

# SERIÁL HISTORIE

> FIAT 600 (1955-1970)  
> BMW 2002TII (1973)

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

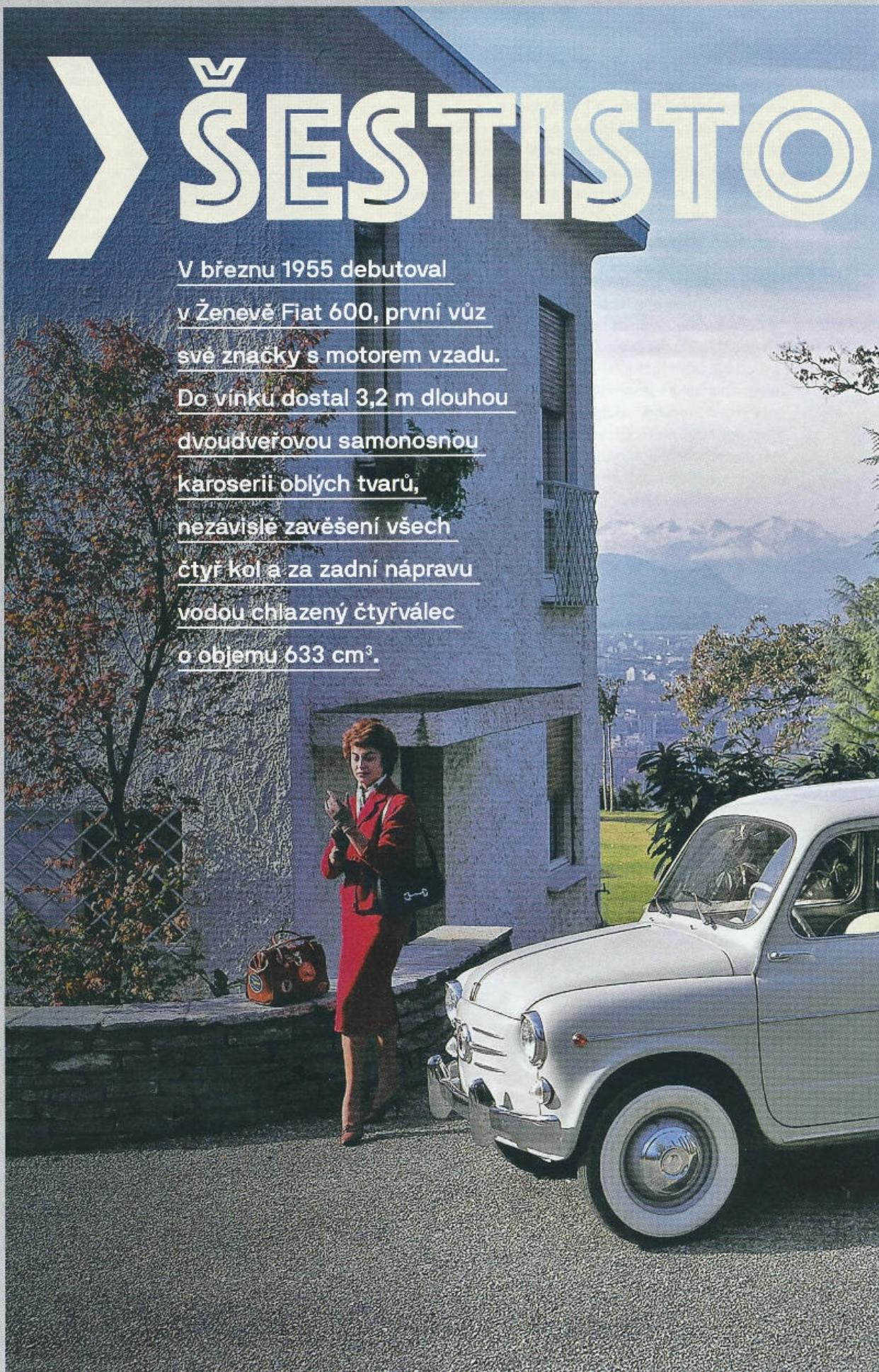
1930

1920

1910

1900

⟨ Historie ⟩ Fiat 600 ⟩ text: Jan Tuček foto: Fiat, Seat a archiv autora



# → ŠESTI

V březnu 1955 debutoval  
v Ženevě Fiat 600, první vůz  
své znácky s motorem vzadu.  
Do vinku dostal 3,2 m dlouhou  
dvoudverovou samonosnou  
karoserii oblých tvarů,  
nezávislé zavěšení všech  
čtyř kol a za zadní nápravu  
vodou chlazený čtyrválec  
o objemu 633 cm<sup>3</sup>.



Ideální vůz pro elegantní dámou: Fiat 600 třetí série v podobě z roku 1959

Plážový Fiat 600 Jolly ročníku 1958 s karoserií Ghia byl vozem pro zábavu



Fiat 600 s otvírací pláténou střechou a blikáči na předních blatnících (1957)

**F**iat 600 zkonstruoval inženýr Dante Giacosa (1905–1996), který už v polovině třicátých let navrhl jejího předchůdce, malý Fiat 500 Topolino. Tento dvoumístný vozík klasické konцепce se v lehce inovované podobě vyráběl i v poválečných letech, po roce 1950 však už potřeboval nástupce.

Nový malý vůz měl být vhodnější k velkosériové výrobě a podle zadání musel být čtyřmístný. Řešením byla samonosná karoserie a koncepce „vše vzadu“, tedy motor uložený za zadní nápravou, na který kupředu navazovala rozvodovka v bloku s převodovkou. >



Šestimístná Multipla  
coby autodrožka:  
Fiat 600 D Taxi  
na snímku z roku 1962



Čtyř-  
až pětimístný  
Fiat 600 Multipla  
se dvěma  
nedělenými  
sedadly

Kupé Fiat 600 s karoserií  
Viotti, kterou navrhl Giovanni  
Michelotti (1959)



Fiat 600 slavil premiéru 9. března 1955 na autosalonu v Ženevě. Zaujal sympatickými tvary karoserie a účelným využitím obestavěného prostoru.

Při rozvoru náprav 2000 mm a rozchodu kol 1144 mm vpředu a 1154 mm vzadu byl dlouhý 3215 mm, široký 1380 mm a vysoký 1405 mm. Podélně za zadní nápravou měl vodou chlazený řadový čtyřválec OHV, který z objemu 633 cm<sup>3</sup> dával výkon 19 k DIN (14 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na podlaze.

Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na přičních trojúhelníkových ramenech odpružených spodním přičním listovým perem, zadní na výkyvných polonápravách s podélnými rameny a vinutými pružinami se souosými tlumiči. Brzdy byly vpředu i vzadu bubnové, ruční brzda působila na předlochový hřidel převodovky. Dvanáctipalcová kola nesla pneumatiky 5,20–12.

Pod přední kapotou se skryvalo svíslé kolmo ke směru jízdy uložené náhradní kolo a palivová nádrž o objemu 27 l, zavazadlo se tam vešlo jen minimum. O něco větší zavazadlový prostor byl za opěradlem zadního sedadla, jež bylo sklopné, takže při jízdě jen dvou osob se dal objem zavazadlení znásobit. Okna ve dveřích měla zpočátku posuvná skla, až od března 1957 se do dveří montovala stahovací okna.

Fiat 600 první série s pohotovostní hmotností 585 kg a celkovou 895 kg dosahoval největší rychlosti 95 km/h a spotřeboval kolem 6 l benzínu na 100 km.

V lednu 1956 byl na bruselském autosalonu představen Fiat 600 Multipla se čtyřdveřovou trambusovou karoserií. Převzal poháněcí ústrojí s motorem 633 cm<sup>3</sup> i zavěšení zadních kol běžné „šestistovky“, dostal však přední nápravu z většího typu Fiat 1100 s dvojicemi přičních trojúhelníkových ramen, vinutými pružinami se souosými tlumiči a rozchodem kol rozšířeným na 1225 mm.

Náhradní kolo bylo vpředu před nohami spolujezdce, palivová nádrž o objemu 29 l měla své místo v zadě vozu.

Ridič a spolujezdce měli k dispozici nedělené sedadlo umístěné nad podběhy předních kol. Multipla existovala ve dvou provedeních. Čtyř- až pětimístné mělo za předním sedadlem druhé, opět nedělené, ale navíc sklopné, za nímž byl prostor pro zavazadla.

Šestimístný model měl tři řady sedadel, se čtyřmi samostatnými sklápěcími sedadly ve druhé a třetí řadě. Mohl se tak pružně přizpůsobit okamžitému poměru mezi počtem cestujících a množstvím zavazadel, případně jiného nákladu.



V této podobě se Fiat 600 D prodával v letech 1966 až 1970 v Mototechně



Fiat 600 D bez bočních lišt a s nově upravenou přídí až 1970

Španělský Seat 800 s rozvorem 2180 mm a čtyřmi dveřmi (1963–1968)

Přední i zadní dveře sedanu Seat 800 byly zavéšeny na středních sloupcích



V dubnu 1956 následovala šestimístná Multipla pro taxisloužbu se samostatnými sedadly řidiče a spolujezdce vpředu. Pravé sedadlo se dalo složit, čímž vznikla plošina pro zavazadla. Při rozvoru 2000 mm byla Multipla dlouhá 3530 mm, široká 1448 mm a vysoká 1580 mm, připravena k jízdě vážila kolem 700 kg. Dosahovala rychlosti 90 km/h.

Od jara 1959 měl Fiat 600 přední blikáče v kombinaci s obrysovými světly pod světlomety (dříve byly nahrazeny na blatnících) a na boky předních blatníků dostal přidavné blikáče s navazující okrasnou lištou zabíhající až na dveře. Na podzim 1959 prošla rekonstrukcí brzdová soustava, ruční brzda nově působila na brzdové bubny zadních kol.

V září 1960 byl představen Fiat 600 D vybavený větším čtyřválcem 767 cm<sup>3</sup> o výkonu 25 kW DIN (18 kW). Na kapotě motoru přibyla šest větracích štěrbin, ve dveřích se objevila trojúhelníková větrací okénka. Díky „delšímu“ stálému převodu vůz dosahoval rychlosti až 110 km/h.

Od května 1964 měla „šestistovka“ dveře zavéšené vpředu místo vzadu a závesy dveří byly nově skryty uvnitř karoserie. Motor 767 cm<sup>3</sup> převzala v roce 1960 také Multipla, i po roce 1964 si však zachovala vzadu zavéšené přední dveře.

Při poslední modernizaci v listopadu 1965 dostal Fiat 600 D větší světlomety, čelo karoserie s novým logem a jedinou vodorovnou lištou a nově se obešel bez bočních lišt na předních blatnících a dveřích. Objem palivové nádrže vzrostl na 31 l.

Do ukončení výroby v únoru 1970 vzniklo v Itálii bezmála 2,7 milionu vozů Fiat 600 a 600 D, z nichž několik tisíc oblékly na zakázku specializované karosárny. Produkce vozů Multipla dosáhla 160 tisíc.

„Šestistovky“ se ovšem hojně vyráběly i mimo Itálii. Ve Španělsku jich pod značkou Seat v letech 1957 až 1973 zhotovili téměř 784 tisíc, včetně 17,5 tisíc čtyřdveřových sedanů Seat 800 z let 1963–68 s rozvorem prodlouženým o 180 mm a celkovou délkou 3475 mm.

V Argentině vzniklo v období 1960 až 1982 celkem 300 tisíc „šestistovek“ v různých provedeních, v Německu přes 170 tisíc (NSU-Fiat a Neckar), v bývalé Jugoslávii v letech 1955 až 1985 (I) pod značkou Zastava dokonce 923 tisíc.

Do Československa bylo v letech 1957 až 1970 dovezeno z Itálie více než 17 tisíc automobilů Fiat 600 a 600 D, z nichž většinu prodala Mototechna a ostatní Tuzex. □