

## Historie do roku 1945

Rozjet v poválečné Itálii znovu výrobu automobilů bylo velice těžké, neboť poválečná krize přinesla všechny představitelné překážky jako potíže se získáváním kvalitních surovin, celkově slabou ekonomickou situací nebo nedostatek benzínu. Před Fiatem tedy stál nelehký úkol: přivést na trh vůz kvalitní, ale přitom laciný a provozně nenáročný. Tím se měl stát model 501 navržený Carlem Cavallim.

Musíme se ovšem v této souvislosti zmínit o poválečných přesunech na nejvyšších místech vedení Fiatu. Giovanni Agnelli byl totiž jmenován jeho prezidentem a ing. Fornaca zaujal jeho místo jako předsedy představenstva. Tím se uvolnilo Fornacovo místo technického ředitele, kterým byl nakonec jmenován právě Carlo Cavalli. Zajímavé je, že Cavalli neměl titul inženýra z žádného strojírenského ani obchodního oboru a dokonce ani techniku nikdy nestudoval. I když byl technikem tělem i duší a jako konstruktér doslova chrлил jedno geniální řešení za druhým, donutil ho jeho otec vystudovat práva. Cavalli si ovšem cestu k autům stejně našel. V roce 1905 nastoupil k Fiatu jako designér a zanedlouho se dokonce stal pravou rukou ing. Fornacy. Nový vůz do nových podmínek, který Cavalli navrhl a zkonstruoval, nesl pojmenování Fiat 501. Nový model byl neobyčejně lehký a jednoduchý - a přitom také mimořádně kompaktní. Jeho motor měl čtyři válce s ventily v hlavě, objem 1460 cm<sup>3</sup> (vrtání a zdvih 65 x 110 mm) a dával 23 koní při 2600 otáčkách za minutu. "Pětsetjednička" byla právě takovým vozem, po němž poválečná Evropa volala, a tak se nový Fiat začal prodávat více než dobře. Vyráběl se až do roku 1926 - a to jako limuzína, spider, kupé a sportovní vůz o výkonu 26,5 koní a maximální rychlosti 100 km/h. V roce 1925 se poprvé u Fiatu u tohoto modelu objevily také brzdy předních kol, dosud byly všechny Fiaty vybaveny jen zadními brzdami. Nástupci modelu 501 se staly typy 505 a 510, jejichž karoserie v mnoha bodech připomínala úspěšnou "pětsetjedničku". Obou typů se dohromady prodalo asi 32 000 kusů, což byl vzhledem k jejich ceně (32 000 resp. 42 000 lir) nemalý prodejní úspěch.

Zcela nová etapa historie automobilky Fiat začala v roce 1923, kdy byla slavnostně otevřena nová továrna v Lignottu. V té době měl Fiat už kolem 17 000 zaměstnanců - a to do tohoto počtu nepočítáme ještě lidi, zaměstnané v dalších podnicích, které Fiatu v té době už patřily, totiž například dílny firmy Diatto, Piemontské železárny, ocelárny a další podniky. V roce 1923 ovšem přišla těžká hospodářská krize jako dodatečný následek první světové války - a ta způsobila Fiatu doma i na exportních trzích nemalé potíže. Zájem o nová auta dramaticky poklesl - a zákazníci, kteří zůstali, chtěli laciné vozy s co nejnižšími provozními náklady. Takovým vozem se stal miniautomobil Fiat 509 z roku 1925, ideální malý vůz pro celou Evropu, který se pro značku stal dalším velkým úspěchem nejen prodejním, ale i technickým a výrobním. Model 509 vážil jen 800 kg, byl dlouhý 3,70 metru a rozvor jeho náprav činil 2,55 metru. Jeho motor měl čtyři válce a shora zavěšené ventily, řízené vačkovým hřídelem. Objem motoru činil pouhých 990 cm<sup>3</sup>, zato ovšem byl tenhle agregát mimořádně "točivý": svého výkonu 22 koní dosahoval při 3400 otáčkách za minutu, což byla na tehdejší dobu hodnota opravdu rekordní. Zato měl Fiat 509 jen třístupňovou převodovku a mechanické brzdy, zatímco větší typy před ním už se mohly pochlubit brzdami hydraulickými. Vůz uháněl rychlostí až 78 km/h a spotřeboval přitom pouze 9 litrů benzínu na 100 km. Zákazník si mohl vybrat mezi karosériemi typu limuzína, phaeton, kabriolet, spider, kupé a tzv. Coupé Royal. Nejlevnější spider stál pouhých 16 000 lir, což byla v té době láce skutečně nevídaná. To byl také jeden z důvodů, proč se Fiat 509 tak dobře ujal i na zahraničních trzích, zejména ve Velké Británii. V roce 1926 uvedl Fiat nový typ 503, který vycházel z úspěšného modelu 501, ovšem důkladně vylepšeného. Také tento vůz dosáhl veliké obliby, prodalo se ho celých 42 000 kusů, na evropské poměry skutečně zajímavý počet.

V té době ovšem přicházel z USA nový styl ve stavbě osobních automobilů. Amerika už tehdy totiž byla přesycena jednotvárností, do které ji nutila masová produkce již překonaného Fordu T. Američané najednou začali chtít auta co největší, nejvýkonnější, nejpohodlnější - a také nejnápadnější. Tento trend se zčásti přenesl i do Evropy, zejména na výrobce, kteří své vozy úspěšně prodávali právě v USA. Zákazníci tedy najednou začali požadovat automobily téměř výhradně s šestiválcovými motory - a Fiat se musel snažit těmto přáním rychle vyhovět.

Mezi roky 1927 a 1931 tak v jeho konstrukčních kancelářích vzniklo několik vozů s šestiválcovými motory, velmi tichých, výkonných a pohodlných. Typ 520 měl například objem 2444 cm<sup>3</sup> a výkon 46 koní, následoval větší 521 a největší 525 disponoval z objemu 3700 cm<sup>3</sup> výkonem 88 k, který mu dopomáhal k maximální rychlosti 120 km/h. U těchto vozů už byl také jasný odklon od někdejšího kulatého tvaru chladičů, tak typického pro Fiat. Stejně tak se řízení po americkém vzoru přestěhovalo z pravé strany na levou, což ostatně odpovídalo i jízdě po pravé straně silnice. Střecha vpředu poněkud přesahovala přes sloupky a suplovala tak sluneční clonu. Mohutné šestiválce ovšem neznamenal, že by se Fiat hodlal

zpronevřit své pověsti výrobce malých, spolehlivých a laciných automobilů. Důkazem byl hned další model 514, který nahradil typ 509. Nový vůz byl vybaven motorem o objemu 1,4 litru, který při 3800 otáčkách za minutu (!!!) dával výkon 28 koní. Model 514 měl ve srovnání se svým předchůdcem širší a delší karoserii a byl opět k dostání v několika karosářských variantách a jeho cena díky automatizaci a racionalizaci výroby klesla znatelně pod úroveň předcházejícího typu 509. Přesto se nový vůz neprodával tak dobře, neboť hospodářská situace byla neveselá a kupní síla obyvatelstva nevelká. Jedním z nejkrásnějších evropských vozů desetiletí se stala sportovní varianta 514 (později vznikly ještě modifikace Mille Miglia a Coppa dele Alpi), dvousedadlový kabriolet ušlechtilých linií, podtržených poněkud šikmo postaveným chladičem. I přes vlnu zvýšeného zájmu o menší vozy Fiat neustoupil od svého "šestiválcového" programu, který v letech 1931 - 33 pokračoval v typech 522 a 524, jenž měl poprvé kompletní hydraulický brzdový systém. Průběh dvacátých let byl u Fiatu ve znamení avantgardních konstrukcí Tranquilla Zerbiho. Ten byl podepsán pod mnoha technicky náročnými řešeními a nejedním motorem, s nímž Fiat slavil velké úspěchy. Jeho výtvozem byl například motor závodního vozu 404, který v roce 1922 vyhrál Velkou cenu Francie. Kromě toho postavil celou sérii výkonných leteckých motorů, s nimiž Fiat dobyl mnoha výškových a rychlostních rekordů. Svě místo v historii Fiatu už ovšem v té době měl jistě i geniální technik - samouk Carlo Cavalli. Ten byl totiž otcem jednoho z vůbec nejúspěšnějších automobilů v celé historii značky, modelu 508, známého spíše pod názvem Balilla. Fiat Balilla byl po modelu 509 druhým skutečně malým vozem, který vznikl v závodě Lignotto. Malý ovšem v tomto případě vůbec neznamenalo ošizený: model 508 se vyznačoval vysokým výkonem a vynikajícími jízdními vlastnostmi, za což vděčil jednoduché filozofii svého výrobce. Ta velela zabudovat i do tohoto malého vozu to nejlepší, co tehdejší automobilová technika nabízela, byť by to byly díly a řešení, které byly až dosud běžné jen ve vozech nejvyšších tříd. Fiat svůj nový model představil v roce 1932 na autosalónu v Miláně a způsobil tak skutečnou senzaci. Kromě elegantní karoserie a technické dokonalosti zaujal Fiat Balilla odborníky i motoristickou veřejnost také svou cenou. Ta u modifikace Spider začínala už na neuvěřitelných 9 900 lirách - a to byla hodnota vzhledem ke kvalitám vozu zcela bezkonkurenční. Fiat 508 měl litrový motor, který mu díky lehké stavbě (pouze 685 kg) propůjčoval velmi svižnou akceleraci. Navíc se malý Fiat skvěle ovládal a ještě k tomu se mohl pochlubit také hydraulickými brzdami, které ve třicátých letech stále platily za luxusní záležitost. Kvality nového vozu záhy potvrdila také zajímavá dálková jízda. Dobový tisk pak nadšeně opěvoval výsledek, kterého za volantem Balilly dosáhl Carlo Salamano, jenž dokázal trasu Turín - Neapol (973 km) zdolat za patnáct hodin průměrem 73,8 km/h - a ještě zpáteční cestu projel celou sedmdesátkou. V létě pak kavárenské kapely s oblibou hrávaly foxtrot, složený na počest tohoto vozu.

"Přes strmé hory / letí jako šíp naše Balilla / připrav se na to, / že naše štěstí začíná - s Balillou", pravil textař. Úspěšný Fiat měl objem 995 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 5,5:1 a výkon 20 koní při 3400 otáčkách za minutu, jednokotoučovou suchou spojku, třístupňovou převodovku se zpětným chodem a šikmým ozubením, podélný žebřinový rám, půlelptické pružiny s hydraulickými tlumiči, rozvor 2250 mm, rozchod 1187/1200 mm. Délka vozu činila 3440 mm, maximální rychlost byla 80 km/h a spotřeba 8 litrů na 100 km. Podobně jako ostatní vozy své doby se i Balilla vyráběla v mnoha karosářských variantách, například jako čtyřmístná dvoudveřová limuzína, čtyřdveřový phaeton, spider, kupé a později také jako sportovně laděný model Mille Miglia s mimořádně povedenou dvoudveřovou aerodynamickou karoserií a motorem s vyšším kompresním poměrem. Zajímavou variantou byl také pozdější model Coloniale, určený pro vojenské využití. Už během své výroby se Fiat 508 - Balilla stal skutečnou legendou. Celkem se nakonec vyrobilo a prodalo 113 000 kusů těchto vozů. Grandiózní úspěch Balilly pochopilo vedení Fiatu jako pokyn, kudy se má budoucnost největšího italského výrobce nadále ubírat. A proto také po několika následujících větších typech senátor Agnelli jako prezident firmy rozhodl, že Fiat musí přijít s dalším malým vozem, ještě o něco menším než model 508. Agnelli se o svou koncepci rozdělil s tehdejšími technickým ředitelem firmy, ing. Antoniem Fessiou. Ten pak rozpracováním konkrétních plánů pověřil svého mladého spolupracovníka, Danteho Giacosu, technika, který se v té době zabýval převážně vývojem lodních motorů. A právě tomuto mladému muži připadl úkol zkonstruovat vůz, který měl v historii Fiatu hrát zcela klíčovou úlohu. To auto se totiž jmenovalo Fiat 500 - Topolino a Giacosa mu v knize, kterou o své práci v italské automobilce po mnoha letech napsal ("40 let konstruktérem u Fiatu") také věnoval mimořádnou pozornost. V době vývoje se vůz pracovním jmenoval "Zero A" a podle Giacosových pamětí měl původně být prvním Fiatovým autem převratné koncepce, tedy s motorem vpředu a pohonem předních kol. Tato varianta se dočkala také výroby několika zkušebních vozů, které absolvovaly část testovacího programu. Poté se ovšem vedení Fiatu rozhodlo zůstat přece jen u klasické koncepce. "Auto mělo mít čtyřválcový vodou chlazený motor - a ode mne technický ředitel chtěl, abych navrhl malý vůz,

který bude funkční, pohodlný a bezpečný a který také bude ve výrobě mimořádně laciný. Cílem bylo, aby jeden kilogram tohoto 450 kg vážícího auta bylo možno prodávat za 12 lir, místo sedmnácti, což byla například cena jednoho kila auta v případě slavné Balilly. Zpočátku se nám skoro zdálo, že prezident Agnelli žádá nemožné, ale pak jsme se přece jen naplno zabrali do práce a pokusili se jeho zadání splnit," vzpomíná konstruktér ve svých pamětech.

Giacosa se svého úkolu nakonec zhostil geniálním způsobem, při němž zcela pomínil zásady pro umístění motoru, které dosud všichni konstruktéři před ním bez výhrady ctili. Nový model byl pak v konečném návrhu autem neobyčejně jednoduchým. V přední části rámu měl vůz dva podélné nosníky, doplněné jedním příčným nosníkem prstencovitého tvaru. K tomuto nosníku byly připevněny úchyty nezávislého zavěšení předních kol, chladič, řízení, ale i motor a převodovka. Ta ovšem byla připevněna přímo k nosníku, zatímco motor byl zavěšen nad ní, což konstruktérům ušetřilo spoustu místa. Motor měl čtyři válce a zdvihový objem celkem 569 cm<sup>3</sup> a byl poprvé v historii firmy vybaven hlavou z hliníkové slitiny. Díky krátké stavbě motoru pak klikovému hřídeli stačila jen dvě hlavní ložiska. Agregát pak při 4000 otáček za minutu produkoval největší výkon 13 koní. Přední kola byla zavěšena na příčném listovém peru a ustavena příčnými rameny, zatímco o vedení zadních kol se staraly čtvrteliptická listová pera doplněné hydraulickými tlumiči pérování. Ve druhé sérii pak dostalo Topolino prodloužené šasi a půleliptická pera pro zadní nápravu. Chladič vzduch se k chladiči dostával maskou složenou z jednotlivých žeber a nádrž byla umístěna vpředu nad motorem, díky čemuž vůz nepotřeboval palivové čerpadlo. "Malý velký Fiat", jak mu ve firmě začali brzy říkat, byl při rozvoru 2000 mm dlouhý 3215, široký 1275 mm a vážil 535 kg. Fiat 500 s typicky zakulacenou maskou přišel na trh v červnu roku 1936 - a okamžitě se stal prodejním bestsellerem jak v Itálii, tak i na zahraničních trzích, k čemuž přispívala i jeho cena: 8 900 lir. "Nejvíce nadšeni však byli zdrženliví Angličané", píše ve své knize Giacosa. "Časopis The Light Car věnoval pětistovce dokonce báseň, v níž ji přirovnává k malé myšce z dílny Walta Disneye. Oprávněně, neboť Topolino skutečně znamená myšku. Zatímco tedy Fiat 500 slavil úspěchy u motoristické veřejnosti i odborných novinářů, pracovali už konstruktéři Fiatu na novém, o něco větším voze, který měl nahradit úspěšnou Balillu. I na tomto modelu se výrazně podílel Giacosa, ovšem jeho šéfkonstruktérem byl ing. Fessia. Vznikl tak model 1100, který měl rovněž aerodynamicky tvarovanou karoserii se zakulacenou kapotou motoru. Zajímavou novinkou byl přístup do zavazadlového prostoru z vnitřku vozu, po odklopení zadního sedadla.