

Följ med och känn historiens vingslag medan vi kastar oss in i Fiats fascinerande historia genom dess första sekel...



Våren 1899 träffades en grupp framsynta och motorintresserade industrimän varje kväll på café Burello i Turin. De hade idéer och drömmar om att starta en fabrik för tillverkning av bilar och motorer. 1 juli samma år samlades Emanuele Cacherano di Bricherasio, Ludovico Scarfiotti, Giovanni Agnelli, Luigi Damevino, Roberto Biscaretti di Ruffia, Michele Ceriano-Mayneri, Alfonso Fererro di Ventimiglia, Carlo Racca och Cesare Gorla-Gatti. Vid mötet drog man upp riktlinjerna för det nya företaget. Startkapitalet var 800.000 lire. Till president utsågs advokaten Scarfiotti, vicepresident blev Bricherasio och som sekreterare valdes Giovanni Agnelli.

Första namnet på industrin blev 'SOCIETA ITALIANO per la COSTRUZIONE e il COMMERCIO delle AUTOMOBILI TORINO'. Ett långt och besvärligt namn, verkstadschefen Aristide Faccioli genomförde en namnändring till det mindre tidskrävande 'FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO'. Det dröjde inte länge förrän samme man återigen ändrade namnet till initialerna FIAT. Man kan fundera över om Faccioli var PR-sinnad för ordet fiat betyder på latin 'det må ske' eller 'genast'.

Bolaget intresserade sig snart för alla former av verksamheter, man kan säga att allt man rörde vid i Italien var Fiat inblandat i. Förutom bilar byggdes flygplan, båtar, järnvägar,

m.m. dessutom ägde man skolor, sjukhus och kurorter. Fiat blev snart Italiens största finanskonsortium.

Arbetet med att bygga fabriken tog fart, en tomt vid Corso Dante i Turin köptes. Anläggningen stod färdig att tas i bruk i slutet av februari år 1900. En byggmästare vid namn Ceiano och två unga ingenjörer Felice Nazzaro och Vincenzo Lancia anlätades för byggandet av fabriken. Nazzaro och Lancia kom att spela stor roll längre fram i utvecklingen som framgångsrika tävlingsförare för Fiat, samt Lancia även som grundare av bilmärket Lancia 1906 tillsammans med Claudio Fogolin.

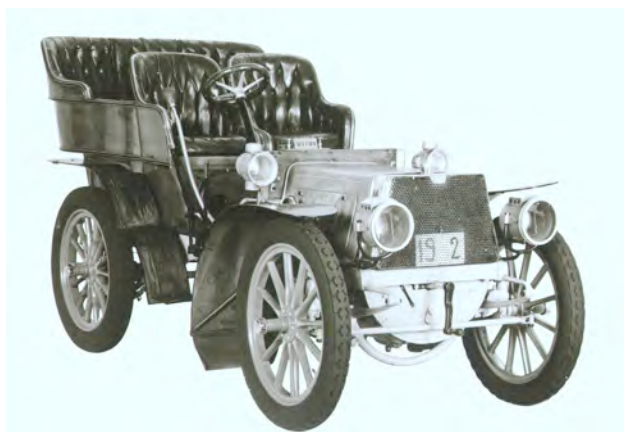


Typ 3 1-2 HP 1899 – 1900

Den 19 mars invigdes fabriken, samma dag som den första bilen presenterades. En liten 2- till 3-sitsig modell på 3,5 hästkrafter. Vikten var 420 kg med en toppfarten 35 km/tim och priset 4.200 lire. Totalt byggdes åtta bilar varav tre kända exemplar finns kvar.

Fabriken utvecklades snabbt. Tio år efter starten var Fiat en ledande industri i Italien. Redan innan första världskriget hade man börjat med andra produkter vid sidan om bilarna men det var världskriget som satte fart på dessa kompletterande verksamheter. Fiat producerade bland annat dieselmotorer för marinen samt flygmotorer. Den enorma frammarschen som bilfabrik var mycket ett resultat av framgångar på tävlingsbanorna.

Den 27 april 1901 startade Italiens första stora biltävling, start i Turin och mål i Milano. Fiat ställde upp med nio vagnar av modell 8 hk och en vagn av modell 12 hk. Samtliga Fiatbilar klarade sig så bra att den italienska bilklubben tilldelade fabriken en silverplåt som minne av framgångarna.



Typ 12 HP 1901 - 1902

Efter denna framgång dröjde det till 1904 innan det verkliga kraftprovet, en hastighetstävling på landsväg, Ett varvlopp Brescia – Cremona – Mantova – Brescia, 37 mil, sju varv kördes mellan 28 augusti och 4 september.



En Fiat 75 HP med Vincenzo Lancia som förare vann överlägset med en snittfart på hela 115,7 km/ tim! En av de största segrarna från tiden före första världskriget var Targa Florio 1907. Där startade 46 ekipage men bara två Fiatbilar. Förarna var de redan omtalade Nazzaro och Lancia, som blev 1:a resp 2:a i tävlingen!

Corsa Targa Florio 1907

År 1908 satte Nazzaro banrekord på engelska Brooklands med 195,78 km/tim i snittfart. Det var med den legendariska Fiatracern 'Mefistofeles', en best som skulle komma att utvecklas vidare. Med en sexcylindrig motor gjordes 1923 en attack mot det då absoluta hastighetsrekordet på land. Resultatet blev ett nytt världsrekord: 234,980 km/tim!.



Mefistofeles 1923

Export och mindre bilar

Tävlingsframgångarna blev allt större för Fiat. Samtidigt blev intresset större hos den alltmer bilintresserade allmänheten. Det var inte längre endast de rika i samhället som ansåg sig behöva bilen för att ta sig från A till Ö. År 1908 kom man igång med export, tidigare hade det mest byggts stora och sportiga bilar, nu blev man lyhörd för att producera små och billiga bilar, vilket sedan varit koncernens kännemärke under alla år.



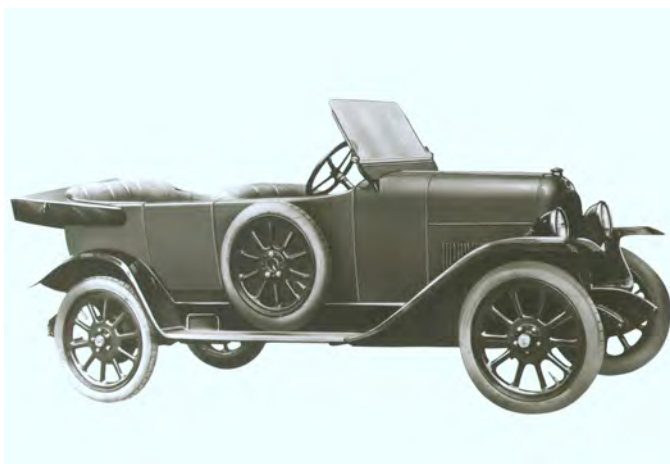
Zero 1912 – 1915

Den riktiga försäljnings-succén kom 1912 med 'Zero', den var en robust, billig och hållbar vagn som kostade 8.000 lire vilket var hälften av vad en vanlig bil kostade jämförelsevis.

Första världskriget kom och armén ropade på teknisk hjälp. Fiat byggde stridsvagnar, flygplan, fartyg m.m., över huvud taget allt som behövdes för att nationen inte skulle stanna konstruerades och tillverkades.

År 1917 var koncernen så stor att man såg sig om efter en ny teknisk ledare. Man fann Carlo Cavalli, en jurist som man trodde var rätt man för att utveckla det tekniska på rätt sätt. Det har sagts att hans konstruktiva insatser pendlade mellan sunt förnuft och temperament. Ingen idé var för honom så science fiction-betonad att den inte var värd att prova.

Cavalli var mannen som stod bakom Fiat 501, en modell som för övrigt blev T-Fordens enda riktiga konkurrent av klass. Den tillverkades mellan 1919 – 1926 i den nya och helt moderna Lingottofabriken som stod färdig 1923. Där infördes löpande bandsystemet och man anlade en testbana på fabriks-taket!. I fabriken arbetade vid denna tid ca 20.000 arbetare och Giovanni Agnelli var president för koncernen.



501 S Torpedo sport 1919 - 1926

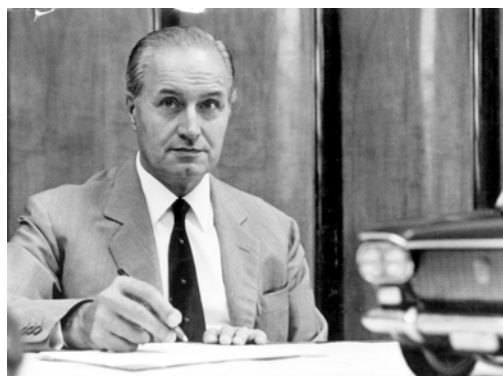
Topolino



500 A Topolino 1936 - 1948

År 1936 kom 500 'Topolino' vilken nästan har blivit ett signum för Fiat. Vem man än pratar med om gamla bilar och kommer in på Fiat har alla något minne av 500:an.

500:an var en produkt som var beställd av Agnelli efter diskussioner med tekniske direktören Antonio Fessia som i sin tur kontaktade en ung konstruktör vid namn Dante Giacosa, som ända fram på 1960-talet hade ett finger eller flera med i Fiats produkter.



Dante Giacosa

Stora lyxbilar från Fiat



525 1928-1929

Men man hade inte glömt att bygga stora och snabba bilar för att man satsat på mindre och billigare modeller. 1907 kom en stor modell 50/60 HP, den vägde nästan 2 ton och var en mycket pampig vagn. Man skall heller inte glömma 20-talets 520 Super-Fiat med V12-motor på 90 hkr (som presenterades men aldrig nådde serieproduktion), ej heller den standardbetonade 520 med uppföljarna 521 och 525.

Även på 1930-talet byggde man stora bilar såsom Ardita och 2800. Samtliga dessa bilar byggdes i olika varianter; öppna sportmodeller och stora limousiner samt att det i Italien hade börjat växa upp många av de nu kända karosseriskräddarna som tog tillfällena i akt att bygga specialkarosser.



527 Ardita 2500 1934 - 1936



2800 Berlina 1938-1944

Den sista Fiaten som konstruerades före andra världskrigets utbrott var den stora 2800. Den introducerades endast några få månader innan kriget och byggdes bara i ett antal av 621 ex. Sedan kom då andra världskriget och man fick annat att tänka på.

Förstörda fabriker och återuppbyggnad

1937 var produktionen 55.000 bilar och 9.000 andra fordon. Den knappt 20 år gamla Ligottofabriken började anses för liten och omodern, ledningen tog beslutet att bygga en ny fabrik. Mirafiori söder om Turin stod klar 1939. Där arbetade 22.000 personer i 2-skift med att producera 500:an, 1100:an och 1500:an. Som tidigare nämnts kom det förödande kriget. Fabrikerna Lingotto och Mirafiori blev förstörda. Social och

ekonomisk oro gjorde att det tog tid att komma igång med återuppbyggnaden av fabrikerna och få igång tillverkningen av bilar igen.

Giovanni Agnelli avled i december 1945 och Vittori Valletta blev ny VD 1946. Det producerades då ca. 500 personbilar och 5.000 lastbilar, de sistnämnda var nödvändiga för att få igång återuppbyggnaden av landet igen. Valletta satte fart på återuppbyggnaden av fabrikerna samt produktionen av de före kriget lanserade modellerna 500, 1100 och 1500. 1947 byggde man 34.352 enheter, 1949 var produktionen 79.900 varav 71.000 var personbilar. 1950 kom första nykonstruktionen efter kriget, 1400.

Den största succén i början av 50-talet var 1100. Bilen blev snabbt populär, det var en för den tiden ordinär mellanklassbil. Av 1100:an försågs många chassier med specialkarosser och den blev med sin fabrikspreparerade version 'TV' ('Turismo Veloce') en omtyckt tävlingsbil. 1100:an fanns i Italien i produktion till 1970.

1952 presenterades en tvåsittig sportbil försedd med en 2-liters V8, Fiat 8V. Efter kriget kom man också igång med tävlingsverksamheten. 1947 belade man de fem första platserna i Mille Miglias 750–1.100 cc-klass. 1948 vann Fiat åter Mille Miglia. Dessutom Spa:s GP och Targa Florio. Även året därpå var man överlägsen i de mindre klasserna.



Fiat 8V

1953 arbetade inte mindre än 74.000 arbetare på Fiats fabriker. Ledarna för Fiat förstod vad den sociala välfärden betydde för sina väldiga arbetarskaror. Där fanns semesterbyar, barnhem, skolor, idrottsanläggningar, sjukhus och konvalescenthem, allt för att arbetarna skulle må bra.

Det byggdes 600 bilar om dagen, men även lastbilar, traktorer, kylskåp m.m.

Motorvagnar till tåg, dieselmotorer till fartyg, ubåtar och flygplan visar att Fiat var lika hemma till lands och till sjöss som i luften.



1955 lades tillverkningen av 500 C ned, och en efterföljare skulle skapas. Bilen skulle vara 4-sittig, den skulle vara bättre prestanda-mässigt och priset fick inte heller bli för högt. Man hade tidigt experimenterat med framhjulsdraft och fyrcylindrig motor, men bestämde sig för svansmotordrift och en traditionell motortyp. 600:an var född en rejält 4-sittig modell.

500 C Topolino 1949 - 1955

Med smärre förändringar hängde motorn med länge i Fiat 850, Fiat 127, Fiat Panda och i Lancia A112. Dess stryktålighet har understrukits av att den gick att trimma hårt, vilket utnyttjades av Carlo Abarth. Av honom preparerade bilar i de mindre klasserna vann segrar världen över.



600



500 De Luxe 1968 - 1972

Den riktiga efterföljaren till Topolinon kom i och med 500 Nouvan, också den var konstruerad av Dante Giacosa. Den nya 500:an var till utseendet lik 600:an men mindre. Dante lär ha sagt att "det spelar ingen roll hur liten en bil är, den är ändå alltid bekvämare än en scooter". Bilen producerades mellan 1957 och 1975 i 3.670.000 exemplar.

En sexa Fiat

1959 presenterades den första 6-cylindriga bilen efter kriget, 1800/2100. 2100 ersattes senare av 2300:an. Chassiet var ritat av Dante Giacosa, karossen var designad av Battista ('Pinin') Farina, som var stilbildare för många bil-tillverkare på den tiden.



2300 kombi 1961 - 1963



2300 S Coupé 1961 - 1962

Den sexcylindriga motorn ritades och konstruerades av Aurelio Lampredi, denne man hade arbetat några år på Fiat efter att tidigare ha varit motorkonstruktör på Ferrari. En coupévariant av denna bil med samma mekanik som sedan ritades av Ghia kallades '2300 coupé'.

1961 presenterades 1300/1500 Juventus, med 4-cylindrig, 'avkortad' 1800/2100-motor. Denna motor användes också i 1500 cabriolet, som ritades och byggdes av Pininfarina, med ett chassi från den robusta 1100.



1500 1961 – 1967



Dino Coupe 1969 – 1972

1967 presenterades Dino en sportbil med frontmonterad 2-liters V6 motor med fyra kamaxlar, från den mittmotordrivna Dino 206GT som tillverkades av Ferrari, men aldrig hette 'Ferrari'. Dino tillverkades både som coupé och öppen spider.

Tiden för det ekonomiska undret

Över 100.000 människor arbetade nu på Fiats fabriker i Italien. Man byggde 3.000 bilar om dagen. Fiat var nu världens fjärde största fabrik och näst störst i Europa.

Mellan 1958 och 1963 ökade den årliga tillväxten av BNP Italien. Och det var bilindustrin som var ekonomins dragkraft. Under perioden 1959 och 1968 ökade Fiats produktion från 425.000 till 1.751.400 bilar per år. Antalet invånare/bil minskade under samma period från 96 till 28 i Italien, även exporten ökade mycket starkt under dessa år. Utomlands byggdes nya fabriker i Sydafrika, Turkiet, Jugoslavien, Argentina, Brasilien och Mexico. Dessutom licenstillverkades Fiat också i länder såsom Spanien, Indien, Polen, Tyskland, Österrike och Sovjet.

Årets bilar

1966 kom Fiat 124, en enkel och traditionellt uppbyggd bil med bakhjulsdrift och motorn fram. Just 124:an kom att bli den första Fiaten i en lång rad av modeller som av motorjournalister i Europa blev vald till Årets bil.



124

Ett klokt val, då den under lång tid med vissa modifikationer tillverkades på licens i många länder. Man hade 1980 knåpat ihop nästan 5 miljoner bilar vid Ladafabriken i Sovjet. Vem vet hur många bilar denna modell legat till grund för.



124 Sport Coupé 1969 - 1972

Fiat-fabriken gjorde ett antal varianter på grundkonceptet 124, 124 Special, 124 Special T, 124 Sport Coupé och 124 Spider. De tre sistnämnda var försedda med den twincammotor som introducerades på Fiat 125 när den kom 1967. Fiat 125 var den första 'standardbilen' med 5-växlad låda i serieproduktion.

1969 kom den första framhjulsdrevena bilen från Fiat, Fiat 128 och 1971 nästa storsäljare, Fiat 127. Bilen producerades fram till 1983, då den ersattes av Uno. 128:an och 127:an blev liksom 124:an långlivad på många marknader, samt Årets bil i Europa.



128 Sport Coupé 1971 - 1975

Robotar och Världsmästarbilar

1969 införlivades Lancia och Ferrari med Fiat, samma år blev bilsektorn inom Fiat ett självständigt bolag med Giovanni Agnelli (brorson till grundaren) som styrelseordförande. Företaget omfattade då märkena Fiat, Lancia, Autobianchi, Abarth och Ferrari

Efter denna ekonomiska boom följde en lång period av sociala regleringar. 1969 nådde företagskonflikterna sin kulmen med uppsjö av strejker som fick våldsamma konsekvenser för företagets lönsamhet. Oljekriser och teknisk innovation drev på mot en ökande automatisering av produktionen. Redan 1972 började de första 16 robotarna arbeta i produktionslinjerna för modellen Fiat 132, efterföljaren till Fiat 125, på Mirafiorifabriken. 1978 skapades 'Robogate 11', ett nytt flexibelt robotsystem för karosserimontering, det installerades i fabrikerna i Rivalta och Cassino, som snart blev världsledande i denna sektor.

1974 lanserades Fiat 131 Mirafiori; en bil som storleksmässigt tog över efter 124:an. Den byggdes i många olika varianter, allt ifrån beskedliga dieselbilar till rallyvarianter med motorer preparerade av Abarth till 240 hk. En bil som Fiat med förare som Walter Röhrl, Michele Moutron och Björn Waldegård vann märkes-VM 1977/78/80. Fram till 1980 hade 120 VM-tävlingar körts. Fiatgruppen stod för 41 segrar, varav 21 segrar med Fiat 131 Abarth.



131 Abarth Rally 1976 - 1978

I slutet av sjuttioalet omvandlades Fiat till ett holdingbolag. De många olika produktionsaktiviteterna, bildade nu självständiga företag. Iveco som grundades 1974 och omfattar märkerna Fiat, OM, Lancia, Magirus, Unic och sedan 1991 Pegaso. Expanderade också och blev det internationella märket för de olika produktionsaktiviteterna för industrifordon.

Pandan kunde driva med alla och Uno ville till månen



Panda

1980 lanserades nästa långlivade modell, Fiat Panda. Den producerades med 2- och 4-cyl. motorer och fanns också med fyrhjulsdraft, den första bilen som kombinerade tvärställd motor med 4-hjulsdraft.

1983 presenterades en bil på Cape Canaveral rymdbas i Florida USA, som skulle bli symbolen för förnyelse inom Fiat Auto, Fiat Uno. Som tidigare nämnts var den efterföljaren till 127an.

1986 lanserades den första stora bilen på länge av Fiat, i samarbete med Saab, Alfa Romeo och Lancia. De olika modellerna blev Fiat Croma, Alfa Romeo 164, Lancia Thema och Saab 9000.



Uno

1989 utsågs åter en ny bil i Fiatgruppen av internationella pressen till 'Årets bil', nämligen Fiat Tipo. Sedan följde Fiat Punto (1995), Fiat Bravo/Brava (1996).

Genom köp av Lancia och Ferrari 1969, Alfa Romeo och dess systerbolag 1984 och Maserati 1993, hade Fiat under 80- och 90-talet full kontroll över biltillverkningen i Italien. Fiatgruppen klarade krisen i början av nittiotalet genom att utvidga sin närvaro utomlands. Mer än 60% av omsättningen avsåg verksamhet utanför Italien. I slutet av nittiotalet hårdnade konkurrensen på de västeuropeiska marknaderna. För att bemöta invasionen från Sydostasien återgick Fiat till sin ursprungliga strategi att rikta sin uppmärksamhet på marknader under utveckling.

Inför millennieskiftet introducerade man den andra generationen av Fiat Punto som pryddes med en ny loggo, det runda kylarmärket från tjugotalet men med ny färgsättning i blått.



Källor:

Societa per la storia e l'immagine della automobile
Catalogo Bolaffi delle Fiat
Fiat-Stampa e Propaganda
Alle Fiat Automobile.
Bilder ur Fiat CC:s och Fiat Sveriges arkiv