

Historie

Turínské šestiválce

V BŘEZNU 1959 PŘEDSTAVIL FIAT PROSTORNÉ VOZY SE ŠESTIVÁLCOVÝMI MOTORY, TYPY 1800 A 2100. OD LÉTA 1961 PŘEVZAL ROLI VLAJKOVÉ LODI FIAT 2300 NABÍZENÝ V PODOBĚ SEDANU, KOMBI I KUPÉ.



2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1890

1959-1968

Návrat velkých vozů

Turínská značka tak po letech věnovaných převážně malým a kompaktním vozům znovu vstoupila do kategorie velkých šestiválcových automobilů, jež měly přilákat majetnou klientelu.

Základ nabídky tvořily sedany klasické koncepcie s rozvorem 2,65 m a samonosnou karoserií dlouhou 4,46 m, širokou 1,62 m a vysokou 1,47 m. Měly nezávisle zavěšená přední kola na příčných ramenech odpružených podélnými zkrutnými tyčemi doplněnými kapalinovými tlumiči a příčným stabilizátorem. Poháněnou tuhou zadní nápravu nesla dvojice vpředu ukotvených podélných čtvrteliptických listových per, pěrování obstarávaly dvě svislé vinuté pružiny, opět nechyběly teleskopické tlumiče a příčný stabilizátor.

V předu uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec OHV měl v typu 1800 objem 1795 cm³ a výkon 75 k (55 kW). Fiat 2100 dostal šestiválec též konstrukce převrtaný na 2054 cm³ a vyladěný na 82 k (60 kW). V obou případech na motor navazovala plně synchronizovaná čtyřstupňová převodovka ovládaná řadicí pákou na sloupku volantu.

Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání s podtlakovým posilovačem, čtrnáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,90 - 14. Palivová

pneumatikách 6,40-14 a jejich celková hmotnost dosahovala hodnotu 1 725 kg.

Špičku nabídky tvořil luxusní sedan Fiat 2100 Special s rozvorem prodlouženým o 80 mm na 2,73 m a celkovou délku 4,63 m. Měl specificky tvarovanou před se dvěma páry kruhových světlometů a maskou tvořenou pěti vodorovnými chromovanými lištami, přírůstek délky byl využit ke zvýšení komfortu cestujících vzadu.

Na rozdíl od standardního sedanu měl model 2100 Special vpředu dvě samostatná sedadla pro řidiče a spolujezdce, takže byl pětimístný. Navzdory o 70 kg vyšší hmotnosti dosahoval rychlosti 150 km/h.

Pode továrních údajů bylo do léta 1961 vyrobeno celkem 30 tisíc automobilů Fiat 1800/2100 všech tří karosářských provedení, včetně 1174 sedanů 2100 Special.

Druhé vydání

V letě 1961, po pouhých dvou sezónách výroby a prodeje původních modelů, byly představeny modernizované vozy se šestiválcovými motory. Nesly označení Fiat 1800 B a Fiat 2300, přičemž vedle sedanu výrobce nadále nabízel pětidveřová kombi Familiare a také luxusní model 2300 Special. Vozy vybavené šestiválcem 1,8 l měly



■ VPŘEDU FIAT 1800, ZA NÍM MODEL 2100 SPECIAL A KOMBI 2100 FAMILIARE (1959)

FIAT 1800 V PROVEDENÍ Z LET 1959-61, ŠESTIMÍSTNÝ SEDAN SE ŠESTIVÁLCEM 1,8 L



SE ČTYŘMI SVĚTLOMETY A KOTOUČOVÝMI BRZDAMI: FIAT 2300 FAMILIARE (1961-63)

nádrž o objemu 60 l byla umístěna za zadní nápravou, pod podlahou zavazadlového prostoru. Ten měl objem 450 l.

Šestimístný sedan se dvěma nedělenými řadami sedadel vyzákoval vlastní hmotnost 1 230 kg, plně obsazený vůz vážil 1 630 kg. S motorem 1,8 l dosahoval největší rychlosti přes 140 km/h, se šestiválcem 2,1 l dokázal překonat hranici 150 km/h. Spotřeba obou verzí se pohybovala v rozmezí 11 až 14 l benzínu na 100 km.

Vedle sedanů Fiat nabízel i pětidveřová kombi s označením 1800 a 2100 Familiare. Tyto vozy měly v téměř svislé zadní stěně karoserie dvoudílné dvere, jejichž horní část tvořená oknem v rámu se vyklápěla vzhůru, zatímco spodní plechová partie se sklápěla dolů až do vodorovné polohy. Zavazadlový prostor kombi měl základní objem 475 l.

Složením neděleného zadního sedadla vznikl nákladní prostor 1,5 m², měřeno ovšem až po strop karoserie. Ve srovnání se sedany měla kombi „kratší“ stálý převod v rozvodovce, jezdila na větších

jen dva kruhové světlometry, před modelů s motorem 2,3 l zdobila čtvrtice světlometů.

Zatímco úpravy karoserii byly jen kosmetické, podvozek prošel výraznými změnami. Dřívější poněkud komplikované uspořádání zadní nápravy nahradilo jednodušší, ale osvědčené řešení s podélnými půlelliptickými listovými perky, šikmo umístěnými tlumiči a příčným stabilizátorem.

Zcela nová byla i brzdová soustava s kotoučovými brzdami na všechny čtyřech kolech, podtlakovým posilovačem a omezovačem brzdného účinku působícího v závislosti na zatížení zadní nápravy.

Šestiválec 1795 cm³ měl výkon zvýšený na 86 k (63 kW), nový šestiválcový motor 2 279 cm³ dával 105 k (77 kW). Oba motory byly standardně spojeny se čtyřstupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou u volantu, za příplatek mohl zákazník

LUXUSNÍ FIAT 2300 SPECIAL
S ROZVOREM PRODLOUŽENÝM
O 80 MM A DĚLKOU 4,7 M



KOMFORTNÍ ŠESTIMÍSTNÝ SEDAN
FIAT 2300 BYL UVEDEN NA TRH
V LÉTĚ ROKU 1961

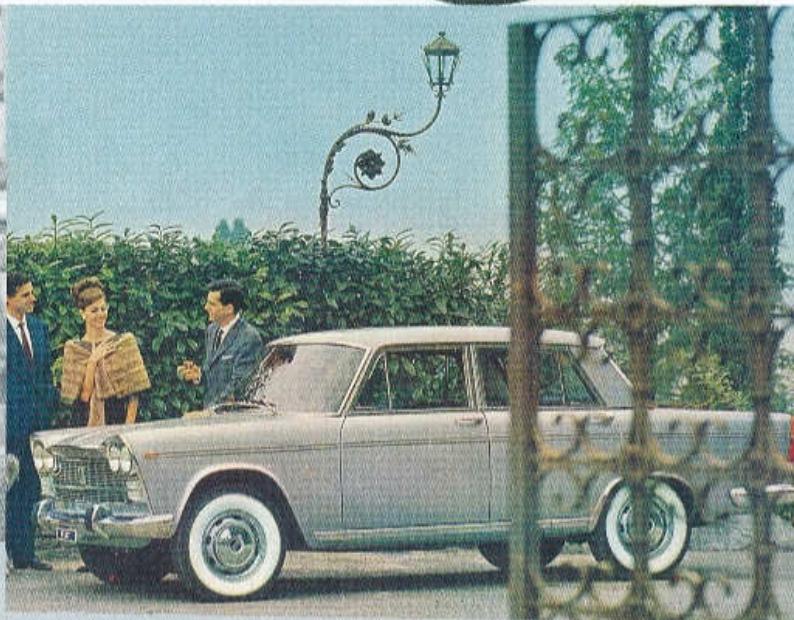
► dostat vůz s dvoupedálovým ovládáním vybavený samočinnou spojkou Saxomat.

V příplatkové nabídce modelu 2300 figuroval i rychloběh anglické značky Laycock de Normanville s elektromagnetickým ovládáním tlačítka na příčkách volantu. Řidič jej mohl využít při zařazeném čtyřtém převodovém stupni ke snížení otáček, hluku a spotřeby.

V omezených počtech se v letech 1961-64 vyráběl špičkový sedan Fiat 2300 Special se specificky tvarovanou přední karoserie, který do délky lehce povyrostl na 4,70 m. Stejně jako standardní sedan s motorem 2,3 l dosahoval největší rychlosti přes 160 km/h a spotřeboval 12 až 15 l benzínu na 100 km.

Novinkou sezony 1961 bylo čtyřmístné kupé Fiat 2300 a 2300 S karosované turinskou firmou Ghia. O něm se ještě zmíníme samostatně.

V říjnu 1962 byl uveden na trh Fiat 1500 L provedení pro taxislužbu. Pod kapotou šestimístného sedanu s karoserií modelu 1800 B se skrýval čtyřválcový motor 1 481 cm³ o výkonu 60 k (44 kW) spojený



FIAT 2300 DE LUXE MOHL
ZA PŘÍPLATEK DOSTAT
AUTOMATICKOU
PŘEVODOVKU (1964)

se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Početnějším rodinám byla určena další verze sedanu 1500 L dodávaná od jara 1963 se čtyrválcem 1,5 l o výkonu 72 k (53 kW), jenž byl v létě 1964 zvýšen na 75 k (55 kW).

Šestimístný sedan o hmotnosti 1 200 kg dosahoval se čtyřválcovým motorem 1,5 l největší rychlosti přes 130 km/h a stejně jako šestiválce se mohl pochlubit kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech.

V březnu 1964 byl na ženevském autosalonu představen špičkový Fiat 2300 Lusso neboli De Luxe, pětimístný sedan se dvěma samostatnými předními sedadly vybavený šestiválcem 2,3 l o výkonu 105 k (77 kW). Komfortní 4,54 m dlouhý vůz s nově upravenou zadní místem dynáma alternátora a jako první vůz značky Fiat tři významné prvky příplatkové výbavy.

Hydraulický posilovač řízení ZF, klimatizaci a samočinnou převodovku, přesnéjší třístupňovou automatiku Borg-Warner 35. Stejně vymoženosti mohlo mít i nové nabízené kombi Fiat 2300 Familiare Lusso (na export Station Wagon De Luxe).

Pohled do německého ceniku ze září 1965 nám prozradí, že se dan Fiat 2300 De Luxe byl tehdy na západoněmeckém trhu k mání za základní cenu 10 490 DM, zatímco kombi stálo 11 990 DM. Opel Kapitán se v téže době prodával za 10 990 DM, Mercedes-Benz 230 za 11 950 DM a anglický šestiválec Ford Zodiac za 11 500 DM.

Automobily Fiat 1800 B a 2300 se vyráběly do roku 1968, celková produkce všech modelů překročila 155 tisíc exemplářů.

VE STUPŇOVITÉ ZÁDI SEDANU
FIAT 2300 DE LUXE BYLO 450 L
PROSTORU PRO ZAVAZADLA

Kupé

V roce 1960 vystavila karosárna Ghia na turinském autosalonu elegantní čtyřmístné kupé s bohatě prosklenou kabinou postavené na podvozkové plošině vozu Fiat 2100 s rozvorom 2,65 m. Koncem roku 1961 bylo kupé zařazeno do nabídky pod označením Fiat 2300 a 2300 S Coupé.

Základem kupé byla podvozková plošina typu 2300 s poháněnou zadní nápravou odpruženou podélnými půleliptickými listovými pery. Rozvor 2,65 m zůstal zachován, rozchod předních i zadních kol byl jen lehce rozšířen. Zavazadlový prostor měl stejně jako u sedanu objem 450 l, kupé však dostalo větší nádrž na 70 l paliva.

Kupé bylo dlouhé 4,62 m, široké 1,68 m a vysoké jen 1,38 m, vykazovalo vlastní hmotnost 1 310 kg a celkovou 1 630 kg. Se standardním šestiválcem 2 279 cm³ o výkonu 105 K (77 kW), ▶

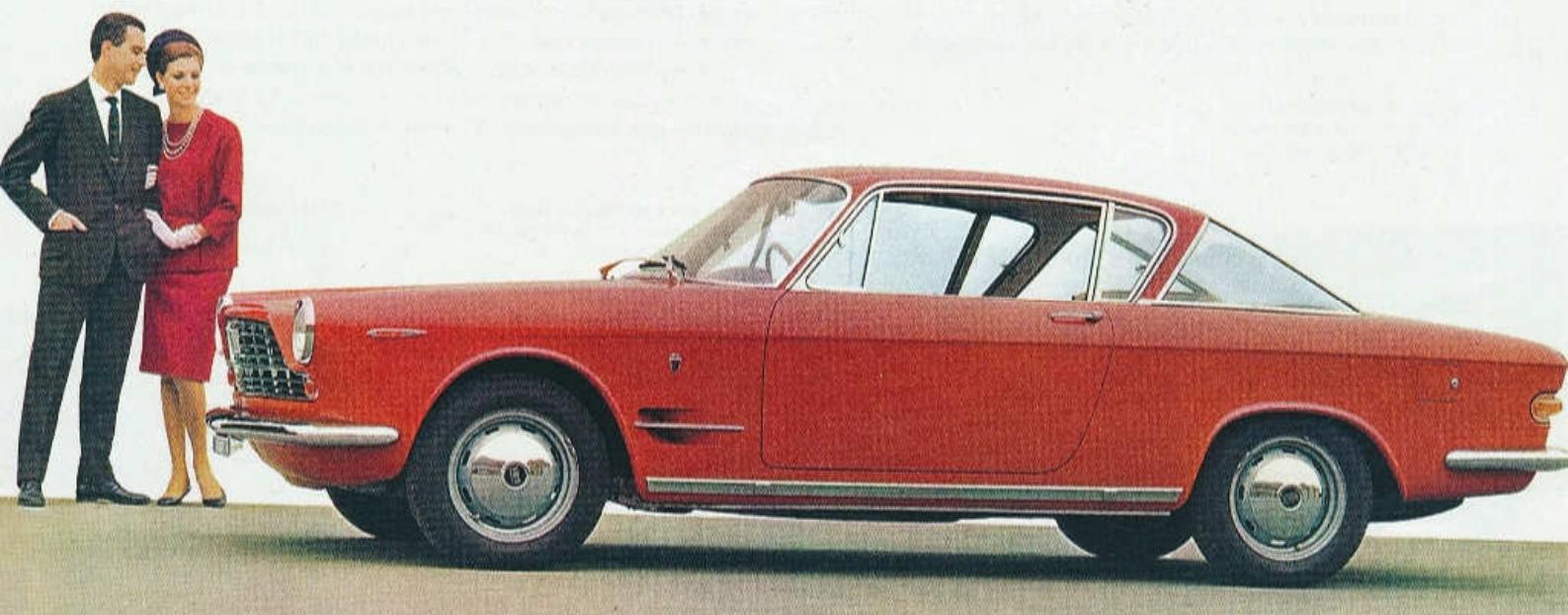
PĚTIMÍSTNÝ SEDAN FIAT 2300
DE LUXE MOHL BÝT ZA PŘÍPLATEK
VYBVEN KLIMATIZACÍ

TAKÉ LEVNĚJŠÍ FIAT 1800 B
MĚL OD LÉTA 1961 KOTOUČOVÉ
BRZDY V PŘEDU I VZADU



ELEGANTNÍ ČTYŘMÍSTNÉ KUPÉ
FIAT 2300 S OBLÉKLA TURÍNSKÁ
KAROSÁRNA GHIA (1963)

ŠESTIMÍSTNÝ FIAT 1500 L
S KAROSERIÍ MODELU 1800 B
A ČTYŘVALCOVÝM MOTOREM 1,5 L





◀ KUPÉ MÉLO
KOMFORTNÍ
SEDALE, PĚT
KRUHOVÝCH
PŘÍSTROJŮ
V. „KAPLÍČCE“
A VOLANT NARDI



▲
STEJNÉ JAKO SEDAN I 4,6 M
DLOHÉ KUPÉ MÉLO V ZÁDI
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR 450 L

čtyřstupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou na středním stupni a „delším“ stálým převodem v rozvodovce dosahovalo největší rychlosti 175 km/h.

Ostřej nabroušené kupé 2300 S mělo šestiválec 2 279 cm³ osazený dvěma dvojitými karburátory Weber, jež mu pomáhaly k dosažení výkonu 136 K (100 kW) při 5 600 1/min. Také tato verze byla opatřena „delším“ stálým převodem, díky němuž uháněla rychlostí až 190 km/h.

Obě provedení kupé (slabší se vyrábělo jen do roku 1964) se mohla pochlubit bohatě vybavenou palubní deskou s pěticí kruhových přístrojů v oválné „kapličce“. Dominovaly jí rychloměr se stupnicí do 230 km/h a otáčkoměr cejchovaný do 8 000 1/min s červenou zónou od 6 000 1/min, vlevo byl menší teploměr oleje kombinovaný s palivoměrem, vpravo tlakoměr mazání spolu s teploměrem chladicí kapaliny, uprostřed nahoru byly hodiny. Vše korunoval sportovní volant Nardi se třemi příčkami a dřevěným véncem.



▲
PROTOTYP KABRIOLETU
FIAT 2300 S Z KAROSÁRNÝ GHIA
SE DO VÝROBY NEDOSTAL (1962)

V říjnu 1962 představila karosárna Ghia dvě kreace odvozené z kupé Fiat 2300 S: kabriolet a třídveřové kombi-kupé jménem Club se slypavou zádi. Do výroby se tyto prototypy nedostaly.

Na jaře 1965 zaznamenalo kupé 2300 S několik menších změn, dostalo koženkové čalounění místo původního velurového (pravá kůže byla nadále za příplatek), panel přístrojové desky byl nově potažen dřevěnou dýhou. Na boku karoserie přibyla ozdobná lišta, výkon šestiválce byl udáván hodnotou 130 K (95 kW).

V již zmiňovaném německém ceníku z roku 1965 byla uvedena cena kupé Fiat 2300 S částkou 20 900 DM, s příplatkem za čalounění pravou kůží pak 22 100 DM. To byl dvojnásobek ceny sedanu 2300 De Luxe.

Stejně jako ostatní šestiválce této éry se kupé vyrábělo do léta 1968 a doprodávalo v sezóně 1969. ◀