

# A SPASSO CON LA 500

*Vi racconto di un'auto di quando eravamo "un po' più ragazzi"...*

*di Roberto IZOKLI*



**C**ome direbbe il buon Gigi Marzullo: *“Facciamoci una domanda...e diamoci una risposta”...*

*Chi, tra tutti i nati fino alla seconda metà degli anni sessanta, e oggi gagliardi quarantenni, ha posseduto o mosso i primi passi da automobilista su una mitica FIAT 500?*

*Se facessimo un sondaggio come si usa oggi, scopriremmo che siamo stati, forse oltre il 90%...*

*Ovviamente per una serie di motivi di ordine pratico ed economico:*

- *Prezzo di acquisto favorevole alle tasche (in moltissimi casi) da studente*
- *costi di gestione molto bassi, dovuti alla piccola cilindrata e alla sua semplicità meccanica che di conseguenza richiedeva pochissima manutenzione*
- *la sua relativa semplicità d'uso e le ridotte dimensioni ne facevano l'auto ideale per il neopatentato*
- *spesso, era già presente in famiglia come seconda auto, e noi nei week-end ce la “rubavamo”.*



## **LA SUA STORIA...IN POCHE RIGHE**

Nacque **ufficialmente** nel 1957 ma l'idea della sua realizzazione risale ai primi anni '50 dettata dall'esigenza di sostituire l'oramai obsoleta **500/c Topolino**, sua progenitrice risalente al periodo pre-bellico (fu presentata nel 1936) voluta da Mussolini con l'intento di motorizzare l'Italia...il solito utopista...ma all'epoca della modesta **Italia contadina** in quanti si potevano permettere l'automobile? Poi venne la guerra, con tutte le conseguenze che purtroppo tutti noi conosciamo, per la nostra economia e industria...

Il compito venne affidato all'Ing. **Dante Giacosa**, uno dei migliori progettisti della storia FIAT, padre anche della **600** e di quasi tutti i modelli della Casa fino a metà degli anni '70. Ma date le scarse risorse economiche e organizzative dell'epoca post-bellica, le idee tardavano ad arrivare. Poi la svolta improvvisa: un giovane ingegnere tedesco impiegato alla **Deutsche Fiat**, la filiale che si trovava in Germania, propose un disegno di una piccola utilitaria che poteva andare bene. Era ispirata alla già famosa **Wolkswagen Maggiolino**, e ne ripeteva in forma ridotta le linee e l'impostazione meccanica, montando un piccolo motore bicilindrico a due tempi, usanza molto in voga tra i costruttori di auto economiche dell'epoca. L'idea piacque tanto all'Ing. Giacosa, che la giudicò molto valida nell'architettura: **corpo vettura ridotto al minimo, con linee tondeggianti che davano un tocco di modernità, motore "fuori-bordo" collocato nella parte posteriore che faceva guadagnare in abitabilità al corpo vettura dalle modeste dimensioni** (le prime "500" erano due posti +2...). La sola cosa che osteggiò fin dall'inizio fu il motore. Egli voleva a tutti i costi un bicilindrico a quattro tempi, ma la sua progettazione doveva partire da zero, così un po' per prendere tempo, un po' per **mettere subito su strada** qualcosa di nuovo, si applicarono quelle soluzioni costruttive ad un motore a quattro cilindri già presente in casa, così con una carrozzeria un tantino più grande vide la luce, nel 1954 la **FIAT 600**, che in un certo senso, ne anticipava le **linee guida**. Tre anni più tardi, dopo aver superato i vari problemi di **progetto** (rumorosità, vibrazioni, affidabilità e scarsa potenza sviluppata) fu finalmente pronto il mitico bicilindrico Fiat e con esso furono maturi i tempi per la presentazione della nuova utilitaria. Una nota: quel motore a due cilindri fu talmente azzeccato che ne derivarono varie versioni per altri modelli quali **Bianchina** e **500 Giardiniera**, una versione **Station Wagon della 500**...poi quella stessa unità arrivò fin quasi ai giorni nostri passando attraverso la **126**, la **Panda 30**, la **126 Bis** e la **Nuova Cinquecento** degli anni '90 nella sua massima evoluzione tecnica, con carburatore elettronico, scarico catalizzato e cilindrata aumentata a 700cc.

Tuttavia, all'inizio la sua accoglienza da parte del pubblico fu veramente fredda. Questo per una serie di carenze di allestimento e di prestazioni, alle quali la Fiat mise riparo in maniera abbastanza tempestiva e inusuale per quei tempi: fece subito uscire una nuova serie con tutte le dotazioni minime richieste dalla clientela (le primissime 500 non avevano il sedile posteriore ma una panchetta di fortuna, non avevano i finestrini discendenti, ed il motore aveva pochissima potenza) e rimborsò a coloro che avevano acquistato i primi esemplari la differenza di prezzo, che fu abbassato di 25.000 Lire, in alternativa si poteva avere **l'aggiornamento gratuito**. Fu un salvataggio in extremis...oltre tutto il cliente tendeva ad orientarsi verso la già affermata **600** che con qualche soldo in più offriva quattro posti comodi, un discreto bagagliaio ed un più prestante e collaudato motore a quattro cilindri. Forse la politica della Fiat fu proprio quella di non far interessare troppo il pubblico alla 500, che doveva essere solo un'alternativa alle due ruote della Vespa o della Lambretta e **non una concorrente** della 600, all'epoca vettura di punta della Casa...

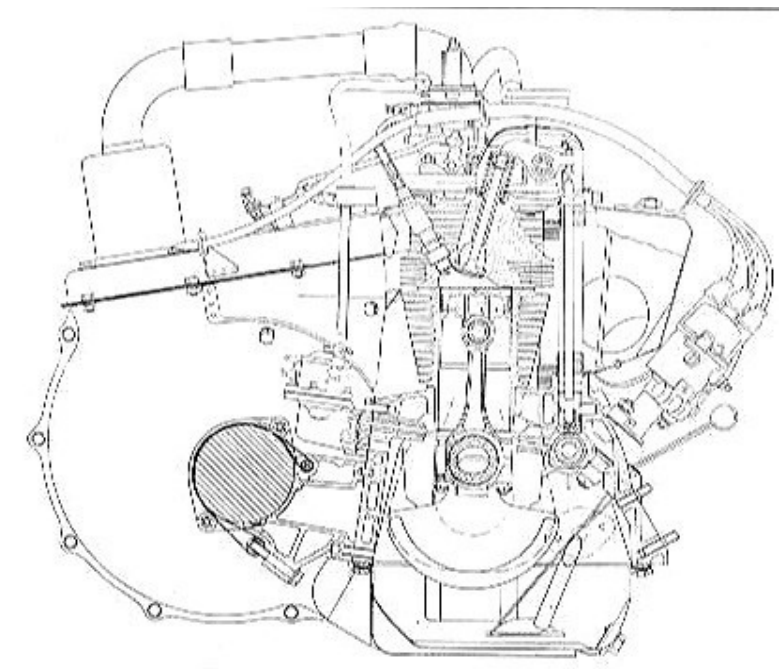
Ma la piccola utilitaria di Torino non poteva sottrarsi al proprio destino, quello di diventare un'auto di successo, così nell'intento di promuovere le vendite rafforzandone l'immagine e, nello stesso tempo conquistare anche il pubblico più giovane, verso la fine del 1958 venne presentata la **Nuova 500 Sport** a cui venne affiancata la **Nuova 500 Tetto Apribile** che si proponeva al pubblico con tutti gli accessori da "vera auto", ovvero tergicristalli automatici, vetri discendenti, comando frecce al volante, alette parasole, ed un sedile posteriore che poteva finalmente ospitare due persone mentre dall'apertura del tetto che si spingeva fino a tutto il lunotto posteriore si passò al

tettuccio in tela che scopriva la sola parte anteriore, soluzione tecnica che rimase per tutta la durata in produzione del modello. Per quel che riguardò la versione **Sport**, si intervenne radicalmente sul motore che con opportune **elaborazioni** incrementò la sua cilindrata a 499,5cc con potenza elevata a “ben 21CV” oltre ad un allestimento interno e di carrozzeria (offerta solo bianca con bande laterali rosse) dall'aspetto “corsaiolo”. Questi due nuovi modelli proiettarono definitivamente la 500 verso il successo commerciale che portò la vettura a diventare il **best seller** Fiat degli anni 60, che attraverserà interamente mantenendo costante il suo primato di vendite passando attraverso vari aggiornamenti e modifiche (modelli D, poi F e infine versione L) che ancora vediamo circolare ai giorni nostri, a dimostrazione della tuttora validità del progetto. Il 1° Agosto del 1975 nello stabilimento Fiat di Termini Imerese, venne assemblata l'ultima 500, una **serie R** di colore blu...

### ***ALCUNE NOTE TECNICHE...***

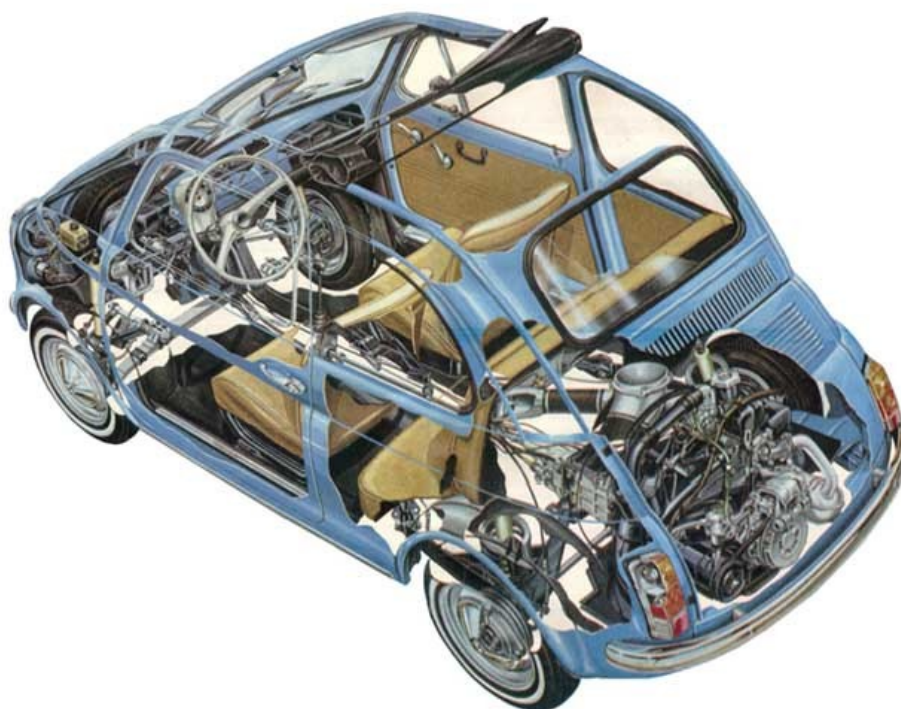
*Schema meccanico e principali caratteristiche del suo motore, il **mitico bicilindrico...***

Cilindri : (2) verticali in linea  
Alesaggio e Corsa : 66 (67.4 / 73.5) X 70 mm  
Cilindrata totale : 479 cm<sup>3</sup> (499.5 / 594)  
Potenza : 13.5 CV (15 / 16.5 / 17.5 / 18)  
Rapporto di compressione : 6.55 : 1 (7:1, 7.5:1)  
Distribuzione : valvole in testa, albero a camme laterale mosso da catena.  
Accensione : a spinterogeno  
Alimentazione : Weber 26 invertito (Weber 24)  
Lubrificazione : pompa a ingranaggi, filtro olio centrifugo  
Raffreddamento : ad aria forzata.  
Velocità max : 85 km/h (95 / 100)  
Consumo : 4.5 L / 100 (5.5)

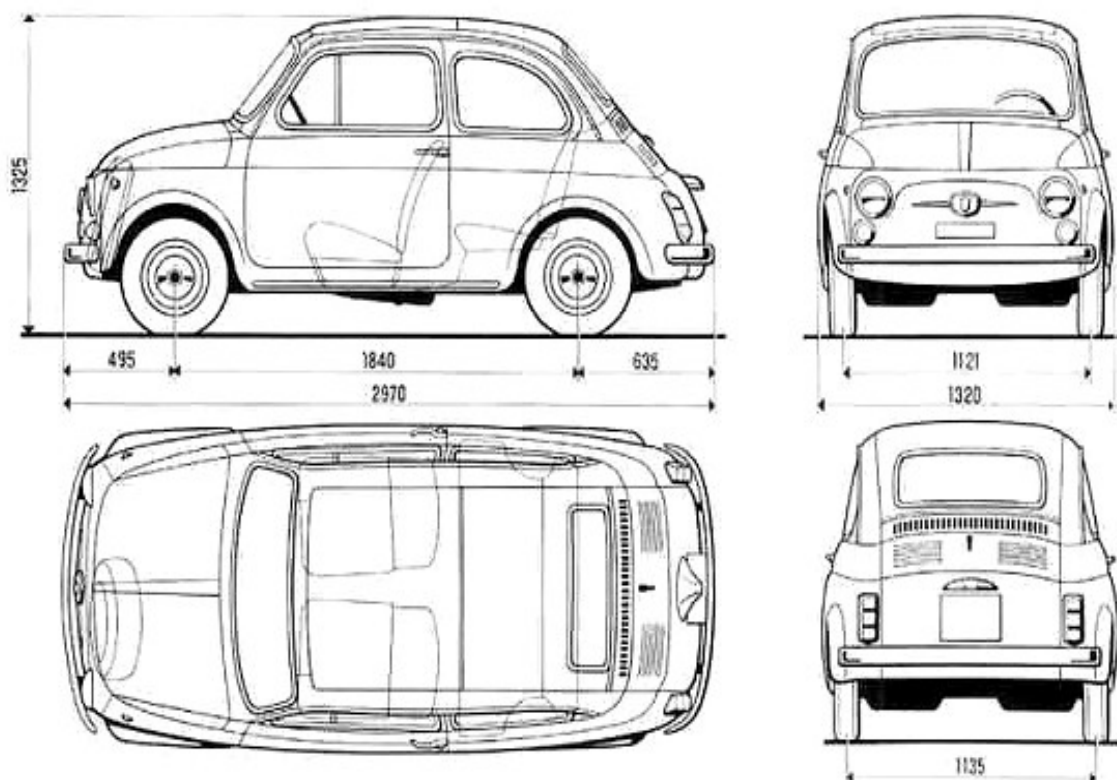


***SEGUE...***

*Vista in trasparenza. Si evidenzia la sua semplice quanto efficacissima meccanica...*



*...infine lo schema con tutte le sue **quote**: davvero impossibile fare di meglio con queste misure!*



***SEGUE...***

**S**e mettessimo a confronto le sue prestazioni generali con quelle di una attuale utilitaria ci verrebbe veramente da sorridere...non dispone di una grande “cavalleria” sotto il cofano, ne di ABS, ESP, DSP e altre diavolerie elettroniche varie, di airbag nemmeno a parlarne, in caso di urto troveremmo la nuda lamiera ad “attutire” il colpo e la sua frenata è ogni volta un tuffo al cuore., Ma voglio trattare delle emozioni che possiamo percepire durante il suo uso, tutte esclusivamente legate ad essa e che nessuna auto ci ha mai fatto provare...chi possiede o ha posseduto una 500 sa di cosa sto parlando...



### **IO E LA “MIA 500”**

**R**icordo che ero un giovane studente perennemente squattrinato, con tanta voglia di vivere e divertirsi, da poco patentato, con un sopraggiunto grande bisogno di mobilità dovuto alle nuove esigenze che la maggiore età richiedeva...(amici, ragazze, nuove compagnie e soprattutto l'Università).

Non essendo di famiglia ricca, e soprattutto la mia costante volontà di volercela fare a tutti i costi da solo, mi convinse (sarebbe più vero dire **fui convinto** da un compagno di studi) ad accettare un piccolo lavoretto da aiuto cameriere in un ristorante all'EUR, il famoso PICAR...

Così, con ciò che mi guadagnavo nei week-end aggiunto a quello che “passava il convento” (paga settimanale di Papà) e stanco dei mezzi pubblici sempre inadeguati, decisi di fare **il grande passo**: comprare l'automobile! Ma il mio budget era talmente ristretto che la scelta fu quasi obbligata...l'unico acquisto possibile era la macchina più piccola in circolazione, ovvero la **Fiat 500**,,e pure usata. Altro che usata...stra-usata! Si trattava di una versione F del 1966 di un colore tra i peggiori, il **grigio topo** della Fiat anni '60...insomma, il suo primo impatto non fu di grande entusiasmo. Inoltre il suo aspetto era piuttosto malconcio, mentre i suoi interni così spartani davano l'impressione di essere a bordo di una scatoletta di simmenthal con le ruote (date anche le dimensioni...) equipaggiata con un cruscotto che ricordava la vecchia sveglia della nonna...con un motore che borbottava in maniera sinistra, e si avviava tossicchiando faticosamente...ma non mi persi d'animo...con 200.000 Lire (passaggio di proprietà incluso) me la portai a casa. Così anch'io avevo **quattro ruote ed un motore**. Molto bella da ricordare fu la fase successiva...sommando la buona volontà di un mio amico, allora giovane apprendista carrozziere, e la mia innata inclinazione verso la meccanica, riportammo quella stanca vettura ad uno stato più che decente. La nostra officina era...la strada, mentre il nostro “autoricambista di fiducia” era Calò, noto **sfasciacarrozze** tuttora in attività sulla Via Aurelia. Che bei tempi...così cominciava una piacevole avventura durata circa tre anni in compagnia di quella simpatica vetturessa che mi ha lasciato bellissimi ricordi indelebili, che essa ha sicuramente contribuito a rendere unici, con le sue note caratteristiche. Mi riferisco a certi “modi d'uso” che oggi fanno di arcaico...ma quanta umanità c'era in essi...sembrava quasi che la 500 vivesse...chissà...a cominciare dal suo avviamento, ve lo ricordate? Doveva essere una sequenza di semplici mosse, ma precise e mirate, altrimenti “lei”

non ne voleva sapere di mettersi in moto. Si girava la semplice chiavetta posizionata al centro della plancia e si **dava il contatto**, poi entravano in gioco le due levette tra i sedili; con una azionavi il motorino di avviamento e con l'altra il comando dello **starter** o **aria**, che dovevi dosare con molta perizia, altrimenti si **ingolfava il carburatore** e non c'era verso di partire...per non parlare del suo **impianto di climatizzazione**. Una levetta buttata a casaccio alla fine del tunnel centrale, che faceva la semplice funzione di comandare una **valvola a farfalla** la quale apriva il passaggio, attraverso un tubo, dell'aria calda prelevata dal convogliatore di raffreddamento. Ricordo che la sua posizione era spesso fonte di equivoco quando sul sedile posteriore prendeva posto una ragazza, magari **l'amica dell'amica** che saliva per la prima volta...e qui solo gli ex possessori di 500 mi possono capire. Nelle rigide giornate d'inverno, volendo riscaldare un po' l'abitacolo, si cercava alla cieca quella benedetta levetta collocata dietro di noi, nella parte bassa e, non essendo possibile voltarsi durante la guida, si esplorava il pianale con la mano destra che alle volte poteva sfiorare involontariamente (???) la caviglia (anche la coscia se eri fortunato) della ragazza seduta sul sedile posteriore...allora i casi erano due: a) figuraccia pazzesca con esclamazioni tipo "Vacce a provà co tù sorella!" b) ragazza consenziente che con la scusa di guidare la tua mano verso la **fatidica levetta** te la accarezzava lanciando il palese messaggio "che ci stava"...cose che potevano accadere solo su una 500...come il dover "spalancare" il cofano anteriore per fare rifornimento e la "doppietta" assolutamente necessaria per azionare il cambio di velocità **non sincronizzato**... Ricordo con molta simpatia quell'esile tettuccio in tela...croce e delizia. Nelle giornate fredde e piovose d'inverno la sua mai perfetta chiusura era costante fonte di spifferi e lame d'aria gelide, mentre diverse infiltrazioni d'acqua ti bagnavano la testa. Ma con l'arrivo della bella stagione ci offriva quella porzione di cielo che correva sopra le nostre teste, regalandoci quasi l'illusione di viaggiare su una cabriolet...lo stesso poi, che nelle sere d'estate al mare, diventava "il quadrato di stelle" da offrire a quella ragazza che volevi amare per sempre e di cui invece...ne hai perse le tracce...

Queste le principali sensazioni che mi ha trasmesso e lasciato questa piccola-grande automobile, insieme a tanti piacevoli ricordi dei miei primi passi da automobilista, e dei miei primi (brevi) viaggi e piccole vacanze, con la strada che scorreva relativamente veloce, accompagnati dal gradevole **trotterellare** del bicilindrico Fiat che scandiva il passare del tempo e di un periodo che non tornerà mai più...



