



Fiatelistem

4/2009

Utgåva 104



Ansvarig utgivare:

Jan Bertilsson
Redaktör: Jean Christer Olsson
Postadress: Tidskriften **Fiatelisten**
c/o Jean Christer Olsson
Bolstad Torp 12
464 66 Mellerud

Telefon till *Fiatelisten*:
0521-33122 eller 08-55030748.

e-postadress till *Fiatelisten*:
info@fiatclassicclub.se

Tryckt 2009 vid Trydells tryckeri, Laholm.

Styrelsen för Fiat Classic Club:

Ordförande: Jean Christer Olsson
Bolstad Torp 12
464 66 Mellerud
Telefon 0521-33122
eller 08-55030748.

Sekreterare: Åke Blomsterberg
Dammfrivägen 52 D
217 63 Malmö
Telefon 040-967296
eller 070-2891998.

Kassör: Lars Ryhnell
Bergagårdsvägen 25
441 96 Alingsås
Telefon 0322-50498
eller 0705-950498.

Ledamot/Klubbmästare:
Magnus Persson
Tämta Skattegården
513 93 Fristad
Telefon 033-262069
eller 0702-651972.

Ledamot: Kent Larsson
Delbolund 124
733 91 SALA
Telefon 0224-52085
eller 070-3358260.

Suppleanter: Jan Bertilsson
Brinkabo
361 92 Emmaboda
Telefon 0471-22030
eller 070-6927028.

&

Linda Forsberg
Snapphagestigen 34
285 34 Markaryd
Telefon 0433-16144.

Web-master: Åke Blomsterberg
info@fiatclassicclub.se

Copyright till signerade artiklar och fotografier
tillhör respektive skribent/fotograf.

Postadress: Fiat Classic Club
c/o Blomsterberg
Dammfrivägen 52 D
217 63 Malmö

e-postadress: info@fiatclassicclub.se

Plusgiro: 49 34 28 - 7.

Hemsida: www.fiatclassicclub.se

Innehåll

- Omslagsbild:
Ulla-Maija Öhman i Fiat 508S Balilla Sport
- Vintertankar 3
- Kallelse till Sommarträff & Årsmöte 4
- Kallelse till Vinterträff i Västerås 5
- Några tidiga Nuova Millecento 6-9
- 508S Balilla Sport-renovering 10-17
- Fiat 500; Italien-Nordkap 18-19
- 124 Coupé-renovering 20-21
- Topolino-utflykt till Lucern 22-23
- Benitos nya äventyr 24-25
- Fiat 1100B i Norrköping 2009 26
- Fiat 1100TV på Öland 1959 27

Fotografer i detta nummer:

- **Jean Christer Olsson** (sidorna 1, 15)
- **Linda & Lars-Ola Forsberg** (sidorna 3, 18, 19)
- **Jan Bertilsson** (sidorna 6, 7, 8, 9)
- **Jan Henricson** (sidan 9)
- **Lars Öhman** (sidorna 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17)
- **Erik Nyström** (sidorna 20, 21)
- **Ernst & Kristina Müller-Nilsson** (sidorna 22, 23)
- **Fiat, Turin** (sidorna 25, 30)
- via **Anders Hög** (sidan 26)
- **Paul Bergehamn** (sidan 27)

Nästa nummer av *Fiatelisten*
utkommer mars 2010.
Manusstopp: **15 februari.**

Vintertankar

Systrar & Bröder!

När det här skrivs har den stora vinterstiltjen inträtt. Vi minns varmare stunder i somras (som på bilden till höger...). Bilarna är undanställda, alla 2009 års träffar är avverkade, styrelsen hämtar andan för att under 2010 skapa en mix av gamla (mest) och nya (helst) möten, utfärder & rallyn.

Internetaktivitet

D.v.s. det är inte riktigt alla som kan ta det lugnt. Såväl vår Webmaster som hans medhjälpare och den ansvarige för Forumet jobbar på för att vår hemvist på Nätet skall bli bättre och bättre. Som du förhoppningsvis har märkt så börjar www.fiatclassicclub.se bli en verklig tjusig Hemsida!

Garagesysslor

Förhoppningsvis mår våra vintersovande fyrhjuliga vänner riktigt bra nu under den mörka säsongen. Och säkert är det många av er som lite då och då hälsar på Topolino, Topolina eller vad era vänner från Turin lystrar till för namn?

Hälsa från mig nästa gång du går ner i garaget!

Fiat-klubben behöver Dig!

Som du säkert har noterat från protokollet från Årsmötet i Nynäshamn och från Fiatelisten behöver vi nytt, fräscht blod i klubben. Inte bara till styrelsen (det smärtar mig att säga det, men det är inte vi i styrelsen som gör det viktigaste jobbet, det görs av våra



flitiga och välorganiserade Träffarrangörer, liksom av våra Kontaktmän, se sista sidan!)

Välkommen i gänget!

Planera Sommarträffen i Rättvik!

Boka redan nu in dig till vår Sommarträff och Årsmöte i Rättvik 30 juli - 1 augusti! Mer info på nästa sida (sidan 4!).

Välkommen till Vinterträffen i Västerås!

Välkommen också till vår Vinterträff i Västerås den 27 februari, som förtjänstfullt arrangeras (för tredje gången, och som därmed blivit en tradition) av Kent Larsson.

God Jul & Gott Nytt År! önskar styrelsen, genom...

Jean Christer

Välkomna till Sommarträff & Årsmöte i Rättvik, 30 juli – 1 augusti !!!

Anmälan till träff och info:

Olle och Britt-Marie Borgefors, 0248-51984 eller info@fiatclassicclub.se

Boka övernattnings i god tid. Senast 1 maj, se nedan.

Redan nu vill vi påminna om nästa års Fiatträff i Rättvik. Den kommer att infalla samtidigt som Classic Car Week, vecka 31.

Vi tänker oss att samling sker fredagen den 30 juli. Fr.o.m. lördagen den 31 juli pågår Classic Car Week i Rättvik. På lördagen är det damrally med bilar som är minst 30 år gamla och damer i tidsenliga kläder. Vill man vara med på detta rally måste man hålla koll på hemsidan www.classiccarweek.com när anmälan måste vara inne.

Förra året blev det fullt på 5 dagar under april.

Övriga kan åka **Giro di Siljan** med besök på intressanta platser. Dagen kommer att avslutas med årsmöte och middag.

Vi har förbokat rum på hotell Lerdalshöjden till ett pris av 1.100:- kr per natt i dubbelrum, inklusive frukost.

Anmälan kan göras till www.lerdalshojden.se 0248-51150.

Uppge Fiat Classic club vid bokning.

För annat boende än det ovannämnda hotellet kan man gå in på www.Siljan.se

Det finns ett fint vandrarhem och en fin camping vid Siljans strand.

Men var ute i god tid!!!

Om man har åkt så långt som till Siljansbygden så vill man kanske stanna längre än bara Fiatträffen fredag–söndag. Därför har vi förhandsbokat rummen t.o.m onsdag om ni vill stanna. Classic Car-veckan innehåller något för alla smakriktningar, bl.a. **Continental Rally** på måndag – öppet för bilar från Europa.

Boka NU. Snart kan det vara **FÖRSENT !!!**

Välkommen till VINTERTRÄFF 2010 i Västerås !

2010 blir det tredje gången vi anordnar vår traditionella Vinterträff i Västerås, som därmed har gått från ett enstaka möte (2008) till ett upprepat arrangemang (2009) och nu till ett tredje tillfälle, och som därmed blivit en TRADITION!

Som vanligt träffas vi hos Fiat-återförsäljaren AutoLo för att umgås, äta gott och få möjlighet att även provköra bilmodellerna från Världens Bästa Bilmärke!

Första året samlades ett 20-tal klubbmedlemmar. Andra året blev det ett 30-tal deltagare. Nu skall vi väl bli ännu fler!

Vi ses i Västerås den 27 februari 2010 !!!

(mer info kommer på Hemsidan)

Anmälan till träff och info:

Kent Larsson, 0224-52085 eller 070-3358260 eller info@fiatclassicclub.se

VÅRVINTERTRÄFF 2010 i Sydsverige ?!

Som du kanske har noterat på klubbens Forum på Hemsidan www.fiatclassicclub.se så har succén med vår Vinterträff i Västerås väckt önskemål om en Vinterträff även i Södra Sverige.

Finns det någon eller några som vill ta upp den 'kastade handsken' och ordna en Sydsvinterträff redan denna säsong (d.v.s. förslagsvis mars/april 2010?)

Ta isåfall kontakt med Styrelsen, i första hand med **Magnus Persson!**

Mer info kommer på Hemsidan.

PS. Blir det trots allt ingen Sydsvinterträff i år (=2010) så blir det nästa år (2011)!

Några tidiga Nuova Millecento

När Fiat presenterade sin nya 1100 i mars 1953 väckte den stort intresse och berättigad uppmärksamhet för piggt temperament, trivsamma för att inte säga sportiga köregenskaper, bättre komfort och goda utrymmen. Därmed inget illa menat om gamla modellen (se sidan 26 i detta nummer!) som i allt var en förkrigs konstruktion, från 1937, men tung och mindre bekväm för de åkande. Betänk också att den nya bilen, i alla fall till en början, var samtida med svaga 2-cylindriga tvåaktare av olika märken, 'ståfordar' och andra trötta engelsmän som fortfarande var stora på marknaden.

De första årsmodellerna har hunnit bli 55+. Av 53:orna finns sju kända i landet; i vår klubb, utanför eller kanske på väg in. En liten geografisk översikt visar att flera kan hemsökas under en improviserad tur 'Giro di Vättern'.

Leif Quist, Brandstorp, GLD 133

De allra första bilarna hade några speciella detaljer.

På Leifs bil, som är den äldsta 'nya' 1100-an vi haft matrikelförd, kan man t.ex. se fälgarna med lite annorlunda pressning, vilka därför kräver navkapslar med egen insidesprofil. En tidigare ägare uppdaterade bilen med 'Fiat 1100'-emblemet på koffertluckan som kom först 1954. Färgen är olivgrå, eller möjligen ljus olivgrön..., en av de vanligaste kulörerna i början.

Komplett objekt, bara baklyktor saknas. Kommer från Jönköpingstrakten, senast i trafik 1975. Leif hade vid detta tillfälle också en riktigt fin 128 Combi Panorama i sin ägo.



Alvar Lindman, Karlsborg, D 18030 + R 49730

Sedan många år äger Alvar en olivgrå de Luxe (bortre bilen på bilden ovan) med fyrsiffrigt chassinummer som märkligt nog har originalmonterade separata stolar fram. Så var det annars på Standard- och TV-modellerna (se bilden nedan!), de Luxe hade som bekant hel soffä. Denna var faktiskt något bredare än baksätet vilket gjorde att när man förr i tiden åkte fem i en 1100, satt oftast tre fram!



Bilen finns kvar i sitt gamla hemlän Skaraborg, hette tidigare R 49730. Gott originalskick men nu ändå delvis avklädd för renovering. Hemma hos Alvar kommer vi riktigt långt tillbaka i 1100-historien.

Utrullad på gården just till vårt besök och tillsammans med sin något yngre kamrat står nämligen en 'tvåsiffrig' bil (se bilden ovan, hitre bilen)! Kan den rentav ha lämnat fabriken på första tillverkningsdagen (chassinummer under 100)? Privatimporterad på 1970-talet och nyligen införlivad i Lindmans salonger. Vackert klarblå (näja), men... original kanske mörkblå, ser så ut under huven. De Luxe-modell, men också denna vagn har separata framstolar.

Och minsann, en annan egenhet, sidolist endast på framflygeln! Denna lite märkliga utstyrelse har vi tidigare endast sett i de allra första och mycket enkla broschyrbladen. Listen monterades dock snart över hela vagnsidan, på Standardmodellen saknades den helt. Efter hand fick den en plattare profil (från 1954). Ett synnerligen trevligt och närmast unikt 1100-par finns här!



Uno Svensson, Ödeshög, BSB 332

Någon som kommer ihåg vad Putte Kock kallade Eusebio, Benficas stjärnspelare på 1960-talet...? Vår pärla under resan Vättern runt finns numera i Ödeshög. Eller fortfarande, ty vi gjorde hembesök här redan 1993 (se Fiateliten 1994, #1). Då hos förste ägaren Alvar Svensson. Han var mannen som undvek att ta ut bilen i regn. Om det ändå kom en skur körde Alvar in under närmsta macktak tills det höll upp igen.

Svart är en färg som verkligen klär en Fiat 1100. Syns först genom garagedammet men kolla särskilt den oerhört vackra instrumentbrädan! Måste vara en av bilhistoriens snyggaste plåtpaneler.

Kvar i släkten, Uno Svensson är Alvars brors sonson. Fortsatt tryggt garageliv, vägmätaren står ännu på 4.200 mil, men den här bilen skulle vi mycket gärna vilja se på vägen, snart! Heltäckande och nästan osliten ARTEX-klädsel i rutigt rött bidrar till en ombonad kupékänsla redan när man torrkör.



Kalle Dahlgren, Motala, GFD 705

Åker man Vätternrundan i högervarv kommer förstas Motala före Ödeshög.

GFD 705, en 55:a, köptes ny av frisörmästare Harry Karlsson i Motala. Han valde återförsäljare med stor omsorg, det blev på den tiden välkände

Fiathandlaren Nils Bjuhr & Co i Örebro som fick leverera E 36565. Inte nästgårds precis, Harry tyckte det var för långt att åka, därför bestämde man att göra upp affären i Kumla. Det skulle också bli en av de längre resorna med bilen. Några utflykter till Linköping men mest turer till sommarstugan lite



utanför hemstaden. En gång ville Harrys fru åka Vättern runt men resan kändes snart för lång så man vände i Jönköping. Sonen Ingvar tog över 1992.

Hösten 2008 var det dags för honom att hitta en köpare till pappas bil som nu hade gått lite över 8.000 mil. Bildemonteringen i Motala låg då nära till... Nä, inte så, där jobbade blivande ägaren Kalle som tänker bevara bilens fina originalskick och den patinerade duvblå lackeringen, för övrigt ganska vanlig på de sista bilarna med beteckningen 1100/103 utan bokstav från åren 1955/56. Och minsann, sitter inte ARTEXEN på plats även här!

Jan Bertilsson

PS.

Visst kör man Vättern runt på en dag – ingen vändning i Jönköping – men som du ser på bilden nedan hinner det förstås bli mörkt när man backar in i hemmagaraget!

Fotnot 1:

Brandstörpsbilen har helt nyligen bytt ägare och finns nu i inre Skaraborg.

Fotnot 2:

CLJ 444 (min egen) finns numera hos Arne Jakobsson i Hörby.





*Fiat 508S Balilla Sport, före
renoveringen (1983).*

508S Balilla Sport-renovering

Oktober 1971

Min unga hustru Ulla-Maija var väl bekant med Fiat. Hon var i många stycken en kompetent diskussionspartner om Fiats produktion men även om bilhistoria i allmänhet.

En torsdagskväll studerade vi boken 'Linea Fiat', som hade givits ut fem år tidigare (samma år som Fiats grundare Giovanni Agnelli skulle fyllt 100 år).

På sidan 34 börjar historien om typ 508. Tre bilder visar en röd Fiat Balilla Sport med sin karakteristiska fena på bakre huven. Då utbrister min hustru, medan hon pekar på bilderna, 'En sån där bil vill jag att Du köper åt mig'!

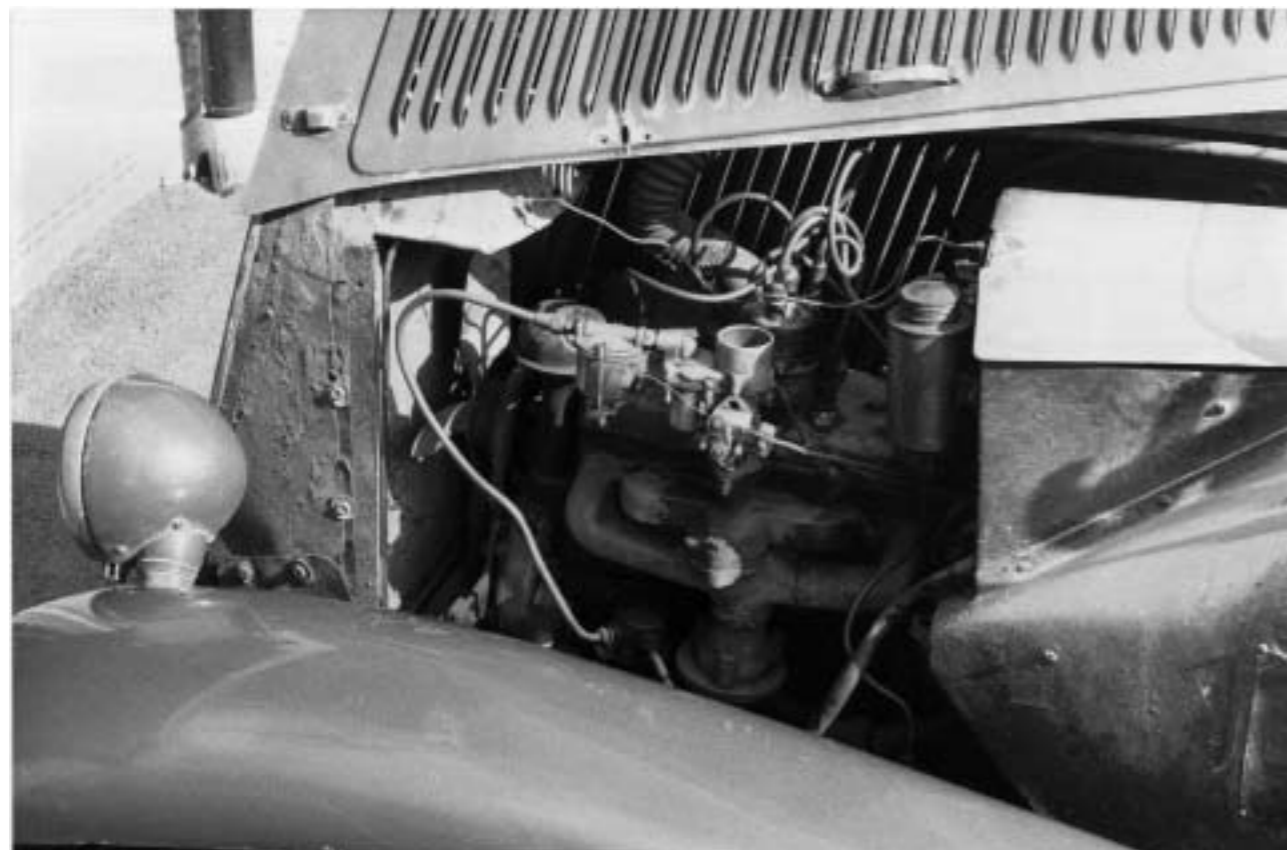
Naturligtvis var hennes begäran ett skämt men jag lovade naturligtvis att så skulle det bli. Jag visste nämligen att det aldrig funnits en sådan bil i Sverige så jag var övertygad om att aldrig behöva infria mitt 'löfte'. Samtalet föll väl inte direkt i glömska men jag låg inte heller vaken om nätterna och sökte möjliga lösningar för att infria det jag 'lovat'.

April 1932

Fiat presenterar sin modell 508 med tillnamnet Balilla. Den lanseras som: 'Äntligen en bil för folket, Fiats gåva till italienarna'. Fiat Balilla blev en succé, ett begrepp och en milstolpe i Fiats bilproduktion. Den hade 4-cylindrig sidventilmotor, treväxlad växellåda och hydrauliska bromsar (ett bromssystem som Dante Giacosa sedan använde i sin likaledes berömda modell 500.)

Juni 1934

Den 2:a juni är det målgång i Guldpokalen (it. *Coppa d'Oro*), det mycket krävande tillförlitlighetsloppet över 568 mil i alplandskap. I klassen upp till 1100 cc visar Balilla 508S vilken enastående bilkonstruktion som tagits fram av Fiat. De första 10 platserna togs alla av Fiat 508S! Segrarens medelfart över de 5678 km var nära 80 km/t. Den bedriften gav Fiat 508S ytterligare ett namn. Bilmodellen är nu internationellt känd som 'Balilla Coppa d'Oro'.



Sidventilmotor från Ford Anglia...



Korrekt motor och växellåda passas in...

Till 1934 hade motor och växellåda utvecklats med toppventiler, högre prestanda och fyra växlar. Motorerna benämning ändrades från 108S med sidventiler till 108CS med toppventiler. Det var i detta utförande som Guldpokalen erövrades.

Juli 1983

Jag får ett telefonsamtal:

– Hej jag heter Leif Svensson och ringer från Sala. Jag har fått Din adress från Fiat Auto.

– Ja hej. Det stämmer bra för jag är kontaktman mellan Fiatregistret och Fiat Auto. Kan jag hjälpa Dig med något?

– Jag har en gammal Fiat jag skulle vilja sälja. Jag har varken tid eller plats eller kunskap har jag förstått. Kan Du hjälpa mig bli av med bilen?

– Det finns många Fiatentusiaster i vårt land så det beror nog bara på vad det är för bil och i vilket skick den är, och vad Du vill ha för den förstås.

– Det är en Fiat sportbil, tvåsitsig med en lustig fena bak. Jag tror att den kallas Balilla.

– En Fiat Balilla Sport är en mycket eftertraktad bil men är Du säker på det Du säger? Det har nämligen aldrig funnits någon sådan bil här i Sverige.

– Det visste jag inte, men jag har jobbat 6 år i Chile och där blev jag förälskad ... i bilen. När jag

flyttade hem tog jag bilen med mig, men nu måste jag sälja den.

Juli 1983. Sala, två dagar efter telefonsamtalet.

Leif rullar ut en Fiat Balilla 508S och lyckas med någon svårighet få igång bilen. Jag är betagen. Jag analyserar att det måste vara en 1933 års modell p.g.a. motorn med sidventiler.

Karossen sitter ihop, instrumentbrädan icke original och alltså saknades originalinstrumenten.

Bakre huven har yttre gångjärn i stället för inre. Främre grillen i dålig kondition. Inredningen ej original, ramens båda fjäderben fram svårt rostskadade. Men ändå en riktig Balilla Sport på svensk mark.

Jag fotograferar. Och priset? 45.000:-. Alldeles för dyrt för vår familj, men jag lovar att göra vad jag kan för att hjälpa till med försäljningen.

Juli 1983, Sollentuna, tre dagar efter telefonsamtalet.

Jag sätter ut en annons i Gula Tidningen och skickar ett annonsunderlag till Signalthornet. Jag ringer ett antal personer som kan tänkas vara intresserade.



Karossen nästan klar...

Augusti 1983

Jag visar bilder av Balillan på Fiatträffen i Vireda och annonserar också muntligt på årsmötet. Ingen påtaglig respons.

Efter Fiatträffen ringer jag upp Leif Svensson för att rapportera.

– Hej Leif, jag har verkligen försökt sälja Din bil i nästan en månad nu, men inte lyckats, så jag måste be att få avsäga mig uppdraget.

– Hej Lasse, men jag måste få den såld. Den står i vägen också.

– Ja som Du har hört nu så klarar inte jag av det. Men jag tycker att Du har två alternativ kvar: Alternativ ett – Sälj bilen i Tyskland. Tyskarna har mycket pengar och Fiat har bättre rykte där än här. Alternativ två – Sälj bilen billigt till mig.

Tysklandsalternativet avfärdades av Leif och vi kom överens per telefon om 25.000:-. Ulla-Maija lovade betala bilen om jag lovade att renovera den.

23 augusti 1983

Med hustruns 25.000:- på fickan och granne med dragbil och släp så knacker jag på hemma hos Leif Svensson i Sala. Leifs dotter säger att ”pappa kommer snart” och jag ber att få undersöka bilen lite närmare medan jag väntar.

Då kommer chocken: Jag upptäcker att det inte är en originalmotor som sitter i utan en liten sidventilmotor från en Ford Anglia. Hur agera?

Skippa hela affären? Var hitta originalmotor? Jag ringer till Ulla-Maija.

– Hej vi är framme nu och jag har kollat lite till på bilen. Vet Du det är ingen originalmotor i den och var hittar man en sådan? Jag tycker att vi hoppar av affären.

– Hej, det var illa men köp den ändå. Försök pruta, så får vi skaffa en originalmotor från Italien.

Leif blev inte glad när jag uppmärksammade honom på Angliamotorn. Han hade inte heller vetat bättre. Efter viss förståelse från Leifs sida sattes priset till 20.000:-. Vi lastade och åkte hem.

April 1985

En originalmotor 108CS i renoverbart skick köptes i Rom under överinseende av Antonio Franco-Beyer, Paul Österberg och Göran Walter. Flera originaldelar köptes samtidigt.

Ramen totalrenoveras av Sven Rådström.

1985 – 1987

Motorn totalrenoveras. Det framgår nu att bilen är av 1934 års modell, alltså med toppventilmotor och 4 växlar. Växellådan totalrenoveras.

Fabriken intygar att bilen med vårt chassienummer levererades till Santiago i Chile den 24 november 1934.

Samtliga bromscylindrar ersätts med nya. Bromstrummor svarvas, bromsbackar och handbroms får nylimmade band. Framvagnen renoveras.

1988 – 1994

Låg aktivitet

1995 - 1999

Samtliga hjulekrar nytillverkas i England. Jag ekrar om samtliga hjul.

Karossrenovering inleds först i Eskilstuna, därefter i Eslöv, (där en instrumentbräda tillverkas efter originalritning), därefter i Stora Sundby i Södermanland och till sist i Järfälla.

2000 – 2008

Avgassystem byggs.

Kylarmaskering m.m. förkromas. Nya däck införskaffas och monteras. Gummimattor köps i Milano. Inredningen byggs upp och kläs av vår gode vän Gunnar Bengtsson. Ny vindruta tillverkas efter min mall.

Vår son Lars-Oskar konstruerar invändiga gångjärn till bakluckan och bygger dessa.

Elkablar av äldre typ införskaffas. Ett elschema ritas upp. Kablarna installeras och lindas med linneband enligt originalritning.

2009

Lackering av vår gode vän Gert Edenlid. Slutmonteringar, besiktning och ursprungskontroll.



På Sommarträffen i Nynäshamn 2009...

Löpande provkörningar för att utröna vad som behöver åtgärdas inför kommande säsonger. Redan nu vet vi om ett besvärande avgasljud, oljeläckage från motor och växellåda.

Infriat löfte

Det blev en lång och kanske tröttande redogörelse för det som blev min sista helrenovering.

Men ... löftet till min hustru blev på detta sätt infriat och hon ser glad ut när hon kör sin Fiat Balilla Coppa d'Oro från 1934. Hon skulle nog bli ännu gladare om någon kunde tipsa oss om en sufflettställning. Originallet blev kvar någonstans i Valparaiso.

Sollentuna i juli 2009,

Lars Öhman



Provkörning, hösten 2008...



Äntligen klar, våren 2009...

På väg till Nordkap

Det började som en helt vanlig lördag i augusti. Jag och barnen var hemma och pysslade, medan min man Lars-Ola var i garaget i Bjärnum (2 mil söder om Markaryd, där vi bor) och skruvade på 500:an.

Framåt eftermiddagen hörde vi hur 500:an kom puttrande utanför huset. Innan vi hann blinka kom Lars-Ola infarande genom dörren. Han pratade snabbt om italienare, 500:or och Vittsjö. Medan vi fortfarande funderade på vad han hade sagt for han ut i garaget och hämtade verktyg och kameran. Sen tog han bruksbilen och körde iväg igen.

Stoppad av två italienskor

Efter en stund kom han hem igen. Då kunde han i lugn och ro berätta följande. På väg hem från garaget hade han blivit stoppad av två italienskor i en rätt ny Peugeot. De hade sagt att de var på väg från Rimini

till Nordkap med två 500:or och en följebil. 500:orna stod i Vittsjö eftersom den ena hade gått sönder, och de behövde hans hjälp. Han blev lite misstänksam, men körde hem 500:an, tog bruksbilen och verktyg.

När han kom ner till Vittsjö kunde han se att deras historia stämde. Däremot behövde de inte så mycket hjälp längre för 500:an var redan lagad. Det enda de behövde hjälp med nu var att skaffa olja till den. Det lovade Lars-Ola att han skulle fixa. De bestämde att de skulle träffas på campingen senare framåt kvällen. Så nu var han hemma för att hämta 500:an och familjen.

Eftersom han hade fått en hel hög med Fiat 500-relaterade presenter av italienarna, så fyllde vi en liten kasse med de Fiat Classic Club-prylar vi hade hemma. Sen packade vi in oss alla fyra i 500:an och åkte till campingen i Vittsjö.



Succé på campingen

Efter hälsande och utdelning av tjugiga t-shirts och klistermärken till dem (och ännu mer presenter från dem till våra barn) ställde vi upp de tre 500:orna på rad. Och gissa om det blev succé på campingen!

Många campare kom fram och pratade bilar, minnen och resor. Efter mycket bilprat och fotograferande bjöd de oss på kvällsmat. Vad de bjöd på? Jag kan avslöja så mycket som att de hade en hel resväska med bara pasta med sig... Mycket nöjda med vår dag åkte vi hem igen sent på kvällen.



Hade inte Lars-Ola fått för sig att köra lite med 500:an efter skruvandet så hade vi aldrig mött dem. Så ut (när det blir säsong) och kör med era Fiatar – alltid händer det något kul under turen! Om inte annat så glädjer ni andra. Det såg vi inte minst på campingen!

Linda Forsberg



124 Coupé-renovering

Del V...

Nytt nummer av Fiateliten = ny rapport från min renovering. Måste tyvärr meddela att takten har dragits ner lite nu på grund av att jag blivit tvungen att gå upp och jobba heltid igen. Lite har jag dock hunnit med!

Tröskeljobb

Efter att ha bytt förardörrens infästning på 68:an fortsatte jag med överdelen av tröskeln och delar av B-stolpen. Uppbyggnaden av tröskeln gick relativt bra då den mittersta förstärkningsbalken var i hyfsat skick. Yttersidan av tröskeln är åtgärdad någon gång tidigare och det verkar vara bra utfört!

När tröskeln var klar tänkte jag först fortsätta framåt och laga främre stötdämpartornen. Detta gör dock att jag måste riva främre hjulupphängningen och därmed göra bilen mindre flyttbar, vilket försvårar svetsningen i mitt nuvarande garage. Så jag valde att ta mig an golvet på förarplatsen.

Även balkarna under förarplatsen var ordentligt tillknycklade av oförsiktiga domkraftslyft i brist på original domkraftfästen så jag har lite att bygga upp. Längre än så har jag inte kommit på den bilen.

Från vrak till reservdelar

Den mesta kraften har lagts på den vita 69:an, främst för att få bort den och göra plats för en hyresgäst inför vintern.

Jag har kapat ner bilen med tigersåg och tagit reda på de delar som var värda att spara. Ett väldigt intressant jobb då man fick se hur bilen var uppbyggd och hur plåtarna var svetsade.

I övrigt har det varit mycket plockande och rengöring. Hela garaget har fått en storstädning och omstrukturering då jag numer har dubletter av många delar.

Har bytt bort den extra motorn jag hade så nu har jag bara kvar en originalmotor och 2-litersmotorn.



Misslyckat syrabad!

Jag har även gjort ett experiment med att syrabada alla Fiat-bultarna som sitter på coupén. Tycker det är riktigt häftigt att Fiat hade 'egna' bultar så jag vill återanvända dem så långt det går. Första försöket blev dock en stor besvikelse och ett bakåttag. Jag la ner bultarna som dom var med olja och underredsmassa i ett bad med citronsyra och lät det ligga 1,5 vecka.

Tyvärr blev det någon form av kemisk reaktion vilket gjorde att bultarna såg ut som isglassar (se nedan!). 2,5 timmars polerande med roterande stålborste och sedan ett nytt syrabad gjorde bultarna rena och fina!

Erik Nyström



Topolino-utflykt till Luzern

Hej alla glada Gammelfiatentusiaster!

Fick häromsistens senaste Fiateliten. Det är alltid en liten högtidsstund när den dimpar ned i brevlådan. Minnen från Nynäshamn dyker upp när vi ser bilderna.

I söndags (18 oktober) var vi med på höstutflykten som Topolinoclub Zürich organiserade.

Vi träffades klockan 9 på morgonen på Restaurang Löwen i Sihlbrugg där vi stärkte oss med kaffe och Gipfeli (=goda bakverk). Därefter avfärd i god ordning.

Huvudattraktionen var ett besök på Verkehrsmuseum Luzern som i år har moderniserats med en massa nya 'events'; bl.a. en ny hall 'Automobile', dit bilklubbar är välkomna och bjuds på gratis inträde i den nya medelpunkten i museet. Museet är mycket sevärt och innehåller inte bara bilar; fordonsslag som järnvägar och sjöfart liksom flygmaskiner är också väl företrädda.

Efter andlig spis lät vi oss i lugn och ro väl smaka i Restaurant Picard.

Därefter hemfärd. Vi var 13 Topolini som tog oss genom det kalla och regniga alplanet. Synd bara att fotografierna hade blivit mycket tjugigare i bra väder. Vi hade till och med ett par gånger förgasarförising på vägen, men det ordnade sig det med!

Trevliga vinterdagar önskar vi alla Fiat-vänner!

Ernst & Kristina Müller-Nilsson
Hombrechtikon, Schweiz



Benitos nya äventyr

När Benito rullat in på FIAT Classic Club-träffens 'Finbilsparering' denna dag, hade det som vanligt inte varit någon som anat hans stora irritation över sin tillvaro.

Som alla konverterade eremiter och misantroper genom tiderna, behövde han lång startsträcka för att kunna bli något så när uthärdlig att omgås med. Densamma hade, precis som vanligt, visat sig inte vara tillräcklig på långa vägar. Dessutom hade Benitos allmänna tonläge nu också börjat låta något gällt, vilket antingen betydde början till en resignation eller också att hans ålder nu verkligen börjat ta ut sin rätt.

Första gången Benito visat sig ute på en medlems-träff, hade han redan vid ankomsten slängt en sur blick runt sagda parkering, och snabbt avfärdat innehållet i densamma så som varande helt oväsentlig. Eftersom han själv var en FIAT 500A 'Topolino', och ända sedan sin tillkomst i Italien anno 1937 avskytt uppmärksamheten, tycktes banan därmed varit vaxad och klar.

Efter att Antonio Fessia och Dante Giacosa, Benitos båda konstruktörer, getts ingivelsen, börjat rita upp sitt skötebarn, ruvat över detsamma samt slutligen också värpt fram resultatet, hade Benito och hans samtida bröder och systrar visat sig vara en mycket logisk följd av dessas ansträngningar. Inte minst började de bli talrika tack vare sagda konstruktörers talanger.

Efter sin inkubationstid hade Benito haft osmaken att exporteras till lilla Sverige av alla ställen, och väl där gjort tung och långvarig tjänst i olika Norrländska husbönders händer. En dröm hade varit att hans husbonde skulle bo någonstans ovanför Stelvio, så att han varit tvungen att ta sig upp och ned för detta fantastiska kurvsystem varje dag. Bara tanken på att dagligen utmana Hussets talanger som småbilschaufför gav honom vällustiga rysningar i karossen.

Istället hade Benito fortsatt med detta sitt trägna id ända fram till den dag då han av ren tur hamnat som inventarium på en utgårdsloge. Av olika anledningar, vilka samtliga passat honom utmärkt, hade han därefter kunnat föra en vegeaterande tillvaro.

Tragedin i Benitos liv tyckte han varit att hans nuvarande husse och matte haft oförskämtheten att köpa honom istället för att låta honom sura ifred på sin loge. Genom samma ägarpars stora tekniska skicklighet, hade Benito motvilligt kunnat väckas till liv. Det hade nämligen snabbt visat sig att matte varit en sann konstnär med gassvetsen, och en tennspacklerska av rang.

Med 'Dillon'-handtaget i högsta hugg hade hon som genom ett trollslag kunnat sömma ihop de få allvarliga rostskador, som förutom hans golv ändå funnits på

honom. Tack vare henne kunde den originallackering som fantastiskt nog funnits kvar på honom räddas. Efter ett ramlyft med allt vad ett sådant inneburit, hade hans kaross varit i samma skick som när han rullat ut från fabrik.

Husse å sin sida hade också visat sig inneha förmågan att kunna trolla med knäna. Via denna sin egenskap hade han lyckats få till både rörligheten och funktionen i Benitos fjäderleder, motor och växellåda till den grad att han bedömts vara körduglig av Bilbesiktningens argusögda personal. Givetvis innebar detta faktum en myckenhet av träffar och rallyn för Benitos del. Han hade svurit vilt och hett över detta faktum.

Efter hans slutliga totala motorrenovering framgångsrikt kunnat genomföras något år senare, befanns därmed samtliga av Benitos fätaliga hästkrafter så som varande återsamlade i både antal och tjänstbarhet. Det fanns således inte längre några som helst ursäkter att inte visa sig.

Denna gång hade färden kommit att gå till Nynäshamn. Återigen hade Benito motvilligt tvingats visa upp sig inför vad han tyckt vara 'de gapande massorna'. Eftersom han varit helt omedveten om att han enbart genom sin blotta uppenbarelse närmast per automatik också alstrat en enorm charm som appellerat till de vid träffen tillstädesvarande människorna, hade Benito istället länge misstänkt att majoriteten av de individer av släktet 'Homo Sapiens' som dagligen och stundligen begapat honom antagligen ådragit sig allvarliga skallskador vid något olyckligt tillfälle. En annan av hans mindre trovärdiga teorier hade varit att de alla varit slutresultatet av en mycket dålig dag på obstetrikavdelningen. Hur det än legat till med den saken, hyste han ett djupt känt förakt dem alla.

De syskon av olika årtal han mött på de olika träffarna hitintills, hade samtliga varit välsignat fämälda i hans sällskap. Denna gång hade han inlett med att göra sina värdsamma reverenser gentemot den 508 'Balilla' som funnits tillstädes.

I och för sig var hon i det närmaste lika småväxt och med lite generositet vad gällt marginalerna, jämnårig med honom. I andanom hade han ändå tyckt att hon varit lika pampig och statuarisk som någonsin Git Gay i kraft av sin blotta närvaro.

Husse hade satt upp en bild av sagda representant för släktet Homo Sapiens Primadoneii i full blom på verkstadsväggen, och Benito hade ingående kunnat detaljstudera denna revyprimadonna. Bilden var tagen någon gång runt 1962-63, och trots att hon varit av människosläkt hade han funnit henne vara vilsam för ögonen.



Han hade instinktivt tyckt att de senare FIAT-varianterna som funnits på träffen varit rena uppkomlingarna i sammanhangen, och hade därför inte kunnat undvika att muttra något något ospecificerat om att han tydligen gått 'I barndom på gamledar' vad gällt honom själv. Där återfanns åtskilliga 500C, den senare och något modernare varianten av honom själv, förutom både en och annan 500 'Nuova'. Där fanns också en knubbig 'Multipla' i ypperligt skick, en och annan 124 både i Coupé-version och standardutförande samt slutligen också en mycket ovanlig 'Moretti', baserad på 124-konceptet. Allt detta måste varit mycket snålvattenalstrande för en 'Homo Sapiens', men som sagt svårt ointressant för hans del.

Oh, oblida öde!! För första gången i sitt liv kom Benito att träffa på en 126:a, och hade per omgående fallit handlöst ned i det bottenlösa träsk som kallas kärleken. Hon var maroonröd, och hade således lackats om från den kräkgröna nyans som de allra flesta småfiatar begåvats med under dessa år. Hon var ett italiensbyggt, tvåcylindrigt och luftkyllt underverk från år 1975, och fick den vanligtvis så vresige och tväre Benito att gå i trance.

Som den åldring han ändå var, hade rena logiken sagt honom att han troligen drabbats av en elakartad attack av gubbsjuka. Frånsett ålderskillnaden var den tekniska skillnaden mellan dem närmast avgrundsdjup. Benitos närmast rudimentära enkrets bromssystem, med sina hjul som verkat dimensionerats efter en trampcykel,

med bromsar enligt samma parametrar, jämfört med den tillbeddas effektiva moderna tvåkretsssystem, gav Benito allvarligt dörrskaller av avsmak till den egna personen. Han skämdes också över den primitiva Hardyskivan i hans drivlina, även om denna fyllt sin plats utmärkt med tanke på förutsättningarna.

Det var ju givetvis så, precis som konstruktörerna avsett, att brukaren av Benitos krafter gjorde klokt i att vara medvetna om gränserna för desamma.

Värst tyckte Benito emellertid faktumet av hans avsaknad av öppningsbar bagagelucka var. Hans olika hussar hade alla svurit vilt och hett över att tvingas stuva sitt bagage genom dörrarna, en rutin som Benito skämts över åtskilliga gånger.

Givetvis var det så, att ju färre pressningsmoment desto mindre kostnader och följaktligen bättre lönsamhet för producenten. Enkelheten i hans konstruktion hade varit ledstjärnan, och det geniala i det hela. Benito hade ändå tyckt att just detta tagit det hela för långt, och eftersom det varit hans åsikt, hade denna därmed upphöjts till att vara allra såsom axiomkorrektast och riktig. Självinsikt var inte Benitos starkaste forté.

Han var däremot nästan lycklig över att ha skaffat sig något nytt att vrenskas över, eftersom hans gamla attityd i ärlighetens namn börjat bli kraftigt nattstånd. Här skall lidas!!

Leif Falck
Medlem 788

2009 års tjugigaste bil i Norrköping:

Fiat 1100 B



Hej!

Bilden ovan är från den 30 augusti. Den är tagen på Kungsgatan i Norrköping. Motorgården i Norrköping har arrangerat detta i 5 år nu. Cruisingtåget var i år minst 2 km långt.

De flesta bilarna är amerikanska men några europeér hängde också på bl.a. Ford Zephyr, Citroën 2cv, gamla Volvo pick-up:er, Taunus 12M samt jag själv med min Fiat 1100B från 1949. Det var riktigt roligt!

Många kom fram och undrade vad det var för bil jag åkte i? Är det en Ford eller kanske en Austin? Flera gick fram och läste på kylarembleet. Bilen klarade galant av att köa i flera timmar. Bl.a. tog det c:a 40 minuter att förpassa sig 1 km.

Bilden som bifogas hittade jag på Google där det fanns ytterligare 139 bilder från samma fotograf. Fotografens bildtext till Fiaten var 'Försköna gatbild'.

Gick man in på www.nt.se (Norrköpings tidningars hemsida) så fanns Fiaten också med men då såg man bara bakdelen.

Med vänliga hälsningar,

Anders Hög

Klubbmedlem sedan 80-talet.

Ett 50-årsminne:

Fiat 1100TV på Öland



Hej Fiatvänner!

1959 köpte jag den här bilen, och tog med ett par flickor till Öland.

Bilden togs i Borgholm, i sommar 50 år sedan.

Bilen såldes ett år senare, saknar den fortfarande... 34 bilar senare.

Med vänliga hälsningar

Paul Bergehamn
Värnamo

Redaktör'ns kommentar:

Det blev väldigt mycket Elvahundra i det här numret (särskilt om man betänker att 508S Balilla Sport är den sportiga föregångaren till senare 1100:or, och i synnerhet till 1100:an ovan, som ju inte är någon 'vanlig' 1100 utan den synnerligen häftiga 1100 'Turismo Veloce', som var avsedd som tävlingsbil eller för de vägtrafikanter som ville köra ifrån 'Svensson-bilar'). 1100TV var en av det tidiga 1950-talets framgångsrikaste tävlingsbilar, bl.a. i Isracing.

Vi förstår att Paul Bergehamn saknar sin bil!