

**auto
motor
a sport**

Classic



EXKLUZIVNĚ

Wikov 7/28

**Autentická
kulturní
památka**

**speciál
ANTINA**

na v hledáčku publika i investorů
č hodnota vozů v původním stavu rapidně roste?

JOJMY



Fiat 1200 S



**Standard
Little Nine**



**Citroën DS
Le Dandy**



PROFIL



**Fiat 2300 S
a Fiat 130**
Každý svět
je trochu jiný

ROVNÁNÍ



**ČESKÝ
FENOMÉN**
Václav Zapadlík
malíř ilustrátor návrhář

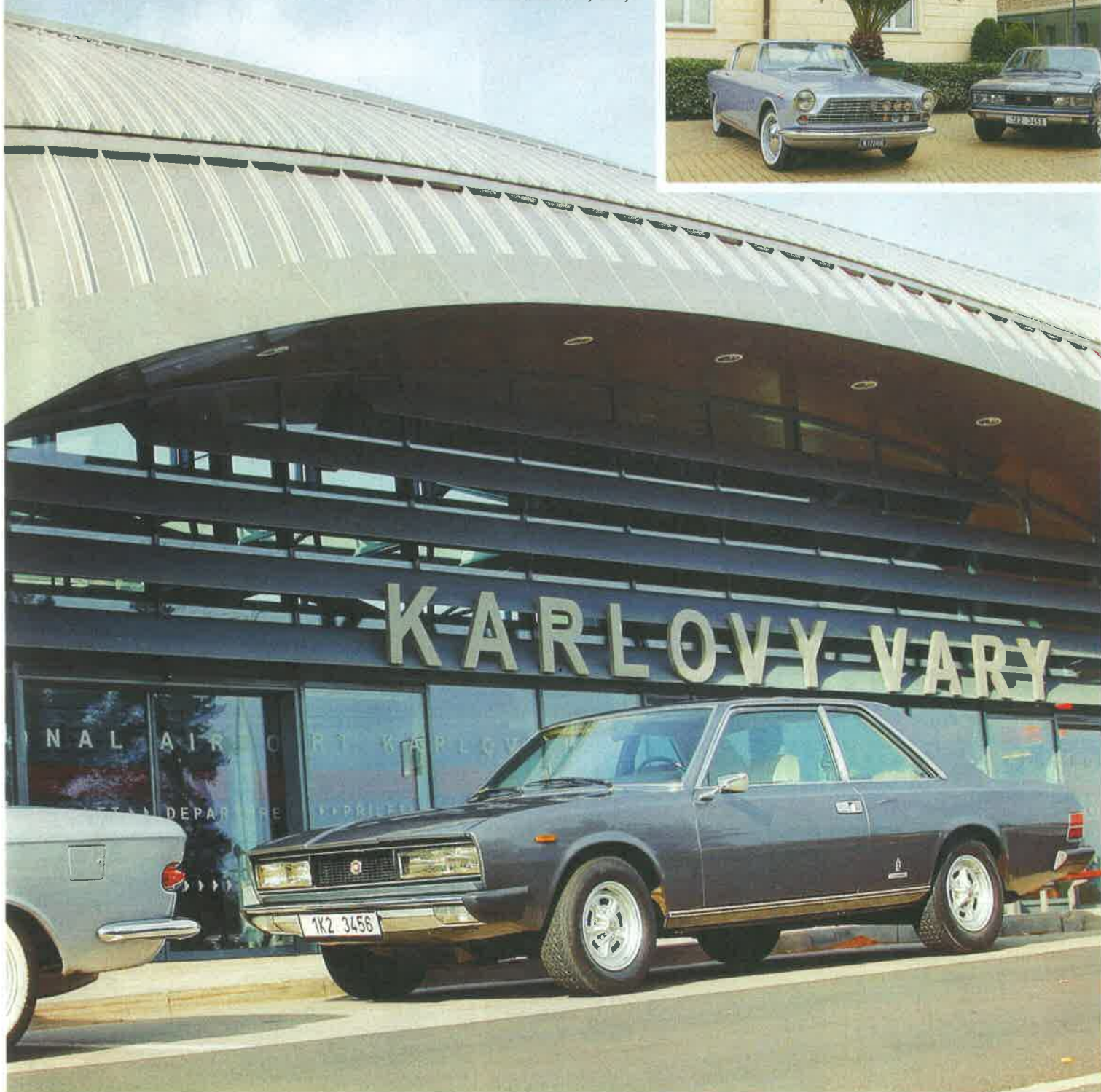
SROVNÁNÍ
FIAT 2300 S (1962) & FIAT 130 (1974)

DVA ODLIŠNÉ SVĚTY

Velké fiaty 60. a 70. let jsou jedinečné – vymykají se mainstreamu, demonstrují individualitu svých majitelů a cenově se pomalu přibližují teritoriu ferrari. V době, kdy všichni znali pěti- a šestistovky, brázdil italské bulváry model 2300 s karoserií Ghia, krásné velké kupé patřící do kategorie GT. Elegance 60. let ožívá... A vedle stojí jeho přímý nástupce, model 130, který je pouze o 12 let mladší, ale přesto úplně jiný a vsutku moderní.



Každý z vozů má velmi nezaměnitelný vzhled a přináší jedinečné zážitky. Každý je od jiné slavné karosárny, zatímco starší 2300 S postavila Ghia, hranatá 130 Coupé pochází z Pininfarinovy dílny.



O velké fiaty se zajímám už nějaký čas. Ne že bych těch „malých“ měl dost, ale znáte to, člověka přitahuje neznámé. Objevovat to, co bylo dříve skryté, pátrat a nacházet informace doposud nedostupné.

Vždycky jsem vnímal značku Fiat především jako výrobce malých automobilů. Každý si určitě vybaví zmiňovaný Fiat 500, jedno z nejslavnějších aut vůbec, nebo 127, pandu, později uno, zkrátka

malé modely, které s trochou nadsázky motorizovaly celé národy.

Jenže tento názor na automobilku Fiat je velmi krátkozraký. Fiat měl ve své nabídce vždy velké modely, a to téměř od začátku svých dlouhých dějin, které se v Turíně začaly psát již v roce 1899.

Historie velkých fiatů sahá až k modelu 12HP/15HP, známému také jako Zero. Byl prvním fiatem, kterých se prodalo více než 2000 se stejnou karosérií, většinou v čtyřmístném provede-

ní. Výroba probíhala v letech 1912 až 1915, tradice velkých fiatů teprve začala – po světové válce přišel typ 501 (1919–26) následný modelem 503 (1926–27), což bylo v podstatě stejné auto s upravenými brzdami a podvozkem. Na konci 20. let se objevil typ 514 v různých sálských verzích včetně sportovní 514 MM, stále využíval čtyřválec SV o objemu 1438 c

Následoval model 515, což byl vlastně z Fiatu 514 na větším šasi z 522. Existova-



Fiat 2300 S Coupé (1962)

MOTOR

Kapalinou chlazený řadový šestiválec uložený vepředu podélně, rozvod ventilů OHV, dva ventily na válec, hlava motoru hliníková, blok motoru litinový.

VRTÁNÍ × ZDVIH 78 × 79 mm

ZDVIHOVÝ OBJEM 2279 cm³

KOMPRESNÍ POMĚR 9,5:1

VÝKON 136 koní při 5600/min

TOČIVÝ MOMENT 197 Nm při 4000/min

PŘÍPRAVA SMĚSI karburátory Weber 38 DCOE13

ZAPALOVÁNÍ baterie a cívka

PŘENOS SILY

Synchronizovaná čtyřstupňová manuální převodovka umístěná za motorem, pohon zadních kol.

SPOJKA jednokotoučová, suchá

ZPŘEVODOVÁNÍ I.: 3,215; II.: 1,899; III.: 1,403; IV.: 1,00; Z: 3,00

HNANÁ NÁPRAVA zadní

ZAJÍMAVOST samosvorný diferenciál

KAROSERIE/PODVOZEK

Samonosná ocelová karoserie, dvoudveřová. Vnitřní uspořádání 2+2.

PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ nezávislé zavěšení s torzními tyčemi, vinuté pružiny, stabilizátor

ZADNÍ ZAVĚŠENÍ tuhá náprava, páteřnická listová pera, příčný stabilizátor

TLUMIČE teleskopické

BRZDY kotoučové jednookruhové s posilovačem

ŘÍZENÍ šnekové

KOLA ocelové disky 15 palců

PNEUMATIKY 165 × 15

ROZMĚRY/HMOTNOST

ROZVOR 2650 mm

ROZCHOD VPŘ./VZADU 1350/1312 mm

D × Š × V 4620 × 1635 × 1380 mm

HMOTNOST 1310 kg

JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

ZRYCHLENÍ z 0 na 100 km/h za 11,3 s

NEJVYŠŠÍ RYCHLOST 190 km/h

SPOTŘEBA udávána 12 l/100 km

OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ

V letech 1961 až 1968 vzniklo asi 7000 kusů modelu 2300 Coupé a S Coupé, přičemž přesné číslo je těžké zjistit, neboť čísla karoserie se neodlišovala od sedanu.



Tmavě zelená barva přináší do interiéru nevšední barevné tóny. Ovládání je velmi snadné a řízení citlivé a jemné. Pohled na detaily – plastové přepínače, popelníček pro zadní cestující, zvláštní klíčka otevírající okénka a výdech vzduchu za předním kolem, který je plně funkční. Řadový šestiválec verze S plní dvojici masivních karburátorů Weber.



maximálně vlnitý do lazeňské prostředí: s jedinečným fiatem by se náhle otevíraly dříve zavřené dveře. Jízda je přitom spíš živelná než poklidná.



ZVENKU NESPORNÁ VÝLUČNOST A ELEGANCE. BĚHEM JÍZDY SE UKAZUJE ZÁSAH PANA ABARTHA.

řada verzí nejrozumnějších velkých fiatů (520, 521, 522, 527, 2800, 1900 atd.), až se nakonec výroba ustálila s modelem Fiat 1400.

Šlo o sedan (a tudíž Granluce) značený jako Fiat 1400/1900 a vyráběný v letech 1950 až 1958. Na něj v roce 1959 navázal model 1500/1800/2100 a 2300, což byla další generace velkého sedanu, který se prodával také ve verzi familiare a na jehož základě, konkrétně na verzi 2300, vzniklo námi představené kupé 2300.

Zatímco výchozí sedan 2300 navrhlo studio Pininfarina, tvary elegantního kupé vtisklo studio Ghia. Úchvatné tvary pro luxusní kupé třídy GT navrhl pro tehdy rodinnou firmu Ghia hlavní muž designové divize Sergio Sartorelli. Vůz se poprvé ukázal na autosalonu v Turíně v roce 1961 a okamžitý zájem veřejnosti o nadčasový vůz urychlil rozhodnutí Fiatu o zahájení sériové výroby.

Turínský koncern, který již delší dobu toužil po vozidle, s nímž by se na počátku 60. let úspěšně mohl na vlně rostoucího zájmu o vozy GT, začal dodávat podvozkové skupiny připravené k další fázi procesu. Karoserie se montovaly v továrně OSI v Turíně, kterou založil šéf firmy Ghia Luigi Segre právě v roce 1960 s hlavním cílem stavět karoserie pro výrobce automobilů, což se tímto naplnilo.

Stavba modelu 2300 Coupé byla nakonec největší zakázkou v historii firmy.

Obě kupé se sešla společně na focení v krásném areálu hotelu Savoy Westend v Karlových Varech díky tomu, že je vlastní jeden člověk, Honza Kastl, který zde pracuje. Hned se ptám, jak se dostal k tak neobvyklým modelům:

„Někdy koncem 80. let se mi dostal do ruky prospekt Fiatu 2300 Coupé. Do té doby jsem vůbec netušil, že Fiat vyráběl takovou kategorii aut,“ připomíná Honza, „a přesto jsem na prvního veterána, Fiat 2300 S Coupé, narazil úplnou náhodou až v roce 2002.“

Byl v původním stavu, první série z roku 1962, najeto 85 000 km. Ačkoliv živelný řadový šestiválec fungoval, Honza dával auto dohromady dva roky: „Nejvíce mě trápily brzdy. V první sérii jsou jednookruhové a válec už byl za zenitem... Byl jsem zoufalý, dokonce jsem to chtěl předělat na dvouokruhový systém.“ Fiat klub v Německu nakonec poskytl potřebný nový díl vyrobený dle staré dokumentace. Dokážete si představit Honzovu radost, když přišel balíček s nápisem Fiat ricambi originali – předchozí nervy byly zapomenuty.

To nebylo všechno. Auto sice brzdilo, ale začaly zlobit karburátory. Samotný motor, srdce

auta, je velmi zajímavým kusem techniky. Řadový šestiválec 2279 cm³ navrhl geniální konstruktér Aurelio Lampredi, což samo o sobě zajišťovalo modelu jistou výlučnost. Ovšem verzi S, kterou představujeme, posunul na další úroveň ještě Carlo Abarth, který přidal dva horizontální karburátory a upravil vačkovou hřídel, čímž dosáhl zvýšení výkonu na 136 koní.

Honza vzpomíná na zmiňované problémy s karburátory, kdy motor cukal, chvilka a zkrátka nebyl schopen plynulých, očekávaných reakcí. Bylo třeba sehnat nové karburátory, které majitel po útrapách sehnal přes zastoupení firmy Weber v Německu – typ pro jedno BMW Alpine měl podobné „vnitřnosti“ a zbytek už doladily zlaté české ručičky.

Sedím v útulném kokpitu a znovu si uvědomuji, jak moc inspirativní jsou auta z 60. let. A po chvilce, jakmile si zvykám na jasně vymezené, tuhé řazení, také chápu, proč se modelu 2300 Coupé říkalo ferrari pro chudé – jednoznačně

Fiat 130 Coupé (1974)

MOTOR

Kapalinou chlazený čtyřdobý vidlicový šestiválec uložený vpředu podélně, atmosférické plnění, dvě vačkové hřídele, SOHC, dva ventily na válec, čtyřikrát uložená kliková hřídel.

VRTÁNÍ × ZDVIH	102 × 66 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM	3235 cm ³
KOMPRESNÍ POMĚR	9:1
VÝKON	165 koní při 5600/min
TOČIVÝ MOMENT	250 Nm při 3400/min
PŘÍPRAVA SMĚSI	karburátor 45 DFC 12
ZAPALOVÁNÍ	baterie a cívka

PŘENOS SILY

Třístupňová automatická převodovka BorgWarner BW 12. Na přání bylo možné mít pětistupňový manuál ZF S5-18/3.

SPOJKA	není
ZPŘEVODOVÁNÍ	neudává se
HNANÁ NÁPRAVA	zadní
ZAJÍMAVOST	samosvorný diferenciál

KAROSERIE/PODVOZEK

Ocelová karoserie, dvoudveřové kupé, vnitřní uspořádání 2+2.

PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé typu McPherson, torzní tyče
ZADNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé, podélná ramena, vinuté pružiny
TLUMIČE	teleskopické
BRZDY	kotoučové chlazené/kotoučové
ŘÍZENÍ	šnekové ZF s posilovačem
KOLA	litá kola 14palcová
PNEUMATIKY	Michelin XWX 205/70 R14
ZAJÍMAVOST	podvozek se dá nastavovat vpředu i vzadu

ROZMĚRY/HMOTNOST

ROZVOR	2720 mm
ROZCHOD VPR./VZADU	-/- mm
D × Š × V	4842 × 1760 × 1378 mm
HMOTNOST	1559 kg

JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

ZRYCHLENÍ	z 0 na 100 km/h za 10,6 s
NEJVYŠŠÍ RYCHLOST	191 km/h
SPOTŘEBA	udávána 15,2 l/100 km

OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ

V letech 1971 až 1976 vzniklo celkem 4491 kusů modelu 130 Coupé.



Interiér od Paola Martina je unikátní: všimněte si dýhových dekorů, ale i speciálních švů na čalounění a hliníkových doplňků. Útulnost ještě dokresluje jemné, velmi sofistikované osvětlení. Třístupňový automat byl sériový, manuál ZF za příplatek. Palubní deska modelu kupé byla tak povedená, že Fiat rozhodl o jejím použití i pro výchozí sedan (v roce 1971). Motor má sametový charakter, ale vysokou spotřebu paliva.



Plavná, pohodlná jízda. Proti staršímu sourozenci je 130 Coupé spíše plující velké auto, které se velmi snadno ovládá a má úžasně útulný interiér a kvalitní sedadla.

kvůli výkonu a zvukovému projevu. Z motorového prostoru se ozývá řev sání, ze zadní části hutný rón výfuku. Síla řadového šestiválce umožňuje důstojně nabrat rychlost a soustředit se na všechny aspekty řízení vozu.

Pokračuji v jízdě a dochází mi, že účelem úpravy pana Abartha nebylo dodat vozu dechberoucí zrychlení či maximální rychlost, což ostatně dokládá průměrná hodnota zrychlení na stovku přes 10 vteřin a hmotnost více než 1,3 tuny. Cílem a opravdovou devízou kupé se ale stala možnost cestovat celý den rychlostí kolem 160 km/h v naprostém pohodlí, jak se na opravdový grand tourer sluší a patří.

Výroba kupé probíhala v letech 1962 až 1968, přičemž se neví, kolik jich přesně vzniklo, protože Fiat neodlišoval čísla karoserií kupé a výchozích sedanů. Odhady mluví o 7200 kupé, přičemž většina z nich byly verze S se dvěma karburátory. Finanční rozdíl mezi základním 2300 Coupé a 2300 Coupé S byl tak malý, že si každý raději koupil esko. Ale i tak byl vůz ve své době velmi drahý – například v Anglii, kam se jich dovezlo asi 70, stál i díky dani z importu 2994 liber, což bylo dvakrát tolik, než tenkrát člověk dal za Jaguar E-Type!

A dnes? Nabídka je rozhodně omezená, mnoho aut navíc odvála rez. Pokud ale chcete užít výsady vlastnění tohoto výjimečného vozu, připravte se platit – nejen při pořízení, ale i při snaze dát složitou techniku dohromady.

Ještě projíždím známé zatáčky nad Karlovými Vary a snažím se naplno využít potenciál auta. Jízdní projev je živelný a ke správnému zacházení je potřeba pevných rukou a dostatku síly. Paráda, miluji, když je všechno pořádně cítit a auto řidiče neustále informuje o tom, co se

děje. Chyběly pouze pěkné kožené řidičské rukavičky.

Nakonec zastavujeme a jdeme se věnovat nástupci v podobě modelu 130. Honza okamžitě připomíná: „Tady je přesně vidět, jak odlišné světy to byly. Od sebe je dělí pouhých dvanáct let, ale každý je úplně jiný.“

Nezbývá než souhlasit: zatímco 2300 S každým coulem reprezentuje zlatá 60. léta, 130 vypadá jako youngtimer. Dělí je sice pouze dekáda, ale také několik světelných let automobilového vývoje. Jen se podívejte na odlišnosti, kontrast kulatého a hranatého.

Usazuji se do interiéru modelu 130 a ihned si všímám typických prvků 70. let. Do vnitřních prostorů pronikaly plasty, technika, elektronika, kůže je nahrazena látkou. Dřevěná dýha na centrální konzoli, palubní desce a výplních dveří avšak naštěstí zůstala. Budíky už ale zdaleka nejsou tak elegantními, technickými šperky, jako byly ještě v 60. letech. Sedadla, se kterými při vývoji pomáhala specializovaná firma Gottin, doslova lákají k usednutí. Jsou přesně tak pohodlná, jak vypadají. Interiér vzdušný a útulně vystlaný, doplněný efektními detaily (letecké přepínače) a mezi zajímavosti počítáme možnost otevírat dveře spolujezdce pákou od řidiče.

Honza koupil 130 Coupé v roce 2010 od prvního italského majitele s pouhými 78 000 km na tachometru. „Vše funguje naprosto perfektně, na autě se skoro nic nedělo.“ To rád slyším. Usazen v rozměrném sedadle se širokými možnostmi nastavení ještě prohlížím další prvky výbavy: posilovač řízení, volant stavitelný ve dvou osách, automat, audiosystém, elektrická okna, elektrická anténa, klimatizace (funkční), samosvorný diferenciál – žádné maličkosti, výbava opravdu luxusní.

PÁR SLOV O VELKÝCH FIATECH



Ondřej
Kroutil,
Fiat Classic
Car Club

Není nijak jednoduché hodnotit tyto výjimečné vozy. S Fiatem 130 kupé jsem měl tu čest se již několikrát setkat. Udělal na mě velký dojem, zejména karoserií, která předběhla svou dobu tak o deset let. V současnosti je nedoceněný a stále čeká na svou renesanci. Já mám slabost spíše pro vozy generačně starší, což je případ Fiátu 2300 S Coupé. Miluji Fiátka 600 D a je to pro mě srdeční záležitost, méma rukama jich prošly desítky. Jeho síla tkví v jednoduchosti. Jenže pak jsem jednou viděl Fiat 2300 S Coupé a auto mě úplně ohromilo. Semínko zájmu již bylo zaseto a postupně vzkvétalo. Ačkoliv vůz byl po dlouhou dobu velmi nedostupný. Pokud pro mě byla šestistovka manželkou, kterou čím dál lépe znám, tak 2300 S Coupé byla milenkou, po které toužím. Luxusní milenkou, po které jen tak pokukuji a sbírám odvahu sevřít ji do náruče. Až loni se sen stal skutečností a já začal hýčkat klenot jménem Fiat 2300 S Coupé. Ta nirvána, kterou jsem zakoušel a stále zakouším s tímto vozem, se ani nedá popsat. I pouhá myšlenka na kupé stojící v garáži mě dokáže rozechvět slastí. Každá jízda je ohromným zážitkem, na který se nezapomíná. Auto je až zbytečně komplikované, což zapříčiňuje nemalou poruchovost, a většina dílů je pekelně drahá, ale stejně na něj nedám dopustit. Lze s ním po silnici jen tak plout, nechat se unášet, rozmazlovat a kochat krajinou, náruč milanky je neuvěřitelně přívětivá a pohodlná... Jenže v okamžiku můžete sešlápnout plynový pedál až k zemi, probudit skryté stádo koní, nabudit adrenalin a za dunivého rachotu z výfuku uhánět silnicí. Kupé se v okamžiku stane jen těžko ovladatelnou milenkou dračící, kterou občas každý potřebujeme... Je to zkrátka mé auto snů a jsem rád, že ho mám.

„PŘESTO, ŽE MU TÁHNE
NA 40, JEZDÍ SKORO
JAKO NOVÉ AUTO.“

Jan Kastl

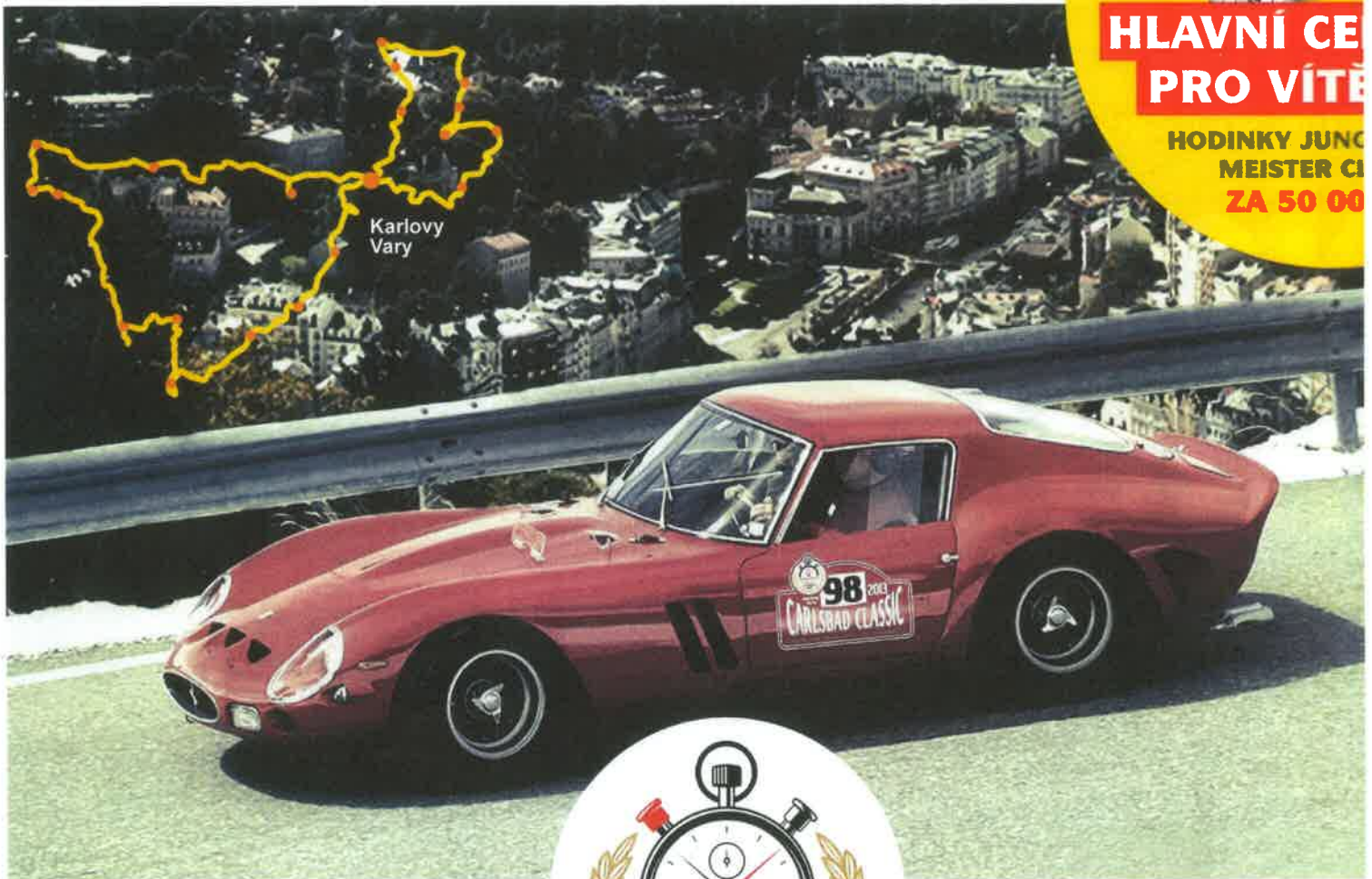


SAVOY WESTEND CARLSBAD CLASSIC

26. až 27. července 2013

Zveme vás k účasti na první setinové rallye v Česku, která je určena pro všechny majitele klasických vozů a youngtimerů. Trasa o délce 250 km, proložená měřenými úseky, vás během dvou dnů provede malebnou oblastí lázeňského trojúhelníku a připraví pro vás jedinečný sportovní zážitek.

www.carlsbadclassic.cz



**HLAVNÍ CENA
PRO VÍTEZ**

**HODINKY JUNG
MEISTER
ZA 50 000**



SAVOY WESTEND HOTEL

★★★★★
LUXURY SPA RESORT
KARLOVY VARY

Generální partner

reklamní **klinika**

Pořadatel



HODINKY-JUNG

CZ / SK

Partner