

MOJ KAMIONČEK FIAT 1100 ALR

LETA 2010 SEM KONČAL OBNOVO FIAT-a 1100 E in že pričel razmišljati o novem starodobniku. Fiatovi modeli so mi najbolj blizu in ker je modelov kot so ballila, topolino in Fiat 1100 E mnogo, me le-ti niso zanimali. Hotel sem nekaj novega, nekaj posebnega. Tako sem po naključju naletel na sliko Fiatovega kamiončka, ki je pri meni vzbudil precejšnje zanimanje. Taka vozila so v Italiji zelo redka, pri nas pa ni nobenega in vedel sem, da je to zame prava stvar.

Po drugi svetovni vojni je italijanskemu gospodarstvu primanjkovalo prevoznih sredstev, najbolj so to občutili mali obrtniki. Tako so leta 1947 poslali na trg mali kamionček Fiat 1100 ALR, ki je bil predhodnik Fiatovega tovornega programa. Tovarna je izdelovala predvsem podvozja, z različni nadgradnjami pa so se ukvarjale manjše delavnice. Tako je nastajalo veliko različnih modelov, kajti vsak je nadgradnjo izdeloval po svoje. Bili so z odbijači, brez njih, z višjimi in nižjimi kesoni, z rezervnim kolesom na strehi ali pod kesonom, različnih barv ter kombinacij le-teh.

Kamionček je imel zelo robustno podvozje, motor in menjalnik pa od osebne avtomobila 1100 B in 1100 E. Diferencial je bil močnejši, zato pa je bil kamionček počasnejši od omenjenih osebnih avtomobilov. Tudi moj kamionček je bil narejen v neznani delavnici, kajti v tovarniškem arhivu je dostopen samo podatek, ki pravi, da je januarja 1948 podvozje zapustilo



tekoči trak. Ostalih podatkov tovarna nima.

Spomladi leta 2010 sem domov pripeljal kamionček, oz. nekaj, kar je nekoč bilo podobno le-temu. Vsak laik bi ob pogledu na kup rje ugotovil, da je to zrelo samo za na odpad. Jaz pa sem v osnovi videl možnost uspešne obnove. Precej delov, ki so manjkali, sem že imel doma, ostali so mi namreč od prejšnjih Fiatov 1100. Kabina kamiončka je polovica kabine osebnega avta, enake so tudi luči, pokrov motorja, vrata in še marsikaj. Tako sem istega leta že vse razstavil in pričel z utečenim postopkom obnove: najprej s peskanjem, zaščito vseh delov proti koroziji, urejanjem podvozja,

motorja, menjalnika itd.; vse po točno določenem zaporedju, kajti to drugače ne gre. Prav v podrobnosti obnove se ne bom spuščal, kajti le-to sem podrobno že opisal pri obnovi prejšnjih starodobnikov. Delo na projektu se je zavleklo zaradi gradnje sinove hiše in obnove naše, kar mi je vzelo ogromno časa in denarja. Po vseh teh letih sem lani končno obnovo zaključil in januarja letos, na njegov 70.rojstni dan, kamionček tudi registriral.

Ko tako stojim pred njim, sem na svoje delo zelo ponosen ter vesel, kajti vsem sem dokazal, da se iz nič lahko naredi marsikaj. Vseh ovir in preprek, ki sem jih premagoval, ne bi

tu opisoval, saj bi mogoče katerega restavradorja odvrnil od tega početja. Seveda pa brez strokovne pomoči kleparjev Alda Caha in Simona Dodiča, strugarja Ivana Gontareva, mehanika Avgušтина Zvera ter soseda ličarja Ivana Komela, ki mi je precej pomagal z nasveti ne bi šlo. Ne morem pa mimo tega, da ne bi pohvalil moje žene, ki ni nikoli godrnjala, ko sem ure in ure prebil v delavnici ter včasih zanemarjal njo in ostalo delo. Po grobem izračunu sem porabil približno 1500 ur dela ter okoli 8.000 €.

Teh par slik pove marsikaj, kaj vse je bilo vmes, pa vem samo jaz.

