern verwenden

Scheibenmittel-Linie deckt sich mit Kugelmittle

Der Lochkreis-Durchmesser ist 85 mm, die Dicke der Scheibe ist im Original 13 mm.

Es werden auch dickere Scheiben mit 15 mm angeboten. Bei der Verwendung dieser dickeren Scheiben verschiebt sich allerdings der Schwingpunkt auf der Kugelmutter aus der Scheibenmittel-Linie um 1 mm. Zum Ausgleich könnte dann unter dieser Mutter unter dem Sicherungsblech eine 1 mm dicke Unterlegscheibe eingebaut werden.

Gerissene Hardy-Scheibe: Beim Einbau von Ersatzscheiben empfiehlt es sich nur Scheiben mit Distanzhülsen in den 6 Befestigungs-Bohrungen zu verwenden. Bei den alten Original-Scheiben von Pirelli ohne Distanzhülsen dürfen die Befestigungs-Muttern nicht zu stark angezogen werden, sonst reißen diese Scheiben schnell.



Die Trockengelenk-Scheiben von JURID wurden von NSU-FIAT serienmäßig eingebaut und sind durch das Schlingengewebe in der Gummi-Ummantelung und den Hülsen sehr zuverlässig.

Wer hin und wieder die Hardyscheiben am Topolino prüft und das Schiebestück mit der Fettpresse abschmiert kommt sicher bei einer Rundfahrt gut ans Ziel.



Lothar Oberschmidt

Topolino fahren ist nicht einfach

Regina Häusler

Die Nummer eines unserer beiden Topolinos lautet zwar auf meinen Namen, aber trotzdem bin ich nur Passivmitglied im Topiclub. Und das hat folgenden Grund: Ich kann nämlich selber nicht Topi fahren, bin also immer nur Beifahrerin. Somit habe ich unter den Aktivmitgliedern nichts zu suchen, fand wenigstens mein Mann, als ich vor vielen Jahren als Mitglied dem Club beitrat. Meine Fahrten als Lenkerin eines Topolinos haben sich glücklicherweise auch nur auf ein paar hundert Kilometer beschränkt. Aber es versetzte mir jeweils eine schlaflose Nacht, wenn ich wusste, dass ich mich am anderen Tag ans Steuer von Konis Heiligtum setzen musste.

Meine ersten Fahrversuche mit einem Topolino

Ich kann mich noch genau erinnern, als ich in jungen Jahren meine erste „Fahrstunde“ mit einem Topi über mich ergehen lassen musste und dabei Bekanntschaft mit dem unsynchronisierten Getriebe machte. Mein Bruder Peter (damals auch Besitzer eines Topis) und Koni (damals noch nicht mein Ehemann) sassen als Beifahrer im Auto, ich am Steuer. Es regnete stark, es war schon leicht am Eindunkeln und das Autoradio, das unter dem Armaturenbrett montiert war, lief auf voller Lautstärke. Also nicht wirklich die besten Voraussetzungen für die ersten Fahrversuche mit einem Topi! Von Schwamendingen (unserem damaligen Wohnort) fuhr ich auf Anweisung der beiden Männer Richtung Dübendorf. Schon beim Starten kam die erste Schwierigkeit: Ich konnte nicht einfach den Zündschlüssel drehen, nein an einem Knopf musste ich ziehen, um den Motor zu starten. Und dazu brauchte ich schon beide Hände und einiges an Kraft! Dann sprang der Motor wirklich an. „Jetzt muesch langsam Gas gäh“ kam die logische Weisung der beiden Mitfahrer (als wäre ich noch nie Auto gefahren), „kupple und Zwüschegas gäh“, ...chrrr, chrrr... (immer diese schrecklichen Kratzgeräusche!) „dänn schalte“... chrrr, chrrr... „halt mit echli Gefühl und au im richtige Momänt“. Von beiden Männern hörte ich immer wieder das gleiche. Obwohl ich mir alle Mühe gab und es nach mehrmaligen Versuchen trotzdem beim Schalten noch kratzte, wusste ich, dass das Fahren eines Topis definitiv nicht zu meinen Stärken gehört. Und schon gar nicht mit zwei Männern als Beifahrer und Ratschlaggeber im Auto!

Ich schaffte es irgendwie bis Dübendorf, dort kehrten wir in einem Restaurant ein und Koni übernahm für die Rückfahrt den Platz hinter dem Steuer. Das Getriebe dankte es ihm, indem es sich völlig geräuschlos schalten liess.

Topolino fahren ist nicht einfach

Soviel also zu meinen ersten Erfahrungen mit einem unsynchronisierten Getriebe. Dass auch das Anfahren am Berg gar nicht so einfach war, erfuhr ich erst später. Es kamen dann nämlich doch noch einige (leider unbedingt notwendige) Fahrten hinzu, schliesslich war der Topolino eine Zeitlang unser einziges Auto. Wenn eine solche Fahrt anstand, ging ich schon in der Nacht jeweils in Gedanken den Weg durch, den ich durch Zürich fahren musste und überlegte, wo ich eventuell am Berg anfahren musste. Dieses „Kunststück“ zu meistern, ohne dass der Motor abstarb, war mittlerweile fast mein grösstes Problem. Das Schalten hatte ich langsam knapp im Griff. Um es vorwegzunehmen: Es ging alles gut und ich brachte das Auto jeweils heil und ohne Getriebeschaden wieder nach Hause, war jedoch nach jeder Fahrt total geschafft! Schliesslich sah Koni ein, dass es keinen Sinn hatte, mir das alte und zum Schalten heikle Auto zum Fahren anzuvertrauen. Aber nicht nur aus diesem Grund schafften wir uns schon bald noch ein zweites Auto an, einen alten VW Käfer, den wir dann als Alltagsauto benutzten.

Die Betriebsanleitung hätte es gebracht – vielleicht

Als ich letztthin eine „Betriebsanleitung“ für den FIAT 500C in die Finger bekam, blätterte ich darin und fragte mich, warum mir diese Broschüre nicht schon vor rund 45 Jahren zu Gesicht gekommen ist. Möglicherweise würde ich heute selbst einen Topolino lenken können (und wäre somit stolzes Aktivmitglied) weil ich dann gewusst hätte, was man unter „Zwüscheegas gäh“ zu verstehen hat. In dieser Anleitung steht nämlich ganz klar und deutlich, wie der Wagen zu gebrauchen ist. Sogar das Anfahren ist genau beschrieben:

„Zum Anfahren des Wagens tritt man den linken Fusshebel (Kupplung) ganz hinunter und bringt den Schalthebel in die Schaltstellung I (Bild auf der nächsten Seite), d.h. man zieht ihn nach links und drückt dann nach vorne. Darauf löst man die Handbremse und lässt den Kupplungsfusshebel langsam hoch, bis der Wagen anfährt.“

Nach dem Lesen dieser Anleitung fragte ich mich schon, ob man denn früher zuerst ein Auto kaufte und erst nachher die Fahrprüfung machte, dass es nötig war, das Anfahren mit dem Auto so genau zu beschreiben. Aber wie ich selbst erfahren musste, ist der Topolino halt schon etwas Besonderes.

Auch das „Bedienen des Ganghebels“ (also das Schalten) ist unter „Gebrauch des Wechselgetriebes“ detailliert beschrieben:

„Beim Umschalten auf den 2. Gang muss der Gasfusshebel losgelassen und der Kupplungsfusshebel vollständig niedergetreten werden. Hierauf schaltet

Topolino fahren ist nicht einfach

man zuerst in die Leerlaufstellung, in der man einen Augenblick verbleibt, dann zieht man den Schalthebel nach hinten.“ Und etwas weiter unten steht: „Das Schalten vom 3. auf den 4. Gang und umgekehrt ist durch die Gleichlaufvorrichtung wesentlich erleichtert und geschieht geräuschlos“. (Ist es also „normal“, wenn es beim Schalten in den niedrigeren Gängen mal „kratzt“?)

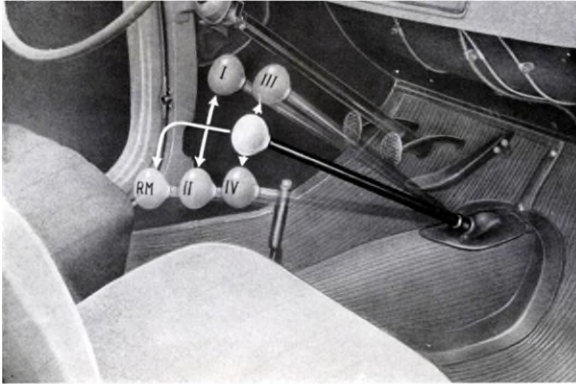


Abb. 20. - Stellungen des Getriebe-Schalthebels.

I. Erster Gang. - II. Zweiter Gang. - III. Dritter Gang. - IV. Viertes oder direkter Gang. - RM. Rückwärtsgang.

Aus der Betriebsanleitung zum Gebrauch des Wechselgetriebes.

Etwas ausführlicher fällt die Anweisung zum Herunterschalten aus. Es wird folgendes geraten:

„Beim Schalten von einem höheren Gang auf einen niedrigeren empfiehlt es sich, beim Niedertreten der Kupplung den Motor etwas zu beschleunigen, damit der Wagen keinen übermäßigen Fahrwiderstand nach dem Einschalten des niedrigeren Ganges vorfindet.“ Und jetzt kommt die interessante Stelle: „Um vom 3. auf den 2. und auf den 1. Gang

geräuschlos überzuschalten, muss das sogenannte doppelte Kuppeln (Zwischengasgeben) ausgeführt werden und zwar:

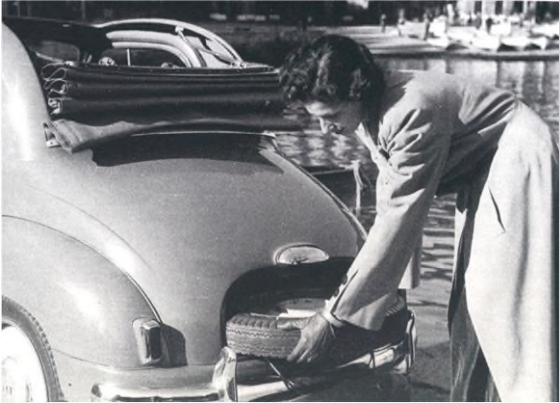
- 1) Zuerst Kupplung niederreten und dann Gang ausschalten
- 2) Kupplung augenblicklich loslassen und kurz Gas geben
- 3) sofort die Kupplung wieder niederreten und rasch den neuen Gang einschalten
- 4) Kupplung loslassen

Durch diesen Vorgang werden die Umfangsgeschwindigkeiten der Zahnräder aneinander angeglichen, und das Kuppeln erfolgt geräuschlos.“

Schon allein das Lesen und Kاپieren dieser Anleitung ist unheimlich kompliziert. Aber jetzt kenne ich wenigstens den Grund, warum so umständlich in einen niedrigeren Gang geschaltet werden muss.

Topolino fahren ist nicht einfach

Ich bin ja nicht schadenfreudig, aber es tröstet mich jeweils, wenn ich heute unschöne Kratzgeräusche aus Topolinos höre, wo männliche Personen am Steuer sitzen. Das Schalten ist halt wirklich nicht ganz einfach und braucht offensichtlich Fingerspitzengefühl! Und ich habe alle Achtung vor jeder Frau, die einen Topolino problemlos fahren kann.



Weil früher der Topolino noch als Alltagsauto benutzt wurde, mussten natürlich auch Frauen mit ihm zurecht kommen können. Da bin ich schon dankbar, dass ich das nicht mitmachen musste. (Mir hätte schon der offensichtlich zum Radwechsel nötige Regenmantel gefehlt!)

Ehrlich gesagt, ich bin sehr froh, hat die Technik gewaltige Fortschritte gemacht. Heute kann man sich – die Fahrprüfung vorausgesetzt – auch als Technik-Banause einfach ans Steuer eines Autos setzen und ohne vorheriges Lesen von Betriebsanleitungen losfahren.

Nachstehend noch ein paar weitere wichtige Ratschläge von Olio Fiat, was vor Antritt einer Fahrt alles zu beachten ist (gilt natürlich nicht nur für den Topolino):

RICHTLINIEN FÜR DEN GEBRAUCH DES WAGENS

VOR ANTRITT EINER FAHRT

- Öffnen Sie bereits vor dem Anlassen des Motors das Garagentor, besonders wenn der Raum klein und wenig gelüftet ist. Die Auspuffgase sind giftig, weil sie reich an Kohlenstoffmonoxyd und besonders trügerisch und gefährlich durch die Geruch- und Farblosigkeit dieses Gases sind.
- Messen Sie in regelmässigen Zeitabständen den Reifendruck mit einem Luftdruckprüfer und pumpen Sie notfalls die Reifen auf den in der Betriebsanleitung angegebenen Druck auf.
- Haben Sie mit dem Wagen eine längere Fahrt hinter sich oder hat er einige Tage stillgelegen, so kontrollieren Sie den Kühlwasserstand und den Ölstand in der Ölwanne.
- Überzeugen Sie sich davon, dass die Blinker bzw. Winker, die Bremsleuchten und die Scheinwerfer, das Standlicht und das Nummernschild- und Schlusslicht einwandfrei funktionieren.
- Vergewissern Sie sich auch, dass noch genügend Kraftstoff (*) im Tank vorhanden ist.

(*) Wir sprechen im allgemeinen von flüssigem Kraftstoff, weil dieser Ausdruck sowohl Leichtöle (Benzin oder Benzol oder Gemisch aus beiden), als auch Schweröle (Gasöl) für Fahrzeugdieselmotoren umfasst.

EINE BLOCKIERTE, DICHT AUFGESCHLOSSENE UND IN IHRE RICHTUNG FAHRENDE FAHRZEUGKOLONNE ZU ÜBERHOLEN IST EIN ZU GEFÄHRLICHES UNTERNEHMEN

Vorstand und Clubadressen

Vorstand

Präsident

Meier Fredy, Sandackerstrasse 23, 8454 Buchberg 079 215 55 44 meier_fredy@bluewin.ch

Vizepräsident

Schmid Peter, Obermatten 23, 8735 Rüeterswil 055 284 55 50 rueeti@gmx.net

Aktuarin/Redaktion und Layout Bulletin

Häusler Regina, Stelzenwiese 10, 9547 Wittenwil 052 365 34 64 haeusler.r@bluewin.ch

Kassier

Steiner Bruno, Schmalzgrueb 32, 8127 Forch 044 918 19 87 bffd@ggaweb.ch

Beisitzer/Chrämer

Zimmermann Peter, Schulhausstr. 11, 8757 Filzbach 055 614 18 75 pkzimmermann@bluewin.ch

Clubadressen

Schweizerische Clubs

Topolino Club Innerschweiz, Felder Matthias
Schinhaltenstrasse 6, 6370 Oberdorf NW 041 610 52 16 matthias.felder@kobalt.ch

Squadra Topolino Bern, Käsermann Hannes
Chalet im Bätterich, 3800 Sundlauen 033 841 16 64 h.kaesermann@vtxmail.ch

Ausländische Clubs

Deutschland

Topolino Club Deutschland e.V. Dr. Jürgen Koch,
Breslauer Ring 21, D-61381 Friedrichsdorf 0049 6172 72340 info@topolino-club-deutschland.de

Topolino Freunde Dresden, Andreas Metzner
Kottenleite 69, D-01445 Radebeul

Topolino Freunde Bodensee,
Hermann Richen topolino-freunde-
bodensee@t-online.de

Topolino Freunde Deutschland,
Hildebrand Wolfgang, D-82538 Geretsried 0049 8171 8418

Italien

Amici Topolino di Belluno, Pongiluppi Daniela
Via Medaglie d'oro N. 1/b, I-32032 Feltre 0039 340 2841657 topolinoclubbelluno@virgilio.it

Vorstand und Clubadressen

Topolino Autoclub Italia, Vitale Iannone Via Ranzani 13/5, I-40127 Bologna	0039 3397117114	presidente@ topolinoautoclubitalia.it
---	-----------------	--

Oldtimer Freunde Tramin, Meier Armand I-39040 Tramin	0039 471 860236
---	-----------------

Topolino Club Firenze, Squilloni Alessandro I-50127 Firenze	0039 55 410661
--	----------------

Amici delle Topolino Bergamo, Via Trento 42, I-24035 Curno BG	035 463756	topolinobg2000@libero.it
--	------------	--------------------------

Aloisi Domenico, Viale C. Colombo 258 I-64020S. Nicolo a Todino Teramo

Holland

Topolinoclub Nederlande, Henk van de Koolwijk Duke Ellingtonstraat 58, NL-2551 WC Den Haag	0031 703683868	voorzitter@topolino-club.nl
---	----------------	-----------------------------

Norwegen

Topolino Friends Norway, Per Hagerup Orelund 7, N-3216 Sandefjord / Norway

Österreich

Topolino Freunde Innsbruck, Fiechtner Horst A-6020 Innsbruck	0043 512 264309
---	-----------------

Topolino Freunde Wien, Grohn Helmut W. A-1110 Wien	0043 1 440 30 40	helmut.grohn@at.bosch.com
---	------------------	---------------------------

Kärntner Mot. Vet. Club, Sekt. Topo, Setschnagg Gerhard, A-9020 Klagenfurt	0043 463 54118
---	----------------

Schweden

Österberg Paul, Box 7019, S -35007 Växjö Sweden

Belgien

Topolino Club Belgium, Bernard Nef Rue de Réves 17, B-1476 Houtain-le-Val	0032 495 291846	nefbernard@gmail.com
--	-----------------	----------------------



Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club
Switzerland und Inhaberglied des jährlichen
Circuits d'Élégance 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 seitens des Inhabers 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 2017

<u>Datum</u>	<u>Anlass</u>	<u>Organisation</u>
14. Januar	Winteranlass	Regina Häusler
23. April	Luftete	Peter Zimmermann
ab 15. Mai	Reise nach Holland	
19.-21. Mai	Internationales Topolino-Treffen in Sneek/Holland anschliessend Clubreise	Fredy Meier
11. Juni	Fahrt ins Blaue/Topi Tag Schweiz	Fredy Meier
20. August	Picknick	Peter Schmid
12. September	Anlass offene Rennbahn Zürich-Oerlikon	Peter Zimmermann
16./17. September	Herbstweekend	Regina Häusler
15. Oktober	Herbstfahrt	Bruno Steiner
3. November	Generalversammlung	Fredy Meier
Stamm	jeden ersten Dienstagabend im Monat im Hotel Sonnental, Dübendorf, jeweils ab ca. 19.30 Uhr	

Impressum

Herausgeber [©]	Topolino Club Zürich erscheint viermal jährlich
Abonnement	An die Mitglieder des Topolino Club Zürich im Jahresbeitrag inbegriffen
Druck	Kunz Werbung, 8355 Aadorf
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



TOP-KONDITIONEN FÜR «TOPOLINO CLUB ZÜRICH»-MITGLIEDER

Motor Village Zürich gewährt allen Clubmitgliedern exklusiven Grossflottenrabatt auf alle Modelle der Fiat Gruppe.* Diese Konditionen gelten normalerweise nur für Grossfirmenflotten und Konzerne.

*ausgenommen Netto- und Sondermodelle

Motor Village
ZÜRICH



Freihofstrasse 25 • 8048 Zürich • T. 044 405 77 55 • motorvillage.ch • [f/motorvillagezuerich](https://www.facebook.com/motorvillagezuerich)

