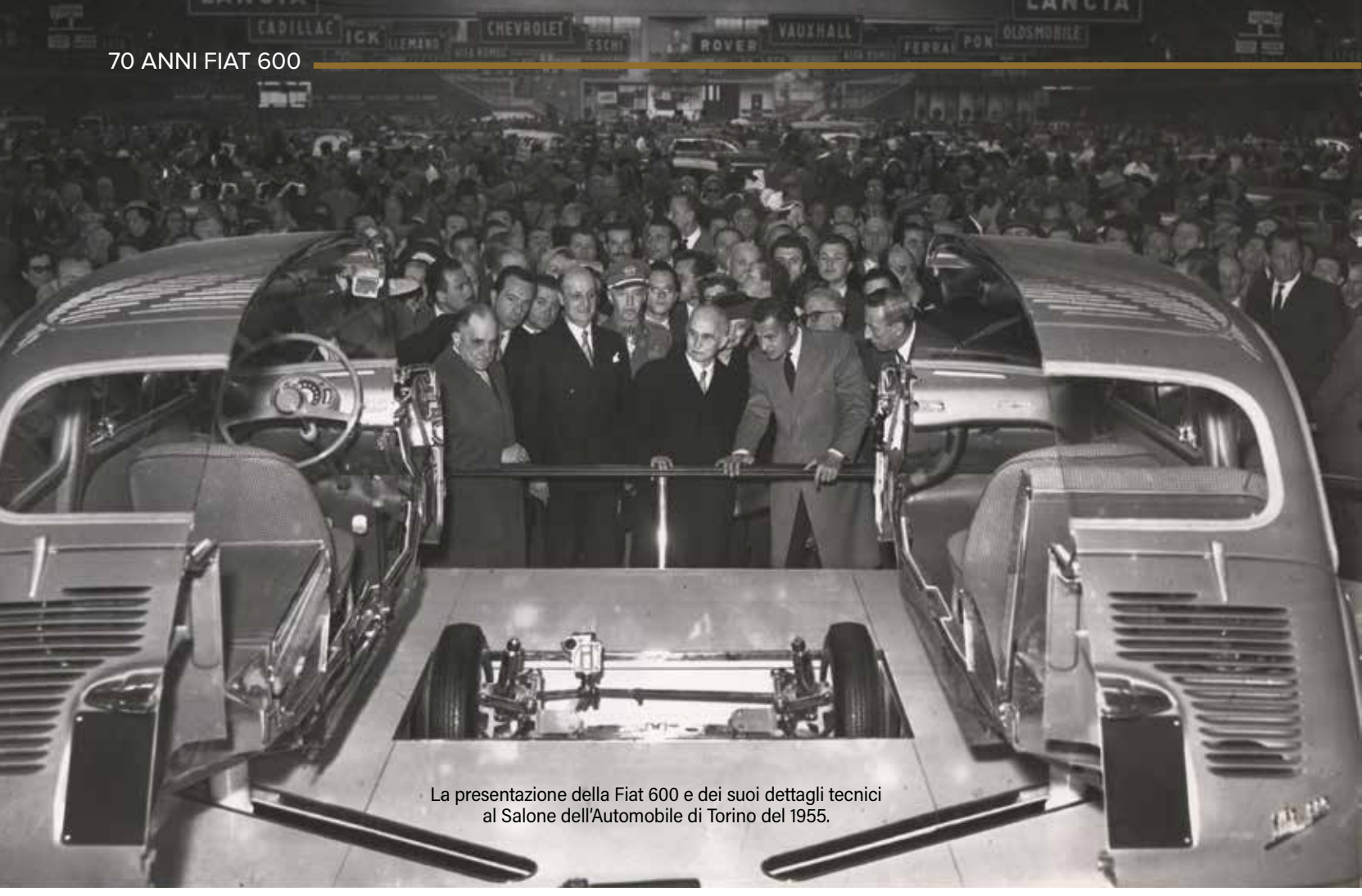


La presentazione della Fiat 600 e dei suoi dettagli tecnici al Salone dell'Automobile di Torino del 1955.

POLITICAMENTE TRASVERSALE
dal Maresciallo Tito al Generale Franco

La 600 è stata costruita in quasi 5 milioni di esemplari non solo in Italia, ma anche con i marchi Zastava, Seat, Neckar, Fiat Argentina e Cile.

di Roberto Valentini

Gli anni Cinquanta sono stati il periodo storico nel quale si è concretizzata la possibilità di rendere l'automobile alla portata di tutti, non solo negli Stati Uniti, ma anche in molti Paesi europei, soprattutto quelli maggiormente industrializzati già prima della Seconda guerra mondiale. In Francia la Renault 4CV e la Citroën 2CV, in Germania Ovest la Volkswagen Maggiolino, in Gran Bretagna le Morris Mini e Austin A35, avevano segnato la strada per la produzione di modelli in grado di essere acquistati da più categorie di persone. In Italia (come in Germania) il processo è stato un po' più lento per via del fatto che erano nazioni perdenti e, già prima del conflitto nel nostro Paese l'automobile era decisamente un prodotto elitario. Operai, impiegati e piccoli commercianti non potevano permettersi nemmeno la Fiat 500 "Topolino". Il progetto Fiat 600, come abbiamo visto, cambia radicalmente i costi di produzione e si pone tra quelli maggiormente indovinati e appetibili anche per gli altri costruttori.
Ma non solo. Anche dal punto di vista ingegneristico la Fiat 600 era molto considerata. Nel 1957 Dante Giacosa venne invitato dall'Istitution of Mechanical Engineers (antica associazione inglese) a tenere una conferenza sul tema "problemi della piccola vettura utilitaria". Proprio in Inghilterra, di lì a poco, sarebbe poi nata la Mini di Alec Issigonis che dimostrò che la trazione anteriore era possibile anche su un'auto lunga 3 metri.
Tornando alla 600 e alla sua razionalità, si evidenzia subito come la piccola Fiat possa rappresentare anche per altri Paesi l'inizio dello sviluppo della motorizzazione di massa. In particolare, due regimi,

La Seat 600 D del 1963.

La Zastava 750 nel 1980.

quello di estrema destra del Generale Francisco Franco in Spagna e quello comunista del Maresciallo Tito in Jugoslavia, cercano nello sviluppo di questo settore cercando partner industriali sin dal secondo dopoguerra.

LA SEAT NE PRODUCE 800.000 IN 18 ANNI

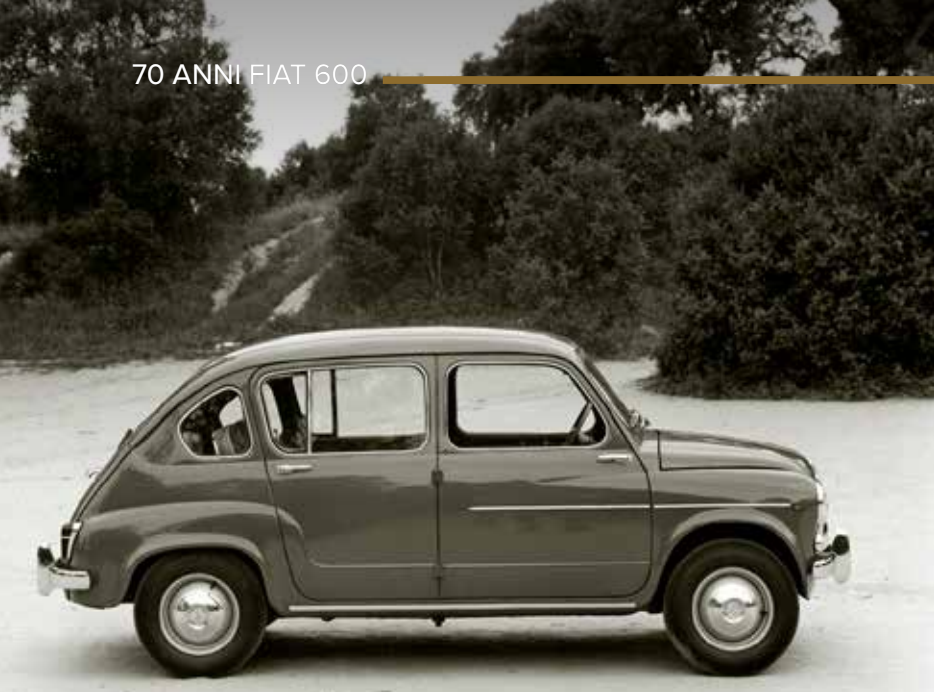
In Spagna, nel 1950, viene creata la Seat, con capitale 51% dello Stato (attraverso l'Instituto Nacional de Industria) e una partecipazione di Fiat, legata soprattutto allo sviluppo industriale. Il primo modello è la Seat 1400 (copia della Fiat 1400), ma il vero sviluppo si ottiene con la Seat 600, la cui produzione inizia nel 1957, con poche modifiche rispetto alla versione prodotta a Mirafiori, per lo più legate all'evidenza del logo Seat (Sociedad Española de Automóviles de Turismo).

La 600 è anche la pima Seat ad essere esportata e a fare indirettamente un lavoro "diplomatico": nel 1965 SEAT aveva esportato in Colombia 600 esemplari in cambio di caffè.

All'inizio della produzione la Seat 600 non aveva i rostri sui paraurti, coprimozzi più piccoli e luci posteriori rosse. Poi questi elementi vennero modificati sino al cambiamento più importante, con l'adozione, nel 1963, del motore di 767 cm^3, al posto di quello di 633 cm^3. La prima serie era disponibile anche con il tetto apribile. Nel 1965 vennero incernierate le portiere con l'apertura verso la parte posteriore. Quando, nel 1969, la Fiat cessa la produzione della 600, la Seat prosegue con la 600 E, prodotta fino al 1973. L'ultima serie di produzione è la 600 L, prodotta con la più rifinita 600 L Especial.

Parallelamente la Seat propone alla fine del 1963 la 800, con carrozzeria a 4 porte, leggermente più lunga.

Le prime Seat 600 prodotte in Spagna.



La Seat 800, versione a 4 porte, leggermente allungata, prodotta a partire dal 1963.

Dépliant della Zastava negli anni Settanta.
All'interno si nota il volante "preso" dalla Fiat 126.

La livrea della Zastava utilizzata dalla Milicia jugoslava.

La modifica della carrozzeria e la verniciatura erano fatte presso la Carrocerías Costa di Tarrassa, poi la vettura entrava nella catena di montaggio SEAT per ricevere la meccanica, i finestrini, i rivestimenti e le finiture. La SEAT 800 fu una versione sviluppata esclusivamente in Spagna, poiché non esisteva una versione equivalente Fiat. Ne furono prodotte circa 18.200 unità, molte delle quali furono utilizzate come Taxi in città come Madrid, Bilbao o Valladolid.

IN JUGOSLAVIA LE ZASTAVA FINO AL 1986

Diversa la storia della Zastava 600, prodotta il Jugoslavia dal 1959 al 1986 in 923.487 esemplari. La Zastava era un'azienda che produceva armi. Con la Fiat aveva iniziato i rapporti nel 1953 producendo nello stabilimento in Serbia la Campagnola. Quando anche in Jugoslavia il maresciallo Tito volle dare impulso all'industria automobilistica la Fiat venne ritenuta un partner privilegiato. La 600 era perfetta per le esigenze di una nazione che si stava riprendendo dalla guerra. Già nel 1956 vennero assemblati alcuni esemplari con pezzi provenienti da Torino. Poi, pian piano, la produzione dei componenti venne affidata a una rete di fornitori locali e nel 1960 la produzione divenne indipendente. La Zastava 600 era uguale alla Fiat 600D Nel 1962 la fabbrica di Kragujevac, in Serbia, produceva anche il motore di 795 cm^3 per equipaggiare la Zastava 750. La differenza estetica più evidente rispetta alla Fiat era la mancanza del buco per il clacson sulla mascherina.

La produzione marciava a pieno ritmo grazie anche alla possibilità di esportare la vettura nei Paesi oltre la Cortina di Ferro e anche in nazioni che avevano rapporti commerciali con l'Europa dell'Est. È il caso della Finlandia, dove la 600 ebbe un discreto successo commerciale.

Dal punto di vista estetico e tecnico le modifiche sono state in 30 anni di produzione molto limitate, dovute per lo più a cambi di fornitori. Da segnalare la possibilità di montare le elaborazioni Abarth e una versione più rifinita denominata 750S. Nel 1980 la stessa carrozzeria riceve un motore di 847 cm^3 e la vettura cambia denominazione, diventando Zastava 850. Sono gli anni in cui la fabbrica costruisce anche auto più moderne, sempre con la collaborazione tecnica di Fiat, ma la "vecchia" 850 resiste sul mercato grazie al suo prezzo molto basso fino al 1985, quando la linea di produzione si ferma dopo aver sfornato quasi un milione di esemplari. La Fiat 750 su modello Zastava venne costruita anche in Colombia tra il 1977 e il 1979.

LA PRODUZIONE NEL MONDO

Fiat:	2 695 197 unità
SEAT:	814 926 unità
Fiat Neckar (NSU):	171 355 unità
Zastava:	923 487 unità
Fiat Argentina:	304 016 unità
Fiat Cile:	circa 12 000 unità

In Argentina la Fiat 600 è stata un'auto iconica. Uno dei primi esemplari (1960) con finiture superiori, come l'ampio paraurti anteriore. Sullo sfondo la fiancata di un'ultima serie.

Il Museo del Fitito a Caseros testimonia il grande attaccamento degli argentini a questo modello.

IN SUDAMERICA: ARGENTINA E CILE

I rapporti tra Fiat e Argentina sono di lunghissima data. Già nel 1903 la Casa torinese esportava le sue vetture in quel Paese del Sudamerica nel quale vivevano molti italiani ancora legati alle nostre tradizioni. Una buona rete di vendita gestita dall'importatore aprì la strada per produrre in loco le automobili e la prima fu la 600 nel 1960. Da allora questa utilitaria conquistò il cuore degli argentini che le dettero due soprannomi: "Bolita" o "Fitito", tanto che - è notizia recente - la nuova Fiat 600 che sarà prodotta in argentina a partire da quest'anno avrà probabilmente uno dei due soprannomi.

Una Fiat 600S argentina del 1979.

TENTATIVO DI IMITAZIONE IN U.R.S.S.

Il progetto della Fiat 600 è decisamente apprezzato anche Oltrecortina, tanto che il governo dell'Unione Sovietica, volendo creare un'auto popolare ed economica, propone alle sue industrie automobilistiche di ispirarsi proprio all'utilitaria italiana. Il risultato è una grande somiglianza, anche le la ZAZ 965- Zaporojets (Yalta per i mercati stranieri di Benelux e Austria) non avrà lo stesso successo commerciale dell'originale italiano.

Il primo esemplare prodotto nello stabilimento di El Palomar (oggi di Stellantis) fu lanciato l'8 aprile 1960 ed era in tutto e per tutto uguale a quelli italiani, con il motore da 633 cm^3 e 28 CV. Nel corso degli anni la Fiat 600 subì numerose modifiche esterne, ma la più importante fu quella del 1965, quando le portiere vennero sostituite da quelle con apertura "controvento" a quelle che ruotavano sul montante anteriore. Sono stati apportati ritocchi anche alla pseudo-griglia, ai gruppi ottici anteriori più grandi, alle bandelle laterali, ai cerchi e ai portelloni posteriori, ai paraurti e gli interni sono stati riprogettati per includere il cruscotto e il pannello degli strumenti.

Ma i cambiamenti più significativi riguardarono la cilindrata e la potenza del motore. Dal 1962 al 1966 la cilindrata venne aumentata a 767 cm^3 con una potenza di 32 CV e venne chiamata 600D. Nel 1967 il nome fu cambiato in 600E, mantenendo la potenza della D. Nel 1977 fu succeduta dalla 600R con motore da 797 cm^3 e 38 CV. A fine carriera la 600S aveva una cilindrata di 843 cm^3, ma la sua potenza era ridotta ai 32 CV della D riducendo la compressione, consentendo l'uso di benzina comune a basso numero di ottani.

Anche in Cile la Fiat 600 venne prodotta dai prima anni Sessanta al 1978 in circa 12.000 unità.

IN GERMANIA CON IL MARCHIO NECKAR

La Fiat aveva in Germania una sua filiale produttiva nata dalla Fiat-NSU e chiamata Fiat Neckar, dove erano stati prodotti alcuni modelli, come la Fiat 500 "Topolino" e Balilla. Dal 1956 venne prodotta la 600, identica alla versione italiana, tranne che per il logo Neckar. Subito viene denominata Neckar Jagst, nel 1960 diventò Neckar Jagst 770. Il modello venne fabbricato fino al 1967 in più di 172 000 esemplari.