



Izvor: Autoklub.hr

Od sredine pedesetih i početka šezdesetih godina prošlog stoljeća talijanska ekonomija našla se u nevjerojnoj fazi ekspanzije. Industrijski rast je utrostručen, a kao posljedica je i činjenica da je 37,4 posto radno sposobnog stanovništva zaposleno upravo u industriji. Svi ovi rezultati indicirali su Italiju kao zemlju s najvećim gospodarskim uzletom u europskoj ekonomiji, a najveći uzlet prate aktiviteti u proizvodnji motornih vozila i ostale tehnike. Upravo je masovna motorizacija pokrenula dramatične aspekte transformacije države. U razdoblju od same pet godina između 1959. i 1963. proizvodnja motornih vozila raste s nevjerojatnim faktorom pet, sa 148.000 na 760.000 jedinica. Proizvodnja hladnjaka sa 370.000 raste na čak 1,5 milijun, a primjerice stroj za pranje rublja populariziran je sa 72.000 na 262.000 primjeraka.

Dodajmo na kraju toj uspješnoj statistici i podatak da je u cijeloj Italiji broj televizora 1954. dosegao tek 88.000 primjeraka, da bi za pet godina ta brojka iznosila već 634.000. Sve je to kontekst s kojim je 1955. Fiat lansirao svoj novi model 600, najkarakterističniji proizvod automobilske industrije u tom razdoblju. Ideja o narodnom automobilu u Italiji je poznata još od 1936. kada je Dante Giacosa svojim Fiatom 500 postavio parametre masovne motorizacije. Popularni »Topolino« održao se sve do pedesetih godina, kada je postalo jasno da je vrijeme za modernije koncepcije. Giacosa je još početkom II. svjetskog rata postao direktor Fiatovog konstruktorskog odjela, a već je tada imao i prve ideje o izradi automobila koji bi bio pozicioniran između modela 500 i 1100. U pozadini cijele ideje Fiat je imao još jedan cilj. Radilo se o proizvodnji automobila bez klasične šasije, dakle sa samonosećom karoserijom.

Analiza koju su tražili od Opela, koji je 1935. započeo s projektom, pokazala je opravdanost očekivanja i ulaganja u taj projekt. Giacosa je tada i službeno dobio zeleno svjetlo za razvoj

projekta označenog brojkom 700, iza kojeg se krio model sa četiri sjedišta, dok je manji s dva dobio oznaku 400. Mussolini je prvi prototip 700 dobio na poklon, a ujedno je na taj način ispitano i mišljenje velikog vođe koji je poput Hitlera bio opčinjen idejom masovne motorizacije naroda. Rat je prekinuo daljnje radove, što nije ujedno bio i kraj sna. Giacosa nije odustao od predratnih ideja, već dapače sazio je u mišljenju da su dva sjedišta ipak premalo za poratnu generaciju koju će ubrzo zadesiti pravi baby boom. Giacosa se odlučio definitivno za četiri sjedišta, potpuno zatvorenu karoseriju i straga ugrađeni dvocilindrični boxer motor. Novi projekt označen je kao Tipo 100 i u prototipnoj fazi izrađene su tri različite alternative. Prva je bila s konvencionalnom šasijom, motorom sprijeda i pogonom straga. Kod druge motor je bio ugrađen sprijeda poprijeko s pogonom na prednje kotače, dok je u trećoj varijanti motor bio ugrađen straga poprijeko s pogonom na stražnje kotače. U sva tri koncepta motor je ipak bio četverocilindrični redni obujma 500 ccm. Giacosa je osobno navijao za drugu varijantu, ali njegova nije bila posljednja.



Nakon smrti velikog Giovannija Agnellija Fiat preuzima Vittorio Valleta, koji u projektu 100 vidi zapravo budućnost cjelokupnog Fiata. Giacosa je dobio jasan signal da o njegovom uspjehu zapravo ovisi neposredna egzistencija barem 100.000 ljudi! Nove kalkulacije sada su sljedeće: 200 kg težine motora, mjenjača i podvozja, a 250 kg ostaje za nadogradnju i sve ostale detalje interijera. Očekivana brzina iznosila je oko 85 km/h i karoserija je morala omogućiti pristojan komfor za četiri osobe. Te parametre nije bio problem ispuniti. No, s motorom i konstrukcijom mjenjača Fiat je kombinirao sve do 1953. Razradili su cijeli niz bezuspješnih kombinacija, a zaigrani inženjeri vjerojatno bi i dalje lutali da im direktor Gaudenzio Bono nije odredio konkretan rok od četiri mjeseca u kojem moraju riješiti taj posljednji nedovršeni zadatak. Tako je zapravo po direktivi nastao četverocilindrični vodom hlađen agregat obujma 633 ccm i snage 19 KS, koji je kombiniran naposljetku s klasičnim ručnim mjenjačem sa četiri brzine. Topli zrak s hladnjaka motora odvodio se kroz poseban tunel sve do vjetrobranskog stakla, tako da su konstruktori ujedno riješili na jednostavan način i grijanje automobila 1955. Fiat 600 konačno je bio rođen.

Automobil mali veličinom – ali velikog potencijala, javnost je vidjela prvo u ožujku u Ženevi, a u

travnju na salonu u Torinu. Italiju je u pravom smislu riječi napao oktanski virus Fiat 600. Talijanska vlada je u međuvremenu za potrebe motorizacije otvorila i prvih 100 kilometara nove Autostrada del Sole između Milana i Parme. 1959. tvornica Mirafiori jedna je od najvećih u Italiji sa 65.000 zaposlenika koji godišnje produciraju oko pola milijuna automobila. Fiat 600 i dalje je bio san mnogih Talijana, ali i ostatka Europe. Nakon tradicionalnog Ferragosta, Fiat je 1960. predstavio novi model Fiat 600D. Razlika je prije svega bila u motoru koji je narastao na 767 ccm i 29 KS što rezultira respektabilnijom najvećom brzinom od 110 km/h, uz tek minorno povećanje potrošnje goriva. Po prvi put ugrađeno je elektromagnetsko paljenje korištenjem ključa, povećani su prorezi na poklopcu motora straga, a adekvatno većoj brzini dodan je i novi brzinomjer s podjelom do 120 km/h. Cijena je sada 640.000 lira, a prosječni radnik zarađivao je oko 47.000 lira.

To je vrijeme prave potrošačke groznice u Italiji. Broj automobila u samo godinu dana raste za 54 posto. Zbog potražnje kapacitet tvornice Mirafiori povećan je pet godina prije plana, a Fiatova cjelokupna godišnja produkcija 1962. iznosi rekordnih 930.000 primjeraka. Uz Fiat živi i 10.000 malih tvrtki koje u svojstvu kooperanata isporučuju dijelove za Fiat 600. Svoje posljednje značajnije izmjene mališan je doživio 1964/65. kada se prvotno ugrađuju »normalna« vrata s otvaranjem prema naprijed umjesto starih »za samoubojice«. Povećana su prednja svjetla, dodana guma na dijelove branika, povećana stražnja svjetla itd. U toj formi Fiat 600 ostao je u programu Fiata do 18. svibnja 1969. kada je s proizvodne trake sišao posljednji primjerak. Već paralelno s posljednjim modifikacijama predstavljen je nasljednik Fiat 850, koji je ponovo bio pravi automobil u pravo vrijeme. No, ovaj mali automobil i danas je u srcima mnogih širom svijeta. Neki su u njemu začeti, neki su rasli, a neki i odrasli u legendi koja je svojedobno postala imaginacija talijanskog preporoda.

Automobili Fiata nastali u razdoblju između 1928. i 1972. mogu se poistovjetiti uglavnom samo s jednim imenom. Dante Giacosa (1905-1996) bez diskusije je najtalentiraniji Fiatov dizajner kojeg je tvrtka ikada imala u svojoj povijesti. Njegov talent prepoznavanja potreba tržišta, mogućnosti industrije i na kraju odgovarajućeg dizajna automobila, danas je nespojiv u jednoj osobi. Giacosa u Fiat dolazi 1928. gdje za početak autorizira najmanji serijski automobil na svijetu, legendarni Fiat 500 poznatiji kao Topolino. Mali, kompaktni automobil predstavljen 1936. srušio je sve do tada poznate stereotipe u proizvodnji automobila. Giacosa nastavlja uspješni niz sa 1957. predstavljenim Nuova 500, tu je i 1100, 1400, zatim dolazi Fiat 600, Fiat 124 (1966), Fiat 128 (1969), Fiat 130 (1969), Fiat 127 (1971) te Fiat 125 (1967). Umirovljen je 1975. kao voditelj Fiatovog odjela razvoja, a osim što je »demokratizirao« automobil u talijanskom društvu, upravo ti automobili donijeli su Fiatu i najveći profit u povijesti.