



MEDLEMSTIDNING FÖR FIAT CLASSIC CLUB - NUMERO 4 2019

# FIATELISTEN



## Innehåll Fiatelisten nr 4 2019

- |                                     |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 4 Sommarträffen 2020                | 38 Fiat 850 Vignale Spyder |
| 10 Fiat Francis Lombardi Grand Prix | 42 Lergöksträffen          |
| 14 Coupé Fiat 25 år                 | 44 Fiat 600 Savio Jungla   |
| 18 Fiat 1100 TV Pininfarina         | 48 Italiensk Jul & Nyår    |
| 22 Vårträff 2020                    | 52 Fiat Vignale 2100       |
| 24 Abarth Scorpione 1300            | 56 Årsta-Träffen           |
| 29 Fiat Panda 1100 i.e cat Selecta  | 58 Fiat Traktorer          |
| 34 Fiat 120 år                      | 62 Fiat 600 - Jalta 965A   |
| 37 Nya medlemmar                    | 66 Vårtreff på Grensén     |



## SMÅLANDS BIL- MUSIK- OCH LEKSAKSMUSEUM

Bilar och tvåhjulringar från tidigt  
1900-tal och 100 år framåt.  
Instrument och ”spelande maskiner”.  
Stora och små leksaksbilar mm.  
Antikhandel.  
Läs på [www.motorima.com](http://www.motorima.com)  
Vi får specialvisning på ett  
par av bilarna



# FIAT CC VÅRTRÄFF 25 APRIL 2020

Välkomna till vårträff i Rydaholm, 28 km söder Värnamo. Samling kl. 10.30 vid verkstaden.  
Verkstaden och museet ligger utmed väg 27, strax söder om Rydaholm. Fiat CC skyltar.  
Anmälan till Siri Gillberg, senast 10 april, se anmälan.  
Ta med eget förmiddagsfika, ståfika vid verkstaden i samband med samlingen  
(ta gärna med campingstol). Lunch på Rydaholms Vårdshus, se anmälan.  
Eftermiddagsfika på museet, beställs vid ankomst.  
Klubben står för avgifterna till museet och verkstaden.  
Möjlighet till samkörning på R1 från Skåne respektive Jönköpingstrakten kommer att ordnas.



## MOTORIMA AB

Restaurerar och rekonstruerar  
klassiska bilar.  
En av Europas främsta karosseri-  
byggare med inriktning på sport  
och racing.  
Utställning.  
Titta gärna på [www.motorima.com](http://www.motorima.com)



**VÄLKOMNA!** Siri Gillberg  
Per Zackrisson



# HISTORIEN OM MIN ABARTH SCORPIONE 1300 1970

TEXT & FOTO: STEFAN SVENSSON.  
ABARTH OCH FIAT FANTAST.

**Intresset för Fiat vaknade tidigt i mitt liv, min första Fiat köpte jag av mina föräldrar innan jag hade körkort, det var en 1500 L som jag tyckte mycket om.**

**Intresset för bilar och motorer var stort och jag tävlade i Gokart ett antal år så en sportbil ville jag också ha.**

Jag fick tag i en 2 sitsig Fiat neckar 1500 som dock var ganska rostig så den fick vandra snabbt vidare.

Detta var 1969.

En dag satt jag och läste i 1969 års bilkatalog och såg en Abarth scorpione 1300 på bild med data om bilen, jag tänkte att en sån vill jag ha, men pengarna fanns naturligtvis inte.

Min nästa bil blev en Fiat 128 Rally 1972, en fantastisk härlig bil men den sålde jag tyvärr efter 4 år.

Sen blev det 15-20 år med V8 bilar, barn och hus men det är en helt annan historia.

Några Fiat bilar fanns alltid med hela tiden, det var Uno 70, Uno Turbo, Punto, och en 124 S som jag fortfarande har kvar.

På bilmuseet i Rydaholm såg jag att Ingmar Ahlqvist en Abarth scorpione stående och då kom jag minnet fram från bilkatalogen 1969.

Men den var ej till salu, kanske lika bra det, för den var lite ombyggd med skärmbreddare, sollucka och instrumentpanel.

Jag hade lärt känna Paul Österberg genom mitt jobb och det blev en hel del snack om Fiatbilar.

En dag tipsade han mig om en Abarth scorpione som fanns i Örebro, en sådan som jag sett i bilkatalogen. Kanske kunde man få köpa den.

Jag tog kontakt med ägaren Ingvar Malm som var en Citroenhandlare, han hade köpt bilen av en Österrikare, Rolf Stammler tror jag han hette.

Efter ett antal samtal fick jag komma och titta på bilen, den var fin och i rostfritt och helt original skick men motorn var ganska sliten, men sånt går ju att åtgärda.

Efter en del diskussioner skulle jag få köpa den på det villkoret att jag skulle tävla med den, och det var ju min avsikt.

Det visade sig vid våra samtal att Ingvar Malm tävlade i historisk racing med klassiska ensitsiga racerbilar från 50 och 60 talet.

Detta var sensommaren 1994, jag gick igenom bilen över vintern och skaffade Fia handlingar på den.

Jag började tävla så smått -95 för att känna mig för.

De första åren var det mycket problem, överhettning, brända kolvar, kolvringar som sprack och diverse andra problem. Jag lärde mig att aldrig försöka trimma en sliten motor.

Det blev dags att bygga den ny motor -97, då började resultaten komma, men hade fortfarande problem med överhettning trots ny kylare.

Efter mycket grubblande en tidig morgon när man vaknar för tidigt kom jag på det, det var ingen termostat i motorn, då tillverkade jag en strypning i utloppet från topplocket, sen var problemet med överhettning borta.

2005-2006 plockade jag ner bilen för en totalreovering. Den blev också omlackad och jag byggde ännu en ny motor, den blev mycket bra.

Stötstångsmotorn på 1300 cc lämnar nu ca 130 hk mellan 6500-8500rpm.

Motorblocket är för övrigt Fiat 124 (Lamperdiblocket).

Växellådan är standard 850 som är tätstegad.

I 15 år körde jag hela historiska serien och har många vinster och 10 totalvinster i min klass.

Numera tävlar jag endast sporadiskt, jag har fått utlopp för det jag tycker är det roligaste jag vet och dessutom är jag nu väldigt rädd om bilen då jag har insett det höga värdet på den.







## FAKTARUTA ABARTH SCORPIONE 1300

Flera företag inom motorsporten, bland annat Carlo Abarth, fick också intresse för Grand Prix.

Abarths version vid Paris Motor Show 1968, fick den större 903 cc-motorn från den nyligen introducerade Fiat 850 Sport Coupé / Sport Spider. Den nya motorn var på 52 Hkr vilket gav prestanda som var mer lämpad för den sportiga körstilen och namnet. För bättre kylning än de ursprungliga Lombardi och OTAS monterade Abarth kylaren framför.

1970 visade Abarth den betydligt kraftfullare "Abarth 1300 Scorpione" som skulle bli Abarths sista helt oberoende utvecklade bil. Motorn togs från Fiat 124 men borrades upp till 1280 och presterade 75 Hkr vid 6 000 varv. Bilens vikt gick upp från 680 till 750 kg. I en test från 1970 av Auto Motor und Sport nådde Scorpione 175,6 km/h, nära den angivna 180 km/h. Det nämns också en 982 cc Abarth 1000 OT-motorversion av Scorpione. Abarth gjorde även modifieringar så motorn passade till växellådan på 850. Abarths Mario Colucci utvecklade också Scorpione SS på 100 hk. Denna kraftfulla modell innebar också omfattande förändringar i både fram- och bakvagnskonstruktionerna. Modellen fick även Girling skivbromsar på alla hjul för att matcha de högre fartresurserna.



Topp hastigheten var 185 km / h.

Efter att Abarth togs över av Fiat 1971 utvecklades Scorpione snabbt.

**Fiat 850 Francis Lombardi Abarth Scorpione 1300**  
**Tillverkare:** Carrozzeria Francis Lombardi / Carlo Abarth & C.  
**Designer:** Giuseppe Rinaldi  
**Produktion:** 1968–1972 i Vercelli, Italien  
**Antal byggda:** Osäkert antal, kanske 20–40 exemplar

**Chassie:** Fiat 850 Berlina  
**Motor:** 1280 cc  
**Hjulbas:** 2.045 mm  
**Längd:** 3.610 mm  
**Bredd:** 1.495 mm  
**Höjd:** 1.050 mm  
**Vikt:** 750 kg

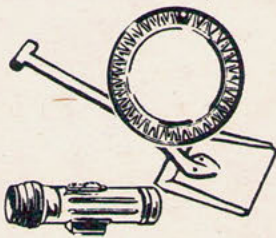
VAR 4:e  
BILIST  
KÖR TILL

**IC**



## TÄNK PÅ BILEN TILL JUL!

Ge bilen och Er själv en julklapp — ett tillbehör som gör bilen bättre rustad för vinterkörning. Då blir julresan angenämare — och tryggare. Här några tips på tillbehör — till erkänt låga IC-priser.



**SNOSKYFFEL "Skotte".** Med blad av härdad aluminiumplåt. Svängt tråskärf med kryckhandtag. Total längd 78 cm. Bladets storlek 23 x 27,5 cm. En kraftig och oöm snöspade ..... **7: 45**

**HJULSIDOR,** tillverkade i högglanseloxerad aluminium. Levereras i sats om 4 st. För de flesta bilmärken ..... **35: —**

**FICKLAMPA** i stavlampsmodell med magnet ..... **3: 90**

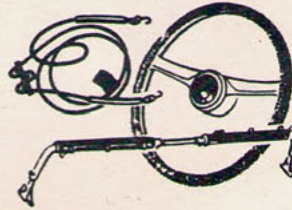
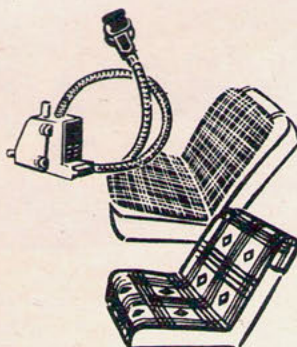
Ett **TOPPGARAGE** skyddar mot isbark på rutorna och spar tid och moda. Tillverkas av silvergrå väv med plastbeläggning. För mindre och medelstora bilar ..... **45: 75**  
För större bilar ..... **51: —**

**SNABBLANK "Sya".** Ett osvikligt hjälpmedel vid fastkörningar i snö och halka. Finns för alla ringdimensioner. Prisexempel: Volvo, SAAB, Opel ..... **6: 40**

**MOTORVÄRMARE "Frico"** minskar motorslitaget vid kallstarter. Med nykonstruerad stickpropp. Försedd med skyddsåskring mot överhettning. S-märkt ... **77: —**  
Specialutförande för Volvo **58: —**  
Opel ..... **57: —**

**BILPLADAR** finns i ett flertal vackra mönster och färger. För delade säten från ..... **12: 60**  
För hela säten från ..... **25: 20**  
**FILTHÅLLARE** per sats om 2 st. från ..... **4: 70**

**VINTERSITSEN "Brigitte"** värms upp till 20° på 10 sek. tack vare kärna av självvärmande flexibelt material. Levereras i röd- eller blårutigt tyg ..... **28: —**



**BOGSERLINA.** Ny typ tillverkad av plastdoppad stålwire. Försedd med gummibuffert som utjämnar ryck och skonar linan. Med varningsflagga ..... **19: —**  
Utan buffert ..... **12: —**

**SKIDHÅLLARE** tillverkad av högglansförzinkade stålrör. Delvis överdragen med kraftigt skyddande gummi. Hög- och sänkbar. Passar alla bilar ..... **22: —**

**RATTMUFF** av pannofix. Finns i ett flertal färger ..... **6: 25**

**SNÖBORSTE** är ett behövligt vintertillbehör. Tillverkad av trä och plastfibrer. Försedd med isskrapa. Längd 53 cm ..... **4: —**

**IMSKYDDSRUTOR "Clear Vis"** tillverkad av 0,5 mm tjock plast med självklistrande gummilist. Rutan är försedd med gumminäbb så att den inte ligger an mot glaset. Finns för såväl bakruta som sidofönster. För bakruta från ..... **7: 40**

För ventilationsrutor på VW och Volvo, per par ..... **7: 75**

**VARNINGSTRIANGEL "NTF"** av metall med kraftigt reflekterande yta. Hopfällbar. Avsedd att placeras på vägen vid nödstopp **11: —**

**"TRE-I-EN"** hjälpljus. Tre strålkastare i en: fjärrljus — mötesljus — dimljus. Märknadens modernaste ljus. Omkoppling med strömbrytare på instrumentbrädan. Helkapslat, förkromat lamphus. Lätt att montera. Levereras med fästen. 1 års garanti. Finns inom kort på IC-OK-stationerna ..... **82: —**

**"CIKO"** avlägsnar enkelt och effektivt isbildning på bilrutorna. Oskadligt för lackeringen. Levereras i aerosolförpackning av ekonomityp. Innehåller 450 g .. **6: —**



### IC:s TIPSruta

Ni har väl genom tidningsartiklar och annonser förstått vilka fördelar det innebär med dubbade däck? Ak in till Er IC-station som gärna står till tjänst med Keinashokkade däck som ger säkert fäste i alla vinterväglag.

Riktpriser inkl. oms

ALLT I  
BILTILLBEHÖR  
OCH  
ATERBÄRING  
PÅ ALLT

KÖR TILL

**IC**



# SMÅBILSKUNGEN



## Fakta om Fiat

1899 – Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino, grundas i Turin.  
 1900 – Den första fabriken står klar och tillverkar 24 bilar under premiäråret.  
 1912 – Företaget börjar massproducerka modellen Tipo Zero.  
 1919 – Fiat 501 blir en succé som säljs i drygt 45 000 exemplar.  
 1922 – Fiats nya jättefabrik har en testbana på taket.  
 1936 – Topolino blir märkets första folkbil. Den är enkelt byggd och har en motor på 509 kubik.  
 1957 – Fiat 500 blir en succé, som tillverkas till och med 1975 i nära fyra miljoner exemplar.  
 1969 – Fiat köper Lancia och halvna Ferrari.  
 1970 – Fiat har fler än 100 000 anställda i Italien, vilka bygger 1,4 miljoner bilar.  
 1973 – Strejker och oljekris. Det går dåligt för företaget.  
 1978 – Ritmo blir först i världen med att drivas av robotar.  
 1980 – Den kantiga Panda är billig och praktisk.  
 1986 – Fiat köper Alfa Romeo och blir Europas största biltillverkare.  
 2000 – En del av Fiat säljs till General Motors.  
 2007 – Den nya Fiat 500 är större men lik sin föregångare.  
 2014 – Fiat blir Fiat Chrysler Automobiles.  
 2019 – Nya versioner av klassikerna Fiat 500, Panda och Tipo släpps lagom till jubileet.



Fiat 500 lanserades 1957.

FOTO: SHUTTERSTOCK

En Fiat Topolino beskådas i italienska Tresigallo. Den lanserades 1936 och blev en succé efter andra världskriget.

## Småbilskungen som fyller

Småbilar? Jo, det är sådana som Fiat förknippas med – från Topolino och 500 till Ritmo, Panda och Uno. Nu fyller märket 120 år.

tomobilen var framtiden. Därför det inte konstigt att en grupp her i Turin ville konstruera en sådan, rundade Fiat under sommaren och började genast skissa på en vagn med en boxermotor istärfter.

1910 var Fiat Italiens största bilmarke. Snart satsade man på mass-tillverkning och byggde år 1922 en praktfull jätefabrik med en futuristisk testbana på taket. Den skulle länge stå som symbol för landets växande bilindustri.

Men den första riktiga folkbilen skulle dröja. Egentligen hette den Fiat 500

”Den var märkets första småbil som fick ett brett genomslag.

men kallades i folkmun för Topolino, alltså Musse Pigg på italienska. – Den var märkets första småbil som fick ett brett genomslag. Den lanserades 1936. Efter andra världskriget blev bilen en succé, berättar Kjell Helgesson från Fiat Classic Club.

Själv kör han bland annat en Fiat 600, en kompakt modell som såg dagens ljus 1955. Två år senare presenterades Fiat 500, en ny bil med ett gammalt namn. Denna bulliga lilla nykomling var enkel, billig och knappt tre meter

lång. Den passade perfekt på smala stadsgator och blev en enorm framgång.

– Fiat har alltid förknippats med småbilar. De större och lyxigare modellerna, som 2300 och 130 Coupé, har aldrig blivit några succéer. Precis som Opel har Fiat helt enkelt inte lyckats med sina större bilar, säger Helgesson.

Så följdes också charmtrollet 500 av andra mindre ekipage – från 850 och 124 till Ritmo, Panda och Uno. Och då är vi framme vid 1980-talet, en tid när

120

Fiat hade tagit över m rari, Alfa Romeo och M pas största biltillverka –Dagens bilar är av ett hopplock av del i flera olika länder. Me något speciellt med Ita har kvar körglädjen, fas

Och visst är det någo moderna versionen av i serligen större men påm kultbilen från 1950-talet. Rol

# 120 ÅR



FOTO: GAIA CONVENTI/SHUTTERSTOCK

år

ärken som Lancia, Fer-  
Maserati, och var Euro-  
re.  
nnorlunda. De består  
ar, som är tillverkade  
en det är fortfarande  
llenska bilar, och Fiat  
tslår Kjell Helgesson.

t särskilt med den  
Fiat 500. Den är vis-  
inner om den gamla

bert Lagerström /TT



En Fiat 600 som lanserades 1955.

FOTO: SHUTTERSTOCK

På försommaren kontaktade journalisten Robert Lagerström mig och berättade att han skulle skriva en artikel om Fiat som fyller 120 år 2019. Det var ett trevligt samtal och jag informerade om klubben och vår verksamhet.

Fick sedan besked om att artikeln skulle skickas ut till TT Nyhetsbyrå under vecka 46. Det innebar att större delen av landets nyhetstidningar fick tillgång till artikeln. Den har varit införd i många dagstidningar från syd till nord. Med Roberts godkännande återger vi artikeln för de som kanske inte läst den via sin lokala nyhetstidning.

Kjell Helgesson

## Småbilar? Jo, det är sådana som Fiat förknippas med – från Topolino och 500 till Ritmo, Panda och Uno.

### Nu fyller märket 120 år!

Automobilen var framtiden! Därför var det inte konstigt att en grupp herrar i Turin ville konstruera en sådan. De grundade Fiat under sommaren 1899 och började genast skissa på en bil. Den började tillverkas året därpå, en öppen vagn med en boxermotor på 3,5 hästkrafter.

Redan 1910 var Fiat Italiens största bilmärke. Snart satade man på masstillverkning och byggde 1922 en praktfull jättefabrik, med en futuristisk testbana på taket. Den skulle länge stå som symbol för landets växande bilindustri.

**Men den första riktiga** folkbilen skulle dröja. Egentligen hette den Fiat 500 men kallades i folkmun för Topolino, Musse Pigg.

- Den var märkets första småbil som fick ett brett genomslag. Den lanserades 1936 och kom att bli en succé efter Andra världskriget, berättar Kjell Helgesson från Fiat Classic Club.

**Själv kör** han bland annat en Fiat 600, en kompakt modell som såg dagens ljus 1955. Två år senare presenterades Fiat 500. Denna bulliga lilla nykomling var enkel, billig och knappt tre meter lång. Den passade perfekt på smala stadsgator och blev en enorm framgång.

- Fiat har hela tiden förknippats med småbilar. De större och lyxigare modellerna, som 2300 och 130 Coupé, har aldrig blivit några succéer. Liksom Opel har Fiat helt enkelt inte lyckats med sina större bilar, tycker Helgesson.

**Så följdes** också charmtrollet 500 av andra mindre ekipage - från 850 och 124 till Ritmo, Panda och Uno. Och då är vi framme vid 1980-talet, en tid när Fiat hade tagit över märken som Lancia, Ferrari, Alfa Romeo och Maserati.

Och var Europas största biltillverkare.

- Dagens bilar är annorlunda. De består av hopplock av delar, som är tillverkade i flera olika länder. Men det är fortfarande något speciellt med italienska bilar och Fiat har kvar körglädjen, fastslår Kjell Helgesson.

**Och visst** är det något särskilt med den moderna versionen av Fiat 500. Den är visserligen större men påminner om den gamla kultbilen från 1950-talet.

Robert Lagerström/TT  
robert.lagerstrom@tt.se

## FIAT-FAKTA

- 1899** – Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino, grundas i Turin.
- 1900** – Den första fabriken står klar och tillverkar 24 bilar under premiäråret.
- 1912** – Företaget börjar masstillverka modellen Tipo Zero.
- 1919** – Fiat 501 blir en succé som säljs i drygt 45 000 exemplar.
- 1922** – Fiats nya jättefabrik har en testbana på taket.
- 1936** – Topolino blir märkets första folkbil. Den är enkelt byggd och har en motor på 569 kubik.
- 1957** – Fiat 500 blir en succé, som tillverkas till och med 1975 i nära nog 4 miljoner exemplar.
- 1969** – Fiat köper Lancia och halva Ferrari.
- 1970** – Fiat har fler än 100 000 anställda i Italien vilka bygger 1,4 miljoner bilar.
- 1973** – Strejker och oljekris. Det går dåligt för företaget.
- 1978** – Ritmo blir först i världen med att delvis byggas av robotar.
- 1980** – Den kantiga Panda är billig och praktisk.
- 1986** – Fiat köper Alfa Romeo och blir Europas största biltillverkare.
- 2000** – En del av Fiat säljs till general Motors.
- 2007** – Den nya Fiat 500 är större men lik sin föregångare.
- 2014** – Fiat blir Fiat Chrysler Automobiles.





*God Jul & Gott Nytt År*

*önskar Redaktionen/Styrelsen*

## VÅRA TREVLIKA SPONSORER

*till Sommarträffen*



## NYA MEDLEMMAR

*Välkommen till Fiat Classic Club!  
Vi hoppas du får både nytta och nöje av ditt medlemskap samt att vi kanske också träffas på något av våra evenemang!*

*Dan Elmström, Ordförande*

- 126 Sofia Petré, FALSTERBO
- 1754 Historical Services Manager Marco Fazio, ARESE
- 1755 Mats Lagerkvist, SALTSJÖ-BOO
- 1756 Owe Loodh, SUNDSVALL
- 1757 Arne Lindskog, BJÄRRED
- 1758 Leo Simic, ÅRSTA
- 1759 Gunnar Stenkvist, TUNGELSTA
- 1760 Håkan Eriksson, SALA
- 1761 Kennet Grela, YSTAD
- 1762 Robin Börjesson, FALKÖPING
- 1763 Christer Åberg, LUDVIKA
- 1764 Gunnar Forsberg, MARIEFRED
- 1765 Jeroen de Wit, ÅTVIDABERG

# SÖKTE EN GIANNINI - FANN EN

TEXT & FOTO: DAN ELMSTRÖM.

**Jag var på en av mina resor i Italien hösten 2015. Hade fått ett tips av min Italienska kontakt om en original Gianniini 500 1968 och en Nuova 500 Trasformabile 1961 som jag ville kolla upp innan hemresan.**

Det är en helt annan sak i Italien att köra runt och leta bilar än vad det är i vårt land. Vägnätet utanför Autostrada är helt annorlunda än vad vi är vana vid här i Sverige. De lokala vägarna går genom mycket tätbefolkat område, ska du dessutom upp i bergen får du tänka dubbel körtid. Det tar tid, man kör igenom varje liten by, man ser saker som är intressanta och som man gärna vill titta närmare på, små härliga utsiktsplatser eller en trevlig vingård, eller ännu bättre en liten lokal Fiat-verkstad men några Fiatbilar från 50-60-70 tal. Uppför berget är vägen både kurvig och utmanande. Så ni förstår varför restiden är minst det dubbla mot vad vi är vana vid.....

Giannini 'n skulle finnas i en by strax utanför Rom, i en förort som heter Tivoli, så färden sattes söderut mot denna lilla stad först. Jag hade ingen exakt adress, utan visste bara orten. Efter någon dags resultatöst letande kontaktades en lokal veteranbilsklubb för att få ett namn och adress till denna ovanliga lilla Fiat. Efter ett par timmar fick jag veta att ägaren till Giannini 'n flyttat någon vecka tidigare, till Milano (!) 60 mil norrut! Bara att leta upp ett litet café och ta en stärkande Espresso !

500:an Trasformabile fanns i en liten stad norröver, så det pasade bra att checka ut från hotellet i Tivoli och vända motorhuven nordväst upp mot staden Gubbio som ligger i en dal mellan bergen ca 20 mil norr om Tivoli, i provinsen Perugia. Färden dit tog runt 4 timmar upp över bergen och ner igen.

Nästa dag tittade jag på Trasformabilen som tyvärr kostade allt för mycket för skicket på 500:an. Jag tackade nej och inriktade mig på att komma upp till Milano fortast möjligt.

De cirka 45 milen gick fort när jag väl kom ut på Autostrada söder om Pesaro, så jag var i Milano sen eftermiddag och checkade in på hotellet för en välbehövlig vila. Redan på frukosten nästa dag hade min kontakt fått fram adressen till Giannini-ägaren och även bokat en tid för att hinna titta på bilen innan ägaren skulle åka till jobbet vid 11-tiden. Sagt och gjort! Svalde crossianten och cappuccinon och iväg till adressen! Giannini 'n var underbart vacker och i ett härligt originalskick. Ägaren begärde 16.500 euro, som inte var orimligt för bilen med den fulla historik och intyg från ASI som fanns. Bad att få tänka på saken och återkomma till kvällen. Åter till hotellet för att fördriva tiden tills kvällen och samtidigt tänka igenom affären med Giannini 'n. Frågade receptionisten vad som fanns i närheten av hotellet att hitta på med att fördriva tiden med. Fick

ett par intressanta tips, bl.a en gigantisk gammal flyghangar som innehöll "allt mellan himmel och jord", en slags förmedlingscentral där folk lämnade in saker för försäljning, blandat med vanliga och ovanliga varor! Visade sig vara två sammanbygg-



da flyghangarer i utkanten av Milano på ett fabriksområde. Ett gigantiskt försäljningsställe med 1000-tals grejor överallt! Ingen logisk ordning utan allt huller om buller! Många roliga saker med både nytt och gammalt i en salig blandning. Efter någon timme kom jag in i hangar nr.2 och ganska snart fick jag se en bit av en bilfälg och skärmkant.... Stod massa saker runt, över och framför vad som bara kunde vara en bil. Fick till slut prata med butiksägaren som förklarade att det var en kompis bil som han hade haft stående där ett bra tag. Frågade om vi kunde "plocka fram bilen" genom att flytta bort sakerna från långsidan av bilen. Motvilligt gjordes det och där var den! En liten Vignale Spider med cab och Borrani-fälgar! Cabben hade sett sina bästa dagar men bilen verkade vara hel och komplett under all smuts! Butiksägaren sa på Italiensk-engelska -"It's a VERY rare car this!" Jag svarade kallt (så kallt jag kunde med min höga puls!!!) att It's just a Fiat. Butiksägaren visste inte om bilen var till salu men jag bad honom ringa sin kompis och fråga om

han kunde tänka sig sälja bilen. Senare den eftermiddagen träffades vi och gjorde upp affären! Jag hämtade min biltrailer på hotellets parkering och

Vignalen plockades fram och ett tillfälligt köpeavtal gjordes och kvitterades av säljaren. Bilen var nu min och rullades ut genom last-



# VIGNALE...!



intaget och ut på personalparkeringen bakom hangaren. Vignalen vinchades upp på trailern och spändes fast. Min kontakt förklarade för säljaren att det var nödvändigt att uppföra riktiga juridiskt köpeavtal och som min kontakt skulle skicka via mejl till honom för att signera och skicka tillbaka till min kontakt.

Jag hade redan checkat ut från hotellet vid hämtningen av trailern så jag tog farväl efter en gemensam måltid i området (mitt ekipage stod säkert inhängnad på hangarens område...!) under tiden. Efter sedvanliga Italienska farvälhälsningar påbörjade jag hemresan, min kontakt ringde Giannini-ägaren och förklarade att det inte skulle bli någon affär.

Jag hade nu över 170 mil framför mig. Upp genom Italien via Verona-Bolzano-Innsbruck-Munchen-Berlin-Rostock-Trelleborg och till slut lilla Tyringe.

När jag skulle komma till Bolzano fick jag information från min kontakt att jag skulle stanna vid en speciell Shellmack utmed Autostrada för att hämta ut köpeavtalet och andra nödvändiga papper som hade faxats upp dit av min kontakt. Dessa papperna skulle underlätta så fort jag lämnade Italien. Vi är ju med i EU, men man kan ju inte helt lätt bara forsla bilar över gränser....

Väl hemma igen beställde jag en ny cabriolet av Blomkvist Bilsadelmakeri norr om Kalmar. Finns ju inga att köpa, utan blev tvunget att tillverka en helt ny cab. Vignalen transporterades dit upp till dem så att de kunde mäta och prova cabben på plats. Tog två månader att färdigställa den nya cabben.

Jag har inte gjort något på karossen, förutom att putsa och putsa och putsa!

Fått ovärderlig hjälp av medlem 527 Raimo Åkerman, Åstorp och av medlem 262 Uno "f.d. Topolinoakuten" Carlsson, Husqvarna.

Nu i vinter ska bl.a kofångarna kromas om uppe hos ett företag i Göteborg. Är inte riktigt på det klara om jag ska renovera karossen eller inte. Bilen är en lågmilare med inredning i mkt gott skick och i övrigt bra skick, så jag ska kanske låta den vara i detta skick nu...







## FAKTARUTA FIAT 850 VIGNALE SPYDER

Alfredo Vignale var bildesigner och karosseribygare och 1948, 35 år gammal, grundade han bolaget Carrozzeria Vignale & C i Turin.

Till en början var verksamheten blygsam och första bilen var byggd på en Fiat Topolio från 1948. Redan något år efter starten hade Vignale gjort sig ett namn och fick flera prestigefyllda uppdrag från bland annat Fiat och Maserati. Alfredo köpte färdiga chassier från främst Fiat och tillverkade samt monterade egna handbyggda karosser på dessa.

Alfredo startade serietillverkning av Vignale Gamine, som var baserad på Fiat 500 Nuova. Totalt tillverkades det cirka 300 bilar Idag finns det fortfarande kvar ett hundratal som är eftertraktade bland bilsamlare och bilentusiaster runt om i Europa och USA.

Priset på bilen var högt och försäljningen medioker vilket innebar ekonomiska problem för Vignale. 1969 sålde Vignale bolaget till biltillverkaren DeTomaso. Tre dagar senare omkom Alfredo, endast 56 år gammal, i en bilolycka med sin Maserati.

Alla gamla handlingar och dokument försvann dessvärre i samband med försäljningen.

1973 köptes DeTomaso upp av Ford där även Ghia & Vignale ingick.

Denna Vignale Spyder som baserades på Fiat 850 Berlina 1965 är, enligt obekräftade uppgifter, en av en handfull bilar tillverkade dessa år. Fyra kända exemplar finns kvar, (2st i Italien, 1st i vardera Tyskland och Sverige)

### 850 Vignale Spyder 1965

**Tillverkare:** Carrozzeria Alfredo Vignale & C, Turin

**Designer:** Alfredo Vignale

**Produktion 850 Vignale:** 1964–1968

**Antal byggda:** Uppgift saknas. Kanske 10 exemplar

**Chassie & drivlina:** Fiat 850 Berlina

**Motor:** 843cc

**Hjulbas:** 2027mm

**Längd:** 3570 mm

**Bredd:** 1320 mm

**Höjd:** 1325 mm

**Vikt:** 670 kg





# LERGÖKSTRÄFFEN 2019



TEXT & FOTO: ROLF DANIELSSON.

**Söndagen 25 augusti var det en comeback för entusiast- och veteranbilar i Hembygdsparken i Ängelholm när Lergöksträffen arrangerades.**

Det var en mycket välordnad träff och i avgiften 100:- för dom som hade föränmält och 150:- för dom som dök upp denna soliga augustidag. I avgiften fick man kaffe och våffla med sylt och grädde eller om man så ville, sylt och glass!

Det var många bilar och gissningsvis 200-250 st. Och faktiskt en hel del Fiat-bilar och medlemmar från klubben.

Hembygdsparken i Ängelholm är ett mycket trevligt ställe att ha bilträff på, det ställs bilar överallt i en mycket fin och härlig natur. Där finns även möjlighet till att äta lunch, vill man även passa på att dricka kaffe & glass, så finns det att köpa på flera ställe i den fina parken.

Arrangörerna hade fixat det på ett mycket bra sätt och även fixat till så det var en helt perfekt sommardagsväder, runt 25 grader varmt, men det finns mycket grönska att hitta skugga under.

Det var mycket folk på plats i parken både för att njuta av alla dessa bilar och även av parkens andra faciliteter i form av tipsrunda och de många olika djur som finns där.

Min förhoppning är att det blir ett årligt arrangemang och att vi nästa gång blir många fler från klubben som kommer med sina Fiat-bilar.

*Hälsningar*

*Rolf Danielsson, Fagerhult.*

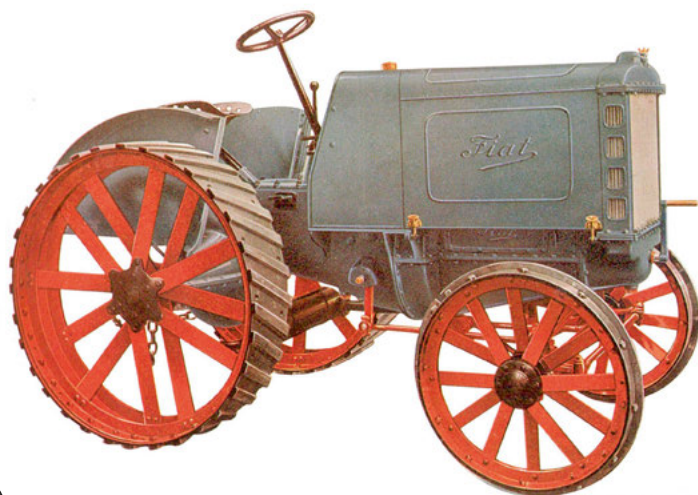




# IL CENTENARIO DEI TRATTORI FIAT 1919-2019

TEXT: KJELL HELGESSON.

FOTO: MAGNUS PERSSON & CHRISTER LUNDH,  
NEW HOLLAND.



**Säg FIAT och de flesta tänker på småbilar. Fiats första bil som presenterades 1899, dvs för 120 år sedan, var också i dagens mening en småbil. Den tillverkades dock bara i ett fåtal exemplar men var början till ett konglomerat som växte år från år i olika branscher över hela världen.**

I år är det 100 år sedan Fiats första traktor kom ut på marknaden. Ett fordon som skulle bli en stor och efterfrågad produkt.

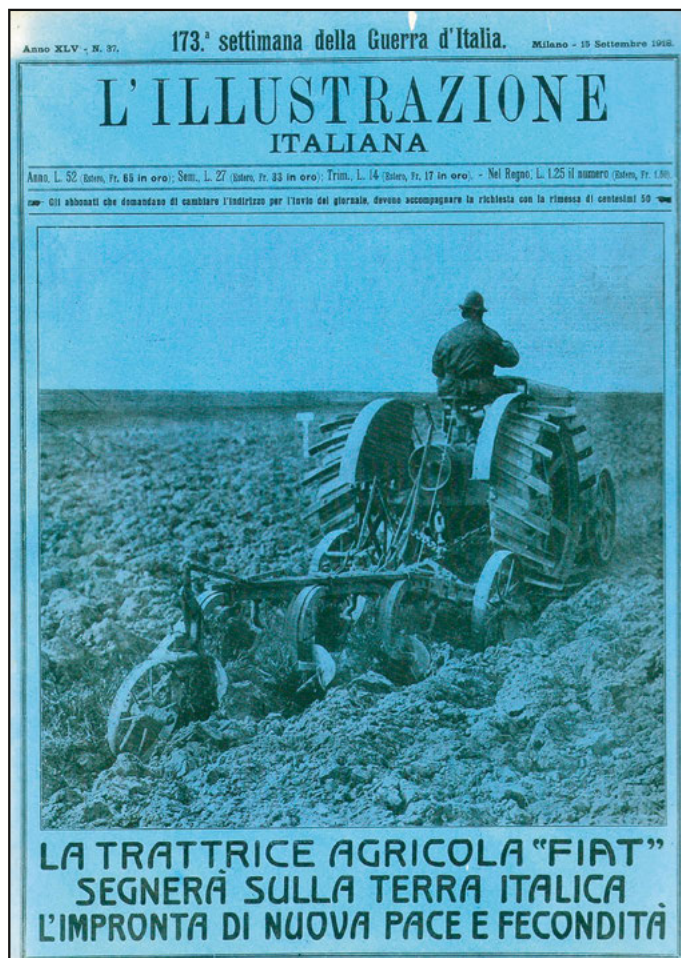
1914 bröt första världskriget ut och man kan säga att det var orsaken till att Fiat startade traktortillverkning några år senare. I början på förra seklet bodde en stor del av befolkningen på landsbygden och försörjde sig genom lantbruksarbeten. I Europa hade mekaniseringen inte kommit långt och det krävdes många personer för att genomföra lantbrukets sysslor.

När kriget bröt ut mobiliserades alla krigsdugliga män och kvar blev kvinnor, barn och äldre. Dom hade naturligtvis inte möjlighet att ersätta alla de män som gick ut i krigstjänst och bristen på arbetskraft bidrog till problem att producera mat till befolkningen. Allt utfördes i stort sett manuellt, även hästar och andra dragdjur togs in till krigstjänst vilket inte förbättrade situationen.

Under 1917 insåg den italienska regeringen problemet och att något måste vidtas. I Europa fanns ingen tillverkare av traktorer. I USA hade däremot mekaniseringen inom jordbruket gått framåt och där fanns inte mindre än 124 företag som under 1917 tillverkade över 62.000 traktorer.

Samma år köpte den italienska regeringen 6.527 traktorer av olika fabrikat från USA för att på så sätt underlätta arbetet inom lantbruket. Även Frankrike och England gjorde liknande inköp.

I Italien var det de militära myndigheterna som fick ansvaret för traktorerna och hur många som verkligen gick till lantbruket är okänt. Det hela organiserades under något som kallades för "Statens plöjningsprogram". Fiat började nu planera och utveckla en traktor för lantbruket och ett flertal prototyper såg dagens ljus. På sensåren 1918 var ett par traktorer klara för testkörning. Under hösten var testerna klara och traktorn visades upp för Jordbruksministeriet och övriga myndigheter.



Tillverkningen började i slutet av 1918 och försäljningen startade året efter. Planerna var att under 1919 tillverka cirka 1.000 traktorer, varav 800 redan var beställda av lantbruksmyndigheten. Men på grund av det världsekonomiska läget, materialbrist och politisk instabilitet tillverkades endast 1.100 under perioden 1919 till mitten av 1920.

Modellen, som fick beteckningen FIAT 702, hade en bensindriven 4-cylindrig motor på 6.235 cc och utvecklade 25 HK vid 800 varv och 30 HK vid 900 varv. Växellåda med 3 växlar framåt och back. Vikten på hela ekipaget var 2.835 kg.

Fiat insåg tidigt att det fanns en mycket stor marknad utanför Italiens gränser och under de kommande åren deltog Fiat i en mängd olika plöjningstävlingar med stora framgångar över hela Europa, bland annat i England, Frankrike och Belgien. I Finland gjordes en spektakulär uppvisning på vintern där man drog en timmersläde på 35 ton i 30 graders kyla för att visa modellens kapacitet. Framgångarna fortsatte i Argentina, Brasilien, Indien, Ryssland, ja i stort sett hela världen. I mitten av 1920-talet var Fiats traktorer mera kända utomlands än i Italien!

Det var alltså Fiats första traktor som blev grunden till en av världens största tillverkare av nyttofordon, lastbilar och jordbruksmaskiner.



Christer Lundh i Sorunda.



Christer Lundh i Sorunda.

1957 hade man tillverkat 100.000 traktorer, 1977 1.200.000 och 1989 2.000.000 stycken för att nämna några milstolpar.

Allt eftersom åren gick expanderade företaget genom sammanslagningar och uppköp av andra företag. Idag ligger hela verksamheten under CNH Industrial, ett multinationellt bolag med över 65.000 anställda i 66 fabriker över hela världen och med verksamhet i över 180 länder!

CHH Industrial ägs av holdingbolaget Exor S.p.A som kontrolleras av familjen Agnelli.

I bolaget har man samlat 12 bolag med olika inriktningar, nämligen:

Case Agriculture, Steyr Traktoren, Case Construction, New Holland Agriculture, New Holland Construction, Iveco, Iveco-Astra, Iveco-Bus, Heuliezbus, Magirus, Iveco Defense Vehicles och FPT Industrial. Är du intresserad av deras verksamheter, gå in på [www.cnhindustrial.com](http://www.cnhindustrial.com) där du sedan kan klicka dig vidare till respektive bolag. Finns mycket intressant att både läsa och se även för oss "bilnördar".

Har vi några traktorer bland våra klubbmedlemmar? Ja, det finns ett fåtal. Magnus Persson i Fristad äger en Fiat 60–90 från 1985. Den har en trecylindrig dieselmotor på 2.931 cc och 60 HK. Vikten är 3.480 kilo. Modellen tillverkades mellan åren 1984–1992.

Magnus sökte en 4-hjulsdriven traktor som inte skulle vara allt för dyr och 2007 fann han det han sökte. Han

använder den i skogsbruket med en gripvinsch och på vintern för snöröjning. Den fungerar mycket bra, har bytt startmotor en gång och kollat över elkontakter som gärna vill oxidera. Han är mycket nöjd med sin Fiattraktor!

Christer Lundh i Sorunda har två äldre modeller. Modell 411R från 1960 som har en 4 cylindrig dieselmotor på 2.270 cc och som utvecklar 41 HK, vikten är 1.550 kilo. Modellen tillverkades åren 1958–64. Den andra är modell 312R. Även den har en 4 cylindrig dieselmotor men på 1.991 cc och 33 HK. Årsmodellen anges till 1953 men i boken "Fiat Tractors from 1919 to the present" framgår det att den modellen tillverkades mellan åren 1960–1964. Enligt uppgift är traktorn importerad från Danmark för många år sedan av en person i Skåne. Den uppfyllede förmodligen inte de krav som ställdes utan man daterade tillbaka den. Så enkelt gick det troligen till tidigare! Båda fordonen är i bruksskick.

Kanske det finns flera modeller hos våra medlemmar?

På norska sommarträffen i Flåm 2016 fanns en väldigt fin orenoverad Fiat 215 från 1966 som ägs av Gudmund Konglevoll i Bergen. Gudmunds far var importör av Fiats traktorer i Norge under många år och hade då en marknadsandel under vissa perioder på 40% av den norska traktormarknaden. Modellen har en 2-cylindrig dieselmotor på 1.135 cc och 22 HK. Vikten är endast 970 kilo och den tillverkades mellan åren 1964–1967. Den ingick i en ny serie av fyra traktorer från Fiat och 215 var den minsta av dessa. Serien gick under namnet "Diamante".



Magnus Persson i Fristad.



Magnus Persson i Fristad.



Magnus Persson i Fristad.



Gudmund Konglevoll i Bergen.

Det var en liten sammanfattning av hur en liten traktor för 100 år sedan utvecklats till en världsomspännande verksamhet och där familjen Agnelli fortfarande håller i taktpinnen!

Om du vill läsa mera om Fiats traktorer finns en mycket bra och intressant bok "FIAT Tractors from 1919 to the present" av Willian Dozza och Massimo Misley. Självt köpte jag den via Adlibris, men den finns även på EBay. Priserna varierar, så se till att du köper av rätt säljare!



# FIAT FRANCIS LOMBARDI GRAND PRIX 1971

FOTOGRAFERAT UTANFÖR FLYGFLOTTILJ F10 ÄNGELHOLM 1973

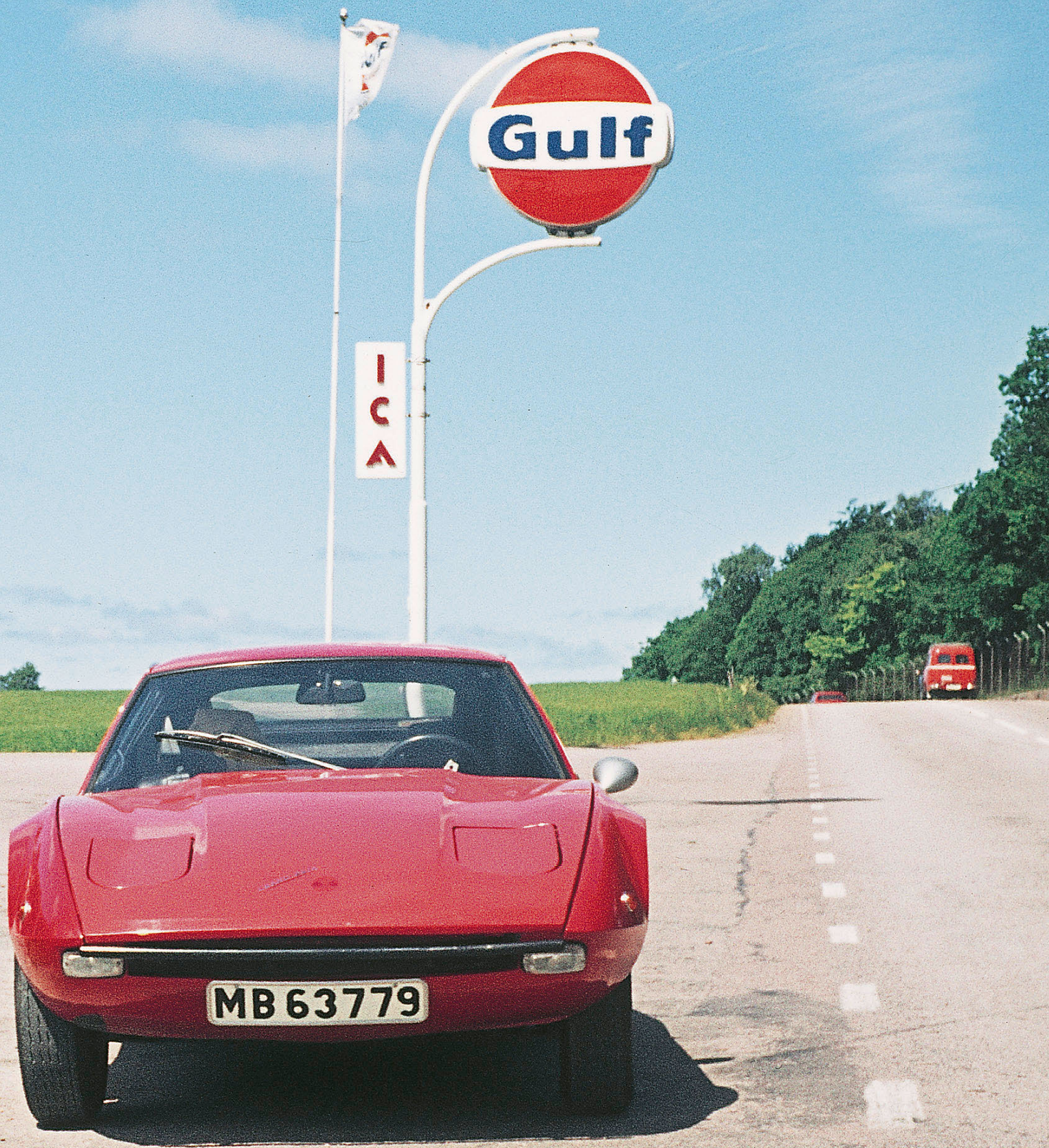


FOTO: JAN LUNDBERG