

TM50**Vuosikymmenten autot
1953–1963: Fiat 600**TONI JALOVAARA
TM:N ARKISTO, kuvat

Takamoottorin taikaa

Maaliskuussa 1955 Suomessa esiteltiin Tapio Wirkkalan suunnittelemat uudet setelit. Genevessä puolestaan oli näytteillä Fiatin sananmukaisesti käänteentekevä uutuus, sillä italialaismerkki siirsi pikkuautossaan moottorin edestä taakse.

Tekniikan Maailman syntymän aikoihin yksi eurooppalaisten pikkuautojen valmistajien suurimpia ongelmia oli se, pitäisikö moottori sijoittaa eteen vai taakse. Tilankäytön kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi todettiin takamoottori, kunnes aikanaan eräs englantilainen suunnittelija esitteli mullistavan uutuutensa.

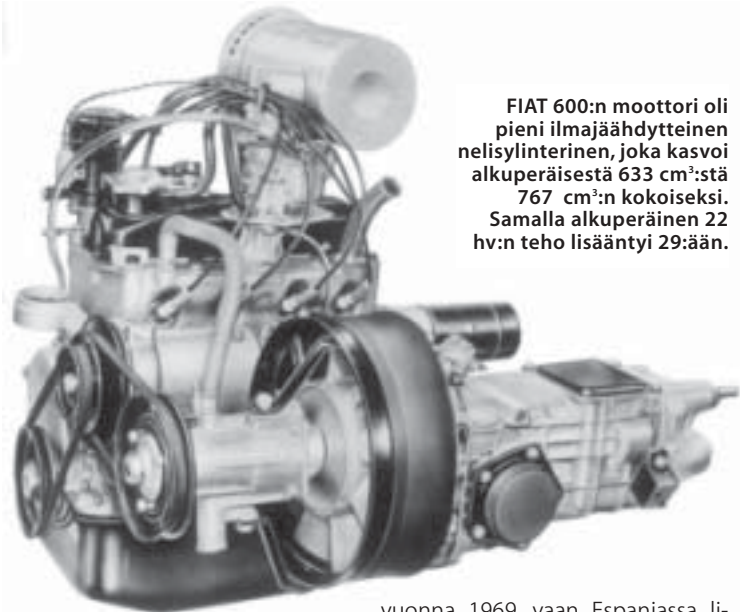
Italialainen Fiat piti kansakunnan pyöriillä, mutta 1950-luvulla tarvittiin aivan uusi auto Topolinon tilalle, jonka rakenteet olivat toista maailmansotaa edeltävältä ajalta. Näin syntyi Fiat 600, joka oli huomattavasti Topolinoa tilavampi, mutta yksinkertaisen rakenteensa ansiosta kuitenkin halvempi.

Virstanpylväs

Dante Giacosan muotoilemalla Fiat

600:lla oli suuri merkitys sekä yhtiön menestykseen että koko Italian kehitykseen. Yhdessä pari vuotta myöhemmin esitellyn pikkuveljensä Fiat 500:n kanssa ne nostivat Italian pyörille, ja mallin suosio oli suuri vientimarkkinoillakin.

Pari vuotta ensiesittelynsä jälkeen Kuusisatanen oli Erkki Paasikankaan ja Matti Korjulan tiukassa synnissä TM:n koeajossa. Auto teki syvän vaikutuksen koeajajiin, jotka aloittivat artikkelin aivan oikeaan osuneella arviolla: "Autotehtaat eri puolilla maapalloa suunnittelevat vuosittain lukuisia uusia malleja. Osa niistä syntyy kuolleena, monia valmistetaan vuosi pari, mutta harvat pääsevät klassisina konstruktioina auton historiaan. Eräs tällainen virstanpylväs on kiistattomasti italialainen iso pikkuvaunu FIAT 600, jonka valmistajatehdas kuuluu maailman suurim-



FIAT 600:n moottori oli pieni ilmajäähdytteinen nelisylinterinen, joka kasvoi alkuperäisestä 633 cm³:stä 767 cm³:n kokoiseksi. Samalla alkuperäinen 22 hv:n teho lisääntyi 29:ään.

piin."

Eivätpä herrat varmaan osanneet arvata, että tuota mallia valmistettaisiin miljoonia kappaleita, tai että se olisi vielä viidentoista vuoden ikäisenä Suomen eniten myyty automalli. Tosin silloin kyseessä ei enää ollut Fiat 600, jonka tuotanto loppui

vuonna 1969, vaan Espanjassa lisenssillä tehty Seat 600.

Nykypolvi ei varmaankaan tiedä, että Toyota Finlandin edeltäjä, Korpivaara, myi Fiateja. Niiden keulalla komeili Neckarin merkki, ja autot valmistettiin Saksassa tehtaalla, jonka suurin omistaja oli Fiat. Kuusisataa tuli meille myös entisestä Ju-



AUTOKULJETUKSIIN ei vielä 1960-luvulla ollut erityisrakenteisia laivoja, vaan Fiatit tulivat Suomeen rahtilaivalla, mikä näkyy myös lastin purkutavasta.

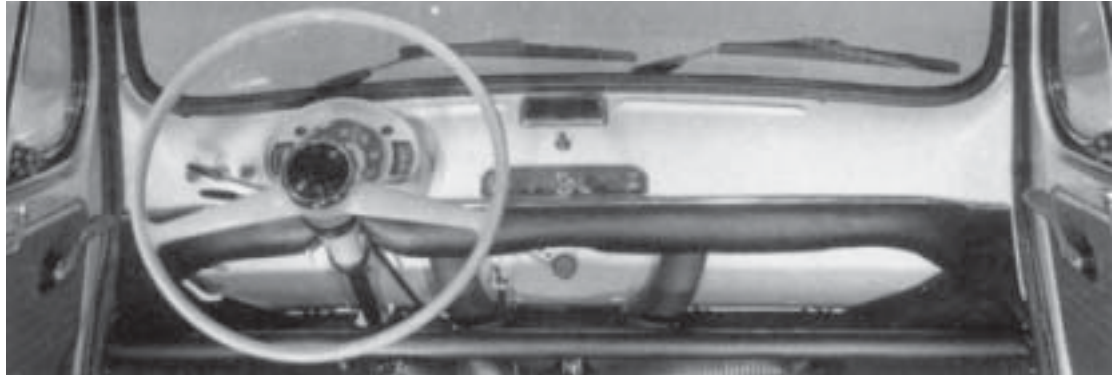
goslaviasta Zastava 750 -nimisinä. Neuvostoliittolaisen Jaltan epäiltiin olevan Fiat 600:n kopio, sillä perusrakenne ja korin muoto olivat varsin yhtenevät. Näin ei kuitenkaan ole, vaan Jalta oli kokonaisuudessaan aivan eri auto.

Ahkera moottori

Autolle asetettavat vaatimukset ovat muuttuneet melkoisesti vuosikymmenten aikana. Ollessaan ensimmäisen kerran TM:n koeajossa Fiat 600:n 0,63-litrainen 21 hevosvoiman tehoinen moottori sai paljon kiitosta: "Maantiellä ei 80 km/h keskimääräinen nopeus ole sopivasti nelosta ja kolmesta käyttämällä mielestämme mikään mahdottoisuus ainakaan valtiatiellä." Fiat 600 saavuttikin melkein valmistajan lupaaman 95 km/h huippunopeuden. Varttimailin kiihdytykseen kului aikaa yli 27 sekuntia loppunopeuden ollessa vähän yli 70 km/h.

Pikkuauton ajettavuus avasi koeajajien sanaisen arkun vuolaaseen ylistykseen: "Italialaisille autoille voidaan melkein kautta linjan sanoa olevan tyypillistä hyvät ajo-ominaisuudet. Sama pätee myös Fiat 600:aan nähden, joka on tässä suhteessa saanut ulkomailla paljon kiitosta osakseen. Ilmeistä on, että vauunun kokeilumaaston ovat muodostaneet lähinnä Pohjois-Italian Alpit jyrkkine ja mutkikkaine mutta kestopäällystettyine vuoristoteineen. Tähän viittaavat varsinakin vaihteiston välityssuhteet, erinomaiset jarrut ja nopea ohjaus."

Ensimmäistä Fiat 600 mallia valmistettiin viiden vuoden aikana melkein miljoona kappaletta. Oma tarinansa oli Fiat 600 Multipla, jota voidaan pitää tila-autojen esi-isänä.



KOJELAUTANÄKYMÄÄ kuvaa parhaiten sana pelkistetty. Pehmeusteita ei ollut, eikä ohjauspyörässä ollut edes kokoonpainuvaa akselia turvatyynystä puhumattakaan.



FIAT 600 Multipla oli oman aikansa tila-auto, joka tarjosi "väljät" tilat kuudelle, vaikka sen pituus oli vain 3,53 metriä.

Taitavan suunnittelun avulla tuossa mallissa saatiin 3,5 metrin pituiseen koriin kohtuulliset tilat kuudelle matkustajalle tai vaihtoehtoisesti valtava tavaratila.

Italian teollisuuden kesälomien aikana vuonna 1960 tuotantolinjat muutettiin 600 D:tä varten. Ulkoa uuden mallin tunnisti puskurien pystykoristeista ja erillisistä seison-tavaloista. Tärkein tekninen muutos oli moottorin kasvaminen 767 cm³:n kokoiseksi, minkä myötä teho kasvoi 32 SAE-hevosvoimaan.

Pontta pytyssä

Uudella "isolohkolla" varustettu Fiat 600 ehti TM:n koeajoon numeroon 8/1963. Testissä ollut auto oli saksalainen kopio eli Neckar Jagst 770. Eron italialaissareen näki jo kaukaa, sillä saksalaiset ympärsivät keulalle jäädyttäjän säleikköä muistuttavan koristeen ja kylkiin kromatut vauhtiraidat.

Erkki Paasikangas oli edelleen tekemässä koeajoa parinaan nyt Jussi Juurikkala. Pikkuautoon ei enää suhtauduttu niin kiittävästi kuin ensimmäisessä koeajossa: "Markkinoille tullessaan 600 oli erittäin edistysellinen pikkuauto, jossa ennen kaikkea herätti huomiota loistavasti ratkais-

tu tilan käyttö ja jonka ajo-ominaisuudet – ennen kaikkea kaarteissa "istuminen" – kohosivat paljon tavanomaisen yläpuolelle.

Nyt kun mallin ensiesiintymisestä on kulunut jo kahdeksan vuotta, ei tilan käyttö enää ole niin kovin erikoinen ja kaareominaisuudetkin vastaavat lähinnä keskitasoa. Suorituskyky, jota mallin syntyessä pidettiin pikemmin vaatimattomana on sen sijaan nykyisin – kiitos lisääntyneen moottoritehon – täysin riittävä pikkuautojen ryhmään kuuluvalla ajokille." Uudella moottorilla Fiat 600/Neckar Jagst 770 saavutti valmistajan ilmoittaman 110 km/h huippunopeuden. Kiihtyvyys oli aivan eri luokkaa kuin aikaisemmin, sillä uusi vahva Kuusisatanen kiihtyi nopeammin sataseen kuin alkupe-
räinen kahdeksankymppiin.

Vakiomoottori ei koskaan kasvanut edellä kerrottua suuremmaksi tai tehokkaammaksi, mutta Abarth piti huolen siitä, että vireitäkin pikku-Fiateja oli saatavilla. Esimerkiksi mallissa 850 TC Kuusisatosen koriin asennettiin lähes mallinimen kokoiseksi porattu moottori, joka kehitti 80 hevosvoimaa. Muutokset eivät rajoittuneet moottoriin, vaan samalla muun muassa jousitusta lasket-



VAIKKA Fiat 600 Multiplan takais-
tuimien taittomekanismeilla ei ole
hienoa nimeä (vrt. Flex-7, Opel
Zafira), toteuttavat ne hienon
periaatteen taittumalla alas niin,
että lattia on aivan tasainen.

tiin, kytkintä vahvistettiin ja renkaat vaihdettiin vyörenkaiksi. Tällaiset Fiat Abarthit menestyivät Suomessa mainiosti ratakilpailuissa niin kesällä kuin talvella.

Aika ajaa ohi

Valmistusmaan vaihduttua jo Espanjaan Fiat 600 D osallistui vielä alle 8 000 markan hintaisten autojen vertailutestiin kunnioitettavassa 15 vuoden iässä (15/1970).

Ikä alkoi näkyä, sillä arvostelu oli kaikissa kohdissa melko tylyä: "Fiatin ahdas ohjaamo antaa kolkon vaikutelman." Ensimmäisessä koeajossa erinomaisiksi kiitellyistä jarruista todettiin: "Levottomat ja vaikeakäyttöiset, suuntavakavuus heikonlainen, lukkiintumispiste vaikea löytää."

Loppupisteissä Fiat jäi selvästi jälkeen kilpakumppaneistaan, ja pisteen hintakin oli korkein. Mutta testi on testi, ja autonostajat äänestävät lompakollaan. Fiat 600 nousi vielä tuossa vaiheessa Suomen suosituimmaksi automalliksi.

1222