

La storia della 500. La 500 nella storia

Pubblicato: Mercoledì 4 Luglio 2007

✖ Non solo un'auto ma un simbolo. Non solo un simbolo ma una protagonista della vita di molti. Perché se vogliamo dire Italia, qui e nel resto del mondo, non diciamo solo pizza, mandolino e gondola. Ma anche 500, la mitica **Fiat 500**. L'automobile per tutti (pur costando grandi sacrifici agli operai), il sogno di grandi e piccoli, la custode di ricordi e di "scomode" relazioni amorose. Il piccolo cinquino è forse l'automobile italiana più famosa al mondo, e la sua rinnovata celebrazione di questo 2007, con un modello realmente hi-tech, non può far altro che soffiare sul fuoco della passione per le quattro ruote.

Ma qual'è la vera storia della 500 e quante versioni ne esistono? In realtà la storia di questa automobile è particolarmente intricata, e si intreccia profondamente con quella di altri modelli Fiat. Secondo le ricostruzioni storiche più accreditate, **tutto ebbe inizio da un'idea di Benito Mussolini**, che aveva richiesto a Giovanni Agnelli una vettura meno costosa di **5.000 lire**, per motorizzare gli italiani. Ovviamente questa era una richiesta che non si poteva rifiutare, così Agnelli affidò il progetto a due team. Il primo avrebbe seguito la strategia di sfruttare le attrezzature già presenti in Fiat, riducendo gli sprechi all'osso. Il secondo, capitanato da Oreste Lardone, avrebbe dovuto optare per una soluzione tecnologica innovativa: la trazione anteriore.

✖ Il primo team partorì una versione ridotta della Balilla, la **500 A, detta Topolino**. Certo, un modello di grande successo, ma che non riuscì a contenere i prezzi quanto avrebbe voluto Mussolini: l'automobile non costava 5.000 lire, ma ne costava 8.900. Ma la prima vera 500, che in pochi conoscono, è stata quella realizzata dal team di Lardone, quella "**500 tutto avanti**" che tuttavia rimase poco più di un prototipo. Alla presentazione dell'automobile, infatti, una banale fuoriuscita di carburante causò un incendio della vettura, cosa che spinse Agnelli a vietare per sempre le automobili a trazione anteriore della Fiat.

I primi due esperimenti, quindi, sono stati in sostanza dei mezzi fallimentari. La "vera" 500, quella nel cuore di tutti, è quindi quella che andrebbe definita la "nuova" 500, un progetto della dirigenza Vittorio Valletta risalente agli anni '50. Ormai la "Topolino" era un modello superato, ed era quindi necessario fare qualcosa di totalmente nuovo. Responsabile di queste innovazioni era **Dante Giacosa**, ✖ che tuttavia incontrò diverse difficoltà economiche dovute ai danni alle strutture Fiat causati dalla guerra. Per ottimizzare i tempi Giacosa decise di implementare i primi disegni di carrozzeria della nuova Cinquecento per un altro modello di automobile, basato sullo stesso modello di propulsione della "Topolino". Nacque così la **Fiat 600** (foto) che, ingrassando temporaneamente le casse della Fiat senza un investimento eccessivo, lasciò a Giacosa tutto il tempo necessario a realizzare una nuova 500 realmente innovativa.

✖ La prima vera Nuova 500 venne così presentata il **4 luglio 1957**: costava 490mila lire, aveva una velocità massima di 85Km/h ed era veramente spartana, troppo spartana anche per l'epoca. Senza levette del devioluci, con vetri fissi, con il tetto in tela, senza sedile posteriore (al suo posto una scomoda panchetta), con ruote senza coppe cromate, fari non cromati e con un sistema di riscaldamento spartano. Proprio la mancanza delle cromature, all'epoca decisamente in voga, aveva portato ad una accoglienza tiepida dell'automobile. Così Fiat decise di rivederla dopo soli quattro mesi, proponendo una versione di prezzo addirittura inferiore (465mila lire) ma con dettagli estetici più precisi e un nuovo motore da 15CV. Con un'intelligente mossa di quello che oggi definiremmo "customer care" i clienti

della prima ora, quelli che cioè avevano acquistato pochi mesi prima un modello peggiore ad un prezzo superiore, vennero rimborsati con un assegno di 25mila euro o con la sostituzione gratuita dell'automobile. Da qui in poi la storia diventa leggenda: Cinquecento diventa un fenomeno internazionale, l'auto degli italiani per eccellenza, venduta anche all'estero con tanto di edizione pensata specialmente per gli Stati Uniti.

 Un successo che, con i suoi ricordi, ha portato ad un'ondata di nostalgia cavalcata con delicatezza da Fiat. Nel 1991 la casa torinese decise di chiamare "**Cinquecento**" la citycar sportiva erede della 126. Ma l'unica vera erede della Cinquecento, o come dovremmo dire della "Nuova Cinquecento" arriverà solo nel 2007, nella speranza di ridare nuova linfa vitale a Fiat, senza deludere le migliaia di appassionati.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it