



Fiat 519  
(1922–1927).



Fiat 501  
(1919–1926).



Fiat 525 SS  
(1929–1931).



Fiat Mefistofel  
(1923).



дели Fiat уже не является тайной за семью печатями. К тому же, стремясь уйти от обвинений в подражательстве, советские конструкторы во многом переработали исходный вариант, хотя и не в лучшую сторону.

Двигатель у Fiat 600 был рядным и, между прочим, с жидкостным охлаждением (прощай, перегрев и пылающие бензиновые отопители). Колеса на 600-м стояли более гармоничные для его размеров – 12-дюймовые. Независимая передняя подвеска основывалась не на торсионах, а на поперечной рессоре. Первые 600-е получили двигатель мощностью в 21,5 л.с., но уже спустя пять лет она достигла 29 «лошадей».

Fiat 600 официально покинул европейский рынок практически одновременно с «отставкой» его запорожского побратима – в 1969 году. Итальянский тираж модели (без учета немецких копий марки Neskar и испанских Seat) составил более 2,5 млн экземпляров.

Будучи в Италии, не ищите в автомобильном потоке «живых» 600-х. Они давно отходили свое. А вот появившийся позже Nuova 500 стал на Апеннинах воистину культовой машиной. До сих пор на улицах Рима, Турина и других итальянских городов этих малышек – словно саранчи на полях. Любовь итальянцев к «новому 500-му», судя по всему, не вытравившись никакими суперсовременными микролитражками.

Nuova 500 впервые предложили потребителю в 1957 году, как альтернативу Fiat 600. Концепция 500-го укладывалась в рамки математического действия 600/2. Вдвое меньшее, нежели у Fiat 600, количество мест (два вместо четырех), отрезанная половина цилиндров двигателя (тоже два) и... воздушное охлаждение. Первенцы серии Nuova 500 вообще имели характеристики, почти идентичные характеристикам довоенного Torolipo. Мощность 13 л.с., скорость 85 км/ч. Правда, рабочий объем мотора стал поменьше – 479 см³.

Fiat Nuova 500 строился до 1975 года и разошелся в количестве примерно 4 млн штук.

В послевоенные десятилетия интересы Fiat не ограничивались исключительно микролитражками. С подъездных путей заводов уходили составы с разнообразными седанами, универсалами малого и среднего классов. Машины это были хорошие, добротные, грамотно спроектированные, но, увы, в подавляющем большинстве мало чем примечательные. За примером далеко ходить не надо. Одно из представителей туринского ширпотреба мы каждый день встречаем на улицах. Речь, конечно, о «Жигулях», урожденных в 1966 году как Fiat 124. Ничего плохого об этой машине не скажешь. Но и восторгов нет. Так, приличная четырехколесная одежда на все случаи жизни.

**50**-60-е годы – время расцвета итальянских спортивных автомобилей. Fiat разработал превосходную механику, а одеть эти агрегаты в оригинальный кузов стремилось несколько десятков независимых кузовостроительных фирм. Потребителю приходилось решать непростую задачу: какой фирме отдать предпочтение – Moretti или Ghia, Bertone или Pininfarina?

Первые послевоенные опыты со спортивными моделями проводили по отработанной в 30-е годы схеме, водружая аэродинамический кузов на раму серийной лег-



Fiat 508 Sport Spider (1933-1937).

ковушки. Так получили и Fiat 1100 S 1947 года, применив шасси от обычной модели 1100 (это, кстати, не что иное, как существенно модернизированная в 1937 году Balilla).

Но вскоре пробил час оригинальных конструкций. Разработанный к 1952 году Fiat 8V был вообще не похож на привычные модели компании. Начиная с V-образного 8-цилиндрового двигателя объемом всего два литра и мощностью 127 л.с. Подавляющую часть Fiat 8V снабдили кузовами работы Ghia, но отдельные экземпляры щеголяли в индивидуальной одежке от других кузовщиков. 8V трудно соотносился с прочей продукцией туринской компании, и его место быстро заняли не столь «заумные» модели. Так что кузовная фирма Ghia больше запомнилась впоследствии участием в создании красивейшего купе Fiat 2300 S, выпускавшегося с 1961 по 1968 гг.

Наиболее продуктивно в производстве спортивных (и не только) моделей Fiat сотрудничал с ателье Батисты «Пинин» Фарины. Вместе они отправили в большую жизнь самый массовый итальянский кабриолет 60-х годов, впервые показанный с мотором 1,2 л, но впоследствии получивший силовые установки большего литража.

Идейным наследником модели стал Fiat 124 Spider 1966 года. Несмотря на формальное родство с седаном 124, братом нашей «копейки», машины имели мало общих черт. К дебюту Spider оснастили 90-сильным мотором с двумя верхними распредвалами, пятиступенчатой коробкой передач и изящным открытым кузовом от Pininfarina. Полуторалитровый двигатель был явно слабоват для возможностей шасси, поэтому вскоре Spider получил целый набор разнообразных двигателей, самый мощный из которых – 1,8-литровый 210-сильный форсированный агрегат, позволивший варианту 124 Sport Abarth Rally выиграть в 1975 году европейский кубок по ралли. Этот автомобиль оказался удивительным долгожителем – последние экземпляры сошли с конвейера во второй половине 80-х.

А вот к другому спортивному Fiat судьба была не столь благосклонна. Dino 1966 года удивил мир тем, что в его подкапотном пространстве трудился 6-цилиндровый мотор, разработанный Ferrari. Двухлитровые V6 стали прорывом на техническом фронте Fiat. До того ни на одной машине компании не стоял мотор с четырьмя распределительными валами (по два на каждой головке). Любопытно, что купе Dino никак не напоминало открытую машину с тем же названием. Объяснение простое: купе создавало ателье Bertone, а дизайн кабриолета отдала Pininfarina.

Дороговизна Dino заставила снять эти модели с производства в 1972 году, но они навсегда остались в истории как образцы высокого автомобильного искусства фиатовских инженеров...

**Н**аша прогулка по музею Fiat закончена. Строгий привратник закрыл за нами двери, в залах вновь воцарилась тишина. Но на этот раз она вряд ли продлится долго. В июле Fiat отмечает столетие, в Турине ожидается большой наплыв гостей со всего света. И они, конечно, придут в этот музей. На свидание с Историей.

**Дмитрий Федоров**  
Фото Александра Васильева



Fiat 500 (1936-1948), Fiat «Dino» 2400 Spider (1969-1972) и Fiat 2B (1916-1920).



Fiat 1100S  
(1947–1954).



Fiat 1400  
Cabrio  
(1950–1954).



Fiat 1100TV  
Transformable  
Cabrio  
(1955–1956).



Fiat  
Nuova 500  
(1957–1960)  
и его мастер-  
модель.



Fiat 124 Sport  
Abarth Rally  
(1975).



Fiat 2300S  
(1961–1968).



Fiat 1500 Cabrio  
(1963–1965).



Fiat 8V  
(1952–1954).