

Dovolujeme si Vás co nejsrdečněji pozvat na letošní

Mezinárodní setkání majitelů italských automobilů,

kteřé proběhne ve dnech 7. – 10. května 2009 v areálu zámku v Bartošovicích u Nového Jičína. Záštitu nad akcí převzaly Město Bílovec, Město Vítkov a Obec Bartošovice, akci podpořily Statutární město Frýdek-Místek, Region Beskydy a Region Poodří.

Setkání pořádá Fiat klub Ostrava, založený v roce 1957, který sdružuje majitele italských automobilů zn. Fiat, včetně licenčních (FSO, FSM, VAZ, Seat, aj.) a také majitele vozů dalších italských značek, jako jsou Lancia, Alfa Romeo, Bertone, Moretti, aj. Setkání je určeno také pro další příznivce veteránského hnutí a automobilového sportu. Automobily jiných značek nebudou připuštěny do soutěže a také se nemohou zúčastnit tzv. spanilé jízdy v rámci srazu. Věková specifikace automobilů není stanovena.

Program setkání:

6. 5. 2009, čtvrtek

Příjezd vzdálenějších účastníků do Bartošovic, ubytování, registrace

7. 5. 2009, pátek

07.00 hod. – odjezd z Bartošovic do polského města Bielsko – Biala, v 7.30 hod. připojení účastníků z Ostravy a Frýdku-Místku na parkovišti u městského hřbitova (stará cesta na Dobrou), exkurze do továrny na výrobu motorů fy. Fiat (pro vstup do továrny musí mít každý účastník uzavřeno pojištění a musí se přihlásit u organizátorů srazu), další program v oblasti česko-polského příhraničí

9. 5. 2009, sobota

8.00 hod. – hromadný odjezd automobilů na náměstí v Bílovci

8.00 – 9.30 hod. – registrace účastníků soutěží

8.00 – 10.00 hod. – prezentace fy. FIAT AUTOROJAS OPAVA a dalších sponzorů, prezentace automobilů účastníků setkání

10.00 hod. – oficiální zahájení setkání a organizační rozprava

10.15 hod. – start výletní orientační jízdy, jízda zručnosti a další soutěže

16.00 – 17.00 hod. – dojezd do cíle výletní orientační jízdy na zámek v Bartošovicích

18.00 hod. – vyhlášení výsledků orientační jízdy a dalších disciplín, udělení putovní ceny „Zlatý volant Fiat klubu Ostrava“, vyhodnocení soutěže elegance a původnosti vozidel

20.00 hod. – hudba, tanec, zábava, tombola a soutěže, zahájení TANEČNÍ MEGA PÁRTY, ANEB FIAŘÁCI V PYŽAMECH

11. 5. 2009, neděle

Ranní prezentace automobilů účastníků, ukončení srazu

Kontakty na organizátory:

<http://www.ofk.estranky.cz>; www.fiatklubov.cz
fiatklubov@seznam.cz

Miroslav Jucha, organizační zabezpečení – tel. 723 268 705
jucham@seznam.cz

Mgr. Jaromír Polášek, propagační zabezpečení – tel. 603 505 727
jaromir.polasek@tiscali.cz; jaromir.polasek@volny.cz

Předem děkujeme za Vaši přízeň a rádi Vás přivítáme na setkání majitelů italských automobilů. Také Vám rádi sdělíme další podrobnosti a následně Vám můžeme zaslat informační materiál o průběhu a výsledcích této akce.

Za Fiat klub Ostrava Mgr. Jaromír Polášek

Frýdek-Místek 31. března 2009

Fiaty, Fiat'áci, Fiat klub Ostrava a letošní setkání italských automobilů

Na jaře roku 1936 byl veřejnosti představen malý Fiat Topolino („Myška“), předobraz pozdějších lidových automobilů Fiat 500 a 600. Ve své době se jednalo o nejmenší sériově vyráběný vůz na světě, konstruktéři mu dali do vínku jednoduchost, spolehlivost, nízkou cenu a roztomilý design. Topolino měl motor vpředu o objemu 569 cm³ o výkonu 9,6 kW a po silnicích uháněl rychlostí až 85 km/h. Výroba Topolina skončila až v roce 1955, což dokládá jeho vynikající a moderní konstrukci.

Rozměrově malý Fiat 600 – „šestistovka“ – byl představen na jarním ženevském autosalónu v roce 1955. Zakrátko se začal dovážet také do ČSSR. Zpočátku byly veliké problémy se zajištěním náhradních dílů a servisní činnosti na tato auta. Proto koncem léta 1957 jeden nadšenec z Ostravy navštívil místní prodejnu Mototechny a podle seznamu lidí, kteří si u Mototechny koupili Fiata, všechny obeslal dopisem a pozval je na první schůzku. Tak došlo k založení Fiat klubu Ostrava, jehož činnost bez přerušení trvá až dodnes.

V době největší slávy měl Fiat klub Ostrava více jak 300 aktivních členů. Protože se výroba licenčních Fiatů rozbíhala v dalších zemích mimo Itálii, ve Fiat klubu Ostrava zůstali jenom členové, kteří vlastnili auta vyrobená v Itálii. Další nadšenci založili kluby licenčních automobilů Fiat 125 P, Fiat 126 P, Zastava a VAZ – Lada – Žiguli. Fiat klub Ostrava dodnes existuje a patří k neaktivnějším klubům tohoto typu na našem území. Jenom počet členů

poklesl na necelých 30, přesto se klubu daří pořádat každoroční setkání, na které přijíždí až 70 posádek z několika zemí.

Bohužel nedávná restriktivní opatření, týkající se zavedení ekologického poplatku za převod starších automobilů, vedla k sešrotování mnoha historicky zajímavých vozidel a také k zastavení obchodu s těmito vozidly – noví nadšenci v oblasti veteránského hnutí prakticky nepřibývají a také není kde získat nové „historické“ vozidlo. Fiat klub Ostrava proto nestanovuje pro členství podmínku věku vozidla (1975, resp. 1979), jakou mají jiné kluby.

Pokračujeme v letném přiblížení historie malých Fiatů a Fiat klubu Ostrava. V roce 1957 přišel Fiat s proslulou „pětistovkou“, která po vzoru „šestistovky“ měla klasickou koncepci „vše vzadu“, s jakou se dodneška po našich silnicích prohání bezpočet automobilů Škoda řady 742 a 746 (105-120-130-135-136). Fiat 500 měl vzduchem chlazený dvouválcový motor o objemu 479 cm³ a o výkonu 10 kW, uložený podélně za zadní nápravou. Až do roku 1972 sjelo z výrobních linek 3 678 000 vozů Nuova 500 různých provedení. Automobily Fiat 500 a Fiat 600 co do počtu „kralují“ na každém srazu Fiatů.

Malé Fiaty doslova zaplavily Evropu – Fiat 850, 126, 127, u nás vcelku neznámý Fiat 133, který se vyráběl v závodě Seatu v Barceloně a na mnoha trzích byl prodáván pod značkou Fiatu. Byla to obratná auta, která se otočila doslova „na pětáku“, uvezla 4-5 osob, 320-400 kg celkového nákladu, s výbornými jízdními vlastnostmi díky všem nezávisle zavěšeným kolům. Úspěšné byly i některé větší modely, jako byly Fiaty 124, 125, 128, z novějších Fiaty Tipo, Tempra, Bravo, Brava, Marea, Palio a další.

Jenom fandové vědí, že se vyráběl terénní Fiat Campagnola, který stejně jako legendární Jeep Willy's byl vybaven vepředu uloženým motorem, náhonem na všechna čtyři kola a otevřenou karosérií. Vzácným unikátem je nádherný sportovní Fiat Dino Spider s motorem o objemu 1987 cm³, odvozeným ze šestiválce Ferrari, který byl v roce 1966 jedním z vůbec prvních motorů se čtyřmi ventily na válec. Produkce tohoto modelu se zastavila v roce 1972 a celkový počet Dino Spideru a Dino Coupé dosáhl 7 577 kusů. Na našem loňském srazu byly ke spatření

V letech 1972 – 1983 Fiat vyráběl vzhledově výjimečný X 1/9, který navrhl Nuccio Bertone. Později se až do roku 1989 vyráběl pod značkou Bertone X 1/9. Jediné sportovní auto, které bez problémů atakuje hranici 250 km/h a které je člověku s normálním příjmem cenově dostupné, je Fiat Coupé s unikátním pětiválcem 1998 cm³ 20V Turbo. Bohužel výroba tohoto charismatického modelu byla ukončena již v roce 2000 bez adekvátního nástupce.

Ojetá italská auta patří v České republice k těm nejlevnějším nebo velmi levným, ačkoli často nabízejí daleko početnější výbavu a mnohem zajímavější design, než jaký měla konkurence. Běžný motorista spíše s despektem nebo podezíravě pohlíží na starší i na novější Fiaty, a popravdě neprávem. Ze starších Fiatů dnes na našich cestách nejspíše potkáme Uno, kterého se v letech 1983 – 1995 vyrobilo více jak 8,5 miliónů kusů a v některých zemích se vyrábí dodnes, např. v Brazílii jako Fiat Duna, Innocenti Elba a Innocenti Mille.

Pravověrní Fiatáci se o svého Fiata (či o jiné auto italské značky) poctivě starají a nedají na vozy značky Fiat dopustit. Např. malý Fiat 126 P v zimě bez potíží vyjede každý zasněžený kopec, ačkoli není vybaven žádným elektronicky řízeným systémem proti prokluzu kol. Na nedávném zimním srazu frýdecko-místeckého Trabant klubu se nechali k soutěžení zlákat majitelé moderních aut BMW, Škoda Octavia a Fabia, Citroën. Dopadli stejně, museli se nechat vytlačit do středně velikého kopce, protože silnice byla pokryta větší vrstvou sněhu. S historicky starým automobilem není možno zajet do běžného, ani do specializovaného servisu – většinu úkonů si člověk musí udělat sám (už také proto, že není možno auto připojit k diagnostice na počítači). Musí se také naučit, jak a kde sehnat náhradní díly na vozidlo,

jehož výroba byla skončena již před několika desetiletími. Malá „Pětistovka“ nebo „Maluch“ se také skoro nevejdou na diagnostickou rampu na STK (jsou příliš úzká) a změřit a upravit geometrii náprav v servisu také nelze, nové diagnostické přístroje jsou zkonstruovány na daleko větší auta. Jezdit historickým autem je silný, skoro „adrenalinový zážitek“ – běžný řidič by takové auto ani neuměl nastartovat, např. „Maluch“ se startuje páčkou mechanického ovládání spouštěče a s pomocí přívěry vzduchu, zrychlení z 0 na 80 km/h je 32 sec., kopec se vyjíždí na „dvojkou“, nesynchronizované rychlosti se řadí s meziplýnem, apod.

Na letošním setkání majitelů italských aut, které proběhne v Bartošovicích a v okolí (Bílovec, Fulnek, Odry, Vítkov, aj.), podle předběžného zájmu počítáme s účastí přibližně 50 převážně historických vozidel, které doplní automobily ze současné produkce. Během tzv. výletní orientační jízdy budou posádky řešit řadu zajímavých úkolů na trati – nejedná se o klasickou rally s rychlostními zkouškami, ale jde o jízdu pravidelnosti, zaměřenou na praktickou orientaci v neznámém prostředí, doplněnou soutěžními úkoly v rámci zastávek. A právě na vítkovském náměstí bude mezi 11. až 13. hodinou jedna ze zastávek, na které si mohou zájemci prohlédnout vozidla účastníků soutěže.

Zpracoval: Mgr. Polášek, majitel Fiatu Bravo 1,4 SX a Fiatu 126 P – 650 E „Maluch“