

GUIDO TIRONE

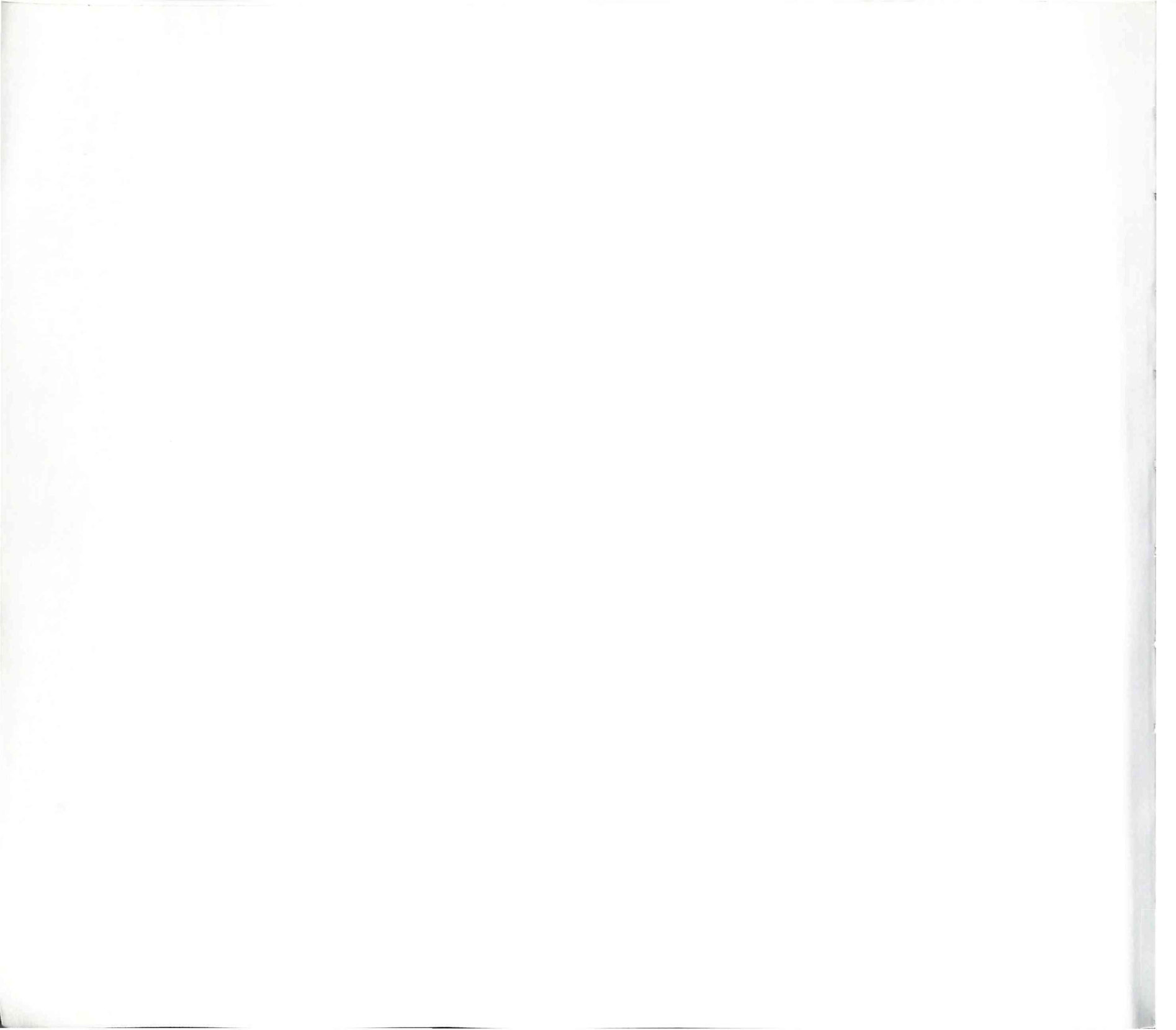
LA FIAT 500

TOPOLINO

La storia e i modelli di serie e fuori serie della fenomenale vettura che motorizzò gli italiani



POLO BOOKS



MOTO & MITI



COLLANA DIRETTA DA ROBERTO LEARDI



Le foto dei modelli del presente volume provengono dall'Archivio del Museo dell' Automobile " Bonfanti-Vimar ", e sono state realizzate da Francesco Parolin, nel contesto della mostra " Fiat Topolino: settant'anni da ricordare ".

Prima Edizione, Novembre 2008
© Copyright 2008, POLO BOOKS
Via Lomazzo 16 - 00188 Roma
ISBN 88-87577-91-0

Tutti i diritti riservati
E Mail: polobooks @ virgilio.it

Impaginazione e grafica di A.P. Pergolotti

Finito di stampare nel Novembre 2008 presso la:
WELCOME s.r.l. - Via Nettunense, km. 24,100 - Aprilia (LT)

GUIDO TIRONE

LA FIAT 500
TOPOLINO



POLO BOOKS



INDICE

- L'ANTEFATTO 11
LA GESTAZIONE 14
LA TOPOLINO A 16
LA TOPOLINO FURGONE 19
LA TOPOLINO IN EUROPA 20
IL DOPOGUERRA 23
TOPOLINO B 26
TOPOLINO "GIARDINETTA" 28
TOPOLINO C 30
LE TOPOLINO DI SERIE 35
TOPOLINO A BALESTRA CORTA 37
TOPOLINO A BALESTRA LUNGA 38
GIARDINIERA BELVEDERE 39
TOPOLINO A TETTO APRIBILE MONOTINTA 40
TOPOLINO B TETTO APRIBILE 41
TOPOLINO C TETTO APRIBILE 42
GIARDINIERA BELVEDERE LEGNO 43
GIARDINIERA BELVEDERE IN METALLO 44
LE TOPOLINO DA LAVORO 45
FIAT 500 A FURGONE 47
FIAT 500 C FUORISTRADA 48
FIAT 500 C AUTOCARRO LEGGERO 49
FIAT 500 C FURGONE 50
FIAT 500 C FURGONE ASSISTENZA 51
LE TOPOLINO FUORISERIE 55
TOPOLINO A SIMONETTI 55
SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE 56
FIAT 500 A CABRIOLET GARAVINI 57
FIAT 500 A CABRIOLET BERTONE 58
FIAT 500 B PANORAMICA ZAGATO 59
SIATA AMICA CABRIOLET 60
FIAT 500 C ALLESTIMENTO SPIAGGIA 61
LE TOPOLINO SPORTIVE 63
MORETTI 750 SPORT 65
FIAT 500 SPORT VENDRAME 66
MARDAL 750 SPORT 67
GIANNINI 750 SPORT BERLINETTA
MILLE MIGLIA 68
FIAT 500 C BERLINA MILLE MIGLIA 69
FIAT 500 C ELABORATA ABARTH 70
LE TOPOLINO DA CORSA 71
SIMCA GORDINI 750 MONOPOSTO 73
SIATA 500 SPORT 74
SIATA 500 TIPO 36 RECORD 75
FIAT 500 B SPORT 76
LE TOPOLINO STRANIERE 77
SIMCA SIX BERLINA 79
NSU FIAT 500 WEINSBERG 80
NSU FIAT 500 ROADSTER 81
TOPOLINO FOUR SEATER SALOON 82
INTERNI E SELLERIE 83
RINGRAZIAMENTI 87



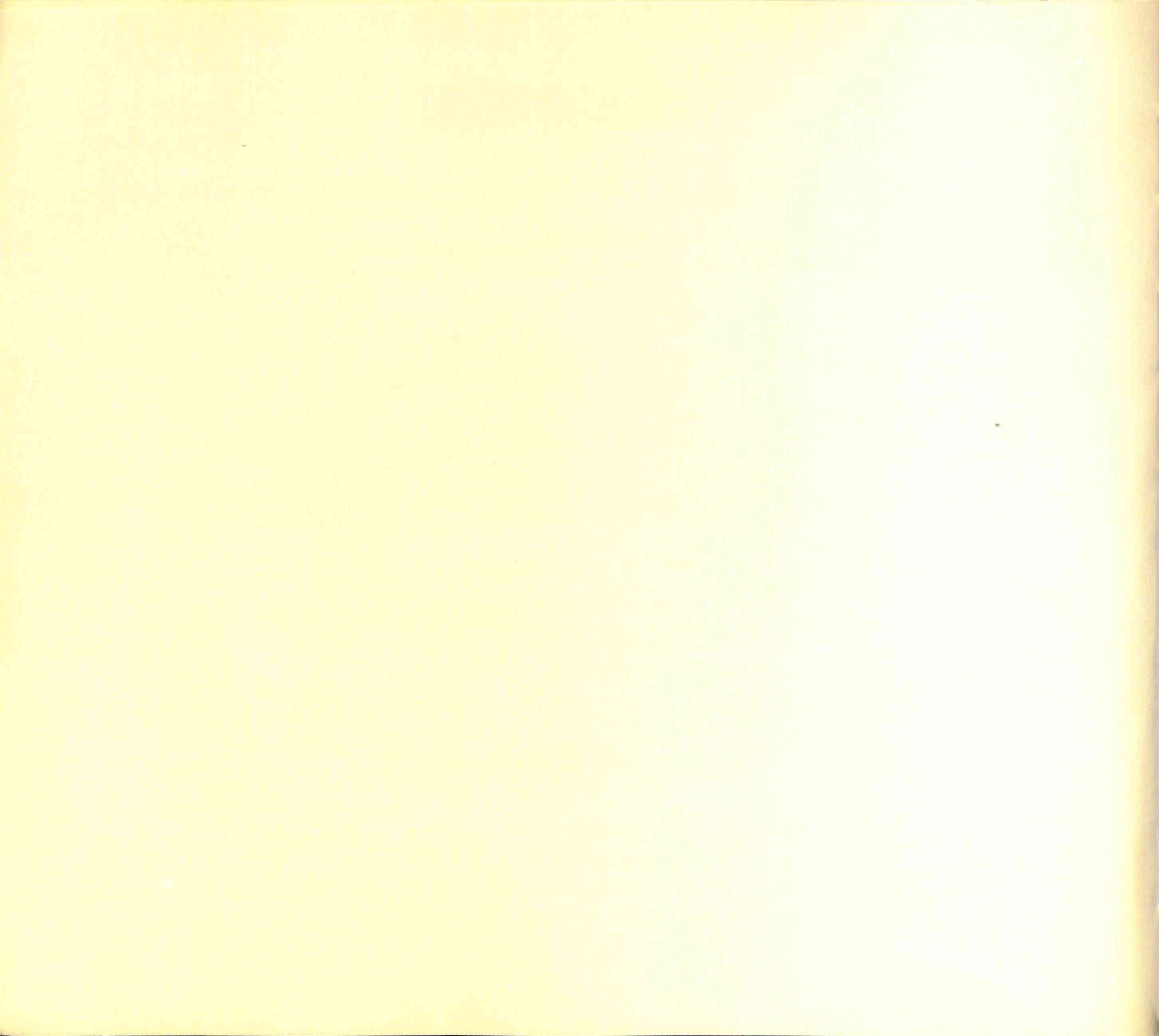
L'arretratezza industriale e la debolezza economica del nostro paese alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, e più tardi in quello stesso dopoguerra, stimolò la creatività dei nostri imprenditori, che, facendo di necessità virtù, tra scooters e minicar, inventarono letteralmente dal nulla un modo di realizzare, nel settore motoristico, prodotti economici, affidabili e caratterizzati da un design d'autore; e la Vespa della Piaggio ne fu l'esempio più calzante.

Ma in campo automobilistico è senza alcun dubbio la Topolino a fare da capostipite assoluto nel settore delle utilitarie, con le sue linee curve,

avvolgenti, e la bontà del progetto, confermata dalle versioni realizzate in Francia, Germania e Inghilterra e dalle decine di allestimenti fuoriserie di molti carrozzieri italiani.

Per comprendere appieno il fenomeno di questa incredibile vetturessa, sono necessari però alcuni numeri; alla vigilia della guerra l'Italia è il paese meno motorizzato d'Europa, 290 mila vetture in circolazione su 45 milioni di abitanti, quindi, è solo nel dopoguerra che la Topolino diventa l'auto di tutti, riscuotendo un successo senza precedenti e regalando finalmente agli italiani, un pò di serenità e una grande sensazione di libertà.





Il 1931 non è per l'Italia un anno particolarmente felice, l'onda lunga della Grande Depressione del '29 negli Stati Uniti è giunta anche in Europa, e l'Italia è in piena crisi; i titoli azionari crollano del 40%, falliscono 14000 aziende e lo Stato è costretto ad emettere 4 miliardi di buoni del tesoro.

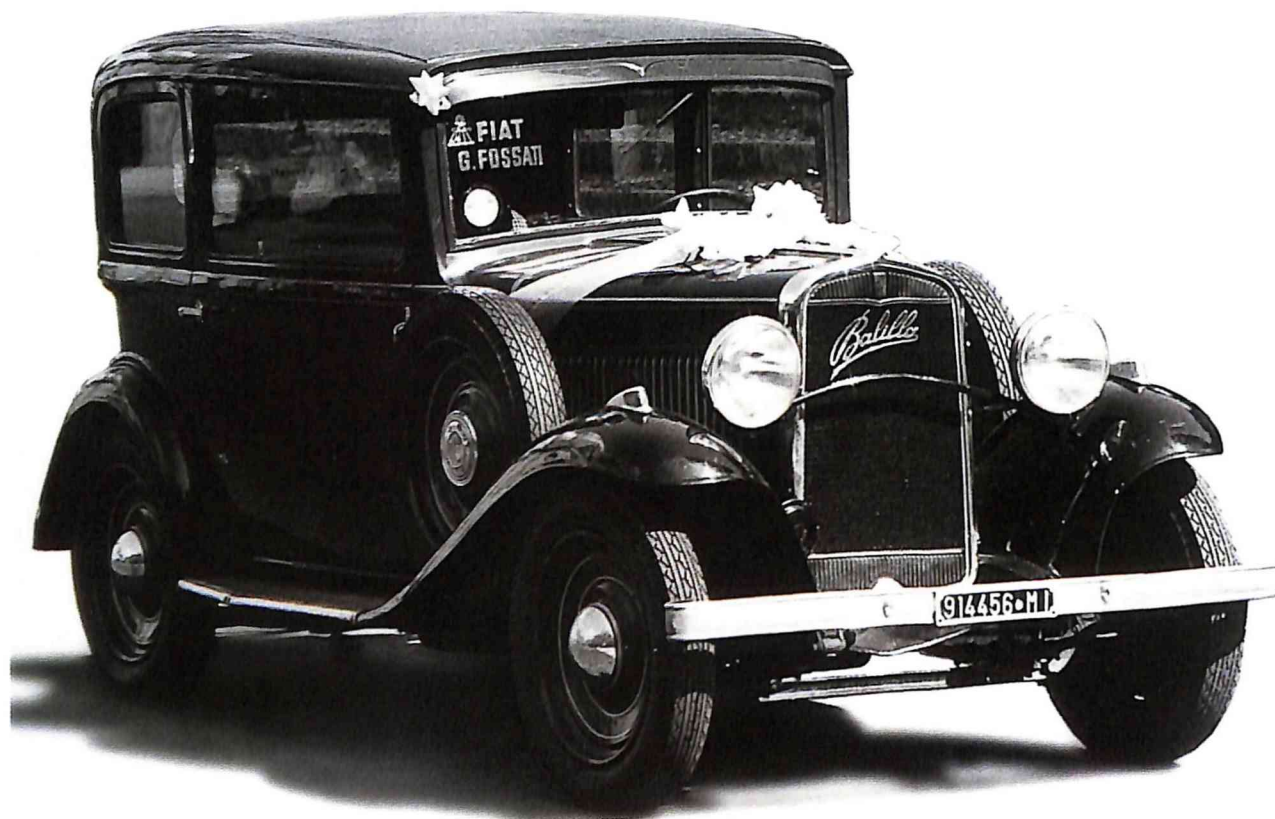
Le banche sono in grande crisi, Mussolini vieta loro di acquisire azioni delle grandi industrie già in affanno, e, Alberto Beneduce, l'illuminato economista consigliere del Duce, lo convince a costituire l'IMI, l'IRI e l'INA; nasce così il cosiddetto "capitalismo di stato", che per anni fu il fiore all'occhiello della nostra ricostruzione. L'Italia anteguerra, tra le nazioni europee era ancora al livello di economia preindustriale se non addirittura agricola, un operaio guadagnava 200 lire al mese, un impiegato 270, e solo il dirigente raggiungeva la cifra da sogno delle mitiche "mille lire al mese". Il nostro è quindi un paese arretrato nei confronti del resto d'Europa, ed è proprio in questo momento di forte crisi che Mussolini partorisce un'idea di grande valore propagandistico, modernizzare il paese realizzando un'automobile per tutti. Convoca quindi il senatore del Regno, Giovanni Agnelli, nonno dell'Avvocato, e gli comunica il suo desiderio: un'automobile economica per due persone e un bambino,

che raggiunga almeno gli 80 all'ora e che non costi all'italiano più di 5000 lire; bisogna ricordare che allora il modello Fiat più economico era la 508 *Balilla*, che costava 10.800 lire.



Non proprio felice per questo incarico, Agnelli affidò lo studio di fattibilità ai progettisti dello staff tecnico, ma questi si

divisero ben presto in due opposte fazioni, un gruppo avrebbe voluto portare a termine l'incarico utilizzando schemi e tecnologie già



La 508 Balilla

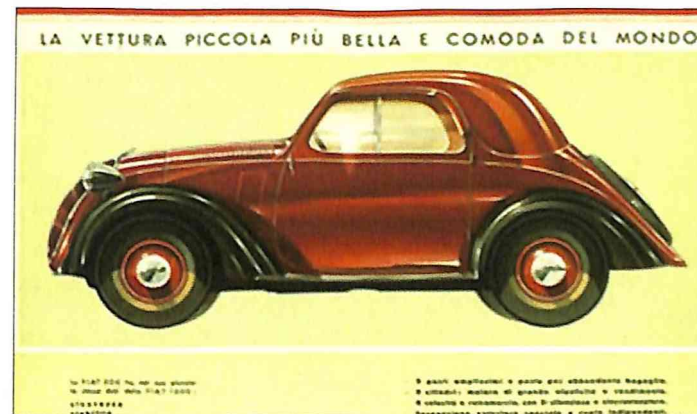
in Fiat, mentre gli altri avrebbero voluto affidare il progetto ad Oreste Lardone, un giovane ed estroso ingegnere che aveva già lavorato per la Itala, e realizzato per questa un prototipo di piccola vettura economica.

Questi si mise immediatamente al lavoro, e impostò una vettura a trazione anteriore con motore bicilindrico da 500cc raffreddato ad aria. Pochi mesi dopo tutto è pronto per il collaudo, e il prototipo con il senatore Agnelli a bordo, lascia il Lingotto per dirigersi verso la salita del Cavoretto, ma, percorse poche centinaia di metri, un improvviso incendio nel vano motore costrinse Agnelli e Lardone ad abbandonare precipitosamente l'auto; Lardone venne licenziato e il progetto accantonato. C'è però da ricordare una curiosità; contemporaneamente, in Germania, Hitler trovò così geniale l'iniziativa di Mussolini, che, per non esser da meno, convocò Ferdinand Porsche e gli ordinò di realizzare un'automobile pratica ed economica per il popolo che non costasse più di 1000 marchi; nacque così la Volkswagen Maggiolino.



Qui sopra la piccola, aerodinamica 508 Balilla Mille Miglia , una leggenda nella storia della Fiat.

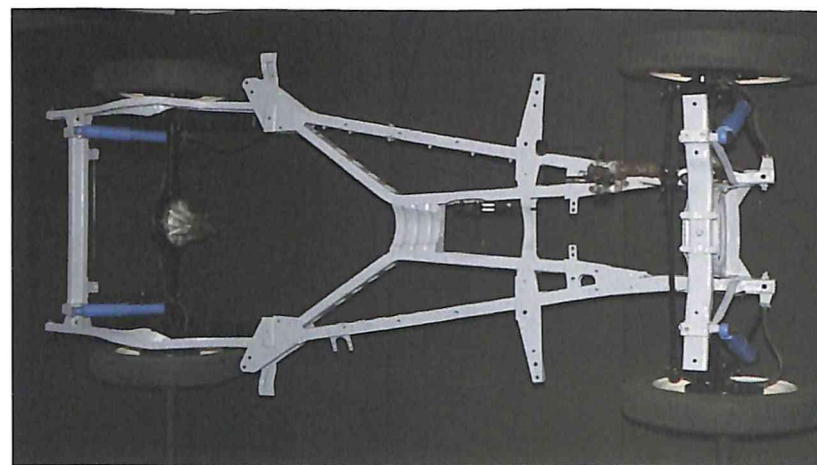
Sotto, il depliant pubblicitario della 500 A



LA GESTAZIONE

Dopo l'incidente di percorso, il progetto "l'auto per tutti", aveva subito un certo rallentamento, e solo una visita di Mussolini al Lingotto, nell'Ottobre del 1932, mise alla frusta i vertici e l'ufficio progetti della Fiat, nella persona del boss Antonio Fessia; questi chiama allora uno dei giovani ingegneri più promettenti, Dante Giacosa, dell'Ufficio Motori Avio della Fiat, suo assistente nel progetto della *Balilla*, e gli affida l'incarico più delicato in quel momento per la casa torinese: progettare e realizzare quella che sarà la *Topolino*. Giacosa cominciò così a lavorare febbrilmente su quello che inizialmente venne denominato progetto *ZeroA*, tenendo ben presente i tre concetti costruttivi fondamentali: trazione assolutamente posteriore, massima economicità e semplicità costruttiva; pensò quindi ad un telaio portante formato da due longheroni ad U, forati lungo la sezione per alleggerirli in funzione del peso finale; nella parte posteriore questo telaio finiva all'altezza degli schienali dei sedili, e da qui partivano due mezzebalestre che arrivavano ad agganciare il ponte posteriore.

Nella parte anteriore, lo *chassis* sosteneva una balestra trasversale per mezzo di una



Il telaio della 500 A Balestra Corta

traversa anulare, e ciò permetteva alle ruote di essere indipendenti, mentre il motore, un quattro cilindri in linea da 569cc, a valvole laterali per limitarne l'altezza, era montato a sbalzo di fronte all'asse delle ruote, mentre il cambio passava attraverso la traversa anulare già descritta; ammortizzatori idraulici sulle quattro ruote indipendenti provvedevano al comfort di marcia.

Il progetto della carrozzeria era, per l'epoca, molto innovativo; la linea era stata disegnata e realizzata dal settore tecnico carrozzeria,

diretto all'epoca da Rodolfo Schaeffer, e risentiva delle ricerche sull'aerodinamica di quei tempi, con quel muso sfuggente, grazie alla collocazione arretrata del radiatore; la struttura in acciaio formava un corpo unico con lo *chassis*, facendone parte integrante e rendendolo molto rigido e solido.

Siamo ormai nell'autunno del 1934, e il progetto ZeroA prende il nome commerciale Fiat 500 A, in circa otto mesi era stata letteralmente "inventata", disegnata e realizzata una nuova tipologia di automobile assolutamente rivoluzionaria nel settore delle utilitarie già presenti sul mercato, esageratamente spartane e prive di accessori.

La Topolino A (prima serie) possedeva tutti gli elementi che caratterizzavano allora le auto di media e grossa cilindrata, accessori senza i quali oggi nessuna vettura verrebbe omologata: alette parasole, tergicristallo, cruscotto illuminato, specchietto retrovisore, strumentazione completa, sterzo morbido e una velocità di 85 km/ora. In definitiva un'automobile robusta, confortevole, di semplice manutenzione ed economica.

La Fiat puntava tutte le sue carte su questa vettura e, decisa a darle il massimo dell'affidabilità, impiegò tutto il 1935 e parte del 1936 per sottoporla a collaudi severissimi piccole modifiche e aggiustamenti, e organizzare la catena di montaggio.



LA TOPOLINO A PRIMA SERIE 1936/1948



Finalmente, il 15 Giugno del 1936, la Fiat lanciò sul mercato il suo gioiellino, e Mussolini, raggianti, come si può facilmente immaginare, volle guidarla personalmente lungo i viali di

Villa Torlonia, coniano lo slogan "la vetturessa del lavoro e del risparmio". Il successo fu pieno, immediato, la *Topolino*, che è stata la più piccola vettura al mondo ad

LA SCHEDA TECNICA

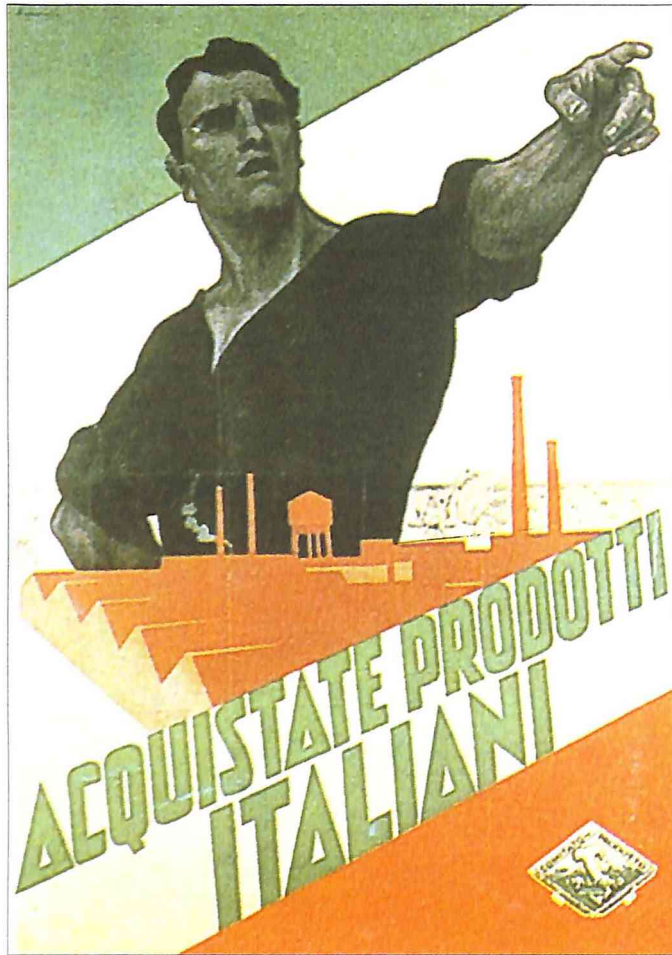
MOTORE : 4 cilindri in linea a 4 tempi
RAPPORTO COMPRESIONE : 6,5:1
CILINDRATA : 569 CC
POTENZA : 13 CV
ALESAGGIO : 52 mm
CORSA : 67 mm
COPPIA : 3,3 kgm a 2500 giri/minuto
CARBURATORE : orizzontale Solex 22HD
TRASMISSIONE : trazione posteriore
FRIZIONE : monodisco a secco
CAMBIO : quattro marce, terza e quarta sincronizzate
PNEUMATICI : 4,00-15
SOSPENSIONI : ant. a balestra trasversale
 post. ammort. idraulici
FRENI : idraulici a tamburo
LUNGHEZZA : 321,5 cm.
LARGHEZZA : 108,3 cm
PESO A VUOTO : 535 kg
PENDENZA SUPERABILE : 22%
CONSUMO MEDIO : 6 litri/100 km
VELOCITA' MASSIMA : 85 km/ora
PREZZO : 8:800 Lire

essere prodotta in grande serie, fu lo spartiacque tra due modi di concepire l'automobile, aiutò gli italiani ad uscire "dal villaggio", ed è stata per il nostro paese il primo vero passo verso il XX Secolo.

Un motore da mezzo litro, quasi da motocicletta, su una automobile leggera, comoda ed agile, sei litri di carburante ogni cento chilometri, quel musetto affilato, quasi furtivo, la Topolino (nessuno sa chi abbia mutuato questo nomignolo dal personaggio di Walt Disney), spicca il volo con successo anche all'estero, quasi una risposta politica alle sanzioni applicate contro di noi dagli altri paesi europei.

Proposta con verniciatura bicolore, con parafanghi e pedane neri, la Topolino si attesta su una produzione di 100 unità giornaliere, numeri importanti per l'epoca, e che poche industrie in Europa erano in grado di raggiungere, mentre sul piano strettamente economico, non fu possibile contenere il prezzo nelle famose 5.000 lire come desiderava Mussolini.

Il prezzo era salito ad 8900 lire, e, calcolando che nel 1936, lo stipendio medio di un operaio specializzato si aggirava tra le 8000 e le 8500 lire, sarebbe teoricamente bastato un anno di stipendio per acquistare una Topolino, questo favorevole rapporto fu considerato molto positivamente da tutta la stampa mondiale.



Un manifesto del 1935 contro le sanzioni adottate nei confronti dell'Italia dal resto d'Europa.

Pochi mesi dopo, nell'autunno del 1936, alla versione berlina, si affianca quella trasformabile, che offre un maggior comfort d'estate e permette di guadagnare quasi due posti posteriori con il tettuccio completamente abbassato.

Nel 1937 intanto, prendono il via i lavori per la costruzione dello stabilimento di Mirafiori, organizzato in base alle più avanzate esperienze industriali; inaugurato nel 1939, ospita ben 22.000 operai su due turni; è di questo stesso anno l'entrata in vigore del decreto ministeriale che obbliga le case automobilistiche a dotare tutte le vetture degli indicatori di direzione manovrabili manualmente, collocati sui montanti del parabrezza, e la luce di posizione posteriore al posto della piccola gemma rossa catarifrangente.



LA TOPOLINO “ FURGONE “



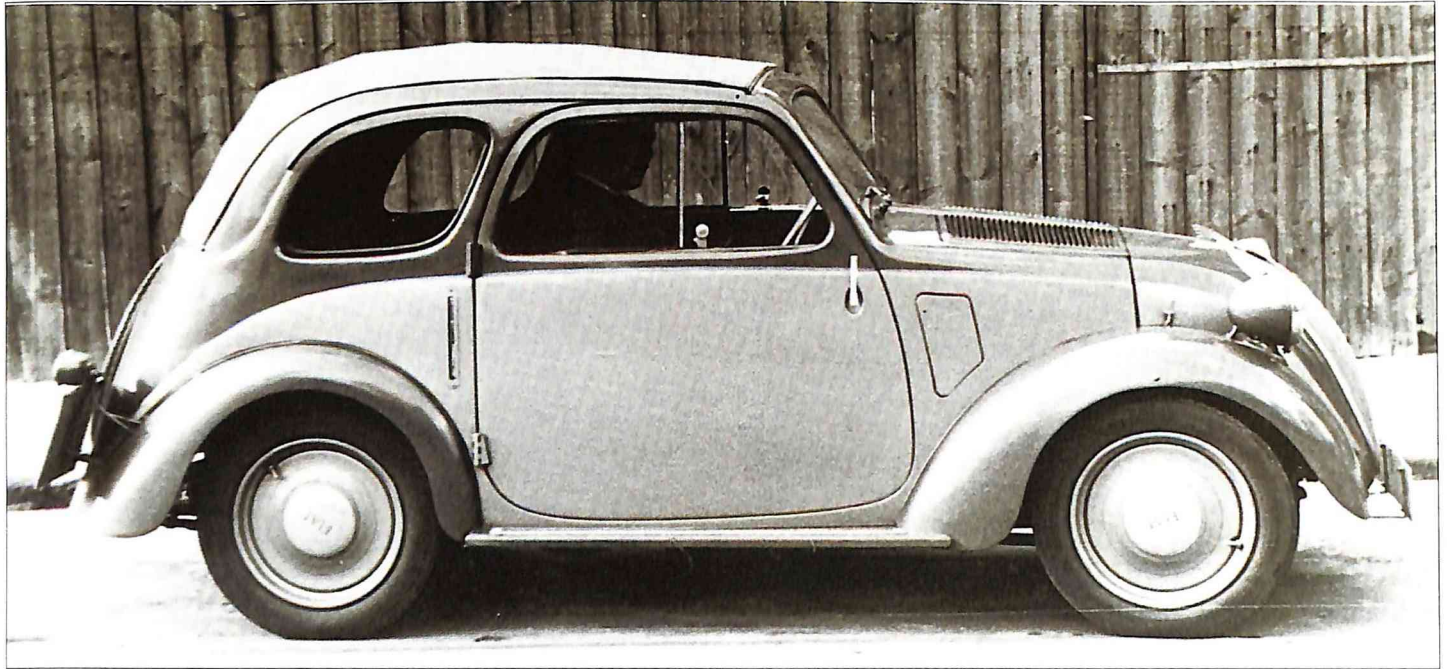
Verso la fine dell'anno la Fiat decise di entrare anche nel mercato dei mezzi da lavoro, ed allestì sulla base della vettoretta, anche una versione “furgone” con una portata di 300 kg.

Bisogna aspettare il 1938 per la prima, sostanziale modifica; infatti, per unificare la produzione della berlina e del furgoncino, venne infatti allungato il telaio, e portato sino al termine della carrozzeria montando così balestre intere, questo perchè l'originale telaio

a mezze balestre non forniva al pianale di carico del furgone il necessario ancoraggio.

La vettura diventa in questo modo più confortevole e sicura, e da questo momento le versioni della Topolino verranno per questo denominate “balestra lunga”.

La produzione si assestò sulle 20.000 vetture l'anno, ma la guerra incombeva, e nel biennio 1944/45, non vennero prodotte più di 150 unità.



La Topolino "inglese" Four Seather Saloon, più lunga nella parte posteriore per guadagnare altri due posti.

L'arrivo sul mercato della Topolino, dopo il drammatico periodo della recessione economica, provocò l'interesse delle grandi Case europee; in Germania per esempio, grazie ad accordi con la NSU, la Topolino ebbe nel 1938 un buon successo, la stessa casa tedesca costruì in seguito una elegantissima versione spider, carrozzata da Weinsberg e ispirata alla Topolino-Siata carrozzata da Zagato, mai

realizzata in Italia; sempre in Germania, dal 1949, veniva prodotta anche la Familiare Belvedere. Il paese dove la nostra vetturessa conobbe il maggior successo fu la Francia, dove la Topolino venne prodotta e commercializzata dalla Simca, sotto il nome di Simca-Fiat Cinq. Tre erano le versioni di questa vettura: *Cinq Berlinetta*, *Cinq Decapotable* e *Cinq Fourgonette*, vendute in 52.000 esemplari.

A questo modello dobbiamo poi aggiungere la Simca Six, elaborata sulla meccanica della Topolino B terza serie, e che presentava nei confronti di questa alcune differenze abbastanza trascurabili.

La Fiat costituì poi la Polskj-Fiat per sfruttare il mercato polacco, e con questa sigla, propose nel 1937 una Topolino munita in coda di un enorme bagagliaio che però ne guastava la linea. In Inghilterra invece la Topolino venne lanciata dalla *Fiat England Limited* sempre nel 1937, logicamente con guida a destra ed alcune piccole modifiche come il vetro anteriore apribile a compasso ed altri dettagli. Ma, sempre in Inghilterra, nel 1939, limitatamente al mercato inglese venne varata la Topolino *Four Seater Saloon*, si trattava di una Topolino a quattro posti, ciò era stato possibile allungando il tetto nella parte posteriore e un secondo finestrino laterale.



Lo chassis della 500 A

Segui poi anche una Topolino orientale, costruita in India dalla casa Premier, allora consociata della Fiat ed oggi Fiat-India.

Nell'ambito delle versioni straniere della Topolino, non possiamo certo trascurare l'Austria, dove la Steyr-Puch, che ha sempre interpretato modelli Fiat, preparò anche una bella versione della Topolino.

Ma siamo nel 1940, e l'Italia entra in guerra; tutte le attività industriali non necessarie a sostenere l'industria bellica vengono sospese, quindi anche l'evoluzione della Topolino si ferma. Nel corso della guerra e nell'immediato

LA TOPOLINO



... oder die Limonette

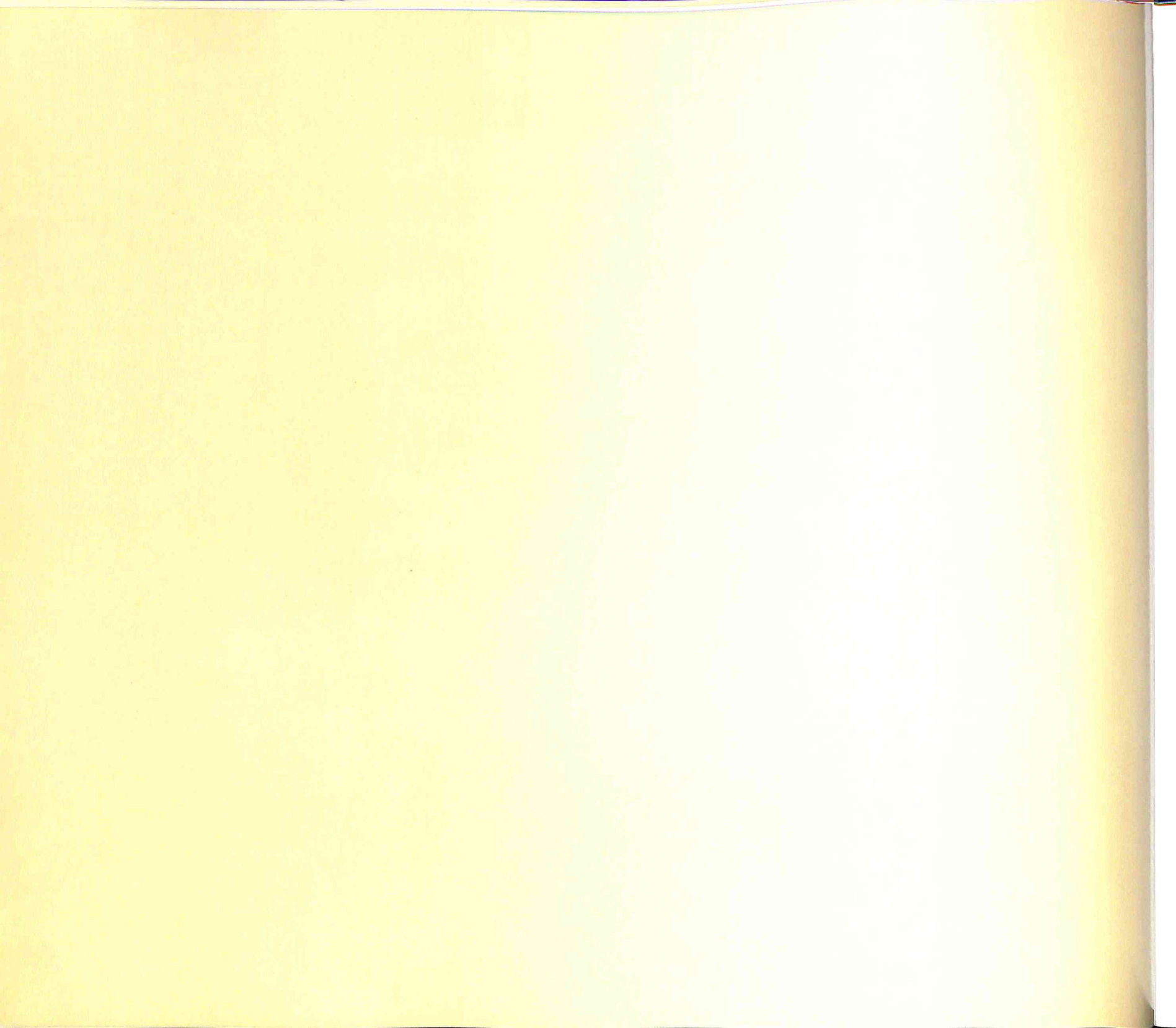
Weinsberg 500

La Topolino tedesca, costruita dalla NSU su licenza Fiat.

dopoguerra, viste le carenze della pubblica assistenza, la Fiat provvede agli operai, fornendo alle famiglie biancheria, scarpe e legna da ardere, mentre nelle sue mense vengono distribuiti centomila piatti caldi al giorno.

IL DOPOGUERRA





Il 1945 sancisce la fine della guerra, e in un paese disperato e ridotto in macerie, la *Topolino* assolve finalmente il compito per il quale era stata costruita, diventa veramente l'auto per tutti, e partecipa così assieme a *Vespa* e *Lambretta*, alla ricostruzione.

Durante il 1946 cominciò lentamente l'evoluzione del modello originale, venne infatti cambiato lo schema della verniciatura che da bicolore passò ad una tinta unita, finché all'inizio del 1948 uscì dalla catena di montaggio l'ultima *Topolino* a valvole laterali, il popolare modello A, una vettura solidissima e prodotta in 110.000 unità solo in Italia.

Nel 1945 nasce il modello B, ma è anche l'anno della scomparsa del senatore Giovanni Agnelli, sostituito degnamente alla presidenza dall'uomo della ricostruzione, l'ingegner Vittorio Valletta.

Nella primavera dello stesso anno la Fiat mette in pista la *Topolino B*, si tratta di un modello che presenta una notevole evoluzione specialmente sul piano motoristico: una testata di concezione moderna con valvole in testa, nuova alimentazione e carburatore verticale, volante a due razze, una nuova strumentazione inserita in un nuovo cruscotto e una silenziosità prima sconosciuta.



LA TOPOLINO B (SECONDA SERIE) 1945-1948



Questo nuovo motore, fornisce 3,5 cavalli in più, spinge la vettura fino a 95 km/ora e consuma di meno. L'allestimento interno di questo nuovo modello è sensibilmente

migliorato, cambia il disegno della strumentazione e il riscaldamento è ora di serie, mentre le finiture, selleria e pomelleria acquistano in qualità ed eleganza.



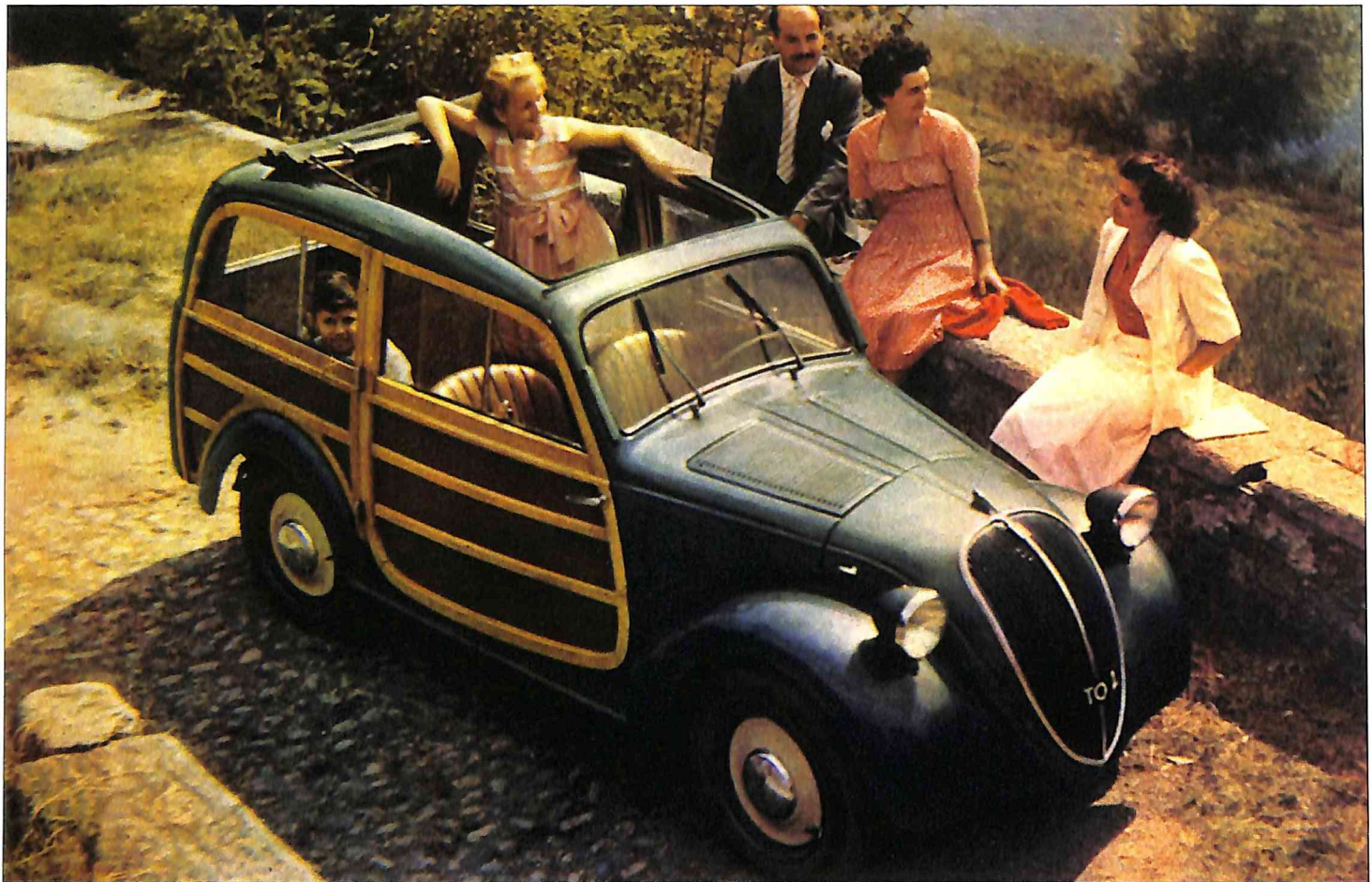
LA SCHEDA TECNICA

Il modello B possiede le stesse caratteristiche del modello A, eccetto:

RAPPORTO DI COMPRESSIONE : 6,45:1
VALVOLE IN TESTA, ASTE E BILANCIERI, ALBERO A CAMME NEL BASAMENTO
CARBURATORE : Verticale Weber 22DAS
ALIMENTAZIONE : a pompa
POTENZA : 16,5cv
COPPIA : 3kgm a 2400 giri/minuto
PNEUMATICI : 4,25-15
SOSPENSIONI : post. barra stabilizzatrice trasvers./ amm. idraulici tele. ant. e post.
VELOCITA' MASSIMA : 95 km/ora
CONSUMO MEDIO : 5 litri/100 km



LA TOPOLINO B "GIARDINETTA"
1948



Ma il 1948 è anche l'anno della novità più stuzzicante per quel periodo, l'uscita della Giardiniera Belvedere che, fatte le debite proporzioni, oggi potremmo definire una station wagon, questa vettura era una chiara citazione delle enormi giardinette americane che vedevamo nei primi films giunti dagli Stati Uniti, quasi sempre guidate da bionde, giovani e belle madri che facevano la spola tra il supermercato (da noi ancora sconosciuto) e il club.

Grazie al nuovo motore e soprattutto al nuovo telaio, la vetturessa, con scocca in acciaio e pannelli e portiere in frassino e masonite, disponeva di quattro posti veri ed un eccezionale piano di carico che si otteneva ribaltando i due sedili posteriori e aprendo il portellone, ricavando così un volume inimmaginabile per una vettura di così piccole dimensioni e cilindrata.

Comunque, i vertici Fiat erano al lavoro per migliorare sempre il prodotto, così la Topolino B restò in produzione un solo anno, con 22000 vetture prodotte.

LA SCHEDA TECNICA

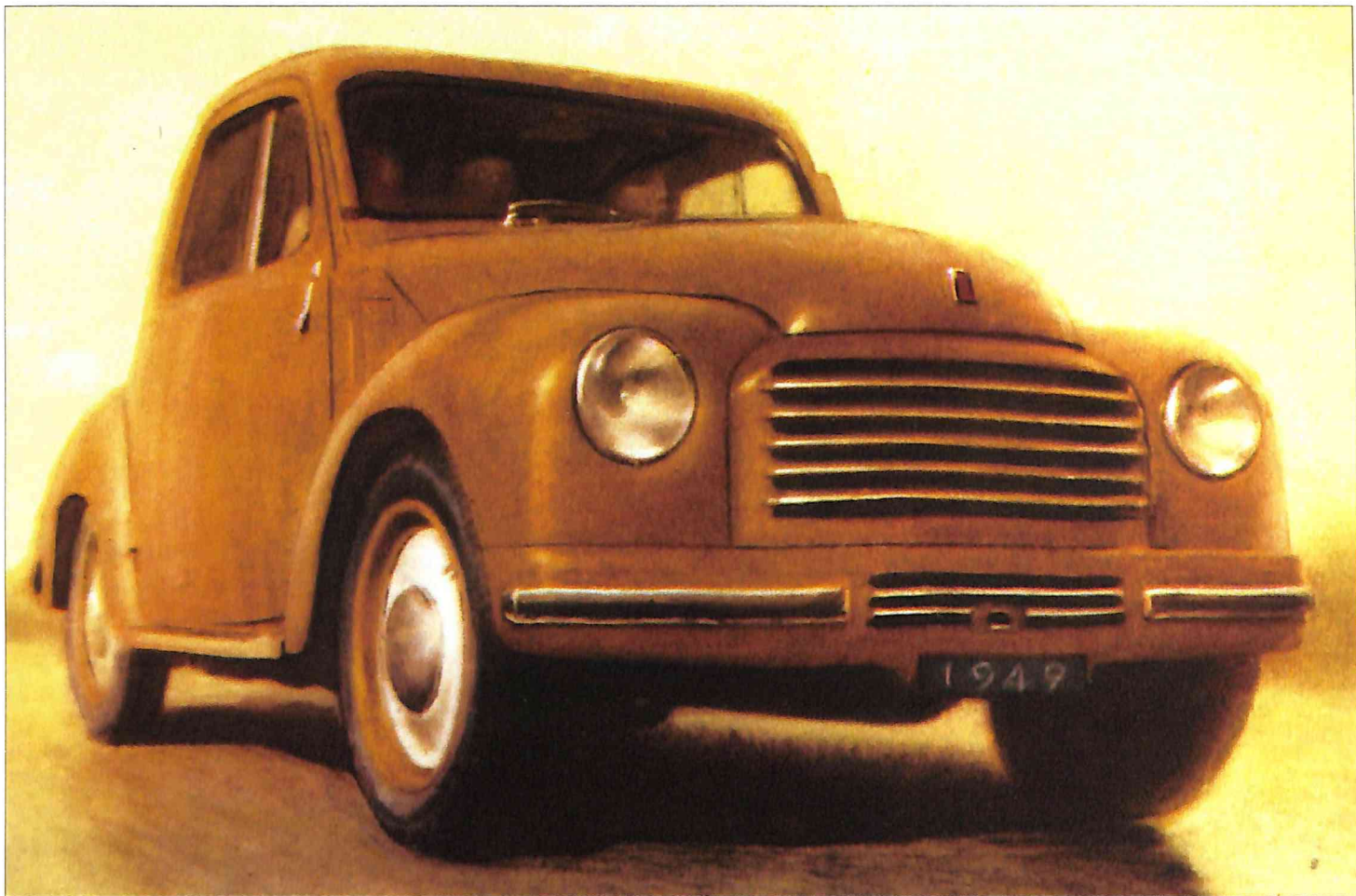
Giardiniera Bevedere 1948/1949

Stesse caratteristiche della berlina B seconda serie eccetto:

CORPO VETTURA : Giardinetta a 4 posti
CARROZZERIA : in acciaio, fiancate e porte con telaio in legno e pannelli di masonite
LUNGHEZZA : 336 cm
ALTEZZA : 143 cm
VELOCITÀ MASSIMA : 90 km/ora
CONSUMO MEDIO : 6.5 litri/100 km

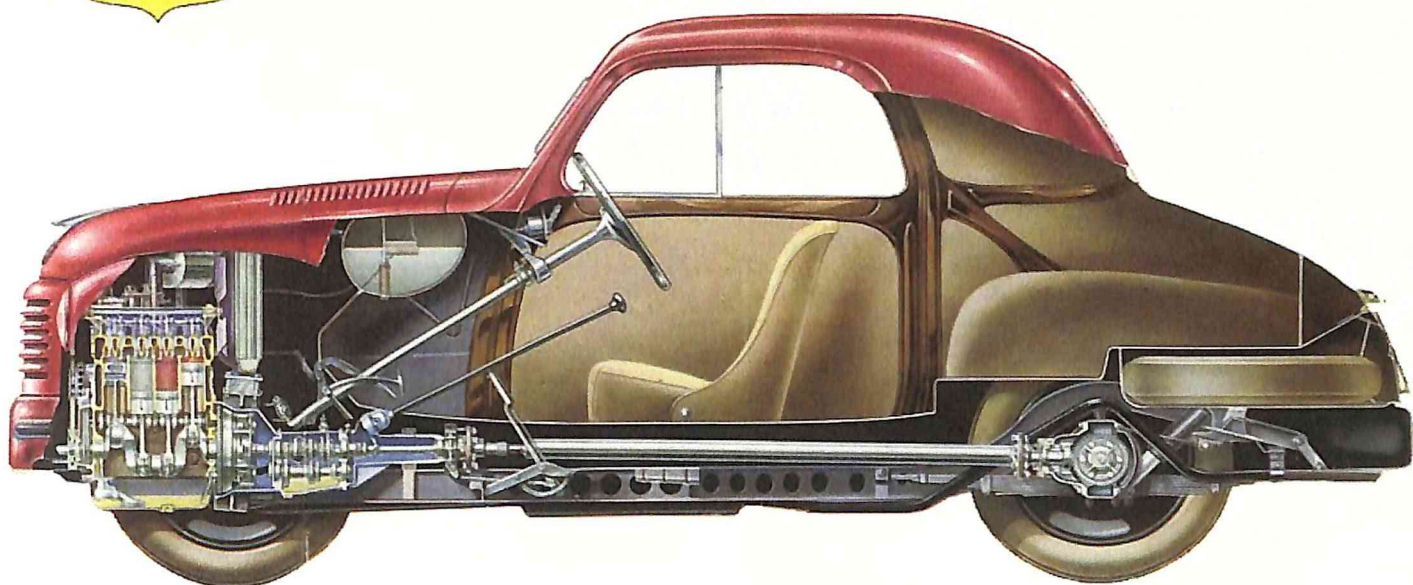
LA TOPOLINO

LA TOPOLINO C TERZA SERIE
1949 - 1955





Fiat 500C "Topolino" Convertibile



La bellissima illustrazione dello spaccato della 500 C

Nella primavera del 1949 la Fiat presenta al Salone di Ginevra il modello C, quest'ultima nata presenta alcune trascurabili variazioni meccaniche rispetto al modello B, come ad esempio una testata in alluminio



Qui sopra la Giardiniera Belvedere del modello C, con i pannelli delle portiere in acciaio.

invece che in ghisa, e una maggiore elasticità; era invece la linea ad essere stata completamente ridisegnata.

Gli interventi più evidenti furono sul frontale, reso più compatto e deciso e sulla coda, che conteneva ora anche la ruota di

scorta, mentre l'abitacolo e le portiere rimasero sostanzialmente invariate.

Elemento di lusso per una utilitaria, fu nel modello B l'introduzione del riscaldamento dell'abitacolo, optional spesso non presente in alcune vetture di categoria superiore. Il successo di questo modello, fu probabilmente inaspettato anche per la Fiat, certamente complice la febbrile voglia di vivere e di muoversi in quegli anni immediatamente successivi alla guerra.

Con il modello C, la *Topolino* aveva così completato il ciclo produttivo, era una piccola vettura economica ma completa, funzionale ed affidabile, alla quale si era poi affiancata l'idea brillante della *Giardiniera Belvedere*. Questa modello veniva realizzato interamente a mano dagli artigiani del Reparto Carrozzerie Speciali della Fiat, fino a quando, nel 1951, per aumentare la produzione, anche questa versione venne realizzata interamente in acciaio. La *Belvedere* monta gli indicatori di direzione lampeggianti con fanalini sui parafranghi al posto degli antiquati "a bacchetta" e paraurti cromati di serie; il successo di questo modello fu straordinario e durò a lungo, non esisteva infatti una simile versione di nessuna altro modello economico di altre case, per questo motivo restò in listino anche dopo la fine della produzione della 500 B.

SCHEDA TECNICA TOPOLINO C
Terza Serie

Stesse caratteristiche della B seconda serie, tranne:

CARBURATORE : verticale Solex 22 IAC 4 o
Weber 22 DRS

LUNGHEZZA : 324,5 cm

LARGHEZZA : 128,8 cm

SCHEDA TECNICA TOPOLINO C
Giardiniera Belvedere (1951-1955)

Stesse caratteristiche della *Topolino*
Giardiniera tipo B tranne.

CARROZZERIA : totalmente in acciaio

LUNGHEZZA : 342 cm

ALTEZZA : 145,5 cm

PREZZO : 750.000 lire

Due Topolino modello C, con verniciatura personalizzata dai rispettivi proprietari.



LE TOPOLINO FUORISERIE

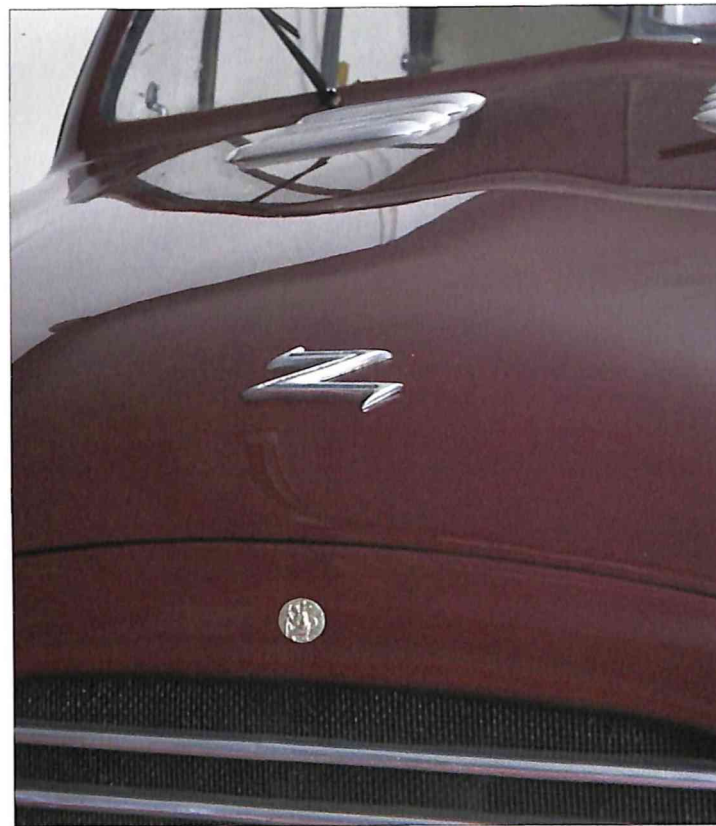
La grande duttilità e semplicità costruttiva della *Topolino*, favorì certamente il fenomeno della trasformazione, realizzazione fuoriserie e preparazione sportiva della nostra vettura; i carrozzieri più prestigiosi si sono cimentati nella interpretazione della *Topolino* e nella sua elaborazione meccanica, mentre nei primi anni della produzione, venivano commercializzati una serie di accessori che permettevano una facile trasformazione della vettura.

Abbiamo poi le fuoriserie ufficiali come ad esempio la *SIATA Amica* del 1939, un cabriolet a due posti molto elegante prodotto in piccola serie derivato dalla *Topolino A*: altra fuoriserie di gran classe è stata la *Panoramica Zagato* del 1948, prodotta in alcune decine di unità.

I MODELLI SPORTIVI

E' incredibile il numero di modelli sportivi nati in quegli anni, la *Topolino*, nella sua veste agonistica, contribuì ad avvicinare alle corse automobilistiche un gran numero di giovani dilettanti, e fu una eccellente nave-scuola per diversi piloti poi impegnati in Formula 1. Un esempio per tutti fu Elio Zagato, che, da

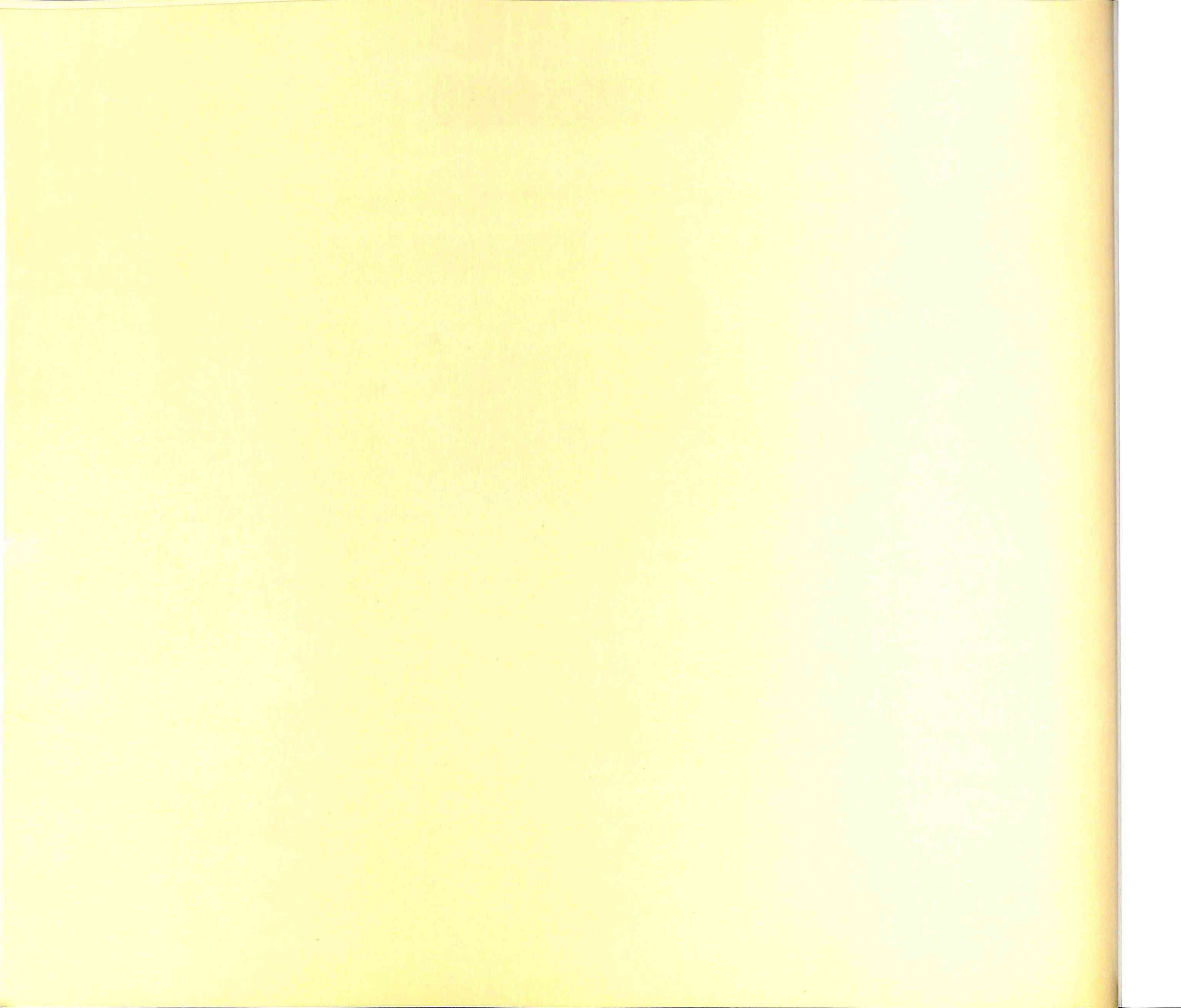
giovane, trasformò una *Topolino* furgoncino della sua azienda in una *Topolino Sport* "Barchetta".



La celebre "zeta" del logo Zagato.

LE TOPOLINO DI SERIE





Fiat 500 A Tetto Apribile Balestra Corta 1936



Il motore è sistemato in posizione avanzata rispetto all'asse delle ruote anteriori, causa la distribuzione a valvole laterali.

Sospensioni a ruote indipendenti all'avantreno e ad assale rigido con balestra corta al retrotreno

Fiat 500 A Tetto Chiuso Balestra Lunga 1939



Questo modello con tetto chiuso, telaio e longheroni lunghi fin dietro il retrotreno,

balestre lunghe ed ellittiche, sostituisce il precedente modello A a balestra corta .

Giardiniera Belvedere 1939



L'esemplare fotografato è stato realizzato su un autotelaio della 500 A da un ex operaio del reparto "carrozzerie speciali" della Fiat,

questa carrozzeria è analoga a quella che nel 1948 sarebbe stata prodotta sul telaio della 500 B.

FIAT 500 A Berlina Tetto Apribile monotinta 1946



La 500 A, venne costruita dal 1936 al 1938 in 46.000 esemplari a balestra corta, e dal '38 al '48 in circa 76.000 unità. Questo modello venne proposto in unica

verniciatura, nei colori verde chiaro, amaranto, bleu, rosso e in tre tonalità di beige. Nel dopoguerra invece, solo in verde, grigio, nero e beige.

FIAT 500 B Berlina Tetto Apribile 1948



Al Salone di Ginevra del 1945 viene presentata la 500 B, che verrà prodotta fino al 1949 nelle versioni berlina, giardiniera e furgone in oltre 21000 esemplari.

Migliorata la meccanica nei confronti del modello A, con il motore a valvole in testa, maggiore potenza e migliorie all'interno.

FIAT 500 C Berlina Tetto Apribile 1950



Questo modello rappresenta un vero e proprio salto generazionale per l'evoluzione della *Topolino*: presentata al Salone di Ginevra nel 1949, il modello C presenta una linea assolutamente nuova, ispirata alle automobili

d'oltre oceano ma con poche differenze nella meccanica. Dal 1949 al 1955 dalle linee di montaggio usciranno circa 377.000 unità nelle varie versioni.

FIAT 500 C Giardiniera Belvedere in legno 1950



Questa versione ripropone le idee stilistiche della berlina, e presenta le tipiche fiancate in legno e masonite, già appartenenti alla 500 B,

invece che in metallo; chiaramente più lunga e pesante della berlina, tocca i 90 km/ora.

FIAT 500 C Belvedere in metallo 1953

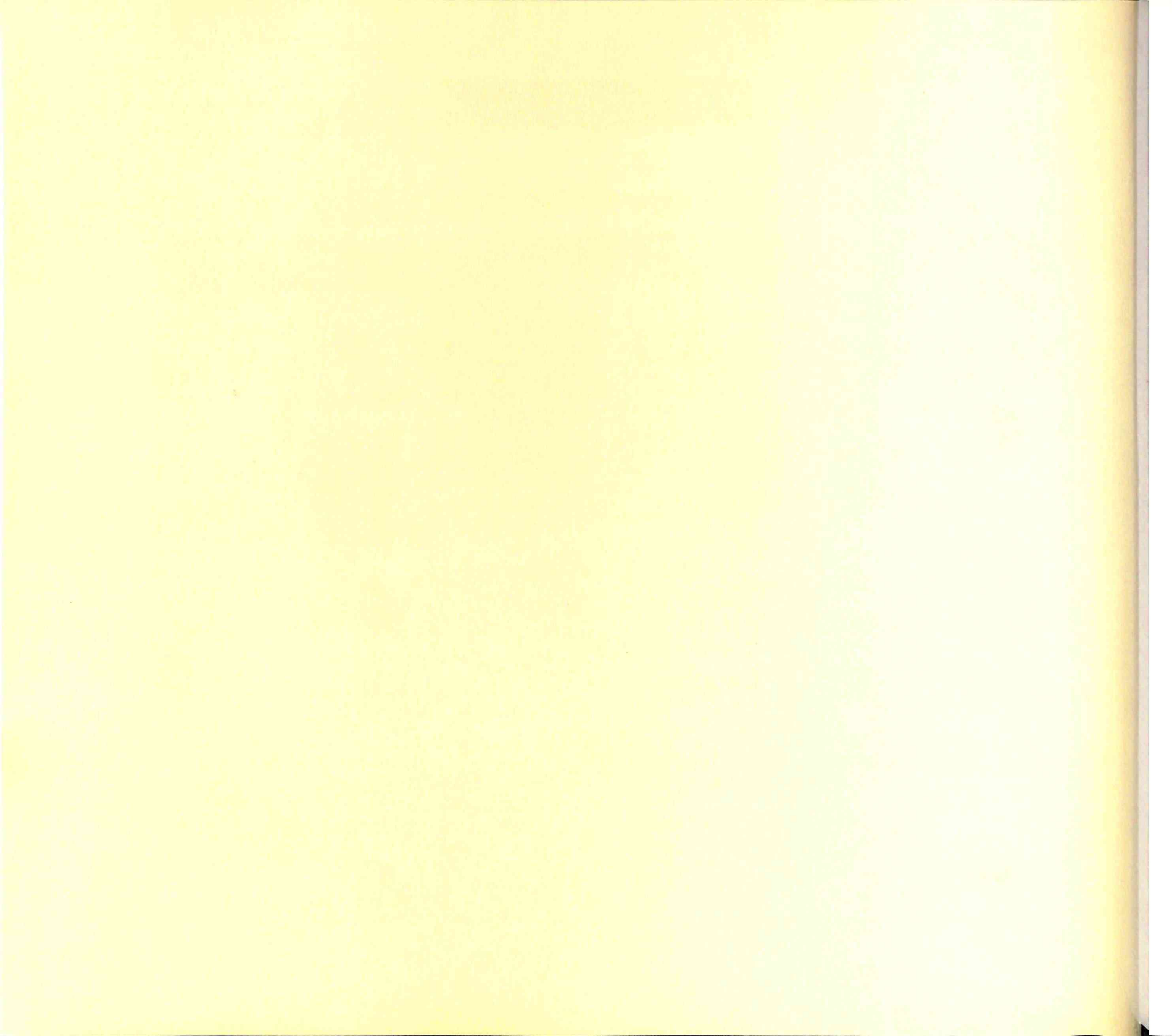


In quest'anno viene abbandonata la denominazione "Giardiniera" e resta la sola parola "Belvedere" per definire questo modello; le fiancate saranno d'ora in poi completamente

in lamiera stampata a due colori. Questo modello resterà in produzione anche dopo l'uscita dal listino delle versioni "berlina" e "furgone".

LE TOPOLINO DA LAVORO





Fiat 500 A Furgone 1946



La prima versione di questa *Topolino* da lavoro, venne costruita nel 1937, con balestra corta come il modello A dal quale derivava;

più tardi, con carrozzeria modificata nella parte posteriore per aumentare la capacità di carico, venne realizzata con balestra lunga.

Fiat 500 C Fuoristrad Guardia Forestale 1950



Come molte altre vetture, la Topolino, grazie alla sua versatilità, venne realizzata con allestimenti destinati a molteplici usi.

Questo allestimento speciale è un fuoristrada realizzato per la Guardia Forestale con alcune necessarie modifiche ai rapporti del cambio.

Fiat 500 C Autocarro Leggero a tre Assi Ollearo 1950



La grande versatilità e affidabilità del progetto, sono dimostrate dall'allestimento che il torinese Ollearo ha eseguito in questo caso: il progettista ha sovrapposto al telaio, due longheroni al montante posteriore,

spostando così il ponte all'indietro; è quindi stato montato un terzo assale portante aggiungendo due ruote. L'impianto frenante è idraulico su tutte e sei le ruote.

Fiat 500 C Furgone 1953



Anche la 500 C viene proposta come mezzo da lavoro, questo ripropone tutte le modifiche apportate alle altre versioni, questo

furgoncino, che ebbe un grande successo di vendita, poteva trasportare due persone e tre quintali di carico.

Fiat 500 C Furgone Assistenza Abarth 1952



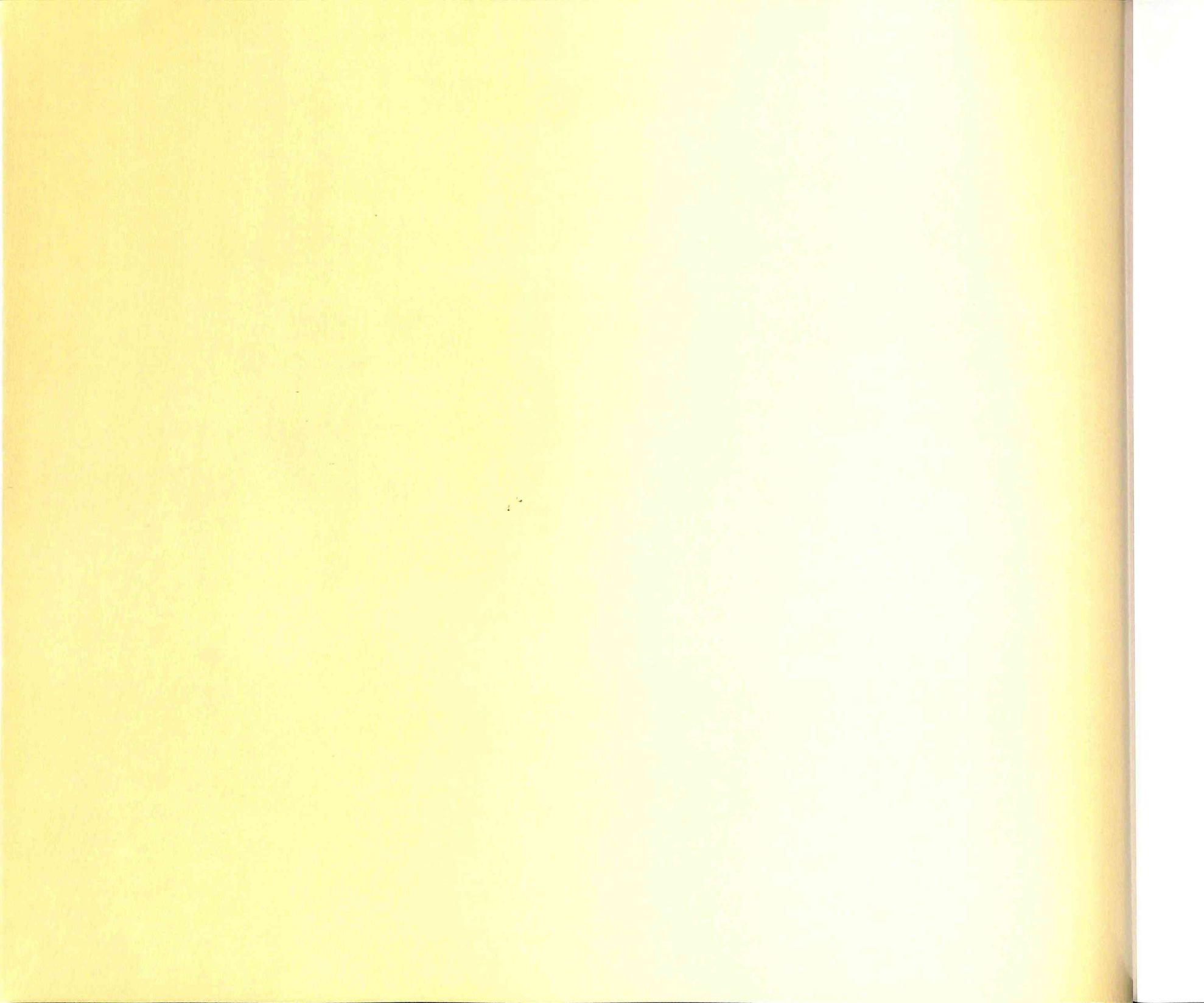
Questo furgone 500 C veniva utilizzato per l'assistenza ai clienti della casa torinese, dispone di una meccanica potenziata mediante compressore e marmitta Abarth, e tocca i 90 km/ora.





LE TOPOLINO FUORISERIE





Fiat 500 A Simonetti 1939



Questa versione venne realizzata dalla Carrozzeria Simonetti di Padova, e, come si può vedere, il muso e il radiatore sono stati

modificati per favorire l'aerodinamica, e alla parte posteriore è stato applicato un mantice che ne occupa quasi tutta la superficie.

SIATA AMICA CABRIOLET BERTONE 1939



Sul nudo telaio della Fiat 500 A, Bertone disegna un coupè e il cabriolet che vediamo in foto; un piccolo gioiello della Siata, che realizza una vettura di grande valore estetico

e meccanico; questa vettura vanta una testata speciale Siata a valvole in testa, con una velocità di 100 km/ora.

FIAT 500 A CABRIOLET GARAVINI 1946



Già dal 1936, cioè dall'anno stesso della nascita della *Topolino*, la carrozzeria torinese Garavini elabora versioni della *Topolino A*, tutte caratterizzate da una cura maniacale per

le finiture. Più tardi, agli inizi degli Anni '40, il cofano viene sostituito con uno dotato di calandra aerodinamica.

FIAT 500A CABRIOLET BERTONE 1947



Dopo altri illustri e meno illustri colleghi, anche Bertone si cimenta con un telaio della *Topolino*, tagliando e cucendo una scocca di grande eleganza per la versione aperta.

Una curiosità, il primo intestatario dell'esemplare fotografato è proprio il figlio di Giovanni Bertone.

FIAT 500 B PANORAMICA ZAGATO 1949



La linea "panoramica", proposta nel 1947 dal carrozziere milanese sul telaio della Fiat 1100, viene adottata anche sulla 500 B e C, riscuotendo molto successo. La linea infatti è

più moderna e l'interno più luminoso, mentre il parabrezza e i vetri laterali hanno la parte superiore curva, in plexiglas. Questo modello raggiunge i 100 km/ora.

SIATA AMICA 49 CABRIOLET 1950



Verso la fine degli Anni '40 viene lanciata la Siata Amica 49, disegnata da Bertone, questo cabriolet è spinto dal motore della 500 C provvisto di testata Siata, che è però applicato

ad un telaio a traliccio di tubi d'acciaio, utilizzato sulle vetture Siata da competizione, e spinge questo modello a 105 km/ora.

FIAT 500 C BELVEDERE ALLESTIMENTO SPIAGGIA 1954



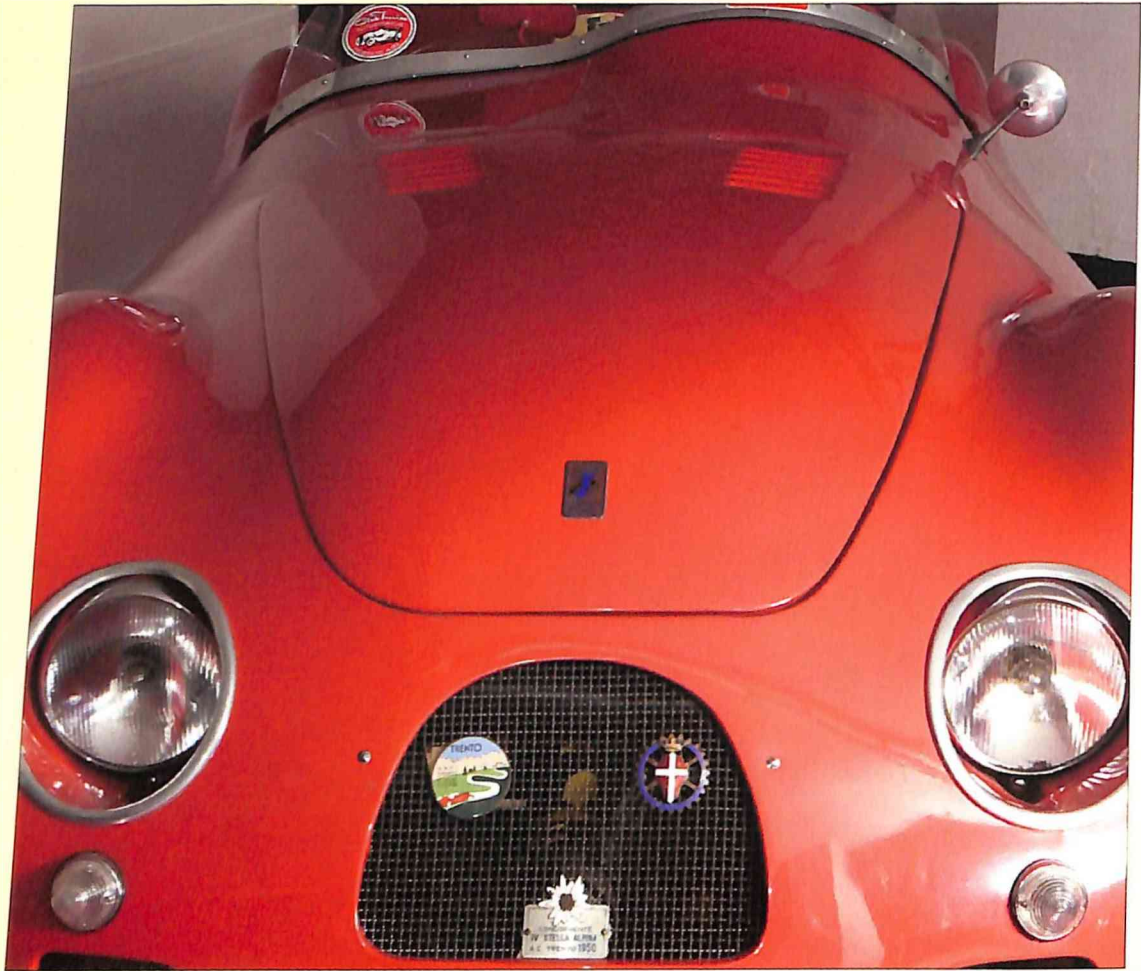
Come già accennato, le caratteristiche peculiari della *Topolino*, affidabilità e semplicità, convinsero molti carrozzieri, anche stranieri, ad

allestire innumerevoli versioni ed elaborazioni. Questa che presentiamo è una divertente versione da spiaggia di autore sconosciuto.



LE TOPOLINO SPORTIVE





MORETTI 750 SPORT 1948



Piccolo costruttore e preparatore, Moretti interpreta in diverse versioni il telaio della *Topolino*. In questo caso si tratta di una "barchetta" su telaio della 500 A, motore Moretti da 748 cc con testa in alluminio,

distribuzione monoalbero in testa ed albero a tre supporti; il cambio a 4 marce e il differenziale sono prodotti da Moretti, la velocità max. è di 150 km/ora.

FIAT 500 SPORT VENDRAME 1938 - 1949



Questa filante "barchetta" è stata realizzata alla fine degli Anni '30 su telaio della 500 A, e poi, nel '49, il preparatore Tullio Vendrame ne ha elaborato la meccanica adottando una testa

in alluminio e pistoni speciali. La cilindrata è di 626 cc., la velocità max. è di 145 km/ora.

MARDAL 750 SPORT 1951



Questa misteriosa sigla altro non è che l'unione delle iniziali dei cognomi di Umberto Marzotto e Nicolò Dal Moro, che nel 1951 si fecero costruire questa vettura sportiva, che venne allestita su telaio Gilco, equipaggiata

da un motore Giannini da 750 cc con basamento e testa in lega leggera, e vestita dalla carrozzeria Fontana di Padova; questa vettura toccava i 150 km/ora.

FIAT GIANNINI 750 SPORT BERLINETTA MILLE MIGLIA 1951



Questo esemplare ha avuto una vita molto movimentata: viene inizialmente allestita su telaio Fiat 500 A "balestra corta", alleggerita e dotata di avantreno a molle con ammortizzatori telescopici.

Monta un motore Giannini di 710 cc. con tre supporti di banco derivato Topolino A. Originariamente era una vettura aperta, ma, nel 1951 viene ricarozzata "berlinetta" e partecipò alla Mille Miglia.

FIAT 500 C BERLINA TETTO APRIBILE MILLE MIGLIA 1953



E' con questa vettura che l'equipaggio
Brighenti-Sandrolini ha vinto la Mille Miglia
del 1953 nella classe 600 Turismo; proprio

l'anno in cui il conte Marzotto fu primo
assoluto su Ferrari MM *Spyder*.

FIAT 500 C BERLINA ELABORATA ABARTH 1952



Questa *Topolino* venne acquistata nel 1952 assieme ad un *kit* Abarth di elaborazione; monta collettori speciali di aspirazione e scarico, e 2 carburatori Solex.

Coppa dell'olio maggiorata in alluminio, asse a *cammes* con profilo spinto, 4 cerchi speciali, e una velocità di 110 km/ora sono le sue caratteristiche principali.

LE TOPOLINO DA CORSA





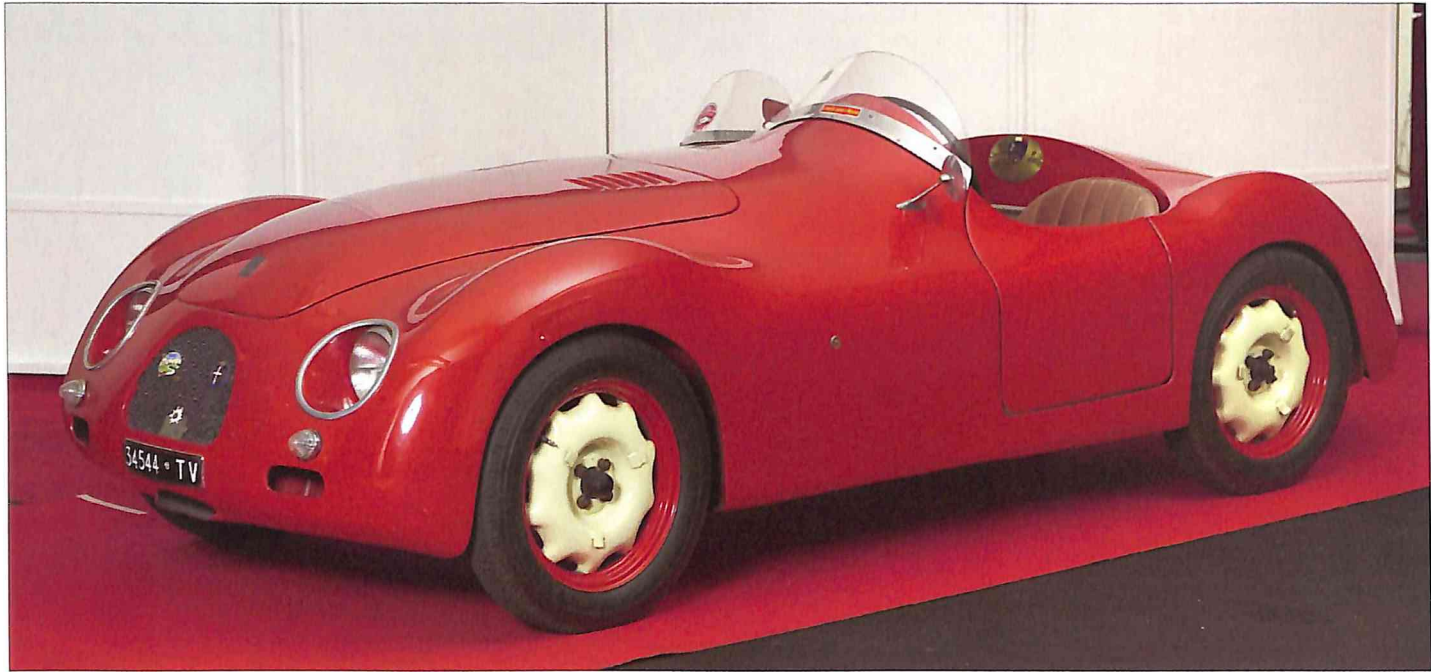
SIMCA GORDINI 750 MONOPOSTO 1936



Questa monoposto è direttamente derivata dalla Simca *Cinq*, la nostra *Topolino A*, costruita e commercializzata in Francia dalla casa transalpina su licenza Fiat. Questa vettura nasce dalla versione "balestra

corta" con differenziale abbassato, freni Gordini maggiorati, ammortizzatori a frizione, motore da 750cc e una velocità di 120 km/ora.

SIATA 500 SPORT 1938



Molti artigiani, con l'uscita della 500 A ebbero una solida base per realizzare piccole vetture *sport*. La torinese Siata, più di altri con le sue

testate speciali a valvole in testa, costruisce le più veloci vetture *sport* di piccola cilindrata; vetture che dominano nella loro categoria.

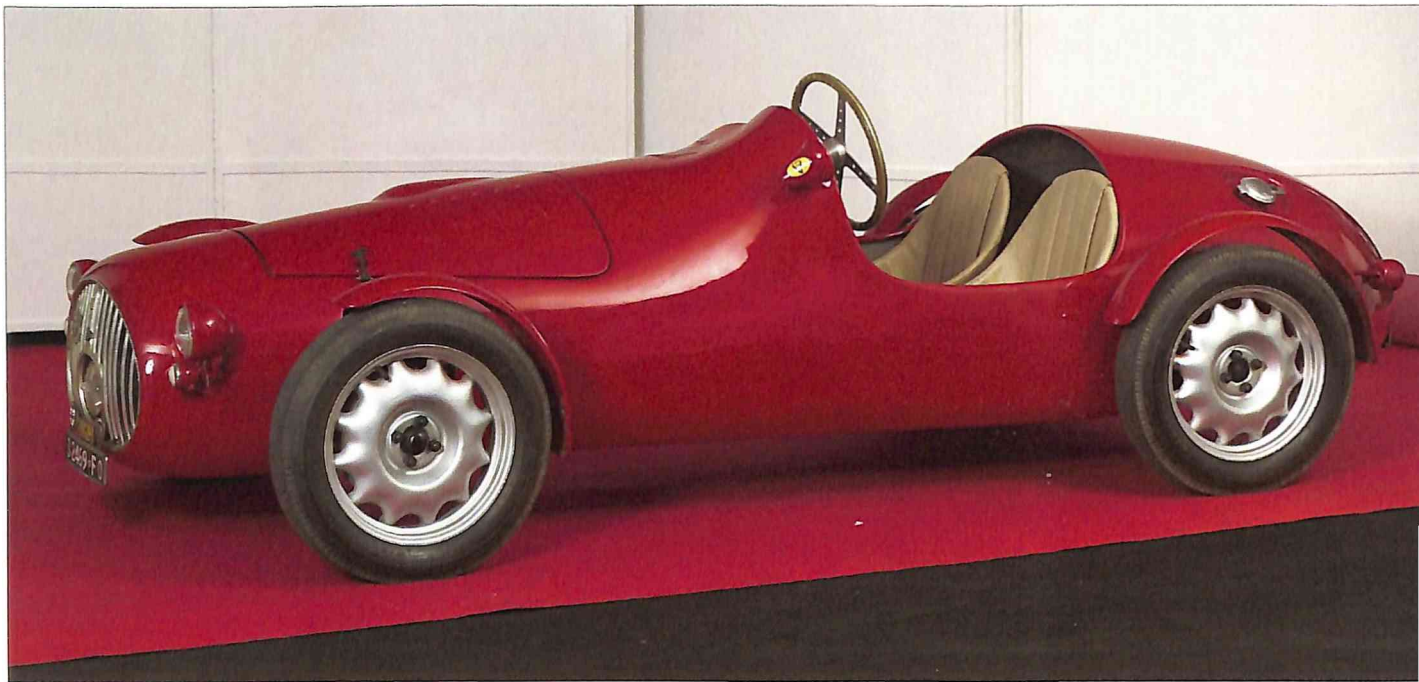
SIATA 500 TIPO 36 RECORD 1938



La Siata, nella seconda metà degli Anni '30, si specializzò nella costruzione di vetture per battere i records di durata; questo esemplare, monta un motore da 500cc, ed è caratterizzato

da una filante carrozzeria già avanzata per l'epoca; questo esemplare raggiungeva i 170 km/ora, e venne successivamente modificato per adattarlo all'uso stradale.

FIAT 500 B SPORT 1949

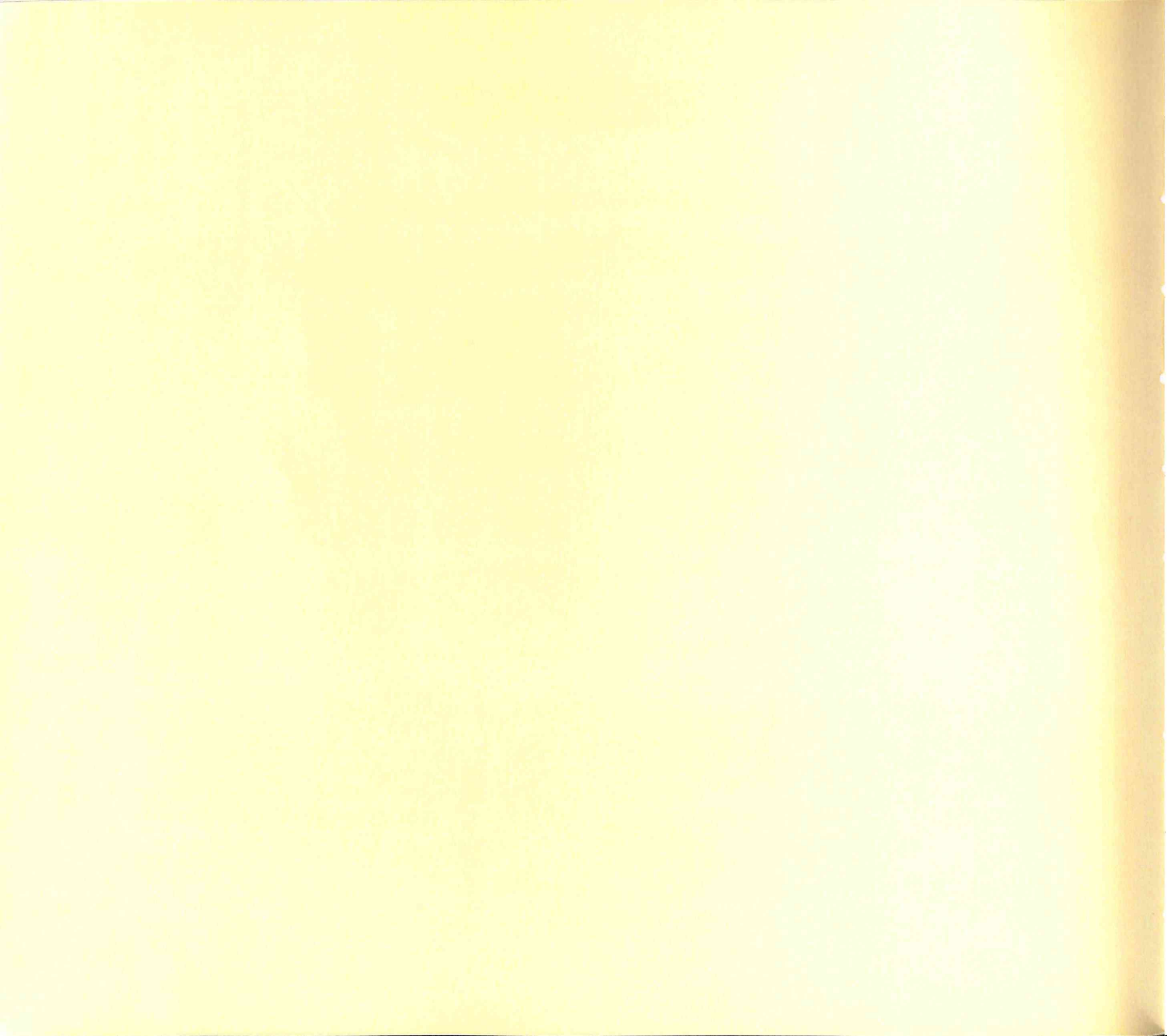


Tra le moltissime elaborazioni eseguite sulla base della *Topolino*, spicca questa vettura *sport* allestita su telaio 500 B e caratterizzata da parafanghi in stile motociclistico.

Purtroppo sconosciuti l'artigiano o la piccola officina che l'hanno realizzata. Motore da 23 CV, per una velocità di 105 km/ora.

LE TOPOLINO STRANIERE





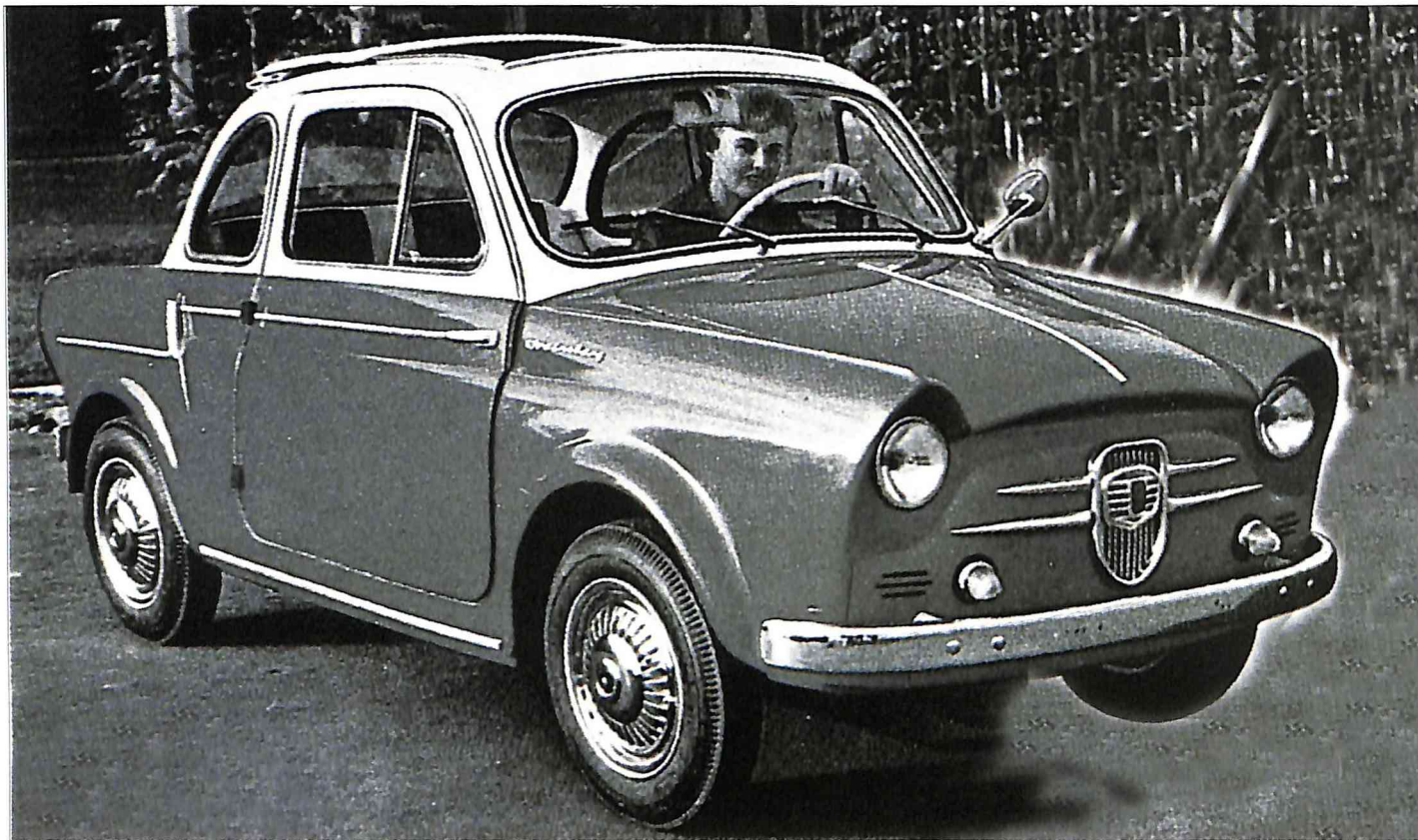
SIMCA SIX BERLINA TETTO APRIBILE 1950



Questo modello, costruito su licenza Fiat dalla casa francese, sul mercato nel 1948, derivava dalla nostra 500 B, e nelle sue linee

anticipava già il disegno della 500 C, con lievi differenze nel cofano e nel frontale.

NSU FIAT 500 WEINSBERG 1938



Dalle linee ispirate senz'altro alla NSU *Prinz*, questa, carrozzata da Weinsberg, è la *Topolino*

costruita in Germania dalla NSU su licenza Fiat.

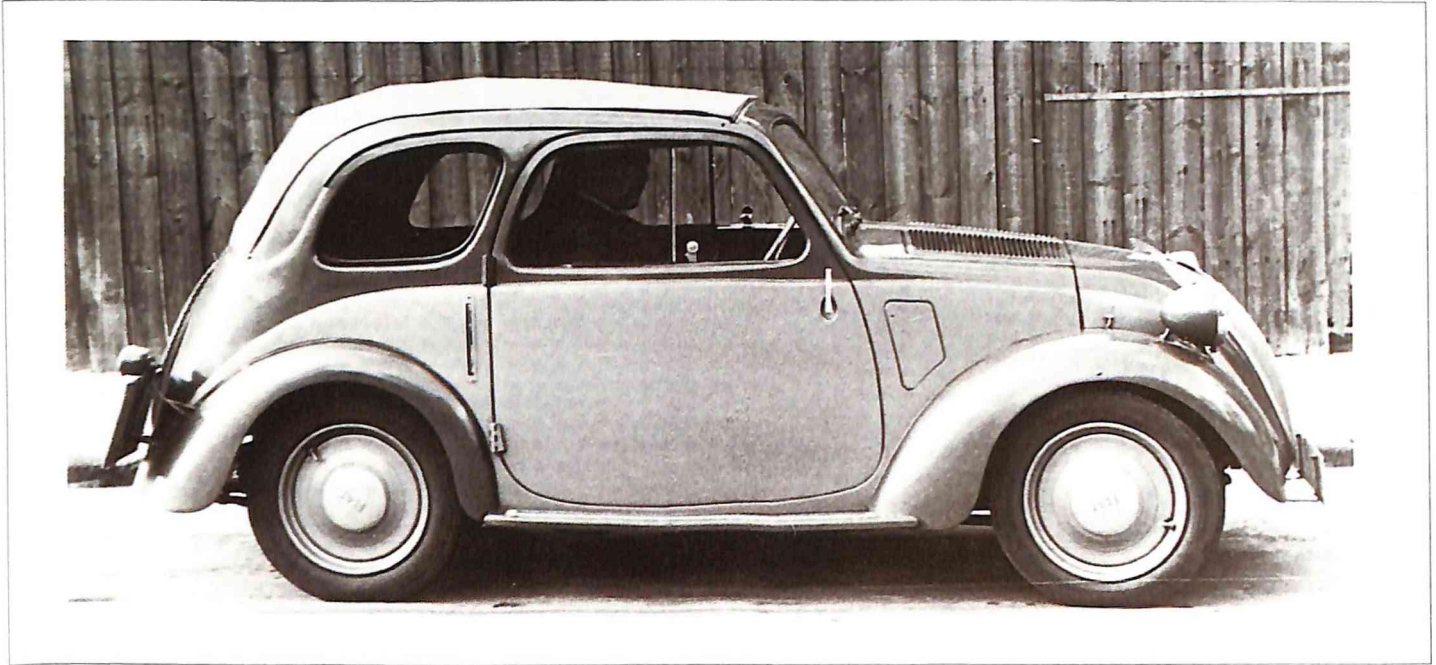
NSU FIAT 500 ROADSTER 1939



Verso la fine degli Anni '30, la NSU costruisce su licenza Fiat questa bella e simpatica vettu-

retta a due posti, ripresa più tardi in Italia dalla Siat per farne una versione sportiva.

TOPOLINO FOUR SEATER SALOON



Questa versione, costruita in Inghilterra dalla *Fiat England Ltd.* è, come già accennato, una *Topolino* "allungata" nella parte posteriore,

dove vennero aggiunti 2 posti e un secondo finestrino.

INTERNI E SELLERIE



Gli interni elegantissimi e la cura dei dettagli del *Cabriolet Bertone* del 1947



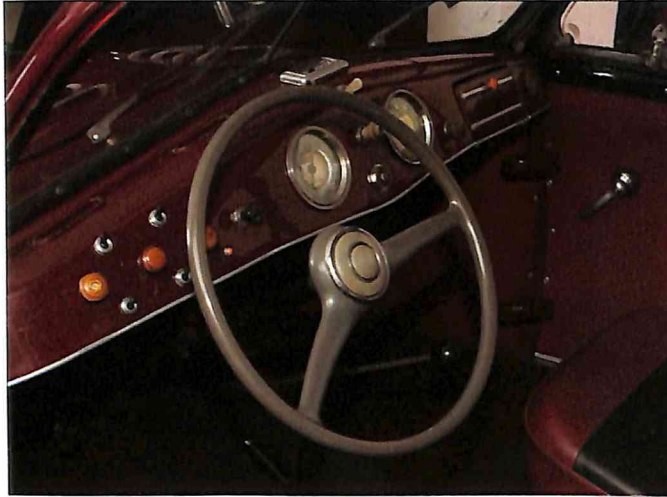
Piccola fuori ma spaziosa dentro la *Giardiniera Belvedere* del 1950, con lo schienale posteriore ribaltabile.



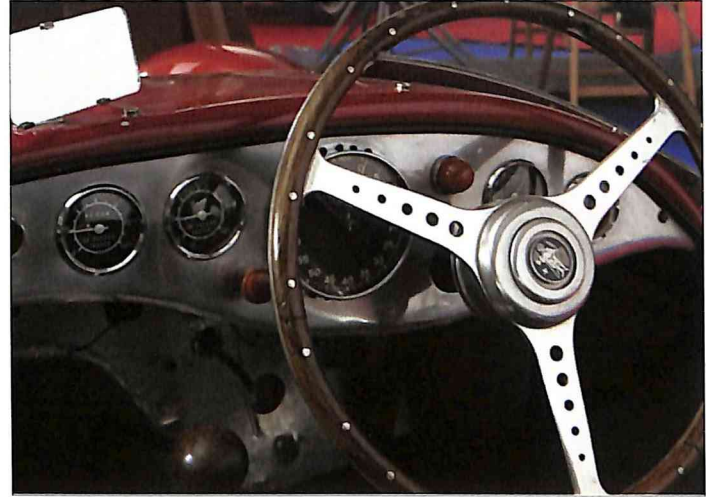
Di gran classe gli interni e il bellissimo volante del *Cabriolet Garavini* del 1946



La magnifica strumentazione e il bel volante della *Giannini 750 Sport* del 1951



Gli interni della *Panoramica Zagato*, che avrebbero forse meritato un volante migliore,



Corsaiolo ed aggressivo, il cruscotto e il volante della *Mardal 750 Sport* del 1951 di Umberto Marzotto



L'eleganza non vistosa e l'accurata lavorazione degli interni della *Siata Amica Cabriolet* di Bertone.



Il volante a tre razze molto spartano e il cruscotto della *500 A Balestra Lunga* del 1939.

INTERNI E SELLERIE



Gli interni allegri e molto spartani della 500 C versione "spiaggia"



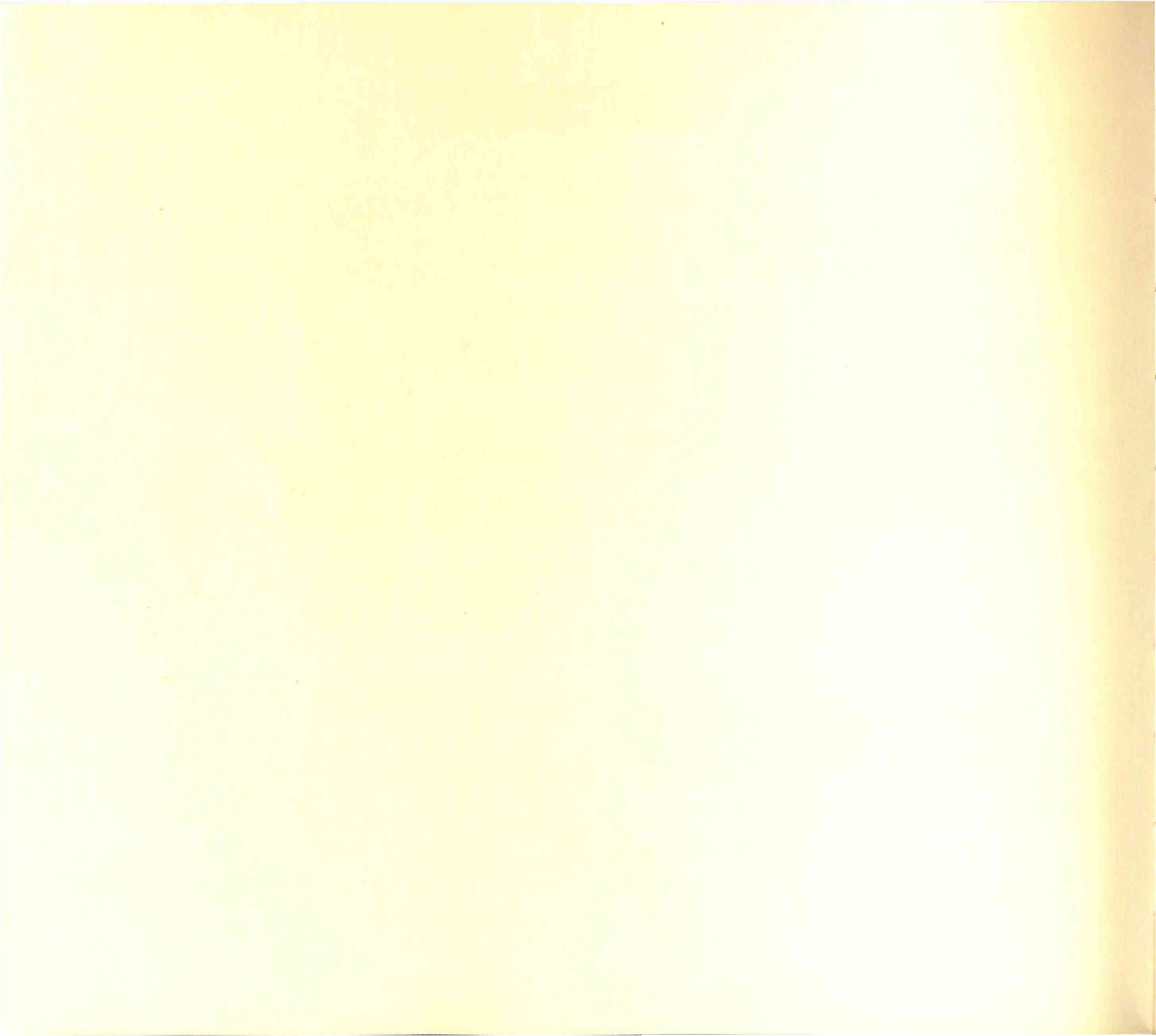
Gli interni del fuoristrada realizzata per la Guardia Forestale.



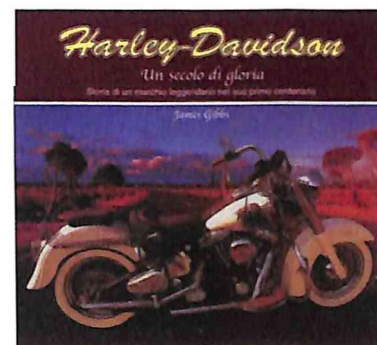
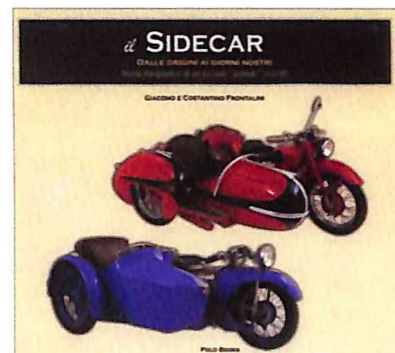
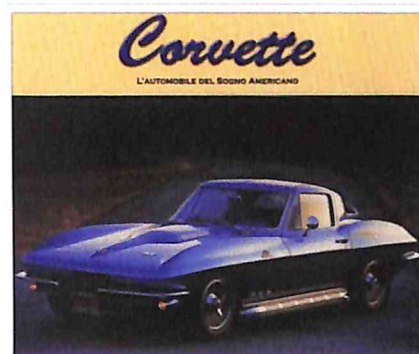
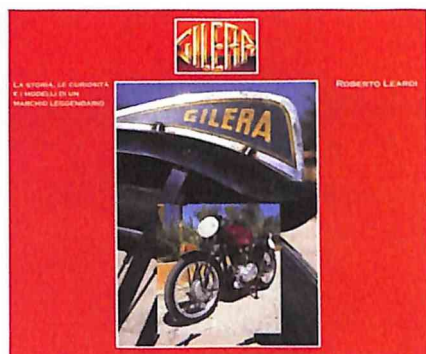
RINGRAZIAMENTI

L'Editore ringrazia il museo " Bonfanti - Vimar" per la gentile concessione delle foto utilizzate. Ringrazia inoltre i collezionisti dei mezzi fotografati che elenchiamo qui sotto:

Guido Caretta , Angelo Reami, Gianpietro Gallo, Bruno Bizzotto, Erminio Forti, Claudio Pieretto, Silvano Lazzari, Nilo Caberlin, Luciano Minato, Luigi Amoretti, Franco De Boni, Martin Pfleider, Ranieri Marchetti, Roberto Candia, Bruno Cinel, Giorgio Pitton, Gabriele Zanatta, Dante Sacco, Davide Fanton, Luciano Rupolo, Edilberto Mandelli, Alfonso Brighenti, Officina Tecchio.



NELLA STESSA COLLANA



MOTO & MITI

Collana dedicata a ruote e motori entrati nella leggenda

diretta da Roberto Leardi

Guido Tirone

LA FIAT 500 TOPOLINO

Partorita da una intuizione di grande impatto propagandistico di Benito Mussolini che, nel 1932, praticamente obbligò il Senatore Giovanni Agnelli a produrre una vettura economica alla portata di tutti, la Topolino è stata nel secondo dopoguerra, l'oggetto del desiderio di una intera generazione.

Prodotta dal 1936 al 1955 in diverse serie e modelli, trasformata dai più grandi carrozzieri in versioni cabriolet, spyder, coupé, etc., questa fenomenale vetturetta, solidissima e affidabile, riscosse un incredibile successo, anche internazionale. Il libro racconta la storia sin dall'idea iniziale e ne presenta a colori tutti i modelli di serie e le versioni fuoriserie, corredate da documentate schede tecniche.

€ 22,00

ISBN 88-87577-91-0



9 788887 577914