

Friatelisten

NUMMER 4 • 2023

MEDLEMTIDNING FÖR FIAT CLASSIC CLUB



GOD JUL



*Medlemstidning för Fiat Classic Club.
Tidningen utkommer under 2023
med fyra nummer. Grundad 1981.*

ANSVARIG UTGIVARE

Jan Bertilsson, 0706-92 70 28
janne.bertilsson@telia.com

TRYCKERI

Digitalt Tryck, Borås, 033-12 24 10
madde@dtryck.se

LAYOUT

Madelaine Gotfredsen, 033-12 24 10
madde@digitaltryck.se

REDAKTÖR

Magnus Persson, 0702-65 19 72
magnus.persson.fiat@gmail.com

ORDFÖRANDE

Per Zackrisson, 0705-72 11 00
ordforande@fiatclassicclub.se

KASSÖR

Mona Karlsson, 0705-22 99 36
kassor@fiatclassicclub.se

SEKRETERARE/WEBREDAKTÖR

Lars-Ola Forsberg, 0768-24 02 86
sekreterare@fiatclassicclub.se

KLUBBMÄSTARE

Dag Skride, 0733-33 03 71
klubbmastare@fiatclassicclub.se

TRÄFFMATERIAL

Gunnar Zackrisson, 0702-91 46 74
material@fiatclassicclub.se

MEDLEMSADMINISTRATÖR

Morgan Ekerlund, 0707-46 81 50
admin@fiatclassicclub.se

STYRELSESUPPLEANT

Michell Lundbeck, 0720-22 26 95
lundbeck@live.se

STYRELSESUPPLEANT

Henrik Karlsson, 0723-05 11 78
henke.1972@hotmail.com

FÖRSÄKRINGSANSVARIG

Oscar Axelsson, 0709-28 00 19
oskarfiat130@hotmail.com

KLUBBSHOP

Gunnar Tellow, 0705-30 05 20
daniel.pero@gmail.com

ADMINISTRATÖR FB

Daniel Pero, 0761-01 59 00
webshop@fiatclassicclub.se

EFTERTRYCK

Eftertryck ej tillåten. Redaktionen
förbehåller sig rätten att redigera i
insänt material.

NÄSTA NUMMER

Nästa nummer av Fiateliten
utkommer i mitten av Mars.
Manus och presstopp, senast 15 febr.

HEMSIDA

www.fiatclassicclub.se

PLUSGIRO

49 34 28-7

INNEHÅLL



Ordförande har ordet	3
På väg - inget är som väntans tider	4-5
Sommarträffen i Hjo 9-11 augusti 2024	6
Fiatträffar 2024	7
Europaresa och Internationell Topolinoträff i Schweiz	8-15
Fiateliten besöker Oscar Axelsson	16-19
Auto d'Epoca, Bologna Fiere	20-23
Rapport från Kungsrallyt 2023	24-25
Fiateliten besöker Magnus Tyrgrim	26-29
Fiat X1/9 - Pojkdrommen som blev en gubbdrom	30-31
Egna erfarenheter och tips för njutning av Fiat 2300 SC	32
Klassiska Fiat-däck	33
Fiat Ritmo	34-35
Fiat Uno	36-37
Cambionette	38-39
Säljes / Köpes	40-43

Ordföranden har ordet:



Kylan och mörkret har i vanlig ordning slagit till där ute. Det kompenseras tidvis av upplysta och, i bästa fall, uppvärmda garage där fliten driver hobbyverksamheten vidare. En del av oss föredrar fåtöljen med en god bok, kanske kartboken, som får oss att drömma om sommardagar. Hur som helst, vi anpassar oss efter naturens skiftningar och mår så gott vi kan.

Vårt medlemsantal har sjunkit med några tiotal per år de senaste åren. Så ser det ut för de allra flesta klubbarna. Vi alla kan bidra med rekrytering, till exempel genom att informera Fiatägare i vår omgivning om klubbens verksamhet för alla Fiatentusiaster.

Vi har deltagit i MHRF förbundsstämma. Det stora ärendet nu är EU-förordningen om ELV, End of Live Vehicle, skrotningsregler som nu är på remiss. Det är i princip det nu gällande direktivet = rekommendationen som ska bli förordning = lag i Sverige. Det är Naturvårdsverket som är ansvarig myndighet och enligt dom är alla fordon som inte är i drift, avfall, och skall materialåtervinnas. Vi hävdar att våra objekt och delar är avsedda för återbruk. Läs MHRF-informationen längre fram i tidningen. Jag tror inte att det värsta scenariot blir verklighet men det blir troligen väsentliga begränsningar för vår verksamhet. MHRF-försäkringen är fortsatt branschens bästa, framför allt för att målet alltid är att bilen ska återställas till skicket före skadan.

Kostnaden för en stor skada tillåts bli högre än bilens marknadsvärde. Medlemmar som råkat ut för skada intygar att regleringen skett smidigt med MHRF handläggare. Information om försäkringen hittar du på mhrf.se. MHRF fordonsinspektörer finns över hela landet, sök en fordonsinspektör i din närhet, han behöver inte vara specialist på FIAT för att hjälpa dig med försäkringen. Den relativt ingående beskrivningen av ditt fordon borgar för rätt ersättning vid en skada. Klubbens försäkringssamordnare/ fordonsinspektör Oscar Axelsson svarar gärna på dina frågor. Vi har plats för en fordonsinspektör till, i Mellansverige. Hör av dig till styrelsen om du är intresserad av uppgiften. Kontakt Oscar, oscar_fiat130@hotmail.com.

2024 års sommarträff blir i Hjo, se information längre fram. Vi har också fått in planer för några lokala arrangemang. Hör av dig till klubbmästaren Dag Skride om du funderar på ett evenemang, en träff, studiebesök eller klubbträff på en större träff. Ekonomiskt planeras alla arrangemang bli ekonomiskt självförsörjda genom anmälningsavgift efter behov. Om arrangemanget innebär fast kostnad, t.ex. inträde eller guidning, så kan klubben stötta i om deltagarantalet blir väsentligt lägre än planerat. Prata med klubbmästaren. Träffkalender för hela 2024 fastställs 1 februari och presenteras i vårens Fiatelisen och på hemsidan.

Vi går vidare med vårt medlemsregister MAWIK, vi hade funderingar på ett modernare system men vi har valt att stanna kvar. Huvudanledningen är att det alternativa systemets årskostnad är ca 3 gånger så dyrt. Jag uppmanar alla att gå in i

systemet och kontrollera att adress- och biluppgifterna stämmer. Är du osäker på hur du går in, hör av dig till medlemsadministratören Morgan eller ordföranden Per. I MAWIK hittar du dessutom alla andra medlemmar och deras bilar. Det är enkelt att leta medlemmar på en viss ort eller bilar av en viss modell, men det kan behövas viss hjälp att komma igång om du är ovan vid dataarbete. Hjälp får du enligt ovan eller någon medlem du känner. Har du tillgång till e-post, egen eller anhörigs, ange den under kontaktuppgifter så har vi lättare att nå dig. Kontaktuppgifter till personer i styrelsen hittar du i gröna spalten, föregående sida tidningen.



För min del pågår Campagnolarestaurationen. Karossen har nu förenats med chassiet med 38 skruvar och anpassade mellanlägg. Det är över sex år sen jag lyfte av karossen så visst har det tagit tid. Mycket arbete med 4m2 plåt och annat. Och en hel del moment har gjorts två gånger, eller mer, innan det blev rätt. Även pauser när jag kört fast på grund av min begränsade erfarenhet och brist på modellkompisar. I sommar ska bilen vara körbar så att jag kan göra justeringar och få kapellet tillverkat inför träffsäsongen 2025.

God Jul och ett Härligt Nytt 2024
önskar styrelsen genom Per Z

Vi letar en ny kassör i klubben

Jobbet utförs nu av Mona som begärde att få sluta till föregående årsmöte. Eftersom valberedningen inte hittade någon ersättare ställde hon upp tills vi hittar en ersättare. Det administrativa arbetet i styrelsen har nu strukturerats upp så att kassören koncentrerar sig på de strikt ekonomiska uppgifterna som ekonomisk styrning och rapportering, fakturahantering och bokföring i VISMA. Administrationen för medlemmar och och träffar handläggs nu av andra i styrelsen.

Kan du tänka dig att jobba ideellt för Fiat Classic Club tillsammans med övriga styrelsen, kontakta ordföranden eller kassören.



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad • vintern 2023 • nr 4 årgång 31

Obs!

Följ, gilla och dela MHRF!

Sedan starten i våras av nya Facebooksidan facebook.com/motorhistoriskamhrf har antalet följare ökat till över 2 000! Inget Facebook? Se inläggen och senaste nytt på mhrf.se på startsidan under Motorhistoria i media.

GS

Ansvarig utgivare:

Kurt Sjöberg

Redaktör:

Göran Schüsseleder

MHRF

Motorhistoriska
Riksförbundet

Stenkilsgatan 5 B.V.

126 52 Hägersten

Tfn: 08-30 28 01

E-post: kansli@mhrf.se

Hemsida: mhrf.se



PåVäg

Inget är som väntans tider...



Läs krönikan i sin helhet på mhrf.se/arskronika/2023 från första advent!

De mest populära julklapparna har oftast varit hårda och legat där under gränen och lockat inslagna i vackra julfärger. Nu har ett paket dykt upp från EU om ett förslag till ett omarbetat ELV – End of Life Vehicle. Och det är hårt minnsann! Tidsplanen för genomförandet av ELV är ej fastställd, men mycket pekar på att ett beslut kommer att fattas i EU-parlamentet först efter EU-valet 2024. Ett val som därför blir särskilt viktigt! MHRF har naturligtvis koll på frågan.

Jag ser med tillförsikt fram emot ett spännande 2024. Men innan dess vill styrelse och kansli önska alla en riktigt god jul och ett gott nytt år!

Kurt Sjöberg förbundsordförande MHRF

För gårdagens fordon på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemsförmåner finns marknadsens ledande försäkring för historiska fordon.

Fordonshobbyn och det rullande kulturarvet hotat!

Läs mer/senaste nytt på: mhrf.se/elv.

EU-kommissionens förslag, där dagens ELV-direktiv (End of Life Vehicle) ska ersättas med en förordning, kan enligt Motorhistoriska Riksförbundet innebära långtgående konsekvenser för alla fordonsägare med omfattande negativa effekter för bevarandet och ägandet av alla former av entusiastfordon.

– Klassas ditt fordon som skrot kan ägandet fråntas dig – utan ersättning! sammanfattar Jan Tägt, MHRFs sakkunnige inom fordon och regelverk, framtiden om EU-förslaget går igenom.

– I slutändan innebär detta förslag ett allvarigt hot mot bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet, tillägger Malin Erfeldt, MHRFs sakkunniga inom kulturarvsfrågor. Det kan innebära att få fordon i framtiden alls blir historiska.

I MHRFs remissvar till Regeringskansliet gällande EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om

hantering av uttjänta fordon konstateras följande:

- förslaget från kommissionen är omfattande, komplicerat och konsekvenserna kan svårligen överblickas
- förslaget bör i sin helhet omarbetas.

Göran Schüsseleder kommunikator MHRF



Denna "löpsedel", med information på baksidan om vad EUs förslag kan innebära om de går igenom, kan skrivas ut på samlingssidan mhrf.se/elv!

Nya grundbultar för ThN

Den 26 oktober hade Transporthistoriskt Nätverk möte i den nya styrgruppen.

På mötet togs ett antal viktiga beslut rörande Transporthistoriskt Nätverk, som beretts av de fem olika arbetsgrupperna som arbetar med politikerkontakter, myndighetskontakter, remissvar och skrivelser, kommunikation samt evenemang. Motorhistoriska Riksförbundet har, genom sakkunnig inom kulturarvsfrågor Malin Erfeldt, en samordnande roll i dessa arbetsgrupper.

ThNs nya grundbultar finns samlade på mhrf.se under huvuduppdraget. För senaste nytt sök på THN i sökrutan bland nyheterna!

Göran Schüsseleder
kommunikator MHRF

Lättare att ansluta klubbar

MHRF-klubbarna är eniga gällande rörelsens utmaningar såväl som möjligheter.

Själva stämman gick ovanligt snabbt och smidigt. Delegaternas enighet resulterade i korthet att Bent Fridholm kvarstår i Motorhistoriska Riksförbundets myndighetsråd som adjungerad medlem. Fridholm ersattes i förbundsstyrelsen av Hans Andersson, ordföranden i Mercedes-Benz Klubben Sverige.

Vidare genomfördes en stadgeändring av stämman för att underlätta en snabbare process för styrelsen att bevilja nya klubbar medlemskap i MHRF. Dessutom förtydligades stadgarna för att underlätta för stödjande medlemmar att bidra till förbundets verksamhet.

Kurt Sjöberg förbundsordförande MHRF

MHRF välkomnar Maja Hedlund

... till kansliet. Sedan den 21 november är hon deltidsanställd som administratör för team huvuduppdraget.

GS

Miss inte MHRF-försäkrade pärlor!

Du hittar alla udda och speciella fordon samlade på mhrf.se/forsakring under länken Unik försäkring för entusiastfordon.

GS

Sommarträffen i Hjo 9-11 augusti - 2024



Nu är det bestämt var sommarträff och årsmöte 2024 ska äga rum. Efter vist letande och undersökande har valet fallit på Hjo. Hjo är ett gammalt mysigt samhälle vid Vätterns västra strand. Staden har anor från 1300-talet och har kvar många av de gamla trähusen.

Vi har bokat rum på Hotell Bellevue som också blir vår samlingsplats. Men det kommer att finnas andra alternativ till boende denna helg bland annat Bed & Breakfast och ett Vandrarhem. En centralt belägen camping med stugor är också ett alternativ, liksom ställplats för husbilar. Mer om allt boende och priser i nästa nr. av Fiatelisten.

Planer för aktiviteter kan t.ex. vara en båt utflykt på Vättern med den gamla ångbåten Trafik. Sedan ska vi naturligtvis parkera våra bilar centralt för allmänhetens beundran på Torget eller i stadsparken.

En rundtur i landskapet (Karlsborg, Forsvik) ligger också i planen. Flera alternativ finns men inget är hugget i sten ännu. Förutom dessa planer ska vi naturligtvis äta god mat och umgås i sann Fiatanda.

Skriv in detta datum och plats i era almanackor så kommer mer information i nästa nr. av Fiatelisten.

Sista anmälningsdag är satt till **30 juni**. Gott om tid att planera.

*Text & Foto Dag Skride
Klubbmästare
klubbmästare@fiatclub.se*





Fiatträffar 2024

Häng med i veterantidningarna för evenemang där ni kan visa upp era klenoder, torgträffar, hamnträffar, slussträffar och vad allt är.

16-18 juni	Norrtälje Vårträff Bland annat Pythagoras Industrimuseum	Kontaktperson: Kjell Weserlind Mer info i nästa nummer.
11 maj	Markaryd Vårträff	Kontaktperson: Lars-Ola Forsberg Mer info i nästa nummer.
19 maj	Tjolöholm Classic Motor Årets största begivenhet i väst och sydsverige	Kontaktperson: Klubbmästare Dag Skride Anmälan: senast 28 april för samordning av klubbbruta



Europaresa och Internationell Topolino-träff i Schweiz



Varje år arrangeras en Internationell Topolinoträff av någon klubb ansluten till Topolino Federazione. En sammanslutning av flera länders Topolinoklubbar runt om i Europa. I år var det Topolino Club Inner Schweiz, Luzern, som var arrangör. Dessa träffar är mycket populära, välarrangerade och välbesökta, oftast med 70 - 100 deltagande Topolino. I år var det deltagare från 8 olika länder. Lite kuriosa i sammanhanget var att Topolino Scandinavia tillsammans med Topolino club Deutschland hade flest "utländska" deltagare, dvs delad första plats, bara Schweiz hade fler deltagare.

Vi var 5 bilar från Topolino Scandinavia som lockades av inbjudan från Schweiz och som bestämde sig för att åka ner till träffen i Emmetten. Tre av oss valde att åka på egna hjul och två deltagare hade Topolino'n på trailer. Yngve Moen trailade från Norge och Roberto Duimovich från Stockholm med trailer bakom husbilen, en Fiat det också förstås! Roberto och Eva valde efter träffen att fortsätta resan ända ner till södra Italien och Sicilien – en drömmresa – med Topolino'n väl till hands för lokala utflykter. Vilken kombination!





Packat och klart för avresa!

Vi tre som körde på egna hjul hela vägen var, Per Svensson & Mona Karlsson från Söderbärke, Per & Anna Hagerup från Sandefjord i Norge och Urban och Barbro Dahl. Vi träffades hemma hos oss strax utanför Marstrand för att göra en gemensam resa ner till Schweiz. Vi valde denna gång att ta nattfärjan från Göteborg till Kiel, ett bekvämt sätt eftersom de andra två redan hade kört hela dagen från Dalarna respektive Norge. Ett



Viktigt med dagliga stopp för 11-kaffe.



Två riktiga långfärdsvagnar perkerade i Bamberg.

smidigt sätt att förflytta sig 40 mil under tiden man sover. Det motsvarar en normal dagsetapp med Topolino på mindre fartbegränsade vägar. Redan på avresedagen kom solen fram och taken kunde fällas ner. Bortsett från 2 dagar i Schweiz låg taken sedan nedfälda i drygt 3 veckor!

Efter Kiel körde vi på mindre men mycket sevärda och vackra vägar ner genom Tyskland. Det var sensommar och ständigt över 30 grader varmt varje dag, hela vägen ner till Schweiz. Vi övernattade på Gasthof och mindre hotell. Väl framme på hotellet efter en dagsetapp blev det alltid en god bit mat, någon öl och trevligt eftersnack om dagens sevärdheter och händelser - socialt och trivsamt - precis som det ska vara! Helt klart är Tyskland både vackert och sevärt bara man kör av Autobahn. Utanför Autobahn finns små vackra byar, öppna landskap och stora slättlandskap där man får milsvid utsikt över kullar och dalar som ibland bryts av med vägar genom långa, täta trädalléer. Dessa skuggar skönt i värmen och var efterlängtade denna heta sommar.



Lauringen Tyskland.

En riktig pärla som vi besökte var Bamberg. En gammal stad med en underbar bebyggelse och vackra broar där floden Main rinner mitt igenom "gamla stan". Här kan man flanera runt i de bilfria gränderna, ta en fika på något trottoarcafé och bara känna av historiens vingslag.

Sevärt och minnesrikt!

När vi körde in i "gamla stan" med våra Topolino mötte vi några större guidade turistgrupper. När de fick se oss, vände sig hela gruppen mot våra Topolino och sprang ut mot gatan för att möta oss. Kamerateor och mobiltelefoner kom fram i en hast, bilder togs eller filmades och guiden blev ståendes ensam utan publik... och ingen lyssnade. Alla valde att lämna guiden

för att få se och fotografera våra Topolino som kom körandes i gränderna... Tänk vad en liten oansenlig Topolino kan ställa till med... Men guiderna skrattade ändå gott! Man kan undra vilket som var mest intressant, Bambergs historia eller en livs levande Topolino? Vi som var där vet!

Efter några fina dagar genom Tyskland närmade vi oss Österrike. Vi passerade Lindau och Bregenz och körde utmed den vackra Bodensjön. Senare på kvällen körde vi över gränsen till Schweiz och landade i Altstetten. Fortfarande drygt 30 grader varmt, ett underbart väder, kanske för varmt. I en öppen bil gasar solen starkt men vinden fläktar så det gäller att hålla uppe



farten. Stannade man blev det outhärdligt. En täkt bil blir ännu varmare... men Topolino har ju AC, d.v.s. två öppningsbara ventilationsluckor i karossens sidor!

Efter första natten i Schweiz skulle vi nästa dag köra upp för första alppasset. Hur skulle det gå i 32 graders värme när motortemperaturen stadigt hade stått på 90-92 grader på nor-



Byte av vattenslang. En jobbar och övriga njuter av utsikten.

mala vägar genom Tyskland? Topolino har ingen vattenslang utan självirkulation så lite oroliga var vi inför första passet. 98 grader lästes av men ingen kokning ännu.

Plötsligt händer det... ur Topolino'n framför oss står det en kaskad av vatten rakt upp i luften! Det visade sig bara vara en vattenslang som spruckit! Vi kapade av en annan slang som sedan monterades, vatten fanns i bäcken 3 m från bilen, snabbt fixat och så bar det iväg igen! Det blev en lång dag som övergick i mörkerkörning men oj, oj så vackert! En fantastisk väg över alper och utmed sjöar, lika vackert i solnedgången som i mörker. I mörkret såg vi alla ljusen upptända i byar utmed stränderna och hela vägen upp till byarna i bergen som lyste upp och speglades i sjöarna vi passerade, ett vackert skådespel jag inte tidigare sett. En fin upplevelse som lever kvar som en av höjdpunkterna under resan - obetalbart!

Målet för resan var Emmetten, inte så långt från Luzern, där Internationella Topolinoträffen var förlagd i 3 hela dagar. Vi var framme sent onsdag kväll, en dag för tidigt och behövde inte nyttja reservdagen ifall något skulle hända utmed vägen. Torsdagen användes för ett besök hos Casagrande som ligger ca 5 mil från Emmetten. Casagrande har "allt" i reservdelar och tillbehör till Topolino, helt outstanding! Han har även reservdelar till andra Fiatmodeller. Men Schweiz är ett dyrt land genom att de inte är med i EU och vid beställning från Sverige tillkommer moms och tull. Men handlar man på plats säljer Casagrande för export utan moms, tull och fraktkostnader... sedan ska givetvis köparen i sedvanlig ordning deklarerar inköpen vid ankomst till svensk gräns men ibland kan man bli osäker om det är den gröna eller röda vägfilen man ska köra på... ibland kör man fel och missar tullen, inte helt korrekt men mänskligt!



Internationella Topolinoträffen pågick i 3 hela dagar från fredag kl 10.00 med välkomst-ceremoni, fram till söndag kl 17.00 med en gemensam avslutningsmiddag. Ett bra arrangemang med intressanta, spännande och vackra upplevelser. Det är 4:e träffen vi besöker och alla håller en klass och nivå som är långt över vad vi annars är vana vid. Topolino Federazione och



där allt gick ut på publikfriande hantering av vad som går att åstadkomma med en skicklig förare i äkta tävlingsbil av senaste snitt - en helt otrolig uppvisning, vilken show! Då kom verkligheten ikapp och jag förstod att varken Topolino'n eller ägaren inte räcker till i dagens race-konkurrens. Tävlingsdebuten fick därmed ett abrupt avslut och är lagd på hyllan.

deras anslutna klubbar lägger sin själ i att bjuda på det bästa och arrangemangen andas professionalism i alla avseenden!

Hela torget i Emmetten var reserverat i 3 dagar för uppställning och parkering av alla deltagares Topolino, totalt ca 70 st. Själva bodde vi på Hotel Engelen bara några meter från torget med utsikt över alla Topolino! Möjligheten fanns även att bo några kilometer längre bort på Seeblick Höhenhotel som har en otroligt fin utsikt över sjön och alplandskapet med Luzern skymtandes i fjärran. Men kan i sammanhanget givetvis inte konkurrera med utsikten över 70 uppställda Topolino samtidigt - i 3 hela dagar! Eller hur?

Programmet var varierande och innehöll utflykter med våra Topolino, b.l.a. till en racerbana i lite mindre format med inlagda halkbanor. Här kördes det Topolino-race med fulla uppställ och flera incidenter som gjorde åskådarna glada men inget allvarligt hände, bara trevliga och lite amatörmässiga fadäser som publiken gillade! Det var kul och se vad Topolino's 13 resp. 16,5 hkr kan åstadkomma på en racerbana. Ett tag tyckte jag det gick riktigt fort och anade hur det var på 30-, 40- och 50-talen när det tävlades frekvent med Topolino. En gång i tiden en populär tävlingsbil t.o.m. i Mille Miglia. Jag kände en stunds stolthet över vilken tävlingsbil jag är ägare till och tänkte även på Per Svenssons kompressormatade Topolino som potent tävlingsbil... men senare under dagen gjorde proffsförare i tävlingsbilar, troligen med 600-700 hkr under huven, en uppvisning med tjutande däck, bränt gummi, raka rör, fullt uppställ



Andra dagen var det båtutflykt på sjön Vierwaldstettersee utanför Luzern. En stor sjö där det kan blåsa upp stormvindar genom fallvindar från alptopparna. På sjön fanns ångdrivna hjulångare som fortfarande var i bruk och går som passagerarfartyg till byarna runt sjön. Sjön ligger vid foten av flera alptoppar med nästan lodräta stup som bitvis ger ett dramatiskt landskap men samtidigt oerhört vackert och inte minst det klara blågröna vattnet. Byarna är svårtillgängliga av omgivande bergsmassiv och branta stup varför passagerarbåtarna fortfarande fyller en viktig funktion.



På lördagskvällen var det galamiddag uppe på Seeblick Höhenhotel med en magnifik utsikt över alptoppar, sjön och Luzern i horisonten. Här fanns också ett 30-tal Topolino parkerade utanför panoramafönstren så utsikten var fulländad! Maten var förstklassig, så även det lokala vinet och den lokala desserten. En riktigt trevlig kväll med god mat, musik/artister, högtidliga tal och en presentation av resp. klubbns ordförande.



Pristagare för längsta resväg.



Priser delades ut till arrangörsdeltagarna för ett väl genomfört arrangemang och till vinnare av olika tävlingsinslag, bl.a. ett första pris som gick till Per Svensson och Mona Karlsson som kört längst till träffen, drygt 200 mil.

Under galamiddagen presenterades nästa års Internationella Topolinoträff. Det blir Topolino Club Hungary som blir värd och arrangör 2024. Klubben har bara ca 20 medlemmar men å andra sidan är det en väldigt aktiv klubb med riktiga entusiaster. Det är t.ex. alltid ett antal medlemmar med på varenda Internationell träff! Träffen i Schweiz är svårslagen men jag är helt övertygad om att de kommer göra allt för att arrangemang- et ska bli minst lika bra. Inbjudan kommer i början av 2024 och platsen ligger ca 10 mil från gränsen till Österrike - inte så långt för oss som ev. åker ner. Ungern blir både spännande och intressant då det inte är så vanligt att semestra eller turista där! Under kvällen framfördes önskemål från Federazione om en Internationell Topolino-träff i Sverige/Norge. Frågan upprepades under kvällen och många deltagare supportade starkt idén. Vi får se hur det blir.

Behållningen av dessa träffar är att få se och uppleva alla olika Topolinomodeller som tillverkats, speciellt alla de specialkarosser från olika karossmakare som en gång fanns i Italien. Intressant är också alla detaljer och extra utrustning som en gång fanns och var populära när bilen var ny. Även den sociala delen med att få träffa likasinnade från hela Europa ger många mervärden. Här knyts kontakter, man får tips på och om bilar, hur man renoverar, reservdelar och mycket mer. Kontaktnätet blir större för varje träff och några blir ens vänner för livet. Atmosfären är enkel och positiv med många glada tillrop och trevliga inslag. Riktigt trivsamt!

Tack Topolino Club Inner Schweiz för en fantastisk Topolinoträff 2023!





Efter träffen splittrades gänget från Scandinavia. Yngve Moen med fru skulle vidare till Milano, Robban och Eva hade långsemester, eller snarare en drömsemester, på 7-8 veckor inplanerad och skulle med husbil och Topo'n på trailer ner till Sicilien och södra Italien. Per och Anna skulle hem där jobb väntade. Kvar blev vi och Per & Mona. Vi hade tidigare pratat om att fortsätta ner till norra Italien, vilket nu blev beslutat, trots ett rikligt dagsregn inkl. frost- och snövarning över St Gotthardspasset. Det fick bli St Gotthardstunneln denna gång. Tunneln är 17 km lång med mötande trafik och små möjligheter att stanna om något skulle hända. Men våra Topolino skötte sig väl och vid gränsen till Italien kom solen och värmen tillbaka, precis som det ska vara i Italien. Resan gick vidare söderöver ner till Lago di Maggiore. Där stannade vi några dagar och körde Maggiore runt. Smala, krokiga men oerhört vackra vägar slingrar sig alldeles utmed sjökanten och i bakgrunden höga berg och ibland med snötäckta bergstoppar. Härliga kontraster och vackra vyer som ständigt passerade förbi utmed vägen.

Därefter körde vi till Lugano i Schweiz för att åka utmed Lago di Lugano tillbaka till Italien igen. Här i den schweiziska delen av sjön är mycket tillrättat med pampiga, exklusiva villor som klättrar i bergen utmed sjökanten, ibland hänger de ut över sjön eller bergskanten. Många skyltar med "privat" och väg-

bommar som stänger av nedfarterna är vanligt och det är nästan omöjligt att komma ner till sjön. Någon allemansrätt lär nog inte existera i Schweiz...lite tråkigt men vackert är det!

Vi fortsatte åka utmed Luganosjön tillbaka in i Italien, till Lago di Como och här känns "klimatet" betydligt friare, enklare, trevligare, charmigare och framför allt betydligt billigare. Schweiz är extremt dyrt samtidigt som en CFH kostade över 13 kronor. Vår svenska krona har tappat 20-30% under en dryg 10-års period och det märks verkligen samtidigt som senaste årets prishöjningar på 10-20% har slagit igenom i hela Europa. Vi tröstade oss med att bensinen är betydligt billigare och Topolino'n klarar sig på c:a 0,5 liter milen. Tanken rymmer 22 l och det brukade gå i runt 15-17 liter vid varje tankning, så den utgiften kändes riktigt behaglig!

Efter Comosjön körde vi upp till Chiavenna. Första intrycket av staden var väl inte direkt lockande men vi hittade ett bra och billigt hotell mitt i centrum och där garage ingick i rumspriset! Men oh vad skenet kan bedra... bakom hotellet låg "gamla stan" med små pittoreska gränder, vackra gamla hus och en brusande flod som gick mitt igenom "gamla stan". Vilken överraskning, bara sååå vackert! Lika överraskade blev vi när vi hittade en mycket bra restaurang - den kvällen glömmet vi inte!

Nästa dag siktade vi norr ut via Malojapasset till St Moritz och vidare över till Österrike. Malojapasset upplevde jag som det tuffaste passet jag någonsin kört tidigare, riktigt häftigt! Väldigt brant men framför allt var det väldigt skarpa och häftiga hårnålskurvor där man nästan mötte sig själv. För att klara varje kurva måste man lätta lite på gasen, trots en hastighet på bara 25-30 km/tim på tvåans växel. Så fort man tappar lite varv på motorn (16,5 hkr) var det precis att bilen orkade... något bottendrag eller vridmoment finns knappast. Att försöka hinna dubbeltrampa och peta in ettan i en osynkad växellåda går inte, då har bilen redan hunnit stanna och starta på nytt i varje kurva i dessa branta uppforsbackar åter upp lamellerna.



Det finns bara två val, antingen chansa på att den klarar hela passet på tvåans växel eller stanna en gång och peta in ettan och sedan köra på ettans växel hela vägen upp och det är långt... Att från ettan försöka peta in tvåan som också är osynkad och behöver dubbeltrampning, då hinner bilen stanna och det är bara börja om på ettan. Men man lär sig tekniken med att hålla varvet uppe i kurvorna och vi klarade med nöd och näppe hela passet på tvåans växel. Kul och lite äventyrligt men upp kom vi och väl uppe fick vi belöningen med en otroligt vacker utsikt. Vi passerade St Moritz och Österrike och hemresan hade nu så smått påbörjats med siktet inställt på Tyskland. Upp genom Tyskland körde vi andra mindre vägar än när vi åkte ner och nu med riktning Heiligenhafen och Burg på Femarn. Där skildes våra vägar, Per och Mona skulle stanna kvar några dagar i Burg för att delta i en veteranbilsträff som de tidigare besökt och blivit en årlig tradition.



Själva tog vi färja Puttgarden - Rödby och upp till Helsingör med överfart till Helsingborg. Fortfarande 20-25 grader varmt, klarblå himmel och strålande sol, en vecka in i september. Vilken sensommar! Det blev en avstickare ut på Bjärehalvön och en rundtur på Hallandsåsen för att riktigt njuta av det fina sensommarvädret. Men allt har ett slut och nästa dag blev det Hallands kustväg upp till Göteborg och vidare hem. Taket kunde åter läggas på efter 3,5 vecka och 530 mil - vi var hemma! Topolino'n har fungerat perfekt under hela resan och inte skruv har rörts, bara tankat 16 ggr och kört vidare.

Det är oerhört roligt att köra långresor ner genom Europa med gammalbil och det skulle vara väldigt trevligt om fler tar denna möjlighet. Man hinner se mer, får helt andra perspektiv och upplevelser, man blir alltid väl bemött och många glada tillrop, vart man än kommer. Medtrafikanter som vinkar och är glada trots att vi inte alltid håller trafikrytmen. Dessutom får man nöjet att höra den fina motorgången och sången från den lilla snurran i fram när den levererar 16,5 hkr vid 4400 rpm, bara det är en orsak att åka mycket och långt...



Bilarna tillverkades en gång i tiden för att köras och användas, det gäller fortfarande även om de hunnit bli både 70 eller 80 år gamla. Visst, saker kan gå sönder utmed vägen men allt går att lösa. Själva har jag bilen helförsäkrad via MHRF som är en riktigt bra veteranbilsförsäkring och som har generösa villkor för bara några hundralappar om året. En försäkring som verkligen kan rekommenderas och som alla borde ha! Är oturen framme finns möjlighet till hyrbil, bärgning hem till bostaden och ersättning för extra övernattningar. T.o.m. återställs bilen vid en krock även om reparationskostnaden överstiger bilens värde. Vilket annat försäkringsbolag gör detta? Så vad är egentligen det värsta som kan hända? Jag vet faktiskt inte. Möjligen att inte ha bilen försäkrad via MHRF.

Själva hoppas vi på en resa ner till Ungern nästa år och det vore trevligt om fler följer med. Likaså om du åker annan Fiatmodell finns det gott om träffar att välja på runt om i hela Europa, såväl märkes- som modellinriktade träffar samt träffar som är öppna för alla märken.

Tag chansen och få en ny spännande upplevelse - bilen klarar det - föraren också - eller?

Kanske möts vi på vägen utanför landets gränser 2024!

Text & Foto Urban Dahl med fru



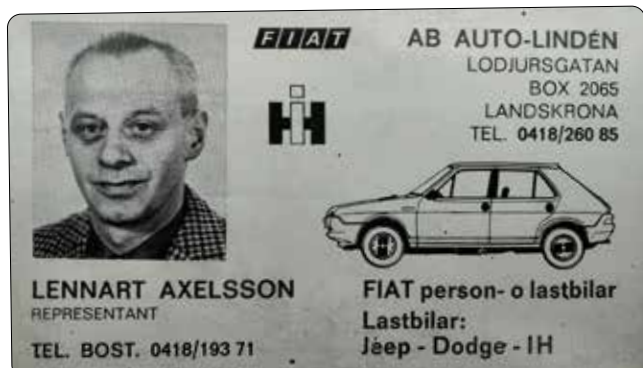


Fiatelisten besöker Oscar Axelsson



Ett intresse som planterades vid barndomen via familjen och som sakta blommat ut med tiden, det är nog så vi bäst kan beskriva 36-åriga Oscar Axelssons Fiat-intresse. Vi besöker honom en grå höstdag och utanför hans hus möts vi av en färgsprakande kombination av bilar där varje färg representerar sin Fiat-modell samt era. Tillsammans med oss befinner sig Oscars bror Emil samt Klaes Langsjö som är en otroligt sakkunnig entusiast gällande Fiat. Vi sitter på en veranda i ett höstkyligt Skåne och dricker kaffe ur Fiat-muggar medan vi pratar om minnen.

För att få en inblick i hur Oscars intresse för Fiat började gro behöver vi gå tillbaka till 70-talet då Oscars farfar Lennart Axelsson arbetade som Fiat-säljare hos AB Auto-Lindén i



Landskrona. Oscar går in i huset och hämtar ett visitkort som tillhörde hans farfar. Oscar visar hans farfars visitkort och säger "–Det här är väldigt värdefullt för mig" och man hör verkligen i Oscars ton samt ser i hans agerande hur stort värde visitkortet har för honom. "–Jag ser hur rädd du är om den" säger Klaes instämmande. I samband med att farfar Lennart arbetade hos AB Auto-Lindén var Oscars pappa Anders Axelsson en tonåring

som ofta följde med till arbetet där han provsatt bilar i sin ungdom och drömde sig bort.

När pappa Anders var 17 år gammal köpte farfar Lennart en ny Fiat 128 3P som pappa Anders körde med från att han hade tagit körkort fram tills tidigt 80-tal då bilen krockades och dessvärre blev skrot. Sent 80-tal köpte pappa Anders en grön Fiat Croma som användes som bruksbil samt på semesterresor i Europa med en Kabe Smaragd-husvagn bakom där mamma Cecilia samt Oscar och hans syskon följde med på äventyr.

Oscar fyllde 18 år samt tog körkort 2005, det som var viktigt för honom ur en 18-årigs perspektiv var att bilen skulle vara snabb och att den skulle kännas häftig när han körde till Helsingborg för att gå på bilträff. Han drömde om att köpa en Fiat Coupé 20V men med begränsad budget blev hans val av förstabil en Toyota Celica från tidigt 90-tal för att därefter köpa en Saab 9-3. "–Min Saab var alltid trasig när jag skulle ut och åka, så jag brukade få låna min mammas Fiat 127 istället" berättar Oscar. Oscar och hans fru Linda träffades när de var tonåringar och Oscar lånade Fiat 127:an frekvent, så pass ofta att hans mamma fick cykla till jobbet i stället för att ta bilen. Man kan se hur Oscar drömmer sig bort och ler när han berättar om sin uppväxt, hur samtalstempot går ner när han tänker tillbaka samtidigt som han berättar om sina minnen.

Medan Oscar och Klaes berättar minnen står Emil ute på gatan och arbetar med sin Saab 96 med 2-taktsmotor som en vist vägrar att starta. Vi skrattar lite och jämför tillförlitligheten mellan Fiat och Saab medan Emil frustrerat sliter med att försöka starta sin bil. År 2010 köpte Oscar sin första Fiat i samband med att han och Linda väntade sitt första barn, han ville äga något tillförlitligt som han inte behövde mecka med och köpte en ny Fiat Bravo årsmodell 2010. Den fick arbeta som familjebil

i Oscars familj och det dröjde till 2019 innan Fiat som entusiastbil började kännas aktuellt för Oscar. Han körde mycket veteranmopeder på fritiden men då det var svårt att få med sig familjen började han att överväga alternativ för att inte behöva åka ensam utan dem.



Pappa Anders tipsade Oscar om Fiat 130 med Lampredi V6-motor då Oscar ville ha en större bil med kraftfull motor samt automat. Tillsammans åkte de och tittade på en silvergrå Fiat 130 i Eslöv som de avböjde då den hade diverse skador samt mögel i inredningen. På Tradera hittade de en mörkblå



Fiat 130 från 1973 i Åsele som såg fin ut på bilderna, efter stor nervositet under budgivningen vann de auktionen och 130:n fraktades med lastbil till sitt nya hem hos Oscar. Den var i fint skick men behövde nya däck, ny kylare samt diverse servicearbeten. Han körde med 130:n på träffar och var glad att kunna få med sig familj och barnstolar i bilen, men kände samtidigt att den kändes för exklusiv att användas på det sättet.

Hösten 2020 hittade han en röd Fiat 131 Familiare från 1976 som hade blivit stående hos en bilhandlare. "Jag hatar att komma hem tomhänt" säger Oscar gällande att åka och titta på en bil och sedan inte köpa den, så 131:an köptes trots att den krävde en del arbete för att bli bra. Han arbetade med bilen på kvällarna under ett par månader och bytte ut skärm-



kanter samt tröskellådor för att slutligen lackera om den själv.

När bilen var klar och den började användas av familjen blev han imponerad över hur mycket man kunde få med sig, hela familjen med barnvagnar och fikabord fick plats utan hinder. Detta gjorde att intresset för Fiat som entusiastbil snabbt växte sig starkare då det blev roligare att vara ute tillsammans med familjen.

"Jag har frågat pappa hela hans liv vilken bil han saknar mest, vilken han skulle välja att få tillbaka om han fick välja. Han har i flera år pratat om att han skulle vilja få tillbaka sin 128 3P då det var hans drömbil, men det har varit omöjligt att hitta någon" berättar Oscar. Efter årtal av letande fick han kontakt med Morgan Ekerlund via Fiat Classic Club, han hade en silvergrå 128 3P årsmodell 1979 med rätt dekaler men med stort renoveringsbehov. Pappa Anders var lite tveksam att köpa den då hans minne av sin 128 3P var en ny bil som var felfri, han fick inte samma känsla när han satte sig i bilen med renoveringsbehov. Oscar motiverade honom till att försöka se möjligheterna med den och att det kanske inte skulle komma någon mer chans där de kunde hitta en sådan bil, vilket gjorde att de köpte den. Pappa Anders arbetade med bilen varenda kväll och på helger, den rostlagades genomgående och efter ett års hårt arbete var bilen äntligen klar. Han är självlärd när det gäller karosarbeten och har aldrig arbetat med det under sitt yrkesliv.





Oscars intresse för Fiat började växa sig allt starkare, ett år efter inköpet av 131 Familiare blev han erbjuden att köpa en gul Fiat 128 årsmodell 1977. Egentligen så behövde han inte en till bil men då skicket var så pass fint så gick det inte att tacka nej till den, han kände att det vore skönt att köpa en bil som inte kräver något arbete för att bli fin. Skicket på bilen är otroligt, med välbevarad inredning samt en felfri kaross. Den har de tidstypiska strålkastartorkarna som roterar runt lyktan och på insidan möts man av en brun tygklädsel. Efter att 128:an hade köpts kände Oscar att han inte skulle köpa någon mer bil, att han hade alla bilar som han önskade samt hade plats med.

Det gick ett par månader innan Oscar började tänka tillbaka till hur det kändes när han var i 18-årsåldern och körde sin mammas Cecilias Fiat 127. När han var 18 år tyckte han inte om bilen eftersom det inte fanns någon utrustning och bilen kändes för enkel. Idag känner han tvärtom, att Fiat 127 är fantastisk eftersom den är så pass enkel och alltid startar. Det är en bil där man endast behöver vrida om nyckeln för att kunna åka ut på äventyr, utan komplexitet. Han kände sig nostalgisk när han hittade en mörkblå Fiat 127 årsmodell 1974 som var till salu i Gävle. Bilen köptes osedd, han hade endast sett några bilder på den. Under natten fraktades den med lastbil till Oscars arbete och när han kom till sitt arbete på morgonen så stod bilen där. Han hade 70-talstillbehör liggande och kompletterade bilen med jalousi, dekalerna samt andra fälgar för att få den lite tuffare. Då skicket är patinerat kände han att detta var en bil som han skulle kunna använda när det är lite sämre väder ute samt vid bankörning utan att behöva vara rädd över att det ska påverka skicket.

Oscar letade febrilt efter en grön Fiat Croma då han ville ha en likadan bil som den som han var uppväxt med, men han lyckades inte hitta någon med rätt kulör trots att han hade letat länge. Han började ge upp sin dröm och kände att "det finns ingen kvar" när han hittade en svart Fiat Croma V6 årsmodell 1994 i Malung och tänkte att den bilen var så nära han kunde komma sin dröm.

Croma V6 har en 2.5-liters Busso V6 från Alfa Romeo och är en väldigt ovanlig modell, Oscars bil är den enda i landet med den motorn. Då det var en top of the line-modell fick den en påkostad ljusfärgad läderinredning, klimatanläggning samt de flesta tillvalen som fanns till Croma. Den fraktades med lastbil och stod på Oscars arbete morgonen efter, han hade svårt att fokusera på arbetet när bilen stod ute på parkeringen. Oscar kände sig nostalgisk när han startade Croman och körde den på parkeringen utanför sitt arbete, det var nästan som att tiden backades 25 år. Croman var dock en nyare årsmodell så det kändes inte riktigt som den barndomsdröm han hade, men han tyckte om att köra den ändå. Han har reparerat AC-anläggningen i bilen samt att den har dragkrok monterad så att man kan dra husvagn med den – givetvis är husvagnen en Kabe Smaragd av liknande modell som den Oscars familj hade då han var barn.

Våra Fiat-samtal fortsätter ute på verandan och Klaes berättar om sina minnen medan vi äter bullar och kakor. Klaes har otroligt stort kunnande inom Fiat och kan specifikationer samt modeller utantill, han beskriver gärna olika modeller samt dess utförande. Han har många års Fiat-kunskap och trivs med att berätta om sina Fiat-minnen. Ute på gatan fortsätter Emils arbete med att försöka starta sin Saab 96 utan framgång. "–Det är inte hela världen om du inte får i gång den" ropar Oscar till sin bror medan Klaes tillägger "–Jag har trailer, det löser sig!".

När Oscar sökte efter reservdelar till sin Croma V6 fick han ett tips av Alf Andersson som nämnde att det fanns en Fiat-entusiast i närheten av Oscar med namnet Klaes som hade lite delar till Croma som eventuellt var till salu. När Oscar talade med honom i telefon nämnde Klaes att han hade en grön Croma årsmodell 1988 stående. Efter samtalet kunde Oscar inte släppa tanken om bilen, tänk om det var en likadan som hans pappa hade haft när han var liten med rätt färg och utrustning. Var det verkligen en sådan grön Croma som han letat efter under så lång tid? Den fick kosta vad den ville då det var en likadan bil som hans pappa hade haft, den här bilen var Oscar tvungen att köpa då det fanns så mycket barndomsminnen från den. Efter sex månaders underhållsarbete blev bilen besiktigad samt redo för nya äventyr.



MHRF-försäkra samtliga bilar, detta eftersom MHRF är väldigt måna om att försöka hjälpa försäkringstagaren att återställa bilen till ursprungligt skick vid en eventuell skada eller olycka. För oss entusiaster som värdesätter att våra bilar finns kvar på vägarna så kan Oscar varmt rekommendera MHRF-försäkringen.



Pappa Anders har länge talat med Oscar om hans minnen av den Fiat 125 Special som farfar Lennart hade haft på 70-talet, att det var en underbar bil och en sensation att köra med Lampredi Twin Cam-motorn och femväxlad låda. Inredningen med trädekor, kromlisterna längs sidan av karossen samt magnesiumfälgarna gjorde Fiat 125 Special till en väldigt fin bil tidigt 70-tal. År 2023 hittade Oscar en annons på just en sådan Fiat 125 Special i Fiatelisten som hade varit stillastående i en lada i över fyrtio år. Oscar pratade med sin pappa om den bilen men pappa Anders var orolig att den skulle vara för rostig, men de bestämde sig för att åka till Öland för att titta på bilen. De åkte Croma V6 med trailer och de beslutade sig för att köpa den för att renovera bilen. 125:an ställdes i pappa Anders garage då han skulle utföra karossarbeten på bilen och byta ut de delar som var rostiga. I samband med att arbetet genomfördes så skedde en olycka som gjorde att baksätet tog eld, pappa Anders fick panik och tänkte "Nu eldar jag upp Oscars bil!". Han slet ut baksätet och lyckades stoppa branden, men det uppstod skador i den röda klädseln samt innertaket.

"-Jag har nog aldrig hört min far så förtvivlad" berättar Oscar efter att hans pappa ringt honom och talat om vad som skett. Då det är en speciell tyginredning så är det nästintill omöjligt att hitta motsvarande tyg för att kunna reparera skadorna, så Oscar ringde Klaes för att berätta vad som hänt för att få lite rådgivning. Klaes nämnde att han hade haft en inredning från Fiat 125 med en likadan klädsel femton år tidigare där han hade skurit ut de felfria delarna av tyget samt sparat det då han tyckte att det var bra att ha lagningsbitar. De hade sedan blivit liggande och när Oscar förtvivlat ringde Klaes så var det en lycklig slump att han hade just rätt tyg liggande i sitt förråd. Oscars mamma Cecilia är en duktig sömmerska och lyckades laga klädseln med lagningsbitarna så att den skada som fanns tidigare kunde åtgärdas. Renoveringen är pågående och nästa steg är lackering av karossen.

Plötsligt så startar en motor i bakgrunden. Efter flera timmars arbete lyckas Emil starta sin Saab 96, ljudet från den trecylindriga tvåtaktsmotorn med tripelförgasare bryter intervjun för en stund och efter ett tag ropar Klaes "-Nu räcker det Emil, här finns gran-



nar!" samtidigt som han skrattar.

Den senaste Fiaten som Oscar köpte, nummer åtta i hans samling, är en blå Fiat Ritmo 75 av den första årsmodellen 1979 som sonen Willy ska få ha som övningskörningsbil i samband med att han fyller sexton år. Bilen är ett projekt där sonen och Oscar tillsammans planerar vad som skall ske, Willy har otroligt mycket entusiasm och vill lära sig allt om bilen.



Jag tackar Oscar med familj för att jag fick möjligheten att hälsa på samt tackar Klaes att han kom förbi och delade sin kunskap med oss.

Text & foto: Mickél Lundbeck, Fiatelisten



Auto d'Epoca, Bologna Fiere

Europas största veteranbilmässa har blivit ännu större!



Mässan är från och med i år flyttad från Padova till Bologna.

Klart mycket bättre och ett rejält lyft. Bologna Fiere har betydligt större, modernare, ljusare och fräschare mässhallar och utställningsytorna är nu på hela 235 000 kvm – gigantiskt!

Vi var 5 st från FCC/Sverige som reste ner till Bologna för att få uppleva premiären av detta eldorado av bilar, motorcyklar, mopeder, vespor, reservdelar, tillbehör och allt annat fordonrelaterat som finns och säljs på mässan. Det är ett enormt utbud av produkter som de 600 utställarna visar upp som säljer reservdelar och tillbehör. Här finns både nyttillverkat, nytt från gamla lager och begagnat. Utbudet är enormt! Ibland gör man fynd men tendensen är nog att säljarna blir mer och mer medvetna om marknadspriset på resp. detaljer. Självt börjar jag med

att scanna av vad som är intressant att köpa av olika säljare. Är det något svårfunnet jag letar efter, köper jag det direkt, innan någon annan hinner före. Men reservdelar och tillbehör av "typ bra att ha" får vänta tills söndag eftermiddag.

Då har de flesta säljarna mjuknat och det som inte blivit sålt är säljarna oftast öppna för bud och accepterar betydligt lägre priser... speciellt om deras försäljning inte gått så bra. Det stora utbudet och allt "godis" som exponeras gör att det är lätt att ryckas med och köpa långt mycket mer än planerat. Som tur är finns det en begränsning. På flyget är vikten maximerad till 23 kg och jag vägde in 22,7 kg efter att de sista 15 kg inhandlats söndag eftermiddag...





Prisförslag 19.000 Euro.

För oss som åker Fiat är mässan en stor tillgång. Det är här reservdelarna finns eller här man får tips och skapar kontakter med personer eller företag som har dem eller kan hjälpa till att finna det man söker. Även riktigt svåra reservdelar får oftast sin lösning här på mässan genom kontakter och olika nätverk.

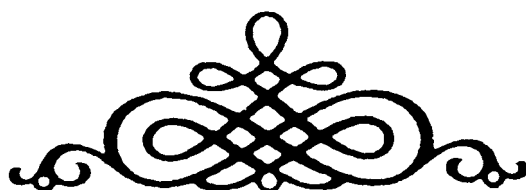
I Padova kände man väl till vad som fanns i respektive mäss-hall och var olika leverantörer hade sina försäljningsplatser. Nu fick man börja om från ruta ett, inget var sig likt och områdets storlek gör det oöverskådligt och ibland svårt att orientera sig. Men efter 4 dagar började man få en uppfattning om hur mässan var upplagd logistiskt.

Auto d'Epoca startade i Padova 1983 och hade i år sitt 40 årsjubileum, om än i Bologna. Auto d'Epoca har vuxit kraftigt genom åren från 10 000 besökande 1983 till ca 140 000 besökande 2021. Första året var det 1000 bilar till försäljning och nu fanns det 5000 bilar som var till salu. Här fanns bilar i alla prislägen, från renoveringsobjekt runt 25000 kr till exklusiva bilar för över 20 miljoner kr. Troligen ännu högre eftersom de riktigt exklusiva bilarna inte var officiellt prissatta. I princip är alla europeiska bilmärken representerade och bara ett fåtal är utomeuropeiska. Kanske såg vi ett 20-tal amerikanska bilar på några undanskymda platser, inte alls den status eller efterfrågan som här hemma. Förvånansvärt fanns det väldigt många Porsche, Mercedes och Ferrari till salu och de kändes nästan som dussinbilar på mässan.

En tydlig utveckling av hobbyn är att professionella företag som helrenoverar bilar ökar för varje år. Flera bilar i olika renoveringsstadier fanns utställda och de gör otroligt fina arbeten med stor hantverksskicklighet.

De historiska bilmärkena som var och är tillverkade i Italien är i majoritet och är de som drog till sig störst intresse. Här var det ofta trångt och ibland nästan omöjligt att komma intill.

I stort sett alla historiska Fiat-modeller fanns att beskåda. Med tanke på Fiats stora och omfattande modellprogram är det fantastiskt trevligt att kunna se nästan alla modeller samtidigt på en plats. Ett stort antal specialmodeller från både Fiat och Fiat-baserade karosstillverkare var till salu. Dessa bilar väcker stort intresse och priserna är därefter. Bland annat fanns det en Siata Amica, baserad på Fiat Topolino, i ett relativt fint originalskick till salu för 50 000 euro. Denna stod utomhus där det inte är lika "fint". Vi bjöd på den för skoj skull och troligen hade vi fått den för 42500 euro. En helrenoverad Siata i mycket fint skick fanns inne på mässan för 1,3 mkr och en annan för 1,1 mkr. Troligen var 42500 ett fynd enligt kunniga bedömare.





När man går runt på mässan och ser alla besökare och utställare och hör alla språk som används, förstår man hur stor hobbyn verkligen är ute i Europa! Intresset för hobbyn är enormt stort, nästan som en folkrörelse! Bara genom att gå runt och titta på alla historiska och vackra skönheter som designats och tillverkats genom åren får man ännu mer känsla för hobbyn. Man blir klart påverkad, det skapar idéer och tankar om nya projekt, även om det stannar vid drömmar. Men helt klart ger det mycket energi och en stark upplevelse!

Auto d'Epoca är sevärd och intressant, oavsett om man letar reservdelar eller bilar! Bara att vandra runt och titta på det enorma utbudet är en lika intressant och spännande upplevelse.

För den som är intresserad - det är bara 10 månader kvar till nästa års föreställning i Bologna - rekommenderas!

Scrittore e Fotografo "un Visitatore"



Rapport från Kungsrallyt 2023



Kungen har bytt från P 1800 till De Tomaso Pantera och backat upp intill oss.

Det är vår medlem Tomas Lagerberg från Upplands Väsby som har mandatet att köra Kungsrallyt. Förra gången, för två år sedan, åkte jag med som co-driver i hans blå Fiat 127 -83 (se Fiatelisten nr 1/22). Men inför årets möte var hans bil inte riktigt samarbetsvillig p.g.a. längre stillestånd. Därför valde vi att sätta in min 127:a av samma typ och årgång i startlistan och jag blev försteförare i detta eminenta rally! Man kan undra, hur blir mottagandet när man rullar in på planen vid hotell Strand i Borgholm i en enkel liten vardagsbil bland engelska finbilar och övriga självutnämnda premiummärken? Jovars, funktionärer och många deltagare kommer faktiskt fram, "oj, va trevligt att se, en sådan hade vi och jag har kört flera 127:or" (som var stor på svensk marknad under 70-talet). Här träffar vi också Alf och Lena Dalman från Skara med sin Topolino, den ovanliga B-modellen från 1948. En bil som kungen senare visade stort intresse för.

Kungaparet anländer från Solliden i Volvo PV 60 (femtioårspresenten) men kommer att fortsätta i andra bilar kungen haft eller har ty i dag är 60 år bakom ratten viktigare än 50 på tronen. "Start jour engines" och vi är i väg. Praktiska prov och bemannade kontroller med frågor (nolltolerans mot digitala hjälpmedel) ingår. Lokala föreningar som Kalmar Sportvagnsklubb, Ölands Motorklubb och A-traktor/Öland m.fl. medverkar. Först till torget i Borgholm, trångt och det går långsamt i lördagstrafiken. Här gällde det att manövrera en radio-styrd bil längs en given slinga och på tid.

Därefter körde vi i kolonn genom parken fram till Solliden för ett längre uppehåll där kungaparet bekantade sig med oss deltagare vilket de också faktiskt gjorde. Förra gången berättade jag att jag kört Volvo PV 61 (transportmodellen av PV 60). Nu visade jag upp en tidsrätt folder om Ölandsbronns invigning 1972. Då presenterad som Sveriges (eller Europas) längsta bro. Men vilken är det nu? I alla fall Öresundsbron måste ju vara mycket längre sade drottningen. För Europa gäller bron över Stora Bält och tydligen (sa någon) Vasco da Gama-bron i Portugal, men den går väl mest över land? Nu har vi sparat ur från Kungsrallyt som fortsatte på en av Ölands vackraste kustvägar, den genom Äleklinta och mot Grönvik.



Tomas Lagerberg vid Sollidstrappan, Janet Svensson från Nostalgia Magasin med deras Cadillac Convertible -57 därbak.

Vi körde alltså på norra delen av ön med långa transportsträckor och mötande rallydeltagare, det blev totalt 12 mil. Lunch på fashionabla Lammet och Grisen. Några frågor var Volvorelaterade – vilken fabrik byggde de första P 1800? Kungen hade just bytt dagens bil till en sådan (sin tidigare egna). Eller vilken dag rullade första Volvobilen ut? Jensen och 14 april 1927. Och så kom en brofråga igen. Hur lång är Ölandsbron? Fortfarande god Sverigetvåa med sina 6,72 km.

Ett praktiskt prov var att sätta sig på en Grälletraktor, mäta ut framhjulets hela omkrets och sedan köra den sträckan (längre än man tror, eller kortare...). Vid ett annat prov skulle man på långt avstånd "gaffla" in egna fordonets bredd. Och alltid är det mycket plats över när man kommer fram!

Vem tog då hem bucklan i årets Kungsrally? Jo, Leif Carlsson i en Maserati GT från 2013. Startfältet är brett med flera 2000-talare. Äldsta bil en Ford T 1914 och Dahlmans Topolino blir femma från det hållet med 112 deltagare om jag ser rätt i listan. Leif vann även förra gången så han verkar väl påläst om Öland.

Text & Foto: Jan Bertilsson



Alf Dahlmans Topolino var en av rallyts fem äldsta bilar.

Fiatelisten besöker Magnus Tyrgrim

De dagar på hösten där man har möjligheten att få en dag med solsken, sådana dagar gäller det att fylla dagen med roliga aktiviteter utomhus. Vi bestämde oss därför för att hälsa på hemma hos Magnus Tyrgrim i Tyresö vid lunchtid en solig oktoberdag för att få ta del av hans vackra Fiat 500D från 1965 samt hans Fiat 124 Spider från 1968. Magnus är väldigt glad som person och har en personlighet som kan beskrivas som italienskt charmig och öppen. Det går snabbt när han berättar och förklarar, att det finns ett starkt intresse för Fiat hos honom är omöjligt att inte notera.

”-Följ med så ska jag visa dig 124:an” säger Magnus upprymt efter en liten stund. Utanför hans garage står en vack-

han är otroligt nöjd med den. Han faller ner taket för att visa hur bilens linjer förändras med taket nerfällt, därefter säger Magnus ”-Vi borde passa på att köra en sväng, hoppa in!”.

Vi sjunker ner i de svarta stolarna och beger oss sedan i väg längs smågatorna i villaområdet. Inredningen kompletteras av en tidsenlig Nardi-träratt samt en vacker träinredning och de vackra Veglia Borletti-mätarna i instrumentpanelen gör att man gärna dröjer sig kvar med blicken på dem för en stund. I mittkonsolen sitter det en vacker analog klocka med liknande design som de övriga mätarna, Magnus berättar att han på ett lika enkelt men stiligt sätt ville kunna se vad klockan är när han är ute och kör samt att fick leta ett tag innan en klockas med



er vit Fiat 124 Spider från 1968 parkerad. 124 Spider är en bil som har en vacker elegans i sin Pininfarina-design, detta var en bil som en livsnjutare skulle färdas med längs en kustväg med havets brusande och Lampredi-motorns solistsång i falsett. Magnus bil tillverkades 1967 och första åren av 124 Spider-produktionen byggdes i fabriken hos Pininfarina innan produktionen förflyttades till Fiats egen fabrik. Magnus startar upp bilen, gången från 1438cc-versionen av Lampredi Twin Cam-motor är silkesmjuk och känslan är nästan som att starta upp fabriksny bil.

Tonen är distinkt och så fort motortemperaturen börjat gå upp och choken stängts av, håller motorn en väldigt tyst och nästan anonym ton. Magnus berättar att motorn har renoverats samt fått en genomgång av en duktig mekaniker och att

rätt design kunde hittas. ”En granne till mig har sagt att träslaget i min inredning påminner om citronträd” säger Magnus med ett leende, dock med viss tveksamhet om det verkligen är korrekt. Efter en lugn färd stannar vi vid en liten gräsplätt då solen kommer fram bakom molnen för en stund. Att gå runt bilen och låta sig hänföras av den vackra designen samt se hur bra karosslinjerna harmoniserar mot varandra 57 år efter att den tillverkades gör att man upptäcker nya detaljer gång på gång.

Den har blivit omlackerad för länge sedan i sin originalkulör vilket Magnus på ett sätt tycker är synd, då han gärna hade velat ha den med sin originalpatina. Magnus berättar att bilen främst används för lugna turer i närområdet för att köpa en glass eller för att bara få en liten stund av livskvalitet i vardagen.



Han startar upp bilen på nytt och kör vidare längs ett vardagslugnt Tyresö tillbaka mot garaget. Magnus har många järn i elden samtidigt, förutom att sköta om sina klassiska bilar så arbetar han bland annat som föreläsare, röstkådespelare, ljudboksuppläsare, författare samt fotbollstränare. Allting går i ett intensivt tempo i hans liv men sker även med glimten i ögat hos honom. Tillbaka hos Magnus parkerar vi 124 Spider medan han snabbt springer in i garaget för att köra ut hans Fiat 500D från 1965.



Det tog honom 8 år av sökande efter rätt bil samt flertalet affärer som han tackade nej till innan han till slut köpte sin nuvarande 500D. För Magnus var det viktigt att det skulle vara en bil med bakhängda dörrar som var orörd och att den ej skulle ha renoverats, samt att det var viktigt att drivlinan och chassit var matching numbers. Magnus hade en kontakt i Italien som hjälpte honom i hans sökande efter en lämplig bil. Kontakten hörde av sig till Magnus och tipsade honom om en sandbeige 500D från 1965 som nu var till salu, den hade levit hela sitt lugna liv i Ascoli Piceno i nära den östra kusten i mellersta Italien. Magnus hade inte sett den alls men bad sin kontakt att åka och titta på bilen och höra av sig om den var i fint skick. Dagen tog slut och de hördes inte av något mer den dagen. När de talade





med varandra dagen efter och Magnus frågade om bilens skick sa kontakten ”-Jag köpte bilen direkt när jag såg den och om du inte vill ha den så behåller jag den själv!”.



Motorn behövde en genomgång vilket utfördes när bilen var kvar i Italien hos en verkstad som i normala fall arbetade med renovering av Ferrari. De hade blivit imponerade över att samtliga skruvar på motorn var original och innan de skruvades av från motorn i samband med att den plockades isär så markerade de upp vart varenda skruv på motorn hade suttit för att allt skulle få sin exakta position som den hade när den lämnade fabriken.

De gick igenom motorn grundligt och innan allting monterades igen blev samtliga skruvar laserbehandlade samt för-



zinkade på nytt innan de skruvades tillbaka med en ytterst noggrann detaljkänsla för att allt skulle se ut som det gjorde från att motorn var ny. Utsidan av karossen är felfri och har enbart små tecken av patina från sina 58 år i trafik. Kromet på stötfångarna går att spegla sig i och samtliga karosdetaljer har exakta proportioner. Interiören är original och har aldrig blivit omklädd, den beige klädseln med vita detaljsömmar är nästintill perfektion i sitt utförande.

”-Det är omöjligt att vara på dåligt humör när man åker en Fiat 500” säger Magnus när vi satt oss i bilen för att åka en kortare tur kring omgivningen i Tyresö. Vi kommer fram till en korsning och Magnus dubbeltrampar kopplingspedalen för att lägga i 1:an på den osynkroniserade växellådan i samband med att vi stannar. Färden fortsätter vidare och i samband med att vi passerar en skola säger Magnus

”-Du kommer se nu när vi åker, det här är en bil som drar uppmärksamhet till sig”. Såväl vuxna som barn vänder sig om och ler när vi passerar dem i den lilla 500:an, det är en bil som sprider glädje i sin omgivning när vi åker förbi dem. Efter en stund kommer vi fram till en nedförsbacke, Magnus ropar

”-Nu ska vi testa accelerationen, håll i dig!” och de 19 hästkrafterna som produceras av den 2-cylindriga motorn sätter fart på bilen. Fartkänslan är enorm, trots att vi inte kör snabbare än 30-40 km/h känns det som att hastigheten är den dubbla när vi flyger ner för backen.



**Tack till Magnus för en
trevlig genomgång av
bilarna!**

**Text & Foto:
Michél Lundbeck,
Fiatelisten**

FIAT X1/9 Pojkdrömmen som blev en gubbdrom



År 1972 presenterade Fiat bilen med det annorlunda namnet X1/9 och mottagandet blev mycket positivt. Året efter var den, av Bertone designade karossen med Fiat:s mekanik, i full produktion med över 100.000 bilar. Jag såg bilen för första gången 1975 då min lumparkompis Erik kom glidande i ett gult exemplar. Min mossgröna BMC 850 (= hundkoja) tedde sig väldigt enkel och det var inte utan en hel del avundsjuka jag kunde se när Erik fräste förbi i sin nya "kruss-första-september" som var modellens smeknamn.

Åren gick och nästa gång jag och X1/9 korsade våra vägar igen var 1981 då jag avslutat studierna och började ha en fast inkomst. En klok person avrådde dock från ett köp med hänvisning att det skulle

vara svårt att transportera en familj i en tvåsitsig kärra. Motvilligt lyssnade jag. Efter att tiden med familj och barn passerats var det dags att göra slag i saken. Problemet var bara att Fiat hade slutat att tillverka modellen och Bertone som tagit över produktionen från Fiat hade även de slutat tillverka bilen. Det fick bli en begagnad.

År 2003 hittade jag ett exemplar från 1982 och slog till. Det var en fantastisk känsla att köra hem den silvergråa X1/9:an i april månad utan taket på, och med med full värme. Det hoppade och

skramlade rejält så det vara bara att inse att det skulle behövas en hel del tid och omvårdnad på en verkstad. Bilen hade dessutom körförbud vilket varken jag eller säljaren visste om, men det är en annan historia. Många timmar blev det hos mekarkompisen Claes. Jag tror att han tyckte det var kul att skruva i en lite annorlunda bil med många italienska lösningar, t.ex. att bilen är byggd på två framvagnar. I nyrenoverat skick blev bilen fantastisk rolig att köra, allt fungerade som det skulle. Bilen startade alltid och uppförde sig fint på vägarna.

Fast allt var visst inte helt bra, tvåans växel skrapade och var nästan omöjlig att växla ner till. Tillsammans med en kontakt från en bildemontering letade jag i hela Europa

efter en ny växellåda. Till slut gav jag upp, det fick bli en renovering med troligtvis en ny sync-ring. Firman jag kontaktade utförde växellådsrenoveringar för ca 4.500 kr, men jag insåg tidigt att med mitt projekt skulle det inte räcka. Slutnotan blev 19.000, men nu fungerar (och låter) växlarna som de ska. En liten kuriositet var när jag skulle få vägverkets tillstånd att ha en liten nummerskylt fram. Efter ifyllande av blanketter och insändande av bilder fick jag svaret att min begäran inte beviljades eftersom det fanns plats för en normalstor regskylt fram





- "beslutet fick inte överklagas" var slutklämmen i vägverkets utlåtande.

Det blev lite av en Matrix-känsla eftersom jag med egna ögon kunde konstatera att skylten verkligen INTE fick plats. Jag JO- anmälde helt enkelt vägverket. Redan efter en vecka fick jag svar att vägverket ville ha nya och bättre bilder för att göra en ny bedömning. Jag skickade in **SAMMA** bilder igen och hör och häpna - den mindre reg.skylden godkändes!



Jag är ingen bilmekaniker, och det mesta som behöver fixas med bilen lejer jag bort till proffs. Det finns en hel del egenheter och speciallösningar som kan vara bra att känna till. Fiat X1/9 - klubben lades ner 2015, men websidan (<https://www.x19.nu/>) är fortfarande tillgänglig. På denna finns en hel del intressant information om bilen och länkar som kan vara bra att behöva. För den som för första gången sätter sig bakom ratten i en X1/9 verkar det märkligt att konstatera att varvräknaren går moturs.

Förklaringen är enkel, vid de varvtal där mätaren behövs så kommer den högra handen att behöva släppa ratten för att varvtalet ska kunna avläsas om varvräknaren går medurs. Nu behövs inte det. De (ganska fula) gula varselljus som kräv-



des i Sverige går ibland sönder (korrosion). På begagnatsigheter är de dyra. Hos Swedol, som säljer exakt samma varselljus till arbetsmaskiner, är de betydligt billigare. Wiren som reglerar låsning av framluckan användes både för push och pull och kan därmed gå av ganska lätt. Om (när?) detta sker går det alldeles utmärkt att använda en tillklippt gaswire från en åkgräsklippare. På bilden ses wiren precis där manövreringsspaken slutar.

Blev pojkdrömmen en gubbdrom? Nja det är väl tveksamt, men jag räknar med att jag och X1/9 kommer ha många fina år tillsammans med härliga taklösa sommarturer. Det som så småningom kommer att begränsa användandet är min förmåga att ta mig in och ur bilen. Det krävs en del vighet och fungerar därmed dåligt med höftartros. Så, det är bara att konstatera att bilen troligen designades för personer yngre än 70 år. Jag är dock helnöjd med min kryss första september och hoppas att någon av mina barn en gång i framtiden kommer att uppskatta bilen lika mycket som jag.

Text & foto: Anders Rüter

Egna erfarenheter och tips för njutning av Fiat 2300 SC



Här kommer lite tips som jag samlat under åren

Bromsdetaljer, luftningen är ett bekymmer, p.g.a. de två broms oljebehållarna. Dessa bör ersättas med en, med gänga, Du kan sen trycka ut luften i bromssystemet med tryckluft, en enkel som tar tryck från ett hjul, fungerar utmärkt. När man skall lufta är det enkelt om man har konstant tryck i systemet.

Fiat 2300 SC har ett Girling system. Det innebär att vissa Volvo delar passar t.ex. **bromsklossar fram** Volvo 142 och **Bak** de Volvo 142 som har ATE bromssystem (det finns både Girling och ATE bromssystem till Volvo) deras fram, klossar passar bak. **Huvudbromscylinder** går att använda från tidiga Volvo 142, efter div modifieringar. **Fälgar** samma bultdelning som Volvo 142. ATS och Minilight aluminiumfälgar från Volvo 142 passar. När det gäller däck och fälgar har jag provat flera alternativ, generellt kan man säga att bilen går bäst med originalfälgar. Man bör inte ha lägre profil än 70 profil, inte bredare än 175 mm 175/70 15 eller 165-15 passar bäst. Vill man använda bredare fälgar får man en tungstyrd bil, dock lite stabilare gång vid höga farter.

Stötdämpare bak Fiat 2300 SC har inte samma som Fiat 2300 Berlina, Man får prova annat, själv har jag haft **SAAB 99-900 bak stötdämpare**. De finns olika utförande så man kan välja efter behov. För att få bakvagnen stadigare, har jag ett extra blad i fjäderpaketet, Kombinationen hårdare fjäder, SAAB 900 stötdämpare har för mig fungerat utmärkt. **Stötdämpare fram** är lite lättare, det finns originaldelar, Koni nr 1019 passar, själv har jag använt **Volvo 142 rally dämpare**, man får dock göra en liten modifiering vid monteringen.

Vinterkörning det är ett nöje med den här bilen. Jag har en termostattstyrd kylare gardin, som gör att motorn fort blir varm, Fiat 2300 SC har en mycket bra kylare, med stort luftflöde denna bör stängas på vintern. Jag har även en Bosch värmarer för traktorer och liknade fordon, som extravärme den sitter

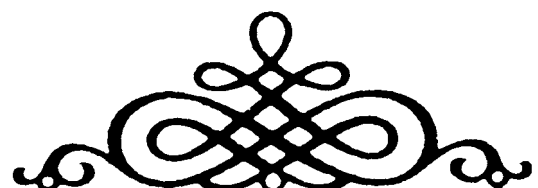
under handskfacket. Likaså skall man förbättra vindrutespölningen genom att flytta spolknappen till golvet. och montera en större spolvattenbehållare. Strålkastarna skall ha H4 insatser med 100/80 lampor, sen givetvis minst tre extra ljus.

Bromsljus kontakten är ett bekymmer. Den sitter inte direkt på pedalen utan är hydralisk som sitter på ett bromsrör. Bäst är att montera en kontakt som sitter på golvet bakom pedalen vilken verkar så fort man trycker på bromspedalen

Ett annat problem är stolarnas krocksäkerhet. Vid en olycka ger de dåligt skydd mot ev pisksnärtskador. För att förebygga detta bör man montera stolar med nackskydd typ Recardo När du vill ha bilen i original utförande byter man bara stol. Ett annat viktigt problem är säkerhetsbälten, Från början fanns enbart 2 punkts bälten. Moderna 3-punkts bälten är ett måste i en sådan här bil.

Problemet är att den övre infästnings punkten, på B stolpen är för svag. Där har jag svetsat en förstärkning med en gänga, som blir den övre fästpunkten för säkerhetsbältet. En huvudströms brytare monteras lätt i bagageutrymmet, den kan monteras på batteriets jordkabel det är även ett billigt stödskydd.

Text & foto: Staffan Hansson



Klassiska Fiat-däck

Det har kommit en hel del goda nyheter för klassiska Fiat-ägare under de senaste åren; Andra klassiska bil-ägare drar också nytta av att Pirelli nu visar ett samlat intresse för att fira sitt arv som en av världens bästa däcktillverkare.

Pirellis engagemang är fantastiskt och allomfattande när utbudet utökas. De tillverkar 165HR400 Cinturato CA67-däcken som monterades på de underbara 8V exotiska sportbilarna mellan 1952 och 1954. Radialdäcket Cinturato CA67 som kom till 1952 var ett landmärke genom att det utnyttjade det extra greppet och livslängden hos ett radialdäck, men förbättrade tekniken för att göra det lämpligt för dagens sportbilar. Med sportbilar från denna period handlar det inte bara om grepp - progressiv förutsägbar hantering är avgörande, varför dessa 165HR400 Cinturato CA67 också var originalmonterade på bilar som Lancia Aurelia och Alfa Romeo 2600. Cinturato är den enda H-klassade däck i denna storlek och, som ett resultat, att om du angav att du ville ha radialdäck på din Aston Martin DB2/4 eller Ferrari 250 Tour De France på 1950-talet, var Pirelli Cinturato vad de monterade på dina Borrani ekerfälgar.

I den motsatta änden av skalan har Pirelli nu tagit över tillverkningen av 125R12 Cinturato CN54-däcken för den lilla klassiska Fiat 500 från 1957 till 1975. Många av dessa roliga små bilar kom ursprungligen försedda med diagonaldäck, men som våra vägar har blivit mer trafikerade och vi har fler tvåfiliga vägar har ett radialdäck blivit normen, och nu kan du äntligen få det ursprungliga radialdäcket som Cinquecento började använda 1964.

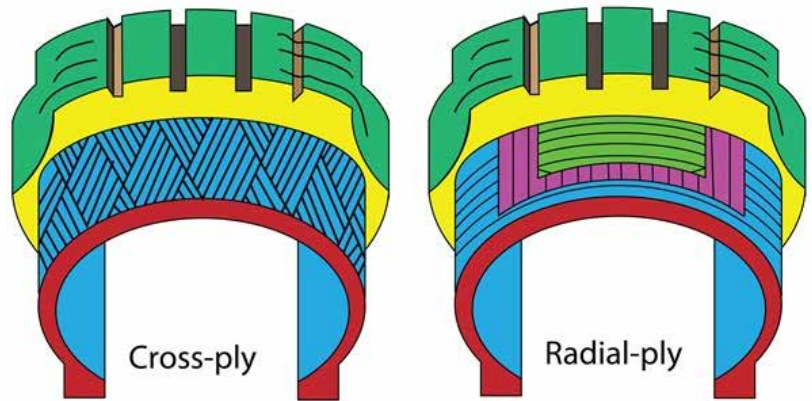
Fiat's lilla 1100 från 50- och 60-talen stöds nu av en 145R14 Cinturato CA67, för de som vill ha ett högre däck tillverkar Michelin-155R14 X.

För tidiga Fiat 1500 gör Pirelli 155R13 Cinturato CA67. Fiat 1500S Cabriolet med 15" hjul fungerar bra med 155HR15 Cinturato CA67. 1500L har 165HR14 Cinturato CA67, som erbjuder ett däck med större sektion för mer komfort, och till Cabriolet 1500L passar 145R14 Cinturato CA67, det tunnare däcket för smidigare, lättare, snabbare och roligare hantering.

Fiat 1800 – 2100 utrustade 5.90-14 diagonaldäck, ersätts av 165R14 Cinturato CA67. 2300:an som behöver ett högre däck tillfredsställs av Michelin 185R14 MXV-P som också finns med vita däcksidor, och 2300S Coupe har 15" hjul med 165HR15 Cinturato CA67 däck.

Till de olika modellerna av Fiat 850 finns nu 145R13 Cinturato och den senaste produktionen av 155R13 Cinturato CA67 som precis började tillverkas igen sommaren 2023. Detta däck passar också för Fiat 124, där Pirelli också tillverkar 165R13 Cinturato CN36 för 124 Spider.

1968 utvecklade Pirelli lågprofildäcket CN36, och idag tillverkar de en 175/70R13 CN36 och 185/70R13 CN36 som fungerar som lågprofilalternativ till 155R13 och 165R13 däck som så många gillade att uppgradera sina bilar med på 1960-, 70- och in på 1980-talet.



Fiat Dino började, precis som Ferrari Dino, på ett tunnare 185R14-däck för vilket Michelin tillverkar det utmärkta 185HR14 MXV-P, men med Dino 2400 monterade de 205/70VR14 Cinturato CN36 som originalutrustning, liksom de gjorde på Fiat 130.

När vi går in i mer moderna Fiats blir däckstorlekarna mer generiska och däckerna finns mer tillgängliga hos vanliga däckhandlare. Men bildesign och geometri före 1980 drar nytta av att kompletteras med en däckstomme som faktiskt är designad för att användas i den miljön. Geometrin hos moderna bilar är väldigt annorlunda och det avgör behovet av en helt annan däckstil, så att passa in rätt däckprofil på din klassiska fiat kommer att öka körglädjen.

Att Köpa klassiska däck efter Brexit

Personalen på Longstone Tyres röstade inte för att lämna EU. Vi är en kommersiell organisation som värdesätter att vara en del av Europa och den internationella handeln, och som människor känner vi oss europeiska och ville förbli en del av Europa. Men tyvärr var det inte uppfattningen av 52 % av vår röstberättigade befolkning i Storbritannien. Även om det inte var vår idé ber vi om ursäkt.

Eftersom omröstningen hade gått fel enligt vår uppfattning, kände vi fortfarande att vi ville fortsätta att handla med Europa, så vi har löst ett sätt att kringgå det med hjälp av de olika rederierna som vi har att göra med.

Om du går in på Longstone Tyres webbplats kommer webbplatsen att beräkna alla skatter och Longstone kommer att betala alla dessa pengar via vårt fraktbolag. Effekten av detta är att när du köper från Longstone kommer däckerna att skickas direkt till dig.

Det finns inga dolda kostnader.

Däcken kommer inte att hållas av tullen.

Däcken tar cirka 3 dagar att komma till dig.

Frakt till Sverige är gratis.

Text & foto: Lonstone Classic Tyres

Fiat Ritmo



Fiat Ritmo 70 CL -88.

Fiat Ritmo presenterades 1979 som Fiats kandidat i "Golf-klassen" — d v s totalängd runt 4 meter, kaross av typ kombi-sedan och framhjulsdraft via tvärställd motor. Enda punkten där Ritmo avviker är bakaxeln; medan konkurrenterna oftast har spiralfjädrar både fram och bak, har Ritmo den delade bakaxeln avfjädrad av en

tvärställd bladfjäder. Detta "arv" från föregångaren Fiat 128 utgör dock ingen praktisk nackdel.

Basmotorn är på 1498 cc och gav de första åren 55 kW (75 hk) — modellbeteckningen är Ritmo 75.

År 1982 kom även en diesel på 1714 cc och 41 kW (55 hk) som emellertid aldrig såldes i större antal i Sverige. 1986 utgick den

från svenska marknaden.

Inför modellåret 1984 fick utförandet med basmotorn beteckningen Ritmo 85 och år 1985 höjdes effekten till 60 kW (82 hk). Samma år introducerades också högprestandaversionen Ritmo 105 TC med 1585 cc, dubbla överliggande kamaxlar och effekten 77 kW (105 hk).

År 1986 genomgick Ritmo en omfattande ansiktslyftning och fick ny front, nytt bakparti samt ny inredning. Motoreffekten sänktes något till 58 kW (79 hk). Modellbeteckningen var fortfarande Ritmo 85.

Modellåret 1986 introducerades som komplement en billigare version, Ritmo 70, med 1301 cc-motor på 48 kW (65 hk). Det är fö samma motor som finns i "lillebror" Uno. Ritmo 70 finns endast med 3 dörrar medan den mer påkostade Ritmo 85 nu endast finns med 5 dör-

REPARATIONER

	80-82	83-85	86-87
Kylare, vattenpump	+		
Kylsystem, övrigt	+		
Bränslesystem	--	--	
Avgassystem			
Tändstift, brytare			
Tändsystem, övrigt			
Batteri			
Elsystem			--
Generator			
Startmotor			
Motor			
Koppling			--
Växellåda			
Drivaxlar			
Bromsbelägg			
Bromsar, övrigt		--	
Stöd/fjädr/hjulupphågn	+		
Hjullager	--	--	
Däck/hjul (ej byte)			--
Styrsystem			
Rostskador			-
Lack/krom			
Värme/ventilation/fläkt			--
Instrument			
Inredning			--
Vindrutetorkare/spolare			
Strålkastar rengör/spol			
Andra komponenter			

PROBLEM

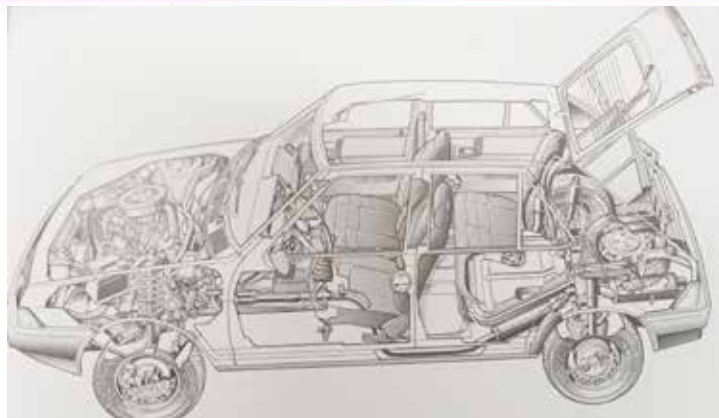
	80-82	83-85	86-87
Läckande kylvatten			--
Överhettning	+		
Hög oljeförbrukning			
Kallstarter	--	--	--
Varmstarter	+		
Choke		--	--
Batteri laddar ur			
Ojämn gång	+	+	
Gnissel vid bromsning			+
Parkeringsbroms	-	--	--
Säkringar			
Skrammel och gnissel		--	
Inträngande regnvatten			--
Högt vindbrus	--	--	
Fönsterhissar	--		
Nycklar och lås			
Svaga strålkastare		+	
Vindrutetorkare	+		
Imma på rutor		+	+
Värme i kupén	--	--	--
Ventilation			
Inredning faller sönder			
Svårt lasta bagage	+		
Högt motorljud			
Stolar/nackstöd	--		
Koppling		+	
Tung styrning			

rar. Samma år utgick också Ritmo TC.

Katalysator finns inte på någon Ritmo.

Hösten 1988 efterträds Ritmo av Fiat Tipo — en helt ny bil med avancerad design och sensationellt goda utrymmen.

Vad tycker ägarna? Fiat Ritmo har jämförts med medelbilägaren mycket få nöjda ägare. Egenskaper som man i mycket liten utsträckning är nöjda med är utseende, driftsäkerhet, komfort, motståndskraft mot rost och instrumentering. Bland dem som äger de senaste modellerna (86-87) finns det också många som är missnöjda med prestanda, väghållning, vinteregenskaper och, i viss utsträckning, möjligheten att reparera själv. Bland dem som äger 83-85 års modeller finns det betydligt fler än normalt som har kritik mot bilens bagageutrymme.



ROST

80-82 83-85

Fiat Ritmo är mycket sämre än medelbilen när det gäller rost. Dörrar, dörrtrösklar och baklucka/bakparti tillhör de områden som drabbas mest. I övrigt är rosten relativt jämnt fördelad över karossen.

DRIFTSÄKERHET

80-82 83-85 86-87

I fråga om pålitlighet är Fiat Ritmo i genomsnitt mycket sämre än medelbilen. I de två äldsta årsmodellgrupperna har man mycket reparationer av bränslesystem och hjullager samt, bland bilarna från 83-85, bromsarna. Reparationer avseende elsystem, koppling, hjul/däck, ventilation och inredning är vanligare än normalt bland årsmodellerna 86-87.

EKONOMI

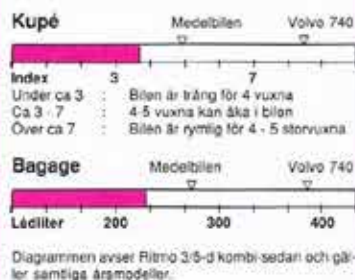
Modell	Ny bil		Begagnad bil	
	Ritmo 85 Super	Ritmo 75 CL	Ritmo 85 Comf	Ritmo 75 CL
Årsmo del l	1988	1982	1985	1982
Pris c:a	79 900 kr	22 300 kr	39 000 kr	620 kr
Skatt/Besiktning	620 kr		620 kr	620 kr
Försäkring	1 530 kr		2 240 kr	1 930 kr
Värde min skning	12 200 kr		6 200 kr	4 300 kr
Bränsle	4 810 kr		5 070 kr	5 470 kr
Reparationer/Däck	400 kr		2 440 kr	3 170 kr
Service	260 kr		1 040 kr	870 kr
Underhåll	320 kr		410 kr	400 kr
Totalt per år	20 140 kr		18 020 kr	16 760 kr
” per mil	13,43 kr		12,01 kr	11,17 kr

Fiat Ritmo har tre års nybilsgaranti med obegränsad körsträcka. Från och med oktober 1986 ingår också ett s.k. trygghetspaket som innebär att man inte behöver betala någon arbetskostnad i samband med 1.000-, 2.000- och 3.000-milservice. Dessutom ingår i trygghetspaketet vissa möjligheter att få ersättning för hyrbils- och hotellkostnader när det uppstår fel på bilen utanför hemorten. Från och med 1985 års modeller har samtliga Fiat-modeller sex års rostskyddsgaranti.

Hur många skulle välja samma märke och modell idag?

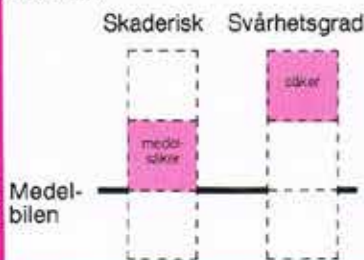
Ägare av årsmodell		
80-82	83-85	86-87
23 %	42 %	53 %

UTRYMME



SÄKERHET

Folksams säkerhetsgradering
Fiat Ritmo



I ETT NÖTSKAL...

- Italiensk framhjuldriven bil i övre småbilklassen, plats för 4 vuxna, bagageutrymme något mindre än genomsnittet.
- Driftsäkerhet: årsmodellerna 80-82 mycket sämre än medelbilen, 83-85 sämre och 86-87 mycket sämre.
- Vanligaste fel är bränslesystem och hjullager på de båda äldsta årsmodellgrupperna, på årsmodellerna 83-85 är det dessutom bromsarna. 86-orna och 87-orna har mest reparationer av elsystem, koppling, däck/hjul, ventilation och inredning.
- Fiat Ritmo hör till de sämsta vad avser motståndskraften mot rost.
- Billigare än genomsnittet att äga.
- Ägarna är mest missnöjda med utseende, driftsäkerhet, komfort, motståndskraft mot rost och instrumentering.
- Skaderisk vid krock som medelbilen, svårhetsgrad vid skada bättre än medelbilen.

Uppgiftlämnare: Paul Österberg

Fiat Uno



Fiat Uno 70 SX i.e. KAT -88.

Introduktionen skedde 1984 då Uno lanserades som efterträdare till Fiat 127.

Fiat Uno är en kombi-sedan i minsta storleksklassen, med 3 eller 5 dörrar. Bilen karakteriseras främst av att den är högre än

många andra småbilar. Detta kommer kupéutrymmet till godo såtillvida att man sitter lite högre än normalt, vilket "sparar plats" på längden.

Den tekniska uppbyggnaden följer mönstret för moderna småbi-

lar; framhjulsdrift, tvärställd motor, kuggstångsstyrning och "halvstel" bakaxel.

De första åren fanns två motoralternativ; Uno 55 resp Uno 70, där 55-modellen fanns med 3 eller 5 dörrar, medan 70-modellen endast fanns med 5 dörrar.

Uno 55 hade en 1116 cc-motor på 40,5 kW (55 hk), medan Uno 70 hade en 1301 cc-motor på 50 kW (68 hk).

År 1986 fick Uno nya modellbeteckningar. 1116 cc-motorn fick effekten höjd till 43 kW (58 hk) och modellen kallas nu Uno 60 och 1301 cc-motorn fick något lägre effekt och beteckningen Uno 70.

1987 kom ytterligare två motoralternativ; Fiat Uno 45 FIRE och Uno Turbo i.e. Den s k FIRE-motorn är intressant såtillvida att den är en total nykonstruktion med extremt få komponenter och helt sammansatt av robotar. Ef-

REPARATIONER

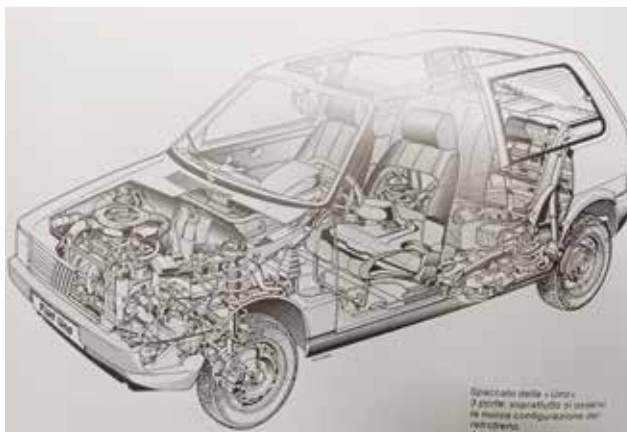
	84-85	86-87
Kylare, vattenpump		
Kylsystem, övrigt	-	
Bränslesystem		+ +
Avgassystem	+	
Tändstift, brytare	- -	+
Tändsystem, övrigt	-	
Batteri		
Elsystem		
Generator		
Startmotor		
Motor		-
Koppling		
Växellåda		
Drivaxlar		
Bromsbelägg		
Bromsar, övrigt		
Stöd/fjädr/hjulupphängn		
Hjullager		
Däck/hjul (ej byte)		
Styrssystem		
Rostskador		
Lack/krom		- -
Värme/ventilation/fläkt	- -	
Instrument		
Inredning		
Vindrutetorkare/spolare		
Strålkastarrensör/spol	- -	- -
Andra komponenter		+

PROBLEM

	84-85	86-87
Läckande kylvatten	-	
Överhettning		
Hög oljeförbrukning	- -	
Kallstarter	- -	- -
Varmstarter		
Choke		- -
Batteri laddar ur	- -	
Ojämn gång	- -	-
Gnissel vid bromsning		
Parkeringsbroms	- -	-
Säkringar	- -	
Skrammel och gnissel		
Inträngande regnvatten		
Högt vindbrus		
Fönsterhissar		- -
Nycklar och lås	- -	-
Svaga strålkastare	+	
Vindrutetorkare		- -
Imma på rutor		
Värme i kupén		- -
Ventilation		
Inredning faller sönder		
Svårt lasta bagage		
Högt motorljud	+	
Stolar/nackstöd		- -
Koppling		- -
Tung styrning		

fekten är 33 kW (45 hk) men den motorn finns endast i 3-dörrars karossen. Högprestandamodellen Uno Turbo i.e. har 74 kW (101 hk) och var redan från början utrustad med katalysator.

Inför modellåret 1988 fick alla Uno-modeller katalysator och heter nu Uno 45 i.e. med 3 dörrar och 33 kW (45 hk), Uno 70 SX med 5 dörrar och 1498 cc-motor på 55 kW (70 hk) samt den tidigare beskrivna 3-dörrars Uno Turbo i.e.



Vad tycker ägarna? De som äger Fiat Uno är missnöjda med driftsäkerheten, möjligheten att reparera själva och strålkastarrensörarna. Ägarna av senare modeller har framför allt kritik mot prestanda, motståndskraft mot rost, och, i viss utsträckning, utseende och vinteregenskaper. Bland ägarna till de äldre modellerna finns det många som inte är helt nöjda med bagageutrymmet.

ROST

84-85

Fiat Uno är mycket sämre än medelbilen i rosthänseende. Mest utsatta delar är dörrar, dörrtrösklar och baklucka/bakparti. Fram- och bakskärmnar drabbas också i relativt hög utsträckning.

DRIFTSÄKERHET

84-85 86-87
-- --
medel

Äldre modeller av Fiat Uno är mycket sämre än medelbilen, yngre är som medelbilen. Bilarna från 84-85 har främst mycket problem med tändstift, brytare och ventilation medan man bland de nyare har mycket reparationer av bränslesystem och lack/krom. I båda åldersgrupperna krånglar dessutom strålkastarrensörare/spolare oftare än för genomsnittet.

EKONOMI

Modell	Ny bil		Begagnad bil	
	Uno 70 SL	1988	Uno 70 S	1985
Pris c:a	67 200 kr		39 000 kr	
Skatt/Besiktning	440 kr		530 kr	
Försäkring	1 410 kr		2 110 kr	
Värdeminskning	10 200 kr		6 200 kr	
Bränsle	4 680 kr		4 810 kr	
Reparationer/Däck	430 kr		3 540 kr	
Service	260 kr		1 230 kr	
Underhåll	320 kr		410 kr	
Totalt per år	17 740 kr		18 830 kr	
" per mil	11,83 kr		12,55 kr	

Fiat Uno har tre års nybilgaranti med obegränsad körsträcka. Från och med juli 1986 ingår också ett sk trygghetspaket som innebär att man inte behöver betala någon arbetskostnad i samband med 1.000-, 2.000- och 3.000-milSERVICE. Dessutom ingår i trygghetspaketet vissa möjligheter att få ersättning för hyrbils- och hotellkostnader när det uppstår fel på bilen utanför hemorten. Från och med 1985 års modeller har samtliga Fiat-modeller sex års rostskyddsgaranti.

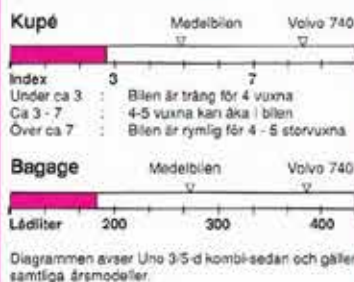
Hur många skulle välja samma marke och modell idag?

Ägare av årsmodell
84-85 86-87
49 % 62 %

I ETT NÖTSKAL...

- Italiensk framhjulsdreven småbil, något trång för 4 vuxna, bagageutrymme bland de mindre.
- Driftsäkerhet: årsmodellerna 84-85 mycket sämre än medelbilen och 86-87 medel.
- Vanligaste fel är strålkastarrensörare/spolare på båda årsmodellgrupperna, på årsmodellerna 84-85 är det tändstift/brytare och ventilation. 86:orna och 87:orna har mest reparation av bränslesystem och lack/krom.
- Fiat Uno är mycket sämre än medelbilen vad avser rostskador.
- Mycket billigare än genomsnittet att äga.
- Ägarna är mest missnöjda med driftsäkerheten och möjligheten att reparera själv.

UTRYMME



SÄKERHET

Folksam's säkerhetsgradering Fiat Uno



Uppgiftlämnare: Paul Österberg

Cambionette

Den här historien börjar efter att Fiat fyllt 100 år. Snacket gick i klubben att vi borde åka till Italien för att se och skaffa delar till avstannade renoveringar. Mostra scambio Imola, 4 km racerbana, båda sidor kantade med säljare, nytt och gammalt. Där borde det finnas det som inte finns på marknader hemma i Sverige.

Sagt och gjort. Utan att fråga styrelsen i FCC tog jag kontakt med ett bussbolag i Mellansverige, för att täcka upp så många som möjligt. Tillsammans fixade vi en tio dagar lång resa söderut.

Vi blev ca 45 intresserade inklusive ett gäng norrmän som från Örebro via Borås, Värnamo och Helsingborg gav oss iväg. Vi bodde på bra hotell och åt bra att några undrade om pengarna kunde räcka till hemresan med.

Jag hade med Pauls hjälp bokad av ett gäng muséer på resan ned och hem. Några fina muséer bland alla *Rosso Bianco Collection* utanför Aschaffenburg i Tyskland med många handgjorda bilar från 30-talet. *Sinsheim Teknik Museum* som nästan är ett måste för den som passerar genom Tyskland inte långt från Stuttgart. Ett som inte längre finns är *Topolinomuseum* utanför Como. Många muséer vi besökte på resorna som sedan följde till Imola och Padova är *Ferrari, Maserati, Stanguellini, Fiat, Alfa Romeo och Bugatti* m.fl. Många trevliga minnen av framför allt den sociala samvaron på buss och hotellkvällar. Det var inte svårt att få till resorna.

Det blev fem sådana resor, sedan har vi stressat ner med bil eller med flyg och hyrt bil där nere, inte så roligt. Mässorna är så stora att man inte träffar varandra.

Men det var inte det som jag skulle fylla sidan med. Det var på vår första resa till Imola, där stod hon eller han utanför, en 1100 Cambionette från mitten av 50-talet. Jag hade då ingen aning om att något sådan existerade.

Jag hittade en liten modell som jag visade runt i bussen, det var det närmaste jag kunde komma en sådan, trodde jag.

Paul som medarrangör ringde mig någon månad efter hemkomsten, han hade hela Sverige som arbetsfält (vet inte vad han gjorde men runt var han...). Jag fick ett tel-nummer av honom till förre Fiathandlaren i Östersund. Jag ringde och fick god kontakt med honom. Han kände sig för gammal att göra något åt bilen.

Jag åkte upp med släp och pärmar med bilder på de som jag tidigare gjort renovering på, 127, 124 special T och 2300. I trädgården stod ett rostigt vrak, utan motor, utan golv och flaket det var väck!

Det gjordes upp att jag kunde ta med bilen hem. Trots många år i dvala kunde vi rulla upp den på släpet, luft i däcken, inga låsta bromsar. En plyfaskiva fick bli tillfälligt flak för lösa delar, bl.a. ett speciellt oljetråg till den bilen. Med följde också



en 1100 TV-grill passande min 1100 -54 och inte till denna 56-a, då utformningen på frontplåten är ändrad under de åren.

När jag på väg hem stannade och tankade var det någon som undrade vad det var för hemmabygge med skärmbreddare och flak. Han var lika okunnig som jag varit.



Väl hemma konstaterade vår norske vän Tryggve E att jag inte skulle hinna svetsa upp den (han vet inte hur rätt han hade). Upp på släpet igen, nu med annat tillfälligt flakgolv, dörrar, golv och vad som skulle behövas.



Jag hade nämligen sågat upp en 1100 som fick och skulle vara donator med plåt, motor m.m. Så gick vägen över till grannlandet för operativa ingrepp. Det blev ett väldigt bra resultat. Hem igen nu har jag slipat, grundmålat och lyft av karossen från ramen, även där en del svetsjobb.

Många delar är införskaffade och åtgärdade för montering, mycket från donatorbilen, som också fått släppa till diverse framvagnsdelar och växellåda. Bakaxel till 1500 Spider då den passar 1100-an

1500 Spider är förresten inte mer spännande än en snygg karossbyggnad på 1100 med Juventusmotor. Om min 1500 Spider (som kom emellan) finns att läsa i Fiatelisten nr 2 2023.

Nu återstår montering, reovering av bromsar (samma som 14/1900). Anskaffning av vindruta, kupén är 10 cm bredare än en vanlig 1100. Spännande, har gjort en mall, kanske för tillverkning i Finland. Kanske någon duktig glasmästare kan skära till en ruta jag har med samma välvning från en Morris



Marina. Sedan bestämma färg och lackering.

Men det var inte heller detta jag skulle skriva om, men i väntan på utlovat material så fyller jag någon sida.

Nu är det en bön till er FCC-medlemmar att ni kanske ska skriva något till tidningen. Krav är att ni skriver i Word och sänder foton i PDF. Är det inte för långt skriver jag om det.

Var inte oroliga, det är ingen tävlan varken i ord eller bild, gamla foton kan berätta mycket. Det finns några som berättar kort eller långt på Facebook. Alla är inte inne på den tråden, giv också dem en möjlighet, kanske ett reoveringstips.

Text & foto: Magnus Persson



SÄLJES FIAT 1800 B Scandinavia -62

Den har rullat 14000 mil ca med en brukare som köpte den ny i Norrköping. Förste ägare jobbade åt luftfartsverket så han var van att hålla sig på hög nivå därför blev det en 1800 B Scandinavia. Den åkte han med till 1979 då han gick i pension. Och då rågade han några arbetskamrater om de viste någon som kunde ta hand om bilen.

En som blev tillfrågad var min barndomskamrat som köpte bilen åt mig. Och ställde in bilen i en lada hos sin syster, och där fick den stå tills jag plockade fram den i våras.

Den rullade lätt efter 44 år utan låsta bromsar så den var lätt att få ut. Motorn sitter fast så där är ett renoveringsobjekt. Rostmässigt är den väldigt bra med lite ytrost som ska gå att polera upp, Bilen är orörd både in och utvändigt. Det vanliga felet med en pulveriserad instrumentbräda (går att köpa nyttillverkad). Klädseln är riktigt fin under allt dam så den ska gå att få till. Nycklar finns och den är registrerad och därmed en riktigt bra objekt av en u nästan obefintlig bil.

Pris: 20.000:- ska vara ett rimligt pris.

Lars Lundkvist Gävle 0700-44 01 97



SÄLJES

Bilklocka till 30-talare

Pris 750:-

John 0705-26 40 85



SÄLJES

FIAT 4x4 Panda Cross

2015 uttagen 2016, en ägare 5400 mil
Nya bromsskivor runt om, motorvärmare.

Pris 90.000:-

Roger 0737-66 78 14



SÄLJES FIAT Terpedo 1925 söker nytt hem

I arv har vi fått denna bil som dessvärre inte får den kärlek den förtjänar. Den har dammat i ett garage i 7 år vilket var dåden senast rullade. Bör nämnas att ett mindre okänt motorfel påtalades vid den tiden. Pyspunka i alla däck men för övrigt i mycket gott skick, lite omvårdnad så är den som ny. Så vitt vi vet är allt i

original, både bil som papper. Bilen är mycket svår att värdera men samtliga ägare godtar motbud från ett utgångsläge på **200.000:-**.

Monica.lynn96@hotmail.co.uk
076-100 41 12



SÄLJES 1100 103 Familiare 1954

Bilen registrerad 1 jan -54 som årsmodell -54, dubbla barnstolar i skuffen som de första bilarna hade, bilen har haft en brukare från ny till -79 då ägaren gick bort. Bilen garagerades och startades då och då så motorn går runt. Bilen bättre än vad bilderna visar. Rost i bakändan åtgärdad f.ö. är den totalt orörd och så komplett den kan vara efter 70år i livetoch 10000 mil. Ett bra renoverings objekt. Bakre stötfångare, golvmattor i påsar i bilen. Den är fortfarande kvar i registret.

Vill ha 18.000:- då byter bilen ägare.

Lars Lundqvist 0700-44 01 97



SÄLJES

FIAT 1100, 103, 1953-56

Kompletta baklampor i bra skick säljes.

Urban Dahl 0705-62 88 41



SÄLJES**Till FIAT 1100 E, 1949-51**

- Komplet ny Kolvsats i kartong, öd + 0,20
- 8 nya ventiler i kartong
- 7 nya p-ändar
- 2 nya axlar+bussningar mm, till framvagn
- Instruktionsbok, bra skick
- 4 st navkapslar i bruksskick

Samt lite annat som följer med
Kom med bud på hela lådan.

Urban Dahl 0705-62 88 41

**KÖPES****Fiat 500 Nouva Giardiniera**

Köpes oavsett skick, i renoveringsbehov eller färdigrenoverad. Reservdels bil

Jan-Ole, medlem 235. Tel. 0706-30 00 66

**Nya medlemmar****Medlemsnummer**

2092	Mats Tholin	Örebro
2093	Per Samuelsson	Verktogsbod
2094	Per Molin	Borås bildemontering
2095	Micael Stom	Assistanskåren
2096	Jenny Nordstrand	Stockholm
2097	Jakob Hasslöv	Stockholm
2098	Patrik Germundsson	Ljungby
2099	Anders Pettersson	Frillesås
2100	Carin Christensen	Värnamo



Bråttom att bli medlem

SÄLJES

Topolino delar nytt och begagnat

Plåt och kaross, ramar,
skärmar, dörrar, huvar,
ekonomiplåt,
fäljar, Navkapslar,
motorer, motordelar,
förgasare, växellådor,
packningssatser, koppling,
bakaxlar, framvagnar,
hjullager, bromsdetaljer,
hjullager, el detaljer,



Nya inredningar i originalutförande

Sufflettställning. Nya suffletter,
Glasrutor, strålkastare.
Blinkers, baklampor,
Stötdämpare, stötfångare,
Samtliga gummi detaljer,
Nya kardanstänger, hardyskivor,
Och Mycket, Mycket mer
Och det mesta kan beställas.



Topolino Garage

Urban Dahl

Mobil +46 705 62 88 41





Foto omslag: 124 Spider, Mats Nilsson, Växjö • Foto baksida: 500 Topolino, PoA Sahlberg, Borås