

SERIÁL HISTÓRIE

1936–1955

› FIAT 500 TOPOLINO (1936–1955)  
› JEEP WAGONEER (1962–1991)

2000

1990

1980

1970

1960

1950

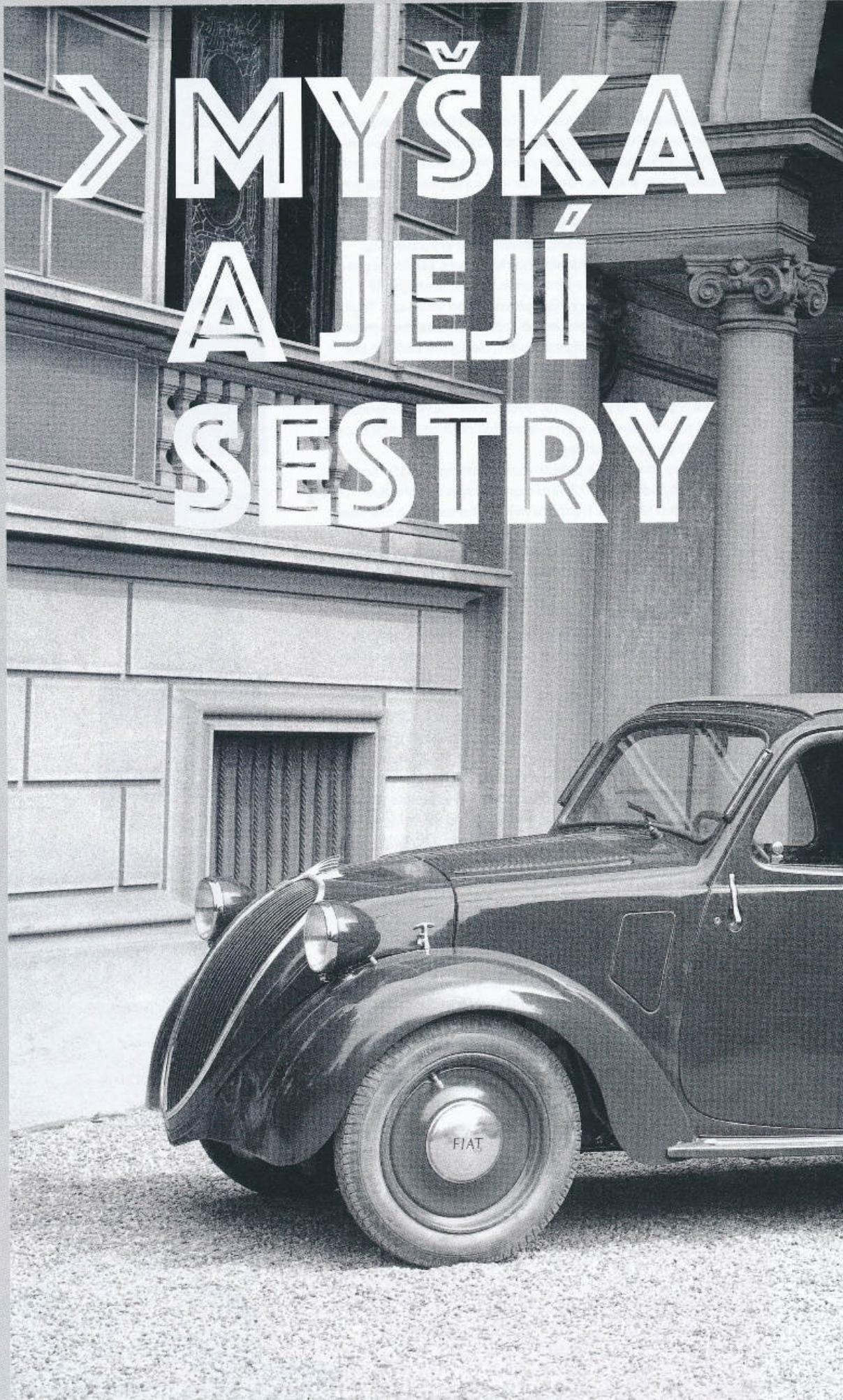
1940

1930

1920

1910

1900



V červnu 1936 představila turínská automobilka svůj nejmenší typ Fiat 500. Jen 3,2 m dlouhý automobil klasické koncepcie dostal přezdívku Topolino neboli Myška.



První prototyp Zero A z roku 1934 měl světlomety zapuštěné do blatníků

Konstrukci malého, ale technicky dospělého vozu navrhl v letech 1933–34 osmadvacetiletý inženýr Dante Giacosa (1905–1996), libivé tvary dvoumístné karoserie vytvořil inženýr Rodolfo Schaeffer (1893–1964).

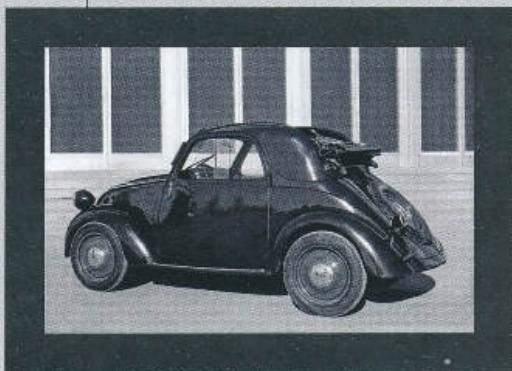
První prototyp s označením Zero A vyjel na silnice v okolí Turina počátkem října 1934, další následovaly v roce 1935 a už na jaře 1936 se začala v turinském závodě Lingotto rozvíhat výroba. Fiat 500 se ve své době stal nejmenším sériově vyráběným automobilem na světě.

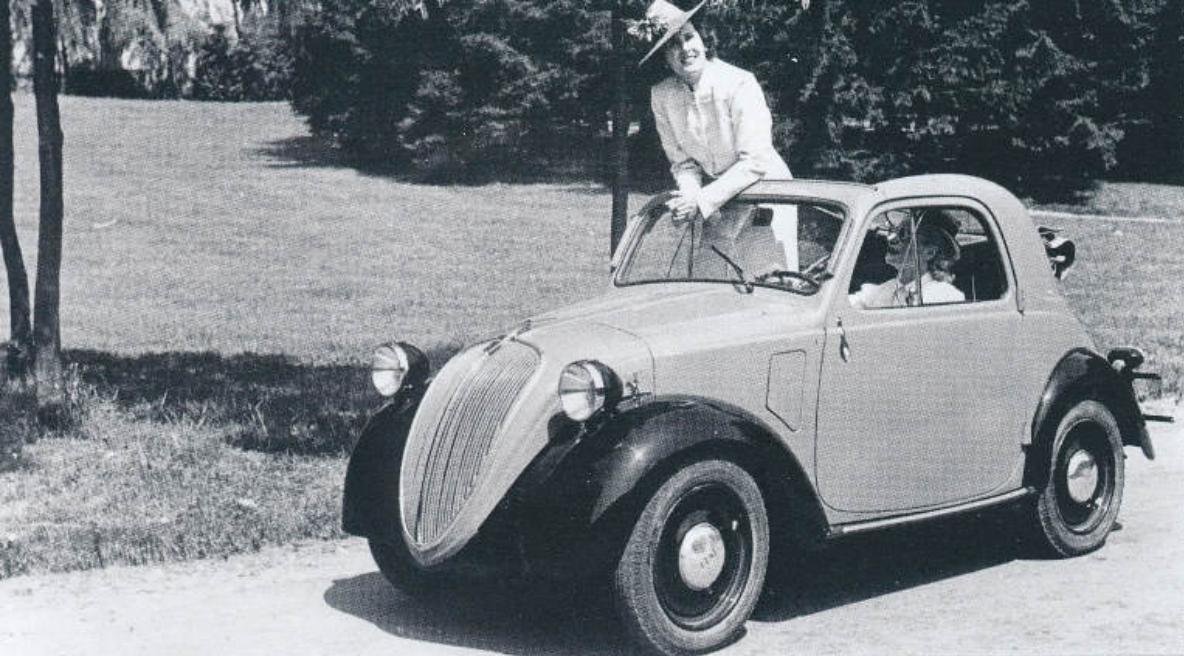
Základem lidového vozu zvaného Topolino byl rám tvořený dvěma podélníky a čtyřmi příčkami. Přední kola byla nezávisle zavěšena na spodních příčných trojúhelníkových ramenech a odpružena horním příčným listovým perem, poháněná tuhá zadní náprava byla zpočátku nesena dvěma podélnými čtvrteliptickými pery a vedena dvojici podélných ramen. Obě nápravy byly opatřeny kapalinovými tlumiče. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech mely kapalinové ovládání. Patnáctipalcová plechová kola nesla pneumatiky 4,00–15.

Pohon obstarával podélně před přední nápravou uložený řadový čtyřválec SV o objemu 569 cm<sup>3</sup> a výkonu 13 k (10 kW). Chladič byl umístěn za motorem, nad přední nápravou, za dělicí stěnou za chladičem měla své místo palivová nádrž o objemu 22 litru. Benzin přicházel ke karburátoru samospádem. Elektrická soustava vozu pracovala s napětím 12 V.

Prostřednictvím suché jednokotoučové spojky byl motor spojen se čtyřstupňovou převodovkou se synchronizací ➤

Dvoumístný polokabriolet se shrnovací střechou byl dlouhý jen 3,2 m





Automobilka propagovala Topolino i jako vůz pro dámskou klientelu

► třetího a čtvrtého převodového stupně. Točivý moment k zadní nápravě přenášel jednodílný spojovací hřídel.

Topolino mělo rozvor náprav 2000 mm a rozchod kol 1114 mm vpředu a 1083 mm vzadu. Dvoumístný polokabriolet se shrnovací pláténou střechou byl dlouhý 3215 mm, široký 1275 mm a vysoký 1337 mm.

Krátká výrazně zaobljená kapota motoru se odkládala směrem kupředu, okénka ve dveřích měla posuvná skla. Zavazadlový prostor za sedadly byl přístupný pouze z vnitřku vozu, do zádě karoserie bylo zpola zapuštěné náhradní kolo.

Fiat 500 první série vážil prázdný 535 kg, jeho celková hmotnost měla hodnotu 745 kg. Mohl přepravovat dvě osoby a 50 kg zavazadel. Dosahoval největší rychlosti 85 km/h a průměrně spotřeboval jen 6 l benzínu na 100 km.

Ještě v průběhu roku 1936 bylo Topolino k máni i s pevnou plechovou střechou a jako 3350 mm dlouhá dodávka Furgoncino o nosnosti 300 kg s oplechovanou skříní a třetími dveřmi v zadní stěně. Po vyrobení 46 tisíc vozů následoval model druhé série se zadní nápravou nesenou dvěma podélnými půleliptickými pery a vedenou dvěma podélnými rameny, jež byla stejně jako kapalinové tlumiče tentokrát za nápravou.

V tomto provedení se Topolino vyrábělo – s válečnou přestávkou – až do roku 1948, celkem jich vzniklo přes 122 tisíc. V letech 1937 až 1941

se vozy tohoto typu určené pro německý trh montovaly v Heilbronně u firmy NSU Automobil AG, jejímž majitelem byl koncern Fiat.

Vozy s označením NSU-Fiat 500 oblékala karosárna Weinsberg sidlicí jen pár kilometrů východně od Heilbronna. Soubory dílů dodávané z Turina obsahovaly plechovou kapotu, přední i zadní blatníky, mezistěnu s palubní deskou a další komponenty, převážná část karoserie však byla zhotovena ze dřeva a potažena koženkou jako u lidových vozů DKW.

V roce 1938 se karosárna Weinsberg stala součástí společnosti NSU Automobil AG a začala stavět pohledně dvoumístné roadstery NSU-Fiat 500 Spyder s plechovou karoserií. Do roku 1940 jich vznikly jen tři stovky, zatímco celkový počet vozů Topolino smontovaných do války v Heilbronně se přiblížil k pěti tisícům.

Od léta 1936 se vozy Fiat 500 Topolino vyráběly v licenci ve Francii, v automobilce Simca v Nanterre, na západním předměstí Paříže. Nesly označení Simca Cinque nebo 5, a kromě polokabrioletu byly k máni i s plechovou střechou a od podzimu 1937 také jako dodávka. Do války vynuceného přerušení výroby v roce 1942 vzniklo 54 tisíc vozů Simca Cinque, v letech 1946 až 1949 pak dalších 11 tisíc.

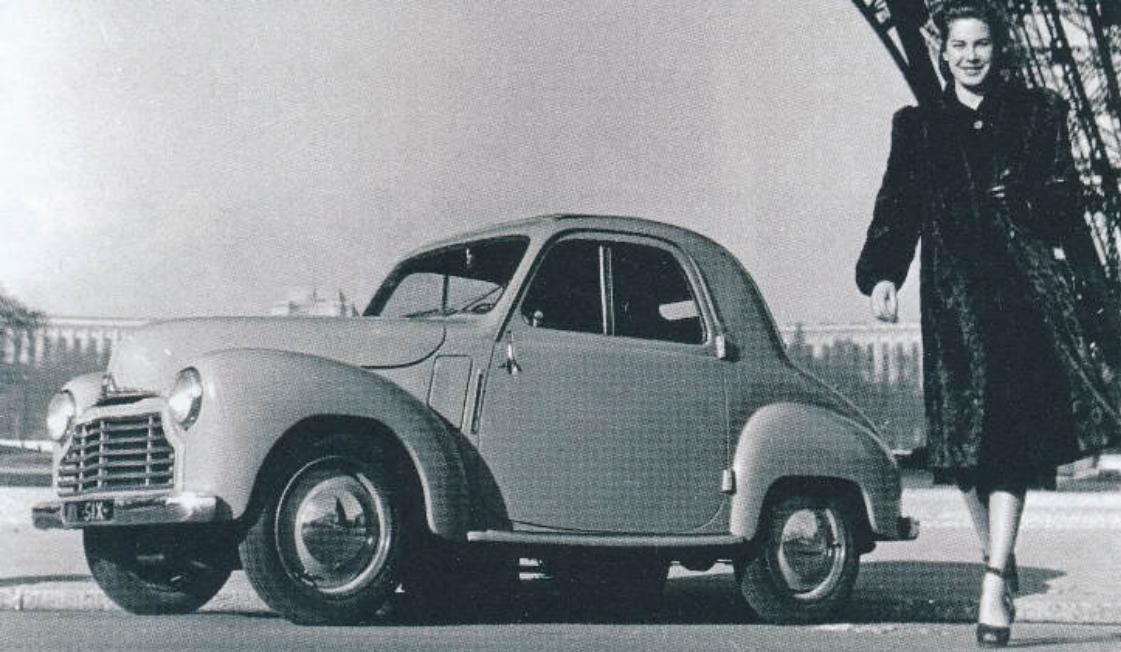
V říjnu 1947 byla na pařížském autosalonu představena Simca Six čili 6 s nově tvarovanou přední a zadní partí karoserie. Dostala objemnější přední i zadní blatníky a vodorovně orientovanou masku, kapota motoru se nově odkládala dozadu.

Pohledně a aerodynamicky přiznivé tvary vozu navrhl Rodolfo Schaeffer



Poválečná Simca Cinque s obrysovými světy na předních blatnících (1947)





První dvě stovky modernizovaných vozů Simca Six vznikly v roce 1948

Pod ní se skrýval čtyřválec 569 cm<sup>3</sup> s rozvodem OHV a výkonom zvýšeným na 16,5 k (12 kW). Náhradní kolo bylo nově v zavazadlovém prostoru, jenž byl nadále přístupný jen zvnitř vozu.

Dvoumístný polokabriolet o hmotnosti 575 kg dokázal na patnáctipalcových kolech s pneumatikami 4,25–15 vyvinout rychlosť přes 90 km/h. První dvě stovky vozů Simca Six pro zákazníky byly zhotoveny v roce 1948, do ukončení výroby v létě 1950 jich z Nanterre vyjelo 16,5 tisíc, včetně skříňových dodávek.

Zajímavostí je, že licenční vozy Simca Six hned dvakrát předběhly modernizace italských modelů. V březnu 1948 byl v Ženevě představen Fiat 500 B s původní karoserií vybavený již zminěným čtyřválcem OHV 569 cm<sup>3</sup>, teleskopickými tlumiči a stabilizátorem zadní nápravy.

A teprve o rok později, v březnu 1949 opět v Ženevě, debutoval Fiat 500 C tvarově velmi blízký vozu Simca Six, jen se skromnější maskou, méně klenutou kapotou a menšími nárazníky. Také on dostal motor 569 cm<sup>3</sup> s rozvodem OHV a hliníkovou hlavou válců, který dával výkon 16,5 k (12 kW) a uděloval mu rychlosť 95 km/h.

Vůz s rozvorem 2000 mm byl dlouhý 3245 mm, široký 1288 mm a vysoký 1375 mm. Náhradní kolo měl ve vodorovné poloze za zadní nápravou a bylo možné je vyjmout zvenku díky malému spouštěcímu víku. Fiat 500 C byl prvním vozem své značky standardně vybaveným topením a ofukováním čelního skla teplym vzduchem.

Fiat 500 C s nově tvarovanou přídi a zadí se vyráběl v letech 1949 až 1955

Fiat 500 C Giardiniera se čtyřmístnou karoserií kombi ve stylu woody

Mezitím byl v polovině září 1948 na turínském autosalonu představen Fiat 500 B Giardiniera, čtyřmístné kombi s původní oblou přídi a jednodílnými třetími dveřmi v zadní stěně. Karoserie byla postavena ve stylu woody s použitím jasanového dřeva a panelů v tvrdého plastu. Giardiniera měla i zadní boční okna s posuvnými skly a shrnovací plátenou střechu.

Mohla prepravovat čtyři osoby a 50 kg zavazadel, od základního modelu se po mechanické stránce odlišovala „kratším“ stálým převodem v rozvodovce.

Od léta 1949 se vyrábělo kombi Fiat 500 C Giardiniera alias Belvedere s novou přídi. Bylo dlouhé 3310 mm, široké 1288 mm a vysoké 1400 mm, prázdné vážilo 660 kg a plně zatížené 990 kg. Dosahovalo největší rychlosti 90 km/h a spotřebovalo 6 l benzínu na 100 km.

V sezóně 1952 debutovala druhá verze kombi s celokovovou karoserií, která prolisy na dveřích a bocích a dvoubarevným lakem vizuálně napodobovala styl woody.

Vozy Topolino se pod označením NSU–Fiat 500 C a Steyr–Fiat 500 C montovaly v první polovině padesátých let ve všech třech karosářských verzích v Německu a v Rakousku.

Poslední z více než 376 tisíc automobilů Fiat 500 C opustily továrnu v létě roku 1955. Štafetu po nich převzal Fiat 600 se samonosnou karoserií a motorem za zadní nápravou. □

Montážní linka vozů Fiat 500 B Topolino v továrně Lingotto v roce 1948

