

AMICA

04/2026
Nummer 18

Redaktion: Jennifer Schmid
Übersetzung: Carmela Cataldo

lina



Liebe Mitglieder, Freunde und Unterstützer des AMCA

Mit grosser Freude und tiefem Stolz schreibe ich diese Worte für die erste Ausgabe unseres Clubmagazins "AMCALino" im Jahr 2026, ein Jahr von besonderer Bedeutung für uns. Wir feiern einen wichtigen Meilenstein: 20 Jahre Geschichte, Leidenschaft, Freundschaft und Solidarität.

Alles begann fast zufällig, aber wie oft geschehen die schönsten Dinge genau so. Ende Mai 2006, nach der Teilnahme an einem Oldtimer-Treffen in der Toskana mit einem Club, mit dem wir bis heute eine zwanzigjährige Partnerschaft pflegen, entstand eine einfache, aber kraftvolle Idee, die drei Freunde teilten: die Gründung eines Clubs für klassische Autos und Motorräder mehrerer Marken, der nicht nur auf Leidenschaft für Motoren basiert, sondern auch auf familiärer Atmosphäre.



Ich muss ehrlich sein: Anfangs habe ich lange überlegt, bevor ich zustimmte. Ich hatte wenig Zeit und keine Absicht, die Rolle des Präsidenten zu übernehmen. Doch wie so oft nahm ich drei Jahre später die Verantwortung an und führe seit 2009 mit Engagement und Leidenschaft unseren Club.

Von Anfang an war unser Ziel, Veranstaltungen für alle zugänglich zu machen, Momente, die nicht nur Enthusiasten, sondern auch Familien, Partner und Kinder einbeziehen. Wir wollten immer eine Umgebung schaffen, in der der Wert nicht vom „Schätzchen“ abhängt, sondern von der Person: ohne Überlegenheitsgefühl, ohne Barrieren aufgrund von Alter oder Nationalität, mit einer klaren Regel: gegenseitiger Respekt.

Wir begannen buchstäblich bei null. Die Anfangskasse betrug CHF 0, und die ersten vier Gründungsmitglieder stellten Eigenkapital für die ersten Ausgaben bereit. So wurde am 23. September 2006 um 11:15 Uhr offiziell der Automotoclub Amici (AMCA) gegründet, ein gemeinnütziger Verein mit Statut nach geltendem Recht, gegründet auf soliden, geteilten Werten.

Auch der Name des Clubs entstand in einem besonderen Moment: ein langer Nachmittag in der Garage des ehemaligen Präsidenten und Mitgründers, zusammen mit meinem Bruder und mir. Es war die einzige Frau, die damals aktiv in der Verwaltung war, die den Namen vorschlug, der uns noch heute repräsentiert, und das Logo entwarf, das uns bei jedem Treffen begleitet. Nach einer demokratischen Abstimmung unter fünf Vorschlägen wurde das Symbol gewählt, das uns am besten unterscheidet und identifiziert.

Im Laufe der Jahre haben wir etwas Einzigartiges aufgebaut. Ein Club, der sich abhebt, und darauf sind wir stolz. Unsere Ethik basiert auf klaren Prinzipien: Respekt, Teilen, Leidenschaft und das Vergnügen am „dolce vita“. Unsere Treffen sind keine blossen Oldtimer-Veranstaltungen, sondern echte Erlebnisse, bei denen Reisen, kulinarische Entdeckungen, Geselligkeit und menschlicher Austausch zusammenkommen.

Einer der bedeutendsten Momente unserer Geschichte war die erste Jahresversammlung (GV) im Dezember 2009, als ich offiziell zum Präsidenten ernannt wurde, zusammen mit einem Vorstand bestehend aus vier Männern und einer Frau.

Unser offizieller und formaler Sitz befindet sich:

AMCA – Auto Moto Club Amici
Kirchweg 145
8102 Oberengstringen

Es ist gerade in diesem grossen Saal, dass jedes Jahr einer der wichtigsten und emotionalsten Momente unseres Kalenders stattfindet: die traditionelle Jahresversammlung (GV), das Herz des Clubs, wo Entscheidungen, Emotionen und Zusammengehörigkeit entstehen. Hier treffen wir uns mit unseren Familien, besprechen die Zukunft des Clubs, bestätigen oder erneuern die Ämter und teilen Momente der Freude. Jeder trägt bei: wer mit einem Gericht, wer mit seiner Zeit. Und jedes Jahr warten die Kleinsten gespannt auf Weihnachtsmann mit Schmutzli und Esel, ein Teil der Tradition, die sie von Kindheit an begleitet und die heute bereits im Vorstand aktiv sind, freiwillig und engagiert.

Von Anfang an haben wir beschlossen, unserer Leidenschaft eine tiefere Bedeutung zu geben: unser Glück mit denen zu teilen, die weniger Glück haben. Jede AMCA-Veranstaltung ist mit einer Benefizaktion verbunden. Wir haben zahlreiche Organisationen unterstützt, darunter die Krebsliga Zürich, Kinderhilfsorganisationen und Einrichtungen zur Prävention.

Besonders am Herzen liegt uns dabei Fondation Téléthon Action Suisse. Seit über 17 Jahren arbeitet der Club aktiv mit dieser Organisation zusammen und ist von der Transparenz und Wirksamkeit ihrer Arbeit beeindruckt: Jede Spende erreicht direkt die Stiftung ohne Umweg, zur Hälfte für die wissenschaftliche Forschung und zur Hälfte zur direkten Unterstützung von Menschen mit seltenen genetischen Krankheiten.

Im Laufe der Jahre haben wir Veranstaltungen realisiert, von denen viele andere Clubs nur träumen können, und das mit einem für alle zugänglichen Budget, aber mit einzigartigen und unvergesslichen Erlebnissen. Wir haben stets Mitglieder und Publikum einbezogen, Sicherheitsfahrkurse in Zusammenarbeit mit dem TCS angeboten und gezeigt, wie man sich bei Pannen und Notfällen verhält. Für Motorsportbegeisterte konnten wir dank der Partnerschaft mit unseren italienischen Clubs professionelle Rennstreckenerlebnisse bieten, während wir auch in der Schweiz Kindern unvergessliche Momente auf der Strecke ermöglicht haben, stets verbunden mit humanitären Zwecken.

Unser Veranstaltungskalender ist umfangreich und immer so gestaltet, dass spektakuläre Strecken mit kulinarischen Stopps, kulturellen Besuchen und geselligen Momenten kombiniert werden. Dasselbe gilt für die Teilnahme an Events der italienischen Partnerclubs.

Dies erfordert grossen persönlichen Einsatz, oft verbunden mit Opfern im Privatleben. Doch Entschlossenheit, Leidenschaft und die Unterstützung weniger freiwilliger Helfer, die ihre Zeit unentgeltlich zur Verfügung stellen, ermöglichen uns, jedes Hindernis zu überwinden. Die Anstrengung ist gross, aber die Belohnung zeigt sich in jedem Lächeln eines Teilnehmers, der uns für das erlebte, wunderbare Event dankt.

Das Jahr 2026 begann mit dem "Frühlings-Spenden-Marathon für Fondation Téléthon Action Suisse", einem Event, das den AMCA-Geist perfekt verkörpert: Leidenschaft, Organisation und Solidarität. Der Tag begann in Obfelden (ZH) in der Hobbygarage des Vizepräsidenten Salvatore Coroniti mit einem gemütlichen Frühstück in familiärer Atmosphäre. Von dort startete eine ca. 100 km lange Panoramafahrt durch das Zürich Oberland, mit einer ausgewählten Gruppe von ca. 25 Oldtimern.

Die erste Station führte nach Wetzikon in die Brasserie Keller. Ein besonderer Dank geht an den Eigentümer Lorenz Walther, der von Anfang an meine Idee unterstützte und zusammen mit seiner Familie eine phänomenale Erfahrung ermöglichte. Ein spezieller Dank auch an Jöelle und das Fotobus-Team, das mit grosser Professionalität allen Gästen unvergessliche Momente im historischen Bus ermöglichte.

Die Route führte weiter zum Restaurant Santa Pizza in Wetzikon, wo der Eigentümer Giacomo Caruso, mit dem ich eine familiäre Verbindung habe, sofort seine volle Unterstützung zusicherte. Besonderer Dank gilt auch seinem Betriebsleiter Domenico Sposito und dem gesamten Küchen- und Serviceteam, die mit Professionalität und Lächeln eine entspannte, familiäre Atmosphäre für alle Gäste geschaffen haben.

Am Nachmittag endete die Veranstaltung in Winterthur bei Bertuca Home Design, dank der Grosszügigkeit des Eigentümers Domenico Bertuca, langjähriger Sponsor des Clubs. Domenico öffnete uns die Türen zu seiner Welt, und die Professionalität und Erfahrung im Möbel-Design war sofort spürbar. Der Abend wurde mit Weinverkostungen für die Nichtfahrer und einem Grillkoch, der typische Bratwürste mit individuellem Belag zubereitete, zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Ausserdem möchte ich hervorheben, dass die Allianz Agentur Uster den Club seit über 17 Jahren kontinuierlich unterstützt. Mit Beginn des neuen Jahres zeigte der neue Leiter, Dirk Winkler, sofort grosse Sensibilität und Unterstützung, indem er uns konkrete Mittel für Benefizveranstaltungen bereitstellte.

Abschliessend möchte ich eine persönliche Reflexion teilen: Vor etwa zwanzig Jahren war ich unverschuldet in einen schweren Autounfall verwickelt. Während der Rehabilitation wurde mir bewusst, wie wichtig Unterstützung und Solidarität sind. Diese Erfahrung prägt bis heute mein Engagement im Club und inspiriert jede AMCA-Initiative.

AMCA ist nicht nur ein Club: Es ist eine Familie, eine Gemeinschaft, ein Ort, an dem Menschen sich treffen, teilen und gemeinsam wachsen. Unser Ziel ist es, die Leidenschaft für Motoren mit authentischen Werten: Freundschaft, Respekt und sozialem Engagement zu verbinden, wie auf unserer offiziellen Webseite beschrieben.

Zum Abschluss die Worte, die am besten ausdrücken, wer wir sind:

"Am Ende bleibt nicht nur der Klang der Motoren, sondern das Bewusstsein, gemeinsam Gutes bewirkt zu haben."

Von Herzen danke ich allen für 20 aussergewöhnliche Jahre.
Die Zukunft des AMCA geht weiter... gemeinsam!

Mit Wertschätzung und Dankbarkeit
Euer Präsident
Giovanni Ventura



AMCA – 20 Jahre Leidenschaft: Die Zukunft der Oldtimer zwischen Wandel und Kontinuität

Wenn wir unsere Oldtimer bei einem Treffen nebeneinanderstehen sehen, dann sehen wir nicht einfach nur Fahrzeuge. Wir sehen Geschichten, Opfer, Träume und Freundschaften. Wir sehen uns selbst.

Und doch stellt sich heute mehr denn je eine Frage:
Welche Zukunft haben unsere Fahrzeuge?
Und weiter: Ist es heute noch dasselbe, einen Oldtimer zu besitzen wie früher?

Die Antwort ist einfach:
Es ist nicht mehr wie früher. Aber es ist auch nicht schlechter. Es ist einfach anders.
Und genau dieser Wandel kann – wenn wir ihn richtig verstehen – eine grosse Chance sein.

Wie sich die Automobilwelt verändert hat

In den letzten 10 bis 15 Jahren hat sich die Automobilbranche grundlegend verändert.
Umweltvorschriften sind deutlich strenger geworden – sowohl in der Schweiz als auch in Europa. Neue Fahrzeuge müssen immer tiefere Emissionswerte einhalten und werden zunehmend technologisch komplex.
Das bedeutet:

Das moderne Auto verändert seine Natur.

Es wird immer mehr:

- digital
- vernetzt
- reguliert

Und genau deshalb gewinnen Oldtimer heute an Bedeutung.

Oldtimer: Vom Fortbewegungsmittel zum Kulturgut

Früher galten unsere Fahrzeuge einfach als "alte Autos". Heute sind sie rollende Kulturgüter.

Wir sind nicht mehr nur Besitzer. Wir sind Bewahrer von Geschichte.

Unsere Fahrzeuge stehen für:

- eine Epoche
- eine Technik
- eine Lebensart

Und genau das macht sie wertvoll.

Die Sorgen der Sammler: berechtigt oder übertrieben?

Viele Mitglieder äussern verständliche Bedenken:

- Wird man uns das Fahren verbieten?
- Verlieren unsere Fahrzeuge an Wert?
- Werden sie in Zukunft noch genutzt werden können?

Diese Fragen sind legitim. Doch man muss zwischen Gefühl und Realität unterscheiden.

Die heutigen Einschränkungen betreffen vor allem moderne Fahrzeuge und den täglichen Gebrauch.

Oldtimer hingegen profitieren oft von Sonderregelungen, da sie:

- selten bewegt werden
- historisch wertvoll sind
- kaum Einfluss auf die Gesamtumwelt haben

Auch beim Wert zeigt die Erfahrung:

Gut erhaltene und originale Fahrzeuge behalten ihren Wert – oder steigern ihn sogar.

Und die Leidenschaft?

Sie verschwindet nicht. Sie verändert sich.

Der eigentliche Wandel: unsere Mentalität

Wenn sich etwas wirklich verändert hat, dann nicht die Autos.

Sondern die Sichtweise der Gesellschaft.

Früher war das Auto:

- Freiheit
- Geschwindigkeit
- Statussymbol

Heute ist es:

- reguliert
- nachhaltig
- technologisch geprägt

Und genau hier liegt die Stärke unserer Oldtimer

Sie stehen für das, was heute selten geworden ist:

- echte Mechanik
- direktes Fahrerlebnis
- pure Emotion

Die Zukunftsaussichten der Oldtimer

Ein Blick in die Zukunft zeigt: Oldtimer werden bleiben – aber ihre Rolle verändert sich.

Sie werden:

- bewusster und seltener gefahren
 - als Kulturgut gepflegt
 - Teil besonderer Anlässe und Treffen sein
- Es entsteht eine Art emotionale Mobilität, bei der nicht der Nutzen, sondern das Erlebnis im Vordergrund steht.

Zudem wird Qualität wichtiger als Quantität:

- mehr Originalität
- bessere Restaurationen
- bewusstere Auswahl

Wer heute einen echten Oldtimer besitzt, besitzt bereits ein Stück Zukunft.

Oldtimer-Clubs: eine Realität unter Druck

So sicher die Zukunft der Fahrzeuge scheint, so unsicher ist sie für viele Clubs.

Viele Oldtimer-Clubs stehen heute vor grossen Herausforderungen:

- steigende Kosten
- zunehmende Bürokratie
- weniger freiwillige Helfer
- Schwierigkeiten, junge Menschen zu begeistern

Und vor allem: kaum staatliche Unterstützung.

In der Schweiz finanzieren sich Clubs wie unserer fast ausschliesslich durch:

- Mitgliederbeiträge
- Sponsoren
- freiwillige Arbeit

Der Staat erkennt zwar den kulturellen Wert an, unterstützt die Clubs aber nur selten aktiv. Das führt zu einer gewissen Spannung: Man spricht von Kulturerbe – doch diejenigen, die es pflegen, stehen oft alleine da.

Die Sicht des Staates

Die Schweiz steht Oldtimern grundsätzlich positiv gegenüber.

Es gibt:

- offizielle Anerkennung als Veteranenfahrzeuge
- gewisse Erleichterungen
- Verständnis für den historischen Wert

Doch die Prioritäten sind klar:

- nachhaltige Mobilität
- Emissionsreduktion
- Förderung der Elektromobilität

Das ist keine Entscheidung gegen uns, sondern eine Entscheidung für die Zukunft.

Und genau deshalb wird unsere Rolle wichtiger.

Warum Clubs, wie AMCA, unverzichtbar sind

Heute sind Clubs mehr als nur Treffpunkte.

Sie sind:

- Wissenszentren
- Kulturträger
- Gemeinschaften

Ohne Clubs:

- bleiben Fahrzeuge stehen
- geht Wissen verloren
- schwindet die Leidenschaft

Mit Clubs:

- leben die Fahrzeuge
- entstehen Begegnungen
- wird Leidenschaft weitergegeben

Elektro und Hybrid: wirklich die alleinige Zukunft?

Die Elektromobilität ist ein wichtiges Thema. Aber sie ist nicht die einzige Zukunft.

Viele Hersteller überdenken ihre Strategien, weil:

- Kosten hoch sind
- Infrastruktur noch unvollständig ist
- die Nachfrage schwankt

Und vor allem: Elektro ersetzt keine Emotion. Es ersetzt Funktion – aber nicht Gefühl. Deshalb wird der Verbrennungsmotor nicht vollständig verschwinden. Er wird sich verändern, aber bestehen bleiben.

Die Zukunft unserer Fahrzeuge in 50 Jahren

Unsere Oldtimer werden:

- seltener
- wertvoller
- bedeutender

Sie werden vielleicht weniger gefahren, aber stärker geschätzt.

Denn eines ist sicher: Geschichte verschwindet nicht. Und unsere Fahrzeuge sind lebendige Geschichte.

AMCA: gestern, heute und morgen

Dieses Jahr feiern wir 20 Jahre AMCA. Das ist mehr als ein Jubiläum. Es ist ein Beweis.

Ein Beweis dafür, dass Leidenschaft Bestand hat.

Wir haben aufgebaut:

- Freundschaften
- Veranstaltungen
- Erinnerungen
- Gemeinschaft

Und genau das wird auch unsere Zukunft sein. Eine Zukunft, die in unseren Händen liegt. Die Zukunft der Oldtimer hängt nicht nur von Gesetzen ab. Sie hängt von uns ab.

Davon, wie wir:

- unsere Fahrzeuge pflegen
- sie nutzen
- ihre Geschichten erzählen

Und vor allem davon, wie wir sie weitergeben.

Ein letzter Gedanke

Eines Tages werden unsere Fahrzeuge nicht mehr uns gehören. Sie werden ihren Weg weitergehen.

Die entscheidende Frage ist: Wer wird sie übernehmen?

Wenn wir unsere Leidenschaft nicht weitergeben, wenn wir unsere Kinder und Enkel nicht einbeziehen, dann könnte sie eines Tages verschwinden.

Doch ich glaube nicht daran. Denn jedes Mal, wenn ein junger Mensch sich für ein solches Fahrzeug begeistert, jedes Mal, wenn jemand den Klang eines Motors spürt, jedes Mal, wenn wir unsere Geschichten erzählen, entsteht Zukunft.

Die nächste Generation braucht uns

Unsere Erfahrung, Leidenschaft, Identität.
Denn Oldtimer sind nicht nur Fahrzeuge. Sie sind Emotion, Erinnerung, Kultur und das solange wir sie weitergeben, werden sie niemals verschwinden.

Giovanni Ventura



Der mitten im Krieg entworfene Alfa Romeo Hypercar mit V16-Motor war 30 Jahre voraus ... und wurde nie gebaut

Mitten im Zweiten Weltkrieg und trotz der Zwänge der Kriegswirtschaft arbeitete Alfa Romeo an dem Projekt Tipo 163, das zu seiner Zeit ausgesprochen "futuristisch" war: 16-Zylinder-Mittelmotor, aerodynamische Vollglaskarosserie, innovative Federung, hydraulisches Getriebe. Für das Projekt war Wifredo Ricart verantwortlich, der 1936 als Berater bei Alfa Romeo angefangen hatte und nach dem Weggang von Vittorio Jano aufgestiegen war.

Dieser Tipo 163 war Teil eines grösseren Pakets innovativer Projekte, darunter der Tipo 162 Grand Prix, ein Einsitzer mit 16-Zylinder-Motor, sowie der revolutionäre Tipo 512, über den wir kürzlich berichtet haben – Alfa Romeos erster Mittelmotor-Rennwagen. Der Zweisitzer 163 war für die Klasse der Drei-Liter-Sportwagen gedacht. Allerdings war auch eine kleine Serie von etwa 12 Exemplaren für die Strasse geplant, möglicherweise mit einem V12-Motor.

Was haben also diese Projekte – Tipo 512, Tipo 162 und Tipo 163 – miteinander zu tun?
Sie bildeten gewissermassen das Erbgut des Tipo 163: Der Motor stammte vom 162, das zentrale Motorkonzept und die Fahrwerkskonstruktion vom 512.

Ein unglaublicher V16

Der für den Tipo 162 entwickelte Dreiliter-V16-Motor war grundlegend neu, mit einer quadratischen Geometrie (Bohrung = Hub) und einem kurzen Hub von 62 mm. Zum ersten Mal bei Alfa Romeo wurde ein Motor mit vier Ventilen pro Zylinder und vier obenliegenden, zahnradgetriebenen Nockenwellen in der Mitte des Leichtmetall-Motorblocks eingesetzt.

Der Neigungswinkel der Zylinder von 135 Grad ermöglichte die Integration eines komplexen Aufladungssystems: zwei Roots-Niederdrucklader und zwei Hochdrucklader – eine Weltpremiere für diese Technologie, die ursprünglich aus Flugzeugmotoren stammte. Der Motor lief 1940 erstmals auf dem Prüfstand und leistete sofort 490 PS bei 7.800 U/min, was einem Leistungsrekord von 164 PS pro Liter entsprach.

Für den serienmässigen Tipo 163 wurde dieser Rennmotor jedoch ohne Aufladung konzipiert.

Ein Look wie ein Rekordwagen

Die Seitenansicht des Tipo 163 offenbart sofort einen bedeutenden Unterschied zum Fahrgestell des Tipo 512: Durch den Verzicht auf die Aufladung konnte das Volumen der Tanks reduziert werden. Der 3-Liter-V16, der mittig hinter dem Fahrer platziert war, leistete ohne Kompressor rund 190 PS bei 7.450 U/min. Mit diesem Layout nahm der 163 das Fahrwerkskonzept der Sportprototypen der 60er- und 70er-Jahre um Jahrzehnte vorweg. Dass das Auto im Profil gedrungener wirkt, liegt zum Teil an der stark geneigten Front vor den Rädern und an der etwas grösseren Gesamthöhe, die mit der aufrechten Sitzposition zusammenhängt.

Nichtsdestotrotz ist sein Stil äusserst auffällig: Er verbindet die typische Streamline-Ästhetik der 1930er-Jahre mit dem Profil eines Rekordwagens – inklusive verkleideter Räder – sowie aerodynamischen Merkmalen, die erst 20 bis 30 Jahre später bei Le-Mans-Sportwagen auftauchten, wie etwa das "Longtail"-Heck, das man später bei Matra oder auch beim Porsche 917 sehen konnte.

Die Übersichtszeichnung des Tipo 163 zeigt einen weiteren Unterschied zum Tipo 512: Die De-Dion-Hinterachse ist mit Schraubenfedern aufgehängt (die längs verlaufenden Drehstäbe des 512 waren aufgrund der Breite des 16-Zylinder-Motors nicht realisierbar). Die Querlenker, die wie beim 512 nach hinten konvergieren, sowie die ebenfalls konvergierenden Längsträger des Fahrgestells sind auf den in den Archiven gefundenen Plänen deutlich zu erkennen. Auch die Vorderachse war mit Schraubenfedern ausgestattet.

Eine weitere bemerkenswerte mechanische Neuerung war die hydraulische Getriebesteuerung mit einem Hebel auf dem Armaturenbrett – ähnlich wie beim kurz darauf entwickelten Projekt "Gazzella".

Die Karosserie, die vollständig aus Elektronblech bestand, wurde wahrscheinlich von Gioacchino Colombo entworfen. Sie ist vorne breiter, um die verkleideten Vorderräder unterzubringen. Die Pedale befinden sich unter dem Lenkrad, der Kühler direkt davor – ohne oberen Lufteinlass, um den Auftrieb zu reduzieren, ein Konzept, das sich erst später durchsetzen sollte. Aufgrund des sich verjüngenden Vorderrahmens war die geneigte Fahrposition vermutlich nicht besonders komfortabel.

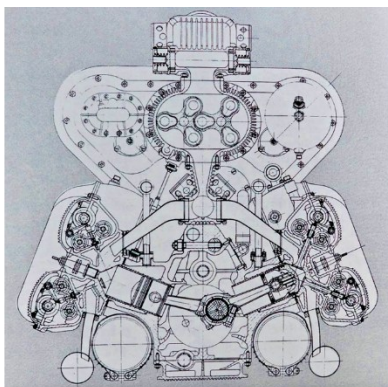
Die Schrecken des Krieges

Die Produktionspläne sahen auch die Montage eines 12-Zylinder-Motors vor, der vom S10-Prototypen abgeleitet war, für eine kleine Serie für Sportkunden. Gegen Ende des Krieges wurde das Werk in Mailand jedoch Ziel alliierter Luftangriffe, da Alfa Romeo zu dieser Zeit ein wichtiger Hersteller von Flugzeugmotoren war.

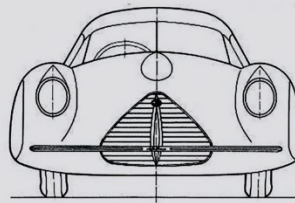
Die Entwicklungsabteilung wurde vorsichtshalber in die abgelegene Region des Lago d'Orta verlegt. Die Prototypen (162 und 163) sowie bereits gefertigte Teile wurden in einer Villa versteckt. Einige davon offenbar zu gut: Das Fahrgestell und viele Komponenten des Tipo 163 verschwanden nach dem Krieg spurlos. Den Aufzeichnungen zufolge wurde ein Prototyp teilweise zusammengebaut, und auch Ersatzteile wurden gefertigt. Das Material wurde später am Lago d'Orta eingelagert – und ist seitdem verschollen. Gerüchte über ein mögliches Wiederauftauchen des Wagens haben sich stets als unbegründet erwiesen.

So blieb dieses erste "Hypercar" ein Phantom der Rennstrecken und Strassen. Wäre es ohne den Krieg vollendet worden? Wie hätte es sich gefahren? Welche Höchstgeschwindigkeit hätte es erreicht? All das sind Fragen, die wohl für immer unbeantwortet bleiben werden.

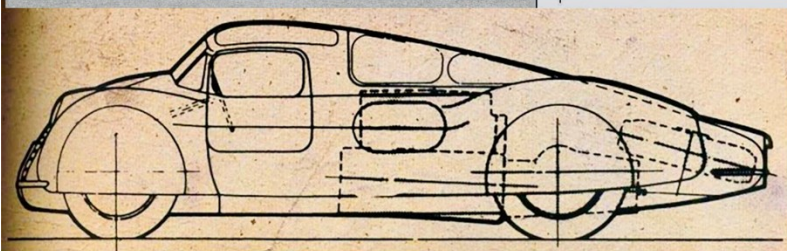
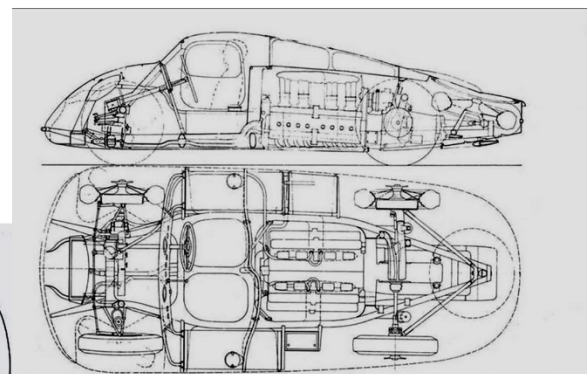
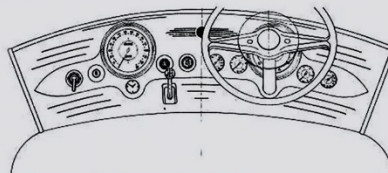
Giovanni Ventura



vista anteriore
vettura tipo 163
prototipo



quadro di bordo
vettura tipo 163
prototipo



Auto-Biografie von André und Marianne Hug-Ré

Wie alles begann:

War wohl dieses Weihnachtsgeschenk ausschlaggebend dafür, dass mich rote, italienische Autos ein Leben lang faszinieren würden? Auf jeden Fall erinnere ich mich noch sehr gut an den Moment, als ich das riesige Paket auspacken durfte und meinen ersten und bis jetzt einzigen Ferrari mein Eigen nennen konnte!

Mein erster und einziger Ferrari:



In den 80er-Jahren war für mich der Alfa Romeo Spider das Traumauto schlechthin. Doch in jener Lebensphase war ich im Sportstudium an der Universität Basel und hatte kein Geld, mir diesen fahrbaren Wunsch zu erfüllen. Als ich mir endlich ein eigenes Auto leisten konnte, brauchte ich ein Gefährt, das über viel Platz für meine Sportutensilien wie Skier, Snowboard, Rennvelo und Mountainbike verfügte. So blieb der Alfa Romeo Spider im Herzen immer ein unerfüllter Wunsch.

Meine Frau Marianne, geborene Ré, startete ihre Autokarriere 1985 mit einem roten Fiat 127. 120 km/h waren auf der Autobahn das Höchste der Gefühle. Leider schaffte es dieses Auto nicht zum Status eines Oldtimers; es fiel der strengen Vorführrkontrolle zum Opfer und wurde 1990 aus dem Verkehr gezogen.

Mariannes erstes eigene Auto; Fiat 127:



Familienjahre:

Nach unserer Heirat im Jahr 1992 – notabene ganz klassisch im Schloss Böttstein mit einem Rolls-Royce – zogen wir von Buchs AG nach Brittnau, wo wir uns in einem Einfamilienhaus niederliessen.

Unser Hochzeitsauto, ein Rolls Royce:



Am 16. Januar 1995 kam unser Sohn Loris und am 8. Mai 1997 unsere Tochter Marina zur Welt. Als Familie kam somit nur ein Fahrzeug mit sehr viel Laderaum infrage. Ein Occasion-Renault Espace und anschliessend ein neuer Citroën C8 liessen für unsere sportlichen Bedürfnisse, die immer mit einer grossen Materialschlacht verbunden waren, keine Wünsche offen.

Das geräumige Familienauto Citroën C8:



Als sich die beiden Teenager dann ans Autofahren machten, musste ein zweiter Kleinwagen her, da der C8 die Handbremse auf der Fahrertürseite hatte und somit für Fahrstunden nicht zulässig war. Ein Nissan Pixo mit 1000 ccm war für Loris perfekt, um die Grundlagen des Autofahrens zu erlernen.

Bei Marina musste nach Ablauf des Leasingvertrags ein Citroën C3 herhalten. Auch sie meisterte die Autoprüfung im ersten Versuch und war während ihres Studiums an der Uni Bern oft mit diesem Auto unterwegs, da sie sich noch kein eigenes leisten konnte.



Loris und Marina:

Unseren Sohn Loris verschlug es nach der 4-jährigen Lehre als Seilbahnmechaniker EFZ und anschliessender Ausbildung zum Seilbahnfachmann in die Bündner Berge. Dies war für ihn Grund genug, sich einen 4x4 anzuschaffen. Und was liegt da näher als ein Subaru Legacy?

Nach dem Wechsel vor sechs Jahren ans Rinerhorn in Davos, wo er als Technischer Leiter für alle Anlagen am Berg verantwortlich ist, hat er sich nun einen Subaru Levorg zugelegt, mit dem er ebenfalls problemlos bei schneebedeckter Strasse den Wolfgangpass nach Davos hinaufkommt.

Der blaue Subaru Levorg gehört Loris, der weisse ist mein Eigentum:



Am Rinerhorn selbst haben sie ein Oldtimer-Pistenfahrzeug im Einsatz, das eigentlich ins Museum gehört, aber immer noch seinen Dienst für Materialtransporte und Revisionsarbeiten leistet. Die hydraulische Steuerung mit zwei Hebeln ist schon noch gewöhnungsbedürftig.

Ratrac, Jahrgang 1970, mit Hebelsteuerung:



Eigentlich fährt er aber lieber den Prinoth Leitwolf – das modernste Pistenfahrzeug, Jahrgang 2023, am Rinerhorn in Davos:



Bei unserer Tochter Marina muss es automässig etwas flotter zugehen. Auf dem 30-minütigen Arbeitsweg hat sie so jeden Tag Gelegenheit, ihr Audi S3 Cabriolet mit 301 PS zu geniessen.



Marianne:

Marianne, meine Frau, lernte ich 1985 in Aarau kennen und lieben. Sie absolvierte ihre kaufmännische Ausbildung im damals hoch angesehenen «Brühlmann» in Aarau, wo sich unsere Blicke auch zum ersten Mal trafen. Nach einem mehrmonatigen Aufenthalt in Paris arbeitete sie als Sekretärin bei der Firma Franz Gysi AG in Suhr, bis dann die Aufgabe als fürsorgliche Mutter und Hausfrau zu ihrer Haupttätigkeit wurde. Der Kontakt zum ehemaligen Chef ist nie abgebrochen, und wir freuen uns immer wieder auf die gemütlichen Treffen.

Nachdem Loris ins Bündnerland gezogen war und Marina nach dem Masterstudium in Jus an der Uni Bern für einen weiteren Masterabschluss für ein Jahr nach Utrecht in den Niederlanden ging, wurde es still und leer im Hause Hug. Mit der SRK-Ausbildung als Pflegerin arbeitete Marianne drei Jahre Teilzeit im Altersheim Blumenheim in Zofingen. Bis dann die Schule Zofingen auf sie aufmerksam wurde und sie als Assistenzperson im Kindergarten Hottiger engagierte, wo sie heute noch tätig ist.

Diese beruflichen Aktivitäten liegen so nahe, dass mit einem E-Bike problemlos auf ein Auto verzichtet werden kann.

André:

Beruflich war ich 16 Jahre lang auf ein Auto angewiesen, da ich an der Berufsschule in Aarau und an der Bezirksschule in Brittnau als Sportlehrer meine Brötchen verdiente. 2005 wechselte ich an die Berufsschule Zofingen, wo ich neben dem Unterrichten in der Allgemeinbildung und im Sport während sieben Jahren die Sportabteilung leitete. Parallel dazu absolvierte ich den Abschluss an der Eidgenössischen Hochschule für Berufspädagogik (EHB) im Bereich Allgemeinbildung.

2011 übernahm ich die Leitung der Abteilung Schuh – Fuss – Leder sowie die Leitung der Höheren Fachschule Podologie an der Berufsschule Zofingen. 2012 bewarb sich ein gewisser Erik Kress bei uns in Zofingen als Fachlehrer Leder- und Textilfachmann/-frau Fahrzeuge und Technik. Er war es schliesslich, der den Kontakt zum AMCA herstellte und uns kurzentschlossen zum letztjährigen Event am 21. Juni mitgenommen hatte.

Oldtimer:

Wenn man den 60. Geburtstag feiert, macht man sich auch ab und zu Gedanken über die Pensionierung und darüber, was man dann alles unternehmen möchte. Da kommen schnell einmal Jugendträume wieder hervor. Und wen gelüftet es nicht, mit einem stilvollen Cabriolet-Oldtimer mit wehenden Haaren gemütlich durch die Gegend zu fahren und irgendwo etwas Feines zu essen, bevor dann die Heimfahrt bei sommerlich warmen Temperaturen das Lebensglück vollkommen macht?

Ein Arbeitskollege mit dem gleichen Jahrgang, ein Fan der Marke Peugeot, war auf der Suche nach einem Peugeot 304 S Cabriolet aus dem Jahr 1973.

Der Peugeot 304 S meines Freundes:



Da dieses Auto vom bestens bekannten Autodesigner Pininfarina entworfen wurde, klärte ich meinen Freund darüber auf, dass Pininfarina vor allem für italienische Autos wie Ferrari und Alfa Romeo steht. Bei der Suche nach Beispielen bin ich dann auf einen Alfa Romeo Spider von 1988 bei Moser und Stalder in Ellikon gestossen.

Es war Liebe auf den ersten Blick, und die kompetente Meinung von Erik Kress unterstützte mein Vorhaben, das Auto meiner Jugendträume anzuschaffen. So bin ich nun stolzer Besitzer eines Alfa Romeo Spider der 3. Generation.

Mein Alfa Romeo Spider 1988 im Zehnder-Design:



Auch ohne Dach ein richtiger Hingucker!



Bei der ersten Begegnung mit dem AMCA-Club im Juni 2025 wurden wir sehr herzlich und freundschaftlich empfangen, und wir haben das familiäre Ambiente während des ganzen Tages sehr genossen. So haben wir uns kurzerhand entschieden, dem Club beizutreten, um noch manchen Anlass mit Konvoifahrten und gesellschaftlichen Höhepunkten – umrahmt von kulinarischen Köstlichkeiten – im Beisammensein mit sympathischen Personen zu erleben.



Marianne und André Hug-Ré

Saison Auftakt – Spendenmarathon

Am 28. März 2026 durften wir gemeinsam mit Mitgliedern, Freunden und Partnern einen gelungenen Start in die neue Oldtimer-Saison feiern. Der Frühlings-Spendenmarathon des AMCA verband einmal mehr unsere Leidenschaft für klassische Automobile mit einem wichtigen sozialen Anliegen: der Unterstützung von Fondation Téléthon Action Suisse.

Bereits am Morgen trafen sich die Teilnehmenden bei bester Stimmung, begleitet vom Klang klassischer Motoren und der Vorfreude auf die erste gemeinsame Ausfahrt des Jahres. Zahlreiche liebevoll gepflegte Oldtimer machten sich auf eine abwechslungsreiche Frühlingsroute durch die Region. Die Strecke bot nicht nur Fahrfreude, sondern auch viele Gelegenheiten für persönliche Gespräche, neue Begegnungen und das Wiedersehen unter Gleichgesinnten.

Ein besonderer Programmpunkt war der Besuch der Brasserie Keller, wo wir spannende Einblicke hinter die Kulissen erhielten und die Gelegenheit hatten, in geselliger Atmosphäre anzustossen. Für zusätzliche Highlights sorgte der charmante VW Fotobus, der für bleibende Erinnerungen und viele lachende Gesichter verantwortlich war.

Kulinarisch verwöhnt wurden wir anschliessend bei Santa Pizza, wo ein grosszügiger Aperitivo sowie authentische italienische Spezialitäten auf uns warteten. Die herzliche Gastfreundschaft und das Engagement unserer Partner haben massgeblich dazu beigetragen, dass dieser Anlass zu einem rundum gelungenen Erlebnis wurde.

Ein besonders bewegender Moment war die Ehrung von Hans Wyss für sein Lebenswerk. Sein Engagement im Bereich technischer Hilfsmittel für Menschen mit eingeschränkter Mobilität steht sinnbildlich für den solidarischen Gedanken, der auch hinter diesem Anlass steht.

Den stilvollen Abschluss fand unser Event im Showroom von Bertuca Home Design, wo wir den Tag bei angeregten Gesprächen und kulinarischen Köstlichkeiten ausklingen liessen. Dank der grosszügigen Unterstützung aller Beteiligten konnte ein erfreulicher Spendenbetrag zugunsten von Fondation Téléthon Action Suisse gesammelt werden, ein starkes Zeichen dafür, was durch Gemeinschaft und Engagement möglich ist.

Der Saisonauftakt 2026 hat einmal mehr gezeigt, dass der Club AMCA weit mehr ist als ein Oldtimer-Club. Er ist eine lebendige Gemeinschaft, die automobilen Leidenschaft mit sozialer Verantwortung verbindet.

Wir danken allen Teilnehmern, Partnern und Unterstützern herzlich für ihren wertvollen Beitrag zu diesem besonderen Tag und freuen uns bereits auf viele weitere gemeinsame Erlebnisse in dieser Saison.

Gemeinsam unterwegs –
für den guten Zweck.

Alessandro Buccarello



Tradition trifft Innovation: Garage Space AG (GSAG) & AMCA in der ex. Alfa Garage

Seit zwei Jahren sind mein Sohn und ich stolze Mitglieder der AMCA-Familie. Was uns von Beginn an begeistert hat, ist die pure Leidenschaft, mit der in diesem Club automobiles Kulturgut gepflegt und gelebt wird. Jedes Event ist für uns als Vater-Sohn-Gespann ein echtes Highlight. Zum 20-jährigen Jubiläum des Clubs möchte ich euch zeigen, wie wir in der geschichtsträchtigen ex. Alfa Romeo Garage die Brücke zwischen der goldenen Ära des Automobils und der digitalen Zukunft schlagen.

Vom Mechaniker zum Tech-Experten – und zurück

Mein Weg führt zurück zu den Wurzeln: In den 80er-Jahren habe ich das Handwerk des Automechanikers von der Pike auf gelernt. Zwar zog es mich beruflich schnell in die Technologie- und Finanzindustrie, doch die Faszination für italienische Klassiker hat mich nie verlassen. Über die Jahrzehnte habe ich meine eigenen Fahrzeuge gehegt, gepflegt und natürlich gefahren.

2019 bot sich die Chance, die ex. Alfa Romeo Garage im Herzen des Zürcher Seefelds zu mieten – damals mit einem kurzfristigen Jahresvertrag, da der Abriss bereits für 2020 geplant war. Doch das Gebäude steht heute noch, und so fasste ich 2022 den Entschluss, hier die Garage Space AG (GSAG) zu gründen.

Ein Startup für den Klassiker von morgen

Die GSAG startete mit einer klaren Vision: Als modernes Startup unterstützen wir den Erhalt von Vintage Cars durch innovative Ansätze. Wir handeln mit Klassikern und leiten Restaurationsprojekte, ein weiterer Fokus liegt auf der langfristigen Werterhaltung. Mein Ziel ist es, mein Wissen aus der Finanz- und Tech-Welt zu nutzen, um den Service für Classic Cars zukunftssicher zu gestalten.

Digitalisierung = Werterhalt

Viele fragen uns: "Digitalisierung und Oldtimer – passt das zusammen?" Unsere Antwort ist ein klares Ja. Wir nutzen Technologie als Werkzeug, um die Substanz eurer Schätze zu sichern:

- Digitale Lebenslaufakte: Lückenlose und fälschungssichere Dokumentation der Fahrzeughistorie.
- Hoots-Sensoren: Nutzung von Echtzeitdaten, um Verschleiss zu minimieren und Schäden vorzubeugen.
- Innovation am Motor: Verbindung klassischer Vergaser mit modernen Steuergeräten für mehr Zuverlässigkeit, ohne den Charakter des Fahrzeugs zu verändern.
- Blockchain Technologie: Verifizierung von Originalität und Eigentum, um Klassiker als wertvolles Asset in der digitalen Welt abzusichern.

Ein Ort für Begegnungen im Seefeld

Die ex. Alfa Romeo Garage ist weit mehr als eine Werkstatt – sie ist eine lebendige Event-Plattform. Auch wenn das Gebäude langfristig einem Neubau weichen muss, nutzen wir die verbleibende Zeit im Seefeld umso intensiver und suchen parallel bereits nach neuen Locations für unsere Vision.

Nach den erfolgreichen Abarth-Ausstellungen freuen wir uns auf das nächste Highlight: Im Mai/Juni 2026 planen wir ein Lotus-Event, im Herbst planen wir ein Monteverdi- oder Maserati-Event. Unsere Räumlichkeiten stehen zudem offen für weitere Brands (italienische, englische, etc.), Designer (Zagato, Bertone, etc.) und eure individuellen Ideen. Ob exklusives Sponsoren-Dinner mit Catering oder ein privates Fest in Eigenregie – bei uns ist alles möglich.

Ein besonderes Anliegen zum Jubiläum: Wir würden uns sehr freuen, den AMCA Club im Rahmen des 20-jährigen Bestehens bei uns zu einer geselligen Tavolata oder für einen der offiziellen Club-Events begrüßen zu dürfen.

Kommt vorbei auf einen Espresso und einen Benzin-Chat. Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit euch die nächsten 20 Jahre AMCA-Geschichte zu schreiben!

Kontakt

Adresse: Garage Space AG (GSAG), Eisengasse 9, 8008 Zürich

E-Mail: mauro@garagespace.ch

Instagram: https://www.instagram.com/garage_space_zurich/

Webseite: www.garagespace.ch

Mobile: 076 562 3838 oder 079 944 1616

Mauro Cappiello



GARAGE SPACE Italian Vintage Cars
powered by Garage Space AG

75 **ABARTH**

TRIBUTO 75 JAHRE ABARTH
Donnerstag 21. Nov. 2024

Carlo Abarth
Special Guest:
Frau Anneliese Abarth

Eintritt pro Person - CHF 20.-

Die aussergewöhnliche Geschichte des Fiat Turbina

Der Düsentraum, der 1954 die Welt überraschte

Es gibt Geschichten, die man nicht in den bekannten Büchern findet. Projekte, verborgen in staubigen Archiven, vergessene Zeichnungen und Ideen, die beinahe die Geschichte des Automobils verändert hätten. Genau aus einem dieser „stillen Archive“ stammt meine Entscheidung, heute ein faszinierendes und nur wenigen bekanntes Projekt mit euch zu teilen: die aussergewöhnliche Fiat Turbina. Als Präsident empfinde ich es als Pflicht, aber vor allem als Freude –, solche besonderen Schätze ans Licht zu bringen. Denn unsere Leidenschaft für Automobile besteht nicht nur aus bekannten Modellen, sondern auch aus Träumen, Versuchen und visionären Ideen, die ihrer Zeit voraus waren.

Eine revolutionäre Idee in der Nachkriegszeit

Wir befinden uns am Ende der 1940er Jahre. Die Welt verändert sich rasant, und die Luftfahrttechnik beginnt, andere Bereiche zu beeinflussen. In diesem Kontext entschliesst sich Fiat zu einem mutigen Schritt: ein Automobil mit einer Gasturbine zu entwickeln – ähnlich wie bei einem Flugzeug. Angeführt wurde dieses Projekt von einem der grössten italienischen Ingenieure, Dante Giacosa, gemeinsam mit Francesco Bellicardi. Ziel war es, als Erster eine völlig neue Technologie in die Automobilwelt zu bringen und damit neue Massstäbe zu setzen.

Das Herzstück des Projekts: der Motor Typ 8001

Das Projekt des Fiat Turbina war nicht nur innovativ, sondern auch äusserst komplex. In Zusammenarbeit mit der Luftfahrtsparte von Fiat wurde der Turbinenmotor Typ 8001 entwickelt – ein echtes Meisterwerk der Ingenieurskunst. Das System bestand aus:

- einem zweistufigen Radialverdichter
- einer Hochleistungsgasturbine
- direkter Kraftübertragung auf die Hinterachse über ein Untersetzungsgetriebe und Gleichlaufgelenke

Nach rund zwei Jahren Entwicklungszeit war das Ergebnis beeindruckend:

- etwa 300 PS, eine aussergewöhnliche Leistung für die 1950er Jahre
- eine Drehzahl von über 22.000 U/min

Ein Design, geformt vom Wind

Nicht nur die Technik war revolutionär – auch das Design setzte neue Massstäbe. Die Fiat Turbina wurde mit aussergewöhnlicher Aerodynamik gestaltet:

- fließende, stromlinienförmige Linien
- eine nahezu „torpedoförmige“ Karosserie
- ein Luftwiderstandsbeiwert von etwa 0,14, selbst heute noch beeindruckend

Ein Wert, der zeigt, wie weit dieses Projekt seiner Zeit voraus war.

Präsentation und internationaler Kontext

Die Fiat Turbina wurde 1954 offiziell auf der Teststrecke des Lingotto in Turin präsentiert, einem Symbol der italienischen Automobilgeschichte. Zur gleichen Zeit experimentierten auch andere Hersteller mit Turbinentechnologie, darunter die Rover Company in Europa und Chrysler in den USA. Doch das Fiat-Projekt zeichnete sich durch seine technische Integration und seine aussergewöhnliche aerodynamische Effizienz besonders aus.

Leistung und Grenzen

Bei Tests zeigte die Turbina aussergewöhnliche Eigenschaften:

- Höchstgeschwindigkeit von über 250 km/h
- gleichmässige, vibrationsarme Beschleunigung
- nahezu keine mechanischen Vibrationen

Dennoch gab es entscheidende Nachteile:

- sehr hoher Kraftstoffverbrauch
- extreme Betriebstemperaturen
- schwierige Alltagstauglichkeit
- zu hohe Produktionskosten

Aus diesen Gründen blieb das Projekt ein Prototyp.

Technische Daten – Fiat Turbina (1954)

Modell: Fiat Turbina

Baujahr: 1954

Motor: Gasturbine Typ 8001

Leistung: ca. 300 PS

Drehzahl: über 22.000 U/min

Antrieb: Hinterradantrieb mit Untersetzungsgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: über 250 km/h

Karosserie: aerodynamische Versuchskonstruktion

cw-Wert: ca. 0,14

Motoranordnung: hinten

Ein Traum, der Geschichte schrieb

Die Fiat Turbina ging nie in Serienproduktion. Doch ihr Wert lässt sich nicht in Zahlen messen.

Er liegt im Mut

Im Mut, etwas zu denken, das es noch nicht gab. Im Mut, es tatsächlich zu bauen. Im Mut, die Grenzen der eigenen Zeit zu überschreiten.

Dieses Projekt erinnert uns daran, dass das Automobil weit mehr ist als Technik, es ist Vision.

Eine Botschaft an uns alle

Ich habe mich bewusst entschieden, dieses Projekt heute mit euch zu teilen – nicht nur, um eine faszinierende Geschichte zu erzählen, sondern um eine Botschaft weiterzugeben.

Wir leben in einer Zeit, in der alles gemessen wird: Verbrauch, Emissionen, Effizienz. Das ist wichtig und richtig. Doch dabei riskieren wir, etwas Wesentliches zu verlieren... den Mut, Neues zu wagen.

Die Fiat Turbina war nicht perfekt. Sie war nicht praktisch. Sie war nicht wirtschaftlich.

Und trotzdem war sie aussergewöhnlich.

Sie ist der Beweis dafür, dass jemand den Mut hatte, vor einem leeren Blatt Papier zu stehen – und sich keine Grenzen zu setzen.

Und deshalb möchte ich euch fragen:

- Wie viel Raum geben wir heute noch unseren Träumen?
- Wie sehr sind wir noch bereit, uns begeistern zu lassen?

Denn am Ende sind es nicht nur die Fahrzeuge, die unsere Leidenschaft ausmachen... sondern die Geschichten dahinter.

Und manche Geschichten – wie diese – dürfen nicht in Vergessenheit geraten.

Sie müssen erzählt werden. Immer wieder.

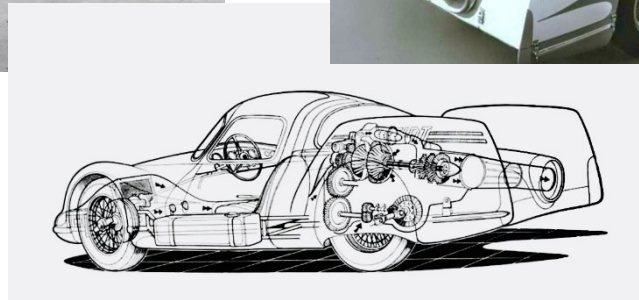
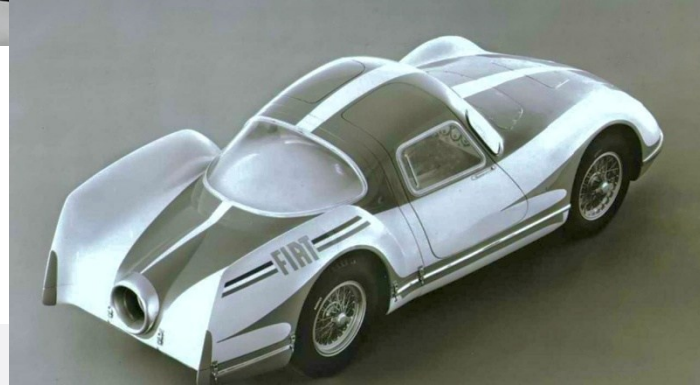
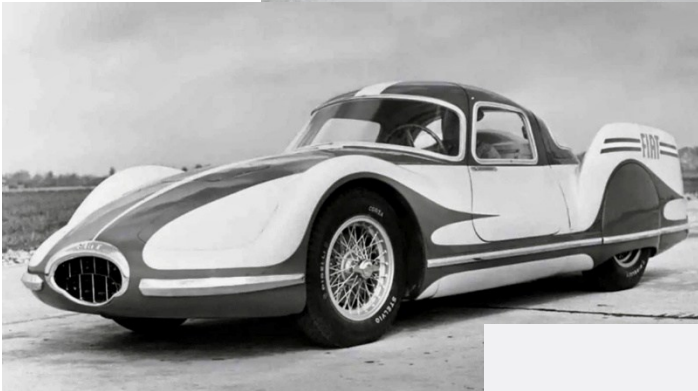
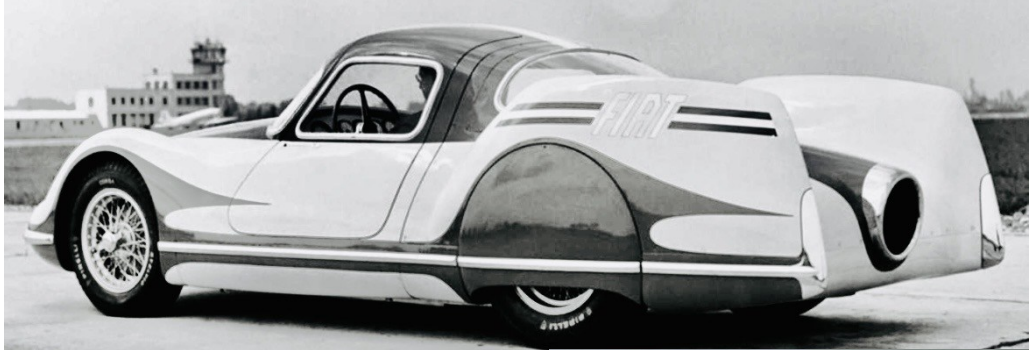
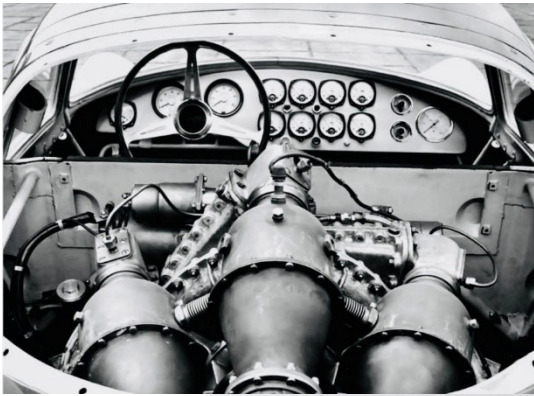
Wenn ihr also das nächste Mal ein Fahrzeug betrachtet – ob modern oder historisch – nehmt euch einen Moment Zeit.

Schaut nicht nur auf die Zahlen.

Versucht, euch den Traum vorzustellen, der dahinterstand.

Denn genau dort... beginnt alles.

Giovanni Ventura



Mein erstes Auto

Im September 2022 bin ich zusammen mit meiner Freundin Soraya nach Frick, im Kanton Aargau gefahren an einem sonnigen Samstagmorgen, um meinen Silbernen met. Autobianchi A112 Abarth, aus dem Jahr 1984 zu begutachten. Mir war sofort klar, dass dies mein erstes eigenes Auto sein wird, welches ich mir kaufen möchte, mit meinem selbst hart erarbeiteten Geld.

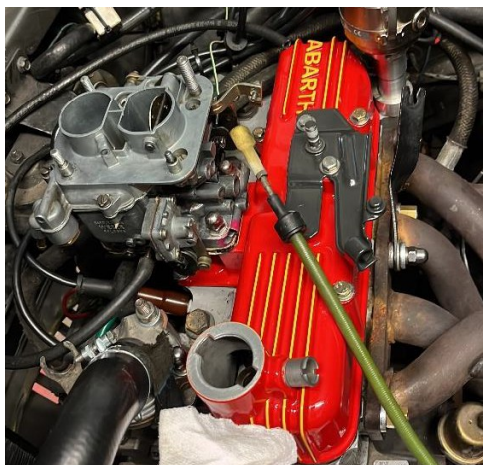
Da mich neue Fahrzeuge sowieso nicht reizen, wusste ich sofort, dass dieser kleine Flitzer, welcher wie ein Gokart auf der Strasse liegt, mein Wagen sein wird. Mit viel Vorfreude und vielen gemischten Gefühlen ging ich los.



Die Arbeiten kommen nach und nach. Man kann als junger Mann nicht alles gleich aufs Mal machen, Arbeiten und Ersatzteile organisieren muss man sich so einteilen, dass Ende Monat nebst dem Auto noch etwas auf dem Konto bleibt...

Sicherlich eine der ersten Arbeiten, war natürlich ein grosser Service, wobei ich das Ventilspiel kontrollieren und anschliessend auch eingestellt habe, was sicherlich nicht fehlen durfte, denn es wurde falsch eingestellt.

Ein guter Familienfreund wollte mir ein grosses Geschenk machen und hat den Ventildeckel in den Farben des Abarth Logos lackiert. Zudem war der Luftfilterkasten undicht, welcher ich eigenständig in über 10h geschweisst habe. Danach wurde er schwarz seidenmatt Pulverbeschichtet und somit hoffe ich darauf, dass das Auto zuerst wegrostet, jedoch der Luftfilterkasten bestehen bleibt. Die korrekten Messingmuttern wurden für den Abgaskollektor verwendet und viele weitere Arbeiten folgten, dass das Fahrzeug sicherlich wieder mal auf seiner richtigen Höhe nun steht.



Nicola Rapolla

Sponsoren



Dankesschreiben



SEGRETARIATO DELLA SVIZZERA ITALIANA
Casella postale 1905 – 6901 Lugano
Tel: +41 76 367 71 74
e-mail: telethon-si@telethon.ch
web: www.telethon.ch
IBAN CH97 0900 0000 1000 0016 2

AMCA Club
z.H.v. President Giovanni Ventura
Kirchweg 145
8102 Oberengstringen

Lugano, April 2026

Das Herz vom AMCA Club schlägt für Telethon!

Sehr geehrter Herr Ventura, Lieber Giovanni,

20 Jahre sind es her, seitdem der AMCA Club sein Herz für die Stiftung Telethon Aktion Schweiz öffnete und anfang, die Stiftung mit seinen Aktionen, Treffen und Spendenmarathonen zu unterstützen. Heuer im 2026 hat der AMCA Club allen Grund zum Feiern: in diesem Jahr schlägt das Herz vom Club seit bereits 20 Jahren für Telethon. Zahlreiche Ausflüge, Treffen und Spendenaufrufe, welche immer auch das Ziel der Wohltätigkeit verfolgten, prägten das Clubleben des AMCA. Die Mitglieder und insbesondere der Präsident Giovanni Ventura können über ihr Engagement in der Deutschschweiz als Freiwillige bei der Spendensammlung für Telethon wirklich stolz und glücklich sein. Auch die Medien wurden auf diesen herzlichen, selbstlosen und langjährigen Einsatz des AMCA aufmerksam und widmete dem letzten Treffen des AMCA in Wetzikon mediale Beiträge.

Telethon drückt Giovanni Ventura und dem ganzen AMCA Club sein herzliches Dankeschön aus, auch wenn dieses der erhaltenen Unterstützung niemals das Wasser reichen kann. Aber dennoch, im Namen der gesamten Stiftung Telethon Aktion Schweiz: Danke, Merci, Grazie!

Sonja Geninazzi
Koordination italienischsprachige Schweiz
Stiftung Telethon Aktion Schweiz