

AISA, ASI e Registro FIAT Italiano
sono lieti di invitarvi al convegno:

FIAT 501: cento anni fa, la prima best-seller italiana

Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
21 settembre 2019





AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO Commissione Cultura

Fiat 501: la prima best seller italiana

21 settembre 2019

Museo Nazionale dell'Automobile - Torino

Il convegno è stato organizzato in collaborazione con il Registro FIAT Italiano, coinvolgendo per la prima volta l'AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) che si spera di poter avere ancora in ricorrenze di questo tipo. Dopo i saluti dei Presidenti delle tre associazioni, Alberto Scuro, Edoardo Magnone e Lorenzo Boscarelli, il tema del convegno, consistito in tre presentazioni, è stato introdotto da Luca Manneschi, che ha ricordato la ricorrenza del primo centenario dal lancio commerciale della FIAT 501.



Donatella Biffignandi dell'AISA ha svolto un'ampia panoramica sull'Italia nei primi anni del dopoguerra che, contrariamente a quanto ci si poteva aspettare dalla conclusione vittoriosa, fu invece funestato da tumulti, occupazioni e tensioni sociali di ogni genere. Non a caso fu a posteriori definito "il biennio rosso". Questa definizione, giustificata dall'enorme quantità di conflitti sociali (1.663 scioperi nel solo 1919), tende però a oscurare i dati oggettivi da cui quegli stessi conflitti scaturivano. Il costo della vita, fatto 1 per il 1913 il paniere dei prezzi al consumo, era salito a 2,7 nel 1919 (mentre i prezzi all'ingrosso salivano al 4,5), a 4,1 nel 1922, a 4,8 nel 1925. Per cavalcare l'onda popolare, il governo abbatté sull'automobile, secondo inveterate e mai abbandonate abitudini, una serie di provvedimenti punitivi. A fronte di una circolazione ancora esigua (nel 1920, 31.500 autovetture, su una popolazione di 38 milioni di abitanti, per una densità di un veicolo ogni 1.200 abitanti, peggio dell'Italia stavano soltanto Portogallo e Grecia), l'automobile fu catalogata come bene di lusso, al pari di frutti canditi, aeroplani e strumenti da pesca e perciò gravata di tasse pesantissime. La benzina per uso privato era razionata: soltanto sei litri al mese, per circa 75 litri, venduti ognuno dalle 50 alle 80 lire. Anche la tassa di circolazione subì ingenti aumenti; per la nostra Fiat 501, dal prezzo di poco più di 30.000 lire, l'importo passò da 195 a 1.290 lire. Ma, ciò non ostante, le potenzialità del mercato interno, anche se ancora esiguo, erano ampie: durante la guerra oltre centomila uomini erano stati addetti ai trasporti automobilistici, decine di migliaia di soldati si erano abituati a vivere in mezzo ai motori, a circolare in automobile o in motocicletta. Si trattava di una clientela enorme, trasversale a tutti i ceti sociali, cui fu offerta la nuova 501.



AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO Commissione Cultura



Lorenzo Morello ha presentato le caratteristiche innovative della 501, progettata nei ritagli di tempo degli ultimi anni di guerra da Carlo Cavalli, un intraprendente avvocato autodidatta, allora responsabile dell'Ufficio Tecnico della FIAT. La modernità della 501 risiede anzitutto nel fatto che non fu un progetto isolato ma il fulcro di una gamma di automobili di varie dimensioni (comprendente la 502, la 505 e, successivamente, la 503) concepite con elementi comuni e modulari, che permettevano di ridurre i costi di sviluppo e produzione, come poi fu fatto per tutte le automobili successive. Anche se spesso viene identificata come una delle prime utilitarie della FIAT, la 501 era un'auto sobria ma completa di tutte le funzioni che allora potevano cercarsi in un'automobile di fascia superiore, offerta non solo come autotelaio, da completarsi a cura del cliente, ma con numerose varianti di carrozzeria costruite internamente. Oltre alle innovazioni di progetto, la 501 fu la prima automobile FIAT e la prima italiana a essere costruita secondo criteri moderni, in parte ispirati alla produzione americana del tempo, molto più avanzata di quella europea. La 501 era costruita con parti interamente intercambiabili, prodotte con macchinari moderni, quindi pronte per l'uso già al termine del processo di fabbricazione: per questo poté esser assemblata in linea nel nuovissimo stabilimento del Lingotto, approntato qualche anno dopo il lancio commerciale. La sua evoluzione successiva, la 503, frui appieno di queste innovazioni, comprendenti anche, per la prima volta, cabine per la verniciatura con essiccazione in forno.

Rino Rao ha completato il quadro sulla 501 presentando le sue numerose interpretazioni sportive, sia quelle costruite dalla fabbrica, le 501 S, sia quelle modificate con interessanti motori elaborati da specialisti, quali Silvani e Arrow. La produzione sportiva fu tutt'altro che marginale, con circa 2.600 automobili su un totale di 76.000. In anticipo sulle tecniche promozionali moderne, la FIAT valorizzò efficacemente l'immagine della nuova automobile affiancandole una versione da Gran Premio, con meccanica d'avanguardia, la 501 SS, che poco aveva a che spartire con l'automobile di serie. A proposito della popolarità della 501 S sui campi di gara, occorre considerare sia l'unicità di un prodotto - che offriva, ad un prezzo relativamente basso, alle folte schiere di aspiranti piloti di prendere contatto con il mondo delle competizioni, sia l'assenza sul mercato di validi concorrenti, sia, infine, la capillare rete commerciale ed assistenziale che era in grado di schierare la FIAT. Le corse dell'epoca erano assai dure e selettive, i loro protagonisti, come ricorda Ferrari, oggi possono sembrare ridicoli, infagottati in goffe tute, con occhiali indossati su ampi berretti volti all'indietro, ma erano gente che correva per la vittoria e che non riservava favori a nessuno. Non esistevano misure di sicurezza attive o passive di sorta, le macchine erano ancora all'alba del progresso e, ad eccezione dei pochi impianti permanenti, si correva su piste polverose o



AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO Commissione Cultura

infangate, fra burroni, cunette, alberi e rocce. Quell'ambiente è stato efficacemente ricordato con un breve ma avvincente filmato, sulla Coppa Etna del 1925, gara nella quale la 501 S riportò una brillante vittoria di categoria con Cacciola, classificandosi anche 11° assoluta.

Al termine delle presentazioni, gli intervenuti hanno potuto visitare il Museo dell'Automobile e vedere alcune 501 schierate da Soci del Registro FIAT e dal Museo, prima d'intervenire ad un simpatico rinfresco.