



# Sláva šestistovkám

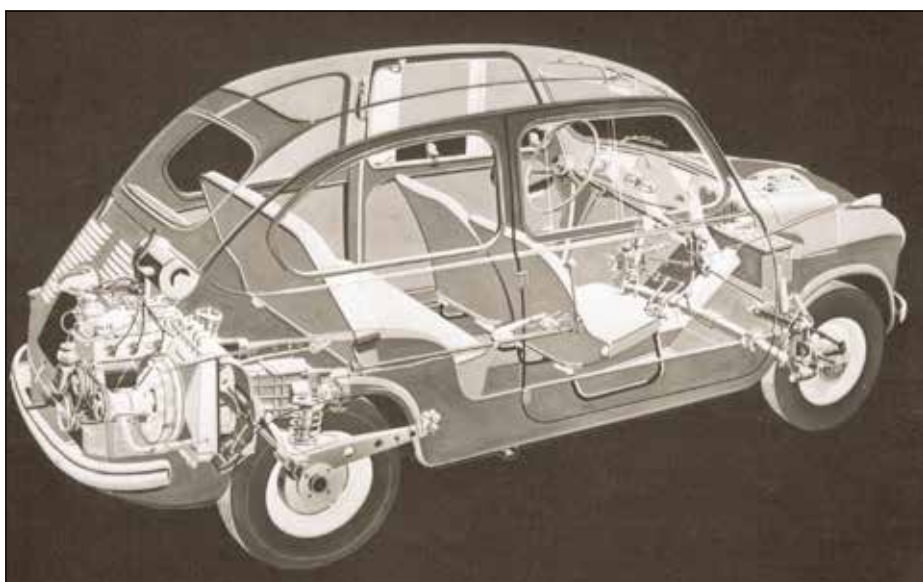
**Narozeninové oslavy utichají, šampaňské dopito, prémiový olej spotřebován a my nyní můžeme začít bilancovat. Uplynulo již několik měsíců od jubilejní kulaté oslavy šedesátých narozenin, kdy z turínské výrobní linky poprvé vyjel a světlo světa spatřil maličký, lidově prostý, avšak praktický a elegantní Fiat 600. Ten se představil dychtivému publiku 10. března 1955 na Ženevském autosalonu a byl směřován jako moderní nástupce Fiatu 500 Topolino, který byl vyráběn v letech 1936–1955, a to v počtu kolem 520 000 kusů.**

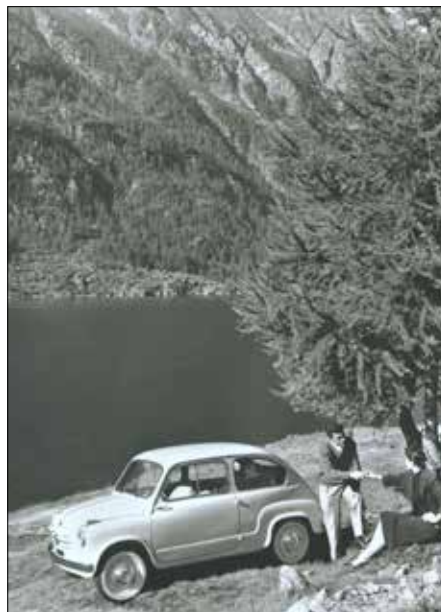
## Sympatie na první pohled

Šestistovka mnohé zaujala jednoduchou, dvoudveřovou, aerodynamicky řešenou karosérií, která vzešla z designérského umu mistra italské motoristické školy Danteho Giacosa. Dá se říci, že malé sympatické vozítko s délkou něco málo přes tři metry si podmanilo srdce řidičské komunity

a motorizovalo takřka celou Itálii, i když dnes již nalézt v italských křivolakých uličkách „šestikilo“ se považuje za velikou vzácnost. V oblíbenosti italských řidičů je postupně vystřídal zaprdlé pětistovky převážně ze sedmdesátých let, které brázdí silnice a ulice do dnešních dnů. Malý Fiat 600 se stal hitem a lidovým vozítkem nejen

ve slunné Itálii, nýbrž propojil postupem času řidiče napříč světadíly. V licenci byl vyráběn ve Španělsku (Seat), Uruguayi (Fiat 600S), Rakousku (Fiat-Steyr), Jugoslávii (Zastava) a v Německu (Fiat/NSU). Jen v Itálii jich bylo vyrobeno přes 2,5 milionu. Mnoho těchto prcků bylo prodáno i do tehdejšího Československa, kde byly považovány za velké pomocníky. Pro čtyřčlennou rodinu s plnou bagáží, zahrádkou na střeše a s psíkem na kolenou žádný problém. Na svoji dobu se jednalo o moderní rychlý automobil s dostatkem místa a pohodlí a díky jednoduchému motoru o obsahu 633 ccm s výkonem 22 koníků i lehce opravitelný. Byl určen jak pro rodiny s dětmi, pro společenskou





Produkce v roce 1957

smetánku, tak i pro dvojice, toužící být nenápadnými s předstíraným defektem. Nemohu zapomenout na dobový prospekt, kde je Fiat 600 vyobrazen s uniformovaným profesionálním řidičem s distingovaným výrazem za volantem, který veze na zadních sedadlech, snad na banket či firemní poradu, svého nadřízeného, pána v buřince, který v pohodlí své šestistovky necítí žádného výmolu, všichni se za jeho vozem vzrušeně otáčejí a on v poklidu si pokuřuje importovaný doutník. Také jsem se chtěl nechat takto vyfotit ve své šestistovce, avšak, ne že bych nenašel žádného řidiče, který by se k této roli propůjčil, ale plán byl narušen nedostatkem náležitě tlustých doutníků, dodávajících na důležitosti.

## Opatrná inovace

Jak už to u úspěšných vozidel bývá, tak i šestistovka prošla několika modernizacemi. Zásadní změna přišla v roce 1960, kdy italský precek dostal ke svému označení písmeno, velké Dé, které všem dávalo najevo, že vývoj v Turíně šel kupředu a že

je připraven nabídnout více než doposud. Bohužel i přes oficiální značení se tento prvek nedostal na zadní kapotu, kde byl umístěn štítek s označením modelu. Lidové vozítko dostalo silnější motor o obsahu 767, tím vzrostla i maximální rychlost z původních 90 km/h na 110 km/h. Další podstatná změna se v roce 1964 týkala samotné karoserie, kdy páni inženýři otočili protivětrákové dveře, o kterých se tradovalo, že se při vyšších rychlostech samy od sebe otvíraly a občas některý nešťastný řidič či spolujezdec vypadl. O jakou rychlost přesně šlo, to už mělo být překvapením účastníků. Nyní bychom však mohli říci, že se mohlo jednat o nepatřičnou konkurenční kachnu, která byla zcela nepodložena a autíčku měla jen uškodit. Krom dveří Fiátek dostal i nový kukuč, kde původní úzké světlomety byly nahrazeny širšími parabolami pro komfortnější jízdu, přední okrasné trojfousky byly zaměněny za jeden širší fous, díky němuž ztratil trochu na roztomilosti. V autíčku by se našlo více změn, zde jsem vám popsal jen ty nejpatrnější. Kdybychom

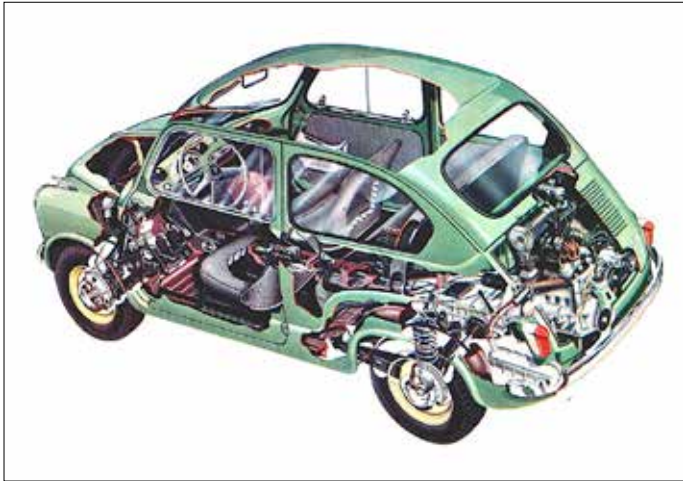


Produkce v roce 1959



Produkce v roce 1960





V květnu 1964 došlo ke změně otevírání dveří

však srovnali modely z roku 1965, zjistili bychom, že některé vozy mají ještě prvky staršího modelu. Svědčí to buď o velké zásobě dílů z minulé série, anebo o bohaté představitivosti turínských. Poslední model Fiatu 600 pocházející z Turína byl vyroben v roce 1969, následně pokračovaly už jen jeho licenční výroby.

## Rodinný klenot

Svého Fiátka „Synka“ 600D, jak ho doma přezdíváme, jsem si přivezl před šesti lety od pána ze severních Čech. Já byl tenkrát tak moc natěšen a technicky nepolíben, že po mnoha letech vybírání a hledání jsem konečně našel své auto chlapečkových snů, které řídil i můj praděda, že jsem nepoznal, co bylo a nebylo renovováno, vše jsem pánovi odsouhlasil a vyplázl požadovanou sumu s pocitem bohulibým. Když nepočítám svatbu, byl to jeden z mých nejkrásnějších dnů, když jsem Fiátka spustil z přívěsu, na třetí pokus nastartoval a za přítomnosti lehkého večerního deště, který v tenkých potůčcích protékal skrz přední okno do vozu, vezl do své první garáže. Od té doby jsem vystřídal několik garáží, které se mi staly pomalíčkou domovem. Garáže se měnily, díly se měnily a vršily, však Fiátek zůstal.

Když to vezmu hezky od začátku. Má renovace se odvíjela od množství financí v matraci. V první fázi jsem odstranil nepůvodní nevkusné rádio se dvěma reproduktory, které jen chrčely, jediným signálem s náznakem hudby, který jsem zachytil, byl při jízdě pod trolejemi. Trochu omezující a pro mě totálně zbytečné. Chci poslouchat klapot motoru a nedokonalost

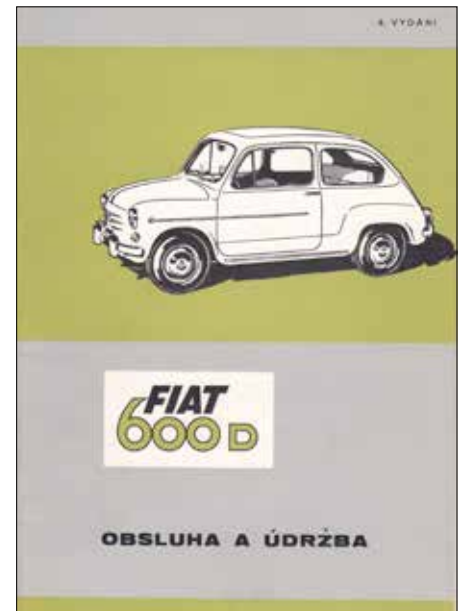


výfukového tlumiče. Chci poslouchat ruch ulice a smích mé přítelkyně, které jsem svezením ve Fiátku prý prodloužil život minimálně o 50 let. Druhá, třetí, čtvrtá a ostatní fáze se scukly do jedné a člověk začal být pohlcen dokonalostí a řešil pro okolí nepodstatné maličkosti. Šestistovka je vozidlo, které potěší oko, větší potěcha je ale sedět na sedadle řidiče. Pokud ovšem neměříte nad 190 cm. Z potěchy se v tu



Pod označením Fiat 600 D přišel v roce 1960 model s novým motorem 767 cm<sup>3</sup>





chvilí stává hlavolam, jak se do a z Fiátka dostat. A věřte, že několik větších lidí autíčko řídilo a scénáře byly vždy stejné. Samotné nastupování a vystupování trvalo déle než zkušební jízda.

Přístrojové desce dominuje bílý, úzký, avšak nepřehlédnutelný volant, který se bez pár centimetrů dotýká předního skla. Samotná kaplička s tachometrem a ukazateli benzínu a oleje je funkční, přehledná, řazení přesné, jen trošku tužší. Pravidelně se stále ztrácím u zpátečky, která je náročnější na řídicí smysly. Brzdy odpovídají době a možnostem. Nejmarkantnější rozdíl pocítíte, když si přesednete z moderního vozu, což jistě zná většina majitelů postarších vozidel. Musí se trochu více předvídat a plánovat, hlavně nezapomínat

pravidelně odvzdušňovat brzdy. Přední sedadla jsou pohodlná. Říká se, že zadní lavice je mnohem pohodlnější a velice praktická, ale já nemohu jinak než nesouhlasit. Samotné řízení tohoto prcka je odpočinkové. Když vezmete v úvahu brzdy, podvozek a tlumiče, které nejsou špatné (přízně se, moderní vozidla nás velice rozmazlila), pak si jízdu i přes všechny ty nerovnosti na silnici budete patřičně užívat. Zprvu hlučnější motor se po zahřátí ztiší a jeho pobublávání se všemi těmi koníky za zády se vám začne líbit. Po zastavení auta zpět do garáže vám bude dlouho znít motorová melodie v uších za přítomnosti jemné vibrace, která se příjemně šíří po celém těle. Někdo toto může cítit jako negativum, já jako rituál.

Byly chvíle, kdy jsem ho už měl plné nervy a viděl bych ho raději na špalkách, rozprodávaný na náhradní díly. Ale ono to nešlo, nejde a zdá se, že ani nepůjde. Jak mi pravila moje manželka: „Jestli někdy prodáš Synka, bude to konec, jako bys prodal nás dva.“ Jde o to, že právě díky Synkovi jsem ji sbalil a po pěti letech si ji i vzal za ženu. A v čem jsme se vezli k obřadu? Zkuste hádat.

Velmi děkuji firmě Historic Cars za rady a materiál při renovaci.

*Jiří Cejpek*

