

Historie do roku 1918

Velmi důležitá technická změna se u Fiatu objevila hned v prvním roce našeho století. Tehdy totiž přišel nový model, Fiat 8 HP, u něhož si konstruktér Faccioli trochu zaexperimentoval - a umístil motor nikoliv dozadu, ale dopředu. Tím se také v přední části vozu poprvé objevila krátká kapota, pod kterou byl motor ukryt. Vpředu se také nacházel chladič, pracující nejdříve jen s hadicovým chlazením, ale později už se i u tohoto typu objevil dokonalejší chladič s jednotlivými lamelami, moderní technické řešení, jež Fiat na Agnelliho pokyn okopíroval od Mercedesu. V roce 1901 se také Fiat hned s osmi vozy modelu 8 HP zúčastnil velkého etapového závodu kolem Itálie, měřícího celých 1642 kilometrů. Vedení továrny tu ani tak nešlo o vítězství, jako spíše o prověření schopností nového modelu v těch nejtvrděších podmínkách. A Fiaty 8 HP obstály se ctí - všechny totiž vydržely až do cíle. To pro mladou italskou značku znamenalo skvělou reklamu, zákazníci prolomili počáteční nedůvěru a začali si v sídle továrny podávat dveře. Do konce roku tak Fiat prodal celých 100 automobilů!!! V té době ovšem začalo docházet k vážným názorovým neshodám mezi členy představenstva a šéfkonstruktérem Facciolim, které nakonec vyústily ve Faccioliho odchod z Fiatu. Jeho místo zaujal ing. Giovanni Enrico, muž, jenž měl sice veliké zkušenosti s elektrickými stroji, ale prakticky žádné s konstrukcí a výrobou automobilů. Co ovšem novému technickému šéfovi scházelo na zkušenostech z automobilového průmyslu, to bohatě vynahradily jeho organizační schopnosti. Díky jim dal Enrico dosud poněkud dobrodružnému plánování ve Fiatu mnohem vědecktější a realističtější charakter. První vůz, který vznikl pod novým technickým vedením, byl model 12 HP, jenž se do výroby dostal ještě v roce 1901. Vzhled vozu i jeho technické vlastnosti znamenaly proti dosavadním Fiatům zásadní změny. Čtyřválcový motor měl například dvoudílný blok, objem 3770 cm³ a jeho výkon činil 16 koní při 1200 otáčkách za minutu. Nový model přinesl dokonce dvě zcela nová technická řešení, která si Fiat dal patentovat - a sice samočinný rozdělovač a karburátor s plovákem. Každý válec měl automaticky ovládaný sací ventil nahoře v hlavě válce, zatímco výfukový s mechanickým ovládním byl umístěn na boku válce. Vůz už měl také vodní chlazení s nuceným oběhem a mechanickým čerpadlem. Na základě úspěšného modelu 12 HP, který Fiat dokonce v několika kusech vyvezl do Francie, vznikla i závodní varianta 24 HP Corsa. Z něho pak vycházel model 24-32 HP, automobil, který znamenal velký krok kupředu nejen svým výkonem, ale také výrazně změněným vzhledem. Stále ještě velmi omezený trh osobními automobily začal pomalu zavrňovat nepohodlná a neovladatelná vozidla z pionýrských dob automobilismu - a začal se zajímat o pohodlnější vozy s výkonnějšími motory.

Fiat se přizpůsobil zkonstruováním čtyřválcového motoru o podstatně vyšším zdvihovém objemu válců, než s jakým se pracovalo dosud. Tentokrát se jednalo o hodnotu 6371 cm³, s nimiž motor dosahoval výkonu 32 koní. Objem motoru se pak postupně zvětšil až na 7363 cm³. Nový vůz už zase technicky pokročil o kousek dál. Měl už totiž magnetové zapalování s nízkým napětím, vícekotoučovou spojku a čtyřstupňovou převodovku. Prodával se podle přání zákazníka v uzavřené či otevřené verzi a se třemi různými rozvory náprav, dosahoval rychlosti 75 km/h a dokázal se vypořádat i se stoupáním o sklonu 17°. Automobil, u něhož Fiat mimochodem poprvé v historii použil nohou ovládaný pedál plynu, vážil 1700 kg a stál podle výbavy 15 - 17 000 lir. V roce 1903 vyrobil Fiat celých 132 kusů tohoto modelu. Fiat ovšem vyráběl i jiné typy osobních automobilů, na jejichž výrobě se podílelo už 400 zaměstnanců. Rok 1903 byl pro turínskou firmu důležitý i z jiného důvodu: továrna se totiž začala angažovat i v dalších strojírenských odvětvích, pustila se například do výroby nákladních vozů a lodních motorů. V následujícím roce začal Fiat vyrábět svůj první model určený zejména na export. Jednalo se o skutečně velký vůz nazvaný Fiat 60 HP s motorem o objemu 10,5 litru, výkonem 60 koní a pozoruhodnými hodnotami vrtání (154 mm) i zdvihu (160 mm). Podvozek tohoto mohutného stroje měl rozvor buď 2985 nebo dokonce 3520 mm. V roce 1905 koupil Fiat společnost Ansaldo a vytvořil z ní svou pobočku pojmenovanou Brevetti - Fiat. Ta začal vyrábět nový model s označením Brevetti, který se vyznačoval zejména tím, že jako první vůz italské značky neměl zadní kola poháněná řetězy, nýbrž hřídelem. Vůz měl kromě toho i další novinku: jeho rám se ve střední části snižoval, čímž se konstruktérům podařilo dosáhnout i o něco nižší stavby karoserie. To znamenalo jednak nižší těžiště a jednak také mimořádně elegantní vzhled vozu, který patřil k nejhezčím automobilům své doby. Další neobyčejně důležitou technickou novinku Fiatu pak přinesl rok 1906 a s ním nový model 24-40HP. Ten totiž jako první vůz značky dostal tlakové mazání se zubovým čerpadlem. V té době byl už Fiat na tehdejší poměry skutečně velkým podnikem. Pracovalo tu asi 2500 zaměstnanců, roční produkce stoupla až na 1149 automobilů, z čehož 52 vozů tvořily autobusy a nákladní vozy. Model 24-40 byl pro zajímavost vyroben celkem v 557 exemplářích.

Pozitivní vývoj ovšem neměl mít dlouhého trvání. V roce 1907 totiž Itálii postihla těžká hospodářská krize, jež s sebou přinesla také velké sociální napětí. Fiat v uvedeném roce sice vyrobil dokonce 3637 automobilů, ale podnik se i přes tento výrobní rekord dostal hluboko do červených čísel. Na druhé straně Fiatu a zejména prodeji jeho vozů v zahraničí pomohly významné sportovní úspěchy, kterých dosáhl jeden ze dvou prvních dělníků firmy a nyní testovací a závodní jezdec Felice Nazzaro. Ten dokázal pro Fiat vyhrát nejdůležitější závody roku: Targu Florio na Sicílii, Císařský pohár Taunus a k tomu i Velkou cenu Francie v Dieppe. Tyto triumfy jasně dokumentovaly kvality italských vozů - a vedení Fiatu také hned rozhodlo postavit sériovou repliku Nazzarova závodního vozu. Ta se záhy stala nejpovedenějším a nejprodávanějším vozem Fiatu. Auto neslo název Fiat 28-40 HP, mělo čtyřválcový motor o objemu 7363 cm³ a výkon 40 koní při 1400 otáčkách za minutu. Vůz byl vybaven všemi špičkovými technickými vymoženostmi od magnetového vysokonapěťového zapalování až po tlakové mazání, i když přenos hnací síly na kola ještě obstarávaly dva mohutné řetězy. Během dvou let Fiat prodal celkem 953 těchto vozů, přestože jejich cena, 24 500 lir, nebyla právě lidová. Šéfkonstruktérem úspěšného vozu byl ing. Guido Fornaca, kterého Agnelli po smrti ing. Enrica jmenoval do funkce technického ředitele Fiatu. A byla to volba nad jiné šťastná. Fornaca se ukázal být mimořádně talentovaným konstruktérem a jeho kreativní myšlenky patřily v následujících letech k hlavním důvodům úspěchu automobilů se značkou Fiat. V té době už se Fiat začal - byť ne bez potíží - vymaňovat z období krize. Jedním z nejzajímavějších modelů té doby se stal jeho vůz se šestiválcovým motorem, složeným ze tří samostatných dvouválcových bloků. Ten z objemu 7408 cm³ dokázal vyprodukovat 50 koní. Model se jmenoval 35-45 HP (1908-1909) a byl určen výhradně na export. V té době se totiž Fiat rozhodl pro velkou exportní expanzi, a tak začal své vozy posílat na americký i australský trh, kde všechny exportované modely došly až překvapivě příznivého ohlasu.

V roce 1910 vznikl u Fiatu také první italský taxík. Jmenoval se Model 1 Fiacre a vyznačoval se zejména vysokou hospodárností. Konstrukteři pochopili, že pro jízdu ve městě není potřeba zvláště vysokého výkonu, a vybavili tedy vůz motorem o objemu "jen" 2200 cm³, který dával výkon 16 koní a byl na tehdejší dobu velice úsporný. Jeho motor byl také poprvé spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Fiacre 1 měl rozvor 2700 mm a celková délka kompaktního vozu činila pouhých 3730 mm. Velkým překvapením byla však především jeho cena, pouhých 14 500 lir. Díky tomu se taxikářský vůz stal největším prodejním šlágrům v dosavadní historii značky. Prodalo se totiž více než 2100 kusů tohoto automobilu, přičemž mnohé z nich byly určeny pro Paříž, Londýn nebo New York. Roční výroba stoupala každým rokem - a spolu s tím musel Fiat neustále zvyšovat své kapacity. Počet zaměstnanců se tak pomalu vyšplhal až na 3000 a celkový kapitál společnosti činil úctyhodných dvanáct milionů lir. Kolem roku 1910 začala firma vyrábět také první diesellové motory pro italské námořnictvo, které je s úspěchem používalo především ve svých ponorkách. V roce 1910 představil Fiat další zajímavý vůz, který nesl název Type 1. "Jednička" měla velmi malý motor o objemu pouhých 1848 cm³, který dával výkon 15 koní - ale činil tak při celých 1700 otáčkách za minutu. To byly otáčky na tehdejší dobu nebývalé a Fiat tak udělal první krok na cestě za vysokootáčkovými motory, které ho později proslavily. Navíc byl Type 1 také velmi úsporný, když spotřeboval jen asi 12 litrů benzínu na 100 kilometrů jízdy. Přitom dosahoval slušné maximální rychlosti 65 km/h. Model 1 se vyráběl také jako užitkový vůz, který v nákladovém prostoru uvezl až půl tuny nákladu. Číslo 1 v modelovém označení znamenalo, že Fiat reviduje celou svou modelovou řadu, a tak vozy se silnějšími motory byly označovány stále vyššími čísly až do devítky. Zanedlouho vznikl i o něco větší Model 2, první automobil značky Fiat, který došel uplatnění i v italské armádě. Tyto vozy se osvědčily zejména v libyjském tažení v roce 1912. Poté přišly také typy 4,5 a 6, které byly určeny zejména na export do Spojených států amerických. Největší z nich měl objem motoru téměř devět litrů, výkon 60 koní - a dosahoval jako první sériový Fiat rychlosti 100 km/h. Důležitým mezníkem v historii firmy potom byl slavný Fiat Zero, který přišel na trh dva roky před začátkem první světové války. Jeho motor o objemu 1,9 litru dosahoval výkonu 19 koní a také neobyčejně vysokých otáček (až 2000 otáček za minutu). Poznávacím znamením nového Zera však byla především jeho kompaktní a velice elegantní karoserie. Tu ze značné části navrhl talentovaný mladý inženýr, jehož jméno se za několik desetiletí mělo stát synonymem pro vrchol italského karosářského umění. Jmenoval se Pinin Farina... Hned jeho první práce pro Fiat slavila velký úspěch. Model Zero byl totiž neobyčejně lehký, vážil jenom 900 kg, a dokázal se rozjet až na tehdy více než dostatečných 62 km/h. Důležitá však byla cena, která doslova šokovala zákazníky i veškerou konkurenci. Fiat Zero totiž stál pouhých 8 000 lir, tedy jen asi polovinu tehdy běžných cen.

V té době ovšem vrcholily válečné přípravy, a tak se Fiat kromě výroby klasických osobních automobilů musel zaměřit také na vývoj a výrobu nákladních vozů, vhodných pro využití v armádě, které

Fiat dodával zejména modely 15 a 18 BL. Stejně tak ovšem ve firmě vznikaly velice kvalitní letecké motory, z nichž největší věhlas si vydobyl dvanáctiválec do V o výkonu 750 koní, na dlouhou dobu nejvýkonnější letecký motor své třídy. Fiat vyráběl i letadla, stejně jako kompletní pohonné jednotky pro lodě. I v horečném tempu válečné výroby však lidé ve vedení Fiatu dokázali myslet na to, co bude po válce. Došli k názoru, že původní provozy, v nichž firma začínala, už nemohou stačit, a tak se celé představenstvo v čele s Giovannim Agnellim rozhodlo vyhledat nové prostory vhodné pro stavbu moderní továrny. Ty našli poblíž města Lignotto, kde také zanedlouho společně položili základní kámen nového provozu.