



# TURÍNSKÁ LOŇKA

Představovat nejmenší roadster od Fiatu, sdílející podvozek s první generací Fiatu Punto, asi nemá velký smysl. Ve zkratce se jedná o otevřený roadster s 130k osmnáctistovkou, který je s ohledem na svou cenovou dostupnost mezi mladými lidmi velmi oblíben. Barchetta (čti barketa – nikoliv nesprávně barčeta) patří k průměrně spolehlivým autům, které si zaslouží patřičnou péči.

TEXT & FOTO: MARTIN KOKEŠ



Možná právě proto se majitelé této turínské „Loďky“ či „Člunku“, jak zní volný překlad slova barchetta z italského, sdružují do klubů, to aby si mohli vyměňovat zkušenosti. Jedním ze členů takového klubu přátel a majitelů Fiatu Barchetta je i vlastník tohoto představovaného kousku, Zlíňan Petr

Šimík. Petra určitě znají čtenáři našeho časopisu především jako designéra a zručného tvůrce všemožných laminátových aerodynamických doplňků. Málokdo ovšem už ví, že i Petr má svoje hobby a tím je právě tuning.

Vlastně by se tedy i dalo říct, že hobby je Petrovým zaměstnáním. Ale nebojte, rozhodně není co závidět. Petr

nenavrhuje své laminátové kreace za pomoci počítače a 3D printeru, ale pěkně poctivě vše modeluje přímo na prototypu. Ostatně podobně postupují i jiné celosvětově známé firmy, japonského designového guru Jokomaku Hiranaoa (VeilSide) nevyjímaje. Přitom se Petr i jemu podobní samozřejmě potýkají se všemi neduhy práce s epoxidovou pryskyřicí.

Někomu to prý připomíná Lamborghini, jinému zase Maserati, ale stále je to Fiat Barchetta - nenáročný kabriolet i pro méně majetné



V interiéru už proběhly první proměny: koberec do barvy, hifi Pioneer a sportovně střížené ovládací prvky - palubní desku měnit netřeba, maximálně potáhnout kůží

Petr ovšem není, co se tuningu týče, žádným nováčkem. Jeho Octavia první generace a Seat Toledo generace druhé už prošly několika tuningovými médii a každé z nich pak sloužilo coby první prototyp pro sadu spoilerů. Tentokrát se ovšem náš pan designér rozhodl, že si pořídí něco pro potěchu svého tuningového ducha, a to nejlépe otevřený kabriolet, se kterým by se mohl prohánět po okolních klikatých silničkách.

Když uvažoval, jaké auto zvolit, myslil při tom samozřejmě i na možnost jeho úpravy – aby bylo natolik dostupné, že by si jej mohl dovolit každý, a to včetně kompletní tuningové sady.

Jak si usmyslil, tak také udělal a záhy (minulé léto během července) se v jeho dílně v areálu bývalého zlínského Svitu objevila platinově metalizovaná Barchetta, na které začal Petr vzápětí provádět své designérské hokusy-pokusy. Mezitím

se samozřejmě zapojil do několika tuzemských klubů, ať už zaměřených na kabriolety obecně, nebo specializovaných na Barchettu. Postupem času začal v Petrově bodyshopu vznikat návrh na realizaci cenově dostupné sady spoilerů, která by svou kvalitou i designem samotným byla konkurenceschopná i v rámci celoevropského trhu.

Vznikla tak šestnáctidílná sada na sebe navzájem navazujících náraz-

níků, krytů prahů, decentního křídla a ostatních doplňků, které z malého roadsteru od Fiatu udělá něco vzdáleně podobného Maserati. Výsledkem úpravy je, že auto nenásilně zmohutní a nabyde na objemu, žádná část se však nedá nazvat přehnanou. Typicky „šimkovský“ design nasávací části předního nárazníku je doplněn o stylové prvky, které už Petr použil dříve. Namátkou nástavce prahů, jejichž design jste mohli

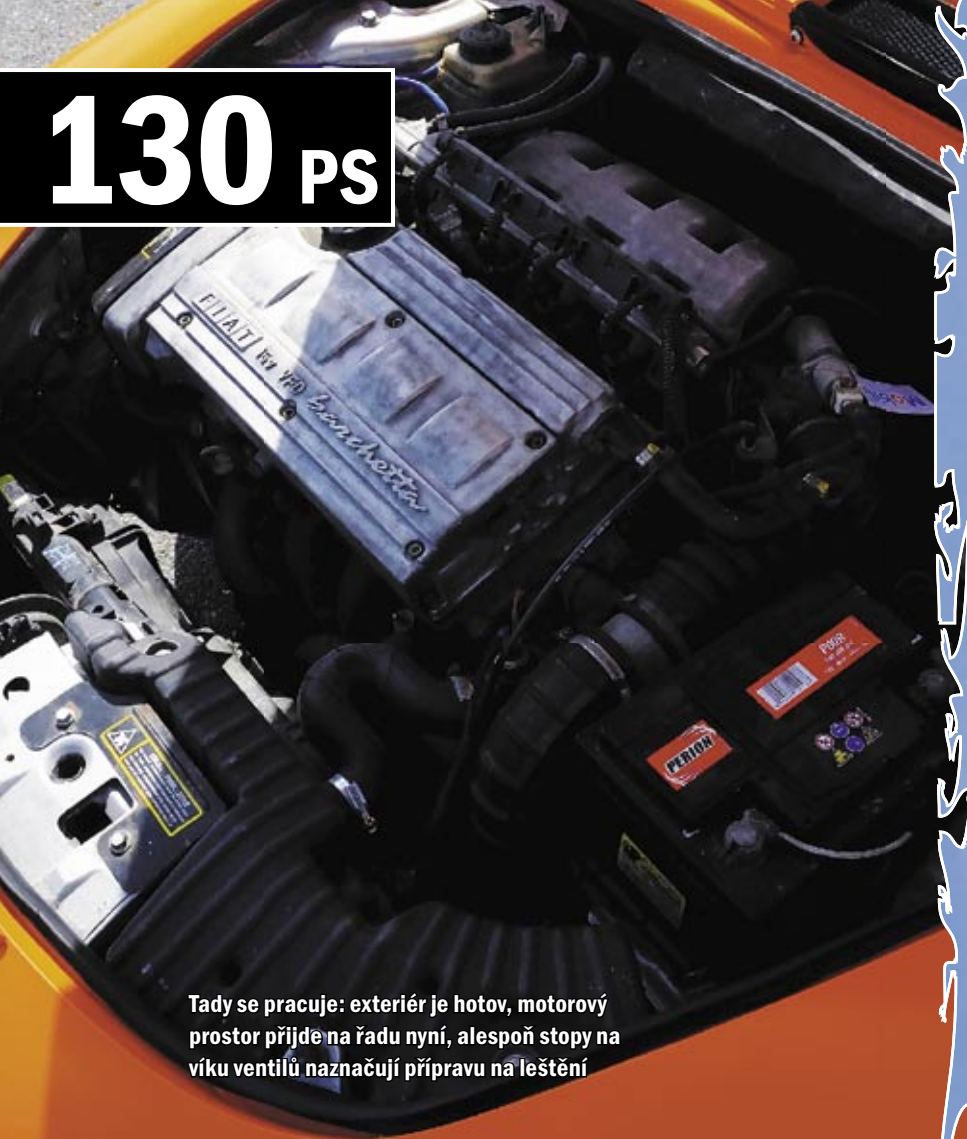
vidět na vínově-černé Hondě Civic Petra Kadlece z dnes již prakticky zaniklého klubu Tuning Scene. Aktuálně je tato honda zelenobílá a slouží s Rabbittem coby reklama na autobazar. Ale to bylo jen malé odbočení o tématu. Přední nárazník, prahové nástavce i nástavce zadního nárazníku doplňuje malé dvoudílné křídlo a několik designových prvků k nalepení na přední blatníky, kapotu a pro náhradu plastu, zakrý-

vajícího otvory pro vstup vzduchu do kabiny. Jedinou karosářskou úpravou tak na autě zůstalo zavaření zadního znaku Fiat, bez kterého je auto těžko identifikovatelné.

Barchetta se posléze oděla do polomatného oranžového laku, který Petrovi poradil jeho známý lakýrník Pavel Bilík. Ten nejenže pomohl s výběrem barvy, ale auto pečlivě nalakoval, a to včetně černě lakovaných částí. S tím souviselo



# 130 PS



Tady se pracuje: exteriér je hotov, motorový prostor přijde na řadu nyní, alespoň stopy na víku ventilů naznačují přípravu na leštění

### Proč ses rozhodl pustit do redesignu právě Barchetty?

„Fiat je u nás hodně podceňovaná značka a Barchetta skoro neznámé auto. Já jsem ho také neznal, ale když jsem ho uviděl, věděl jsem, že bude moje a že s ním určitě něco provedu.“

### Máš radši spíš decentní, nebo extravagantní úpravy, nebo tě zajímá třeba performance?

„Od každého něco. Mám rád styl, který zaujme. O tom, co je decentní nebo extravagantní se dá hodně hovořit. Vývoj vše ukáže. Na mém voze je 16dílná sada, pro někoho to může být extrémní, ale na autě to vypadá tak decentně, že spousta lidí nepozná, že se jedná o tuning (možná i díky málo známé Barchetty).“

### Petře, jak dlouho se tuningem vlastně už zabýváš, to bude let ne? Vzpomeneš si ještě na své začátky?

„Tuningem se zabývám 8 let a prošel jsem si vším, člověk se zkrátka pořád učí. I když si myslí, že všechno umí. Ale přesto pořád upřednostňuji tuningová auta, která jsou zejména provozuschopná. Pak až to ostatní.“

### Co ještě na svém autě uvažuješ vylepšit?

„Interiér a motor, to jsem zkrátka zatím nestihl, auto mám přece jenom rok.“

### Tvůj nejlepší a nejhorší zážitek z poslední doby, týkající se auta, srazů, tuningu, soutěží?

„Mám takový dojem z poslední doby, že srazy už nejsou o autech, ale především o alkoholu, až na...“

### Jak se díváš na budoucnost českého tuningu?

„Zajímavá otázka i když je asi určena původně někomu jinému. Z mého pohledu jako výrobce spoilerů? Uvidíme, jist musí přece každý.“

### A nějaký sen máš do budoucna máš?

„Snů mám hodně, ale o nich zase někdy přišť...“

lakování 17palcových kol Rial LeMans, která dostala navíc i oranžovou linku, přesně jak velí poslední trendy v designu litých kol. Petr může být s lakem právem spokojen a jistým zadostiučiněním, pocitem z dobře vykonané práce je i zájem okolí kdekoliv, kde se s nově upravenou Barchettou ukáže. Lidé neznalí hádají na Lamborghini, resp. Maserati a hrozně se diví, že je to obyčejný fiat, který včetně spoilerů a nového laku můžou koupit kolem 160 až 200 tisíc Kč.

Úpravy motoru se prozatím soustředily na jeho správnou funkci a vyjma instalace otevřeného vzduchového filtru a výfuku MaxxInox, který Petr koupil u rokycanského JK Designu a jehož leštěný nerez svítí zpoza zadního difuzoru, se pod kapotou nic zvláštního nestalo. Soudě podle lehkého klapání Petra asi brzy čeká generálka zakarbonované hlavy, resp. jejího systému časování ventilů. Barchetta si prostě zaslouží pravidelné výměny oleje a jeho pečlivou kontrolu. Pokud tyto úkony bývalý majitel zanedbal, je téměř pokaždé vystaráno. Při té příležitosti jistě dojde i na zrestaurování resp. zušlechtnění vizáže motoru, na němž je už nějaké to léto od roku 1996, kdy byl vyroben, znát.

Auto je sníženo pomocí sportovních pružin, opět od JK Designu a rozšířeno na zadní nápravě pomocí 15mm podložek. Vzhledem k tomu, že Petr dokončil design karosérie na jaře tohoto roku, soustředil se poté už jen na designové úpravy – nalakování brzdových třmenů na červeno. Vzhledem k tomu, že brzdy u Barchetty stojí stejně jako u každého starého Fiatu za starou bačkoru, doufejme, že Petr brzy nasadí pořádné kotouče. Ital sice řekne, že ho freni (brzdy) nezajímají, když je motore přece tak molto bueno (výtečný), ale vysvětluje to někomu s kouřícími brzdami po svižné jízdě Buchlovskými horami, potažmo někde v Beskydech...

Fiat Barchetta 1.8 16v

**Karosérie** dvouprostorová samonosná, dvoumístný roadster s motorem před přední nápravou napříč a pohonem předních kol **Styling** zavařený znak na zadní kapotě, kompletní 16dílná laminátová sada vlastního designu a výroby **Interiér** sportovní volant i-1, chromovaná řadič páka, koberce s oranžovým obšitím, lakované plastové díly **Audio** CD receiver Pioneer

<b>Motor</b>		<b>Tuning</b> otevřený vzduch, filtr K&N, nerez, výfuk MaxInox	kotouče, vzadu jednoduché kotouče, ABS
<b>Počet válců</b>	4/R	<b>Podvozek</b>	<b>Pneu</b> 215/35-17, Dunlop SP Sport 9000
<b>Rozvod</b>	DOHC	<b>Přední náprava</b> nezávislé zavěšení, trojúhelníková ramena, vzpěry McPherson, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče	<b>Tuning</b> sportovní pružiny JK Design, 1,5cm podložky na zadní nápravě
<b>Zdvihový objem</b>	1 747 cm <sup>3</sup>	<b>Zadní náprava</b> nezávislé zavěšení, příčná i podélná ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče	<b>Rozměry a váhy</b> (originální hodnoty, mohou se lišit)
<b>Vrtání/zdvih</b>	82,0/82,7 mm	<b>Kola</b> 7×17" z lehké slitiny, Rial LeMans černě lakované s oranžovým lemem	<b>Rozvor/rozchod vp./vz.</b> 2280/1410/1410 mm
<b>Nejvyšší výkon</b>	96 kW (130 k) při 6 300 min <sup>-1</sup>	<b>Brzdy</b> dvojité hydraulický okruh, vpředu vnitřně chlazené	<b>Délka/šířka/výška</b> 3920/1640/1260 mm
<b>Krouticí moment</b>	164 Nm při 4 800 min <sup>-1</sup>		<b>Pohotovostní/užitečná hmotnost</b> 1060/200 kg
<b>Kompresní poměr</b>	10,3:1		
<b>Příprava směsi</b>	elektronické vstříkávání benzínu		