

Fiat 500/Topolino

Az 1960-as, 70-es években a Fiat sikeres kisautó-konceptiójának fő felelőse Dante Giacosa volt, akit a Fiat autóipari tervezőirodájának feje, Ing Cordinio és a motortervező Aurelio Lampredi segített. A történet azonban az 1930-as években kezdődött. 1932-ben az akkor 30 éves Giacosa-t nevezték ki a Fiat turbófeltöltéses, vízhűtéses Aero-motorjainak fő tervezőjévé. Ezek az erőforrások hajtották a Schneider Trophy hidroplánjait, és a légi járművek hivatalos sebességrekordját is ezekkel a motorokkal tartották. Giacosa akkori főnöke, Antonio Fessia egy nap megkérdezte Giacosa-t, tudna-e kisautót tervezni. A Fiat vezére, Giovanni Agnelli hitt a különböző tervezőcsoportok közötti versengésben. A Fiatnak kisautóra volt szüksége, és úgy látta, miért ne lehetne a tervezésbe a repülőmotor divíziót is bevonni. Giacosa-nak nem volt autótervezési tapasztalata, de ez nem riasztotta el a feladattól egy percre sem. Azonnal elfogadta a felkérést. Németország akkoriban elég sok könnyű kisautót gyártott, de ezek nem tettek mély benyomást Giacosa-ra. A Fiat próbatermében csak egy japán modell, valószínűleg egy Datsun állt akkoriban, mintaként. 1936-ban készült el az új modell, az 500 Topolino (felső kép), amely hatalmas sikert aratott. Ennek hatására Giacosa-t nevezték ki a személyautó-projektek vezetőjévé.



The 1936 Fiat 500 Topolino

The 1957 new 500



Az idei Genfi Autószalonon mutatkozott be a nagyközönségnek a Fiat 500C, amelynek európai forgalmazása idén tavasszal veszi kezdetét. Az innovatív vázontetős felszerelt új 500C külső méretei megegyeznek az alapmodellével, ahogyan a három választható erőforrás is azonos. A modell tisztelgés az eredeti, 1957-es nyitott tetős modell előtt.

A II. világháború után egyből 3 különböző prototípust is tervezett, melyek potenciálisan felválthatták az 500-ast. Mindegyiket egy 570 köbcentiméteres erőforrás hajtotta, de míg az első prototípusban elől keresztben építették be, és az első kerekeket hajtotta, addig a másodikban hátul keresztben volt beépítve, és a hátsó kerekeket hajtotta, a harmadikban pedig hagyományos módon, elől hosszában volt beépítve a motor, és ugyancsak a hátsó kerekeket hajtotta. Giacosa utasítást kapott az utódmodell megtervezésére, amely nem kerülhetett többé elődjénél, viszont alkalmasnak kellett lennie 4 személy kényelmes szállítására. Úgy gondolta, hogy ezeket a követelményeket csak farmotoros autóval lehet teljesíteni – így született meg

a 600-as modell. Ekkoriban tört ki a robogó-láz Olaszországban, és a Fiat új főnöke, Vittorio Valletta feladatuk tűzte ki egy új kisautó megtervezését, amely annnyival olcsóbb és megfizethetőbb a 600-asnál, hogy elcsábítsa az ügyfeleket a robogóktól. Így született meg 1957-ben az új 500-as (alsó kép). Az új modell elérte célját, a robogók eladása egyből visszaesett. 1936 és 1955 között a Fiat több mint 650 000 darabot gyártott az eredeti 500-asból, 1956-tól több mint 2 millió 600-ast és mintegy 4 millió új 500-ast gyártottak az utódmodell, a 126-os 1972-es bemutatásáig.

FORDÍTOTTA:
ONÓDI GÁBOR

Forrás: MOTOR, 1973