



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Tata „Dużego Fiata”

przez Zbigniew Kluczowski | 27 października, 2024

0 komentarzy

Fiat nie miał szczęścia do sprzedaży dużych modeli. Podczas, gdy najmniejsze i najtańsze Fiaty kupowano w ilościach nawet kilkuset tysięcy rocznie, modele średniej klasy stanowiły zaledwie kilka procent produkcji a sprzedaż największych mierzono w promilach. Pomimo podejmowania wielu prób, w tym tej z wprowadzeniem w latach 20-tych na rynek ... amerykański modelu wyposażonego w 12 – cylindrowy silnik, większość przynosiła więcej strat niż korzyści. Klienci postrzegali Fiata jako tani model i tak miało zostać.

Idealnym i skutecznym rozwiązaniem dla włoskiego giganta okazało się stopniowe przejmowanie mniejszych włoskich producentów. W ten sposób powstała luka w palecie, gdyż Fiat stopniowo zmniejszał ofertę modeli do małych i tanich a Alfa Romeo i Lancia były drogie i nie każdy mógł sobie pozwolić na auto większe i droższe niż „500-tka” czy „600-tka”. Te z czasem stały się zbyt małe dla potrzeb rodziny. Oferowano co prawda modele 1100 i 1200, ale pod koniec lat 50-tych przestały być konkurencyjne wobec podobnej wielkości aut prosto z Niemiec czy Francji.

Potrzebny był następca – nieco większy, o lepszych osiąгах i ładniejszym nadwoziu. Na zupełnie nowy model, godny „kanciastych” lat 60 – tych Włosi nie byli zmuszeni długo czekać – pojawił się w 1961 roku. O osiągi zadbał sam Aurelio Lampredi – konstruktor wówczas pracujący dla ... Ferrari. Pontonowe nadwozie było dziełem Centrum Stylizacyjnego Fiata. Podczas, gdy nadwozia modeli 1100 i 1200 były pełne obłości, nowy model był bardziej stonowany – stylizowany na wzór tego, co wówczas powstawało za oceanem.

Fiat 1300 – przód i tył pojazdu



Źródło: Classic Car Catalogue

Linia nadwozia była pełna płaszczyzn, które tylko na końcach były zaokrąglone. Wyraźna linia błotników dodawała autu muskulatury a chromowane detale – elegancji. Nadwozie wyraźnie podzielono na trzy bryły a ich połączenia były poprowadzono prawie pod kątem prostym. Zgodnie z nowymi zasadami ergonomii zastosowano duże okna i stosunkowo cienkie słupki, dzięki czemu poprawiono widoczność. Czy ktoś to kupi – przecież to Fiat a nie sportowa Alfa Romeo czy luksusowa Lancia? Obawy były, ale jak historia pokazała, że niesłuszne.

Podobne teksty: Fiat, Demoludy i samochód dla przodownika pracy

Chcąc zwiększyć sprzedaż postanowiono zróżnicować dostępne wersje – mniejsza oznaczona jako 1300 miała silnik o poj. 1295 cm³ i mocy 60 KM, większa – 1500 z poj. 1481 cm³ (znajoma, prawda?) uzyskiwała więcej, bo aż 75 KM. Pomimo różnicy pojemności był to ten sam silnik projektu Lamprediego – solidny, żeliwny blok, wał korbowy ułożony na trzech łożyskach (wówczas już nie było to nowoczesnym rozwiązaniem), ale za to z lekką aluminiową głowicą. Konstrukcja miała nawiązywać do wyścigowej technologii i być jednocześnie trwała.

Nowa rzędowa „czwórka” miała wiele rozwiązań przejętych wprost z toru wyścigowego. Zastosowano m.in. polisferyczne komory spalania. Napęd za pomocą wału trafiał na tylne koła za pośrednictwem ręcznej, 4 – biegowej skrzyni biegów. Ta oryginalna konstrukcja pozwoliła nawet najtańszemu modelowi 1300 mógł rozwijać prędkość 140 km/h a większemu 1500 – przyspieszać od 0 do 80 km/h w niecałe 12 sekund. Auto hamowało za pomocą tarcz na przednich kołach i bębnow na tylnych (1300) lub czterech tarcz i korektora siły hamowania (1500).

Przekrój pojazdu pokazany w Turynie w 1961 roku



Źródło: Fiat Klub Polska

75 – konna, mocniejsza odmiana, dzięki wydajnym hamulcom mogła skutecznie zatrzymać się z dużych prędkości – auto osiągało ponad 150 km/h spalając przy tym (według włoskiej normy) średnio 9,4 dm³ paliwa na każde 100 km. Mniejszy silnik zadowalał się ilością o pół litra mniejszą. Najlżejsza wersja ważyła niespełna 960 kg. Wszystko to za cenę niższą niż u Alfy a osiągi i wygoda podróżowania były prawie takie same. Kto nie chciał modelu z logo Fiata mógł kupić jego model licencyjny wyprodukowany przez jugosłowiańską Zastawę.

Jak rozróżniano wersję „budżetową” od bardziej luksusowej? Nadwozie droższej „1500-tki” wyróżniało się kilkoma wyraźnie droższymi detalami – znacznie lepszym wykończeniem wnętrza, innymi przednimi światłami oraz atrapą chłodnicy z większą ilością chromu. Przez pierwsze lata produkcji obie wersje miały takie same wymiary – 403 cm długości, 154 cm szerokości oraz 136 cm wysokości. Auto było dostępne jako 4 – drzwiowy sedan, kombi oraz 2 – drzwiowy kabriolet (w zakładach Fiata w Argentynie montowano również pickupa). W niezależnych zakładach karoseryjnych powstawały również inne wersje nadwozia.

Podobne teksty: Gordon, Brasier i bankructwo

Fiat 1500 produkcji argentyńskiej



Źródło: viarural.com.ar

Modernizacja z roku 1964 rozróżniła oba modele jeszcze bardziej. Bardziej luksusowa „1500 -tka” miała nieco dłuższe nadwozie (długość 413 cm) i rozstaw osi zwiększony z 242,5 do 250,5 cm. Płyta podłogowa z nowego modelu posłużyła do budowy następcy – modelu 125. Auto jednak nie miało zbyt wiele wspólnego z Polskim Fiatem 125, którego mechanizmy pochodziły z serii 1300/1500. W 1966 roku pokazano następcę, który nosił oznaczenie 124. Auto powstało w niezliczonej liczbie odmian, ale silnik Lamprediego zastąpiono innymi, tańszymi w produkcji.

W 1967 roku, kiedy FSO przygotowywało się do produkcji licencyjnego Fiata powstała próbna seria modeli 1300/1500. Polski Fiat przejął większość elementów mechanicznych w tym silniki, skrzynię biegów, hamulce i instalację elektryczną. Pomimo zmian „duży Fiat” wyjeżdżał za bramę fabryki na Żeraniu jeszcze w 1991 roku. Licencyjna Zastawa 1300/1500 była produkowana do 1979 roku. Nowszy model – 124 dał początek całej serii radzieckich VAZ – ów oraz Ład. Oparte na Fiacie Łady montowano jeszcze w ... 2010 roku.

Obecnie największym sedanem Fiata jest: w Europie Tipo a w Chinach Viaggio (na platformie Alfy Giulietta). Pomimo licznych prób żaden Fiat aspirujący do klasy średniej lub wyższej – czy 131, Croma czy Marea nie odniósł sukcesu na miarę modeli serii 1300/1500 i 124. Jedynie w państwach bloku komunistycznego chętnie kupowano średnie Fiaty – głównie z uwagi na cenę i prostotę obsługi. Okazuje się, że nawet słynna taksówka z serialu „Zmiennicy” miała w sobie coś (poza „skarbem” w fotelu), co łączyło ją z Ferrari.

Visited 15 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AurelioLampredi, DOHC, Fiat, Fiat125, Fiat1300

Nawigacja wpisu

← Kontynentalny luksus

30 Mini →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 25 lipca, 17:00, Sobota

25°C

18 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 23%

PM 10: 10%

Dziś

25°C

Jutro

30°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	
« C26						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog

19.07.2026 Czeski błąd I

#historiazkolemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub

Skomentuj

1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt

Obserwuj

23.07.2026 Powrót | #historiazkolemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

3:50 PM · 23 lip 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przodkowe motocykle od A do Z

Cytryna z krainy dyktatora

Alfred i jego bryki

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citro-en (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formu-la1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normy-spalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelek-tryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojaz-dywojskowe (13) Porsche (14) pracowniaka-roseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordy-prędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Sko-da (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 203

Wszystkie wpisy: 585

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress