"FIAT 500" buon compleanno signorina

Quando l'essenzialità di un'idea ne diventa anche la sua forza, nascono capolavori in grado di plasmare il culto di massa. Il mondo dell'ingegneria automobilistica, di questa dicotomia, è stato ricco e fiorente, soprattutto nel nostro recente passato. Vetturette generate per i ceti soltanto sfiorati dal miracolo economico, hanno saputo scolpire intere epoche, società, abitudini, costumi. La straordinaria "500", che di queste starlettes fu senza dubbio tra gli esponenti più illustri, ne è stata un esempio perfetto.

A sessant'anni dalla sua presentazione (era il luglio del 1957), è ancora in grado di appassionare le folle e di risollevare i bilanci di multinazionali che ne hanno reinterpretato, in chiave moderna, la leggenda mai sopita. Assieme alla "600", ha motorizzato l'Italia degli anni 50 e 60, entrando senza timore nella vita quotidiana di milioni di persone. Sembra ancora di sentirla, con quel suo inconfondibile sferragliare, arrabattarsi tra i ciottoli dei vicoli più minuti.

Il contesto ► Fu l'enorme bacino di clienti privi di un potenziale monetario sufficiente per acquistare un'automobile, che agì da catalizzatore all'idea di realizzare una micro-utilitaria scevra d'ogni lusso. Come lei, altre regine della storia (il Maggiolino su tutte) furono figlie della classe proletaria. ► Del progetto s'incaricò Dante Giacosa, ma l'illuminazione giunse inaspettatamente da un giovane impiegato tedesco della Deutsche-Fiat di Weinsberg, Hans Peter Bauhof. Nel 1953 inviò a Torino i disegni di una minuscola due posti d'ispirazione VW. A Giacosa piacque il concetto della carrozzeria; inoltre, lo schema tecnico risultava perfetto per ottenere un basso costo di produzione. Si diede il via ai primi prototipi.

Storia ► Dopo qualche ritardo determinato dalle priorità concesse alla "600", Giacosa poté dedicarsi al motore di colei che, per distinguersi dalla popolarissima "500 Topolino", venne battezzata "Nuova 500". La scelta definitiva cadde sull'unità longitudinale a due cilindri paralleli, raffreddata ad aria, da 479 cm³. Erogava 13 cavalli ma, in base alla sua configurazione, era "geneticamente affetta" da vibrazioni. Si cercò di porvi rimedio montando il propulsore a sbalzo su una piccola sospensione a molla ancorata alla traversa posteriore. Divenne una tra le caratteristiche più note della "500". Il motore risultò un capolavoro d'economia: il filtro dell'olio in asse con l'albero permise grosse semplificazioni. Quattro freni a tamburo, una carrozzeria portante in grado di ospitare due adulti davanti e due ragazzi dietro, affidabilità, facilità di manutenzione e un prezzo davvero appetibile, completarono l'alchimia, decretando un successo senza precedenti. Dal 1957 al 1975 ne furono fabbricate 3 milioni e 678mila unità.

Modelli ► Il 4 luglio del 1957 venne presentata la "Nuova 500" (o progetto "110"). Costava 465mila lire, circa 100mila in meno della "600". Le vendite, inizialmente, stentarono a decollare ma, al Salone di Torino dello stesso anno, vennero apportati alcuni, decisivi, ritocchi estetici e la potenza, a pari cilindrata, fu aumentata di 2 cavalli. ► Nel 1958 apparve la "Sport" (tra le più ricercate e costose sul mercato odierno): 499,5 cm³, 21,5 cv e una fascia rossa sulle fiancate. Era l'unica ad avere un padiglione interamente metallico. Nel 1959, di quest'ultima, uscì la variante con tetto

parzialmente apribile. Furono introdotte anche lievi rettifiche alla fanaleria. ► Nella primavera del 1960 nacque la celeberrima "Giardiniera", con carrozzeria a tre porte. Le fece da contraltare, dopo qualche mese, la "500 D", dotata dello stesso motore da 499,5 cm³ della "Sport", ma depotenziato a 17,5 cv (raggiungeva i 95 km/h). Presentava anche correzioni meccaniche e stilistiche (lampeggiatori, gruppi ottici posteriori, arredi interni). Si dovette invece attendere il 1965 per la "500 F", figlia di un ripensamento più radicale: aveva porte incernierate, trasmissione irrobustita, modifiche alla struttura del padiglione, al serbatoio e ai fanalini sul retro. ► Nel 1968 la "L" (Lusso) affiancò la "F". Si distingueva per i paraurti provvisti di vistosi rinforzi tubolari, nuovi copriruota e pneumatici radiali. All'interno, sfoggiava un magnifico cruscotto rivestito, un volante rivisitato e sedili reclinabili. ► Nel 1972 fece capolino la "500 R" (Rinnovata). Malgrado i soli 18 cavalli sviluppati dal suo 594 cm³, migliorarono accelerazione e ripresa. All'esterno, campeggiavano il marchio FIAT romboidale e i cerchi della "126". ► L'epopea ebbe fine nel 1975: il primo agosto, l'ultima "500" uscì dalle linee di montaggio di Termini Imerese.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una "500 L" del 1971, impeccabile nel suo essere minuta e fiera nello sfoggiare quella livrea rosso-arancione che tanto le dona. A mostrarcela, con una punta d'orgoglio, il proprietario (e gerente del Ristorante Campofelice di Tenero), Pasquale Agresta. La mettiamo in moto, non senza qualche patema d'animo, e ne riconosciamo immediatamente la musicalità, colonna sonora di quell'Italia ottimista che si avviava verso il boom economico. «La comprai di seconda mano più di trent'anni fa. All'epoca erano diffusissime e io me ne innamorai già da bambino». ► Agresta, trasferitosi in Svizzera, decise di non separarsi da quel piccolo gioiello e intraprese tutte i lavori necessari per ottenere l'omologazione. Pensò poi di rivalorizzarla, compiendo numerose opere di restauro (fondo, vernice, meccanica...). «È l'unica della sua stirpe che possiedo e, malgrado non mi rimanga molto tempo per partecipare a raduni, la uso di tanto in tanto, quando le temperature si fanno più gradevoli. Ci vado a passeggio, lieto dei suoi 80-90 chilometri orari». Mano nella mano, come fosse una signorina di quegli anni ridenti.

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Carrozzeria: berlina a 2 porte

Motore: a due cilindri verticali in linea
Cilindrata totale: 499,5 cm³
Alesaggio x corsa: 67,4 x 70 mm
Potenza: 13.23 kW (circa 18 cv) a 4'600 giri/min.
Alimentazione: 1 carburatore monocorpo Weber 26 IMB4
Raffreddamento: ad aria forzata

Colore: arancione
Freni: 4 a tamburo
Cambio: 4 marce + retro non sincronizzate

Lunghezza: 3'025 mm - Larghezza: 1'325 mm
Altezza: 1'325 mm - Passo: 1'840

Peso a vuoto: 530 kg

Velocità massima: 95 km/h
Prezzo di listino nel settembre del 1968: 525mila lire