

AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA

FIAT 500 L (1971)

Pablo Pérez García



El 4 de julio de 1957 se presentó al público el Fiat 500. En Italia fue denominado *Nuova 500* para diferenciarlo del Fiat 500 A de 1936, que fue conocido después como Fiat Topolino. El vehículo popular italiano más famoso y más querido cumple, pues, 60 años en 2017. Éste es el motivo de que lo hayamos elegido como protagonista para esta entrega, ya que existe uno en Astorga excepcionalmente bien conservado, que pertenece a Juan José Fijo de Cabo, propietario del concesionario Fiat de nuestra ciudad.

FIAT. UNA DE LAS EMPRESAS AUTOMOVILISTAS MÁS ANTIGUAS DEL MUNDO

Fiat (*Fabbrica Italiana Automobili Torino*) fue fundada el 11 de julio de 1899 por un grupo de entusiastas liderados por dos aristócratas: los condes Emanuele Cacherano y Roberto Biscaretti¹. Por tanto, solamente Daimler-Motoren-Gesellschaft (1890), que más adelante se convertiría en Mercedes Benz; Peugeot (1891); y Tatra (1897) fabricaron automóviles antes que Fiat; en los años indicados entre paréntesis, ya que todas existían como empresas desde bastante atrás. Peugeot, por ejemplo, desde 1810, como taller dedicado a la elaboración de molinillos y otros enseres. Ese mismo año de 1899, también iniciaron su andadura como fabricantes de automóviles Renault y Opel.

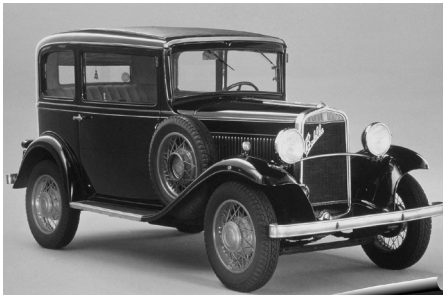
Giovanni Agnelli (1866-1945), antiguo oficial de caballería, se destaca pronto en el grupo de inversionistas, y se convierte en 1902, por determinación y perspectiva estratégica, en consejero delegado². El primer vehículo fabricado por la empresa italiana es el Fiat 3 1/2 HP, pero ya en la primera década del siglo XX la compañía se diversifica y comienza a producir

tranvías y camiones. Poco después del estallido de la Primera Guerra Mundial, la empresa turinesa renueva totalmente la gama de motores con la presentación de los modelos 1, 2, 3, 4, 5 y 6, que serían las iniciales de las denominaciones de sus gamas de automóviles. Así por ejemplo, el primer Tipo 5, el 501, se produce como vehículo para uso civil al acabar la guerra, en 1919, ya que durante ésta había sido fabricado para usos militares. Aunque realmente el Fiat Tipo 5 que podría considerarse auténtico antecedente de nuestro protagonista es el Fiat 508 Balilla, presentado en el Salón de Milán de 1932.

FIAT 508 BALILLA

La denominación *Balilla* fue tomada del seudónimo de Giovan Battista Perasso (1735-1781). En 1746, cuando era un niño, instó a la población del barrio genovés de Portoria a levantarse contra los ocupantes del imperio de los Habsburgo, durante la Guerra de Sucesión de Austria³. La figura de Balilla llegó a ser durante el gobierno de Mussolini uno de sus símbolos más queridos, y su nombre fue utilizado para denominar a las Juventudes Fascistas Italianas: *Opera Nazionale Balilla*.

El Balilla fue un tipo de vehículo que surgió en el contexto de los años 30, y que pudo hacerlo gracias a los grandes cambios que se produjeron en relación con la fabricación del automóvil en la década anterior. En los años 20 se generaliza, relativamente, el uso del coche gracias a la producción en serie y el consiguiente abaratamiento de costes (Ford T, Ford A, Citroën 5 HP...), y el automóvil empieza a ser un bien de consumo alcanzable. Por otra parte, como consecuencia de la crisis de 1929 se hace necesario



Fiat Balilla de 1932. Su línea es la típica de los automóviles de finales de los años 20 y principios de los 30.



Fiat 500 Topolino de 1936. Obsérvese cómo ha cambiado el diseño de los coches en pocos años. Todo es más redondeado, y tanto la zona de la luneta posterior como la del parabrisas van inclinadas, en vez de verticales, como en el modelo del 32. Los faros siguen separados de las aletas.



Fiat 500 C Topolino de 1949. Es el mismo coche de la imagen anterior, pero con un importante *restyling*, para intentar adaptarlo dentro de lo posible a las tendencias estéticas de esos años. Las aletas tienen otra forma y parecen formar parte de la carrocería, en vez de percibirse como elementos diferenciados de ésta. Los faros van encastrados en las aletas, y no separados de ellas, como en el primer modelo.



Publicidad del modelo Kaiser-Frazer de 1947. En 1946 fue el primer coche en llevar los laterales lisos, sin aletas diferenciadas.



Cisitalia 202 de 1947. Poco después del Kaiser-Frazer, el Cisitalia de Pininfarina llevaba también los laterales prácticamente lisos, y, por primera vez, el capó a la misma altura que las aletas delanteras.



Fiat 600 de 1955. A diferencia del Topolino, el 600 ya tenía una línea actualizada, siguiendo los rasgos estilísticos establecidos por el Kaiser-Frazer y el Cisitalia. Sigue marcando ligeramente las aletas posteriores, como en el Cisitalia, y el capó todavía está un poco más alto que las aletas delanteras.

ofrecer vehículos baratos y económicos de mantenimiento. Fiat puso a principios de la década de 1930 el Fiat Balilla a un precio de venta al público de 12.950 liras, lo que lo hacía accesible a la clase media/alta, y como resulta un éxito, el ingeniero de la compañía, Dante Giacosa⁴ (1905-1996), recibe el encargo de Giovanni Agnelli de diseñar una berlina moderna, cómoda, capaz para dos personas, fiable mecánicamente y cuyo precio no sobrepase las 5.000 liras, en una época en la que el sueldo medio de un obrero especializado era de 6.000-8.000 liras⁵. Y así entra en escena el Fiat 500 Topolino, el más próximo antecedente de nuestro Fiat 500.

FIAT 500 TOPOLINO

El Topolino fue el primer proyecto de Giacosa para Fiat, y el primer prototipo fue presentado en 1934, cuando el célebre ingeniero tenía solamente

30 años. El modelo definitivo comenzó a venderse en 1936, y su carrocería era muy diferente a la de los coches de finales de los 20 y principios de los 30 (ver imágenes), resultando mucho más redondeada y más aerodinámica. Fue un coche muy popular, y estuvo casi 20 años en producción, aunque sólo se fabricaron poco más de 500.000. En parte esto se explica porque varios de los años en los que permaneció a la venta fueron los de la Segunda Guerra Mundial. En realidad, el grueso de la producción se concentró entre los años 1949 y 1954 (casi 400.000 unidades). En esta última etapa de vida del Topolino, su diseño estético había sido muy modificado desde marzo de 1949, y también se había renovado la mecánica en 1948.

Pero, como ya hemos comentado en alguna otra ocasión en esta misma publicación, el Kaiser-Frazer de 1946 y el Cisitalia de 1947 habían marcado qué rasgos estilísticos del diseño de los automóviles habían quedado anticuados a partir de esas fechas para

siempre; entre ellos, y fundamentalmente, el de las aletas diferenciadas de los laterales de la carrocería y el de los capós mucho más altos que las aletas delanteras. Estas modificaciones eran tan importantes que al empezar la década de los 50 todos los coches que no las incorporaban se percibieron de repente como pasados de moda. Era necesario sustituir al Topolino, aunque sólo fuera por eso, y es ahora cuando entra en juego nuestro protagonista; pero precedido, eso sí, por el Fiat 600.

FIAT 600

El Fiat 600 fue presentado en 1955, pero no resultó lo que el público esperaba exactamente del sustituto del Fiat Topolino. Principalmente porque no era lo suficientemente barato ni lo suficientemente pequeño; y quizá ni lo suficientemente inspirado⁶. Lo que los directivos de la Fiat le habían pedido a Dante Giacosa era un “*scooter con techo*”⁷; es decir, algo que cumpliera el papel que estaban desempeñando en aquellos años en Italia las motocicletas, y que fuera lo más sencillo y lo más barato posible. Eso no lo era el 600, y fue lo que permitió que el coche que cumpliera esas condiciones, nuestro Fiat 500, no resultara un rival directo para su hermano y se diera luz verde a su fabricación. El Fiat 600 era pequeño (3,21 m de largo), pero no lo bastante para ser considerado una “*motocicleta con techo*”. Era posible hacer algo todavía de tamaño más reducido, y claramente más barato, aunque hubiera incluso que prescindir del asiento trasero⁸.



Primera versión del Fiat 500 de 1957, con los pilotos en las aletas en vez de en el frontal, con el techo de lona hasta la tapa del motor y con muy pocos cromados. Los faros prácticamente no sobresalen de la carrocería.

Y estéticamente, aunque el 600 estaba muy conseguido y tenía bastante encanto, no llegaba al tamaño apropiado para que un vehículo parezca estar a medio camino entre un coche de juguete y uno de verdad, que es lo que le puede dar su principal atractivo a un vehículo pequeño. Y nos referimos a eso, a un coche de verdad, no a los microcoches que tanto proliferaron después de la Segunda Guerra Mundial. La

longitud que debe tener un automóvil para que cumpla ese requisito son 3 metros, como después (1959) confirmó el Mini de Issigonis (3,05 m). Ese tamaño mágico que permite, como decimos, que un coche dé sensación de ser algo serio, pero a la vez disponga del encanto que le da el parecer un coche de juguete, lo tenían el Fiat 500 y el Mini; los dos se convirtieron en auténticos mitos, aunque el 500 especialmente en Italia y el Mini a escala más internacional. Y tampoco es extraño que sean las dos “*réplicas*” modernas que más éxito han tenido: el Mini BMW, de 2001, y el Fiat 500, de 2007⁹.



Interior de un Fiat 500 de 1957. Mucha chapa a la vista, sin banqueta trasera y con los cristales delanteros fijos.

FIAT NUOVA 500

Como comentábamos más arriba, los directivos de Fiat querían un coche que compitiera con las *scooters*, que en aquellos años inundaban Italia. El 600 no era eso. Resultaba demasiado caro, y no lo suficientemente sencillo desde el punto de vista técnico ni de acabados. Como automóvil sí podía ser un sustituto natural del Fiat Topolino. Su longitud era similar y ambos montaban un motor de tamaño parecido y de cuatro cilindros, aunque el Topolino lo llevaba delan-

te y el 600 detrás¹⁰; pero quizá el hecho de no llamarlo “500” ya indicaba que en la Fiat seguían pensando en otro coche para “sustituir” al popular 500 Topolino. La intención era ofrecer una alternativa a las motocicletas pequeñas, de manera que pagar más estuviera justificado; entre otras cosas por disponer de un techo que protegiera contra el frío y la lluvia. En 1953 Giacosa asumió la responsabilidad de diseñar un nuevo Fiat 500, cuando ya el 600 estaba en el periodo previo a su aparición en el mercado.



Fiat 500 D de 1960, con los faros más separados de la carrocería; con los pilotos delante, en vez de en las aletas; y con más elementos cromados: tapacubos, dos tiras finas en el estribo y a la altura de las manecillas de las puertas y junquillo bordeando el cristal delantero, que ya es descendente y no fijo. El techo sólo es de lona en la zona de los asientos delanteros, y no hasta la tapa del motor, como en las primeras versiones.

El planteamiento inicial establecía que el cochecito tuviese una potencia de 13 CV, con una cilindrada de menos de 500 cc y un peso inferior a los 400 kilos¹¹. Giacosa finalmente no consiguió cumplir todas esas condiciones, pero no se quedó lejos. Le instaló un motor de dos cilindros paralelos colocado en posición longitudinal –después de descartar el dos cilindros opuestos–, por ser la opción más barata de fabricar. La cilindrada final fue de 479 cc y la potencia de 13 CV, tal como se había previsto, pero el peso no pudo rebajarse de los 400 kg, quedando en 470.

Una cierta obsesión en los responsables de Fiat por que el coche no compitiera con el 600 provocó que la primera versión fuera demasiado sencilla. Como ya habíamos dicho, por no llevar, no llevaba ni banqueta en la zona del asiento trasero, que se reservaba para los equipajes; los cristales delanteros eran fijos; y, sobre todo, tenía poquísima proporción de piezas cromadas; ni siquiera tapacubos en las ruedas. Éste fue uno de los errores del primer modelo, porque a mediados de los 50 el público estaba muy acostumbrado a los cromados, y un coche sin ellos tenía un aspecto excesivamente pobre. Curiosamente esta simplicidad

del original Fiat 500 de 1957, que inicialmente no aceptó bien el mercado italiano, se convirtió con los años en uno de los principales atractivos del coche. Otro fallo del modelo del 57 fue presentarlo en julio, cuando los italianos ya tenían previsto gastarse parte de sus ahorros en las vacaciones del verano¹².

En la Fiat tomaron buena nota de todos estos pequeños fallos, y entre noviembre de 1957 y marzo de 1959, en que se presentó una nueva versión del 500, el coche incorporó un asiento trasero, tapacubos en las llantas y más cromados, sobre todo en la versión más cara, que llevaba unos faros delanteros más separados de la carrocería, rodeados de una pieza plateada de mayor tamaño. También tenía esta versión junquillos cromados en las gomas de las puertas delanteras y una tira metálica en los laterales de la carrocería, en prolongación de las manecillas de las puertas. Asimismo se reducía la zona del techo sin chapa, de manera que la capota solamente llegaba hasta la mitad de éste aproximadamente, y no hasta la tapa del motor incluyendo una luneta trasera de plástico como en el primer modelo. Esta última característica de los primeros 500 y la versión básica de 1959 tenía dos objetivos: reducir el peso y abaratar costes, ya que resultaba más económico un techo de lona que uno de chapa.



Fiat 500 F de 1965. Parabrisas más grande, puertas con las manecillas detrás y las bisagras delante. Los pilotos delanteros son de color naranja.

Desde el punto de vista estético, el coche estaba conseguidísimo¹³. Resultaba parecido al 600, pero tenía mucho más encanto. Y no sólo, como comentábamos antes, por tener ese tamaño mágico de los tres metros de longitud; esto puede ser una condición necesaria, pero no suficiente. El caso es que el 500 pronto se empieza a convertir en un fenómeno social, y, como ocurrió con el Mini en Inglaterra, en la década de los 60 se convierte en el coche de moda en Italia. Los dos comparten una característica más: son comprados por gente de lo más variopinto; desde el que los tiene que

pagar a plazos, hasta el que se puede permitir cualquier cosa, millonarios, aristócratas y famosos incluidos.

En 1960 se presenta la versión *Giardiniera*, un *break* con portón trasero que, gracias a que el motor va colocado con una inclinación de 90° permite tener una cierta capacidad de carga y más habitabilidad. También en 1960 se pone a la venta el 500 D, que ofrece 17,5 CV y algún cambio estético; el principal, el de los pilotos colocados en el frontal, en vez de en los laterales, como en las primeras versiones. Lleva asimismo un listón cromado en los estribos que llega hasta los dos pasos de rueda y los pilotos traseros más grandes y con forma rectangular. El modelo F de 1965 tiene algo más de potencia, 18 CV, las puertas se abren en el buen sentido, con las manecillas al lado de las ventanas traseras, y el parabrisas es de más tamaño. Los pilotos delanteros son algo más grandes y de color naranja.



Fiat 500 L de 1968. Escudo delantero sin “bigotes”, junquillos cromados en la goma del parabrisas, y tubos protectores en los parachoques. Los pilotos delanteros vuelven a ser blancos.

En 1968 llega la versión a la que pertenece el protagonista de este artículo: el Fiat 500 L (*Lusso*). En este modelo desaparecen los “bigotes” del escudo frontal, los parachoques montan unos tubos protectores y el velocímetro redondo es sustituido por uno rectangular procedente del Fiat 850, que ya cuenta con aguja indicadora del nivel de gasolina. El salpicadero va revestido en plástico negro, los asientos son reclinables y el volante de dos brazos tiene un diseño casi deportivo. En 1972 llega la última serie, el 500 R, que lleva el motor del Fiat 126, de mayor cilindrada: 594 cc. En 1975 cesa la producción, aunque el modelo *Giardiniera* siguió fabricándose hasta 1977.

Muchos años después del cese de la producción, en 1996, todavía se veían multitud de Fiat 500 en las calles de algunas ciudades italianas, como pudimos comprobar en un viaje al país transalpino en julio de ese año. El mito se mantenía. Por eso, ya en los 2000, y visto el éxito de la “resurrección” del Mini por parte

de BMW, Fiat decidió fabricar un nuevo Fiat 500, que ha resultado también un superventas. Eso sí, el nuevo modelo ya no monta el motor atrás, aunque lo disimula muy bien colocando la entrada de aire debajo de los adornos cromados que imitan el parachoques original.



Para acabar, decir que resulta curioso el caso español, porque en nuestro país el Fiat 500 original pasó totalmente desapercibido durante sus años de producción, importándose poquísimas unidades. Aquí el protagonista esos años fue el 600, que en Italia se vio eclipsado totalmente por su hermano menor. Sin embargo el nuevo 500 se ha vendido muy bien en España, quizá por la moda retro, y puede que también porque recuerda a nuestro Seat 600.

Ahora es corriente ver por nuestras calles y carreteras al nuevo Fiat 500, pero resulta rarísimo encontrarse con uno de los originales; incluso en las concentraciones de clásicos. Y todavía es más raro que el Fiat 500 que podamos ver esté tan bien conservado como la unidad que traemos a estas páginas; con prácticamente todo de origen, salvo algún pequeño detalle fácilmente subsanable.

Y es el momento de darle la palabra a Juan José Fijo para que nos cuente alguna cosa sobre su Fiat 500:

El coche fue matriculado el 23 de junio de 1971 y estuvo en Italia 29 años. El primer propietario, italiano, se vino a vivir a España, a Barcelona en concreto, y se lo trajo; aunque aquí nunca lo llegó a usar. El segundo propietario vivía en el chalet de al lado, y se lo compró en 2000, por lo que el vehículo fue rematriculado en España en esa fecha.

Yo llevaba tiempo buscando un Fiat 500 L, y di con él en una página de Internet. Hablé con el dueño, que me dijo que estaba muy bien: nunca había sido restaurado, y todo en él era original; incluso las propias alfombrillas, que eran las que llevaba cuando se compró en el 71. Pero ya

sabes que en los coches antiguos hay una cosa muy importante que comprobar, y es que no tengan zonas oxidadas. El propietario me aseguró que en ese aspecto también estaba perfectamente, y que tan solo tenía un pequeño punto de óxido en la zona derecha de los bajos.



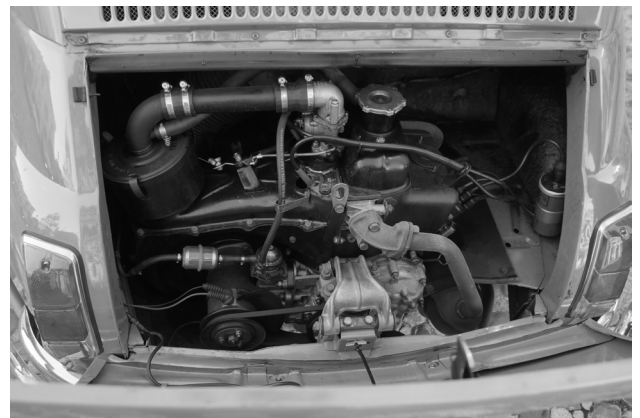
Entonces se me ocurrió sugerirle que para no tener que desplazarme yo a Barcelona llevara el coche al concesionario de Fiat más cercano, a cuyo dueño, como es lógico, yo conocía, como a la mayoría de los del resto de concesionarios Fiat de España. Cuando le pregunté al mecánico cómo lo había visto, me dijo: “mira, está tan bien, que si no te lo quedas tú, se lo compro yo”.



El color es el mismo amarillo anaranjado que el original, aunque ha sido repintado; y no se ha hecho bien, porque deberían haber desmontado las lunas. Y como te decía antes, prácticamente todo es original: la tapicería; los faros, que son los que traía cuando se compró; incluso los neumáticos delanteros, que son los mismos que montaba en el año 71... Es cierto que hay algún elemento que le falta o no es el de origen. Por ejemplo, no tiene la tira de aluminio de los estribos; los pilotos delanteros no

eran naranjas, como éstos, sino blancos, ya que se encienden al conectar las luces de posición. Estos naranjas, no sé, la verdad, a qué modelo pertenecen¹⁴, pero en cualquier caso es una de las cosas que cuando tenga tiempo tendré que cambiar. La verdad es que si te fijas en el estado de las gomas, que es uno de los materiales que más acusa el paso del tiempo y sufre con la intemperie, hay que llegar a la conclusión de que el coche ha sido siempre muy bien cuidado y que ha pasado prácticamente toda su vida en garaje. Por eso, hay que creerse que los poco más de 51.000 kilómetros que indica el contador son reales.

En cuanto al motor, también es casi todo original, y estaba perfecto. Sólo le tuve que cambiar la correa de la dinamo, ponerle un filtro nuevo de gasolina, alguna manguera, el filtro del aire y revisar los platinos. Poco más. Es la versión de 499 cc que montaron desde 1960, que rendía 17,5 CV. Pero a pesar de que la potencia es pequeña, al tener poco peso —en concreto, y comprobado en báscula, 520 kg— anda aceptablemente. Tiene dos cilindros y refrigeración por aire. ¿Por qué por aire y no por agua? Yo creo que principalmente por cuestión de reducción de costes. Evitas tener que instalar una bomba de agua, un radiador... Además, reduces peso. Eso sí, tiene el problema de que cuando conectas la calefacción llega olor a motor al habitáculo.



Yo creo que una de las razones por las que tuvo más éxito en Italia que el 600 es por el precio, pero también por el encanto y por la simpatía que despierta. Te puedo decir que cuando lo saco todo el mundo lo mira con una sonrisa, y sobre todo los niños, que reclaman a sus padres que le presten atención. Además, la gente se sorprende muchísimo cuando ve salir a cuatro personas del interior. Como ahora estamos acostumbrados a tamaños tan grandes en los coches, éste se percibe más pequeño todavía de como se veía en su época, y parece imposible que puedan

cabere cuatro personas dentro. Y ya te digo que caben; y además sin muchas aperturas.

Como ves, el interior está revestido en negro, a diferencia de los primeros modelos, que traían mucha chapa a la vista. Además, el velocímetro es el del 850, y tiene un estilo distinto al del original, que era más pequeño y redondeado. El volante también es diferente; el primero era blanco, y de diseño más sencillo. Dentro no se siente especial falta de espacio, para lo que ayuda el techo abrible. He leído que estos coches llevaban parte del techo descubierto porque la chapa resultaba muy cara, de manera que prescindiendo de ella en esta superficie el ahorro en los costes de fabricación era significativo.



Como curiosidad te diré que lleva una palanca (acelerador de mano) que una vez activada tiene una utilidad similar a los controles de velocidad actuales. Si lo conectas cuando, por ejemplo, vas a 70 km/h, el coche mantiene esa velocidad hasta que la cambies de posición. Ya te habrás fijado en que los espejos retrovisores exteriores no son originales. Nunca los llevó en origen, pero de haberlo hecho serían probablemente redondos y cromados; no de plástico negro, como éstos. De todas formas es algo que tiene fácil solución. También tengo que cambiar los limpiaparabrisas, que son negros y deberían ser también cromados. Tampoco es una cosa difícil, porque son piezas que se localizan sin dificultad por Internet.

¹ Alessandro Sannia, *FIAT 500. L'evoluzione del mito. Dal modello del 1957 alla nuova 500 del 2007*: Edizione Gribaudo srl, 2007.

² <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-FIAT.htm>

³ https://it.wikipedia.org/wiki/Giovan_Battista_Perasso

⁴ Dante Giacosa no sólo es un ingeniero y diseñador clave en la historia de Fiat, sino en la de la de la automoción mundial. Diseñó entre otros el *Topolino*, el 500, el 600, el 1100, el 1800/2100 (en España llamado Seat

1500), el 850, el 127, el 128 y el 125. Además fue el inventor de una solución técnica decisiva en la historia del automóvil. La conocida como "disposición Giacosa": motor transversal, caja de cambios en prolongación del motor, semiejes de distinta longitud, suspensión Mc Pherson y ventilador controlado eléctricamente en el frontal del coche.

Esta disposición se convirtió en la adoptada por prácticamente cualquier otro fabricante de vehículos de tracción delantera. Hay que decir que el primer vehículo "moderno", el Mini de 1959 de Alec Issigonis, disponía de tracción delantera, motor delantero transversal y ruedas en las esquinas, lo que permitía un increíble aprovechamiento del espacio disponible y sirvió y ha servido de modelo a la mayoría de los vehículos populares desde los años 70. Pero el Mini de Issigonis, por falta de espacio, montaba la caja de cambios debajo del bloque, con todos los importantes inconvenientes que esto suponía.

Dante Giacosa fue el que dio con la solución a este problema en el Autobianchi Primula (1964), una especie de réplica del Morris/Austin 1100 de Issigonis (1962), que era un derivado del Mini, aunque bastante más grande que éste. La marca Autobianchi pertenecía a Fiat, y Dante Giacosa probó en él la disposición comentada, que permitía montar el motor transversalmente, y poder conseguir que entrara junto con la caja de cambios –pero separado uno de la otra– en el espacio disponible en un coche más bien pequeño. Esta solución fue aplicada en un coche Fiat de mucha más difusión, el 128, y después en el 127. A partir de ahí todos los Fiat pequeños y medianos adoptaron la tracción delantera, abandonando la trasera con el motor atrás característica de los modelos de la marca turinesa desde el Fiat 600 de 1955.

⁵ Toda la información referente al Fiat Balilla ha sido tomada del reportaje de José Antonio Aldasoro sobre el Fiat 500 Topolino, en la revista *Motor Clásico* nº 185, de junio de 2003 (p. 22).

⁶ Alessandro Sannia, op. cit., p. 15.

⁷ Alessandro Sannia, op. cit., p. 16.

⁸ La primera versión del Fiat 500, de julio de 1957, no contaba con banqueta trasera, y se dedicaba el espacio disponible detrás de los delanteros al equipaje.

⁹ Hay que decir que los dos han sido diseñados por la misma persona, Frank Stephenson Santos, de madre malagueña y padre noruego, nacido en Casablanca. Después de trabajar en BMW, dejó esta empresa para irse al grupo Fiat en 2002, y fue jefe de diseño del Fiat 500 de 2007.

¹⁰ A partir de los años 50 se empezó a generalizar el motor trasero entre los coches populares pequeños. Esta disposición mecánica permitía ahorrar costes y prescindir del túnel de transmisión, que en un vehículo de reducido tamaño resultaba algo esencial, ya que con habitáculos tan pequeños el tener un suelo plano era imprescindible. Pero tenía sus inconvenientes. Dos especialmente: el motor se refrigeraba mal y el comportamiento en carretera era mucho peor que en los coches de motor delantero. Pero con un uso previsto principalmente urbano y con potencia reducida estos dos problemas no tenían demasiada importancia. Así, en los años 60 casi todos los vehículos de menos de 4 metros de longitud adoptaron esa solución técnica. En España, por ejemplo, hasta finales de los 60 existían unos pocos modelos de menos de esa longitud que montaban el motor delante: el Mini (3,05 m); los Morris/MG (3,73 m); el Citroën 2 CV (3,86 m) y sus derivados (Dyane 6, Dynam); y los Renault 4 (3,66 m) y Renault 6 (3,86 m).

¹¹ Ignacio Sáenz de Cámara, revista *Motor Clásico* nº 229, febrero de 2007, p. 18.

¹² Alessandro Sannia, op. cit., p. 29.

¹³ Nunca he podido confirmar si detrás del diseño del 500 estuvo algún carrocerero italiano. Aunque Giacosa fuese un genio, las habilidades de un ingeniero no son las mismas que las de un artista, por mucho que la forma siga a la función, según la frase atribuida al arquitecto americano Louis Sullivan. Lo mismo ocurre con el caso del Mini, en el que no resulta convincente que un diseño tan conseguido desde el punto de vista estético sea obra de un ingeniero; en este caso Alec Issigonis. Me inclino a pensar que, aunque las dos formas en esencia fueran obra de Giacosa y de Issigonis, en el resultado final está la mano de un carrocerero italiano. En el caso del Mini, Pininfarina, que colaboraba con la BMC en aquella época; y en el del 500, quizá también, porque realizó algunas versiones especiales para Fiat en esos años finales de la década de los 50; fue responsable del diseño del Fiat 1800/2100 de 1959; y parece que tuvo que ver en el diseño del 600, según leí en algún lugar hace años.

¹⁴ Como comentamos más arriba, era el modelo D de 1965 el que llevaba los pilotos delanteros naranjas.