



Avtor: Lucjan Batista, Društvo starodobnih vozil MARTIN KR PAN PIVKA

Glavni fiatov oblikovalec je oblikoval novi Fiat 850, ki naj bi pokr il vrzel med takrat zelo popularnim Fiatom 600 in Fiatom 1100. Proizvodnja se je začela 1964 in trajala do leta 1971. Motor je imel 843 ccm prostornine (od tu izvira tudi ime 850), moči 25kW (34 KM), različica »normal«, do 37KM različica »super«.

Notranjost je bila zelo podobna modelu 600, seveda pa prostornejša in bogatejša. Ohranil je 12 colska kolesa kot različica 600 in tradicionalen (seveda dimenzijsko prilagojen večji moči in masi vozila) zavorni sistem (bobni na vseh štirih kolesih). Bistvena novost pa je bilo ogrevanje, ki je ogrevalo zrak preko grelnika (radiatorja) zraka in ni

bilo več dovoda toplega zraka iz motornega prostora.

Fiat 850 je dobil več izpeljank, od Fiata 850 special, do coupe, sport coupe, spider, familiare, katere so izdelovali še nekaj let kasneje. Po letu 1971 smo dobili naslednika, prav tako »popularnega« Fiata 127. Nam dobro poznana je tudi različica Seat 850, izdelana v Španiji.

Fiata 850 sem leta 2009 dobil od prijatelja, bivšega sošolca, katerega edini lastnik je bil njegov oče. Karoserija je bila v dokaj dobrem stanju, ker pa je zadnjih 20 let prebil v garaži, je bil motor blokiran.

Obnove sem se lotil sam, ob nasvetih prijateljev, ki so podobne obnove tudi sami





že opravili. Naj ob tem še povem, da sem bil v mladih letih, poleg nekaj »fičkov«, tudi sam lastnik Fiata 850 special. Ker smo popularne fičke kar pogosto »šraufali«, mi je bilo delo na obnovi kar nekako domače.

Motor sem odprl in »spravil v gibanje« po večdnevnem namakanju v nafti. Po pregledu vseh vitalnih delov, sem ga tudi spravil v zagon in tako dela še danes brez menjave ključnih motornih delov. Seveda pa so zamenjani vsi spremljajoči deli, kot so črpalka goriva, svečke, razdelilna kapa in kabli, kondenzator ipd. Na zavornem sistemu sem prav tako zamenjal vse ključne dele, to je zavorne cilindre, pumpo, čeljusti in pa dve dotrajani cevki. Vse te dele sem dobil pri dobavitelju, pri katerem smo bili že v mladosti redne stranke, to je trgovina Brundula na Opčinah.

Obnovo podvozja sem prepustil podjetju Vargalant, saj sem kar cel avto zapeljal k njim in so mi obnovili vse končnike, »šilenbloke«, torej vse, kar je bilo potrebno. Moram poudariti, da za dokaj zmerno ceno.

Sledila je obnova pločevine. Vsa kleparsko varilska dela sem opravil sam doma, vse »luknje« povaril, rjo odstranil in pod zaščitil. No, po tem prvem delu, je začetna zagnanost pri obnovi nekoliko popustila, zmanjkovati je začelo tudi prostega časa, tako da je obnova do lanskega poletja

nekoliko obstala.

Lani poleti sem se lotil same školjke. Ličarska dela sem ob nasvetih in po navodilih Valterja Šarka opravil večinoma sam. Ker je bil avto na več mestih karamboliran in posledično »bogato obložen« z razno raznimi kiti in barvami, sem po nasvetu Valterja vse odstranil in pokital na novo. Pobarval ga je Valter in moram reči, da zelo kvalitetno. Tako je bil avto lani jeseni »skoraj« končan, začelo pa se je iskanje raznih okrasnih delov (stekla luči, smerokazov, zaključne okrasne letve, tesnilne gume, razni čepi, sponke...), ki pa jih za razliko od mehanskih dobiš nekoliko težje. Sledili so obiski raznih trgovin po priporočilih prijateljev, ki pa niso bili najbolj uspešni. Še najbolj uspešen je bil tu moj sin Borut, ki mi je vse »težje dobavljive dele« uspešno dobil preko ebay-a.

Čez zadnjo zimo je avto še nekoliko počival, letos spomladi pa sem ga registriral in sedaj sem v fazi pridobivanja certifikata starodobnika. Verjamem, da bo to v kratkem.

Torej o obnovi naj bo dovolj, saj o tem nekaj povedo tudi priložene slike. Naj povem, da obnova kar nekaj stane, da o porabljenih urah ne govorimo. Namensko pa nisem zbiral računov in vodil evidence porabljenih ur za obnovo, saj nisem s tem hotel obremenjevati sebe, še manj pa drugih.