

FIAT
128

► Automobily ► FIAT 128 (1969–1985)

Fiat 128 se představil v roce 1969 jako dvoudveřový i čtyřdveřový sedan a kombi Familiare



Foto Fiat



1. Fiat 128
235 bodů
2. Autobianchi A112
96 bodů
3. Renault 12
79 bodů

S PŘEDNÍM POHONEM

Revoluci ve Fiatu znamenal typ 128, který uvedl pohon předních kol a získal titul Car of the Year 1969/1970...

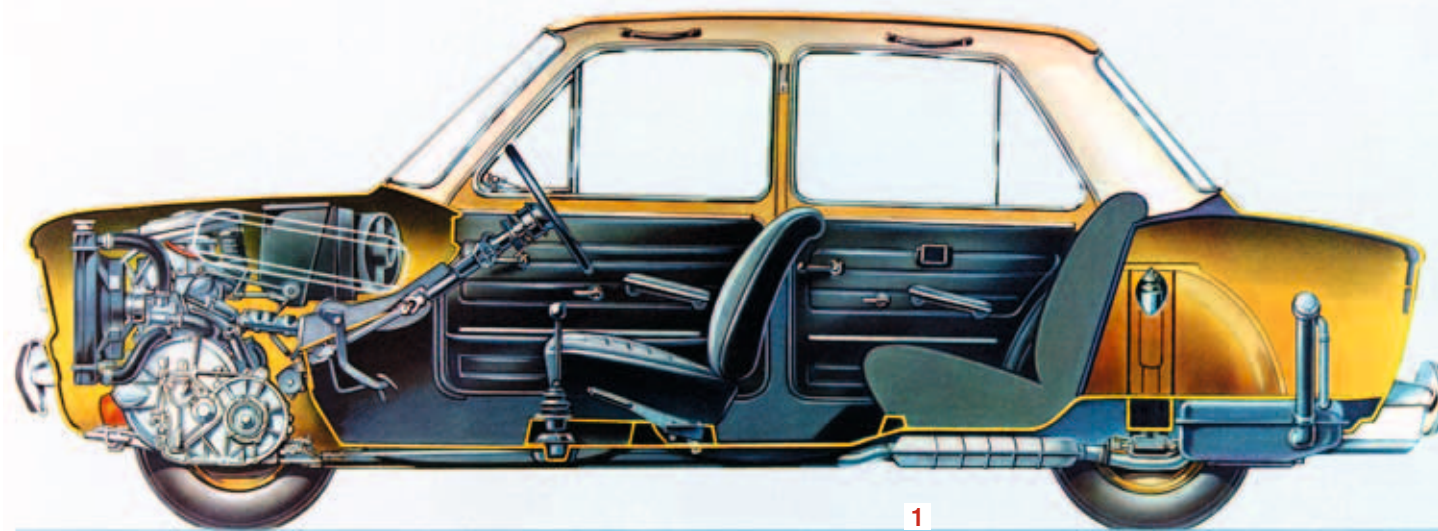
V té době patřil italský Fiat k neúspěšnějším evropským automobilkám, konkurence se snažila jeho vozy napodobit. U Volkswagenu podrobili Fiat 128 důkladnému zkoumání, než představili konkurenci v podobě typu Golf. Byla to doba obrovských úspěchů, na které mohou Italové jen vzpomínat. V prvních devíti

TOM HYAN,
člen jury
CAR OF THE YEAR
2001–2015

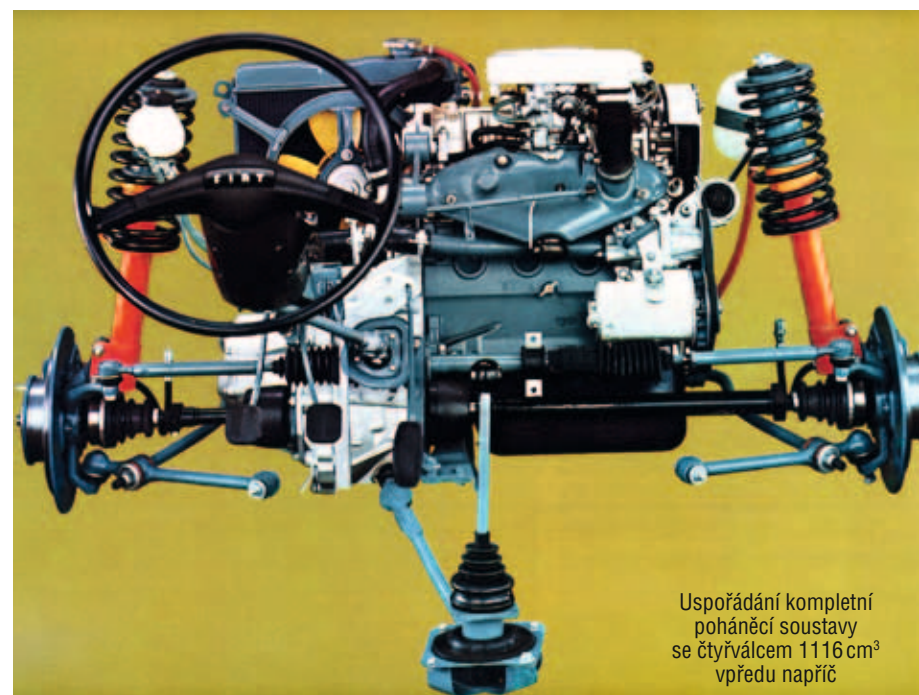
letech evropské ankety *Car of the Year* zvítězil Fiat třikrát! Nejprve s Fiatem 124 (1966), pak se *stoosmdvacítkou* (1969), kterou představujeme na těchto stránkách, a záhy s typem 127 (1971). Později bylo ocenění posunuto na následující rok, takže z *Vozu roku 1969* se stal *Car of the Year 1970*; bylo to logické, aby si novinka užila rok slávy!



Foto Fiat



Kresba Fiat



Uspořádání kompletní poháněcí soustavy se čtyřválcem 1116 cm³ vpředu napříč



Foto Fiat

Přední pohon zkusil Fiat na vozech dceřiné společnosti Autobianchi a také ty se těšily velkému uznání. Autobianchi Primula byla druhá v anketě *Car of the Year 1965* (za Austinem 1800), posloužila vývoji Fiatu 128; následující menší Autobianchi A112 rovněž dosáhla na druhé místo v pořadí (za Fiatem 128!), ale v ročníku 1969 (stala se základem Fiatu 127). Nový Fiat 128 vyjel do světa v březnu 1969 coby nástupce *Millecenta* (tedy Fiatu 1100 klasické koncepce) a koncem roku získal evropský titul COTY 1969, když obdržel 235 bodů z celkových 660 od čtyřačtyřiceti odborných novinářů ze třinácti zemí. Duchovním otcem vozu byl slavný ►►►

- 1 Podélný řez prozrazuje velmi dobře obestavěný užitečný prostor, mechanické skupiny zabírají co nejméně místa
- 2 Zavazadlový prostor byl nejen objemný, ale i dobře tvarovaný
- 3,4 Interiér vozu s lůžkovou úpravou (první verze)
- 5,6 Třídveřové kombi Fiat 128 Familiare mělo premiéru na Turínském autosalonu 1969



► FIAT 128 (1969–1985)



1



2



3



4



5

1 Modernizovaný sedan Nuova 128, uvedený v roce 1976

2 Kombi Fiat 128 Panorama s odlišnými zadními bočními okny (1976)

3 Fiat 128 Coupé SL (poznávacím znakem jsou čtyři kruhové světlomety)

4 Sportovní dvoudveřová verze Fiat 128 Rally se představila na jaře 1971

5 Odvozené kupé v provedení 1100/1300 S (obdélníkové světlomety)

konstruktér Dante Giacosa (1905–1996); tvůrcem čtyřválců OHC neméně proslulý Aurelio Lampredi (1917–1989), známý z působení u Ferrari, který vedl vývoj automobilových motorů Fiat až do roku 1977. Technické údaje základního typu Fiat 128 ve čtyřdveřovém provedení se zážehovým čtyřválcem 1116 cm³ přinášíme v obvyklém přehledu. Byl uveden jako dvou- a čtyřdveřový sedan na IAA 1969 ve Frankfurtu, resp. na Turínském autosalonu 1969 coby třídveřové kombi 128 Familiare. Větší motor 1290 cm³ (převrtán na 86 mm při shodném zdvih) s výkonem 49 kW (67 k) dostal v roce 1971 dvoudveřový Fiat 128 Rally, u něhož největší rychlost vzrostla ze 135 až 140 km/h na 150 km/h. Velmi populární, byť méně rozšířené byly verze 128 Coupé S (obdélníkové světlomety) a SL (čtyři kruhové) se zkráceným rozvorem na 2223 mm, které mimo jiné ovládly

československý šampionát v jízdě do vrchu! Motory 1100/1300 s dvojitým karburátorem měly zvýšený výkon na 47/55 kW (64/75 k). Základní typy 128 prošly pro rok 1973 faceliftem (premiéra na Turínském autosalonu 1972), vybaveny novou maskou a standardně posilovačem brzd (dosud jen Rally a Coupé). V květnu 1974 nabídku rozšířily verze 128 Special s bohatší výbavou, novou mřížkou přidě a alternativními motory 1290 cm³ s výkonem 44 kW (60 k). Vyvrcholením nabídky se stala třídveřová kupé Fiat 128 Coupé 3p (Berlinetta) s modifikovanou karosérií, čtyřmi hlavními světlomety a výklopnou stěnou v zádi (1975–1979). Základní řada sedanů 2d/4d a kombi 3d prošla faceliftem v květnu 1976 coby Nuova 128 po téměř 2,5 milionu vyrobených vozů (z toho asi 300 tisíc Coupé). Nová byla mřížka přidě se zvětšenými obdélníkovými světlomety, nárazníky i koncové svítilny; kombi 128 (nyní zvané Panorama) změnilo druhé boční okno, ukončené mohutnějším sloupkem na zádi vozu. Po uvedení nového Fiatu Ritmo v dubnu 1978 byla výroba Fiatu 128 omezena na sedany 1100, produkce kombi skončila v listopadu 1980. Pro výrobu typu 128 zavedl Fiat zcela novou linku v závodě Rivalta u Turína, otevřeném v roce 1967 pro produkci sportovních vozů. Vzniklo tam 3,1 milionu automobilů řady 128 do roku 1985. Fiat 128 se vyráběl v dalších jedenácti zemích, a to v různých modifikacích. V Argentíně to byla mj. pětidveřová kombi 128 Familiar/Rural, celkem tam do roku 1990 (!) vzniklo 255 tisíc vozů Fiat 128 v různých verzích. Zastava 128 byl klasický čtyřdveřový sedan, ale jugoslávské licenční hatchbacky 5d/3d (výklopná stěna v zádi), známé i u nás coby Zastava 1100

► FIAT 128 (1969)

MOTOR – kapalinou chlazený řadový čtyřválec Fiat typu 128A.000, uložený napříč vpředu, skloněn mírně vpřed; 1116 cm³ (ø 80 x 55,5 mm); 8,8:1; 40,5 kW (55 k) DIN/6000 min⁻¹ a 80 N.m/3000 min⁻¹; litinový blok a hliníková hlava válců, pětkrát uložený klikový hřídel; OHC 2V (ozubený řemen); karburátor Weber 32 ICEV; náplň chladicí soustavy 6,5 l; náplň oleje 4,25 l, dynamo 230 W, akumulátor 34 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka; čtyřstupňová synchronizovaná převodovka s řazením na podlaze (3,583 – 2,235 – 1,454 – 1,037 – Z 3,714), stálý převod 4,077; pohon předních kol.

PODVOZEK – samonosná ocelová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu krátká příčná ramena a příčné listové pero se stabilizačním účinkem; pérování vpředu vinutými pružinami; kapalinové tlumiče, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; dvouokruhové brzdy, vpředu kotoučové ø 227 x 10 mm, vzadu bubnové ø 180 x 30 mm; hřebenové řízení, pneumatiky 145 – 13.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2448 mm, rozchod kol 1308/1306 mm; d/s/v 3860/1590/1420 mm; pohotovostní/celková hmotnost 810/1250 kg; objem zavazadlového prostoru 370 l; objem palivové nádrže 38 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost na jednotlivé převodové stupně 45 – 75 – 115 – 140 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 18,0 s; průměrná spotřeba paliva 8,0 l/100 km.



6



7



8



9

(typ 101), se vyráběly do listopadu 2008. Zastava dodávala i komplety CKD pro montáž v Egyptě (El Nasr do 2009). Ve Španělsku vzniklo 31 893 vozů Seat 128 Coupé 3p v letech 1976–1980. V Jižní Africe se přidal Fiat 128 k populárním pikapům *bakkie*, v Turíně vyvinuli verzi s užitečnou hmotností 500 kg. K nám bylo do roku 1976 dovezeno přes 7500 italských automobilů Fiat 128, ale také do roku 1979 přes devět tisíc jugoslávských derivátů Zastava 1100.

► POROTA CAR OF THE YEAR 1969

Douglas Armstrong (GB) nezávislý
Gaston Asselbergs (B) nezávislý
Ronald Barker (GB) nezávislý
Philippe de Barys (B) nezávislý
Jean Bernardet (F) L'Equipe
Alain Bertaut (F) L'Action
Automobile

Stig Björklund (S) nezávislý
John Bolster (GB) Autosport
Severo Boschi (I) Il Resto
del Carlino
The Sunday
Times

Charles Bulmer (GB) Motor
Bernard Cahier (F) nezávislý
Piero Casucci (I) Quattroruote
Jabby Crombac (F) Sport Auto
Johannes Czernin (A) Kurier
Sergio Favia del Core (I) Motor
Olaf Baron von Fersen (D) nezávislý
Paul Frère (B) nezávislý
Ami Guichard (CH) L'Année
Automobile

Jacques Ickx sr. (B) nezávislý
Ido Izaaks (NL) Autokampioen
Nico de Jong (NL) Autovisie
Louis Léger (F) L'Argus
Franco Lini (I) Autosprint
Karl Ludvigsen (USA) nezávislý
François Mersch (LUX) Auto-Revue
Günther Molter (D) nezávislý
Flaviano Moscarini (I) Istituto Auto
e Motori

Piet Olyslager (NL) Olyslager
Organisation
Kurier
Hans Patleich (A) Autorevue
Martin Pfundner (A) Die Welt
F. Gert Pohle (D) Il Giornale
Mario Poltronieri (I) nezávislý
Gianni Rogliatti (I) Tekniikan
Mauri Salo (SF) Maailma

Tage Schmidt (DK) nezávislý
Edouard Seidler (F) L'Equipe
Reinhard Seiffert (D) Auto, Motor
und Sport
Hans Simon (D) Deutsche Markt
Jerrold Sloniger (USA) nezávislý
Maurice Smith (GB) Autocar
Rogers Søgaard (DK) Bilen og Båden
Jan Ullén (S) nezávislý
Tom Wisdom (GB) Daily/Sunday
Mirror

Fiat 128 se stal rovněž základem řady sportovních automobilů, k nimž patřily různé verze Moretti (kupé i roadster), ale také vlastní Fiat X1/9 z let 1972 až 1978, u něhož byla celá poháněcí soustava 128 S 1300 posunuta doprostřed před poháněnou zadní nápravu. Na Velké ceně Brna 1971 mohli českoslovenští příznivci závodů při mistrovství Evropy cestovních vozů sledovat nové automobily Fiat 128, které v první divizi nasadily týmy Trivellato Racing, Scuderia Filipinetti (v jednom ze tří vozů Gianpiera Morettiho nahradil brněnský Ing. Jaroslav Miček!) a Umberto Grano. O rok později tam už jelo osm vozů Fiat 128 Coupé, které nasadily Trivellato a Filipinetti, zatímco pozdější vítěz Umberto Grano se stal jedním z jezdců druhého týmu! Ale to už je opravdu zapomenutá historie, stejně jako nasazení Fiatů 128 Coupé s československými jezdci při návratu evropského šampionátu 1975 na rekonstruovanou brněnskou trať. Fiaty 128 účinkovaly v Brně i v roce 1978, kdy se za volantem objevila bývalá jezdčynie formule 1 Lella Lombardi, a pokračovaly až do sezony 1982. ■

7, 8 Studie Bertone 128 Coupé s nákupním vozíkem v zadním nárazníku (1968; tuto myšlenku ale poprvé uvedl GM Runabout o čtyři roky dříve)

9 Jugoslávská pětidveřová verze Zastava 1100 (101)