

Historie do roku 1970

Poválečné začátky Fiatu byly více než krušné. Oba jeho hlavní závody v Lignottu a Mirafiori byly těžce poškozeny, země se nacházela v těžké hospodářské depresi, pro výrobu automobilů chyběly kvalitní suroviny - a ve válkou zničené zemi také pochopitelně nebyl o nová auta velký zájem. Důležitější byla v prvních poválečných letech pochopitelně výroba nákladních vozů. Těch také Fiat v roce 1940 vyprodukoval několik tisíc, zatímco osobních automobilů jen několik set. Výraznější vzestup pak značka zaznamenala v roce 1947, kdy už se značnou část jejích výrobních kapacit povedlo uvést do provozuschopného stavu. V roce 1946 zemřel tehdejší prezident Fiatu, senátor Agnelli, po němž nastoupil na místo generálního ředitele a předsedy představenstva profesor Valletta, muž, který se vedení koncernu ujal pevnou rukou a zakrátko zavedl některé důležité změny. Dokázal například zvýšit základní majetek značky nejdříve na 4 a potom dokonce až na 12 miliard lir. Rychle se také rozběhla produkce předválečných modelů, zejména typů 500 Topolino, 1100 a 1500 - a roční výroba dosáhla v roce 1947 celkem 34 352 vozů včetně užitkových automobilů. V roce 1949 pak počet celkově vyrobených vozů překročil hranici 79 000. O rok později potom přišel první vůz zkonstruovaný už po válce. Byla to varianta úspěšné "pětistovky" s názvem 500 B a s vylepšeným motorem o výkonu 16,5 koní a maximální rychlosti 95 km/h. Hned poté se objevil víceúčelový model Giardiniera, následovaný typem 500 C. Ten už dostal modernizovanou karoserii vybavenou některými zařízeními, která cestujícím výrazně zpříjemňovala jízdu, například topením využívajícím teplého vzduchu přivedeného od motoru. S další novinkou přišel následující model 1100E - a šlo o řazení pod volantem, módu importovanou z USA.

Zcela novým poválečným modelem, který v sobě už nesl mnoho skutečně současných konstrukčních prvků, byl typ 1400. Tento vůz střední třídy už měl blatníky integrované do karoserie, ale zejména také samonosnou ocelovou karoserii a výrazně podčtvercový motor (82x66), stejně jako převodovku se synchronizovaným 2. - 4. rychlostním stupněm. Revoluční model, který opět nesl jasný rukopis konstruktéra Giacosa, měl také technicky velmi zdařilé řešení přední nápravy. Nezávisle zavěšená kola byla vedena příčným ramenem, odpružena vinutými pružinami a hydraulickými teleskopickými tlumiči v kombinaci s příčným zkrutným stabilizátorem. Navíc byl vůz díky nové konstrukci karoserie pohodlný a mimořádně tichý, přičemž posledně jmenovaná vlastnost byla u Fiatu skutečnou novinkou. Model 1400 byl slavnostně představen na ženevském autosalónu v roce 1950 a Fiat jím více než důsledně oslavil své padesáté výročí. Cena modelu 1400 činila 1 275 000 lir a až do roku 1954 se ho prodalo více než 77 000 kusů. Zajímavý automobil přišel krátce poté. Jmenoval se Campagnola a jeho konstrukce byla inspirována geniálním americkým jeepem. Vůz se čtyřmi poháněnými koly měl motor o objemu 1,9 litru a výkonu 53 koní. Převodovka sice ještě nepoznala redukci, ale zato měla extrémně "krátký" první rychlostní stupeň, se kterým dokázal model Campagnola překonat stoupání až 85%. Campagnola se ukázala být replikou více než zdařilou. Dva závodní jezdci Butti a Racca s ní mezi prosincem 1951 a lednem 1952 projeli za rekordních 11 dnů, 4 hodiny a 54 minuty napříč Afrikou, z Kapského města až do Alžíru. Další neobyčejně zajímavá konstrukce z roku 1952 se jmenovala 8V. Šlo o dvousedadlový vůz s důsledně aerodynamickou karoserií a všemi koly nezávisle zavěšenými. Motor o objemu 2 litry měl dvě řady po čtyřech válcích, které navzájem svíraly úhel 70°. Při 6000 otáčkách za minutu dával tento sportovně laděný osmiválec 105 koní a umožňoval tak elegantnímu sportovnímu kupé nejvyšší rychlost 180 km/h. Pozdější verze se silnějším motorem (127 k) dokonce jela přes 200 km/h. Tento vůz se s určitými úpravami také velice osvědčil jako policejní auto. V roce 1953 přišel další model, který Fiatu přinesl mnoho slávy i prodejních úspěchů. Jednalo se o projekt číslo 103 a vůz se jmenoval Model 1100. Ten měl kompaktní čtyřdveřovou samonosnou karoserii a prodával se ve dvou úrovních výbavy za 945 000 nebo 975 000 lir. Motor o objemu 1089 cm³ dosahoval při 4400 otáčkách výkonu 36 koní. Podle nové módy byl vůz rovněž vybaven čtyřstupňovou převodovkou se třemi synchronizovanými stupni a řazením pod volantem. Od tohoto prodejně mimořádně úspěšného modelu pak Fiat odvodil ještě několik dalších variant, z nichž zřejmě nejzajímavější byl typ Limousine TV (Turismo Veloce) s dvojitým karburátorem, jiným časováním ventilů, výkonem zvýšeným na 50 koní a maximální rychlostí 135 km/h. V těchto i dalších verzích se Fiat 1100 skvěle prodával prakticky po celé Evropě, takže se ho do roku 1957, kdy přišla novější verze D, prodalo přes 365 000 kusů. Padesátá léta byla vůbec dobou mohutného rozmachu Fiatu. Vývojové a konstrukční oddělení se překonávaly a produkovaly jeden úspěšný vůz za druhým. V té době byl technickým ředitelem Vittorio Valetta, pod jehož vedením se Fiat úspěšně angažoval také v oblasti nákladních vozů, ale velký úspěch zaznamenal i v leteckém průmyslu, když postavil první tryskové letadlo značky: Fiat G 80. Logo Fiat se v té době objevovalo i na výkonných přeplňovaných motorech pohánějících lodě či lokomotivy. V roce 1953 zaměstnával Fiat celkem 71 000

lidí a jeho kapitál vzrostl až na 57 miliard lir. Začátkem padesátých let vedení firmy také rozhodlo vybudovat výzkumná a vývojová oddělení pro jednotlivé divize firmy. Proto mohl italský výrobce ve stejném roce představit model 1400 diesel, svůj první osobní automobil s dieslovým motorem. Fiat totiž využil agregátu, který už fungoval v jeho užitkovém voze 615 N. Ten z objemu 1900 cm³ dával při 3200 otáčkách výkon 40 koní a spotřeboval přitom průměrně jen 6 litrů nafty na 100 km.

Velikou pozornost vzbudil v roce 1954 prototyp automobilu s turbínovým pohonem, který měl vývojovým pracovníkům Fiatu sloužit k ověřování možnosti využití této koncepce pohonu pro eventuální budoucí sériovou výrobu. Fiat Turbina se veřejnosti představil na turínském autosalonu a při jízdách zkoušek na letišti Caselle pak pod vedením šéfa testovacích jezdců Carla Salamana udivil zástupce odborného tisku vysokými dosahovanými rychlostmi. Trh ovšem žádal automobily poněkud jiné, a tak v roce 1955 přišel další originální malý vůz, který se na dlouhá léta stal synonymem pro celou značku Fiat a který měl také obrovské zásluhy na masové motorizaci Itálie: Fiat 600. Ten dostal dvoudveřovou čtyřmístnou karoserii - a poprvé v novodobé historii firmy také motor umístěný vzadu. Fiat 600 se vyznačoval velmi kompaktními rozměry, jeho délka činila jen 3215 mm a hmotnost 685 kg. Šestistovka měla krátkozdvihový čtyřválcový motor o objemu 633 cm³, jehož konstruktérem nebyl nikdo jiný než slavný ing. Giacosa. Ve své první modelové variantě tak Fiat 600 dosahoval výkonu 22 koní při 4600 otáčkách za minutu, rozjel se až na 100 km/h a spotřeboval přitom jen 5,7 litru paliva. Díky propracovanému nezávislému zavěšení všech kol měl vůz i velmi dobré jízdní vlastnosti - a navíc byl také mimořádně laciný (jen 590 000 lir). K nízké ceně došlo vedení koncernu zaváděním nových technologií a další racionalizací práce. Ukázalo se ovšem, že také závod v Mirafiori už pomalu přestává stačit nárokům moderní automobilové produkce - a protože starší výrobní zařízení v Lignottu bylo využíváno už jen pro výrobu zvláštních modelů, bylo jasné, že se Fiat už nadále nemůže obejít bez nového závodu. Tak vznikla továrna Mirafiori Sud, spojená s původním závodem tunelem. V roce 1956 se na trh dostala další verze již velice oblíbené "šestistovky", varianta Multipla se čtyřmi dveřmi, kterou bylo možno využít jak pro přepravu osob, tak i pro transport nákladu. Ve velmi dobře využitém interiéru našla místo i dvě sklopná nouzová sedadla, takže vůz mohl pojmout celkem až šest osob. Tuto verzi pak Fiat vyráběl i jako variantu určenou pro taxislužbu a celkem Multiplu vyprodukoval ve 132 000 kusů. S modelem 600 Fiat znovu potvrdil svou pozici vedoucího evropského výrobce malých vozů, která ještě posílila s příchodem dalšího modelu. V roce 1957 se totiž objevil nový Fiat 500. Ten se vyznačoval mimořádně vyspělou konstrukcí a stal se tak bezesporu jedním z nejdokonalejších malých vozů automobilové historie. Fiat si při konstrukci nové "pětistovky" dal za úkol postavit auto kratší než tři metry, které ovšem všemi svými technickými parametry výrazně překoná předcházející model 500. Určitý konstrukční problém znamenal ovšem motor, který musel být velmi malý, jeho objem nesměl přesáhnout 500 cm³, přitom ale musel mít dostatek výkonu. Jeho konstruktérem se opět stal geniální Giacosa, jenž se nakonec rozhodl pro jednoduchou ale technicky propracovanou verzi vzduchem chlazeného dvouválce s úhlem mezi oběma válci 180°. I přes vyvažovací závaží na klikovém hřídeli ovšem tento agregát vykazoval nemalé vibrace, a proto dostal vůz speciální pomocný rám, na který se motor montoval a jenž jeho vibrace dokázal výrazně utlmit. Při objemu 479 cm³ a 4000 otáčkách za minutu dával motor výkon 13 koní. Čtyřstupňová převodovka měla synchronizované tři nejvyšší stupně. Hmotnost vozu nepřesáhla 470 kg, nejvyšší rychlost činila 85 km/h a spotřeba jen 4, 5 litru na 100 km. Je zajímavé, že veřejnost v nejmenším Fiatu zpočátku viděla jen motocykl na kolech a její zájem tak nebyl příliš velký. Pomalu ovšem začali potenciální zájemci objevovat přednosti Fiatu 500: mimořádnou obratnost v městském provozu, schopnost pojmout čtyři dospělé osoby a nízkou spotřebu. Už v roce 1958 přišla verze Sport s výkonem zvýšeným na 21,5 koní, následoval model s rozvozem prodlouženým o 10 cm, poté modely D a F s upravenými motory. V roce 1968 přišla na trh luxusní verze "pětistovky" - a když v roce 1972 dlouhá kariéra Fiatu 500 skončila, bylo vyrobeno celkem 3 678 000 těchto vozů. Koncem padesátých let však přišla i renaissance šestiválcových motorů. Fiat je montoval do svých modelů 1800 a 2100. Tyto motory se vyznačovaly především hlavami válců s nově tvarovanými spalovacími prostory, které napomáhaly vyšší tepelné účinnosti a tedy i nižší spotřebě při vysokém výkonu. Jejich duchovním otcem byl ing. Aurelio Lampredi, který k Fiatu přešel po mnoha letech konstrukční práce u Ferrari. Jednou z konstrukčních zajímavostí bylo odpružení předních kol, které měly na starosti zkrutné tyče. Obě velké limuzíny odpovídaly svými rovnými liniemi a velkými okny tehdejšímu vkusu a dobře se prodávaly. Odvozeným modelem byl pak typ 2300 se zvýšeným výkonem a kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech. Tento model byl v nabídce také se samočinnou převodovkou, nebo s převodovkou polosamočinnou, ovládanou tlačítkem na volant. V roce 1961 pak přišly další, už o něco menší modely 1300 a 1500. Největší objem vyrobených a prodaných vozů ovšem na přelomu padesátých a šedesátých let připadal na modely 500 a 600.

V roce 1960 se po italských silnicích pohybovalo celkem 2 431 000 automobilů, z toho téměř dva miliony osobních. To znamenalo jedno auto na každého 21. obyvatele. Tato hodnota sice ještě ležela pod tehdejší evropským průměrem, ale poměr prodaných aut vzhledem k počtu obyvatel se zejména díky Fiatu v Itálii neustále zvyšoval. Když se tedy Fiat postaral o motorizaci ekonomicky slabších vrstev obyvatelstva, bylo teď potřeba vyrobit automobil také pro vrstvy střední. Tato úloha připadla na modely 1300 a 1500, prostornější a modernější nástupce typu 1100. Oba měly klasickou konstrukci s motorem vpředu a pohonem zadních kol, nezávisle zavěšená přední kola a synchronizovanou převodovku s řazením pod volantem. Výkon motoru činil 65 resp. 72 koní, vždy při 5200 otáčkách za minutu. Čtyřdveřová pětimístná karoserie o délce 4030 mm připomínala americký styl té doby a vyznačovala se zdvojenými světlomety, stejně jako chromovými lištami kolem celého vozu. Také oba modely 1300/1500 zaznamenaly na trhu veliký úspěch, v neposlední řadě díky své ceně, která činila 1 190 000 resp. 1 265 000 lir. Oba modely se pak s jistými vylepšeními (např. se silnějším motorem či podtlakovým posilovačem brzd) vyráběly až do roku 1967.

V roce 1964 pocítila celá západní Evropa znatelnou hospodářskou recesi, která přišla bez varování po delší době ekonomického růstu. V Itálii se tato skutečnost projevila například snížením počtu nově přihlašovaných vozů z 851 000 na 830 000 ročně. Potíže tak zasáhly i automobilový průmysl, který byl nucen snižovat výrobu a vyrovnávat svým zaměstnancům mzdu ze zvláštního fondu. Ing. Valetta se ovšem domníval, že trh potřebuje ke svému oživení zejména svěží vítr ve formě nového modelu. Tak přišel na svět slavný Fiat 850, který byl vlastně jen variací na Fiat 600. Jeho rozvor se natáhl o 27 mm na 2027 mm, karoserie dostala o něco hranatější tvary a náznak stupňovité zádě, který významně zlepšil její aerodynamiku. Pohonnou jednotku byl motor o objemu 843 cm³ uložený vzadu a dodávaný ve dvou provedeních. Základní s kompresním poměrem 8:1 mělo výkon 40 koní, varianta Super s kompresí 8,8:1 pak 42 k. Nejvyšší rychlost činila 120 resp. 125 km/h. Velkou popularitu si vydobily také sportovní verze "osmsetpadesátky", Coupé a Spider, které přišly na trh v roce 1965 a jež byly navrženy i vyráběny ve slavné karosárně Carrozzeria Bertone. Oba vozy vynikaly svou dynamickou elegancí a díky výkonu zvýšenému na 52 koní jely až 135 km/h. Oba modely si také získaly velkou oblibu zejména mezi mladými motoristy, však se také prodalo celkem 237 000 těchto sportovních vozů. Dalším legendárním modelem, velmi dobře známým i na českých silnicích, byl typ 124. Model 125 nahradil ve výrobním programu dvojčata 1300/1500, od nichž ovšem po úpravách převzal většinu mechanických částí. Fiat 125 s klasickou stupňovitou karoserií se na dlouhá léta stal měřítkem kvality ve střední třídě.