

La prima Fiat 600 fu una trattrice

di William Dozza

Vi sono numeri che "portano bene", altri che menano gramo. Per Fiat c'è il numero "600" al quale l'azienda torinese deve molto del suo successo del Dopoguerra. Come automobile, la "Fiat 600" fu l'utilitaria che venne presentata al Salone dell'auto di Ginevra del 1955 e che fu prodotta per 15 anni per un totale di oltre 2 milioni e 600 mila esemplari. Aveva il motore posteriore di 633 centimetri cubi che sviluppava 24 CV e venne venduta sul mercato al prezzo di 590 mila lire, meno di 300 euro di oggi.

Ma non fu la prima volta che il numero 600 portò fortuna a Torino. Vi fu un'altra precedente "Fiat 600". Fu una trattrice (allora si chiamavano così, al femminile) che vide la luce nel 1949, visse solo due anni e gli esemplari costruiti raggiunsero a malapena i 1.000, ma furono quei mille che innescarono un processo

Presentata sei anni prima dell'omonima auto, contribuì al decollo del settore agricolo della fabbrica torinese

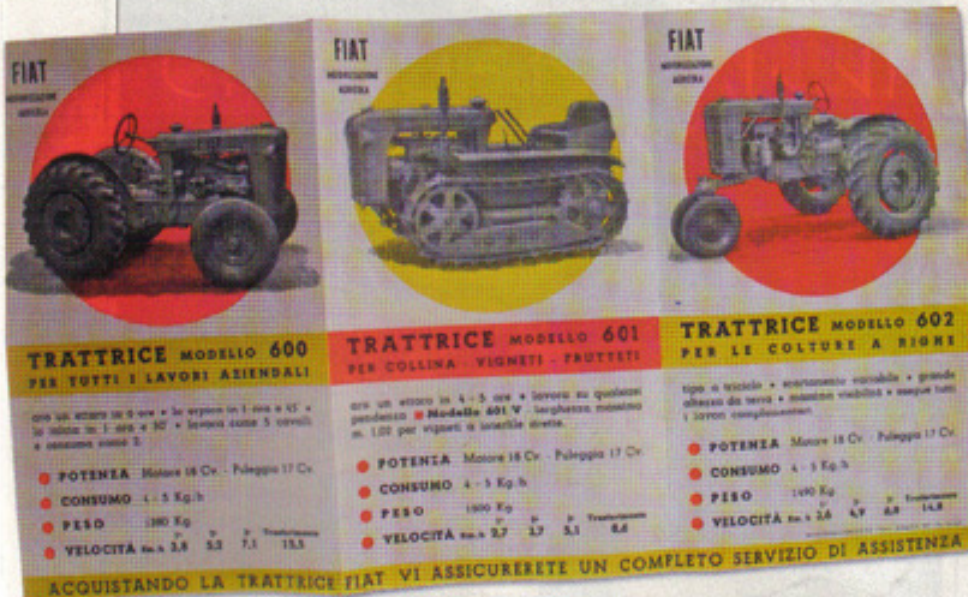
di sviluppo che continuò negli anni sino a far raggiungere all'azienda di Torino, oggi Cnh, una posizione

di rilevanza mondiale. Che 600 sia un numero "buono" lo conferma il fatto che da qualche anno è tornato in listino un'auto con questo numero. Probabilmente anche alla Cnh stanno pensando a una "600"! Era il 13 marzo del 1949 quando Luigi Einaudi, presidente della Repubblica, inaugurò la 51ª Fiera del-



Il presidente della Repubblica Luigi Einaudi inaugura la 51ª edizione della Fiera di Verona, dove furono presentati i trattori Fiat 600. Era il 1949





Il materiale pubblicitario d'epoca
metteva in evidenza pochi dati tra cui:
potenza, consumo, peso e velocità

dia potenza, adatte a tutti i tipi di terreno ed erano prodotte dalla Fiat, l'industria meccanica più grande del Paese che stava ancora sgombrando dagli stabilimenti le macerie della guerra.

Le tre "attratrici" erano identificate con un numero: 600 per il tipo a ruote, 601 per il modello a cingoli e 602 per la versione a triciclo. I tre modelli erano già stati presentati nell'ottobre dell'anno prima al pubblico dell'8ª Mostra della meccanica di Torino, ma senza prezzo di listino, per sostenere l'interesse che si voleva far sorgere a Verona dopo pochi mesi tra gli agricoltori. E di interesse ce ne fu tant'è vero che il 600 e il 601, rispettivamente con 326 e 363 esemplari immatricolati, risultarono i trattori in assoluto più venduti sul mercato italiano per l'anno 1949 e per il 1950 (409 e 756).

L'entusiasmo era giustificato dal fatto che erano le macchine più a buon mercato della loro categoria e che la commercializzazione era affidata ai Consorzi agrari, un'organizzazione economica, politica e sindacale che copriva capillarmente tutto il territorio nazionale. Le nuove macchine possedevano anche un contenuto tecnico di tutto rispetto che subito non venne compreso ma che fu apprezzato solo dopo qualche anno, quando la concorrenza non riuscì a dire e a dare niente di meglio.

La tecnica

Il telaio della 600 era costituito da un monoblocco in fusione che comprendeva il basamento del motore, la scatola del cambio e il differenziale. Una scatola o "barca" che forniva al mezzo una rigidità e una solidità al di sopra di ogni rischio. La parte anteriore fungeva da coperchio dell'olio, chiusa da un coperchio, attraverso il quale era possibile intervenire per sostituire i semicuscine (o bronzine) della testa di biella. Il motore a ciclo otto a 4 tempi e a 4 cilindri a petrolio o a benzina (a richiesta) denunciava una cilindrata di 2.270 centimetri cubi capace di erogare 22 CV a 1.400 giri. L'accensione era a magnete, la lu-

4 / 7



Il posto di guida del 600 era quanto di meglio potesse offrire la produzione europea del periodo come **protezione e confort dell'operatore**. In primo piano, la presa di potenza a puleggia che poteva essere sostituita dall'albero scanalato



Il **vaporizzatore Feroldi**, semplice da gestire, era già stato impiegato da Fiat sui modelli 700 con buoni risultati

brificazione forzata con doppia pompa di ingranaggi: una di mandata e una di recupero.

Il raffreddamento era a liquido con pompa e radiatore.

Il regolatore di velocità era centrifugo e funzionava a tutti i regimi di utilizzo del motore.

I freni erano a nastro e agivano sui semiassi all'interno delle campane; il comando avveniva separatamente mediante due pedali, uno a destra e uno a sinistra, al posto della frizione che era manuale a leva.

Due cose sorprendono in questa macchina: le valvole laterali e la messa in moto manuale.

Fiat aveva abbandonato le valvole laterali da vent'anni, almeno nel settore agricolo. Il 700, nato nel 1926, possedeva un ottimo sistema di distribuzione in testa, e così erano orientati i maggiori costruttori americani. La sorpresa di trovarsi sbalzati indietro di vent'anni viene attenuata oggi dalla testimonianza di un illustre costruttore di piccoli motori agricoli che dovette, per ragioni di facciata, abbandonare le valvole laterali per quelle in testa. "Per il petrolio - dice - niente rende meglio di una camera di scoppio con le valvole messe a lato" e le ragioni sarebbero in una migliore totale combustione del particolare tipo di miscela petrolio-aria.

L'altra sorpresa era la messa in mo-

to a manovella quando i più vicini e diretti concorrenti come Ford e Ferguson, già da una decina d'anni, avevano adottato l'avviamento elettrico. A protezione dell'impresa torinese intervenne la dogana, che riuscì a pesare sino a oltre il 50 per cento sul prezzo di vendita dei contendenti più pericolosi.

Questo stesso motore fu montato pervicacemente sino al 1952 nella serie 25 a ruote e a cingoli.

A difesa della "manovella" c'è da dire che in quegli anni parecchie fattorie agricole di pianura, e quasi tutte quelle di collina e di montagna, non erano collegate alla rete elettrica e si sarebbero trovate in difficoltà per la gestione degli accumulatori.

Le impressioni di guida

Quasi sessant'anni ma portati con molta disinvoltura. Se non fosse per alcuni dettagli come la manovella per la messa in moto e al rito che ne consegue, potrebbe essere preso facilmente per un trattorino di quelli che costruiscono in Polonia o in India e venduti in tutto il mondo sotto prestigiose etichette. Un carro strutturalmente valido, anzi, avanzato ancora oggi; un cambio meccanico eccezionale con leva a corsa corta da rimpiangere; uno sterzo diretto per una maneggevolezza fuori del comune; i freni a na-

CARATTERISTICHE TECNICHE

Modello	600
Trazione	ruote
Potenza (CV/giri)	18/1.400
Combustibile	Benzina - petrolio
Cilindrata (cm³)	2.270
(alesaggio/corsa) (mm)	85/100
Ciclo/raffreddamento	otto/acqua
Cilindri/disposizione	4/verticale
Numero marce AV/RM	4/1
Velocità min/max (km/ora)	3,7/15
Pneumatici ant./post.	5.50-16/9-24
Lunghezza max (m)	2,40
Larghezza max (m)	1,31
Altezza max (m)	1,20
Passo (m)	1,51
Peso (kg)	1.195
Anno produzione (inizio/fine)	1949/1950
Esemplari costruiti	956 (?)
Prezzo lire (anno)	1.100.000 (1949)

Fonte: Fiat. (?) Fonte: Uma.

stro interni con comando separato: sono alcuni dei dettagli più evidenti di questa "modernità". La frizione a comando manuale è un aspetto secondario. Manca soprattutto l'idraulica per assistere lo sterzo e per movimentare gli attrezzi moderni, ma a Modena non potevano immaginare un futuro così ricco di inventiva in un settore che era rimasto ingessato per tanto tempo. Il 600 è un veicolo piacevole sia da mostra che da "sfilata", fa invidia



Il posto di guida non aveva nulla da invidiare ai Ferguson e ai Fordson. Mancava il sollevatore che però sarebbe stato sprecato in quanto in Italia mancavano gli attrezzi specifici per questo meccanismo

mente poco fracasso rispetto ai testacalda e ai monocilindrici diesel del periodo, è molto più pulito, ha un bel colore allegro e anche il colpo di manovella per la messa in moto fa parte di quella coreografia necessaria alla glorificazione di un mito.

Il collezionismo

Di Fiat 600 ne vennero costruiti un migliaio di esemplari e si pensa che i sopravvissuti non superino i 200. In generale appartengono a collezionisti che hanno saputo restaurarli con pazienza e attenzione perché, a parte l'età, erano macchine che soffrivano di motore e, se non si azzeccava la partenza col primo o il secondo colpo di manovella, avviarli diventava un tormentone. Indistruttibile era la trasmissione, e questo pregio contribuì non poco alla sua scomparsa dai campi per apparire sui piazzali degli stabilimenti.

La parte posteriore del carro servì, infatti, da base di partenza per i carrelli elevatori, sui quali vennero posti propulsori più piccoli e più moderni. Miglior sorte toccò al mo-

dello 601 cingolato, che resistette in collina sino agli anni Ottanta anche perché la richie-

sta del suo carro si era praticamente esaurita. Del modello a tre ruote, la produzione fu talmente esigua (una cinquantina di esemplari, metà solo dei quali immatricolati in Italia), da perderne praticamente traccia.

Visti gli esemplari disponibili, le quotazioni devono essere per forza di cose estremamente prudenti e specificare ancora una volta che riguardano macchine nello stato in cui si trovavano alla fine del loro lavoro, macchine da restaurare, motore non bloccato, poiché è difficile pretendere che vadano anche in moto dopo tanti anni di "fermo". Con questa premessa, una valutazione corretta si aggira tra i 2.000-2.500 euro, raddoppiabili in caso di corretto restauro e di macchina marciante. Per il 601 cingolato, le transazioni indicano circa 500-1.000 euro in più.



Da non sottovalutare l'esistenza di una certa confusione che regna tra la serie 600 e la serie 25 nelle versioni R, C, CS, T, che uscirono dagli stessi stabilimenti di Modena dal 1951 al 1952. Le macchine sono superficialmente uguali e bisogna entrare in particolari come l'assale o i parafranghi per non fare confusione.

In questo si è anche fuorviati dalla targhetta riassuntiva dei dati fissata sul cruscotto dove, nella prima riga in alto, appare il tipo di motore (600 per entrambi i tipi), poi il modello con il numero di matricola del telaio.

William Dozza

w.dozza@macchineagricoledomani.it

Le fotografie sono di Giampaolo Tardelli, proprietario e restauratore del veicolo che fa parte della collezione visitabile presso l'Angelo di Assisi (Perugia).

A proposito della revisione obbligatoria

Aiutatemi a capire

Gentile redazione, sul numero 1-2/2007 di gennaio-febbraio avete pubblicato la circolare che definisce i termini per l'erogazione degli aiuti alla dismissione delle macchine nel settore bieticolo anche per i contoterzisti.

Ho letto la legge ma non mi risulta chiaro se con la mia situazione rientro nei termini per ricevere l'indennizzo.

Ho cercato informazioni da miei colleghi che però mi hanno fornito informazioni contrastanti. In particolare, vista la riduzione delle superfici a bietola della mia zona (provincia di Alessandria) ho dovuto vendere a fine campagna 2005 una scavabietole semovente acquistata nel 2003 e la seconda scavabietole, comprata nel 2002, nel giugno 2006. Potete aiutarmi a capire?

Pietro Cattaneo

Contoterzista bieticolo senza lavoro

Alessandria

► Abbiamo trasmesso il suo quesito al Ministero delle politiche agricole e all'ente chiamato all'applicazione della normativa attuativa, l'Agea (Agenzia per le erogazioni in agricoltura).

In data 15 febbraio è stata pubblicata sul sito www.agea.gov.it l'integrazione

alla circolare 872 di dicembre 2006 che chiarisce quanto da lei richiesto.

In particolare, l'integrazione alla circolare 872 che riporta in oggetto "Settore zucchero - Integrazione circolare ACIU.2006.872 del 22.12.2006, Aiuto alla ristrutturazione - Reg. CE

n. 320/2006 e Reg. CE n. 968/2006".

Il testo dell'integrazione a firma del dott. Giancarlo Nanni, così cita: "A parziale integrazione della circolare Agea citata in oggetto, si precisa che sono ammessi a beneficiare dell'aiuto alla ristrutturazione

del settore zucchero i fornitori di macchinari che risultino essere stati possessori o sono stati proprietari degli stessi fino a tutta la campagna bieticola 2005-2006. Si evidenzia altresì che la disciplina dettata dalla circolare in oggetto si riferisce esclusi-

LA PILLOLA ANSALDO FOSSATI FB4r

Vi invio alcune foto del mio trattore Ansaldo Fossati FB4r, anno 1958, prima e dopo il restauro, in seguito al quale ho ricevuto l'omologazione Asi (Automotoclub storico italiano).

Tra le caratteristiche di questa macchina c'è il motore diesel 2 tempi, due cilindri e quattro pistoni, brevetto del tecnico francese Laraque che lavorava per la Map - Manufacture d'armes de Paris, che nel Dopoguerra costruì anche un trattore con questo propulsore e che concesse la licenza di costruzione alla Breda. Mi interesserebbe conoscerne la storia industriale.

Giampaolo Tardioli

Assisi (Perugia)

► La storia della sua macchina è abbastanza contorta.

Nel 1947 la Map iniziò la produzione di un trattore con il motore brevettato da Laraque-Simon. Nel 1952, e dopo circa 5.000 esemplari venduti, la Map cedette l'intero progetto alla società francese Someca facente parte del gruppo Fiat, che ne continuò per circa un anno la produzione. Alla Someca, tuttavia, il tipo di motore piaceva sempre meno al punto da montare su quel carro il motore OM di 3,8 litri e 37 CV, uno dei più noti e apprezzati propulsori costruiti dalla società milanese.

Il motore non fu tuttavia buttato tra i rottami ma fu venduto alla società francese Mecavia, un'ex fabbrica meccanica del settore aeronautico militare, che lo montò su un trattore di propria concezione. La Mecavia però non se la sentì di investire nella costruzione del motore del quale aveva comprato i brevetti, e li offrì alla Breda Motori, con l'impegno di acquistarne un certo quantitativo l'anno per il suo trattore.

La Breda cercava un propulsore potente, compatto, economico per motocompressori, motosaldatrici, prese di potenza, motopompe, carrelli elevatori e l'affare fu concluso. Le cose non andarono



troppo bene perché nel 1958 la Mecavia venne acquistata dalla Creusot-Loire per tornare a costruire materiale militare e chiuse con i trattori, regalando alla Società italiana il suo trattore così come stava.

La Breda, interessata a produrre motori di questo tipo, cercò un acquirente per l'intero progetto e lo trovò nell'Ansaldo Fossati già presente nel settore agricolo con soli modelli cingolati. Da notare che sia Breda che Ansaldo appartenevano alle partecipazioni statali.

Nel 1956 apparve alla Fiera di Verona il trattore Ansaldo Fossati FB4r che suscitò interesse e simpatia, ma pochi ordini. Neppure un migliaio nell'arco di 6 anni, complice anche la diceria di rotture di qualche particolare del motore dovute più che altro alla mancata manutenzione.

William Dozza

w.dozza@macchineagricoledomani.it

Chi volesse sottoporre dubbi o quesiti alla Redazione o ai collaboratori di Mad, oppure scrivere al Direttore, può inviare: una e-mail a: segreteria@macchineagricoledomani.it o un fax al n. 045.597510 oppure può scrivere a: Redazione Mad, via Bencivenga-Biondani 16, 37133 Verona, tel. 045.8057547