

# ARTON FIAT 500



Ressu matkustaa  
viitta hulmuten  
aina Arton kave-  
rina katolla.  
Kuva:  
Thony Nyman

*Pirteämpunainen ja liukasliikkeinen visiäinen, Tenavat-sarjakuvista tuttu Ressu katollaan, on ollut mukana pääkaupunkiseudun autotapahtumissa ja -näyttelyissä jo vuosia. Näyttelyesineeksi sitä ei kuitenkaan ole rakennettu vaan se liikkuu varhaisesta keväästä aina myöhäiseen syksyyn, pieniä tai isompiakaan sateitakaan kaihtamatta.*

*Lauri Viljanen (Teksti) ja Arto Miettinen (Kuvat)*

**F**iat valmistui Torinon tehtaalta jo 1962, mutta myytiin ensimmäiselle omistajalleen vasta reilua vuotta myöhemmin hyvinkääläisestä Fiatin piirimyyjänä toimineesta Sillankorvan Autosta. Auton omistajuus siirtyi silloisessa Hyvinkään maalaiskunnassa Nopon kylässä asuneelle **Uuno Harjulle** osamaksulla. Siihen ostettiin vakuutus vuoden 1964 ensimmäisenä arkipäivänä vakuutusyhtiö Aurasta ja se rekisteröitiin UG-492 tunnuksin helmikuun 20 päivä. Käyttöönottovuodeksi merkittiin rekisteröintipäivän mukaan virallisiin papereihin 1964, vaikka se olikin katsastettu jo 23.9.1963.

## Omistajanvaihdoksia

Harjun omistuksessa auto oli puolisoista vuotta ennen sen siirtymistä **Vilho Järviselle** toukokuussa 1965. Omistajuuden lisäksi myös osoite vaihtui Uudeltamaalta Hämeen lääniin, Valkeakosken Sääksmäelle ja sen myötä uusiksi tunnuksiksi tuli IZ-637. Puoli vuotta visiäisen omistajuutta riitti Järviselle ja auto meni vaihdossa Tampereelle. Auto-Keskus Oy:n myyntirivissä Hatanpään valtatiellä se oli tarjolla parisen kuukautta varastovakuuttuna. Uusi omistaja löytyi tällä kertaa Kyröskosken Viljakkalasta, jossa **Keijo Kulmala** rekisteröi Fiatin EGJ-22 tunnuksin tammikuun 11. päivänä 1966.

Kulmalan ja fiin yhteiselo jatkui kevääseen 1968

asti, jolloin kangasalainen opiskelija **Pekka Seppä** osti sen. Rekisteritunnus vaihtui jälleen, tällä kertaa IVB-22 tunnuksiin. Auto myytiin jo elokuussa Tampereelle **Jorma Liuhaselle**. Parin kuukauden päästä ohjaimissa oli jälleen uusi henkilö, **Erkki Joki** Tampereen Raholasta. Kevätauringon alkaessa lämmittää maaliskuussa 1969 autolle löytyi jo seitsemäs rekisteriin merkitty omistaja, Tampereen Tasanteella asunut **Lauri Kielinen**. Hänellä auto olikin hieman pidempään, mutta parin vuoden jälkeen se löysi tiensä Tampereen Autotuonti Oy:n tiloihin, josta lämmitäjä **Olavi Kekkonen** lunasti sen omakseen toukokuussa 1971.

## Pois rekisteristä

Vuotta myöhemmin, kesäkuun 12. päivä 1972 se poistettiin rekisteristä ensimmäisen kerran. Monelle, tuolloin arvottomaksi mielletylle autolle se olisi ollut kohtalokasta, mutta tamperelainen automyyjä **Juhani Jokinen** osti sen vain kuukautta myöhemmin, kunnosti ja rekisteröi sen tammikuussa 1973 HAR-240 tunnuksin. Syksyllä Fiat lähti Jokiselta kiertoon Tampereen Hankkijan kautta päätyen lopulta kolmen väliomistajan jälkeen Kangasalalle. Jokisen jälkeiset omistajat eivät kuitenkaan rekisteröineet sitä nimiinsä, saati katsastaneet ja se poistui katsastamattomuuden vuoksi rekisteristä 31.12.75 vuosipoistona.



## Nykyiselle omistajalle

Vuosituhanen vaihduttua **Arto Miettinen** etsi itselleen uutta harrasteautoa ja kuuli kangasalaisen harrastajan hiljaisessa myynnissä olevasta Autobianchista. Paikan päällä autoon tutustussa kävi kuitenkin ilmi, että hintapyyntö ylitti etukäteen ajatellun budjetin. Autobianchin lisäksi tallennettuna oli muitakin harrasteajoneuvoja ja omistaja esitteli niitä mielellään. Arto huomasi eräästä varastosta pilkistävän jotain pientä ja vihreää. Omistaja kertoi sen olevan vanhan viissatosen ja senkin olevan ostettavissa. Pikkuosia puuttui ja moottorikin oli osittain purettu, mutta se oli muuten ryhdikäs yksilö ja hinta saatiin neuvoteltua kohdalleen.

Huhtikuussa 2002 Arto nouti visiäisen ja sen tarkempi tutkiminen sekä kunnostus saattoi alkaa kotipihalla Korsossa. Alun perin valkoinen auto oli maalattu jossain vaiheessa vihreäksi ja mm. sisusta oli purettuna. Korissa ei ollut paljoakaan korjattavaa, mutta se vaati kuitenkin limaaalauksen.



Matka kotiin voi alkaa.



Autobianchia mentiin ostamaan, mutta Fiatista tehtiin kaupat.



Alkuperäinen moottori oli jo parhaat päivänsä nähnyt.

## Kunnostus ja katsastukseen

Arto teki tarvittavat korityöt ja maalasi sen pressutallissa pirteän punaiseksi. Alkuperäinen moottori ja synkronoimaton vaihdelaatikko vaihtuivat 126:n vastaaviin, takatukivarret vaihdettiin 500F mallisiin, jolloin vahvempien isommilla nivelillä varustettujen vetoakselien käyttö tuli mahdolliseksi. Jarrut, sähköt ja polttoainejärjestelmä käytiin läpi samassa yhteydessä, toisin sanoen koko auto rakennettiin uusiksi ennen rekisteröintikatsastusta. Kaikkeen tähän kului aikaa yhteensä 14 viikkoa, jonka jälkeen oli vuorossa jännittävin vaihe eli katsastus. Rekisteröinti sujui muuten ongelmitta, mutta sitä ei saanut suoraan alkuperäisiin kilpiin vaan se piti ensin kilvittää VHF-320 tunnuksiin. Niitä ei kuitenkaan koskaan otettu käyttöön, vaan auto rekisteröitiin välittömästi uudelleen Arton ennalta tilaamille IZ-637 kilville.

*Jatkuu seuraavalla sivulla...*



Katsastus jännittää aina, vaikka tietääkin auton olevan kunnossa.



## Lisähevosia pyttyyn ja muuta viritystä

Auton rakentaminen mieleiseksi ei kuitenkaan jäänyt tähän. **Kari Pynnä** houkutteli Arton osallistumaan autoslalomiin ja voimaa piti saada lisää. Sitä kaiveltiin pikkuhiljaa moottorista esiin mm. parantamalla hengitystä virityskaasuttimella ja pakoputkistolla. Lyhyt rätkikatto vaihtui pitkään ja takavalot oikeanmallisiin alumiinipohjaisiin.

Vuoden 2015 paikkeilla autoon tehtiin kokonaan uusi 650 cc moottori Panda 30 kannella, Nannin viritysnokka-akselilla, 170 mm kytkimellä ja kevennetyllä vauhtipyörällä, muiden pienempien muutosten ohella. Samassa yhteydessä vaihdelaatikko muutettiin viisivaihteiseksi, jossa 1–4 vaihteet ovat vakiota tiuhemmalla välityksellä. Leveämmät renkaat ja alumiinivanteet vaativat lokasuojiin levytykset, jotka Arto muokkasi pellistä. Tällä yhdistelmällä, säädet-

tävällä alustalla ja nopealla hammastanko-ohjauksella autosta tuli todella maukas ajettava ja kaarteissa se istuu tiessä kuin tatti. Tattarisuon mikroautoradalla ajatussa autoslalom-kisassa sivuttaiskiihtyvyydeksi mitattiin parhaimmillaan 1,1 G.

Rumpujarruillakin auto kyllä pysähtyi, mutta ne päivitettiin etujarrujen osalta levyjarruiksi **Rami Granatilta** ostetulla valmiilla muutossarjalla. Tehot ovat tuplaantuneet alkuperäisestä, mutta se ei suinkaan estä normaalia ajoa, päinvastoin. Tehokkaamman moottorin ansiosta autolla pysyy mainiosti nykyliikenteen mukana ja Arto kertookin mittariin kertyvän viitisen tuhatta kilometriä kesässä. Auton näkeminen saa ihmiset poikkeuksetta hyvälle tuulelle, joten sen aikaansaamien hymyjen määrä lienee vähintään saman verran.



126:n vakio moottoria sovitellaan paikoilleen.



Auto valmistumassa.



Pitkä rätkikatto kruunaa kokonaisuuden, pieni sadekaan ei haittaa.



Kari ja Arto autoslalom-kisoissa ja hymy on herkässä.



Kesä ja auto kauneimmillaan.