

Secondo impiego

testo e foto di Massimo Condolo

*In quarant'anni di servizio ha fatto 54.000 km.
Oggi che fa parte del Circolo Italiano
Camion Storici, è l'esemplare di riferimento
per chi volesse restaurarne uno.
Ha il motore a benzina della "1400", cambio
al volante e frecce a bacchetta*





Moglie e buoi, si sa, meglio cercarli nelle vicinanze. Per Efsio Manello, contitolare di una carrozzeria industriale a Buttigliera d'Asti, il vecchio adagio si applica anche ai camion. Quando ha deciso di regalarsi un autocarro d'epoca, ha concentrato la ricerca nella sua zona, perché gli sarebbe stato più facile sapere la "verità": chi l'ha avuto, che cosa trasportava, in quale officina faceva le riparazioni e così via. Un paio di paesi più in là, poco oltre il confine di provincia con Torino, un vecchio agricoltore possedeva un Fiat "615", uno dei primi costruiti. Lo adoperava per trasportare i suoi prodotti e per rifornire una sua piccola bottega di alimentari che aveva aperto in paese: dal produttore al consumatore. In oltre quarant'anni il "615" aveva percorso 54.000 km. Era uscito dalla Fiat nel 1952, terzo anno di produzione. Il motore era quello a benzina della "1400" del 1950, prima vettura Fiat a scocca portante. Quindi una vera rarità, perché dopo che nel 1952 fu presentato il "615 N", cioè la versione con motore a nafta, di "benzina" se ne vendettero pochi. Il nostro "615" era uscito di fabbrica con il cassone originale Fiat: struttura in ferro, pianale e "giro sponde" in legno: un allestimento coerente con le caratteristiche che la Fiat aveva assegnato al camion: bassi costi d'acquisto e gestione, manutenzione semplificata, praticità d'impiego. I cassoni dei primi anni differivano dai successivi >

Vecchio codice

I primi "615" avevano ancora le frecce a bacchetta, che nel restauro sono state mantenute. I lampeggiatori obbligatori sono stati applicati al paraurti con morsetti e possono essere rimossi rapidamente. Si osservi il foro per l'avviamento a manovella.

Cabina raccolta

La cabina, che oggi appare piuttosto stretta, rappresentò un notevole passo avanti rispetto a quelle dei camioncini derivati dalle automobili. Semplicissima la strumentazione: tachimetro con contachilometri e uno strumento multifunzione per controllare i livelli. Il cambio è al volante.



per pochissimi particolari. Tra questi, il disegno della traversa posteriore, dritta nella parte centrale anziché obliqua e con sei fori di alleggerimento allineati in orizzontale anziché in diagonale. Per fermare l'eventuale telone, la prima versione aveva una barra orizzontale, la seconda quattro anelli. Uguale il resto del cassone: stesse dimensioni, stessa scansione dei riquadri delle sponde laterali, stessi parafanghi che si intersecavano con i longheroni del pianale per tenere basso il piano di carico. Come su tutti i "615" prima serie e sui primi esemplari della seconda, la verniciatura era uniforme. A partire dai primi anni Sessanta, invece, il paraurti anteriore e i parafanghi posteriori furono verniciati in nero lucido, indipendentemente dal colore della cabina. Le condizioni in cui il Manello ha trovato il "615" erano a dir poco spettacolari, tanto che oggi può raccontare orgoglioso che "non c'è nemmeno un bullone che non sia dell'epoca. Persino le gomme sono le stesse con cui l'ho trovato. Sponde, guarnizioni dei vetri, fondo, persino lo skai del sedile: tutto è come uscito di fabbrica, tranne purtroppo il basamento, che è stato sostituito". Oh bella, e come è potuto accadere? "Un classico. Il vecchio proprietario aveva dimenticato l'antigelo, ci fu una gelata e si aprì una crepa nella ghisa. Con un amico meccanico ne abbiamo recuperato uno uguale in demolizione e abbiamo rimontato testate, bielle, pistoni e tutte le parti mobili del motore originale. Per il resto sono bastati normali interventi di manutenzione: nuove candele e puntine, una registrazione della tiranteria dell'avantreno, un'occhiata ai freni, batteria, livelli e così via. La carrozzeria l'ho semplicemente pulita molto bene e 'velata' con una mano del grigio originale". Quest'ultima è stata la scelta giusta. Purtroppo, molti proprietari preferiscono invece rifare i cassoni in legno lucidato, che fanno scena ma non sono corretti. Il "615" di Manello, invece, è assolutamente originale e può essere preso a modello per altri restauri, tanto che oggi ha trovato un posto nella collezione del Circolo Italiano Camion Storici (www.camionstorici.it). Ma se in Italia ci fosse, come in altri Paesi, un museo dedicato ai camion, il suo posto sarebbe lì. |

Fiat di una volta

Sul cofano motore, al centro di una nervatura di irrigidimento, spicca il marchio Fiat, un po' scolorito ma originale. In alto: la manovella dell'alzavetro, ben posizionata nella zona anteriore dello sportello, è comoda da azionare.



CARATTERISTICHE

Motore

Fiat "101.005", anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea
• Cilindrata 1395 cm³ • Alesaggio 82 mm • Corsa 66 mm
• Potenza 39 CV IGM a 3800 giri/min • Un carburatore monocorpo • Albero a camme laterale.

Trasmissione

Trazione posteriore • Cambio a quattro marce (2^a, 3^a e 4^a sincronizzate) • Comando al volante • Frizione a comando meccanico • Pneumatici 6,00-16 T.

Corpo vettura

Autocarro con cassone fisso, 2 posti, 2 porte • Telaio a longheroni continui e traverse • Sospensione anteriore a ruote indipendenti, ammortizzatori telescopici • Sospensione posteriore a ponte rigido, balestre ed ammortizzatori telescopici • Freni a tamburo a comando idraulico • Sterzo a cremagliera.

Dimensioni e peso

Passo 2675 mm • Carreggiata anteriore 1512 mm • Carreggiata posteriore 1480 mm • Lunghezza 4625 mm • Larghezza 1930 mm • Altezza a filo cabina 1840 mm • Peso a vuoto 1550 kg • Portata 1550 kg.

Prestazioni

Velocità 79 km/h • Pendenza massima superabile 22%.



Fa quel che può

Il motore "1400" è appena sufficiente per un automezzo di oltre tre tonnellate a pieno carico. Il vano, piccolo e un po' affollato, presenta ai lati due serie di prese d'aria, non visibili dall'esterno, fatte in maniera approssimativa, come sulle "1100 B" ed "E".



Tutto di grigio

Foto grande. Per molto tempo i "615" sono usciti dalla Fiat con una verniciatura uniforme, ossia con i riquadri del cassone e i parafanghi dello stesso colore della carrozzeria.

Targa fortunata

Grazie al fatto che il passaggio di proprietà è avvenuto dopo il 1994, la targa è ancora quella originale del 1952. Sopra la targa, la traversa a sei fori tipica dei primi anni di produzione.

