

Historie do roku 1997

Začátek sedmdesátých let byl z hlediska Fiatu poznamenán několika důležitými událostmi. Jednou z nich bylo zahájení výroby v továrně Togliatti, ležící na území tehdejšího Sovětského svazu. Továrna byla postavena s využitím Fiatova know-how a začala také po technickým dozorem italských odborníků vyrábět licenční Fiat 124, který dostal název Žiguli. "Ruské Fiaty" se zakrátko začaly exportovat i do Československa, kde si svou robustní konstrukcí, spolehlivostí a relativně vysokou technickou úrovní získaly velkou oblibu. Samotný Fiat přišel po roční pauze na trh s dalším novým modelem, který se znovu měl stát legendou. Nový vůz se jmenoval Fiat 127 a byl to kompaktní rodinný automobil o celkové délce 3645 mm.

Přes své poměrně omezené vnější rozměry nabízel Fiat 127 až překvapivě velký vnitřní prostor. Konstrukteřem vozu byl mladý a talentovaný Pio Manzú, který však bohužel krátce po dokončení konstrukčních prací tragicky zahynul. Fiat 127 měl motor o objemu 903 cm³, který vycházel z motoru někdejší "osmsetpadesátky" a dával výkon 45 koní. Vynikajícímu využití prostoru napomohla i skutečnost, že Fiat 127 měl motor umístěný vpředu napříč. Zpočátku byl tento kompaktní vůz nabízen pouze ve dvoudveřovém provedení s výklopnou zadní stěnou, později přišly i tří- a čtyřdveřové varianty. V roce 1974 pak vůz dostal i nový motor o výkonu 50 koní. "Stosedmadvacítka" se ukázala být automobilem mimořádně všestranným a pro zákazníky stále zajímavým. Proto přicházely další a další varianty, jako třeba 127 Special, 127 Sport (to už ovšem po důkladném face-liftu), stejně jako varianta Fiorino, tedy lehký užitkový vůz s mechanickými částmi převzatými právě z Fiatu 127. Ten se na několik let stal vůbec nejprodávanějším automobilem Evropy a za deset let své produkce byl vyroben ve více než 4,5 milionu exemplářů. V roce 1972 přišel Fiat s další atraktivní sportovní verzí, kterou ovšem vyráběl osvědčený partner Bertone. Vůz se jmenoval X 1/9 a byl pozoruhodný umístěním svého motoru. Ten byl totiž uložen před zadní nápravou napříč ke směru jízdy. Nový sportovní Fiat poháněl buď motor o objemu 1300 nebo 1500 cm³ a s ním se tento vůz se brzy stal mimořádně populárním v zahraničí, například ve Spojených státech, kde se dobře prodával ještě v roce 1980. V roce 1972 pak Fiat představil dokonce dva nové vozy. První nesl název 132 a byl nástupcem oblíbené "stopěťadvacítky". Druhým byl malý Fiat 126, jenž nahradil pro změnu nejmenší "pětistovku". Vystřídat tento nanejvýš úspěšný model jistě nebylo snadné, ale "Centro Stile Fiat" odvedlo skvělou práci, a tak si nová "stošestadvacítka" zakrátko získala stejnou popularitu jako její předchůdce. Nový model byl o něco prostornější než Fiat 500 a měl také objemnější zavazadlový prostor, neboť nádrž paliva konstruktéři přestěhovali dozadu. Nový vůz dostal také novou převodovku se synchronizovaným 2., 3. a 4. rychlostním stupněm. První provedení Fiatu 126 mělo zdvihový objem 594 cm³ a výkon 24 koní, který vozu stačil k nejvyšší rychlosti 105 km/h. Nejmenší Fiat se záhy stal neobyčejně populárním - a v roce 1980 už po evropských silnicích jezdilo více než dva miliony exemplářů tohoto vozu. Rok 1972 byl ovšem také rokem nástupu dalšího úspěšného modelu. Tím se stal Fiat 132, nástupce oblíbené "stopěťadvacítky", z níž přebral většinu mechanických skupin. Jeho základní motor měl objem 1585 cm³ a výkon 98 k, později přišel i agregát s objemem 1,8 l a poté i 2,0 litru o výkonu 112 koní. V posledních letech své výroby se Fiat 132 dokonce dočkal i tehdejší převratné novinky: elektronické řídicí jednotky motoru Bosch L, která jeho motor posunula na kvalitativně vyšší úroveň a odstartovala novou vlnu zájmu o tento vůz.

Pak ovšem přišla ropná krize - a mezinárodní motoristická obec se začala orientovat spíše na menší a lacinější automobily s nižší spotřebou. Fiat tomuto trendu rychle vyšel vstříc se svým modelem 131 Mirafiori, který byl vlastně nástupcem oblíbené "stočtyřadvacítky". Fiat Mirafiori měl mimořádně moderní karosérii kombinovanou ovšem s klasickou koncepcí a osvědčenými mechanickými skupinami. To bylo zárukou maximální spolehlivosti, kterou vedení Fiatu vždycky považovalo za jeden z nejdůležitějších aspektů výroby osobních automobilů. Motor nového modelu měl objem 1,3 litru a dva vačkové hřídele v hlavě válců. Dosahoval přitom nejvyššího výkonu 65 koní. Silnější varianta potom dostala motor 1,6 litru o výkonu 85 koní. Fiat nabízel model 131 jako dvou- nebo čtyřdveřový sedan, stejně jako bohatě prosklené pětidveřové kombi s názvem Panorama.

O čtyři roky později, v roce 1978, pak přišel na trh bonbónek ve formě sportovního modelu Supermirafiori s dvouvačkovými čtyřventilovými motory 1,3 a 1,6 litru s výkonem 82 resp. 98 k a nejvyšší rychlostí 160 resp. 170 km/h. Ve stejném roce se objevil i Mirafiori Racing s dvoulitrovým motorem o výkonu 85 kW / 115 k. Několik úspěšných sportovně laděných modelů potvrdilo, že se Fiat 131 Mirafiori mimořádně hodí pro sportovní úpravy, a tak vznikl i vrcholný typ 131 Rally, který v malých sériích vyráběla firma Abarth - a to hned ve dvou modifikacích. První byla vysokovýkonným sportovně laděným cestovním vozem, druhá pak čistě soutěžním automobilem, s nímž Fiat také v letech 1977, 1978 a 1980 získal v

soutěžním mistrovství světa titul světového šampióna.

Mezi rokem 1978 a 1980 přišly dva modely zcela nové generace, stejně jako konstrukčně nové dieselové motory s mnoha technicky zajímavými řešeními. Prvním novým vozem byl Fiat Ritmo, který zaujal zejména elegantní a výrazně aerodynamicky tvarovanou karosérií, která se také mohla pochlubit zcela novými bezpečnostními standardy. Koncepčně Ritmo, které bylo jakýmsi ideovým nástupcem modelu 128, dokonale odpovídalo tehdejší (a vlastně i dnešním) představám o moderním malém voze. Ty žádaly motor umístěný vpředu napříč, pohon předních kol a přední i zadní nápravu s nezávisle zavěšenými koly. Fiat své nové Ritmo nabízel ve třech provedeních jako Ritmo 60, 65 a 75, přičemž číselný kód vždy znamenal výkon motoru v koních. Konec sedmdesátých a začátek osmdesátých let přinesl zvýšený zájem o pětistupňové převodovky, a proto Ritmo 60 a 65 mohlo mít pátý stupeň na přání, zatímco "pětasedmdesátka" měla už pětistupňovou převodovku jako součást standardní výbavy, ovšem na přání se tento vůz dodával také se třístupňovou samočinnou převodovkou. Ritmo bylo jen 3940 mm dlouhé, vážilo mezi 860 a 900 kg a díky své aerodynamické karoserii i pátému převodovému stupni vykazovalo až překvapivě nízkou spotřebu paliva. V roce 1981 přišly také dvě ostřejší verze: Ritmo Super 75 a 85, kde číslo v názvu odpovídalo největšímu výkonu v koních. Ve stejné době se také objevily dva nové dieselové motory pro model 131 Mirafiori - a sice atmosférické čtyřválcové s objemem 2000 a 2500 cm³. Oba motory vyvinula francouzsko - italská motorárna S.O.F.I.M. ve městě Foggia. Tuto společnost založily společně firmy Fiat, Alfa Romeo a Renault a jejím cílem bylo vyvinout, zkonstruovat a vyrábět moderní rychloběžné dieselové motory pro nasazení ve vozech všech tří zmíněných značek. Tuto aktivitu si vyžádal stále vyšší zájem zákazníků o vysokootáčkové a výkonné dieselové motory. Oba agregáty se vyznačovaly neobyčejně moderní konstrukcí se vstřikem paliva do vírových předkomůrek, přičemž menší z nich dosahoval výkonu 60 a větší 72 koní. Oba motory se na trhu začaly okamžitě těšit velkému zájmu a nemalé procento produkce modelu 131 Mirafiori se pak prodávalo právě s těmito vznětovými agregáty. Stejnou cestou se zanedlouho vydalo i menší Ritmo, kterému v roce 1980 připravil dieselový motor doslova na míru brilantní technik Lampredi. Agregát o objemu 1714 cm³ dosahoval výkonu 55 koní a vyznačoval se také nejen výhodnou křivkou průběhu točivého momentu, ale i nečekanou živostí a zejména tichým chodem. Ritmo diesel jezdilo rychlostí až 140km/h.

V roce 1980 přišel Fiat na trh s dalším atraktivním malým vozem, který nesl název Panda. Autorem designu byl dnes slavný italský stylista Giorgio Giugiaro, jenž vytvořil karoserii jednoduchou, hranatou - ale také veskrze moderní. Díky jednoduchým tvarům s převahou rovných ploch byla výroba vozu velmi jednoduchá a laciná - a to mělo pochopitelně pozitivní vliv i na jeho cenu. Majitelé nové Pandy vysoko oceňovali i funkční a relativně velmi prostorný interiér s mimořádnou variabilitou, který bylo možno přizpůsobit různým způsobům využití vozu. Prakticky celý spodek Pandy byl chráněn ochrannými díly z lehkého plastu, mimořádně odolného vůči mechanickému namáhání. Rovné přední sklo mělo uprostřed umístěn jediný stírač a vůz neměl žádné střešní žlábků, nýbrž jen lištu odvádějící vodu, která byla vytvořena svařenými plechy střechy a bočních panelů. Panda měla dvouválcový motor o objemu 652 cm³ o výkonu 30 koní - anebo silnější agregát 0, 9 litru z Fiatu 127. Panda se prodávala za cenu 3 970 000 - 4 702 000 lir a vyráběla se až do roku 1984. S rokem 1982 přišel na trh nabroušený model Panda Super, mimochodem první Fiat v historii, u něhož byl tradiční červenobílý znak s písmeny nahrazen pěti šikmými pruhy, jež jsou dnes synonymem Fiatu. V roce 1983 přišel Fiat s dalším skvělým malým vozem, který zaznamenal obrovský obchodní úspěch prakticky po celém světě, pochopitelně zejména u finančně hůře situovaných vrstev. Tím modelem byl Fiat Uno, který převzal mnoho technických prvků včetně motoru ze slavné "stosedmadvacítky". Novinkou byla také zadní náprava zcela nové konstrukce se samostatným zavěšením kol a prostorově velice výhodnou stavbou. Uno měřilo na délku 3544 mm, na šířku 1548 a vysoké bylo 1432 mm, přičemž jeho pohotovostní hmotnost činila pouhých 900 kg. Motor o objemu 903 cm³ dosahující výkonu 45 koní byl pochopitelně uložen napříč nad přední nápravou a dodával vozu maximální rychlost 140 km/h. Později se do výroby dostaly i varianty Uno 55, 60 a 75 S s motory 1,1 resp. 1,3 litru a výkony korespondujícími s čísly v modelovém označení. Cena vozu začínala na hodnotě 7 344 000 lir - a Uno se úspěšně prodávalo až do roku 1989. V mnoha zemích se jeho název stal synonymem pro moderní malý, laciný a úsporný vůz s velmi dobrými jízdními výkony. Uno se později dočkalo také experimentální samočinné převodovky s proměnným převodem a označením "Uno-matic", jejíž dokonalejší verzi dnes Fiat dodává do modelu Punto. V roce 1985 dostalo Uno zcela nový motor objemu 999 cm³ s označením Fire. Tento agregát, ve své době nesporně nejpokrokovější evropský motor své kategorie, který už ze značné části navrhovaly počítače, se vyráběl v supermoderní motorárně ve městě Termoli a vyznačoval se například malým počtem součástí (273, tedy asi o 100 méně než srovnatelné agregáty) a také nízkou hmotností (69 kg, tedy o 9 kg méně než motor původní). Ve stejném

roce ovšem Fiat představil i další nový vůz s výrazně větší tříprostorovou karoserií. Klasický sedan se jmenoval Regata a byl vyvinut s použitím mechanických skupin úspěšného Ritma. Nová Regata byla k dispozici se třemi typy motorů (1,3/68k, 1,5/ 82k a 1,6/100k), kromě toho však byl v nabídce také dieselový motor 1,7/ 58 k. Podobně jako Ritmo se také Regata prodávala i v modifikaci E.S. (Energy saving), tedy jako vůz se sníženou spotřebou. Ten měl například speciální pneumatiky, ekonometr, aerodynamické deflektory - ale také zařízení, které při delším stání vypínalo motor vozu. U Regaty 70 ES tak průměrná spotřeba podle údajů výrobce činila jen 5,2 litrů benzínu na 100 km. Další verzí byla Regata Weekend, prostorné prosklené kombi se sympatickým konstrukčním trikem, který Fiat využívá dodnes a kterým je výklopná dolní část zadního čela včetně nárazníku.

V roce 1986 se Fiat stal také stoprocentním vlastníkem další známé italské značky vyrábějící typicky italské sportovní vozy, totiž firmy Alfa Romeo. První model vzniklý ze spolupráce Alfy a Fiatu byla Alfa Romeo 164. Ještě o rok dříve ovšem Fiat představil svůj největší model Croma, robustní a pohodlný vůz pro dlouhé cesty, patřící do střední třídy. Croma byla vyvinuta v rámci společného projektu "Type 4", na němž se podílely také firmy Lancia, Saab a Alfa Romeo. Výsledek této spolupráce pak u italských automobilek nesl název Alfa Romeo 164, Fiat Croma a Lancia Thema, švédská automobilka svůj vůz nazvala klasicky: Saab 9000. Řada motorů sahala u Cromy od benzinového karburátorového čtyřválcového 1,6 l až k turbodieselu 2,4 l. Benzinové motory měly přitom zcela nový systém CHT (Controleld High Turbulence), sestávající ze dvou různých sacích kanálů, z nichž jeden se používal při nižších a druhý při vyšších otáčkách. Systém CHT tak dovozoval daleko účinnější rozvíření směsi a tedy i vyšší účinnost spalování, stejně jako nižší spotřebu benzínu. Vrcholem nabídky se pak stala Croma 2.0 -turbo i.e. o výkonu 155 koní a maximální rychlosti 210 km/h. Velmi důležitý byl pro Fiat další nový vůz, který byl představen v lednu 1988: model Tipo. Tipo bylo typickým automobilem nižší střední třídy s pětidveřovou karoserií typu hatchback. Podobně jako Croma mělo i Tipo některé mechanické skupiny shodné s dalšími vozy vyráběnými v rámci koncernu. Jeho podlahová plošina byla například shodná s Lanciou Dedra. Elegantní Tipo mělo pochopitelně opět motor vpředu napříč a poháněnou přední nápravu, přičemž k dispozici bylo hned pět motorů o objemech 1,1 - 1,6 resp 1,7D a 1,9D. V luxusnější verzi „Digit“ se Tipo vyznačovalo zcela digitalizovaným přístrojovým panelem. Původní Tipo vydrželo ve výrobním programu do roku 1989, modely s oběma atmosférickými a jedním přeplňovaným dieselovým motorem 1,9 TD až do roku 1991. Právě při výrobě Tipa začal Fiat praktikovat nový způsob práce montážní linky, označovaný jako „island production“, při kterém byly ještě více využity montážní roboty a drasticky se tak snížilo riziko lidského pochybení. Rok 1989 pak byl u italské automobilky ve znamení druhé verze modelu Uno, který byl po faceliftu výrazně oblejší a dostal i elegantnější interiér. Vrcholným modelem se stalo UNO turbo i.e. s přeplňovaným benzinovým motorem 1,4l o výkonu 116 koní, který dával vozu maximální rychlost 204 km/h.

Koncem osmdesátých a počátkem devadesátých let postihla ovšem Fiat vážná technická, organizační, invenční i prodejní krize. Italská automobilka, jako by opojena svými nedávnými prodejními úspěchy, najednou zřejmě podcenila potřebu kontinuálního vývoje a důsledné marketingové práce, a tak se pozvolna Fiaty na evropských trzích začaly stávat stále méně atraktivními. Fiat najednou neměl proti záplavě nových modelů konkurenčních značek co nabídnout a většinu vozů z jeho modelové škály navíc postihly nemalé problémy s kvalitou. Do této situace přišla nová Tempra, představená v roce 1990, jejíž mechanické skupiny byly opět odvozeny od modelu Tipo. Tempra se prodávala jako čtyřdveřový sedan nebo pětidveřové kombi a poháněly ji vpředu napříč uložené motory 1,4 - 2,0 l nebo vznětové agregáty 1,9 D a 1,9 TD. Tempra Station Wagon se dokonce prodávala i s pohonem všech čtyř kol. Dalším modelem krizového období Fiatu byl typ Duna/Elba, technicky vycházející z modelů Tipo a Uno. Ještě před tím, než se Fiatu podařilo pomocí obrovských investic a mimořádného nasazení negativní vývoj otočit, přišel na trh v roce 1991 Fiat Cinquecento, miniautomobil, který se snažil navázat na nehynoucí slávu někdejší pětistovky.

Cinquecento nabízí Fiat v České republice i dnes, a tak se o něm blíže rozepisujeme v oddílu „současná produkce“. O dnešní síle italského výrobce jasně svědčí fakt, že z krize dokázal vlastní silou najít cestu ven. Díky mnoha desítkám miliard investovaných lir, obrovskému úsilí vývoje a marketingu a prozíravému počínání svého top managementu se Fiat zase postavil na nohy. Prvním dokladem této skutečnosti bylo jeho nové Punto. Tento vůz, dalšího reprezentanta geniálních malých automobilů značky, představil Fiat na podzim roku 1993 - a právě jeho uvedení na trh se dnes všeobecně považuje za zásadní obrat k lepšímu. Punto také v roce 1995 získalo titul Auto roku - a rok poté tento triumf zopakovaly i modely Bravo / Brava. Největší zásluhy na skutečnosti, že Fiat svou vleklou krizi překonal, se připisují tehdejšímu řediteli společnosti Fiat Auto Paolo Cantarellovi (nar. 1944). Ten k Fiatu nastoupil

po svých technických studiích v roce 1970, prošel různými funkcemi a v roce 1990 byl jmenován generálním ředitelem společnosti Fiat Auto. Jeho zásluhy o znovuvzkříšení Fiatu mu pak od roku 1996 vynesly i křeslo generálního ředitele celého koncernu Fiat Sp.A. a prezidenta Fiat Auto. Cantarella měl velkou zásluhu na tom, že Fiat dnes nabízí ucelenou řadu vozů, které už opticky vytvářejí jednu rozvětvenou rodinu: Punto, Bravo/Brava, Marea, Coupé, Barchetta a Ulysse.