

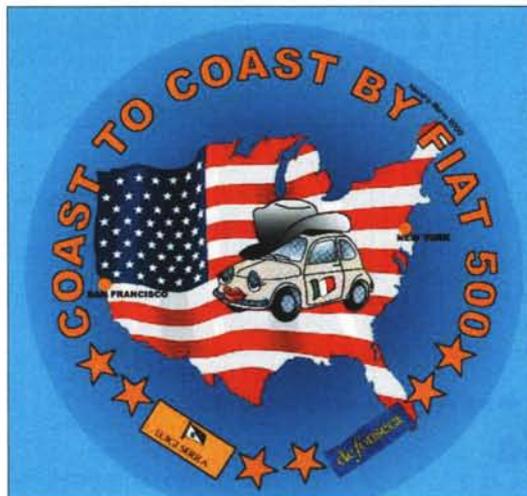
# Cinquecento!

Quelli della mia età l'hanno tutti posseduta o guidata. Una scatola di sardine su quattro rotelline, scoppiettante come una motozappa, con quattro minuscoli posti e un bagagliaio che pareva fatto per contenere una scatola da scarpe, un tetto plein air che, in molti esemplari, presentava il ben noto taglio sul lato destro, degno di un chirurgo plastico di successo, che i ladri facevano per aprirla e, bei tempi, rubare batteria e ruota di scorta. A distanza di cinquant'anni, mentre ancora continua a marciare, imperterrita, sulle nostre strade ed è ancora ambitissima meta dei ladri, proviamo a tracciare, su queste pagine, la storia leggendaria della macchina più popolare d'Italia.

*di Raffaello De Masi*

## Alcova e mezzo di lavoro

A distanza di tanti anni, mi chiedo come si faceva a ... "fare", nella cinquecento. Certo, si era giovani e non ci si andava troppo per il sottile, in fatto di comodità, ma, mi chiedo, quante lussazioni sono state dovute, in quel periodo, a movimenti da contorsionisti tra freni a mano puntati come pugnali, sedili fissi, e una panchina posteriore fatta per gnomi? Si tappezzavano il parabrezza e i piccoli finestrini laterali con i giornali (ricordate il film di De Crescenzo?) e s'iniziavano le grandi manovre che si concludevano con strappi e scuciture varie (puntualmente una gamba dei pantaloni capitava nel cambio, e una volta mi cedette la spalliera del seggiolino; non immaginate neppure cosa significa guidare senza schienale). Famiglie di quattro persone ci andavano in villeggiatura, con un bagagliaio sul tetto oscillante come un dolmen, e magari anche un carrellino al seguito. Fanatici della personalizzazione (disciplina allora molto seguita) vi aggiungevano ruote e distanziatori, trombe pneumatiche e fari di profondità, cerchi a raggi, volanti di pelle e sedili anatomici e, ancora, aprivano il cofano posteriore, a rovescio, come avevano visto fare nelle Abarth da competizione. Illudendosi



che questa pratica, come quella di montare scarichi ruggenti e tromboncini d'aspirazione, potesse aggiungere qualche pony alla ventina di cavallini di cui disponeva il microscopico bicilindrico.

I colori classici erano il bianco e il blu, o quel celestino Fiat che era poi diffuso su tutte le macchine della gamma. Per fare benzina si doveva aprire il cofano, non c'era nemmeno la lancetta del serbatoio e il raffreddamento ad aria rendeva il cofano posteriore simile a un forno. Fortuna che si apriva il tettuccio in tela (i nostalgici ricorderanno come,

nei modelli più vecchi, questo fosse full length) e ci si illudeva di essere così su una supersport rossa fiammante.

Ma come è nata e quale è la storia, in breve, della "macchina degli italiani", ancora oggi oggetto di desiderio, affetto, devozione e interesse, tanto da far nascere club con regole e gergo da far invidia alla Carboneria? Basta chiedere a WWW!

## La storia, vista da lontano

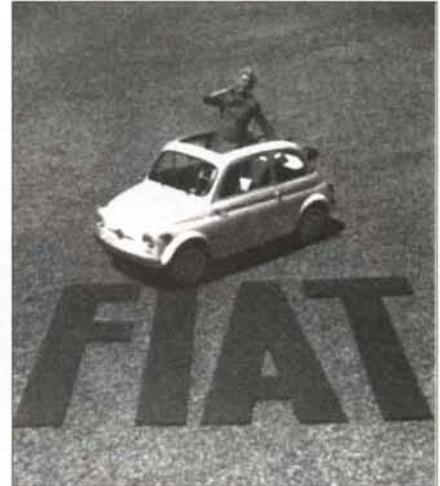
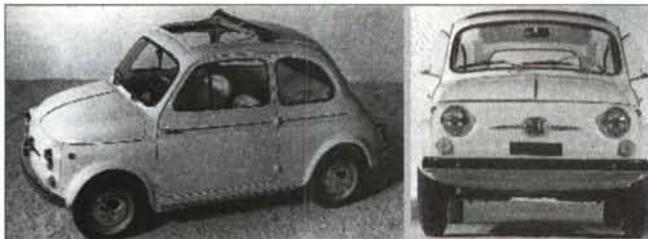
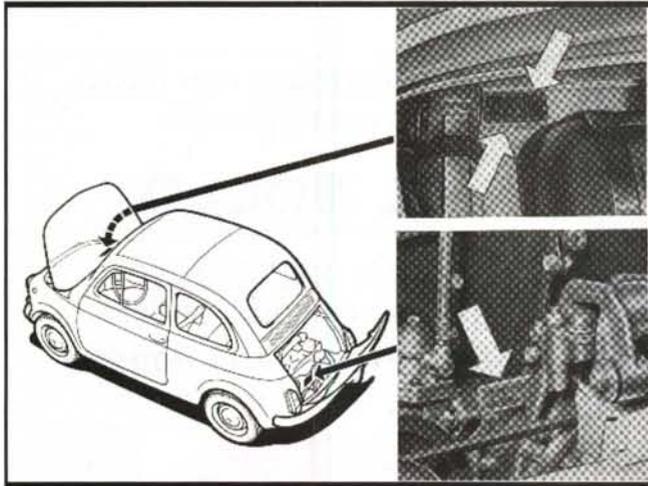
Lo studio per una vettura di piccole dimensioni, che sostituisse nelle famiglie Italiane del dopoguerra il ruolo della Vespa, era stato intrapreso sin nel 1952, quando l'ing. Dante Giacosa rimise mano a vecchi progetti di prima della guerra. Lo spunto decisivo lo diede un disegno di un ormai dimenticato tecnico della Deutsche FIAT. Questi presentò un semiprogetto di una microvettura spinta da un motore a due tempi di derivazione motociclistica. Il motore fu scartato perché non rispondeva ai canoni della FIAT in fatto di economia e durata, ma la carrozzeria fu giudicata positivamente.

Cominciò così lo sviluppo di un motore adeguato. Dopo vari studi, si optò per

un motore simile a quello della 600, disposto longitudinalmente, ma che si rivelò inadeguato fino a che alcuni tecnici FIAT, escogitarono un semplice ma efficace sistema di sospensione del motore, che ovviava al problema delle violente vibrazioni.

L'originale disegno della carrozzeria eseguito da Bauhof fu rivisitato a fondo dall'ing. Giacosa, per renderlo più piacevole e per irrobustire la struttura. Nel 1954 la commissione "tipi nuovi" discusse per la prima volta sulla produzione del nuovo veicolo, dando parere positivo. Il punto di non ritorno fu raggiunto l'anno successivo. Così andarono avanti gli studi per la carrozzeria e soprattutto per i motori.

Per evitare interferenze con la 600, anche essa appena uscita, si decise di dotare la nuova vettura di due soli posti.



## 1957, presentazione della "FIAT nuova 500"

La presentazione della nuova vettura avvenne nel luglio del 1957. L'auto aveva la carrozzeria portante monoscocca, tetto apribile fino al cofano posteriore, ruote da 13". Le dimensioni minime (1,33 x 1,32 x 2,97 m) la rendevano la più piccola auto italiana sul mercato. Le sospensioni e lo sterzo erano quelli della 600, così come i freni, idraulici con ganasce autocentranti (novità per



### Onore al merito!

Mi preme fortemente precisare che la maggior parte dell'iconografia e, quasi integralmente, tutte le notizie e le descrizioni cronologiche e tecniche sono frutto dell'impareggiabile lavoro svolto da Zbowelandia, e pubblicato sullo spazio di Geocities. Si tratta di un lavoro di certissima pazienza, esemplare nella esattezza dei dati forniti, e che rispecchia l'affetto e la pazienza di un appassionato che, tra l'altro, in maniera modesta non si presenta mai. Complimenti e onore al merito!



l'epoca). L'impianto elettrico era a 12V con dinamo da 180W, comandata da cinghia. Il comando d'accensione era costituito da una levetta posta tra i sedili anteriori, accanto a quello dello starter (chi non ricorda!)

L'impianto d'illuminazione era costituito da due proiettori con lampada a doppio filamento, due fanalini sui para-

fanghi con lampadine a doppio filamento per luci di direzione e posizione, due fanalini posteriori con luci di direzione e lampade a doppio filamento per quelle

Per risparmiare non basta un'auto piccola

## «IL BOLLO»

(TASSA AUTOMOBILISTICA REGIONALE)

pagalo gratuitamente presso gli sportelli della Banca Popolare di Sondrio

(Il modo di pagamento è disponibile presso tutte le filiali della banca)



Un servizio innovativo offerto ai clienti, agli enti e alle aziende lombardi tramite la capillare rete di sportelli della Banca Popolare di Sondrio, che partecipa alla gestione attraverso il Tesoriero della Regione Lombardia.

Regione Lombardia

di direzione. Al centro del volante si trovava il pulsante dell'avvisatore acustico. Il tergicristallo era senza ritorno automatico, ed era comandato da un interruttore sul cruscotto. L'accensione delle luci e l'azionamento degli indicatori di direzione avveniva tramite levette.

Il motore a 2 cilindri, 4 tempi, era posizionato posteriormente era in blocco con il cambio e il differenziale. Aveva il basamento in alluminio, i cilindri in ghisa e testa in alluminio. La cilindrata era di 479 cc. La distribuzione era a albero a camme nel basamento comandato da catena, con aste e bi-



d'arresto e posizione e luce targa. Sulla plancia si trovava il cruscotto comprendente il tachimetro, la spia dell'olio, delle luci di posizione, della dinamo e della riserva, direttamente su cruscotto si trovavano le spie delle luci di profondità, degli indicatori

lancieri, valvole in testa inclinate di 12°. L'alimentazione veniva fornita da un carburatore invertito dotato di starter per l'avviamento a freddo. Il raffreddamento era ad aria forzata, aria che veniva prelevata attraverso una griglia alla base del lunotto e convogliata attraverso un tubo di grosso diametro al ventilatore comandato dalla cinghia che azionava la dinamo. L'aria di raffreddamento lambiva l'alettatura dei cilindri e anche la coppa dell'olio.

Tutti i cristalli erano fissi, tranne i due deflettori anteriori che si potevano



aprire a compasso. La ventilazione estiva veniva assicurata dal tetto apribile in tela e dalle feritoie poste sotto i fanali anteriori, il riscaldamento invernale veniva assicurato da un condotto munito di sportello di chiusura, che convogliava l'aria di raffreddamento del motore all'interno dell'abitacolo. L'aspetto economico, la scarsa dotazione di serie, la bassa velocità massima e la portata limitata a due sole persone fecero sì che l'accoglienza da parte del pubblico fosse abbastanza fredda.

Così nel dicembre dello stesso anno furono presentate due nuove versioni, la Normale e la Economica.

La Economica, riprendeva i canoni della serie precedente ma con un motore più potente (15 CV invece di 13), la Normale invece prevedeva cornici cromate ai fari, profili di metallo lucido sul cofano anteriore e sulle fiancate, coprimozzi e la scritta Nuova500 sul cofano motore. I finestrini erano discendenti, i deflettori avevano il fermo d'apertura, le levette di comando degli indicatori di direzione e del devioluci erano coassiali allo sterzo e, quello che più conta, fu aggiunto un sediletto imbottito nella parte posteriore.

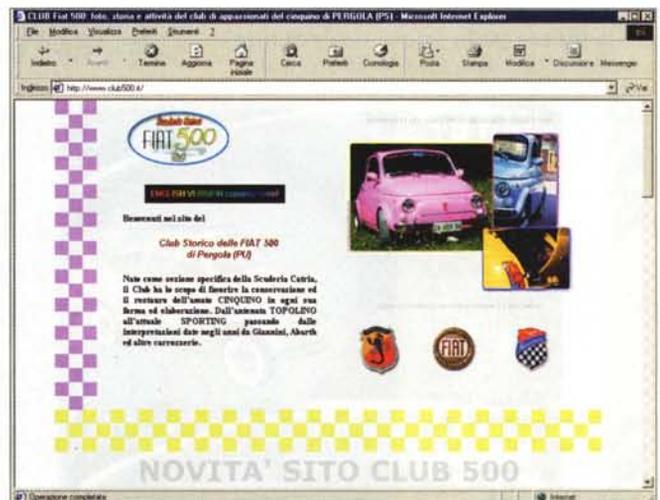


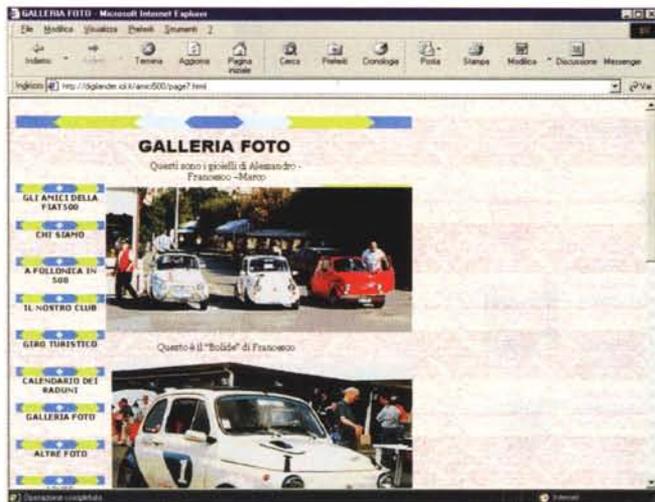
## A tutta birra!!!

Per dare un'ulteriore mano al successo della nuova vettura alla FIAT si pensò di realizzare una versione sportiva della 500, da far gareggiare nei campionati dedicati a vetture di piccole dimensioni. La realizzazione di questa versione fu affidata alla Abarth di Torino. La FIAT però non era ancora soddisfatta, e realizzò per conto proprio una versione sportiva. Nacque così la Sport.

La nuova versione riprendeva i canoni della Normale ed era disponibile in due versioni: la berlina e la tetto apribile. L'unica differenza tra questi due modelli era la presenza, sulla Tetto apribile, del tettuccio in tela della Normale, mentre la berlina offriva un tetto interamente in lamiera. Oltre a questo la Sport si distingueva per la presenza di una banda rossa lungo la fiancata e dai cerchi verniciati anche essi di rosso.

La vera differenza tra questa versione Sport e la Normale era nel motore. Le versioni Sport erano dotate del motore siglato 110.004, con la cilindrata portata a 499.5 cc, dotato di albero a camme in acciaio con fasatura modificata e di un carburatore Weber





261MB2, accreditato di 21,5 CV. Furono modificati anche il rapporto di compressione, le molle di richiamo delle valvole, il rapporto finale e altri piccoli particolari secondari. Così modificata la 500 Sport affrontò le altre vetture di pari cilindrata nelle varie competizioni, riportando moltissimi successi. Questo portò alla FIAT 500 moltissima notorietà, cosa che le giovò anche sotto l'aspetto commerciale.

La vera svolta, per la Fiat 500, viene dalla presentazione nel 1960 della Nuova 500 D. Le modifiche introdotte su questo modello furono il nuovo serbatoio (simile alla 600), la possibilità di aumentare lo spazio per i bagagli abbattendo lo schienale del sedile posteriore, nuovi pomelli di avviamento e starter sul tunnel (in metallo e plastica anziché tutti in metallo). Il motore assunse la sigla 110 D.000 con cilindrata di 499,5 cc, la stessa della Sport, e la potenza aumentò di 1 CV. Ora la 500 era una vera automobile, con spazio per 4 persone, più posto per i bagagli, con un motore più elastico e scattante.

Successivamente la Fiat aggiunse alla dotazione di bordo le alette parasole, il posacenere al centro della plancia, il lavavetro, la luce di cortesia ad accensione automatica (1961), tergicristalli a ritorno automatico (1964).



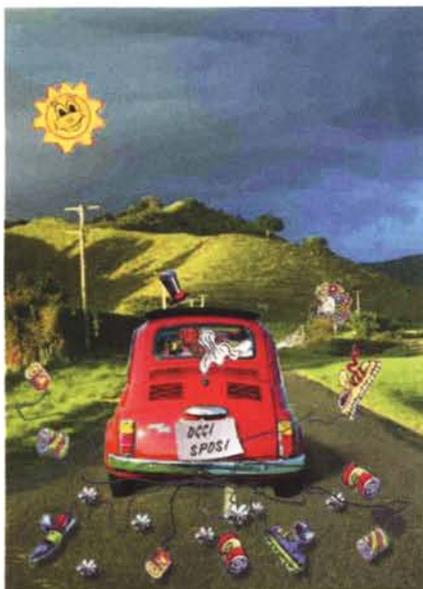
Nel 1960, il rimpianto degli artigiani e dei commercianti per la Belvedere indusse la Fiat a studiare e a presentare

La vera innovazione era il motore, sempre bicilindrico raffreddato ad aria, rovesciato su un lato. Questo permise

una giardinetta su base 500. Uscì così la 500 Giardiniera (che oggi si chiamerebbe, senza stante storie, 500 Station Wagon, ndadp).

La Giardiniera era dotata di una dotazione di bordo uguale a quella della berlina, la differenza nella carrozzeria era nella parte posteriore allungata, chiusa con una porta di grandi dimensioni incernierata lateralmente.





alluminio, cambiarono i fanalini anteriori e quelli posteriori. Tra i particolari nascosti, il serbatoio diventò più grande, si irrobustirono le sospensioni, i semiassi, si sostituì il reggispinta della frizione con un cuscinetto a sfere al posto del anello in grafite. Nel corso degli anni poi alcuni particolari furono sostituiti (probabilmente a causa dell'esaurimento delle scorte del modello precedente), così il fanalino protatarga diventò di plastica, e la griglia della presa d'aria alla base del lunotto non aveva più cinque viti di fissaggio ma tre occultate tra le feritoie della griglia stessa.

Nel 1968 nacque la 500L. In quell'anno la Fiat cambiò anche lo stemma, passando al stemma romboidale; da notare



di ottenere un piano di carico perfettamente livellato, mentre per allineare a questo lo schienale ribaltato del sedile posteriore fu tolta un po' di imbottitura dal sedile stesso.

Nel 1965 la Fiat presentò la versione F della nuova 500. La differenza più evidente erano le portiere incernierate anteriormente e non più posteriormente, ma anche altre erano le disuguaglianze. Vennero eliminati tutti i fregi in metallo lucido, il semitetto che copriva i posti posteriori non era più avvitato ai montanti ma era un pezzo unico, il parabrezza era più grande, furono adottati i fari a fascio asimmetrico, fu modificata la chiusura del tetto (ora a un gancio invece di due), si semplificarono i comandi.

La mascherina anteriore non era più tutta d'un pezzo ma formata da tre pezzi, i copricerchi erano in acciaio e non in



che con l'uso di questo stemma, la 500 non era più "Nuova", ma semplicemente 500. All'esterno la L si distingueva dalla F per alcuni particolari cromati sui gocciolatoi e sulle guarnizioni dei vetri, ma soprattutto per la presenza dei famosi "tubi" sui paraurti. All'interno si trovava il nuovo cruscotto, simile a quello della 850. I sedili erano reclinabili, c'erano le tasche sulle porte, e il pavimento era rivestito in moquette.

Nel 1971 venne presentata l'ultima versione della 500. Allora la Fiat si era resa conto da tempo che questo modello non poteva più essere rinnovato, ma che bisognava cambiare completamente. Uscì così la R modello destinato a terminare la storia della

500, praticamente assieme alla 126, più moderna e raffinata. La R riprendeva i canoni stilistici della F, con l'introduzione di un nuovo motore (110.005) e con il cambio che avrebbero equipaggiato poi la 126. Della 126 la R montava anche i cerchi, che non avevano più i copricerchi. Così, nel 1975 l'ultima 500 lasciò gli stabilimenti della SICILFIAT. Cinque milioni circa, gli esemplari costruiti dalla nascita.

## Conclusioni

A distanza di 25 anni, la Cinquecento è ancora la regina delle nostre strade. Ambita da collezionisti e ladri, si è reincarnata, con lo stesso nome, in una nuova, omonima, vetturessina, che però ha avuto scarsa fortuna. Invece questa scatola su ruote, arretrata anni luce nei confronti delle sofisticate vetture di oggi, ma basata su un progetto di esemplare semplicità, continua a circolare imperterrita nelle nostre città, districandosi agevolmente nel traffico e partecipando a raduni, convention, conferenze, memoriali di infiniti appassionati e collezionisti di tutto il mondo. Insomma, un mito dell'automobile, come il Maggiolino o la Mini. Un mito di casa nostra!

## Webografia

<http://www.500clubitalia.it>  
<http://www.geocities.com/baja/outback/4768/index.html>  
<http://www.amatissima500.com/>  
<http://web.tiscalinet.it/Fiat500/>  
<http://www.500club.org/>  
<http://www.club500.it/>  
<http://web.tiscalinet.it/teamfg/>