

Ik ben nog steeds in het bezit van mijn eerste auto, welke ik in 1990 op m'n 18e kocht voor 250 gulden (ca. €120).

Het is een Fiat 850 Coach, of nauwkeuriger, een 'Fiat Costruzione Seat' zoals vanaf 1970 in licentie in Spanje gebouwde Fiat, nog onder de dictatuur van generaal Franco ...



Na er als student 2 jaar in gereden te hebben, is de auto een schuur in geschoven en daar 25 jaar blijven staan. Totdat...

Begin 2016 besloten een vriend en ik samen de Noordkaap Challenge te gaan rijden. Dit is een rit door Zweden, Finland en Noorwegen van ca. 7000 km naar het meest noordelijke bereikbare punt van Europa, de Noordkaap in Noorwegen. Let wel, in de winter! Dit is een jaarlijks event met ca. 50 voertuigen waarbij geld opgehaald wordt voor het Rode Kruis. Maar in zijn Toyota Landcruiser met standkachel vond ik onvoldoende 'Challenge'. Dus besloten we te splitsen en met 4 man en 2 wagens te gaan. Maar met welke auto dan? Toen vroeg iemand 'waarom niet de 850'. Waarom niet?!? Nou, deze had dus al 25 jaar geen meter meer gereden. Een volle restauratie in 9 maanden tijd? Kijk, dat is pas een 'Challenge'!

Daarnaast is het een leuke autootje, maar zelfs in goede toestand niet echt veilig volgens de huidige normen. Dus moest er wel een gelamineerde voorruit in (in plaats van gehard glas dat bij één steentje geheel in kleine stukjes breekt), een complete crash-kooi, schijfremmen voor (in plaats van de originele trommelremmetjes), kuipstoelen met 4-punts gordels en betere verlichting dan de 40 Watt duplo kaarsjes...

De auto bleek eigenlijk niet meer te redden. Alles wat los moest zitten (motor etc.) zat vast, alles wat cast moest zitten zat los... Voorpartij, A-stijl en dorpels waren compleet doorgerot. In de jaren stalling was er over het dak gelopen, die was volledig ingedeukt. Maar ja, het was mijn eerste auto. Na 430 uur lassen stond er net voor de zomervakantie weer een keiharde auto met een doorgelast veiligheidskooi van voor naar achter. Omdat ik deze exercitie niet nogmaals wil doen over 15 jaar, besloot ik een KTL behandeling te laten doen. Economisch volledig onverantwoord voor deze auto, maar je, hij gaat toch nooit meer weg (mijn dochtertjes verheugen zich er nu al op er eens mee te

mogen rijden). Om tijd te sparen is besloten de koets niet te plamuren en deze met de hand te schilderen met 2-componenten botenlak. Mooi maken zou daarna dan wel gebeuren. Na de vakantie waren de onderdelen aan de beurt. Poedercoaten, verzinken, verchromen, nieuw kopen. De prijzen van onderdelen zijn verrassend laag en ze goed beschikbaar. Vrijwel alles wat nog te koop was is nieuw gekocht. Door de gemaakte keuzes begon het Fiatje steeds meer op een rally-auto te lijken, dus werd besloten dit maar totaal door te voeren. Oranje velgen, zwart dak, geen bumpers. En spijkerbanden voor de ijzige wegen bovenin Scandinavië. Omwille van de tijdsdruk werd echter wel een ongetuned motortje gemonteerd met de originele 37 pk, welke ik 14 jaar terug gereviseerd had maar dat nog nooit gebruikt was.

Van augustus tot begin december zijn er nog verder 650 uren bijgekomen, de laatste nacht is er zelfs geheel doorgewerkt. Ondanks het ontbreken van enige plamuur en een perfecte laklaag (dit noemde de taxateur 'karakter') werd de auto toch nog op €12.000 gewaardeerd.

Dus met een auto die in 25 jaar slechts 250 km heeft gereden (hij reed pas 7 dagen voor vertrek!), met een motor die 14 jaar geleden gereviseerd was en sindsdien nooit meer gelopen had, begonnen we aan een tocht van 7300 km in 12 dagen met temperaturen tot -28°C...

Eigenlijk deed het wagentje het fantastisch, ookal zaten we de eerste dag van 1000 km (!) door Duitsland naar Denemarken best wel met samengeknepen biljetjes...

Grofweg de helft van de totale afstand hebben we op sneeuw en ijs gereden. De verwarming in een 850 werkt eigenlijk wonderbaarlijk goed voor een wagen uit Zuid-Europa. Alleen op de aller koudste dagen werd de voorruit steeds smaller omdat de linker en rechter 10 cm dichtvroren. Met de motor boven de aangedreven wielen was de tractie eigenlijk best heel goed. Alleen remmen zonder ABS en sturen zonder heel veel gewicht op de vooras was soms een uitdaging. Nadat we een keer een afslag 10m voorbij gleden hebben we ondanks de -10°C toch maar de spikes gemonteerd, welk met de hand ingedraaid moesten worden. En de grap was dat het wagentje het toen beter deed dan de moderne wagens met alle elektronische regelsystemen.

Door de achterwielaandrijving lukte het om op sneeuw zelfs met dit lage vermogen te driften.



Daarnaast bleek het ook een prima sleepwagen om achter te skiën. Driften met en skiën achter een standaard 850! LOL!



Nadat de Noordkaap al lang was afgetikt, raakte het motortje vlak na een koude start plotseling oververhit. Wat kon daar aan de hand zijn? Of de thermostaat zit vast (in gesloten toestand) of er zit lucht in het koelsysteem (wat in principe een lekke koppakking betekent). Het koelsysteem van een 850 moet goed ontvlucht zijn, anders is er geen doorstroming van de vloeistof meer. Bovendien is dit onderweg makkelijker te controleren dan de thermostaat ... en inderdaad lucht in het systeem. Ontvluchten en doorrijden. Na elke stop weer ... Na ca. 2000 km hortend en stotend weer thuis. Daarna lukte het nog net om de wagen 500 meter te verrijden; het was klaar, z'n taak zat er op. Door het oog van de naald gekropen ... of had het wagentje toch een eigen wilskracht om het maar net naar huis te halen met op 2 cilinders haast geen compressie meer en bijna een vastloper. Frisse zuigertjes en koppakking, opgelost. En nu mag hij met pensioen; alleen nog maar ritjes met mooi weer.