

A 43 anni dalla presentazione del vecchio modello è pronta la nuova versione

Riecco la Seicento

Verrà costruita in Polonia, al ritmo di 160.000 unità all'anno
È simile alla Cinquecento, ma è più lunga di 9 centimetri

MILANO. Oggi, al Lingotto di Torino, è il secondo «giorno X» della Seicento. Esattamente dopo 43 anni la Fiat riporta in auge, ovviamente in chiave moderna, quella che fu la protagonista della motorizzazione di massa del dopoguerra: debuttò al salone di Ginevra del marzo 1955. Allora l'utilitaria Fiat - voluta da Vittorio Valletta e progettata da Dante Giacosa, padre anche della 600 «multipla» (la monovolume usata come taxi) e della 500 del 1956 - aveva carrozzeria autoportante, trazione posteriore, sospensioni a quattro ruote indipendenti, 2 portiere «a vento», 4 posti in 321 cm di lunghezza, motore di 633 cc (poi portato a 767 cc nel 1960) per 21,5 cavalli e 85 km l'ora di velocità massima. Costava 590mila lire di listino, 622mila su strada.

La Seicento di oggi del vecchio modello porta solo il nome ma, come già per la nuova Cinquecento, è scritto in lettere anziché in numeri. È invece simile alla Cinquecento (oltre 1.200.000 esemplari venduti) che sostituirà, a partire da maggio. E come

questa sarà costruita in Polonia, a Tychy, all'incirca allo stesso ritmo annuo: 160.000 unità. Che potrebbero diventare 250mila a pieno regime.

Le analogie con la piccola city-car sono molte. Il nuovo modello è infatti basato sullo stesso pianale, solo che la carrozzeria è 9 centimetri più lunga (3,32 metri), grazie anche a un paraurti anteriore a sbalzo, più pronunciato sull'aggressiva versione Sporting con prese d'aria supplementari e fari fendinebbia integrati. Uguali anche le motorizzazioni (quattro cilindri 900 cc 39 cv e Fire 1100 da 54 cv, riservate la prima alla versione base S e alla più completa Suite con aria condizionata).

A queste si aggiunge poi un abbinamento con la trasmissione semiautomatica a frizione elettronica (niente pedale ma cambio manuale a cinque marce), che dà vita alla Citymatic. E la versione Elettra, grazie a una nuova disposizione delle batterie, guadagna spazio per due passeggeri posteriori.

Mutuati dalla Cinquecento le sospensioni a ruote indipendenti e i frenidisci/tamburi.

In compenso la Seicento perde quell'aria da scatoletta propria della Cinquecento. Merito del felice mix di arrotondamenti e sbalzi, delle fasce laterali paracolpi, delle grandi vetrate (i finestrini posteriori capovolti accentuano la linea a cuneo) e dell'ampio lunotto ad angoli smussati che occupa quasi tutto il portellone, alla cui base stanno i gruppi ottici orizzontali e avvolgenti. Infine, i prezzi. Fiat non fiata, ma i benintrodotti scommettono su un listino di poco superiore a quello della Cinquecento: a partire da 16-17 milioni.

Rossella Dalò



Due immagini della nuova 600. Sotto e in basso due modelli degli anni Cinquanta



sto, in caso di problemi, a dar mano per pagare le rate della 600». Avuto l'assenso, si partiva per andare a firmare il contratto. Poi, purtroppo, sorvegliavano tutta una serie di obblighi morali e di riconoscenza verso chi si era detto disposto a «sopperire» in caso di bisogno. Così, le prime lunghe gite con l'auto nuova, videro le povere «600» stracariche di mariti, mogli, bambini, cognate e cognate, nonni e nonne, altri parenti o amici.

Chi non le ricorda quelle «600» stracariche di gente che

sfrecciavano dirette al mare o in montagna? Sul tetto, per le gite fuori porta, era stato fissato il portabagagli che veniva caricato fino all'inverosimile, di sedie da campeggio, lettini, coperte. Fu anche il periodo d'oro del portabagagli, appunto. Un attrezzo che oggi non si vede quasi più. Che emozione guidare quella macchina così veloce. Bisognava soltanto avere l'avvertenza di non correre troppo in curva, perché il «gioiellino» aveva la tenenza a «sculetta», a causa del motore sistemato posteriormente. Questo, comunque, permetteva tanto spazio sotto il cofano anteriore, per altri bagagli. C'era poi il problema dei due sportelli che si aprivano in avanti. Un residuo, spiegò qualcuno, delle macchine di lusso che dovevano aprirsi senza costringere i passeggeri ad una

Wladimiro Settimelli

Roberto Brunelli

IL RICORDO

Con quella macchina spartana e solida la Fiat rimise in sesto le proprie finanze

Quante cambiali per l'auto che fece viaggiare le famiglie del boom

ROMA. Nella storia d'Italia le automobili sono sempre state come le canzonette: hanno segnato epoche, anni, situazioni economiche, sviluppo del Paese, crisi finanziarie e «boom». Dunque, le quattro ruote come incredibile misuratore economico della situazione e come straordinario fatto di costume. Nomi mitici, non c'è dubbio. Prima, la «Topolino», poi la «Balilla» (un sogno assurdo per chi viveva di lavoro sotto il fascismo) e ancora, dopo lo sconquasso della guerra, si riparte con la «Vespa» e la «Lambretta». Quindi di nuovo la «Topolino» (con la normale modernizzazione dei vari modelli), rapidamente sostituita dalla «500» o dalla «Bianchina». E poi lei, la «600», una specie di mulo a quattro ruote che ha portato a spasso o al lavoro milioni di persone. Chi aveva preso l'abitudine di fare all'amore nella «500», con quel cambio in mezzo ai sedili che provocava situazioni di incredibili

imbarazzo, si trovò, ad un tratto, ad avere tutto il «grande» spazio di quei tre metri e ventuno centimetri, con un motore che permetteva volate senza fine, a più di cento chilometri orari. Era un quattro cilindri, sistemato posteriormente, di 633 centimetri cubici. Il prezzo? Roba da mettere i brividi. Chi si azzardò nei primi acquisti ebbe di che sudare, firmando un bel pacco di cambiali, per un totale di 590 mila lire, più interessi. La «600», bisogna dirlo subito, non fu mai uno «status symbol» per gli italiani ancora troppo poveri. Quella è roba venuta dopo. Troppo moderna. La «600» fu sempre, per tutti, un mezzo di lavoro che permetteva anche i divertimenti e le prime grandi gite con la famiglia, ma rimase sempre una fedele compagna per spostarsi e trasportare ro-

Il prezzo? Roba da brividi e chi si azzardò nei primi acquisti ebbe di che sudare per trovare i soldi. Costava 590 mila lire.



ba, dare un passaggio a chi non l'aveva ancora, ma che, magari, lavorava nel tuo stesso ufficio o allo stesso banco della fabbrica. Diventò, quindi, quella macchina spartana ma solida, una specie di categoria dello spirito. Nessuno che la guidava o che l'aveva comprata, si sentiva «ricco» o possidente, migliore degli altri e con più soldi dei vicini di casa o degli amici. Si riteneva soltanto più fortunato. Insomma, per una serie di circostanze, viaggiava su un «attrezzo» a quattro ruote solido, ben fatto e con tutto il necessario a disposizione. La Fiat, in un periodo di crisi, rimise in sesto le proprie finanze e poté andare avanti. Nella casa torinese, gli operai in particolare, vivevano un periodo di scarse libertà sindacali e di duro scontro con la

direzione e il padrone. Chi era di sinistra o faceva propaganda per i sindacati, veniva già schiaffato nei reparti «confino» perché non intralciasse il lavoro del professor Vittorio Valletta, tutto teso al rilancio dell'azienda e all'aumento degli utili. Ci fu persino chi ebbe dubbi di carattere politico se comprare o non comprare macchine Fiat, per non dare una mano ai padroni. Ma poi, lentamente, la «600» dimostrò di non essere soltanto una macchina fabbrica soldi per la Fiat, ma anche un veicolo ben fatto che rispondeva ai reali bisogni di milioni d'italiani. Eravamo nel 1955 e dopo poco sarebbe esploso il «boom». Così, la «600» ne divenne protagonista a pieno titolo. Si viveva un po' meglio e quella macchina, come dicono i tecnici - andò a coprire un segmento del mercato rimasto, fino a quel momento, completamente ignorato: quello degli artigiani, appunto, degli impiegati, degli operai specializzati o dei pochi contadini che erano riusciti a mettere qualcosa da par-

te. Certo, la decisione dell'acquisto, dopo aver venduto la «Vespa» o la «Lambretta» a qualche amico o conoscente, era una di quelle cose da discutere collettivamente. Così la sera, intorno al tavolo di cucina, il marito ne parlava con la moglie e con i figli se erano già grandini. Se erano piccoli, i ragazzi dovevano ascoltare in silenzio. La famiglia, prima di tutto, doveva passare in esame tutte le cose alle quali si poteva rinunciare, per non correre il rischio di non pagare qualche rata dell'auto. Lo stipendio medio di un italiano medio, allora, si aggirava tra le quaranta-sessantamila lire al mese. A volte, si convocava anche qualche parente un po' più «ricchietto» al quale si chiedeva, tra mille imbarazzi, se era dispo-

E finalmente arrivò lo spazio...per chi aveva l'abitudine di fare l'amore in 500. Ma non fu mai uno status simbol.

giellino» aveva la tenenza a «sculetta», a causa del motore sistemato posteriormente. Questo, comunque, permetteva tanto spazio sotto il cofano anteriore, per altri bagagli. C'era poi il problema dei due sportelli che si aprivano in avanti. Un residuo, spiegò qualcuno, delle macchine di lusso che dovevano aprirsi senza costringere i passeggeri ad una

PROTEZIONE DEL DNA



Top Model? No, Bioscalin Retard!

SE IL PROBLEMA È...

Capelli fragili e opachi (sole, inquinamento, stress e fumo che moltiplicano la presenza dei Radicali Liberi).

Capelli sfibrati (non troppo caldi, spazzolature energiche, shampoo aggressivi, permanenti e tinture).

Capelli indeboliti e con i cambi di stagione, alimentazione squilibrata, sole, vento e salsedine).

ALLORA SI TRATTA DI...

Contrastare i Radicali Liberi e proteggere il DNA del capello con un prodotto ad azione prolungata (12 ore).

Rinforzare il capello fornendo costantemente nutrienti specifici.



GIULIANI



CHIEDI AL TUO FARMACISTA

Bioscalin Retard, con una capsula al giorno - presa al bisogno - contrasta l'azione dei Radicali Liberi: molecole "impazzite" che insidiano costantemente la salute del capello. Una capsula

di Bioscalin Retard - attiva per 12 ore - fornisce Vitamine, Minerali e Aminoacidi: sostanze anti-Radicali Liberi e nutrienti. Risultato: capelli più forti e luminosi, già dalle prime settimane!