EL RATONCITO ITALIANO

Presentado al mundo en 1936, el Fiat 500 introdujo un concepto de vehículo diminuto y económico que permitió la movilidad a una gran parte de la población. Su éxito radicó en la máxima fiabilidad con la mínima cantidad de piezas posibles. El primer modelo, unidad que presentamos y que pertenece a la Fundación Jorge Jove, supuso un récord mundial en consumo, con tan solo 7,5 litros a los 100 km.

FOTOS: VÍTOR MEJUTO

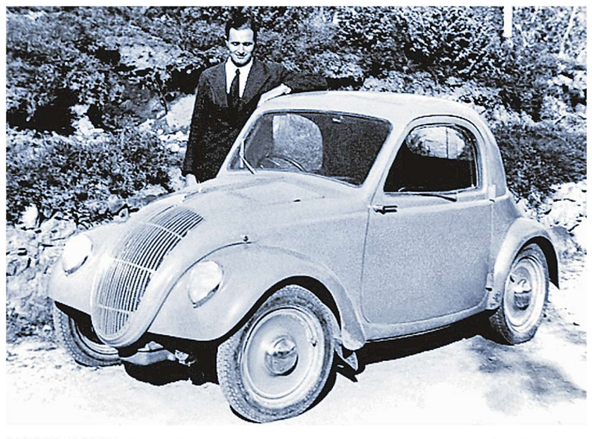
Por **Óscar Ayerra**

El concepto de auto diminuto ya habían nacido en los años 10 del siglo XX como la única fórmula de acceso barato al vehículo de cuatro ruedas para muchos aficionados. En 1920 ya existían más de 100 pequeños fabricantes de los denominados autociclos, vehículos muy pequeños ligeros y económicos. Suponía una especie de término medio entre moto y automóvil. Algunos fabricantes no superaban la docena de unidades construidas y a veces como meros prototipos con pesos que rondaban los 300 kg. y ruedas de moto o bicicleta. Tenían, eso sí, un mismo denominador común: el bajo coste de adquisición además de gozar de ciertos beneficios fiscales. Algo que suponía, para muchos, la única opción de competir en carreras. Marcas como Amilcar o Salmsom llegaron a tener un gran éxito como autociclos deportivos de tamaño minúsculo.

Sin embargo, gracias a la multitud de avances tecnológicos en cuanto a producción que trajo consigo la Primera Guerra Mundial permitió a los grandes fabricantes de automóviles reducir los costos de fabricación lo que se tradujo en la desaparición de las marcas de ciclocoches dejando paso a lo nuevos minicoches, algo mayores en tamaño pero igual de económicos. Ejemplos como el Austin 7 o el Citroën type C empezaron a aparecer en las carreteras, con una capacidad de producción de miles de unidades algo impensable hasta ese momento en autos económicos. Fueron los auténticos antecedentes de nuestro Fiat 500 topolino.

En 1920 circulaban en Italia poco más de 32.000 vehículos, lo que suponía el 4 % del total del total del parque automovilístico europeo, sin embargo tan solo 10 años más tarde esta cifra se elevaba hasta los casi 200.000 autos solo en el país alpino. Un aumento imparable que arrastró a la sociedad a la necesidad de movilidad personal, una demanda de autos cuyo precio resultaba, para muchos, un obstáculo insalvable. Hecho que llevó a Mussolini, en el caso italiano, a impulsar la idea de la creación de un vehículo asequible que impulsase la movilidad del país al igual que Alemanía hizo con el escarabajo. En 1930, el dictador, realizó una petición en firme al mayor fabricante del país, FIAT, cuyo patrón, Giovani Agnelli se vió en la obligación de buscar una fórmula para crear un producto adaptado a dicha demanda.

Tras el fiasco de un primer prototipo que ardió el día de su presentación, esta complicada labor le fue encomendada en 1932 a un jovencísimo ingeniero de 27 años llamado Dante Giacosa, con tan solo 2 años de antigüedad en la empresa. Años más tarde, en 1957, sería también el padre del 500, primo de nuestro seat 600 al igual que el 850 de 1964 o el Fiat 127 de 1972 entre otros.



ANTEPROYECTO. Dante Giacosa ante el primer prototipo del que sería el Fiat Topolino. Los faros encastrados se eliminaron finalmente por el alto coste en su fabricación.

Para desarrollar el pequeño auto, Giacosa es ayudado por Antonio Fressia en la dirección técnica y Rodolfo Schaeffer en el apartado de diseño de la carrocería. Parten de varias directrices marcasdas por el patrón Agnelli: como la de no superar un precio final de 5.000 liras, impuesto por Mussolini, la mitad del precio del modelo Fiat más barato en aquel momento, además de no superar los 8 cv de potencia fiscal para obtener beneficios tributarios.

Partiendo del motor de cuatro cilindros del fiat balilla 508 de 1932, construyó un motor eficiente, donde la simplicidad de construcción sería fundamental para abaratar costes. La genialidad radicó en fabricarlo con los mínimos componentes posibles sin perder la fiabilidad, un equilibrio complicado. Este automóvil representó la primera motorización masiva de Italia.

Presentado el 15 de junio de 1936 comenzó su comercialización tan solo un mes después. A un precio de casi 9,000 liras, fue imposible conseguir las 5,000 que pretendía Mussolini, pero sin embargo resultó un coste más asequible que otros autos del mercado. Cada día salían centenares de unidades de la fábrica de Lingotto en Turín, la segunda más grande del mundo en aquel momento después de la de Ford en River Rouge de EE.UU.

Fiable y económico, dos premisas que le permitieron tener un éxito de ventas no solo en el mercado italiano sino tambíén en otros países construido bajo licencia Fiat como Francia, con el nombre de Simca 5, Alemania, Holanda o incluso en Polonia. Fue exportado a China, Australia y Estados Unidos consiguiendo amplias ventas en estos países. Durante los 19 años que duró en producción se fabricaron 519.645 unidades a pesar de los 5 años de parón por la segunda guerra mundial.

TRES MODELOS EN 19 AÑOS

El coupé de dos plazas y frontal redondeado con los faros exentos, unidad de las fotos de 1949 y que pertenece a la Fundación Jorge Jove, posee la estética más recordada. Salvando variaciones en la suspensión realizadas en 1938 y una remodelación del motor diez años después que aumentaba su potencia hasta los 16,5 CV, su diseño apenas sufrió variaciones. Solo la denominación con la letra B permitía diferenciar que estabamos ante la versión más potente. Pero es a partir de 1949 cuando se realiza un cambio estético más significativo. La denominada 500 C llevaba, esta vez sí, los faros encastradaos en la carrocería. Un diseño actualizado pero que perdía parte de su personalidad.

En todos los años de producción tuvo diferentes variantes como la Giardiniera de 4 plazas, la furgoncino utilizada como vehíuclo de reparto o incluso una versión carrozada por Zagato con un interior panorámico. A pesar de las mejoras realizadas en su apartado de motor, este pequeño ratoncito y sus cuatro cilindros nunca consiguieron llegar a los 100 kilómetros por hora, sin embargo resultaba muy ágil. El topolino fue uno de los vehículos más vendidos en su momento, aunque el modelo A y B resultó de máyor éxito comercial y es, para muchos, el más querido y entrañable.

SOLO DOS PLAZAS PERO AMPLIAS
A pesar de su tamaño, 3,21 m. de largo y 1,27 de ancho, gracias a la disposición de todos sus elementos permítía un interior batante amplio. el salpicadero era minimalista

SOLUCIONES AERODINÁMICAS
La carrocería redondeada o el chasis agujereado para aligerarlo favorecían el consumo. La manija de la puerta (arriba) sorprende por su simplicidad además de por su aerodinámica

LA GENIALIDAD DE LO SIMPLE

Otra genialidad del Giacosa consistió en no seguir el esquema tradicional de la distribución del conjunto motor-transmisión, el llamado sistema Panahard. Una arquitectura creada a finales del siglo XIX en donde las diversas partes del conjunto motor seguían un mismo orden: en primer lugar y de adelante atrás colocaban el radiador y el eje de la rueda delantera, seguido del motor, caja de cambio y por último la transmisión a la rueda trasera. Un sistema que aún hoy se sigue utilizando en muchos autos como BMW o Mercedes pero que Giacosa decidió desordenar colocando el radiador detrás del motor para conseguir por un lado una aerodinámica sorprendente con el diseño redondeado del frontal y por otro, un espacio interior amplio gracias a compactar el resto de elementos, dos cuestiones que hicieron de este auto un ejemplo de comodidad y ahorro sorprendente. Según una prueba de una revista de la época, fue el primer vehículo de toda la historia en bajar de los 7,5 litros de consumo cada 100 km. teniendo en cuenta que en aquellos momentos hablar de 12 o 15 litros de consumo era más que normal.

Otro ejemplo de ingenio de sus creadores fue en el primer prototipo de 1934. En él, los faros estaban encastrados en la carrocería, una solución muy moderna que, sin embargo por cuestiones de coste fue descartada pasando a estar exentos. Aunque este hecho, que marcó su estética, influyó en la posterior denominación cariñosa de topolino por su parecido a las orejas del ratón Mickey, llamado así en Italia.