

S PŘEDNÍM POHONEM

Čtyřdveřový Fiat 128 v prvním provedení z roku 1969



Koncem března 1969 představila turínská automobilka svůj první vůz s předním pohonem, kompaktní Fiat 128. Evropská jury jej ocenila titulem Vůz roku 1969...



1. Fiat 128
235 bodů
2. Autobianchi A112
96 bodů
3. Renault 12
79 bodů



Sportovně laděný Fiat 128 Rally debutoval na jaře 1971

Dvoudveřový Fiat 128 s maskou bez vodorovné lišty



JAN TUČEK

Fiat 128 debutoval na jaře 1969 s dvoudveřovou a čtyřdveřovou karosérií se stupňovitou záďí. Jeho přední kola poháněl napříč uložený a o 20° vpřed skloněný řadový čtyřválec, umístěný blíže k pravému přednímu kolu; vlevo na něj navazovala spojka a čtyřstupňová převodovka. Motor s rozvodem OHC a pohonem vačkového hřídele ozubeným řemenem dával z objemu 1116 cm³ výkon 55 k (40,5 kW) při 6000 min⁻¹. Toto uspořádání poháněcího ústrojí si turínský koncern ověřoval od poloviny šedesátých let na vozech **Autobianchi Primula**, vyráběných dceřinou milánskou značkou, *stoosmadvacítka* koncepci převzala v modernější podobě a se zcela novým motorem. Z obestavěného prostoru vozu pouhých dvacet procent zabíraly mechanické skupiny, zatímco osmdesát procent bylo k dispozici cestujícím a jejich zavazadlům.

Nový **Fiat 128** měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, vpředu na příčných ramenech a vzpěrách McPherson s vinutými pružinami a tlumiči, vzadu na příčných ramenech lisovaných z plechu, doplněných svislými tlumiči a příčným listovým perem, které plnilo i funkci příčného stabilizátoru. Přední náprava byla opatřena zkrutným stabilizátorem. Brzdy byly dvoukruhové, vpředu kotoučové a vzadu bubnové, s omezovačem brzdného účinku na zadní nápravě, pracujícím v závislosti na jejím zatížení. Hřebenové řízení mělo bezpečnostní sloupek volantu se dvěma klouby. Nestejně dlouhé hnací hřídele předních kol byly opatřeny dvojicemi stejnoběžných kloubů, vnější byly kulové typu Rzeppa, vnitřní drážkové typu Tripode. Kola nesla pneumatiky rozměrů 145 SR 13.

Při rozvoru náprav 2448 mm a rozchodu kol 1308 mm vpředu a 1306 mm vzadu byl **Fiat 128** dlouhý 3856 mm, široký 1590 mm

a vysoký 1420 mm. Ve čtyřdveřovém provedení vykazoval pohotovostní hmotnost 805 kilogramů a celkovou 1205 kg, dosahoval největší rychlosti kolem 140 km/h a průměrně spotřeboval 8,0 litrů benzínu na 100 km. Dvoudveřový model měl hmotnost o 20 kg nižší než čtyřdveřový; tudor se také od sedanu odlišoval maskou, na níž chyběla vodorovná ozdobná lišta mezi světlomety. Víko motorového prostoru se odklápělo kupředu a pod ním bylo uloženo i náhradní kolo, takže ve stupňovité zádi zbývalo 370 l prostoru pro zavazadla. Palivová nádrž 38 litrů byla umístěna pod podlahou zavazadlového prostoru. Nový Fiat 128 slavil výstavní premiéru až v **září 1969** na autosalonu IAA ve Frankfurtu nad Mohanem, proto se po něm pár dní předtím marně sháněli návštěvníci strojírenského veletrhu v Brně. Tam se *stoosmadvacítka* poprvé objevila až o rok později v době, kdy už se prodávala u nás prostřednictvím podniku zahraničního obchodu Tuzex...



Třídveřové kombi Fiat 128 Familiare, ročníku 1973

▲ Fiat 128 3P s výklopným víkem v zádi (1975)

▼ Pohledný Fiat 128 Coupé SL se čtyřmi světly

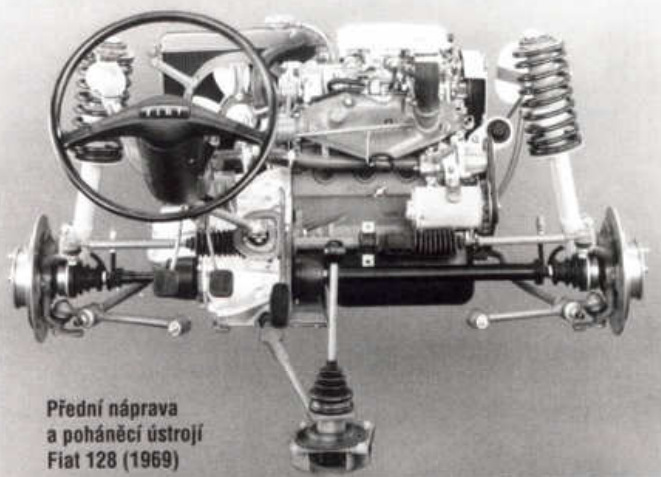
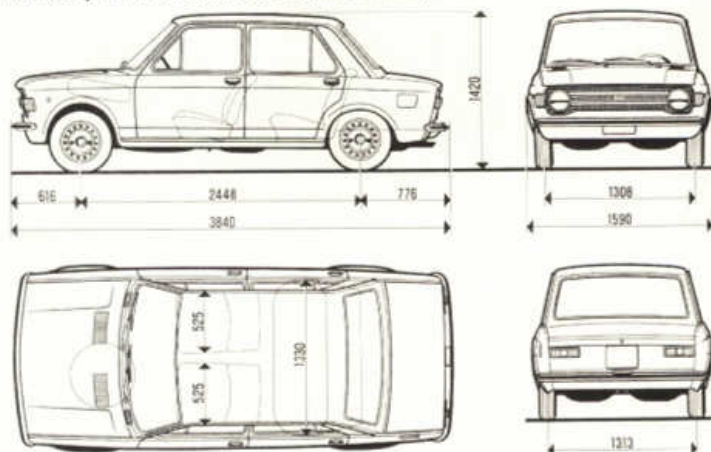


Dvoumístný sportovní Fiat X 1/9 s motorem uprostřed



Osmičlenná rodinka vozu Fiat 128, vzadu X 1/9

Rozměrový náčrtek sedanu Fiat 128 (model 1973)



Přední náprava a poháněcí ústrojí Fiat 128 (1969)

Kombi **Fiat 128 Familiare** s maskou shodnou se sedanem bylo představeno koncem října 1969 na Turínském autosalonu. Jeho třídveřová karoserie byla dlouhá 3863 mm a jejím typickým prvkem byla dvoudílná zadní boční okna. Nahoru vyklápěcí třetí dveře v zádi měly práh těsně nad nárazníkem. Kombi s pohotovostní hmotností 825 kg mělo užitečnou hmotnost zvýšenou ze 400 na 430 kilogramů a jeho celková hmotnost tak dosahovala 1255 kg. Dostalo kratší stálý převod rozvodovky (4,416 místo 4,077) a jezdilo nejvíce 135 km/h. Objem

prostoru pro zavazadla se u něj dal ze základních 400 litrů zvětšit složením nedělního zadního sedadla až na 1250 litrů (měřeno po strop). Vzhledem k vyššímu zatížení mělo kombi tužší tlumiče a také silnější třílísté zadní příčné pero. Počátkem března 1971 debutoval na Ženevském autosalonu **Fiat 128 Rally**. Sportovně laděný dvoudveřový model měl černou masku, dělený přední nárazník s trubkovou hrazdičkou uprostřed, dvojici mlhovek, sportovní disky obuté do pneumatik 145 HR 13 a vzadu místo obdélníkových dva páry kru-

hových světlíků. Model Rally poháněl čtyřválec převrtaný na 1290 cm³ a vyladěný na 67 k (49 kW)/6200 min⁻¹, jenž mu uděloval rychlost až 150 km/h. Vůz měl rozchod zadních kol rozšířený na 1313 mm, dostal alternátor místo dynamu, akumulátor s větší kapacitou, posilovač brzd, sportovní volant a opěrky hlav na přední sedadla. Počátkem listopadu 1971 byly na Turínském autosalonu představeny vozy **Fiat 128 Sport Coupé**, čtyřmístná dvoudveřová kupé s rozvorem zkráceným o 225 na 2223 mm, délkou 3808 mm, šířkou 1560 mm



FIAT 128 ■



Modernizovaný sedan Nuova 128, vyráběný od jara 1976

Foto: Fiat



- ▲ Kombi 128 Panorama s nově upravenou karoserií
- ◀ Argentinské pětidveřové kombi Fiat Concord 128 Familiar
- ▼ Třídveřová Zastava 101 (1100) Mediteran



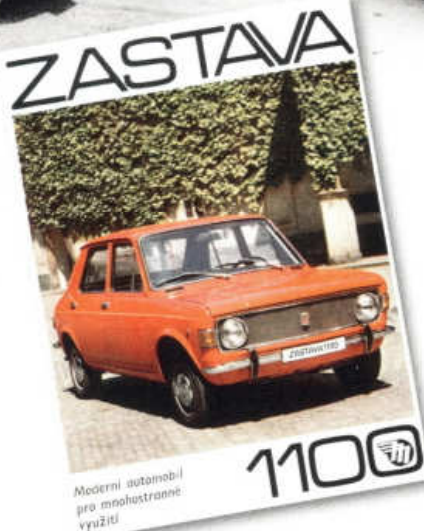
Jugoslávské vozy Zastava 101 (1100)

Foto: Tom Hyan



a výškou 1310 mm. Poháněly je lehce nabroušené verze motorů 1116 a 1290 cm³ s dvojitým karburátorem, které dávaly výkon 64 a 75 k (47 a 55 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou jim umožňovaly uhánět rychlostí 150 a 160 km/h. Kupé měla rozšířený rozchod předních i zadních kol (1325 a 1333 mm), kotoučové brzdy na všech kolech s posilovačem a palivovou nádrž o objemu 50 litrů. Oba motory bylo možné kombinovat se dvěma stupni výbavy. Kupé v levnějším provedení S mělo obdélníkové světlomety, kola s chromovanými poklicemi a úspornější vnitřní výbavu. Verze SL se čtyřmi kruhovými světlomety se mohla pochlibit sportovními disky kol a otáčkoměrem. Pohotovostní hmotnost kupé se pohybovala kolem 815 až 820 kilogramů.

V listopadu 1972 prošly tudory, sedany a kombi řady 128 faceliftem, dostaly jednotnou masku ozdobenou dvěma páry vodorovných lišt, nárazníky bez svislých členů,



ale s pryžovou ochrannou lištou a standardně posilovač brzd. Ve stejné době debutoval bratranec *stoosmadvacítky* jménem **Fiat X 1/9**, dvoumístný sportovní vůz klínovitého tvaru s odnímatelnou střechou,

mohutným bezpečnostním obloukem a motorem napříč před zadní nápravou. Poháněcí ústrojí tvořil čtyřválec 1290 cm³ o výkonu 75 k (55 kW) spolu se čtyřstupňovou převodovkou, tentokrát ovšem přesunutý za sedadla a pohánějící zadní kola. Při rozvoru 2202 mm byl sportovní vůz karosovaný firmou Bertone dlouhý 3830 mm, široký 1570 mm a vysoký jen 1170 mm. Při hmotnosti 880 kilogramů dosahoval největší rychlosti 170 km/h a zaslouží si, abychom se k němu někdy vrátili samostatně.

Od května 1974 výrobce nabízel dvou-dveřové a čtyřdveřové modely **Fiat 128 Special** s novou maskou, obdélníkovými světlomety, ozdobnou boční lištou, větší pryžovou lištou na náraznících a upravenou palubní deskou. Mohly dostat motor 1116 nebo 1290 cm³ o výkonu 55, resp. 60 k (40,5 a 44 kW). Masku s kruhovými světlomety si zachovaly tudory, sedany a kombi se standardní výbavou, do nichž automo-



Fiat 128 Rally 1300

Foto Fiat

**Ceny vozů Fiat 128 v Československu
(v tuzexových korunách!)**

Fiat 128 Berlina	13 950 TK
Fiat 128 Familiare	14 250 TK
Fiat 128 Rally	14 950 TK
Fiat 128 Coupé 1100 S	16 700 TK
Fiat 128 Coupé 1100 SL	17 900 TK
Fiat 128 Coupé 1300 S	17 700 TK
Fiat 128 Coupé 1300 SL	18 900 TK

Fiat 128 SL Coupé

Fiat 128 S Coupé



Fiat 128 Special (1974)



Mediterran, ten se k nám ale nedostal. V sedmdesátých letech se pětivedřové vozy Zastava 1100 v menších počtech montovaly v Polsku, ve varšavském závodě FSO.

V Itálii se automobily Fiat 128 vyráběly do roku 1983, v posledních letech už jen jako sedany s motorem 1116cm³. Celkem jich od jara 1969 ze závodu

Rivalta vyjelo přes 3,1 milionu. V Jugoslávii a později v Srbsku výroba modifikovaných *stoosmadvacítek* v několika provedeních pokračovala až do podzimu 2008. V Kragujevací jich celkem vyrobili přes 1,5 milionu, včetně 225 tisíc vozů **Skala 55** vyráběných od léta 1980 na lince dovezené z italské Rivalty. Na ní vznikly i další tisíce rozložených vozů v kompletech CKD, určených pro montáž v Egyptě u firmy El Nasr.

V polovině března 1970 byly vozy **Fiat 128** předvedeny v Bratislavě československým novinářům a při té příležitosti představitelé automobilky a Motokovu oznámili, že se čtyřvedřová *stoosmadvacítka* brzy objeví v prodejnách Tuzex. Během roku 1970 bylo do Tuzexu dovezeno šest stovek sedanů Fiat 128, prodávaly se za 12 900 TK. V roce 1971 už počet dovezených vozů vzrostl na dva tisíce. V ceníku Tuzexu z února 1972 figurovalo celkem sedm provedení typu 128 (viz tabulka; 1 TK = 5 Kčs). Pro srovnání Škoda 110L s motorem vzadu tehdy stála 11 400 TK, Renault 12TL s předním pohonem se prodával za 16 100 TK a klasicky stavěný Ford Cortina 1600 za 18 500 TK. Do roku 1976 bylo do Československa dovezeno přes 7500 automobilů Fiat 128 všech provedení, z nichž se pouhá stovka dostala v roce 1974 do Mototechny. Jen velmi dobře a včas informovaní zákazníci si je mohli pořídit za 69 000 Kčs. Přitom licenční jugoslávská Zastava 1100, kterých bylo v letech 1974 až 1979 do Československa dovezeno téměř 9500 kusů, tehdy stála 67 500 Kčs. ■

bilka také začala alternativně montovat čtyřválec 1290cm³.

Koncem června 1975 bylo představeno modernizované kupé **Fiat 128 3P** s nahoru vyklápěcím víkem (3P = třetí dveře) v nově tvarované splyvavé zádi. Vpředu mělo kupé novou masku se dvěma páry kruhových světlometů, vzadu tři svíslé světlilny na každé straně. Sklopením zadního sedadla se dal prostor pro zavazadla zvětšit z 320 na 920 litrů. Pohon obstarávaly čtyřválcové 1116 a 1290cm³, jež s dvojitým karburátorem dávaly 65 a 73k (48 a 54kW). Převodovka byla nadále čtyřstupňová. Při nezměněném rozvoru 2223mm bylo kupé 128 3P dlouhé 3826mm a vykazovalo pohotovostní hmotnost 850 kilogramů. Dosahovalo největší rychlosti 150 a 160km/h.

V květnu 1976 se výraznější modernizace dočkaly i tudory, sedany a kombi řady 128. Dostaly plastové nárazníky, novou masku z plastu s obdélníkovými světlometry, větší zadní skupinové světlilny, nový volant a přístrojovou desku. Třídveřové kombi nově označované jménem **Panorama** mělo širší zadní sloupky karoserie a zkrácená jednoduchá zadní boční okna. Všechny tři karosářské verze byly dlouhé 3840mm, hmotnost jednotlivých provedení se pohybovala od 785

do 825kg. Kromě standardní výbavy mohly modely s označením **Nuova 128** dostat také dva vyšší stupně výbavy C a CL. Stejně jako dříve mohl zákazník volit mezi motory 1116 a 1290cm³ o výkonu 55 a 60k (40,5 a 44kW). Tudor a sedan měly nyní *delší* stálý převod 3,765, zatímco kombi převzalo dřívější standardní převod 4,077. Model Rally už v modernizované paletě vozů nefiguroval.

V tiskové zprávě k uvedení nových modelů Fiat oznamoval, že do jara 1976 bylo vyrobeno 2,4 milionu *stoosmadvacítek*, z toho 2,1 milionu tudorů, sedanů a kombi a kolem 300 tisíc kupé. V závodě Rivalta u Turína tehdy denně opouštěla výrobní linky tisícovka vozů Fiat 128. Výroba a montáž vozů **Fiat 128** a z nich odvozených modelů probíhala v jedenácti zemích čtyř kontinentů: v Jugoslávii, Irsku, Španělsku, Portugalsku, Egyptě, Zambii, Jižní Africe, Argentině, Malajsii, Thajsku i na Novém Zélandu. Například v Argentině se *stoosmadvacítka* vyráběla od roku 1971 a tamní specialitou bylo pětivedřové kombi **Fiat Concord 128 Familiar** se třemi bočními okny. Do roku 1990 v Argentině vzniklo 255 tisíc vozů Fiat 128 v různých provedeních.

Nás samozřejmě nejvíce zajímala Jugoslávie, odkud se od léta 1974 do Mototechny dovážely vozy **Zastava 1100** (respektive Zastava 101), licenční Fiat 128 s modifikovanou karoserií, jež měla kromě čtveřice bočních dveří také páté nahoru vyklápěcí dveře v šikmé zádi. Od roku 1979 pak existoval i třídveřový model Zastava 1100