

# NAGAJIVI KOŠČEK PAPIRJA

Avtor: Drago PAVLIČ

Pravzaprav je ta članek nadaljevanje zgodbe o restavriranju avtomobila FIAT TOPOLINO A. Prvi članek je bil objavljen v glasilu SVS št. 6/2010.

Po uspešno opravljeni homologaciji, tehničnem pregledu in registraciji je bil Topolino pripravljen za starodobniške avanture.

Najprej nekaj krogov po okolici Moravč in po sosednjih vaseh. Vse je bilo v redu. Blagi vzponi in strmine so bili premagani pogosto samo z drugo prestavo. Le takrat, ko se je cesta res strmo dvignila, je bilo potrebno prestaviti v prvo. Tudi potovalna hitrost je bila solidna. Samo zaradi spoštovanja do stare tehnike se je gibala tja do 80 km/h, sicer pa bi Topolino brzel še hitreje.

Pričel sem zaupati v avto. Večkrat sem se odpravil na nekoliko daljše vožnje. Trojanski klanci so bili kot po meri za testiranje zmogljivosti in vzdržljivosti.

Bližalo se je srečanje v organizaciji Moto kluba v Vodica. Tisto usodno srečanje, na katerem se je smrtno poškodoval motorist-redar na motornem kolesu. Oddaljenost ni bila prevelika, pa tudi trasa ne preveč zahtevna za »ognjeni krst« novega starodobnika.

Dan pred prireditvijo sem še posebno skrbno pripravil avto. Vse je delovalo, imel sem občutek, da tudi avto komaj čaka, da

se pokaže vrstnikom. Avgustovska sobota je bila lepa in kot naročena za srečanje. Še zadnji pozdrav in veselo na pot.

Po dobrem kilometru ali dveh pa je motor pričel izgubljati moč in veselje do vožnje. Z vztrajnim pritiskanjem na plin mi je uspelo nekako prilesti do lokalne avtobusne postaje. Motorni vrtljaji so se zmanjševali in naposled je motor utihnil. Izstopim iz avta ter nemočno krožim okrog njega. Preverim napeljavo, bencin, kontakte... Vse je v redu. Po nekaj neuspešnih poskusih motor končno vžge, vendar deluje zelo neprepičljivo. Uspe mi speljati. Odpeljem se, vendar ne v smeri Vodice, pač pa nazaj proti domu. Motor držim na visokih vrtljajih, saj se bojim, da v nasprotnem ne bo več deloval. Z zadnjimi močmi se uspem pripeljati nazaj – naravnost v garažo. Jezen in razočaran hkrati zaloputnem vrata ter zaprem garažo. Odločil sem se, da kljub temu danes odidem v Vodice. Vzamem ključe od Fičota in ponovim zgodbo. Dobri Fičko me tudi tokrat ni pustil na cedilu.

Ko se nekoliko umirim, čez nekaj dni zopet odprem vrata Topolinove garaže. Kljub mojim dvomom motor vžge, teče ter deluje kot da se ni nič zgodilo. Kljub večkratnim poskusom vžiga in večkratnem daljšem delovanju na mestu, deluje motor povsem normalno. Zmoti me le občasna izguba moči in padeč vrtljajev.

Po nekaj tednih se zopet odpravim na krajšo vožnjo. Vse deluje normalo, le občasno čutim, da motor nekoliko izgublja na moči. Vožnja je minila povsem normalno in zopet pričnem pridobivati zaupanje v vozilo.

V garaži ga prižigam in ugašam, pustim teči ... Kmalu opazim, da po daljšem delovanju prične izgubljati moč in vrtljaje. Kljub temu se odločim, da se odpeljem do bencinske črpalke. Napolnim gorivo, dodam »svinec« in nazaj proti domu. Tik pred domom, takoj za izvozom z glavne ceste,



**Skrivnostna tesnilka, neopazno  
poškodbo kaže puščica**



se lokalna cesta blago vzpenja. Zelo blago, vendar dovolj, da s Topolinom tam obstaneva. Nobene moči, vrtljaji komaj zaznavni, motor naposled umolkne. Mimo se pripelje sosed na traktorju. Takoj je dojel moje težave. Obrne traktor, s katerim je hitel na polje obračati seno. Poda mi vlečno vrv ter me tako reši iz zagate. Vleka je bila dolga le 800 m, vendar dovolj, da sem zopet izgubil zaupanje v vožnjo.

Spoznal sem, da sam ne bom več kos muhavosti mojega Topolina. Na pomoč pokličem soseda. Je dober mehanik ter lastnik več Fičkov. Kmalu ugotovi, da je vzrok najbrž v uplinjaču. Pri dodajanju plina se motor prične dušiti, naposled pa utihne. Sprijaznim se z dejstvom, da bom moral zamenjati ali vsaj obnoviti SOLEXSOV uplinjač. Poskusim tudi sam. Dodajam in odzvam podložke, s katerimi uravnavam nivo goriva v uplinjaču. Nikakor mi ne uspe najti prave višine. Preveč, ali premalo goriva. Motor deluje glede na nivo tekočine, ki jo dobi. Lepo deluje pod nizkimi vrtljaji, dodam ali odzvam podložko, rezultat pa je pogosto ravno obraten od pričakovanega. Na vrsto pridejo sejmi v Italiji. Tam mi ne uspe najti primerne uplinjača. Sprijaznim se z dejstvom, da bom moral obnoviti starega. Za pomoč zaprosim g. Bruna, iz firme Carosseria nuova iz Milj pri Trstu. Ugotovim, da je svojo delavnico preselil v obrtno cono pri Kopru na naši strani meje. Pove mi, da so tukaj boljši pogoji za delo !!??

Dogovoriva se za kompletno prenovo uplinjača. Plovec, dize, šobe, tesnila, vse razen ohišja je novo. Končno sem odpravil vzrok težav.

Z nestrpnostjo namestim obnovljen uplinjač.

Motor lepo teče, teče ... Po določenem času pa se zopet ponovi stara napaka – izguba moči. Počakam nekaj dni – gotovo se vse dize, šobe in tesnila še niso medsebojno uskladili, se tolažim. Čez tedne ali mesece se zopet posvetim »nastavitvam«. Podložke gor, podložke dol, vedno ista zgodba. Zopet obupam in na pomoč pokličem mehanika, tokrat iz druge vasi. Doma ima svojo delavnico, pred tem pa je delal na Fiatih, gotovo bo ta pravi za rešitev mojih težav.

Nekaj popoldanskih ur sva skupaj preživela v garaži. Električna svečka in tuljavi je, vendar je ni !? Seveda, napaka je na svečkah. Zamenjam svečke. Zopet stara zgodba, električna je, vendar je ni... Zamenjam kape svečk, gotovo kje »prebijajo«? Zopet problemi s to nepredvidljivo elektriko! Po zamenjavi skoraj vseh električnih vodnikov se motor še vedno odziva neprepričljivo. Mojster ugotovi, da je gotovo vzrok v premajhni kompresiji. Stisne me v grlu. Kaj, zopet bo potrebno razdreti motor? To ne more biti res. Novi ležaji, nove puše, ventili, bati, batni obročki. Narejena je bila kompletna generalna obnova motorja, to gotovo ne more biti vzrok težav. Odločiva se za usoden test – meritev kompresije. Presenečena ugotoviva, da je kompresija več kot idealna, med 6,5 in 7 atmosfer na posameznem valju. Oddahnem si, saj mi je bilo jasno, da je z motorjem vse v najlepšem redu. Z mojstrom se razideva z dogovorom, da bo še malo premislil, kaj bi bil lahko vzrok za težave.

Zopet so minili tedni in meseci. Skoraj bo že leto dni od prvih zaznanih težav, pa še sedaj ne vem za vzrok.

Iz Padove prinesem nove svečke. Z velikim

pričakovanjem zaženenem motor. Stara zgodba. Motor se lepo vrti pod nizkimi vrtljaji, ko dodam plin, pa začne slabeti. Odstranim vžigalno tuljavo, previdno, s kombinirkami pridržim kabel ter vključim zaganjač. Ni preskoka iskre oziroma elektrike! Aha, vzrok je »cin špulik«, strokovno ugotovim. Nemudoma grem do fičkota in si izposodim njegovo. Zopet start motorja in zopet enaka zgodba, ni preskoka elektrike. Če dela na fičkotu, bi morala tudi tukaj, sem prepričan. Torej vžigalna tuljava ni vzrok. Preverim dotok elektrike. Napetost pride do tuljave, naprej pa ne ... Moje znanje in logika sta odpovedala. Posvetujem se z mehanikom. Ta mi svetuje, naj še enkrat preverim vse žice, ki dovajajo elektriko do razdelilne kape. Temeljito preverim stanje napeljave, spoje, morebitne mehanske poškodbe. Zopet preizkusim tuljavo. Tudi po temeljitem pregledu ne najdem napake, vendar kljub temu preskoka elektrike ni.

V razdelilno kapo ne dvomim, saj jo je mehanik razstavil, pregledal in ponovno sestavil. Po daljšem premisleku in nekaj nemirnih nočeh se odločim, da še enkrat razstavim razdelilno kapo. Odvijam vijak za vijakom, pregledam tesnila oziroma izolacijo. Vse je na mestu kot mora biti. Pogled se mi ustavi na tanki, 10 mm x 10 mm veliki »papirnati« tesnilki, ki je nameščena na vijaku, s katerim so pritrjene platine na ohišje razdelilne kape. Izolacijo odstranim ter jo temeljito pregledam. Ob odprtini za vijak je odtisnjena reliefna oblika podloške. Malo jo prepognem in obrnem proti svetlobi. Zazdelo se mi je, da je tik ob robu ležišča podloške tanka režica, skozi katero pronica svetloba. Zaradi večkratnega privijanja in odvijanja je tesnilka popustila.

Za vsak primer iz ostankov izolacijskega materiala izrežem obliko tesnilke. S prebijačem naredim odprtino za vijak. Pri sestavljanju razdelilne kape to tesnilko dodam stari ter sestavim razdelilec. Brez posebnega pričakovanja se pripravim za



Vijak kot nosilec platin

preizkus pretočnosti elektrike. Zaradi strahu pred veliko napetostjo vžigalne tuljave kabel primem s kleščami ter ga približam masi in zaženenem. V trenutku sem po vsem telesu začutil močan sunek električne napetosti, iz konice kabla pa je kot blisk bruhal močan snop zgoščene električne energije.

Izpustil sem klešče, kabel pa je opletal okrog ter kot zmaj bruhal temno modro svetlobo. Kljub temu, da je bilo moje telo prežeto z električno napetostjo, sem se oddahnil. Prepričan sem bil, da sem tokrat našel resnični vzrok težav, s katerimi sem se spopadal skoraj leto dni. V velikem pričakovanju sem odprl pipico za dovod goriva, počakal nekaj minut, da je tekočina napolnila uplinjač ter startal. Motor se je nemudoma odzval ter veselo zabrnel. S strahom sem počasi dodajal plin. Bal sem se, da bo kot že tolikokrat prej, tudi tokrat utihnil. Na moje presenečenje se to ni zgodilo. Motor se je prepričljivo odzival na ukaze plina, niti zelo visoki ali nizki vrtljaji ga niso utišali. Hura, uspelo mi je!

Ne morem razumeti, da je bila lahko tako majhna poškodba vzrok za vse težave, ki so se pojavljale skoraj leto dni.

Mogoče se je s podobnimi težavami že srečal kakšen ljubiteljski restavrator ali mehanik?

Če pa se z njimi prav sedaj ubada kakšen entuziast, pa upam, da sem mu vsaj malo pomagal pri iskanju morebitnih vzrokov in težav.