



Turínský LUXUS

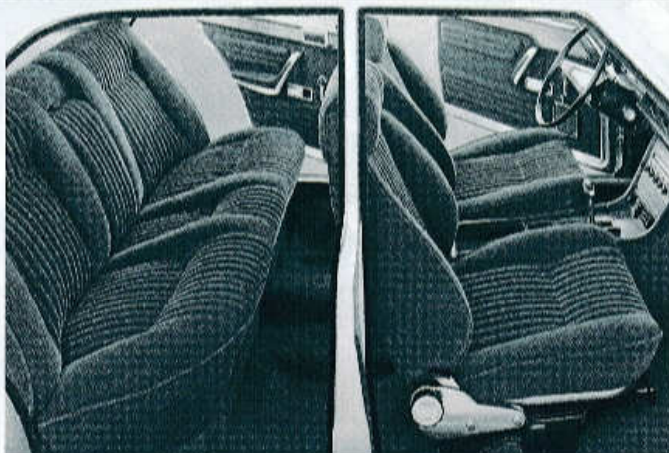
V BŘEZNU 1969 PŘEDSTAVILA TURÍNSKÁ AUTOMOBILKA LUXUSNÍ SEDAN KLASICKÉ KONCEPCE FIAT 130, S MOTOREM V6 A NEZÁVISLÝM ZAVĚŠENÍM VŠECH ČTYŘ KOL. O DVA ROKY POZDĚJI NÁSLEDOVALO ELEGANTNÍ KUPÉ S KAROSERÍ PININFARINA.

Nová „stotřicítka“, jejíž výroba se začala rozbíhat koncem června 1969, měla značku Fiat uvést do třílitrové třídy komfortních cestovních vozů. Mířila o patro výš než její předchůdce Fiat 2300 s řadovým šestiválcem a tuhou zadní nápravou s listovými pery, bylo tedy třeba zvolit modernější a sofistikovanější řešení.

Srdcem nového vozu s typovým označením 130 se stal vidlicový šestiválec V6 s rozvodem OHC a jedním dvojitým karburátorem Weber. Z objemu 2866 cm³ dával výkon 140 k (103 kW) při 5600 1/min. Šestiválec byl standardně spojen s třístupňovou automatickou převodovkou Borg-Warner, ovládanou voličem ve tvaru T na středním tunelu, na přání mohli zákazníci dostat pětistupňovou manuální převodovku.

▲ Fiat 130 měl středně elegantní 4,75 m dlouhou pětimístnou karoserii

▼ Bohatě čalouněná sedadla sedanu Fiat 130 připomínala klubovky



Mimochodem – chladicí okruh šestiválců měl objem 15,5 l a Fiat 130 byl prvním vozem své značky, jehož elektrickou soustavu místo dynamo napájel alternátor.

Na tomto místě se sluší připomenout, že šestiválec typu 130 nebyl shodný s motorem V6 montovaným do sportovních vozů Fiat Dino. Oba sice konstruoval Aurelio Lampredi, dal jim však poněkud odlišnou architekturu. U motoru luxusního sedanu svíraly řady válců úhel 60° a každá měla jen jeden vačkový hřídel (OHC), zatímco u sportovně laděného šestiválců Dino byl úhel řad válců 65° a rozvod 2 x OHC.



▲ V březnu 1971 debutovalo čtyřmístné kupé s karoserií Pininfarina

▼ Přístrojová deska vozu Fiat 130 Coupé a volant sportovního střihu

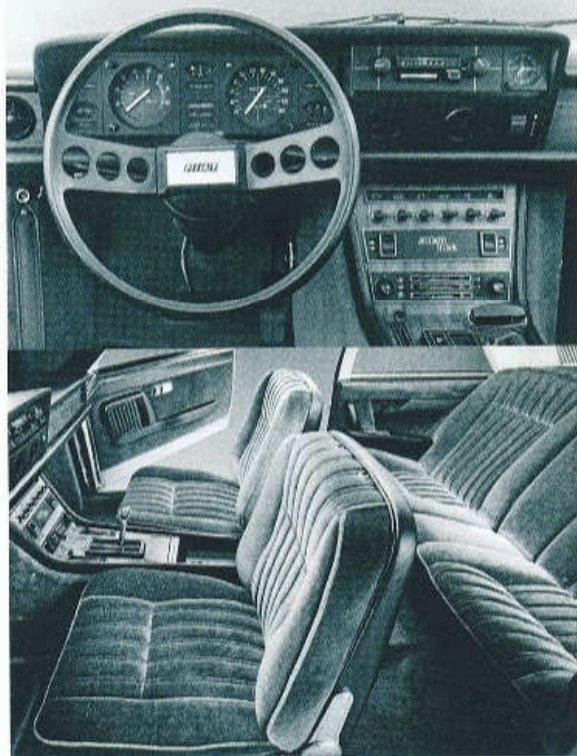
▼ Také Fiat 130 Coupé hýčkal posádku velmi komfortními sedadly

„Stotřicítka“ měla všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na spodních příčných ramenech a svistých vzpěrách McPherson, zadní na šikmých vlečených ramenech. Odpružení obstarávaly vpředu podélné zkrutné tyče a vzadu vinuté pružiny, obě nápravy byly opatřeny stabilizátorem.

Kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech byly doplněny posilovačem a omezovačem brzdného účinku na zadní nápravě. Řízení s převodem šnekem a kladkou mělo bezpečnostní sloupek a volant seřiditelný v podélném i v svislém směru. Standardně montovaná čtrnáctipalcová kola z lehké slitiny nesla pneumatiky rozměru 185 x 14.

Fiat 130 měl čtyřdveřovou samonosnou karoserii decentně elegantních linií, které navrhl tehdejší šéf stylistického střediska automobilky Felice Mario Boano, jemu asistoval jeho syn Gian Paolo. Velkoryse dimenzovaný interiér nabízel velmi komfortní, bohatě čalouněná sedadla. Do stupňovité zádi sedanu se vešlo 530 l zavazadel, pod podlahou zavazadelníku měla své místo palivová nádrž o objemu 80 l. Náhradní kolo bylo ve vvislé poloze za levým zadním podběhem.

Při rozvoru náprav 2720 mm byla „stotřicítka“ dlouhá 4750 mm, široká 1805 mm a vysoká 1438 mm. Prázdná vykazovala hmotnost 1510 kg, plně zatížený vůz pak 1910 kg. Dosahovala největší rychlosti kolem 180 km/h a průměrně spotřebovala 15 l benzínu na 100 km. ▶





Kreace z karosárny Pininfarina:
sedan Opera a kombi Maremma

V srpnu 1971 přišel na trh sedan
Fiat 130 poháněný motorem 3,2 l



► Už na jaře 1970 se Fiat 130 dočkal dílčího zlepšení: zvýšením stupně komprese vzrostl výkon motoru na 150 k (110 kW) a sedan s ním uháněl rychlostí až 185 km/h.

V březnu 1971 byl na ženevském autosalonu představen Fiat 130 Coupé, čtyřmístné dvoudveřové kupé, navržené a karosované firmou Pininfarina. Bylo postavené na nezkrácené podvozkové

plošině sedanu s rozvorem 2720 mm a jeho moderně působící tvary navrhl Paolo Martin. Dvoudveřová „stotřicítka“ byla dlouhá 4842 mm, široká 1760 mm a vysoká jen 1353 mm, zavazadlový prostor v zádi měl objem 430 l. Náhradní kolo bylo opět za levým zadním podběhem, vzhledem k nižší výšce zavazadelníku v šikmé poloze.

Hlavní novinka se však skrývala pod rozměrnou přední kapotou: kupé debutovalo s větším motorem V6 převrtaným na 3235 cm³ a vyladěným na 165 k (121 kW) při 5600 1/min. Spolu s pětistupňovou manuální převodovkou ZF umožňoval kupé flirtovat s hranicí 190 km/h, verze vybavená třístupňovou automatikou Borg-Warner dosahovala rychlosti 185 km/h. Kupé jezdilo na čtrnáctipalcových litých kolech obutých do pneumatik rozměru 205/70 VR 14.

V srpnu 1971 prošel lehkou omlazovací kúrou sedan Fiat 130, převzal šestiválec 3235 cm³ o výkonu 165 k (121 kW) a dostal nové čalounění a přístrojovou desku velmi blízkou té, již bylo vybaveno kupé. Standardně výrobce nadále nabízel třístupňovou samočinnou převodovku, pětistupňová ručně řazená byla jen na přání.

V Itálii si „stotřicítka“ získala jistou prestiž a pronikla i do vyšších společenských kruhů, na zahraničních trzích však nesplnila úkol výrazněji konkurovat vozům Mercedes-Benz a BMW. Odbyt vozů Fiat 130 nepříznivě ovlivnila i ropná krize z let 1973–74. Turínská automobilka se ve spolupráci s karosárnou Pininfarina snažila oživit zájem o svoji



Palubní deska a volant sedanu Fiat 130 vybaveného šestiválcem 3,2 l

Dva sourozenci na společném snímku z hor: kupé a sedan Fiat 130



vlakovou loď, a tak se v sezoně 1974 na autosalonech v Ženevě a Paříži objevily dvě zajímavé kreace navazující na Fiat 130 Coupé.

Ženevským magnetem bylo třídveřové kombi ve stylu shooting brake pojmenované Maremma, v Paříži působil v roli magnetu čtyřdveřový sedan Opera. Oba vozy měly před modely Fiat 130 Coupé a specificky tvarovanou střední a zadní partii karoserie. Kombi Maremma poté používal šéf turínského koncernu Giovanni Agnelli.

Ten si předtím na přelomu let 1971 a 1972 nechal postavit i pětidveřové kombi Fiat 130 Familiare, které vycházelo ze sedanu a jehož

tvary vznikly ve stylistickém středisku firmy Fiat. V letech 1972 až 1974 byly pro Agnelliho rodinu zhotoveny celkem čtyři exempláře těchto prostorných kombi, přestavby podle požadavků mateřské automobilky provedla karosárna Officine Introzzi v severoitalském Lipmonu nedaleko Coma.

Pohledem do ceníku z doby pařížského autosalonu 1974 zjistíme, že sedan Fiat 130 tehdy ve Francii stál 53 000 franků, zatímco za Fiat 130 Coupé musel zákazník zaplatit 67 400 franků. V obou případech šlo o vozy s pětistupňovou mechanickou převodovkou, třístupňová automatika už byla v té době za příplatek.

Výkonnější konkurenční sedan BMW 3,0 S se prodával za 53 700 F, čtyřmístné kupé BMW 3,0 CS s karoserií Karmann za 71 500 F. Čtyřdveřový Mercedes-Benz 280 E byl k mání za 54 400 F, dvoudveřové kupé Mercedes-Benz 280 CE stálo 59 800 F. O všech těchto ne zrovna levných modelech platí, že se prodávaly v podstatně větších počtech, než turínská „stotřicítka“.

Produkce sedanů Fiat 130 v letech 1969 až 1976 jen o málo překročila 15 tisíc kusů (z toho 6 tisíc s původním motorem 2,8 l), vozů Fiat 130 Coupé vzniklo v období 1971–77 necelých 4,5 tisíc. V poslední době se „stotřicítka“ těší rostoucímu zájmu sběratelů, kteří u sedanu oceňují nadčasově důstojný zevnějšek a komfort, zatímco u kupé platí nemalé sumy za exkluzivitu značky Pininfarina. ◀