



“ Nel luglio del 1957 arriva sul mercato una nuova Fiat: la 500. Piccola rivoluzione per l'Italia «sbarazzina» ”

■ Chi non ha guidato una Fiat 500? Il cambio non era sincronizzato, per scendere di marcia occorreva fare la «doppietta», giocando di pedali come su un bolide di formula Uno; metà tettuccio era di tela, aprirlo restituiva un vento di libertà; l'avviamento era al ponte, stretto tra i piccoli sedili che, con sovrapprezzo, potevano essere addirittura reclinabili.

Sopra gli 80 all'ora le vibrazioni scuotevano la piccola carrozzeria, la leva del cambio tremava, l'accelerazione sembrava bruciante e le ruote incolate alla strada. Parcheggiava dappertutto, girava su se stessa in un fazzoletto d'asfalto, consumava pochi spiccioli di benzina. Il portabagagli era quello di una motocicletta, ma con il tettuccio aperto potevi trasportare i montanti di una libreria o l'albero di Natale; il sedile di dietro si abbatteva creando un vano carico dal tappetino di gomma, in cui trovavano posto gli zaini delle vacanze o la culla del bambino.

Un motore sofisticato

La più piccola auto in commercio, ma un'auto vera, con i finestrini discendenti e i deflettori, un motore sofisticato e minuscolo raffreddato ad aria (due cilindri in linea); dotata perfino di una versione familiare con il motore che non era né davanti né di dietro, ma a «sgliola», cioè sistemato sotto il vano posteriore. Resistente e indistruttibile, anche se non facile da guidare ma semplice e parco nella manutenzione; rimasta uguale a se stessa con poche modifiche: la più notevole è due sportelli incernierati anteriormente (1965), che il vento non apriva più all'improvviso ma neanche facevano balenare le gambe della ragazza che scendeva.

Il tutto fino a un giorno disgraziato del 1975 in cui la Fiat decise di sospendere la produzione per passare alla Fiat 126, auto italo-polacca priva di qualunque fascino, brutta copia della 500, assai insicura per i tempi (impossibile avere i poggiatesta per le cinture di sicurezza, anche a richiesta). Un giorno qualcuno dovrà spiegarci perché ogni tanto la Fiat abbia queste cadute di stile, dovute a un marketing terzomondista che si avvale di fabbriche in paesi arretrati e manda in Italia prodotti totalmente privi di appeal (l'ultimo è stata la Duna che adesso, ribattezzata Elba, sta danneggiando ciò che resta dell'Innocenti).

La 600 ingombrante vicina

Eppure il mercato per la 500 non ha mai smesso di tirare. Ancora oggi è preferita dai ladri per un fiorente mercato dei pezzi di ricambio, ormai difficili da trovare; usata, perde poco del suo valore e ancora oggi circola per le nostre città, richiesta e desiderata, quotata almeno due milioni se marciante.

È possibile fare un paragone con un altro mostro sacro? Solo due anni separano il lancio della 500 da quello, avvenuto nel 1955, della 600. Era stato un successo clamoroso: la 600 aveva motorizzato l'Italia proprio quando (guarda caso) si avviava la costruzione dell'Autostrada del sole, la madre di tutti i viaggi delle vacanze.

All'inizio la 500 era stata un po' sacrificata dall'incombenza della sua ingombrante vicina ma poi... Pensate un attimo, quante 600 vedete oggi per le strade? Nessuna, se non nelle fotografie di guerra della ex Jugoslavia. E invece le 500 sono tante.

La 600 rimane un mezzo degli anni '50. Ha in sé un'ansia di raggiungere il benessere, di finire di pagare le cambiali, di uscire dai più stretti vincoli di un'esistenza tutta obbligata nella propria collocazione sociale, che ci fa forse tenerezza ma è definitivamente finita, sparita. Se vogliamo segnare una data: il referendum che sancì il mantenimento del divorzio, nel 1974. Infatti la 600 la si pensa carica di famiglie, bambini, bagagli, nonne e zie in viaggi delle vacanze, improvvisati pic nic, ingorghi domenicali, gite al san-



Liberi a 80 all'ora



ENRICO MENDUNI

tuario o al paese natio.

Un mezzo collettivo, nato in un'Italia prolifica e curva sul lavoro, desiderosa di assaporare le prime ferie al mare. La 500 è stata favorita dalla sua piccolezza. Era difficile farne un'auto di famiglia, e faticò infatti a trovarsi uno spazio. Col tempo però, mentre la 600 continuò saldamente ad occupare lo stesso declinante spazio, la 500 ne mutò diversi; fino a diventare un oggetto dei nostri tempi, mentre l'altra è un pezzo di modernariato. In una società come la nostra, in un secolo dominato (per la prima volta nella storia) dagli oggetti e dalla loro produzione-diffusione-vendita di massa, perché una cosa abbia successo (e un successo durevole) non basta che abbia una funzione d'uso, ma deve trasmettere un senso a chi se ne appropria acquistandola; occorre, dicono i semiologi, che si «semantizzi». Gli oggetti longevi (la Coca-cola, l'accendino Zippo, il cappello Borsalino) devono essere impegnati di un senso così vasto da consentire successive e diverse «semantizzazioni».

Il caso-simbolo della Vespa

Questo non è successo alla 600, che resta un'entità impiegatezza e ciambalesca, buona per la commedia all'italiana, ci ricorda anni faticosi pregressi, può ispirare altri prodotti retrò (la Nissan Micra) ma rimane un oggetto del passato. La Vespa invece è nata come un mezzo di locomozione povera, ma il suo senso si è spostato verso la mobilità individuale, la libertà, la circolazione veloce nel traffico urbano. Sta alla 600

come una fidanzata (o un'amante) sta a una moglie. È sopravvissuta con progressivo slittamento del senso; e questo è accaduto anche alla 500, un mezzo dei giovani e della libertà. Un mezzo personale e non collettivista, capace di promuovere (anche illusoriamente) l'individuazione.

La macchina, per le sue caratteristiche tecniche, si prestava. Aveva un'architettura europea; i primi disegni furono della Deutsche Fiat, e molti hanno dimenticato che allora la Fiat produceva in Germania, presso la Nsu, la 600 e anche la 19.90, che si chiamava mi pare Nckar. Il motore della 500 era raffreddato ad aria: una soluzione motociclistica ben più sofisticata del poco pratico radiatore posteriore (una contraddizione in termini) della 600, che bolliva sempre nelle salite. Allora peraltro la differenza tra motociclette ed auto era meno marcata: giravano strane moto col sidecar, la Piaggio produceva in Francia una sorta di Bianchina con cilindrata 400, la Iso Rivolta produceva la straordinaria e dimenticata Isetta e in Germania non solo si produceva un'Isetta su licenza ma anche prodotti similari.

Di tutte le auto Fiat che ho guidato, la 500 è la più tedesca e la più motociclistica: una sensazione non lontana dalle moto Bmw. Non mi pare un caso che fu prodotto anche in Austria dalla Steyr-Puch (era riconoscibile dalle prese d'aria posteriori) che ancora oggi costruisce la trazione integrale per la Panda e il Ducato 4 per 4. Nella 500 c'era solo l'essenziale (diceva Henry Ford che tutti gli accesso-

ri che non ci sono non si rompono) ma senza sensazioni di spartana frugalità, piuttosto con un'aria sbarazzina. La linea tondeggianta, con la mascherina anteriore ridottissima come un bikini e una bombatura del frontale che riecheggia ironicamente la Studebaker Commander e la Ford modello 1949, ne faceva un post moderno ante litteram. Non c'era nulla di consumistico in lei, lo shock petrolifero fu superato alla grande (anche grazie ai ridotti consumi) e in fondo l'unica cosa che non rimpiangiamo sono gli standard di protezione dagli urti frontali, affidati alla ruota di scorta posta davanti come uno scudo. Però si andava lo stesso, e si correva anche, sul filo dei 95 all'ora, attenti solo alla luce rossa della benzina. Per le famiglie benestanti era il classico regalo per il figlio alla maturità, o alla laurea; ma il suo costo non elevato e l'ampia disponibilità dell'usato ne facevano un mezzo interclassista.

Poi la 500 non l'hanno fatta più. Ripensò agli altri simboli della modernizzazione automobilistica, dalla Citroen 2 cavalli alla Renault 4, dalla Mini alla Bianchina (col motore della 500, accettabile solo in versione scoperta, «Panoramico») e mi pare che solo il Maggiolino Volkswagen abbia fatto meglio, riuscendo a cavalcare i gusti e le epoche. Oggi c'è in circolazione una nuova 500 (anche l'altra era «nuova», rispetto al Topolino A, B, C e giardinetta) e non va neanche male: ma non ci trasmette un'oncia del vento di libertà che corre, con un lieve fruscio, intorno alla carrozzeria della nostra vecchia 500.

Porte a vento due posti raffreddamento ad aria

Era il luglio del 1957. Appena due anni dopo la 600, arriva sul mercato italiano una nuova auto Fiat: la 500. «Nuova, moderna, economica», scrisse entusiasta l'ufficio stampa della casa torinese. Un'utilitaria a suo modo rivoluzionaria. Dotata di una carrozzeria autportante (come recitava la scheda tecnica) aveva un motore posteriore, quattro tempi e due cilindri, tredici cavalli di potenza, e, per la prima volta, il raffreddamento ad aria. Aveva un passo di 1.840 millimetri, era lunga 2 metri e 970 centimetri e larga 1 metro e 320 centimetri. Pesava a vuoto 470 chili e arrivava a pieno carico a 680 chili. Velocità massima 85 chilometri orari, consumo medio di carburante 4,5 litri ogni 100 chilometri. Nella prima versione la 500 fu prodotta nel '57 in circa 181 mila esemplari. Ma già a metà del '58 fu introdotta dalla Fiat la Nuova 500 Sport in un primo tempo con tetto rigido e successivamente con tetto apribile. La nuova versione, grazie all'aumento di potenza, poteva superare i 105 chilometri orari. Nel 1960 invece cessa la produzione del modello Sport e spunta la 500 D, che aveva un serbatoio di forma diversa e un sedile posteriore con schienale reclinabile. Studiata per ospitare quattro persone e 40 chili di bagaglio rimase in produzione fino al '65 e ne furono venduti 640 mila esemplari. Nel 1965 arriva la 500 F che ha l'importante innovazione nelle portiere non più a vento ma con cerniera anteriore. Costo, 475 mila lire, un prezzo ancora basso nonostante siano passati ormai sette anni dal lancio del primo modello. Si arriverà a 525 mila lire nella versione successiva, la Lusso, prodotta tra il 1968 e il 1972 e che aveva di nuovo le dotazioni un po' più ricercate. A partire dal 1972 e contemporaneamente con il lancio della 126 viene presentata la 500 R (cioè «rinnovata»). E l'ultimo modello, e reterà in produzione fino al 1975 a parte la 500 versione Giardiniera (che reterà fino al 1977). In tutto furono vendute dal '57 tre milioni e 678 mila esemplari della Fiat 500.



In alto sopra al titolo la catena di montaggio della Fiat 500 con uno dei modelli quasi ultimati. Sotto, la presentazione ufficiale della piccola utilitaria nel 1957. Quis sopra un gruppo di giovani impegnati nel cambio della ruota negli anni Sessanta e una 500 che si arrampica su una strada di montagna.



ARCHIVI

R. R.

Anno di passaggio

Per il Pci il '56 non è finito

È difficile il 1957 (anno di nascita della 500) per il Pci: la tempesta del '56 con il XX congresso del Pcus e la denuncia krusciovia del «culto della personalità» staliniano e con l'intervento sovietico in Ungheria, non è ancora passata. L'anno si apre con l'uscita dal partito di un gruppo di intellettuali come Sapegno, Purificato, Crisafulli, Asor Rosa che segue l'espulsione di Reale. Poi se ne andrà lo storico Furio Diaz e quindi Antonio Giolitti. A fine anno Giorgio Amendola, responsabile dell'organizzazione annuncerà che circa 200 mila iscritti al partito non hanno ripreso la tessera.

Wilma Montesi

Un giallo tra sesso e politica

Wilma Montesi: un nome destinato a durare nella memoria italiana. La ragazza era stata uccisa e decapitata nel 1953, ma nel 1957 si apre il processo contro tre accusati. Tra loro c'è il figlio del leader dc Piccioni. Verranno tutti assolti, l'omicidio Montesi reterà uno dei misteri della storia italiana: una vicenda gestita politicamente che finirà per impedire a Piccioni di avvicinarsi troppo alla segreteria democristiana.

Poveri ma osceni?

E Pio XII tuona contro Roma

Nella bigottissima e arretrata Italia del 1957 anche i manifesti di «Poveri ma belli» sembrano troppo osé al pontefice: Pio XII in un discorso ai quaresimalisti accuserà il governo italiano di non tutelare il carattere sacro della città eterna. Secondo lui sono «pornografici» i manifesti di «Poveri ma belli» e di «Miss spogliarello». Ma per il Vaticano e il governo democristiano questa dell'oscenità è una vera ossessione: Danilo Dolci e Alberto Carocci sono condannati per un'inchiesta sulla Sicilia uscita su «Nuovi Argomenti». Accusa: oscenità. Mentre l'«Espresso» sarà condannato per l'inchiesta di Manlio Cancogni sui rapporti tra Immobiliare e Vaticano...

L'Italia canta

È Claudio Villa l'erede di Nilla

Sanremo è ancora una sagra della melodia all'italiana: vince il festival Claudio Villa con «Corde della mia chitarra». Davanti all'orchestra di Cinico Angelini sfilano Gino Latilla, Giorgio Consolini, Nunzio Gallo. Villa diventa l'erede di Nilla Pizzi. Negli Stati Uniti la musica è un po' diversa: il 1957 è l'anno di «Greats Balls of Fire» di Jerry Lee Lewis. Qualcosa di diverso invece arriva dal cinema, alla Mostra di Venezia vince «Aparajito» il film che rivela all'Occidente l'indiano Satyajit Ray.

Milan scudetto

Una squadra piena di allenatori

Il campionato 56-57 lo vince il Milan allenato da Viani, davanti a Fiorentina e Lazio. La cosa più curiosa è la presenza di moltissimi futuri allenatori tra i giocatori: ci sono Maldini, Radice, Liedholm e campioni come Buffon e Schiaffino. Il Giro d'Italia vede il successo di un outsider, Nencini mentre al Tour fa la sua comparsa il nome di Anquetil.

Adone Zoli

Il governo dei tre giorni

Chi ricorda Adone Zoli: era un esponente della destra dc ma certamente antifascista. Il suo governo ottenne la fiducia il 7 giugno. Si scoprirà tre giorni dopo, rifacendo i conti delle schede, che determinante è stato il voto dei Msi di Micheli e Altomirelli. Zoli si dimette. E nella Dc a Vallombrosa Fanfani sembra aprire ai socialisti che a Venezia nel loro congresso avevano «rotto» il patto di unità d'azione e di consultazione con il Pci: tira aria di centrosinistra, ma ci vorranno ancora sei anni per arrivarci. Nel 1957 la politica italiana perde un grande personaggio come Giuseppe di Vittorio, alla guida della Cgil andrà Agostino Novella.