



O mojem Fiatu

Tovarna Fiat je takoj po vojni, leta 1950, zaglala projekt novega modernega avtomobila Fiat-a 1400. To je bilo obdobje, ko je Fiat čakal na povojna posojila zaveznikov (ZDA) za obnovo in zagon proizvodnje in je želel s tem tako »ameriškim« modelom izkazati spoštovanje do ZDA. Novi Fiat 1400 je bil (in je) namreč zelo podoben ameriški limuzini Kaiser »Special« iz leta 1947. Drugi razlog pa je bil seveda tudi ta, da je bil »ameriški« videz v takratni Italiji sinonim za lepo, veličastno, moderno. To je prvi Fiat, ki je imel samostoječo karoserijo. Za ta podvig je tovarna poslala svojega glavnega tehnika iz oddelka karoserije, Giuseppe-ja Alberti-ja, na usposabljanje v Detroit, ZDA v podjetje Budd. Budd iz Detroita je bil specializiran za izdelovanje pločevin in njihovo varjenje z modernimi tehnologijami. Ravno tam se je italijanski tehnik seznanil z vozilom Kaiser »Special«, ki ga je konstruiral Budd.

Fiat 1400 je bil velik (za tiste čase), udoben in omogočal je lagodno vožnjo. Imel je kar nekaj novosti: serijsko vgrajeno gretje in prezračevanje kabine, vetrobransko steklo ukrivljeno, zadnji most fiksni. Vodstvo Fiata je želelo, da bi bil to 6 sedežni avtomobil,

zato so ga morali opremiti z močnejšim motorjem, 1400 cm³. Prva serija je imela ravne linije, čiste boke in zaokrožen zadek in vgrajene bočne smerokaze. Že v letu 1950 se je začela tudi proizvodnja bolj elegantnega Fiata 1400 Cabriolet. Ta je bil opremljen s prednjimi smerokazi, skritimi vratnimi kljukami in metalnimi barvami. Prodaja limuzine in kabrioleta je dobro tekla vse do leta 1952, ko je začela upadati zaradi konkurence dveh novih Fiatov. Takrat so začeli proizvajati Fiat 1900, ki je bil v bistvu »ojačan« Fiat 1400, ker je bil opremljen z novim agregatom 1900 cm³. Drugi razlog za upad prodaje je bila proizvodnja Fiata 1100/103, ki so ga začeli prodajati v letu 1953.

A Fiat 1900 ni bil le »ojačan« 1400. Ta model je uvajal veliko tehničnih novosti pri Fiatu v tistem času. 5-stopenjski menjalnik in namesto sklopke »giunto idraulico« (visko sklopka), ki ublaži vibracije. Notranjost je prevlečena z volneno tapacerijo, zadnje steklo je širše, na prednjem in zadnjem sedežu so nasloni za roke, zadnje luči bolj podolgovate, kromirani profili na bokih, kromirani profil na prednjem pokrovu motorja. Skratka, bolj elegantna in dodelana limuzina. Veliko pozornosti je Fiat



Pestra barvna paleta Fiatov v Toscani



Bogata notranjost Fiata 1900



Tesno parkiranje v starem mestnem jedru, Siena

namenil tudi manjši opremi: moderen serijski avtoradio, luč vzvratne vožnje, samodejna osvetlitev notranjosti ob odpiranju vrat, potovalni mehanski »računalnik«, ki prikazuje uro in povprečno hitrost vožnje.

Skupaj z novo limuzino Fiat 1900 so začeli izdelovati tudi coupe verzijo Fiat 1900 Granluce. A to je bil model, ki ga je izdelovala posebna delavnica Carrozzerie Speciali della Fiat. Bil je barvan v dvobarvni kombinaciji, imel je daljšo in elegantnejšo karoserijo, z ukrivljenim zadnjim steklom, ki je omogočalo »panoramski« pogled.

Leta 1953 se bencinskim motorjem pridružijo še dizelski. Tako ugleda luč sveta Fiat 1400 diesel, prvi italijanski avtomobil z dizelskim motorjem. Prostornina motorja je sicer 1900, a oprema je Fiat 1400. Te iste dizelske motorje so kasneje uporabljali tudi v nam bolj znanih kamionih Fiat 615/N in v terencih Fiat Campagnola Diesel.

Leta 1954 so serijo Fiat 1400 posodobili in nastala je serija Fiat 1400 A (na karoseriji manjše perutke na zadku, nova prednja kromirana maska in 6 CV moči več), nato leta 1956 še serija Fiat 1400 B (dvobarvno lakirana karoserija, dvobarvna tapacerija).

Ravno tako se je posodabljal Fiat 1900. Leta 1954 je ugledal luč sveta model Fiat 1900 A (serijske meglenke, mehanizem za pranje vetrobranskega stekla in 12 CV moči več), leta 1956 pa Fiat 1900 B (drugačne dvobarvne kombinacije karoserije, drugačni pokrovi koles, na zadkih peruti, spremenjeni profili na bokih in pokrovu motorja).

S tem modelom pa se je končala zgodba Fiata 1400 in 1900. Tovarna Fiat je tista leta že

začela razmišljati o »1800« in »2100« 6-valjnih. Sklenila pa je tudi dogovor s Seat-om, s katerim se je obvezala, da do leta 1958 v celoti proda kalupe vozila »1400« Seatu. In tako je tudi storila.

SNIDENJE

Vsako leto, prvi vikend v oktobru, se pod okriljem kluba A.R.A. iz Siene, Italije, snidejo vsi Fiati 1400 in 1900 v eni izmed italijanskih pokrajin. Ponavadi se zbere od 25 do 30 primerkov (saj verjetno jih več kot toliko v voznem stanju niti ne obstaja več). Ker je klub, ki ima sedež v Sieni, letos praznoval 25. obletnico, je bilo srečanje organizirano ravno tu, v prelepi pokrajini Toskani, 2. do 4. oktobra 2015. Tako kot že nekaj let pred tem, sem se ga udeležila tudi jaz z družino in z družinskim Fiatom 1900, letnik 1953.

Iz domačih krajev iz Slovenije smo krenili zgodaj zjutraj v petek, ob 5.00 uri. Kot vedno dve posadki. Naša družina se je s Fiatom 1900 peljala, medtem ko je klubski kolega svojega Fiata 1400 naložil na prikolico, ker ni bil popolnoma prepričan v njegove zmožnosti, saj mu je malo pred tem obnavljal motor. Pot je bila dolga, avtoceste vedno neprijazne do teh vozil, a pričakovanja velika. Tako smo točno po programu ob 13.00 uri prispeli v Perugia, pokrajino Umbria. Avtomobile smo pustili na zavarovanem parkirišču in se po krajšem kosilu povzpeli z »mini metro-jem« (oz. enotirnim vlakom) na hrib v stari del mesta Perugia. Največji vtis na udeležence je pustil ogled podzemnega mesta Perugia, kjer smo se po starih ulicah oz. rovih sprehajali v soju svetilk, ki so spominjale na bakle (nekoč so to res bile goreče bakle).

Ob 17.00 uri smo se iz Perugia odpeljali v Sieno, kjer smo imeli organizirano nastanitev in

večerjo dobrodošlice. Predsednik društva, g. Flavio Paolini, izkoristi to večerjo, da vse lepo pozdravi, pohvali novo prišleke, pohvali tiste, ki se srečanja udeležijo od najdlje in izrazi upanje, da bomo vedno dobro skrbeli za te lepote.

Drugo jutro, potem ko je vsak udeleženec najprej odstranil jutranjo roso z avtomobila in ogrel motor, smo se odpravili na izlet po Toskani in obisk starodavnega mesteca Montalcina. Montalcino je mesto, ki naj bi nastalo že v času Etruščanov in ker gre za zgodovinsko in kulturno pomembno mesto, s tlakovanimi ulicami, je za vstop z avtomobili potrebno posebno dovoljene in spremstvo lokalnega redarstva. Starodobnikom, ki parkirajo na ulicah, pa moramo seveda vedno podložiti kos kartona pod pogonski agregat, da dragocena tla zaščitimo pred kapljami motornega olja. Po ogledu ozkih ulic in mestnega obzidja smo svoje Fiate 1400 in 1900 peljali na tipično turistično kmetijo v okolici Montalcina, da smo udeleženci imeli priložnost okusiti nekatere kulinarične specialitete tega območja in vino Il Brunello di Montalcino. Po kosilu smo obiskali še baziliko in samostan L'Abbazia di S'Antimo, v kraju Castelnuovo dell'Abate v katerem domujejo menihi v belih oblačilih. Velik kamniti samostanski objekt gospoduje podeželski dolini, polni oljk, njiv in travnikov. V samostanu ni mašnih obredov za obiskovalce, le menihi pojejo pobožne napeve. Obiskovalca za trenutek ponese v srednji vek. Ko smo se vračali k Fiatom 1400-1900, je sonce že zahajalo. Zvečer nas je v Hotelu Garden v Sieni čakala še svečana večerja. Na njej se nam vsako leto pridružijo še predstavniki italijanskega združenja ASI, da pohvalijo vozila, izkažejo spoštovanje udeležencem in seveda izrazijo željo, da to poslanstvo ohranjanja

tehnične dediščine gojimo tudi v bodoče. Zadnji dan srečanja se je začel zelo deževno in kar nekaj Fiatov 1400-1900 se je zjutraj »pritoževalo«. Naš 1900 ni hotel zagnati, kolegov je nekoliko »kihak«, drugemu 1900 je ravno takrat odpadlo steklo na zadnjih vratih. Vse je bilo treba reševati pod velikim nalivom. A narod starodobništva se tega ne ustraši! Čakal nas je ogled ene najlepših stolnic v širši okolici, mestne stolnice v Sieni – il Duomo di Siena, grajene v krasnem romanško-gotskem stilu, s črno-belimi kamnitimi zidaki. Organizator se je spet zelo potrudil, da je pridobil dovoljenje za parkiranje starodobnikov na trgu Piazza del Duomo, kar sicer ni dovoljeno. Naše Fiate 1400-1900 smo parkirali, jih osušili in zaščitili tla s kartoni. Avtomobile smo pustili na ogled tujim turistom. Mi pa smo si ogledali mogočno notranjost stolnice, se sprehodili po trgu in se nato napotili do palače glasbene akademije Accademia Musicale Chigiana. Ta kraj je znamenit po velikih glasbenikih, kot npr. Vivaldiju, ki so se tam učili in javno nastopali. Sprehodili smo se tudi po bližnjem trgu Il Campo, ki je značilen po tem, da ima obliko morske školjke, tla pa visijo pod določenim kotom. Tam dvakrat na leto prirejajo značilno konjsko dirko, imenovano Il Palio. Na trgu Il Campo smo se še zadnjič na tem srečanju družili pri poslovilnem kosilu, nato pa od tam krenili vsak na svojo dolgo pot proti domu.

Moj Fiat 1900 je na povratku imel manjše težave in se nam je na avtocesti proti Firenzam popolnoma ustavil. A ne gre mu prav nič zameriti, saj je pri svojih letih še v celoti originalen in prav lahko se zgodi, da kakšen 62 let star mehanizem omaga. Zadevo sta moj mož in klubski kolega hitro rešila, saj sta si na Fiatu 1400, ki se je vozil na prikolici, »sposodila« vžig in z njim nadomestila tistega nedelujočega na našem 1900 (avtomobila imata veliko delov popolnoma enakih). Delo sta opravila kar na odstavnem pasu na avtocesti, v pičlih 12 minutah. Avtomobil je nato brezhibno delal vseh 6 ur do doma.

Viri:

- revija Ruoteclassiche, številka 136, februar 2000, članek Dossier Fiat 1400-1900, avtor Elvio Deganello
- osebni arhiv



Na tlakovanih ulicah Montalcina



Jutranji obvezni "check-up"



1400, ki je rešil 1900 na AC Siena-Firenze