



MEDLEMSTIDNING FÖR FIAT CLASSIC CLUB • NUMERO 1 2020

FIATELISTEN

Innehåll Fiatelisten nr 1 2020

- | | | | |
|----|------------------------|----|---------------------------|
| 3 | Ordförande har ordet | 21 | Rune's Multipla |
| 4 | Sommarträffen | 22 | Buno Pasqua |
| 6 | FIAT 600 | 25 | Västerviks Fiat Topolino |
| 10 | Vårträff Rydaholm | 28 | Fiona |
| 12 | Roy's Garage | 30 | Farina-projektet |
| 14 | Kvarken-trafik | 34 | Träffkalender & annat.... |
| 16 | 1100 T2 & Stanguellini | 35 | Annonser |



speed about 62 m.p.h. (100 km)

RAY'S GARAGE

TEXT & FOTO: DAN ELMSTRÖM.

Högt upp på Hallandsåsen i ett underbart naturområde, bor vår medlem Ray Andersson. Han har tre FIAT-bilar och som dessutom stämmer bra med Italienska flaggans färger. Röd 500 Nuova R, 1973 - Vit 600 D, 1963 - Grön 850 Sport Coupé, 1972.

När jag fick möjligheten att leta mig upp från Ängelholm och Hjärnarp vidare upp på Hallandsåsen, höll Ray på med förbättringar på främst 500:an.

Motorn nerplockad, noga rengjord och försiktigt ihopsatt igen...

Fram & bakvagn isärplockad, rengjord, rostskyddsmålad och tillbaka igen...

Sprutat alla hålrum med linolja och underredsmassa under och i hjulen...

Ljudisolerat dörrar och karossen...

Byggt in USB-uttagen i askkoppen (även på de andra klenoderna samtidigt)...

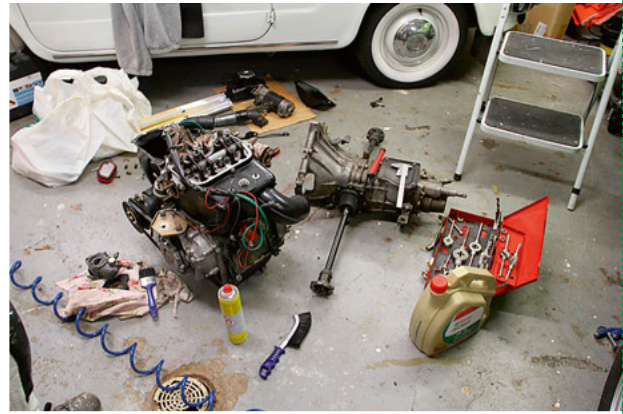
samtidigt som han gjorde lite småsaker på de både andra Fiat-bilarna. Flitig kille!

Som ni läser var det full aktivitet i garaget! Så man kan med lätthet säga att Ray "ligger på rätt sida om kalendern".

När vi tog farväl efter Go-fikan och jag satt mig i bilen sa Ray "Nej! när jag blir klar med Nuovan är det dags att ta ett stort ryck på nästa bil!"

Tack Ray för att jag fick komma och störa dig i garaget och dricka upp ert kaffe!







Fyndskicket 1996
Polaroidfoto P.Z



FIAT 1100 T2

TEXT & FOTO: PER ZACKRISSON.

”FIAT är min last” gäller många av oss, inte vår enda last men en mindre eller större del av livsintresset kretsar kring våra FIAT:ar. För några gäller det också själva bilarna. Min 1100 T2 var oftast lastad med pallkragar och en skylt med ”FIAT är min last”, ett meddelande som avsågs, och uppfattades, som skämtsamt med en gnutta allvar. Nu har den bilen gått vidare och devisen har nu en rent bokstavlig betydelse. 1100 T2 transporterar en Stanguellini formelbil. Bilarna är vad man kan kalla halvsyskon, ursprunget vad gäller chassikomponenter är båda FIAT och vad gäller karosser mm kommer dom från OM respektive Stanguellini.

Den här lastbilmodellen introducerades 1959 i två chassievarianter, ”T” hade FIAT 1100 motor och ”T2” hade FIAT 1200 motor. Motorerna härstammar från FIAT 1100/103 från 1953. Som vanligt med dessa lätta transportbilar har den komponenter från flera olika personbilmodeller. Den här har växellåda, hjulupphängningar, bromsar och hjul mm från 1400/1900. Komponenterna från personbilarna var inte sällan modifierade, motorn har lägre effekt i lastbilversionen (lägre kompression, mindre förgasare) än i personbilarna. Bakaxeln har lägre utväxling. Vad jag fått fram tillverkades bilen hos det helägda lastbilbolaget OM men såldes som FIAT.

Generalagenten i Sverige ägnade sig inte åt transportbilarna förrän när 238 kom, till Sverige, 1970. FIAT skickade dock hit några exemplar av olika modeller. T.ex kom två Campagnola till Sverige i mitten av 1950-talet, dessa gick som servicebilar hos Fiatverkstaden i Bromma, enligt uppgift långt in på 1970-talet. Av 1100 T (2) kom 3 chassier och tre skåpbilar. 1968 kom tre FIAT 600 T.

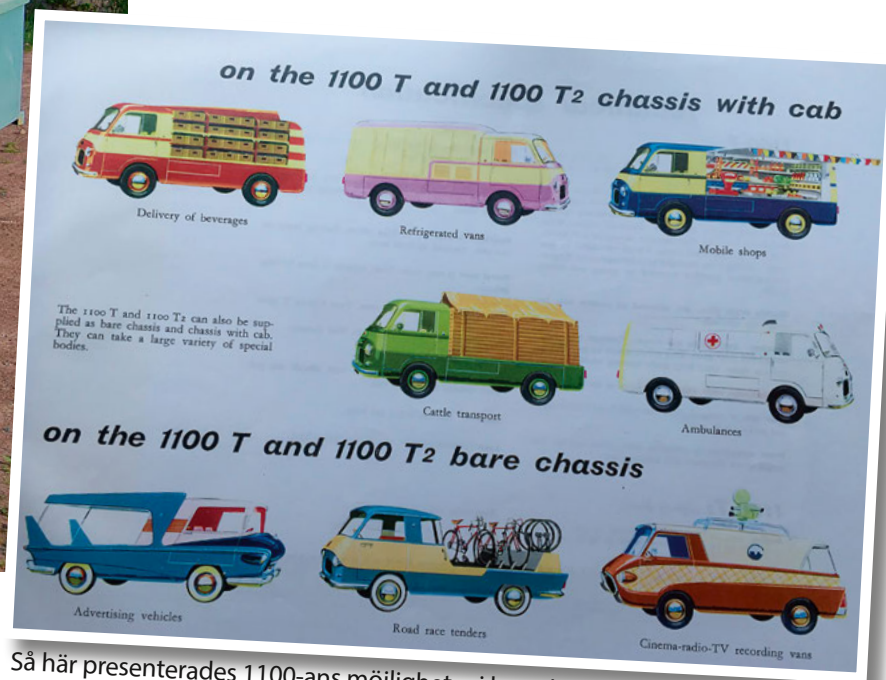
Jag köpte den här 1100 T2 av Fiatåterförsäljare Erik Strand i Karlstad 1996. Han hade dock lagt ner firman 1962. Bilen hade han sålt till en möbelhandlare. Det byggdes ett stort flak, 6 dm bredare och 8 dm längre än chassiet och därpå ett 2,1 m högt kapell. Bilen höll på att blåsa bort. Köpet gick tillbaka, flaket kastades och Erik Strand hade en ny lastbil kvar när han lade ner firman. Han berättade att han tog ut den på sig för att hans son nog ville ha den, men sonen blev aldrig intresserad, sen hoppades han på att sonsonen



Bilen som den såg ut 1997-2019.
Foto P.Z



Modellbil 1100T som biltransport. Liknar den bil som Arne Allard hade till sin Abarth 1000 1966 och några år framåt. Annon



Så här presenterades 1100-ans möjligheter i broschyr.

skulle ta sig an den. När jag fick tips om bilen var den inte till salu eftersom Erik ännu hoppades på sonsonens intresse. Ett par år senare ringde Erik och frågade om jag fortfarande var intresserad, sonsonen hade öppnat verkstad för Citroën-bilar och då skulle han inte ha nån Fiat. Bilen hade alltså stått osåld i 35 år, mätarställningen var 580 km. Bilen hade stått inomhus så plåten var hel, lacken bestod enbart av grundfärg. Bilen är mycket spartansk invändigt, i standardutförande fanns ingen takklädsel, inga invändiga dörrpaneler och ingen dämpande klädsel på motorhuven.

Jag drev ett hantverksföretag så min flakpåbyggnad anpassades till detta, ett ordentligt lastutrymme under flaket med luckor på tre sidor. Jag hade tillgång till en plåtsax och plåtbockmaskin så alla plåtar fick skarpa hörn. Man kan ju tro att det skulle vara ett mycket enkelt renoveringsobjekt, men där fick jag tji. Allt ville krångla, till en del berodde det på att bilen var slarvigt tillverkad. Bilen registreringsbesiktades 1997 med mig som första ägare.

”T2-an” har berett mig, och familjen, mycket glädje och bekymmer under åren. Bilen har ju varit med på ett antal

träffar och jag har kunnat köra hela sträckan även om det flera gånger gått med tre cylindrar tidvis eller tändning som inte följt motorvarvet. Motorn har skurit tre gånger, första gången efter 450 mil. Motorproblemen var en stark orsak till att jag bestämde mig för att avyttra bilen. När jag träffade Magnus Ahlqvist efter en heatseger med Stanguellinin väckte jag tanken på att 1100 T2 skulle kunna bli en passande transportbil till Formelbilen.

Efter några månaders betänketid såldes bilen. Magnus, och hans söner Eric och Carl, byggde om flaket och renoverade bilen till nyskick. I motorn satt en krokig vevaxel, denna har suttit från början och ingen av oss som jobbat med tidigare motorrenoveringar hade upptäckt detta. Nu sitter det en Stanguellini-axel i motorn.

Jag gläder mig att bilen fått en så fin ålderdom, snyggare än nånsin och ett så ärofyllt transportuppdrag. Ekipaget är unikt i den svenska historisk-racing ”cirkusen”.

Jag lyckönskar Carrozzeria Motorima med ”father and sons” till ett långvarigt samarbete med de två ”syskonbilarna” med olika temperament.

RUNES & ULLA-BRITTS FIAT 600 MULTIPLA 1957

Medl. 754 Rune & Ulla-Britt Axelsson i Krylbo är sedan länge kända och uppskattade Fiatprofiler.

I två tidigare nummer av Fiateliten har vi fått del av deras arbete i garaget med deras Multipla -57:a. Trots hinder som en rullstol (som extra bagage under en billift!) kommer här del tre.....

Det är inte utan att man hyser stor respekt för deras arbete och envishet... Härligt!!

Har vi tur får vi se Ulla-Britt, Rune och Multipla'n på Sommarträffen i Vetlanda i slutet av juli.





FIAT 1100 TV PIN

TEXT & FOTO: HANS JOHANSSON

Farina-projektet

Tillbringade 7 veckor på flykt från den goa garagevärmen, dock till en annan värme i sydliga delar av Europa. I början av februari landade vi åter på vårt kära Arlanda och väl hemkommen kunde den roliga samsättningen av Farinan fortsätta.

Med karossen hängandes i luften blev första åtgärden att montera de delar som låg klara, blåstrade, lackerade och genomgångna. Hela framvagnen, blad-fjäderpaketen, bakaxel samt krängningshämmare och stötdämpare. Nästa steg blev bränsletanken. Vid en inre inspektion visade den sig fantastiskt ren och fin inuti, så jag bedömde att någon tanksealer inte behövdes. En titt i reservdelslagret visade att jag hade nya bränslenivåmätare liggandes, så en sådan monterades. Därefter monterades tanken på sin plats med sitt inloppsrör och ett polerat aluminium tanklock.

För att få bilen på hjul fattades nu bromssköldar, alla bromsdelar, plus trummor. Kjell Nordén i Varberg bidrog med bromsslangar och nya hjulcyndrar. Själv hade jag på mitt lager en ny huvudcylinder. Narturligtvis blev det nya lager i trummorna samt packboxar. En trumma fick också en tur i svarven för att bli perfekt. När bromsvätska fyllts på kändes det bra att vara gift... Inte längre bort än i köket hittade jag en medhjälpare vid luftningen.

Innan Farinan släpptes ned på marken passade jag på att få montera växellådan tillsammans med kardanen som fått nya knutar och fin blank lack. Detta var också ett bra tillfälle att montera handbromsspak och ansluta den till bakre delen av växellådan. Dessa bilar har ju s.k. kardanbroms. Kardanbromsar brukar alltid starta en diskussion på bilprovningen. Dagens bilprovare/tekniker har oftast ingen erfarenhet av dessa.



IFARINA 1955

Däck av rätt dimension och med lagom bred vit sida hade jag liggande, sedan jag förra året importerat en bil från USA och där fått med dem i transporten hem. Vår lokala däckfirma fick montera och balansera. Fälgarna valde jag att lackera i bilens original-silver.

Ett stort ögonblick är när Farinan, för första gången på länge, står på hjul igen! Med bilen på garagegolvet blir arbetshöjden rätt för att montera styrnacka och rattstång, samt ansluta till styrstagen.

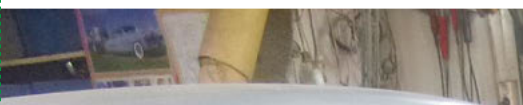
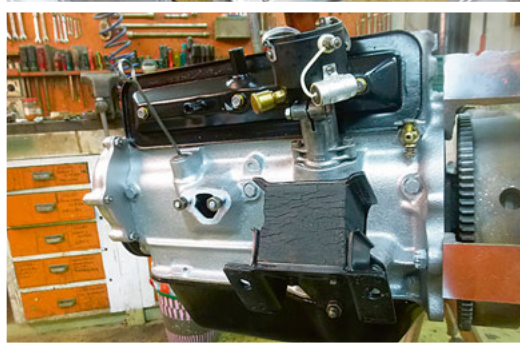
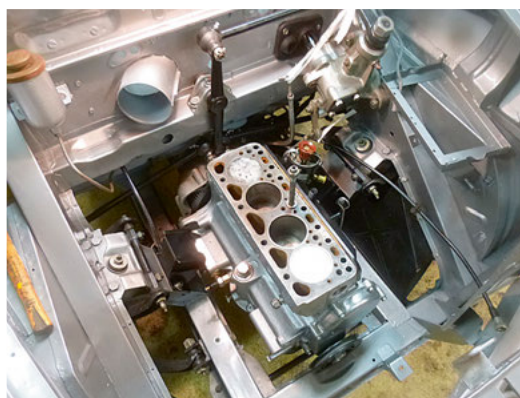
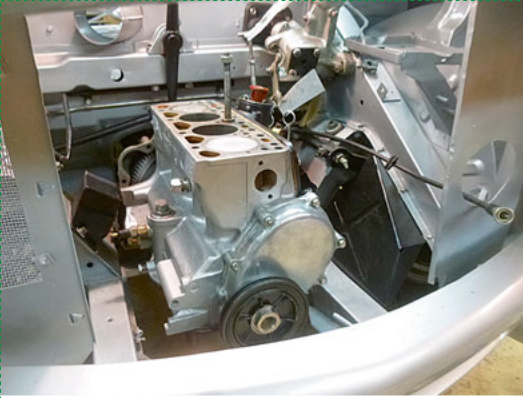
Motorn var sedan tidigare genomgången och provkörd/varmkörd, men behövde nu snyggas till. Efter mycket funderande och efterforskande, beslöt jag att ha blocket i silver (bilens originalfärg) och kringutrustningen svart (startmotor, generator, fläkt, ventilkåpa, tråg o.s.v). Med motorn målad kom nästa stora milstolpe: försiktig ilyftning av denna och giftemål med växellådan.

I skrivande stund, sista veckan i februari 2020, känns som om monteringen löpt på utan några missöden och dessutom har jag kommit längre på dessa 5-6 veckor än vad jag vågat hoppas. Har nu mars månad på mig innan vi i april åter får söderut. När vi kommer hem i maj är ju sommarsäsongen igång och en gammal princip jag har, är att inte vara i garaget under vår korta svenska sommar. Har man dessutom hus och trädgård finns dessutom så mycket där att göra så det räcker.....

Lördagen den 16/5 har jag Öppet Hus, med kaffe & fika samt en korg för de som vill. Startade för 30 år sedan som Hudsonklubbens Vårträff, men numera kommer fler andra bilmärken än Hudson, så skulle någon vara intresserad att se Farina-projektet så är alla välkomna. Fortsättning följer på Farina-projektet i kommande Fiatalisten.

Ciao Ciao!

→
Fler bilder på nästa sida.



ROM 2019

HÄR NÅGRA TREVLIGA FIATMODELLER FRÅN
FÖRRA ÅRETS RESA TILL ROM.



FOTO: LARSERIK AXENSTEDT