

Tři metry radosti

Číslo 500 má pro automobilku Fiat magický význam. Dnes vyvolává davové šílenství díky modernímu hitu ve stylu retro, v minulosti je nesly dva úspěšné typy lidových automobilů. Skutečnou legendou se stal Fiat 500 z let 1957 až 1975, maličký, a přece dospělý vůz třímetrové délky, se vzduchem chlazeným půllitrovým dvouválcem v zádi.

Při svém debutu v létě 1957 dostala „pětitovka“ s motorem vzadu označení Nuova 500, aby bylo každému jasné, že jde o vůz zcela nový, který však nezapomíná na tradici úspěšného typu Fiat 500 Topolino, vyráběného od roku

1936 do poloviny padesátých let. Topolino (česky Myška) byl jen dvoumístný, 3,2 m dlouhý automobil klasické koncepce, s kapalinou chlazeným čtyřválcem 569 cm³ v předí a pohonem zadních kol. Prošel několika modernizacemi, od

podzimu 1948 existoval i coby čtyřmístné kombi Giardiniera a do roku 1955 vznikl v počtu převyšujícím půl milionu exemplářů. Jeho legitimním nástupcem se stal na jaře 1955 Fiat 600, kompaktní, 3,2 m dlouhý vůz, poháněný kapali-

LÉPE VYBAVENÝ FIAT 500 L SE VYRÁBĚL
POUZE V LETECH 1968 AŽ 1972



nou chlazeným čtyřválcem 633 cm³ uloženým v zaobleně zádí.

„Šestistovka“ se záhy stala bestsellerem své značky, zároveň však finišoval i vývoj ještě menšího a levnějšího vozu podobné koncepce, jenž měl převést na čtyři kola statisíce motoristů, kteří se do té doby museli spokojit se skútem. Nový Fiat 500 se představil počátkem čer-



NA NAKUPECH: DVOJICE VOZŮ FIAT 500
PRVNÍ SÉRIE Z ROKU 1957

vence 1957 jako malý vůz pro mladou rodinu, tedy pro dva dospělé a dvě menší děti. Při rozvoru pouhých 1840 mm byl dlouhý necelé tři metry, přesněji 2970 mm, do šířky měl jen 1320 mm a do výšky 1325 mm. Vyznačoval se

sympatickými zaoblenými tvary a jeho první provedení mělo karoserii v provedení polokabriolet, se skládací plátěnou střechou zabíhající vzadu až nad viko motorového prostoru, přičemž součástí střechy bylo i zadní okénko. Okna ve dveřích byla zpočátku pevná, opatřená výklopnými trojúhelníkovými okénky.

Kvůli úspoře hmotnosti i nákladů zvolil tentokrát šéfkonstruktor Dante Giacosa vzduchem chlazený řadový dvouválec uložený podélně za zadní nápravou. Z objemu 479 cm³ dával dvouválec výkon 13 koní (9,5 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou bez synchronizace, takže při řazení na vyšší převodový stupeň musel řidič dvakrát vyšlápnout spojku, zatímco směrem dolů řadil s meziplýnem. Fiat 500 měl všechna čtyři kola zavěšena nezávisle, vpředu na horních příčných trojúhelníkových ramenech, doplněných spodním příčným listovým perem, vzadu na trojúhelníkových závěsech s vinutými pružinami. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, „pětistovka“ jezdila na dvanáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 125-12. Vůz o hmotnosti pouhých 470 kg (celková hmotnost činila 680 kg) dosahoval největší rychlosti 85 km/h a průměrně spotřeboval kolem pěti litrů benzínu na 100 km.

První inovace se „pětistovka“ dočkala už v listopadu 1957: vedle základního provedení se objevila o něco lépe vybavená verze se stahovacími okny ve dveřích, okrasnými poklicemi



PRVNÍ „PĚTISTOVKY“ MĚLY SKLÁDACÍ
STŘECHU ZABÍHAJÍCÍ AŽ NAD VIKO MOTORU

na kolech, hliníkovými rámečky světlometů a ozdobnou lištou na boku karoserie, za klikou dveří. Výkon motoru vzrostl díky zvýšenému stupni komprese na 16,5 koní (12 kW) a sympatický vozík uháněl rychlostí přes 90 km/h. Ve

FIAT 500 ABRATH PŘI SEDMIDENNÍ REKORDNÍ
JÍZDĚ V ÚNORU 1958



► dnech 13. až 20. února 1958 kroužil Fiat 500, který pro tuto příležitost upravil Carlo Abarth, po autodromu v Monze. Vůz s motorem naladěným asi na 20 koní (15 kW) překonal šest mezinárodních rekordů třídy do 500 cm³, mimo jiné na 15 000 km a na 10 000 mil, a za sedm dní a nocí najezdil 18 186,4 km průměrnou rychlostí 108,252 km/h!

Pozoruhodné výkony podal Fiat 500 během jara a léta 1958, kdy jej po tři měsíce proháněli redaktoři časopisu Quattroruote. Zkušební trasa vedla z Řima přes Neapol do Bari a odtud zpátky do metropole, měla 1203 km a hbitý vozík na ni bez větších potíží absolvoval 101 433 km průměrem přes 52 km/h, přičemž spotřeboval 5,1 l benzínu na každých 100 km.

**TAKLE VYROBCE
PREZENTOVAL ÚSPĚŠNOU
REKORDNÍ JÍZDU Z ROKU 1958**



**RENTGENOVÝ PRŮHLÉD
VOZEM FIAT 500 D
ROČNÍKU 1960**



V červnu 1958 byl představen Fiat 500 Sport, jehož dvouválec převrtaný na 499,5 cm³ dával výkon 21,5 koní (16 kW) a uděloval mu největší rychlost 105 km/h. Sportovně laděný vůz s rychloměrem cejchovaným do 120 km/h neměl zadní sedadlo, zato na obou bocích široký červený pruh a pevnou plechovou střešku karoserie

zpevněnou podélnými prolisy. V sezoně 1959 pak dostal nad přední sedadla krátkou otvírací plátěnou střešku, jež se záhy rozšířila i na ostatní provedení „pětistovky“.

Koncem května 1960 debutovalo malé třídveřové kombi Fiat 500 Giardiniera s rozvorem prodlouženým o 100 mm na 1940 mm, celkovou délkou 3185 mm (o 215 mm víc, než u základního provedení) a výškou lehce zvětšenou na 1354 mm. Třetí dveře v zadní stěně zabíhaly až do střešky a otvíraly se směrem doleva. Kombi mělo vzduchem chlazený řadový dvouválec v ležatém provedení, ve vodorovné poloze pod

**TŘÍDVEŘOVÉ KOMBÍ FIAT 500 GIARDINIERA
DEBUTOVALO NA JÁŘE 1960**





NA RYBÁCH: TAKÉ GIARDINIERA MĚLA
OTVÍRACÍ PLÁTĚNOU STŘECHU.

podlahou zavazadlového prostoru. Motor o objemu 499,5 cm³ nabízel výkon 17,5 koní (13 kW), čtyřstupňová převodovka se nadále obešla bez synchronizace. Giardiniera vykazovala vlastní hmotnost 555 kg, byla určena pro čtyři osoby a 40 kg zavazadel, její celková hmotnost dosahovala hodnoty 875 kg. Do roku 1967 Fiat vyrobil asi 170 tisíc těchto vozů, od jara 1968 pak model Giardiniera vyráběla sesterská automobilka Autobianchi. Do roku 1977 tak vzniklo dalších

šich 120 tisíc oblíbených kombíků s ležatým motorem.

Po letních prázdninách roku 1960 se „pětistovka“ objevila v modernizovaném provedení s označením Fiat 500 D. Dostala nově upravenou před s kruhovými blíkači pod světlomety a malíčkými bočními blíkači na předních blatnících, vzadu byla výraznější skupinová světla. Na přední kapotě přibyla lesklá ozdobná lišta, dveře však i nadále zůstaly zavěšené postaru, tedy vzadu. Vzduchem chlazený stojatý dvouválec měl objem zvětšený na 499,5 cm³ a jeho výkon lehce stoupl na 17,5 koní (13 kW). Druhá série vozů Fiat 500 D se v roce 1961 dočkala sklápěcího opěradla zadního sedadla a montáže popelníku doprostřed palubní desky. Vůz o hmotnosti 500 kg jezdil přes 95 km/h a průměrně spotřeboval kolem pěti litrů benzínu na 100 km.

Další inovace následovala na jaře 1965: Fiat 500 F už měl dveře zavěšené vpředu, dostal zvětšené čelní sklo, chromované rámečky světlometů a nová zadní světla. Z přední kapoty i z boků karoserie zmizely ozdobné lišty, znak na přední i zadní kryt osvětlení poznávací značky byly z chromovaného plastu. Vůz měl zesílenou spojku, rozvodovku a hnací hřídele kol, dvouválec 499,5 cm³ dával výkon 18 k (13 kW), takže „pětistovka“ flirtovala s hranicí 100 km/h.

Novinkou sezony 1968 byl Fiat 500 L, luxusnější verze lidového vozu, jež se na první pohled odlišovala malým znakem na předí a přidavnými



V TEHLE PODOBĚ SE FIAT 500 F PRODAVAL
V LETECH 1970 AŽ 1972 I U NÁS

trubkovými prvky na náraznících, jež chránily předí a zadní rohy karoserie. Uvnitř byla nová sedadla s prošívanými potahy z koženky, přičemž opěradla předních sedadel se dala seřizovat a sklápět až do lehátkové polohy. Palubní deska byla potažena černou koženkou a dominoval jí sdružený přístroj převzatý z většího typu Fiat 850 se stupnicí rychloměru končící poněkud optimisticky u 130 km/h. Po mechanické stránce byl totiž Fiat 500 L zcela shodný se standardní verzí „pětistovky“ a jezdil nejvíce 100 km/h.

V letech 1969 a 1970 zažíval Fiat 500 největší obchodní úspěchy, jeho roční produkce se vy-

POSLEDNÍ Z BLUŠNÉ RÁDY: FIAT 500
JE PŘEDSTAVENÝ NA PODZIM 1972



➤ houpla přes 350 tisíc kusů a v sezoně 1970 dokonce na rekordních 380 tisíc exemplářů. Od jara 1970 se „pětistovka“ prodávala i v tehdejším Československu. Zatímco Tuzex nabízel za bony lépe vybavený Fiat 500 L, zákazníci Mototechny se museli spokojit se standardním modelem Fiat 500 F. Na volném trhu stál zpočátku 49 000 Kčs, po opadnutí první vlny zájmu byla cena snížena na 45 000 Kčs a na přelomu let 1971 a 1972 se pak zbylé „pětistovky“ doprodávaly za 39 000 Kčs. Podle dobových statistik bylo koncem roku 1972 v Československu v provozu 2362 vozů Fiat 500.

Na podzim roku 1972 představil Fiat nový malý vůz s hranatější a prostornější karoserií třímetrové délky – typ 126. Opět jej poháněl vzadu uložený vzduchem chlazený řadový dvouválec, tentokrát ale s objemem zvětšeným na 594 cm³ a výkonem 23 koní (17 kW). Čtyřstupňová převodovka už měla synchronizaci, takže odpadla nutnost dvojího vyšlapávání spojky a meziplýnu. Spolu s typem 126 debutoval i modernizovaný Fiat 500 R, který převzal motor „stošestadvacítky“, ale s výkonem sníženým na 18 koní (13 kW). Převodovka však zůstala původní, bez synchronizace, takže vyžadovala již zmíněné baletní kreace. Navenek se nová „pětistovka“ odlišovala zjednodušeným čelem karoserie ozdobeným jen malým zkoseným logem a širšími tvarovanými disky kol ze „stošestadvacítky“ opatřenými pneumatikami

rozměru 135–12. Uvnitř se mnoho nezměnilo, jen sdružený přístroj s typickou zaoblenou stříškou a volant dostaly černou barvu.

Fiat 500 R už se nevyráběl v Turíně, ale v továrně Sicilfiat v Termini Imerese na Sicílii a v automobilce Autobianchi v Desiu. Poslední exemplář „pětistovky“ vyjel ze sicílského závodu 1. srpna 1975, celková produkce se od roku 1957 přiblížila k hranici čtyř milionů. Během své dlouhé kariéry se Fiat 500 dočkal mnoha úprav a karosářských verzí, z nichž nejúspěšnější byly sportovně laděné vozy od firem Abarth a Giannini a specificky tvarované vozy značky Autobianchi, mezi nimiž nechyběly kabriolety, kombi ani dodávky. Třešničkou na dortu byl malý sportovní roadster Gamine, který v letech 1967 až 1971 stavěla karosárna Vignale. Jeho zákla-



DVĚ „PĚTISTOVKY“ DOZADU: V POPŘEDÍ GAMINE, ZA NI GIANNINERA

dem byl Fiat 500 F, celkem těchto vozíků spatřily světlo světa jen čtyři stovky, a dnes patří k nevyhledávanějším sběratelským raritám, stejně jako úplně první vozy Fiat 500 s otvírací stěchou zabíhající až nad víko motorového prostoru.

Rozruch vyvolaný moderním vozem Fiat 500 rozvířil zájem o všechny historické „pětistovky“ a ceny slušně zachovaných exemplářů katapultovaly do nečekaných výšek. Poslední říjnovou stědou byl na londýnské dražbě RM Auctions prodán Fiat 500 L ročníku 1969 za 12 100 liber, tedy za asi 17 000 eur, zatímco o sedm let starší Fiat 500 D s dvěma zavěšenými vzadu změnil majitele za 11 000 liber (téměř 15 500 eur). Třímetrová italská radost s brumlajícím dvouválcem v zádech a otvírací stěchou ovšem stojí za to. 🚗

ROADSTER GAMINE VYRÁBĚLA V LETECH 1967 AŽ 1971 KAROSÁRNA VIGNALE

