

Na jaře 1971 debutoval kompaktní Fiat 127 s předním pohonem; sympatický a prakticky řešený automobil pak po zásluze získal evropský titul Vůz roku 1972...

JAN TUČEK

Fiat 127 s interním označením X 1/4 byl druhým členem nové generace turínských automobilů Fiat s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol, kterou na jaře 1969 odstartoval Fiat 128 (viz AR 8/12). Koncept i konstrukci podvozku na něj bezprostředně navázal, byl ovšem menší a dostal osobitě tvarovanou dvou-dveřovou karoserii se šikmou záďí, jejíž tvary navrhl designer mateřské automobilky Nino Manzo. V nabídce značky na-

Modernizovaný Fiat 127 debutoval na jaře 1977



Foto: Fiat

PREMIANT TŘÍDY

hradil Fiat 127 populární osmsetpadesátku s motorem v zádi, z jejíž verze 850 Sport převzal osvědčený čtyřválec 903cm³. Vše ostatní bylo zcela nové.

Fiat 127 založil třídu moderně střížených kompaktních vozů, vhodných do města i na delší cesty, na přímé konkurenty si však musel počkat. Koncem roku 1971 získal prestižní evropský titul Vůz roku 1972. Až v lednu 1972 jej na trhy následoval Renault 5, na podzim 1972 přišel Peugeot 104, v létě 1974 paletu rozšířil Audi 50 a na jaře 1975 jeho lidovější derivát Volkswagen Polo. V září 1976 pak do stále žádanějšího segmentu vstoupil Ford Fiesta. Mezitím ovšem Fiat stačil prodat přes 1,5 milionu stosedmadvacítek a stal se tak uznávaným premiantem své třídy.

O konstruktérech firmy Fiat se tradičně říkalo, že dovedou vytvořit vozy uvnitř větší, než zvenku. Fiat 127 se čtyřválcem vpředu napříč a převodovkou vlevo vedle motoru to potvrdil. Mechanické skupiny zabíraly jen 20% obestavěného prostoru, zatímco 80% bylo k dispozici cestujícím a jejich zavazadlům. Nemalou roli v tom hrálo prostorově úsporné zavěšení zadních kol na příčných



trójuhelníkových ramenech, odpružených spodním příčným listovým perem, které plnilo i funkci stabilizátoru, jen tlumiče čnely vzhůru. Přední kola byla zavěšena na příčných ramenech doplněných svíslými vzpěrami McPherson s vinutými pružinami a tlumiči, ke stabilitě přispíval příčný zkrutný stabilizátor. Čtyřválec OHV 903cm³ dával výkon 47k (34,5kW)/6200min⁻¹ a největší

točivý moment 62N.m/3500min⁻¹. Přes čtyřstupňovou převodovku s řadicí pákou na podlaze poháněl přední kola.

Vůz měl hřebenové řízení s bezpečnostním sloupkem volantu, jenž se mezi krajními polohami otočil třiapůlkrát. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, dvouokružová soustava měla omezovač brzdového účinku v závislosti na zatížení zadní



1. Fiat 127
239 bodů
2. Renault 15/17
107 bodů
3. Mercedes-Benz 350 SL
96 bodů



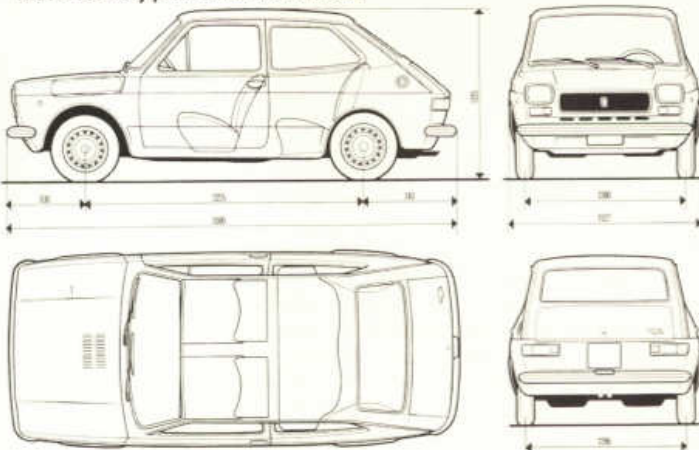
Fiat 127 ve dvoudveřové podobě z roku 1971 měl decentně elegantní profil a do oblé zádě se vešlo až 365 litrů zavazadel...



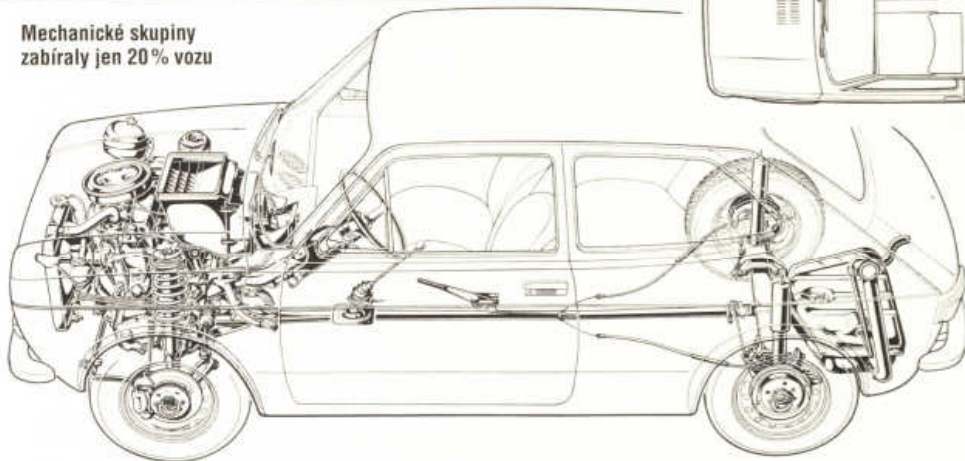
Foto Fiat



Hlavní rozměry první dvoudveřové verze



Mechanické skupiny zabíraly jen 20% vozu



nápravy. Kola nesla radiální pneumatiky 135 SR 13. Při rozvoru náprav 2225 mm a rozchodu kol 1280 mm vpředu a 1295 mm vzadu byl vůz dlouhý 3595 mm, široký 1527 mm a v zatíženém stavu vysoký 1325 mm (v nezatíženém 1370 mm). Samonosná **dvoudveřová** karoserie byla pětimístná, náhradní kolo se vešlo pod přední kapotu, takže vzadu zůstalo 365 l prostoru pro zavazadla.

Palivová nádrž o objemu 30 l byla za zadní nápravou, její nalévací hrdlo ústilo na levém zadním blatníku. Automobil s pohotovostní hmotností 705 kg a užitečnou hmotností 400 kg dosahoval největší rychlosti 140 km/h a spotřeboval 6 až 7 l benzínu na 100 km. Od března 1972 automobilka vedle základního dvoudveřového modelu nabízela i **třídveřový** Fiat 127, jenž měl v šikmé zádě

nahoru vyklápěcí víko a sklopné zadní sedadlo, které umožňovalo vytvořit ložnou plochu dlouhou až 1,3 metru, přičemž za předními sedadly vznikl nákladní prostor o objemu 1,07 m³ (měřeno po strop). Od jara 1972 se *stosedmadvacítka* vyráběla i ve Španělsku pod označením **Seat 127**. V duchu tradice vozů Seat 600 a 850 se i Seat 127 ve Španělsku dočkal specifického provedení se čtyřmi bočními dveřmi. Seat 127 4 Puertas slavil premiéru koncem září 1973 v Paříži, výroba však začala až na jaře 1974. Ve Francii jej oficiálně prodávali zástupci značky Fiat. Nového Fiatu se samozřejmě chopily ladičské firmy. Nejúspěšnější v tomto směru byla římská **Giannini**, která čtyřválec 903 cm³ vyladila na 57 k (42 kW). Ještě náročnějším zákazníkům prodávala *stosedmadvacítku*





Fiat 127 v úpravě Giannini (1973), jehož boky zdobily šipovité polepy

Foto Fiat



Čtyřdveřový Seat 127 4 P ročníku 1974

Foto Seat



Čtyřdveřový Seat 127 4 P s novou karoserií



s motorem převrtaným na 950cm³ a nabízejícím výkon 63k (46kW), s nímž kompaktní vůz dosahoval rychlosti 160km/h. Přídavné světlomety na přední a šipovité polepy na bocích prozrazovaly vyladěný vůz. Sériovou novinkou podzimu 1974 byl **Fiat 127 Special** s bohatší výbavou, a to jak ve dvoudveřovém, tak ve třídveřovém provedení. Měl novou mřížku masky, nárazníky opatřené ochrannou pryžovou lištou (délka vzrostla na 3635mm), dostal nový volant a hranatou kapličku palubní desky s imitací dřeva. Po mechanické stránce se od svého levnějšího sourozence nijak nelišil. U všech vozů byl v té době kvůli přísnějším emisním předpisům snížen výkon motoru 903cm³ na 45k (33kW)/5600min⁻¹.

V dubnu 1977 byl představen modernizovaný Fiat 127 s nově tvarovanou předí se širokou maskou a nárazníky z plastu. Měl větší boční okna, jež se u nejdražší verze **Fiat 127CL** dala vyklopením pootevřít, dvoudveřový i třídveřový model dostal větší zadní okno a práh vika zavazadelníku (nebo třetích zadních dveří) byl posunut níže. Rovněž interiér prošel důkladnou modernizací, včetně volantu, palubní desky, ovladačů a čalounění. Vedle základního motoru OHV 903cm³ o výkonu 45k (33kW) se nově do vozů s výbavami C a CL montoval čtyřválec OHC s pětkrát uloženým klikovým hřídelem, který z objemu 1049cm³ dával 50k (37kW)/5600min⁻¹.

Oba motory byly nadále spojeny se čtyřstupňovou převodovkou, nově montovaný *delší* stálý převod však umožnil snížit otáčky motoru odpovídající rychlosti 120km/h z 5400 na 4700min⁻¹. Šetřil tak benzin, ale i uši posádky. Modernizaci prošel i **Seat 127**, včetně čtyřdveřové verze. Není bez zajímavosti, že ve Francii se modernizovaná *stosedmadvacítka* v té době prodávala pod jménem Brava. V roce 1977 se v Brazílii rozběhla výroba tamější verze 127, jež dostala označení **Fiat 147**. Evropským zákazníkům byl určen **Fiat 127 Sport**, představený v létě 1978. Kromě spoileru pod předí, křídélka na zadní hraně střechy a širších sportovních disků kol se mohl pochlubit i sportovním volantem a novými sedadly. Přední měla vysoká opěradla přecházející v opěrky hlavy, zadní byla samostatná. Pod kapotou se skrýval čtyřválec 1049cm³ vyladěný na 70k (51,5kW), díky němuž vůz uhaněl rychlostí až 160km/h. V létě 1979 přišla na trh limitovaná série vozů **Fiat 127 Top**. Měly standardní motor 1049cm³ o výkonu 50k (37kW), ale specifické disky kol s pneumatikami 155 SR 13. Dodávaly se pouze ve dvou barvách; vozy v bronzové metalize měly pevnou střechu, automobily v modré metalize byly opatřeny shrnovací textilní střeškou nad oběma řadami sedadel. Koncem roku 1979 se v Itálii začal prodávat **Fiat 127 Rustica**, odvozený z brazilské-

ho modelu Fiat 147. Stejně jako on měl zesílenou karosérii těžší o 45kg, motor 1049cm³ o výkonu 55k (40,5kW), kratší převody, pneumatiky 145 SR 13 a palivovou nádrž zvětšenou na 38l. Existoval pouze v pískové barvě a tulácký charakter dával najevo trubkovými nárazníky a rámečky s mřížkami před světlomety. Na střeše měl trubkový nosič zavazadel, interiér byl vybaven jen spartánsky. Kariéra modelu Rustica skončila už v létě 1981. Z Brazílie pocházelo i třídveřové kombi, prodávané v Itálii od podzimu 1980 jako **Fiat 127 Panorama**. Při standardním rozvoru 2225mm bylo dlouhé 3920mm, široké 1545mm a vysoké 1425mm, nahoru vyklápěcí třetí dveře v zádi dole zasahovaly až do nárazníku. Sklopením zadních sedadel vznikla ložná plocha dlouhá 1,45m, objem zavazadlového prostoru se zvětšil z 312 na 585 litrů (po spodní okraj oken) respektive na 1176l (po strop). Kombi s užitečnou hmotností 450kg poháněl čtyřválec 1049cm³ o výkonu 50k (37kW).

V únoru 1981 se dočkali milovníci naftového provozu; nově nabízený **Fiat 127 Diesel** poháněl vznětový čtyřválec OHC 1301cm³, jež dával výkon 45k (33kW)/5000min⁻¹ a největší točivý moment 75N.m/3000min⁻¹. Vznětové motory Fiat přicházely z Brazílie, z výrobního závodu **Belo Horizonte**. Vůz měl zesílenou třídveřovou karosérii brazilského modelu 147 s typickou předí, vykazo-



Fiat 127 Special debutoval na podzim 1974

Brazílské kombi Panorama



Fiat 127 Diesel také pocházel z Brazílie (1981)

Bohatě oplastovaný Fiat 127 Super ročníku 1982



Fiat 127 Sport měl motor o výkonu 70 k (1978)

Foto Fiat

val pohotovostní hmotnost 835 kg a užitečnou 420 kg. Byl dlouhý 3745 mm, jezdil na pneumatikách 145 SR 13 a dosahoval rychlosti 130 km/h. Při ustálené rychlosti 90 km/h spotřeboval 5,1 litru nafty na 100 km, při 120 km/h 7,7 l a v městském cyklu 6,5 l, dostatečnou autonomii zaručovala nádrž zvětšená na 42 l. Vznětový motor se od jara 1981 montoval i do třídveřového kombi Panorama. V listopadu 1981 byly představeny vozy Fiat **127 třetí série**. Vyznačovaly se novou šikmou maskou, velkoplošnými plastovými nárazníky a řadou dalších plastových prvků. Při nezměněném rozvoru 2225 mm vzrostla celková délka na 3711 mm. Základ nabídky tvořil model **127 Special** ve dvoudveřovém a třídveřovém provedení s motorem OHV 903 cm³ o výkonu 45 k (33 kW), přičemž třídveřový Special mohl alternativně dostat čtyřválec OHC 1049 cm³ o výkonu 50 k (37 kW). Ten byl standardní pohonnou jednotkou luxusnější vybaveného modelu **127 Super**, nabízeného s třídveřovou i pětidveřovou karosérií a poprvé také s pětistupňovou převodovkou. Milovníkům rychlejšího svezení byl určen nový Fiat 127 Sport, vybavený čtyřválcem OHC zvětšeným na **1301 cm³** a nalaženým na 75 k (55 kW)/5750 min⁻¹. S pomocí pětistupňové převodovky umož-

ňoval třídveřovému vozu flirtovat s rychlostí 170 km/h. Beze změn se nadále vyráběly i vozy Fiat 127 Diesel a kombi Fiat 127 Panorama, blíže příbuzné s brazilskými modely řady 147. V Itálii byla výroba vozů Fiat 127 ukončena v roce 1983, záhy po představení jejich nástupce jménem Uno. V Brazílii byl na jaře 1983 přejmenován Fiat 147 na **Fiat Spazio**, zároveň nabídku rozšířil 3966 mm dlouhý **Fiat Oggi**, dvoudveřový model se stupňovitou záďí, v níž bylo 440 l prostoru pro zavazadla. Oggi se vyráběl jen do léta 1985, kdy jej nahradil stejně koncipovaný tudor Premio, odvozený z Fiatu Uno. V téže době se brazilský třídveřový hatchback vrátil k označení Fiat 147, zbyval mu však už jen rok života. Ve Španělsku se lehce retušovaná třídveřová a pětidveřová **stosedmadvacítk** vyráběla do léta 1986 coby **Seat Fura** s motorem 903 cm³ o výkonu 40 k (29 kW) a jako Fura Crono se čtyřválcem OHV 1438 cm³ nalaženým na 75 k (55 kW). Nejdéle se Fiat 127 udržel ve výrobě v Argentíně, kde byly první vozy smontovány až na jaře 1982. Pod označením Spazio a Brio se tam třídveřový hatchback v podobě blízké brazilskému Fiatu 147 vyráběl až do roku 1990. Celková produkce automobilů **Fiat 127** a jejich derivátů (jen osobních, nikoliv užitkových) překročila 5,2 milionu, z nichž přes 1,4 milionu vzniklo ve Španělsku a 1,5 milionu v Brazílii a Argentíně. V sedmdesátých letech byl Fiat 127 nejprodávanějším automobilem západní provenience u nás. Československé veřejnosti se

představil v září 1971 na veletrhu v Brně, počátkem roku 1972 jej začal prodávat podnik zahraničního obchodu Tuzex. Fiat 127 tehdy stál 11300 TK (tuzexových korun neboli bonů), zatímco Škoda 110L se prodávala za 11400 TK, VAZ-2101 Žiguli za 12500 TK a Fiat 128 Berlina za 13950 TK. Také v roce 1973 vozy Fiat 127 prodával pouze Tuzex, dvoudveřový za 12650 TK a třídveřový za 13370 TK. Koncem roku 1973 už u nás jezdilo téměř 5300 **stosedmadvacítek**. V roce 1974 přišlo prvních 350 vozů Fiat 127 do Mototechny. V roce 1975 Mototechna dostala větší příděl než Tuzex, celkem 756 vozů. Zatímco v Mototechně se za 59000 Kčs prodával pouze dvoudveřový model, Tuzex měl v roce 1975 k dispozici 320 dvoudveřových a 140 třídveřových **stosedmadvacítek**. Koncem roku 1977 překročil počet vozů Fiat 127 na československých silnicích deset tisíc. Rekordní množství 759 vozů Fiat 127 přišlo do Mototechny v roce 1979, ale 130 z nich skončilo v zásobách pro sezónu 1980. V roce 1980 Mototechna prodala jen 245 **stosedmadvacítek** a o rok později posledních 46, včetně dvou mírně ojetých. Zbýlých 439 vozů Fiat 127 pocházejících z dovozu z roku 1980 musela na příkaz shora předat Tuzexu, stejně jako všechny ostatní skladové vozy západní provenience. V letech 1982 a 1983 přišla do Tuzexu asi tisícovka třídveřových **stosedmadvacítek** v nové podobě s plastovými prvky na karosérii, prodávaly se za 20100 TK, zatímco např. Škoda 120L tehdy stála 12330 TK a Lada 2105 byla k máni za 14700 TK. Celkem bylo v letech 1972 až 1983 do Československa dovezeno čtrnáct tisíc vozů Fiat 127, z nichž tři čtvrtiny prodal Tuzex a jednu čtvrtinu Mototechna. ■