

## Vznik automobilky

V roce 1899 bylo italské město Turín v kraji Piemont zdánlivě typicky klidným až ospalým provinčním městečkem, jehož průmyslová výroba až na několik výjimek nestála za řeč. A přitom v sobě už tenkrát Turín nesl zárodky příštího průmyslového velkoměsta. Už v roce 1700 tu totiž vznikla velká továrna na munici a v průběhu devatenáctého století začaly v jeho okolí pracovat malé elektrárny, stejně jako závody na výrobu oceli. Důležitá byla i technická univerzita, která vychovala spoustu inženýrů, již se pak v prvních dvou desetiletích dvacátého století zasloužili o výrazný průmyslový růst regionu. Z těchto kořenů tedy vyrůstaly předpoklady pro to, aby se Turín zakrátko stal jedním z hlavních měst světového automobilového průmyslu. Automobil byl v době před koncem minulého století ještě velmi mladým vynálezem, první vůz pohybující se vlastní silou totiž zhotovili Němci [Karl Benz](#) a [Gottlieb Daimler](#) o pouhých 15 let dříve. Je ale třeba přiznat, že na vzniku skutečně fungujícího automobilu měli svůj podíl také italské technici. První vozy, které nepotřebovaly koně, se do Itálie dostávaly z Francie či Německa a nesly značky De Dion-Bouton, Phénix, Daimler a Marchand. Takové vozy byly tenkrát pochopitelně považovány za luxusní výrobky, které si mohl dovolit jen málokdo - ale které také vzbuzovaly zájem a nadšení všude, kde se ukázaly. Krátce poté, co se v Itálii objevila první auta, vznikly také první vozy s italským motorem. Nejprve šlo o tříkolky se značkami Miaro a Giusti. Ty byly zkonstruovány podle patentu Enrica Bernardiho z Verony, jenž působil na univerzitě v Padově jako profesor strojírenských oborů. Jeho stroj se na tehdejší dobu vyznačoval brilantní technikou a několika velice zajímavými technickými detaily. Ve stejném roce, tedy 1895, navrhl v Turíně konstruktér Michele Lanza auto, které pak vyrobila dílna bratří Martinů. V té době už se většina aktivit spojených s novými kočáry bez koní odehrávala v nějakém spojení s Turínem. Rok 1895 byl například také svědkem prvních automobilových závodů, které se jely na trati Turín - Asti - Turín. Pozornost, kterou tento závod vzbudil, přivedla některé z jeho účastníků k přesvědčení, že je nejvyšší čas založit také v Itálii továrnu na výrobu automobilů.

Tahle továrna ovšem měla být trochu jiná, než malé zámečnické či strojírenské dílničky, které v té době všude v okolí vznikaly jako houby po dešti. Jedna z nich patřila muži jménem Giovanni Ceirano. Tento potomek dynastie geniálních techniků se před koncem minulého století zabýval výrobou jízdních kol značky Welleyes, kterou provozoval v dílně umístěné ve dvoře jednoho z velkých domů na Corso Vittorio Emanuele v Turínu. Jednoho dne se ovšem Ceirano dopracoval k přesvědčení, že je povolán k tomu, aby začal vyrábět automobily. Spojil se proto s inženýrem Aristidem Facciolim, který mu významně pomohl při konstrukci nového malého vozu. Ten oba nadšenci společně skládali kousek po kousku. Nové auto neslo - stejně jako Ceiranova jízdní kola - název Welleyes. Psal se rok 1898. V té době se smetánka města Turína, k níž patřili místní obchodníci, bankéři i podnikatelé dovážející zahraniční strojírenské výrobky, scházela v kavárně na Corso Vittorio zvané Burello, která měla posléze vejít do dějin světového automobilismu. Tady se místní nadšenci bavili o automobilech, o jednotlivých zahraničních značkách, o závodech - a také o tom, jak by mohla vypadat první italská automobilová továrna. Nebyly to ovšem jen plané kavárenské řeči. Už koncem jara 1899 se tu totiž narodil konkrétní projekt, jehož počátky provázely příznivé okolnosti. Kapitál do začátku se našel poměrně snadno, technici, kteří o stavbě aut něco věděli, byli také k dispozici a pionýři myšlenky tovární výroby italských automobilů disponovali potřebnými vlastnostmi, tolik důležitými pro dosažení cíle: totiž železnou vůlí a vytrvalostí na cestě za konečným úspěchem.

1. července 1899 se tak v paláci Bricherasio na Via Lagrange sešlo devět klíčových osobností. Hostitelem byl Emanuele Cacherano di Bricherasio, dále se dostavili Ludovico Scarfiotti, Giovanni Agnelli, Roberto Biscaretti di Ruffia, Michele Ceriano-Mayneri, Luigi Damevino, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Cesare Goria-Gatti a Carlo Racca. Tito pánové podepsali smlouvu o založení společného podniku, do něhož vložili celkem 800 000 lir. O deset dní později se uskutečnila také registrace u notáře - a bylo potřeba ustavit první správní radu. Prezidentem společnosti se tak stal právník Scarfiotti, viceprezidentem byl jmenován šlechtic Bricherasio a sekretářem byl Giovanni Agnelli, člověk, který byl ve většině případů skutečným hnacím motorem nové společnosti. Ta nejdříve dostala jméno "Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili - Torino". Tenhle název se ovšem většině společníků zdál příliš dlouhý, a tak začali používat zkratku nejdůležitějších slov v něm obsažených, totiž F.I.A.T. Z ní se ovšem postupem času a neustálým užíváním stal nový název, vyslovovaný jako jedno slovo, tedy bez teček.

Nová firma ovšem - na popud prakticky založeného Agnelliho - začínala skutečně od píky. Odkoupila Ceiranovy patenty i vybavení jeho dílny a převzala také její personál. Kromě samotného Ceirana tak do společnosti přišli první zaměstnanci: ing. Faccioli, konstruktér prvního vozu značky Welleyes, jenž se stal prvním technickým ředitelem Fiatu - a dva dělníci, jejichž jména mají už dnes pevné místo v automobilové

historii: Felice Nazzaro a Vincenzo Lancia. To všechno stálo zatím jen 30 000 lir. Teď bylo ovšem nutno najít místo pro stavbu nové továrny. To společníci brzy objevili, šlo o plochu 12 000 m<sup>2</sup> na Corso Dante v ceně 7 lir za metr čtverečný. Tam také Fiat velmi rychle zahájil výstavbu zcela nové továrny. Zatímco se stavěly tovární budovy, přepracoval ing. Faccioli technické výkresy původního stroje Welleyes a objednal také základní výrobní zařízení. Stavba zatím postupovala velmi rychle kupředu a koncem února 1900 už byla hotova. V nové hale měl Fiat k dispozici například 7 kovářských výhní, 30 soustruhů, 7 vrtaček, 2 kalící pece a 2 brusky. Původně se počítalo s tím, že by se v nové hale celý vůz vyráběl od začátku až do konce, později se ale společníci shodli na tom, že alespoň pro začátek svěří dodávky některých karosářských dílů jiným firmám.

Hned 19. března roku 1900 pak FIAT vyrobil svůj první vůz: Fiat 3,5 HP. Ten měl proti sobě umístěná sedadla pro 2- 3 osoby, dvouválcový motor v zádi vozu a hadicové chlazení. Konstruktorem vozu byl Marcello Alessio (není ovšem jasné, zda pro své technické kvality či proto, že jeho konstrukční kancelář přímo sousedila s továrnou Fiat). Autorem motoru se dvěma horizontálně uloženými válci byl pak sám Faccioli. Motor měl zdvihový objem 697 cm<sup>3</sup> a dával výkon 4, 2 koňských sil při 800 otáčkách za minutu. Každý válec měl dva ventily, přičemž sací byl ovládán samočinně, zatímco výfukový ovládal vačkový hřídel. Obě zadní kola byla poháněna řetězy a točivý moment se k nim od motoru přenášel přes kónickou spojku a třístupňovou převodovku. Nožní pásová brzda působila přímo na spojovací hřídel. Šasi bylo vyrobeno z pevných dřevěných hranolů, které byly v místech největšího namáhání okovány. Vůz měl již tenkrát odpružená kola. První Fiat se vyznačoval poměrně malým rozvorem (1470 mm) i rozchodem (1220 mm). Automobil vážil 420 kg a dosahoval rychlosti 35 km/h, přičemž cena samotného šasi činila 4200 lir. Podle dochovaných informací se tehdy prodalo celkem osm vozů, z nichž jeden dodnes stojí v automobilovém muzeu Carla Biscarettiho v Turínu. Zájem o nové vozy značky Fiat byl velmi slušný, všichni společníci si však na skutečně prosperující výrobu museli ještě nějaký čas počkat. Ještě ve stejném roce pak Faccioli podle prvního modelu zkonstruoval další typ, Fiat 6 HP, jenž už měl motor o objemu 1082 cm<sup>3</sup>, dával při 1000 otáčkách výkon 10 koní a rozjel se až na 60 km/h. To ostatně zanedlouho potvrdil jeden ze tří prvních zaměstnanců a zároveň testovací jezdec firmy, Vincenzo Lancia, když při 220 km dlouhém závodě Vicenza - Padova zvítězil vynikajícím průměrem 47 km/h. Tento úspěch jasně potvrdil kvality nové automobilky, a tak se Fiat mohl v klidu dále rozvíjet.