

Traduzione articolo "Austro Classic" (nr.6/2014)

## I camion pesanti FIAT

Fiat 682/690, i camion pesanti della Fiat. Alla caccia di rumori di motore famigliari di vecchi veicoli su Youtube mi sono imbattuto nella serie di camion pesanti Fiat 682/690, con un ricordo dei giorni trascorsi in vacanza in Italia.

Un certo signor Giuliano Bologna "doma", maneggiando una serie di piccole e grandi leve un "Re d'Africa", per la precisione un 690T1, con una virtuosità impressionante. Il 2 agosto, nel corso dell'Oldtimerfestival di San Felice al Passo delle Palade, un raduno ben organizzato e frequentato, ho potuto rivedere il muso imponente e risentire il suono caratteristico di questi camion Fiat. Il club di camion d'epoca A.I.T.E. (Associazione Italiana Trasporti d'epoca di Genova [www.trasportidepoca.it](http://www.trasportidepoca.it)) che era rappresentato al raduno con un proprio stand, si occupa con passione di questi "vecchi compagni d'avventura". Giorgio, un componente del club, così come Giuliano Bologna, mi hanno mostrato tutti i dettagli importanti del 682N2. E poi, nel corso di una piccola sfilata, ho potuto, grazie al loro amico Vittorio, gustare per circa mezz'ora il suono impressionante del suo motore. Su Youtube al link <http://www.youtube.com/watch?v=xf11RDGQIU> si può in un certo senso rivivere questa mia esperienza, posizionando gli altoparlanti a metà volume. Il video rende l'idea della alta sollecitazione acustica, che autista e secondo autista dovevano sopportare; si pensi che un viaggio da Trento a Roma durava circa 24 ore. Ma più avanti sarò più preciso in merito.

La nascita della serie Fiat 682/690 si può far risalire al 1937. Mussolini emanò una legge che prevedeva la costruzione di un modello di camion "unificato". Tutti i costruttori italiana (esclusa la Lancia) impostarono una nuova serie di camion che per la prima volta erano concepiti senza "musone", quindi a guida avanzata. In questo modo si poteva raggiungere un maggiore confort in cabina ma soprattutto c'era più posto per il carico. La casa costruttrice "Ceirano & C." del 1898 (una delle aziende fondate dai F.lli Ceirano) viene assorbita dalla Fiat nel 1899. Questa incorporazione può essere vista come la nascita in pratica della Fiat. Altre ditte della famiglia Ceirano sono state la F.lli Ceirano, la SCAT, l'Itala (famosa per la vittoria nel Rally Parigi-Pechino), la Rapid e la S.P.A. Società Piemontese Autoveicoli. La S.P.A. venne assorbita dalla Fiat già nel 1923 per causa del fallimento della Banca Italiana di Sconto, ma rimase indipendente fino al 1947. Il modello SPA 10.000 può essere considerato l'antenato della serie 682/690. E come ricordo rimane la scritta "Costruzione S.P.A." sul coperchio in alluminio del tappo radiatore sopra la mascherina.

Fiat è famosa per le sue idee innovative. Già dal 1939 la disposizione della catena cinematica prevede motore, frizione, alberino e quindi il cambio, albero di trasmissione e differenziale. Una buona accessibilità agli organi e solo piccole modifiche migliorative durante tutto l'arco della produzione di questi mezzi rappresentarono un punto di forza. Il Fiat 666N (nafta=diesel in italiano) un altro antenato della serie 682/690 aveva già il cambio a 4 marce normali più 4 ridotte. Inoltre già dal 1932 i camion Fiat hanno la iniezione diretta. La Fiat costruiva in proprio anche le pompe di iniezione, mentre OM, Lancia e Alfa Romeo impiegavano pompe della Bosch. Nel successore del 666N la cabina era ancora in legno e rivestita di acciaio, stiamo parlando del 680N presentato nel 1947. Il 682N è il primo camion della Fiat con la cabina interamente in acciaio e viene presentato alla Fiera del Levante di Bari nell'ottobre del 1952. Venne costruito solo per due anni. La prima serie aveva lo stesso motore del 680N con 10170 cc e 140 cav. Con un alesaggio di 122 mm. (per questo motivo era soprannominato "122" dagli autisti). Nella seconda serie l'alesaggio venne aumentato a 125 mm. Così nasceva il motore tipo 203, con 10676 cc famoso per la sua robustezza. Il 682N venne anche costruito per la prima volta in versione trattore per semirimorchio con la definizione 682T (Trattore). Nel 1959 al 682 venne affiancato il 690, un tre assi, con due assi sterzanti anteriori. Nel 1955 venne presentata la cabina "arrotondata" con il caratteristico "baffo" (682N2 1'serie), il

protagonista principale di questo articolo insieme al 690N. Fino al 1960 c'erano le porte che si aprivano controvento, poi in seguito vennero adottate quelle ancorate anteriormente e i vetri scorrevoli vennero sostituiti con quelli apribili con la manovella. Sopra il parabrezza era posizionato un elegante profilo in alluminio che fungeva da gocciolatoio. Il tipico triangolo che segnalava l'agganciamento del rimorchio scomparì a partire dal 1959 in seguito ad una modifica del codice della strada. I fari e gli indicatori di direzione vennero rimpiccioliti. Ai mozzi delle ruote anteriori erano applicati degli accessori in alluminio che li ingrossavano per favorire l'appoggio del piede durante la salita in cabina dell'autista. Il 682N2 si rivelò da subito un asso nella manica nei confronti dei concorrenti dell'Alfa Romeo, OM e Lancia. Una affidabilità eccezionale ed un telaio che si prestava a modifiche da parte dei vari allestitori italiani secondo le singole richieste del cliente finale. La Fiat costruiva il 682 con due assi che consentivano una massa complessiva di 14 tonnellate. Con il montaggio del terzo asse la massa aumentava a 18 ton. Il 690 che nasceva già a tre assi con una massa di 18 t., aumentava la stessa a 22 ton. Con l'applicazione del quarto asse. Molti gli allestitori che si affermarono in quegli anni come ad esempio Adige, Cardì, Ceschi, Girelli, Perlini, Rigo a Verona, Marotta a Bologna, Bartoletti a Forlì, Fassi a Bergamo, Viberti a Torino. Girelli e Saiv applicavano il terzo asse posizionato davanti all'asse motore, tutti gli altri dietro. Questo era sterzante e munito di sollevatore. Anche il cassone veniva fatto costruire dagli allestitori ed era più robusto di quello di serie fornito dalla Fiat. Era possibile per il cliente finale avere le stesse sponde sia per la motrice che per il rimorchio. Il cliente aveva l'imbarazzo della scelta: ordinava il camion alla Fiat, lo portava dall'allestitore e quindi lo immatricolava. Per il lungo raggio il trasportatore era certamente ben strutturato se si dotava di un 690N a quattro assi con un rimorchio sempre a quattro assi, raggiungendo così le 44 ton. di massa complessiva formando così il cosiddetto "millepiedi". Nel 1962 viene presentato il 682N3 con l'alesaggio portato a 130 mm e la cilindrata di 11548 e la potenza salita da 152 a 177 cavalli. Questo motore venne prodotto fino al 1988 e impiegato anche in motrici ferroviarie, le cosiddette "Littorine" e dimostrò la sua affidabilità anche in Africa. Alla fine degli anni '60 i 682 vennero esportati in quel continente e anche costruiti in Nigeria su licenza. La semplicità di costruzione era ideale per quel mercato, tanto che si guadagnò l'appellativo di "Re d'Africa". Un conoscente di Giorgio era responsabile negli anni '70 per l'imbarco di legnami esotici dal Ghana verso l'Italia. Egli importò in quel Paese tre 682N2. Dopo alcuni vani tentativi per insegnare agli indigeni la complicata tecnica di cambiata con il riduttore, decise di bloccare la leva in posizione ridotta: le strade erano comunque in pianura e le quattro marce normali bastavano. Maneggiare il cambio del 682N, specialmente a carico era e rimane per l'autista come la prova di maturità per uno studente. Sul cruscotto, fino al 1968 (a partire dal 683N) non esiste il contagiri, in modo che l'autista deve stimare ad orecchio il regime di giri del motore. Il cambio è dotato di rapporti normali e ridotte. Sia le marce normali che quelle ridotte hanno una posizione di folle. Il cambio principale è azionato con la lunga leva verticale (con schema ad "H"), le ridotte con la leva posta a sinistra del sedile di guida. La sequenza delle cambiate a camion carico che è da rispettare vista la scarsa potenza è la seguente: partenza in prima ridotta. Per cambiare in prima normale bisogna schiacciare la frizione, mettere in folle la ridotta, rilasciare la frizione, rischiacciare la frizione, sollevare la leva in posizione normale e lasciare la frizione. Il bello viene con la prossima cambiata, da prima normale a seconda ridotta: si schiaccia la frizione, leva lunga del cambio in folle, rilascio frizione, si rischiaccia la frizione riportando la leva ridotte in basso, rilascio frizione, si rischiaccia la frizione e si inserisce la seconda marcia dietro a sinistra, quindi si rilascia la frizione; è fatta! Su strada piana e camion vuoto l'operazione descritta è abbastanza facile, ma in salita e a veicolo carico la cosa diventa abbastanza complicata. Tutte le operazioni devono essere accelerate, per evitare che nel caso di manovra sbagliata il camion rimanga in stallo. Per il cambio marce l'autista ha a disposizione circa 500 giri di regime durante il quale può effettuare il cambio marcia.

Il papà di Giorgio racconta che agli inizi degli anni '60 un viaggio da Trento a Roma con un 682N2 carico durava circa 24 ore (600 chilometri). Non c'era ancora l'autostrada e l'itinerario prevedeva la statale del Brennero fino a Modena, poi la statale nr. 9 (la Via Emilia dei romani) fino a Cesena e da lì "l'attacco" si arrampicava su per l'Appennino verso il Passo del Verghereto. Qui terminava dopo circa 12 ore il turno del primo autista. Il secondo autista effettuava la seconda parte del viaggio in discesa verso Roma che veniva raggiunta dopo altre 12 ore. Il piede sinistro, così come il braccio sinistro erano sollecitati duramente. In Italia i camion avevano fino al 1976 la guida a destra. La guida in discesa era più faticosa e richiedeva molta concentrazione: l'autista doveva in un certo senso guardare molto avanti e prevedere la strada. Il 682/690 era dotato di freni pneumatici e di freno motore. Il freno motore (comandato dalla lunga leva a sinistra sul cruscotto) rallentava lievemente il mezzo, ma non poteva essere usato per lunghi periodi, pena il surriscaldamento del motore. Il suo azionamento tagliava la mandata del gasolio e comandava una farfalla sullo scarico. Il freno a pedale, come detto ad aria era supportato da un compressore che portava dopo circa cinque minuti la pressione dell'impianto a 5 bar. Al contrario dell'attuale sistema frenante dotato di fotocamere, se nell'impianto non c'è aria, i freni non funzionano: ma l'autista, al contrario di quanto succede adesso, poteva partire anche senza aria! Naturalmente era senza freni. Nelle istruzioni per l'uso in dotazione al 682/690 si viene avvisati di questo pericolo per ben cinque volte! Un punto negativo di questo sistema è che se si rompe un tubo, i freni non funzionano. L'autista, se deve affrontare una lunga discesa, deve tenere sott'occhio continuamente il manometro dell'aria e deve centellinare le frenate, perché se ne effettua 5-6 in fila la pressione cala vistosamente e con essa il potere frenante. E prima che il compressore ricarichi l'impianto ci vuole parecchio tempo. Nei camion attuali, dotati di fotocamere, in assenza di aria nell'impianto, il veicolo resta frenato: solo al raggiungimento della pressione di esercizio l'autista può partire. E anche nel caso di perdite di aria il veicolo si frena da solo.

Il lato negativo delle cabine a guida avanzata (senza musone) era la lotta quotidiana con il rumore del motore. Fra gli autisti è posizionato il cofano. Alcuni ottimisti lo rivestivano con un copri cofano imbottito per cercare di attutire il rumore ed il caldo. Tutti gli autisti che conosce Giorgio, che hanno guidato questo tipo di camion per alcuni anni, sono praticamente sordi. Specialmente nel 690N4 il rumore era insopportabile. Nei 682/690 fino alle serie N3 (motori tipo 203 oppure 801) i motori giravano a circa 1850 giri/minuto. Nel 690N4 venne montato il tipo 8200 che con circa 9 litri di cilindrata sviluppava una potenza di 200 cavalli, ma a ben 2500 giri/minuto. Fino al 1976 era obbligatorio in Italia viaggiare in due autisti, e quando questi volevano parlarsi, spesso dovevano aiutarsi con il labiale per intendersi. Nel 682 così come del 690 non c'era alcun ventilatore per il riscaldamento. Sotto il parabrezza c'erano due convogliatori d'aria; a destra e sinistra del cofano motore ci sono due aperture a spicchio che lasciano passare il calore, ma anche i gas di combustione del motore. In estate il calore era fortissimo. Davanti ai pedali si poteva aprire lo sportello, così come davanti ai piedi del passeggero, permettendo all'aria di entrare in cabina. Per garantire una informazione completa, la Fiat offriva con la stessa linea del 682/690, ma in dimensioni minori, sia di cabina che di motore, una gamma media ed una piccola. Per maggiori informazioni vai sul sito [www.zuckerfabrik24.de](http://www.zuckerfabrik24.de). Quasi come monumento alla pregevole attività del 682/690 è da considerarsi la parete in sassi nel piazzale doganale al Brennero. Le pietre di quel muro sono state portate fin lassù dalla località Fortebuso in Trentino da un 682N2, fra il 1962 e il 1964. Alla fine degli anni '70 molti trasportatori, nonostante la presentazione della serie 170/190 della Fiat, passarono alla concorrenza straniera. Nonostante le migliorie dell'allestimento delle cabine la tecnica era rimasta indietro. I motori aspirati della Fiat consumavano anche 60 litri per 100 chilometri, mentre ad esempio il motore turbocompresso dello Scania si "accontentava" di 40 litri. Agli inizi degli anni '60 anche la Fiat aveva provato un motore turbo, ma senza successo. Solo con l'Iveco Turbostar, negli anni '80, la casa poté rinverdire i fasti di un tempo.

Per darvi una idea regalo per un bel regalo di natale voglio portarvi a conoscenza di un'azione a favore dell'ente di aiuto ai profughi siriani: aiutate a lenire le sofferenze di questo popolo e fate un offerta per acquistare filtri per purificare l'acqua e renderla potabile. Un filtro costa 32 euro e i riferimenti per il bonifico sono: Entwicklunghilfeclub Boecklinstrasse 44 – 1020 Wien [www.eh-klub.at](http://www.eh-klub.at) Erste Bank AT952011131005405150GIBAATWW INDICANDO "Jordanien" nella causale