

**„Druhá“ generace:
Sport Coupé**

Za šest let v období 1965 až 1971 bylo vyrobeno na 380 000 objímkových kupé. Na snímku model po faceliftu vyráběný v letech 1968 až 1972.



Nedobrovolný dárek

Fiat 850 Coupé patří dodnes mezi nejpůvabnější sériově vyráběné vozy. Mnoho však nechybělo, **ABY HO SVĚT ZNAL POD JMÉNEM FERRARI**. Byl by to jistě nejmenší model všech dob této slavné značky. Paralelně se vyráběl i neméně pohledný spider.

Firma Ferrari procházela na začátku 60. let určitou krizí. Enzo Ferrari hledal tedy model, který by mohl výrazně zvýšit prodeje. Jako logické řešení se nabízel malý sportovní automobil. Nakonec od záměru ustoupil, marketing usoudil, že „lidový sporták“ by poškodil image značky. Nápad však nezapadl a návrháři Fiatu ho akceptovali jako nedobrovolný, ale ideální dárek a skvěle ho dopracovali. Z designu čtyřsedadlového kupé vyšel rovněž Bertone, který připravil na jeho základě dvousedadlový spider. Kupé nabízelo totiž i zadní lavici, ta však byla využívána spíš pro zavazadla, která nepobral miniaturní zavazadlový prostor pod přední kapotou.

Oba vozy byly představeny společně rok po uvedení základního modelu

850, a to na ženevském autosalonu v roce 1965. Ačkoliv výkon motoru proti základnímu typu nebyl příliš zvýšen, díky nízké hmotnosti dosahovalo kupé rychlosti 145 km/h a mělo výborné jízdní vlastnosti. Kupé i spider měly standardně kotoučové brzdy na předních kolech a bezpečnostní hřídel

Ideovým autorem tohoto kupé byl vlastně Enzo Ferrari, ale pro tuto značku to byl moc malý vůz.

volantu s jedním pružným kloubem. Příjemná byla i průměrná spotřeba pod 7 l na 100 km.

O tři roky později, opět na ženevském autosalonu, Fiat představil facelift, které kromě toho, že prodělaly kosmetické změny (nárazníky a zadní svítlny, spider již neměl svět-

lomety pod krycím plexisklem, a kupé naopak dostalo samostatné dálkové reflektory), získaly motor s větším objemem (903 cm³, 52 k/6500 otáček). Maximální rychlost stoupla na 150 km/h, spotřeba pak na 8 l/100 km. Nové bylo i označení Sport Coupé/Sport Spider.

Tento motor (čtyřválec 903 cm³) ve verzích Sport Coupé a Spider se osvědčil hned ve dvou směrech. Kupé i spider dostaly jako první fiaty nestárnoucí motor o objemu 903 cm³, s třikrát uloženým klikovým hřídelem, který se posléze montoval také do Fiatů 127, Uno a Panda ještě v 90. le-

tech minulého století. Současně se ukázal takřka nezníčitelný, což se ovšem nedalo tvrdit o karoserii. Špatně ošetřené plechové díly koroze dokázala zničit během několika málo let a kvůli tomu se dodnes zachovalo přes vysokou produkci téměř přes půl milionu vozů poměrně málo těchto krásných vozů, které tak patří k vyhledávaným a cenným veteránům.

Fiat 850 i verze kupé podobně jako jejich předchůdce typu 600 byly souběžně vyráběny ve Španělsku jako Seat 850/Seat 850 Especial a Seat 850 Coupé/Sport Coupé. V obou případech výroba končila později než v mateřském závodu v Turíně, až v roce 1974. To už se prodávalo hlavně v USA.

Tomáš Pudil

Foto: Fiat Press, archiv