



# PŮ- VAB- NÉ

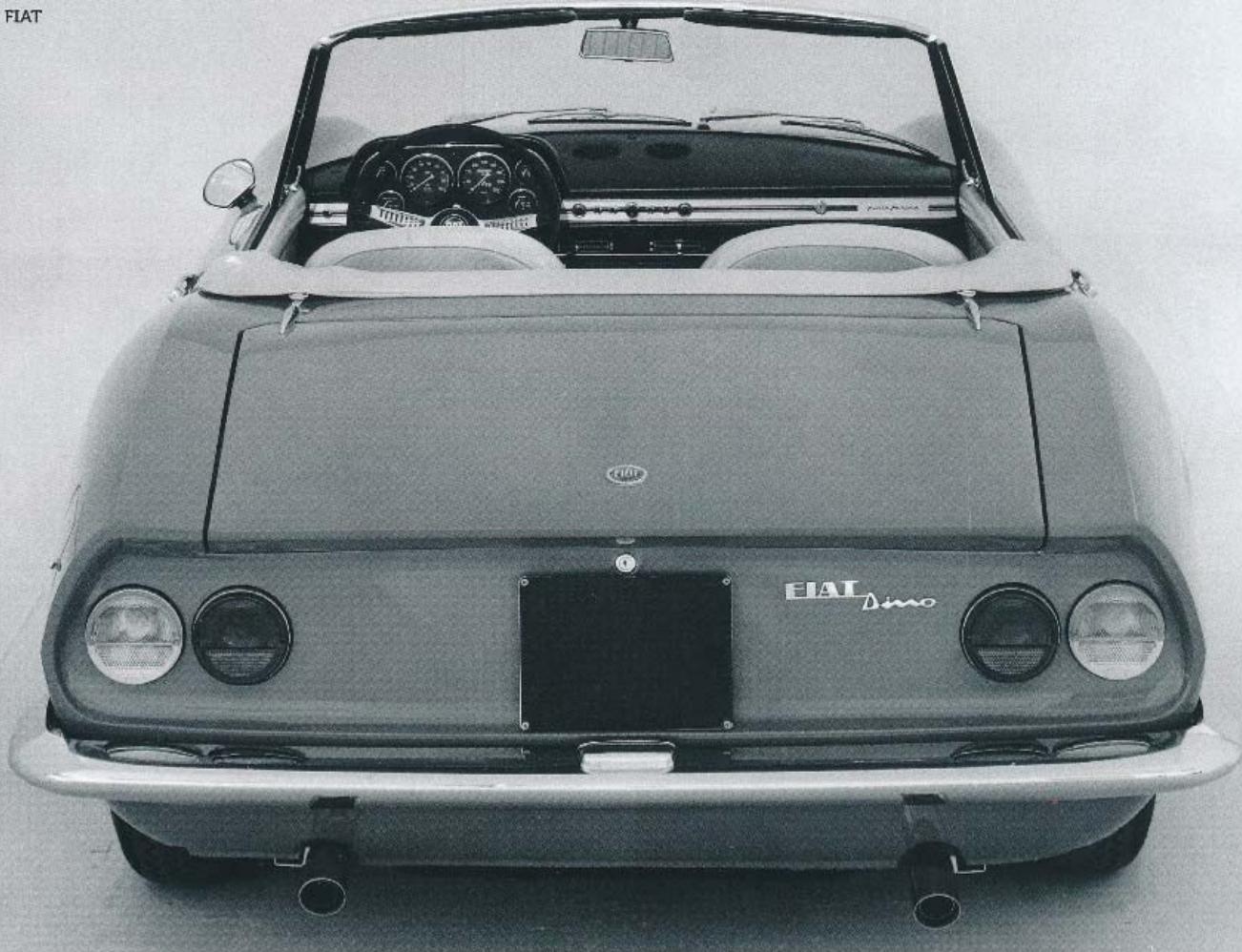
## šestiválce

VE SPOLUPRÁCI AUTOMOBILEK FIAT A FERRARI S KAROSÁRNAMI PININFARINA A BERTONE SE V LETECH 1966 AŽ 1972 RODILY PŮVABNÉ SPORTOVNÍ VOZY FIAT DINO KLASICKÉ KONCEPCE POHÁNĚNÉ MOTORY V6.

▲ Fiat Dino Spider 2400 –  
ideální vůz pro sportovně  
založený páru

▼ Poněkud neobvyklý pohled  
do kokpitu modelu Fiat Dino  
Spider 2400





▲ Pohled od zadu na Fiat Dino Spider první série z období 1966–67

▼ Sportovně laděný interiér vozu Fiat Dino Spider druhé série (1968)

Automobilový kouzelník Enzo Ferrari (1898–1988) vkládal velké naděje do svého syna Alfredina. Talentovaný konstruktér, jemuž v rodině říkali zkráceně Dino, však v červnu 1956 v pouhých čtyřiceti letech zemřel na následky zánětu ledvin. Jeho jméno dostaly nejprve závodní motory V6, na jejichž koncepci se krátce před smrtí podílel, v polovině šedesátých let pak i šestiválce pro sportovní vozy Fiat Dino.

## Spider a Coupé

První model Fiat Dino Spider, představený v listopadu 1966 na turinském autosalonu, měl otevřenou karoserii od firmy Pininfarina, oficiálně označovanou jako 2+1místnou. Vznikl za pouhý rok a půl od uzavření smlouvy mezi automobilkou Ferrari a koncernem Fiat, přičemž hlavní motivací byla homologace motoru Dino V6 pro závody formule 2.

Podle předpisů FIA platných pro sezónu 1967 musel šestiválce vycházet z motoru pohánějícího sériový automobil zhotovený v počtu nejméně 500 kusů během nejdéle dvanácti po sobě následujících měsíců. Tuto podmínu mohla firma Ferrari splnit jedině s pomocí turinského koncernu a karosárny Pininfarina. Původně také kontrakt předpokládal výrobu jen pěti stovek spiderů potřebných k homologaci, jež proběhla v únoru 1967.

Mezitím ale Fiat prosadil, že nermalé investice vložené do programu Dino zhodnotí další sérii vozů Dino Spider s karoserií Pininfarina a také druhým modelem Dino Coupé, prostornějším čtyřmístným



kupé třídy GT, jehož karosování svěřil firmě Bertone. To mělo premiéru v březnu 1967 na ženevském autosalonu a jeho produkce lémem čtyřnásobně překonala výrobu otevřeného modelu Dino Spider. Ale nepředvídejme.

Fiat Dino Spider představený v listopadu 1966 v Turíně měl samonosnou otevřenou karoserii, nezávisle zavěšení předních kol na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem a poháněnou tuhou zadní nápravu odpruženou podélnými jednolistými pery. Vpředu byly teleskopické tlumiče umístěné uvnitř vinutých pružin, vzadu byly dvě dvojice tlumičů – u každého kola jeden před a druhý za nápravou.



▼ Fiat Dino Berlinetta – prototyp kupé Pininfarina z podzimu 1967

▼ Pininfarinova Berlinetta se splývavou zadí se do výroby nedostala

▲ Spider se vyznačoval až neřestně půvabnými liniemi předních blatníků



► Motor V6 s blokem i hlavami válců z hliníkové slitiny a rozvodem DOHC se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě každé z řad válců měl své místo podél nápravy. S pomocí tří dvojitých karburátorů Weber dával z objemu 1987 cm<sup>3</sup> výkon 160 k DIN (118 kW) při 7500 1/min. Byl spojen s pětistupňovou převodovkou,

rozvodovka zadní nápravy byla vybavena samosvorným diferenciálem Borg-Warner.

Vůz měl kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech s posilovačem a omezovačem brzdného účinku na zadní nápravě, čtrnáctipalcová elektronová kola Cromodora s centrální maticí nesla pneumatiky 185 HR 14. Palivová nádrž v zadní měla objem 66 litrů, nad ní bylo 210 litrů prostoru pro zavazadla, akumulátor byl uložen za pravým zadním podběhem.

Při rozvoru náprav 2280 mm a rozchodu kol 1385 mm vpředu a 1350 mm vzadu byl Fiat Dino Spider dlouhý 4109 mm, široký 1710 mm a s nataženou střechou vysoký 1270 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 1150 kg, celkovou 1390 kg, dosahoval největší rychlosti 210 km/h a průměrně spotřeboval 15 l benzingu na 100 km.

Stejné mechanické skupiny převzal i Fiat Dino Coupé představený v březnu 1967 v Ženevě. Karosárna Bertone pro něj vyvinula a vyráběla samonosnou čtyřmístnou karoserii kupé, na jejichž liniích se podíleli od Bertoneho odcházející Giorgetto Giugiaro a jeho nástupce Marcello Gandini.

Kupé mělo rozvor prodloužený na 2550 mm, jeho celková délka dosahovala hodnoty 4507 mm, široké bylo 1696 mm a vysoké 1287 mm. Kromě čtyř plnohodnotných míst nabízelo v zadní 270 litrů zavazadlového prostoru, který se dal výrazně zvětšit sklopením opěradel zadních sedadel.



▼ Fiat Dino Coupé 2400 s novou maskou debutoval na podzim 1969

▲ Příd' kupé prozrazuje Giugiarův rukopis, design ale dokončili Gandini



Kupé s pohotovostní hmotností 1280 kg a celkovou 1600 kg dokázalo flitrovat s hranicí 200 km/h a spotřebovalo prakticky stejně, jako otevřený model.

Vozy Fiat Dino první generace se vyráběly do konce roku 1968, jejich finální montáž probíhala na lince turinského závodu Rivalta. Podle záznamů automobilky bylo zhotoven 1163 vozů Fiat Dino Spider a 3670 automobilů Fiat Dino Coupé s dvoulitrovým motorem.

## Druhé vydání

V roce 1969 byla výroba vozů Fiat Dino na několik měsíců přerušena. Důvody byly dva: Fiat potřeboval uvolnit výrobní linku závodu Rivalta pro svoji novou vlajkovou loď, typ 130, a tak se finální montáž automobilů Fiat Dino přesouvala do Maranella k firmě Ferrari, v níž mezičít turinský koncern získal významný podíl. Zároveň obě verze sportovních fiatů procházely konstrukčními změnami, aby držely krok s konkurencí.

V listopadu 1969 byly na turinském autosalonu představeny nové modely s označením Fiat Dino Spider 2400 a Fiat Dino Coupé 2400. Od svých dvoulitrových předchůdců se odlišovaly maskou a dalšími kosmetickými úpravami, podstatné změny se skrývaly pod karoseriemi, které nadále dodávaly firmy Pininfarina a Bertone.

Mimočodem – obě karosárny sídlily na turinském předměstí Grugliasco a hotové karoserie převážely kamiony do 320 km vzdáleného Maranella k montáži mechanických skupin.

Už typové označení inovovaných vozů napovídá, že pod kapotu došly motor V6 většího objemu 2418 cm<sup>3</sup>. Nový šestiválec konstrukčně navazoval na předcházející dvoulitr, měl však litinový blok, takže byl o něco těžší. Dával výkon 180 k DIN (132,5 kW) při 6600 1/min a byl o poznání pružnější, než jeho předchůdce. Největší točivý moment 216 N.m nabízel už při 4600 1/min, zatímco u dvoulitru kulminoval na 172 N.m až při 6000 1/min.

Na motor 2,4 l navazovala nová pětistupňová převodovka německé značky ZF, která už neměla tlakové mazání s vlastním olejovým čerpadlem jako původní skříň Fiat.

Změnami prošel i podvozek. Zatímco přední náprava zůstala prakticky stejná, zadní kola byla nyní nezávisle zavěšena na šikmých vlečených ramenech a odpružena vinutými pružinami. Tlumiče už byly jen dva, umístěny vně pružin, nechyběl příčný stabilizátor. Bylo to stejné řešení, jaké konstruktéři o tři čtvrtě roku dříve dali do vínu velkému ▶



▲ Fiat Dino Coupé 2400 s elegantní čtyřmístnou karoserií Bertone

▷ sedanu Fiat 130. Rozchod zadních kol byl rozšířen o 31 mm na 1381 mm.

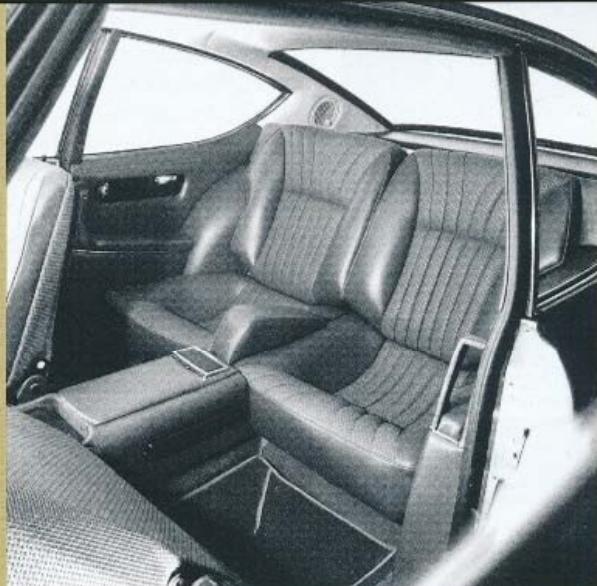
Větší kotoučové brzdy Girling s vnitřním chlazením byly propojeny ve dvou okruzích, opět s posilovačem a omezovačem brzdného tlaku na zadní naprávě. Elektronová kola Cromodora byla obutá do bezdušových pneumatik rozměru 205/70 VR 14. Objem palivové nádrže byl lehce zvětšen na 70 l.

Vnější rozměry obou karosářských verzí se prakticky nezměnily stejně jako hodnoty rozvoru, vozy však přibraly na váze. Spider (nadále označovaný jako 2+1místný) měl nově pohotovostní hmotnost 1240 kg a celkovou 1480 kg, čtyřmístné kupé vykazovalo hmotnost 1400 a 1720 kg.

Díky výkonnějšímu a pružnějšímu motoru se dynamické vlastnosti obou modelů zlepšily, dosahovaly maximální rychlosti kolem 215 km/h a z 0 na 100 km/h dokázaly sprintovat za 9,5 a 10 s. Průměrná spotřeba přitom vzrostla o necelý litr.

Zatímco kupé s karoserií Bertone a motorem 2,4 l se začala prodávat ještě během podzimu 1969, malosériová výroba spiderů určených pro zákazníky se rozběhla až v sezóně 1970. Do ukončení výroby v prosinci 1972 vyjelo z Maranella celkem 2398 vozů Fiat Dino Coupé 2400, zatímco otevřených modelů Fiat Dino Spider 2400 už jen 420. V západní Evropě se tyto automobily doprodávaly během roku 1973, v Itálii našly poslední exempláře své majitele až v roce následujícím.

▼ Interiér kupé Fiat Dino první série, zadní opěradla se dala sklopit



Pro úplnost dodejme, že firma Ferrari ve spolupráci s karosárnou Pininfarinou zhotovila v letech 1965 až 1967 řadu prototypů Dino s motorem V6 před zadní nápravou. Na ně v roce 1968 navázal malosériový vůz Dino 206 GT též koncepcí s dvoulitrovým motorem V6. Na jaře 1969 převzaly štafetu vozy Dino 246 GT, jež měly před zadní nápravou šestiválec 2,4 l. Automobily Dino 206 GT a 246 GT nenesly značku Ferrari, i když se rodily v Maranellu. ◁