LA PRIMA CHE MOTORIZZÒ L'ITALIA

Compie 70 anni la Fiat 600, vettura simbolo della rinascita economica dell'Italia, una vera 4 posti per le famiglie, semplice, economica e affidabile.

di Matteo Comoglio

Poche vetture sono rimaste impresse nelle menti degli italiani come le Fiat 600 e 500. La prima perché li ha aiutati a passare dallo scooter all'automobile, la seconda perché è stata il simbolo del boom e del benessere, diventando la perfetta seconda vettura di casa. Ma queste due vetture non sono state semplicemente oggetti progettati per spostarsi, bensì erano delle vere e proprie compagne di viaggio, desiderate, amate, coccolate. Nei primi anni del dopoguerra, infatti, ben pochi potevano permettersi l'auto, sognando a occhi aperti con il naso appoggiato alle vetrine dei concessionari sfavillanti di luci e cromature. Si fantasticava a bordo di Vespa e Lambretta, per chi era fortunato; chi non lo era lo faceva sulla bicicletta. Le strade viste con gli occhi di oggi erano praticamente deserte. Il motorismo di massa era ancora ben al di là da venire. Ma il motore dell'economia e del benessere stava per mettersi in moto a pieno regime, cominciava ad esserci lavoro per tutti e gli italiani iniziavano a conoscere un nuovo strumento per acquistare: le "cambiali". In sostanza, da qui in poi moltissime persone possono finalmente permettersi di acquistare dei beni costosi,

pur non avendone l'immediata disponibilità economica. In questo modo, l'automobile non è più un lontanissimo miraggio. Proprio per questo motivo, la Fiat è finalmente pronta a mettere in campo tutte le sue forze per progettare una vettura economica, affidabile, che possa ospitare quattro persone comode a un prezzo "popolare".
Messa allo studio a partire dal 1951, la gestazione del nuovo modello è affidata all'ingegner Dante Giacosa, che fin da subito lavora per contenere il peso entro i 450 kg, garantire i 4 posti e progettare un motore che presenti caratteristiche di buon rendimento, bassi consumi e affidabilità. Nasce così il primo prototipo di quella che sarà la futura "600". Questa vettura si differenzia dalla versione definitiva e ha soluzioni tecniche che ancora oggi lasciano stupiti per la modernità. I sedili sono costituiti da una semplice struttura tubolare, lo schienale è ribaltabile ma la seduta è fissa. Anche il sedile posteriore è a struttura tubolare e ribaltabile, con un vano per posizionare i bagagli sotto il piccolo lunotto. La forma esterna è a grandi linee quella che tutti conoscono e che si vedrà nel 1955 sulla 600 di serie, ma il frontale è radicalmente diverso.

Il prototipo della 600 con motore bicilindrico, conservato ed attualmente custodito all'Heritage Hub di Torino, si può notare il frontale ancora molto diverso da quello definitivo.

I fanali sono infatti più ravvicinati e integrati nel coperchio del vano anteriore e sono presenti delle molure in zama a ornamento. Dando un'occhiata veloce, non si può non notare un particolare: manca un pedale, sono presenti solo l'acceleratore e il freno. Il cambio di velocità è a sole 3 marce, munito di giunto idraulico, con un sistema di comando a preselettore del tipo di quello attuato sulle Cisitalia D46 da corsa, che permette di eliminare il pedale della frizione. Per il propulsore, Giacosa ha studiato un bicilindrico a V di circa 150°, con raffreddamento ad aria forzata. Il motore è semplice ma inefficiente; sarebbe possibile rimediare con lunghi studi e collaudi ma occorre troppo tempo e il risultato finale è incerto. Così si ritorna alla tradizione, studiando un 4 cilindri in linea raffreddato a liquido, con un cambio a 4 marce. Nasce così il propulsore FIAT 100.000 che, con le opportune modifiche, resterà in produzione per quasi cinquant'anni, equipaggiando tutta la serie delle utilitarie Fiat, dalla 850 all'ultima Seicento del 1998, passando da 127, Panda, Uno, Cinquecento. Finalmente viene studiato anche un efficace sistema di riscaldamento dell'abitacolo che, sembrerà strano, è cosa assai rara su un'utilitaria. Per le sospensioni, si è studiato uno schema anteriore e posteriore a ruote indipendenti

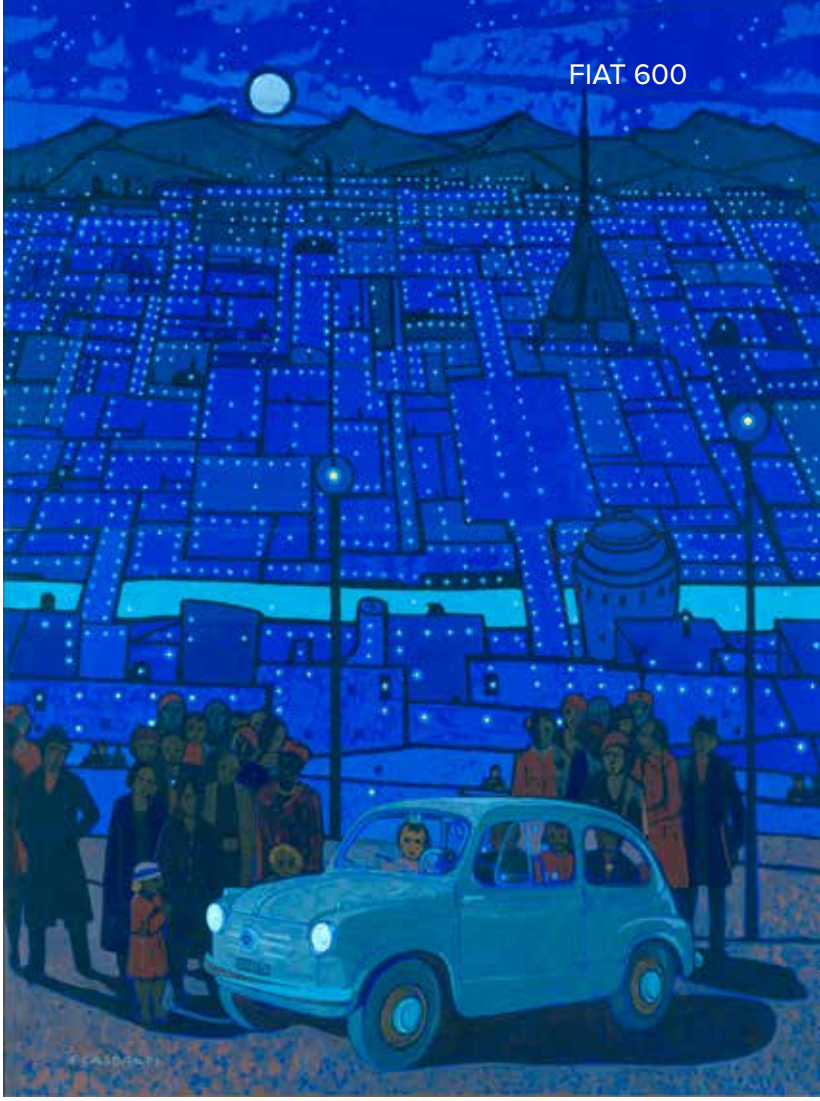
Giacosa ha studiato un bicilindrico a V di circa 150°, con raffreddamento ad aria forzata. Il motore è semplice ma inefficiente il risultato finale è incerto. Così si ritorna alla tradizione

La catena di montaggio nel 1955, in secondo piano si possono notare le Fiat 1100/103.
A sinistra, le piccole 600 dopo la presentazione al Salone di Ginevra invasero Torino, qui durante la "parata" di presentazione in Piazza San Carlo a Torino.

con balestra trasversale ancorata alla scocca anteriormente, che funge anche da barra antirollio. Questo schema è semplice ma decisamente efficace e non darà mai alcun problema di tenuta di strada. Vengono approntate diverse maquette in gesso, lavorate per ore e ore, fino a ottenere il risultato definitivo.
Così, dopo l'approvazione della dirigenza Fiat della vettura definitiva, si preparano le linee di produzione e finalmente la nuova Fiat 600 viene presentata al Salone di Ginevra del 1955, destando l'interesse di tutti, pubblico e stampa specializzata. La linea è decisamente gradevole, l'abitabilità è per quattro persone e si sfiorano i fatidici 100 km/h. Tutto questo è sufficiente per far subito sognare gli italiani, che la accolgono entusiasticamente nei concessionari, chi sognando romantiche gite fuori porta con le fidanzate, chi la Mille Miglia e chi, finalmente, di andare al lavoro

è sufficiente per far subito sognare gli italiani, che la accolgono entusiasticamente nei concessionari, chi sognando romantiche gite fuori porta con le fidanzate, chi la Mille Miglia

senza prendere freddo e pioggia. La 600 era la prima Fiat a motore posteriore e per questo necessitò di un profondo stravolgimento delle linee di montaggio, con ingenti investimenti. Il prezzo iniziale viene stabilito in 590.000 lire, cifra ancora elevata per molti, ma che poteva far pensare di potersela comunque permettere in futuro, magari usata. La Fiat non risparmia sulla pubblicità, ingaggiando i migliori artisti, come Felice Casorati, che interpreta la 600 in un bellissimo quadro, con la città di Torino nella notte blu cobalto, le luci della sera, la luna in lontananza, le persone radunate in capannelli a chiacchierare e lei, la protagonista, la Fiat 600. L'opera è ancora oggi famosissima, e si unisce a tutta una serie di bellissimi disegni pubblicitari colorati, che esaltano le peculiarità di questa vetturetta.



Il bellissimo quadro dipinto da Felice Casorati in onore della 600.
Sotto, Lo stupendo e restaurato esemplare di Fiat 600 del 1955, appartenente alla collezione di City Motors, da notare la bellissima livrea Azzurro Cenere.

Sopra, il cruscotto e l'interno della prima serie, da notare la rarissima cornice in plastica degli interruttori e la radio dell'epoca Voxson.
Sotto, la versione con tetto apribile del 1957 con i rostri cromati e le coppe ruota di nuovo disegno.

Il frontale della 600 era decisamente moderno per l'epoca, con tutto integrato, un bel passo avanti rispetto al passato. Eppure i nostalgici della Topolino erano ancora tanti...

La 600 prima serie per le strade di Torino, da notare le coppe ruota specifiche per i primi due anni di produzione e il color Avorio Fiat 222 dei cerchi. A sinistra, gli interni della prima serie con la tipica trama, in questo caso il tessuto è di nuova produzione, non identico all'originale, ma comunque accettabile per l'ASI, in quanto il tessuto originale è ormai introvabile. Il vano anteriore con il serbatoio laterale. Sulla D cambierà forma e verrà spostato verso l'abitacolo in ossequio alle norme sulla sicurezza.

Inoltre, centinaia di Fiat 600, contemporaneamente con la presentazione al Salone di Ginevra, invadono le strade di tutta Italia. La gente è entusiasta. L'idea che esista finalmente un'automobile davvero "per tutti" rende euforici e il tam-tam che si crea in poco tempo, incredibile. Da qui in poi, la strada è tutta in discesa per la Fiat 600 che si conquista subito il cuore degli italiani, iniziando davvero la motorizzazione di massa.

Negli anni successivi alla presentazione, dopo l'onda entusiastica, vengono ben presto alla luce i primi limiti della vettura. Il propulsore, infatti, nonostante sia stato completamente progettato a nuovo, non ha prestazioni esaltanti, pur essendo abbastanza affidabile. Purtroppo i fenomeni di surriscaldamento si presentano molto presto, soprattutto nell'utilizzo su strade di montagna e nei primi viaggi autostradali. Ad onor del vero però spesso ciò avviene per poca manutenzione o per qualche malfunzionamento, ma sicuramente il propulsore ha qualche limite. Ma nonostante questo, la cilindrata di 633 cm^3 viene considerata ancora adeguata dall'Ufficio Tecnico, che decide di non intervenire. Questo fino al 1956, quando dal motore n. 132.907, appare un manicotto in gomma per il collegamento diretto testata-pompa dell'acqua, viene potenziato il circuito di raffreddamento e maggiorato il radiatore (dal motore n. 178.383). I carburatori disponibili diventano il Weber 22 DRA1 e il Solex C 22 BICF, la carreggiata posteriore aumenta e diventa di 1.160 mm. Nel 1957 si potenzia ulteriormente il motore aumentando il rapporto di compressione a 7,5:1 (dal telaio n. 309.394).

la Fiat 600 che si conquista subito il cuore degli italiani, iniziando davvero la motorizzazione di massa

La grigliatura del posteriore della prima serie ha 15 feritoie per lato, sulla D diventeranno 18 per aumentare la capacità di raffreddamento. Da notare il tipico fanalino della prima serie, monocolore.

Seppur i cavalli siano pochi la 600 nel traffico odierno si comporta ancora egregiamente.

Con gli occhi di oggi la 600 appare elegante e simpatica, con proporzioni ben studiate.

Il piccolo propulsore di 633 cm^3 con il filtro aria originale e la ventola di raffreddamento correttamente in alluminio. L'introvabile e raro deflettore in plastica, tipico della prima serie con vetri scorrevoli.

Il carburatore Weber diventa il 22 IM. Ancora, nel 1959, dal motore n. 644.011 vi è un aumento di 2 CV, con l'adozione del nuovo carburatore Weber 26 IM, mentre il freno a mano passa dalla trasmissione alle ruote posteriori. Inoltre viene modificato l'impianto elettrico e la dinamo.

LA 600 D

Gli anni '60, si sa, corrono veloci e così, nel 1960, la Fiat mette mano alla 600. Nasce la nuovissima versione "D" (di conseguenza anche il motore assume la sigla 100 D.000). Al motore viene aumentato l'alesaggio da 60 a 62 mm e corsa di 63,5 mm. La cilindrata aumenta quindi a 767 cm^3, che sviluppa ora 29 CV a 4.800 giri/min e la velocità supera finalmente la fatidica soglia dei 100 km/h, arrivando a oltre 110. Per ottenere questo aumento di potenza, si monta anche un carburatore da 28 (Weber 28 ICP o Solex PIB2); il rapporto al ponte è più lungo: 8/39 in luogo degli 8/43 della prima serie. Nel complesso il motore è ora decisamente più godibile ed elastico, pronto anche ai bassi regimi e adeguato sotto sforzo. L'avviamento non è più a levetta sul tunnel, ma elettromagnetico. I freni rimangono a tamburo sulle quattro ruote, il cambio a 4 marce con primo rapporto non sincronizzato. Esternamente, compaiono i pratici deflettori regolabili per i finestrini anteriori, aumentano le feritoie per il raffreddamento del motore sul cofano posteriore, diventando ora 36 in luogo di 30. Internamente, una nuova strumentazione con fondo scala a 120 km/h e spie più visibili rendono la vettura più al passo con i tempi. Inoltre l'interno ha la selleria in finta pelle bicolore e a richiesta in tessuto. Sostanzialmente la 600 D non subisce alcuna modifica fino al 1964, anno in cui le portiere perdono le cerniere interne e l'apertura a favore di vento, diventando controvento, come da nuove norme del Codice della strada. Le maniglie e le serrature restano comunque invariate.

La compattezza della 600 e i 4 posti veri e comodi furono le chiavi del successo di questa piccola automobile.

La fiancata pulita e libera dagli orpelli della prima serie.

LE MODIFICHE PRINCIPALI ANNO PER ANNO

1956 - Si aggiungono delle piastre, anteriormente e posteriormente, per il sollevamento della vettura, e cambia il disegno delle coppe coprimozzo (dal telaio #161.580). Internamente si adotta un nuovo sistema di fissaggio dello schienale posteriore, che sostituisce le cinghie. Inoltre, nasce la bellissima e ormai rarissima versione "Trasformabile", con tetto apribile in tela dal parabrezza al lunotto, così da poter godere delle belle giornate di sole.
1957 - I vetri non sono più scorrevoli ma discendenti, rinnovati i fanali anteriori, compaiono nuovi fanali posteriori con due luci e vengono aggiunte le cromature nei sottoporta e sulle fiancate. Si inseriscono rostri sui paraurti e la verniciatura bicolore è a richiesta. Internamente i comandi di luci e indicatori di direzione sono finalmente due leve sul piantone dello sterzo, la selleria diventa mista in panno e similpelle, i pannelli porta in tessuto e i sedili diventano completamente ribaltabili. Compare nella parte inferiore del cruscotto una piccola imbottitura e il piantone sterzo è rinnovato. Compare inoltre l'interruttore con chiave. Il lavacristallo è a spruzzo e la carreggiata anteriore aumenta di 5 mm.
1959 - I lampeggiatori circolari diventano più grandi. Internamente ci sono nuovo specchietto retrovisore e nuove spie per luci di posizione e abbaglianti.

LA 600 D

Luglio 1960 - Accensione a chiave del motore, filtro aria al nuovo carburatore maggiorato, deflettori ai finestrini laterali, la cilindrata aumenta a 767 cm^3
1961 - Aumento della capacità della batteria a 36 Amp/h (erano 32).
1964 - Nuova carrozzeria con portiere controvento (cerniere anteriori interne), dispositivo per il ricircolo dei gas di sfiato
1965 - Nuovo frontale con gruppi ottici anteriori più grandi, nuovo fregio con soli due baffi, nuove coppe ruota tipo 850, corpo fanalini posteriori e luce targa in vedril, soppressione dei profili sulle fiancate

SCHEDA TECNICA

FIAT 600 (1955-1960)

MOTORE:	Tipo 100.000, posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 633 cm^3, alesaggio e corsa 60x56 mm, rapporto di compressione 7:1, potenza massima 21,5 CV (23,5 dal 1959) a 4.600 giri/min, coppia massima 4 mkg a 2.800 giri/min, distribuzione a 2 valvole in testa allineate, monoalbero a camme laterale, alimentazione a carburatore monocorpo invertito Weber 22 IM (dal 1956: Weber 22DRA o Solex C 22 BICF; dal 1959: Weber 26 IM), accensione a spinterogeno.
TRASMISSIONE:	trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 rapporti (II,III,IV marcia sincronizzate) + RM, leva centrale al pavimento.
SOSPENSIONI E FRENI:	a 4 ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, ammortizzatori idraulici, anteriore a balestra trasversale, posteriore a molloni elicoidali. Freni a tamburo sulle quattro ruote con comando idraulico, freno a mano sulla trasmissione.
RUOTE E PNEUMATICI:	cerchi in lamiera 3,5x12", pneumatici 5,20-12.
DIMENSIONI E PESI:	lunghezza 3.215 mm, larghezza 1.380 mm, altezza 1.405 mm, passo 2.000 mm, peso in ordine di marcia 585 kg.
PRESTAZIONI:	oltre 95 km/h.

FIAT 600 (1955-1960)

MOTORE:	Tipo 100 D.000, posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 767 cm^3, alesaggio e corsa 62x63,5 mm, rapporto di compressione 7,5:1, potenza massima 29 CV a 4.800 giri/min, coppia massima 5 mkg a 2.800 giri/min, distribuzione a 2 valvole in testa allineate, monoalbero a camme laterale, alimentazione a carburatore monocorpo invertito Weber 28 ICP (o Solex C28 PIB2), accensione a spinterogeno.
TRASMISSIONE:	trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 rapporti (II,III,IV marcia sincronizzate) + RM, leva centrale al pavimento.
SOSPENSIONI E FRENI:	a 4 ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, ammortizzatori idraulici, anteriore a balestra trasversale, posteriore a molloni elicoidali. Freni a tamburo sulle quattro ruote con comando idraulico, freno a mano sulla trasmissione.
RUOTE E PNEUMATICI:	dischi in lamiera 3,5x12", pneumatici 5,20-12.
DIMENSIONI E PESI:	lunghezza 3.292 mm, larghezza 1.380 mm, altezza 1.405 mm, passo 2.000 mm, peso in ordine di marcia 605 kg.
PRESTAZIONI:	oltre 110 km/h.

L'ultima delle 600, la "fanalona",
qui in una rara versione con tetto apribile.
Sotto, lo stupendo esemplare del nostro servizio è stato interamente restaurato ed appartiene alla City Motors, attualmente è in vendita.

Benché continui ad essere definita 600 D, nel 1965 all'utilitaria torinese - che intanto ha raggiunto e superato il milione di esemplari prodotti - viene fatto un "lifting", rendendola più moderna e adeguata ai tempi. Questo, infatti, si rende necessario non soltanto per presentare un modello più fresco che possa ancora "portare avanti" un modello datato ma ritenuto ancora efficace, ma anche per non offuscare la nuova Fiat 850. Le modifiche più evidenti si possono osservare nel frontale: spariscono i quattro baffi attorno al fregio centrale e si introduce un nuovo fregio in plastica di forma leggermente più squadrata, ma soprattutto compaiono due proiettori di dimensioni maggiori (per la verità già visti sulla versione per l'esportazione nei mercati USA e Canada) che le daranno fin da subito il soprannome di "Fanalona". Il rinnovamento prosegue anche nelle fiancate, dove vengono eliminati i fregi laterali (incluso quello sul cofano anteriore), e nelle nuove maniglie cromate con serratura. La luce targa diventa in plastica (precisamente in "vedril") e lo stesso vale per i fanalini anteriori e posteriori che perdono la base in alluminio. La 600 non smette di avere i suoi estimatori, tanto che rimarrà in produzione fino ai primi mesi del 1970, quando il contatore degli esemplari prodotti si ferma a quota 2.695.000 esemplari.

Si ringrazia per la collaborazione e l'aiuto l'amico Luca Manzone di City Motors che ha messo a disposizione lo stupendo esemplare di Fiat 600 del 1955.