

## La Storia di un mito

### 4 luglio 1957 "La nuova 500"

"Verso la metà degli anni '50 in Fiat s'inizia a pensare all'erede della 500 Topolino, una piccola ed economica vettura che affianchi la 600 del 1955 e copra lo spazio vuoto lasciato nel segmento inferiore, senza porsi come diretta alternativa alla 600 le cui vendite vanno a gonfie vele e sono in crescita. Questo paradigma influenza la spartanità estrema della nuova 500.



L'iniziativa è caldeggiata e spinta dall'allora presidente Vittorio Valletta che stabilisce anche i requisiti essenziali della nuova piccola automobile: massima economicità produttiva e consumi ridottissimi. Sono gli anni della crisi di Suez e il continuo rincaro del prezzo della benzina si fa sentire.

Il progetto è affidato a Dante Giacosa. Egli tiene in debita considerazione le idee stilistiche di Hans Peter Bauhof, giovane tedesco impiegato alla Deutsche-Fiat di Weinsberg che nel 1953 propose alla casa di Torino i disegni di una piccola vetturetta due posti, ispirata nelle forme al celebre Maggiolino della Volkswagen prodotto dagli anni '40, motorizzata con un propulsore due tempi che aveva concepito nel 1950. Rispetto al Maggiolino il volume è pressoché dimezzato e anche il numero dei posti a sedere è la metà: due anziché quattro. Sarà a trazione e motore posteriori.

A Giacosa il motore proposto da Bauhof non piace perché incompatibile con gli standard di economia e longevità della Fiat ma apprezza molto la linea della carrozzeria e fa allestire alcuni prototipi in gesso per definire il disegno della nuova vettura. Dedicò parecchio tempo in prima persona a questa importante fase.

Stabilito il disegno della carrozzeria si lavora molto sul motore. Scartato subito l'originale due tempi di Bauhof sono allestite e testate unità prototipali a benzina a quattro tempi con due cilindri raffreddati ad aria forzata, in varie configurazioni: a camere di combustione in testa e a camere laterali, ad alberi a cammes in testa e ad alberi a cammes nel basamento con punterie ad aste e bilanceri, a cilindri paralleli e a cilindri contrapposti, a disposizione longitudinale e a disposizione trasversale.

La versione a cilindri contrapposti è subito osteggiata dallo stesso Giacosa per via dei costi eccessivi, le altre vengono scartate per scarsa affidabilità o eccesso di vibrazioni. La scelta definitiva cade sul motore longitudinale a due cilindri paralleli con camere di combustione a tetto in testa e punterie ad aste e bilanceri, due valvole per cilindro, raffreddato ad aria forzata, 479 cc di cilindrata; eroga 13 CV. L'unità non riuscirà mai ad essere del tutto priva di vibrazioni a causa della scelta progettuale dei pistoni affiancati; si sopperisce montando il motore a sbalzo su una piccola sospensione a molla ancorata alla traversa posteriore che diverrà subito una tra le caratteristiche più note della 500.



## La prima serie



La vettura viene presentata al pubblico il 4 luglio 1957 con il nome di Nuova 500 per sottolineare la sua discendenza dalla 500 Topolino, arrivata alla versione "C" e uscita di produzione pochi anni prima. La velocità massima è di 85 km/h. Il prezzo di lancio 490.000 lire, piuttosto alto se paragonato a quello di poco superiore della 600.

L'allestimento di questa prima serie è davvero spartano, mancano soprattutto le cromature che tanto erano amate dagli italiani in quegli anni. Mancano anche le levette del devioluci e delle frecce sul piantone dello sterzo, le luci si comandano interamente con la chiave di accensione modello Bosch a sei posizioni (solo luci di posizione, neutra, marcia a luci spente, marcia con posizioni, marcia con anabbaglianti, marcia con abbaglianti), le frecce con una levetta trasparente posizionata al centro della plancia poco sopra la chiave. I vetri sono fissi tranne i due deflettori laterali apribili a compasso, senza fermo, che a piena apertura disturbano l'azione delle mani sul volante. Il tetto è sostituito dall'ampia capotte in tela che scende fino al limite del cofano posteriore e incorpora il lunotto in vinile; si apre sostenuta da lunghi pantografi e può essere arrotolata. Manca il sedile posteriore e al suo posto c'è solo una panchetta non imbottita, la vettura è omologata per due posti. I cerchi delle ruote sono in lamiera color giallo crema, fissati con quattro bulloni a vista senza le coppe cromate di moda a quei tempi. I fari non hanno le cornicette cromate. L'aria esterna può essere introdotta nell'abitacolo grazie a due feritoie poste sotto i fari anteriori (in seguito saranno eliminate e rimpiazzate dagli indicatori di direzione frontali) che tramite due tubi nel bagagliaio possono immettere l'aria da due bocchette con sportellini a farfalla dislocate sotto la plancia. Il riscaldamento usa l'aria di raffreddamento forzata del motore.

Lo sbrinatori del parabrezza è optional. Parecchie saldature sono a vista e la tappezzeria degli interni è molto povera. Secondo l'usanza di quegli anni le portiere sono incernierate a vento anziché controvento. L'aria per il raffreddamento del motore, che assolve anche i compiti di riscaldamento, è aspirata dalla presa d'aria a griglia che caratterizza il posteriore, subito sotto il lunotto. La trazione è posteriore come su quasi tutte le automobili di quel periodo e il cambio ha quattro marce non sincronizzate più la retromarcia. Lo schema sospensivo è quello della 600: all'anteriore balestra e ammortizzatori, al posteriore ruote indipendenti con molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori. Anche l'impianto frenante idraulico a quattro tamburi è ereditato dalla 600, ma le ganasce sono autocentranti. Gli indicatori di direzione laterali (le lucciole) sono a goccia; quelli frontali sono assenti. La plancia è assai spartana e comprende il piccolo cruscotto a palpebra, chiave di accensione e comando luci a sei posizioni, interruttore per la luce del quadro, interruttore dei tergicristalli a tre posizioni: fermo, avviato, ritorno (il ritorno automatico non c'è), deviatore a levetta trasparente per le frecce. Il cruscotto incorpora tachimetro, contachilometri, spia delle luci (verde), della dinamo, della benzina e dell'olio (rosse). Il fondoscala è a 100 km/h. Sotto la plancia è collocato il vano portaoggetti, in lamiera. Volante, cruscotto, pomello del cambio sono di colore beige neutro. Subito dietro la leva del cambio, sul tunnel, ci sono le due levette in metallo che comandano il motorino di avviamento e l'aria, cioè l'arricchitore della miscela aria-benzina utile per le partenze a freddo. Gli optional disponibili sono tre: sbrinatori del parabrezza, alette parasole in plastica, pneumatici con il fianco bianco.

L'accoglienza del pubblico è tuttavia piuttosto tiepida rispetto alle previsioni, se non addirittura fredda. La nuova piccola vettura appare troppo spartana agli occhi dei più, ormai usi alla vista delle luccicanti cromature che adornano le altre automobili. Il cliente-tipo ipotizzato dall'azienda è il vecchio proprietario di Topolino e chi usa piccole motociclette per gli spostamenti quotidiani. Molti di questi vedono però di mal occhio i soli due posti e la giudicano troppo costosa rispetto alla sorella maggiore: meglio



accantonare qualche soldo in più e acquistare la 600. Anche le prestazioni sono motivo di critica, il motore è poco elastico, la potenza modesta, la velocità massima un po' troppo bassa. Basterebbe forse poco di più per accontentare la clientela, e l'azienda corre ai ripari. Si lavora sia sul motore sia sull'allestimento. Il primo viene rivisto nella fasatura e nell'alzata delle valvole migliorandone l'erogazione ed elevandone la potenza alla soglia dei 15 CV a 4000 giri al minuto, il secondo si arricchisce di molti dettagli ritenuti irrinunciabili come le modanature cromate e i finestrini discendenti. La velocità massima sale a 90 km/h.

Così già nel mese di novembre dello stesso anno, quindi a soli quattro mesi dal lancio, la Fiat propone ben due nuove versioni: la Nuova 500 economica e la Nuova 500 normale, presentate al salone di Torino. La prima serie esce di produzione. L'economica è in sostanza identica alla prima serie però adotta il nuovo motore da 15 CV e alcuni piccoli dettagli come i fermi dei deflettori, il prezzo viene abbassato a 465.000 lire; la normale è offerta ancora a 490.000 lire ma oltre al motore s'abbellisce del nuovo allestimento. Con atto di grande umiltà la Fiat rimborsa con un assegno di 25.000 lire tutti gli acquirenti della prima serie e in alternativa offre l'aggiornamento gratuito all'economica. Per questi motivi un esemplare originale della prima serie è oggi di eccezionale rarità.

È importante osservare che la 500 economica non fu la prima 500 prodotta. Questo ruolo spetta alla cosiddetta prima serie che restò in produzione solo quattro mesi: dal luglio 1957 al novembre 1957. Il nome ufficiale della prima serie è Nuova 500; le serie successive conservano questo nome ma gli affiancano una denominazione esplicativa (economica, normale, sport, giardiniera, D, F, L, R; nelle varianti trasformabile e tetto apribile) purtroppo quasi mai indicata sul corpo della vettura in modo chiaro ed inequivocabile.

#### **La 500 economica**

Presentata nel novembre del 1957 al salone di Torino è quasi identica alla prima serie ma monta il motore da 15 CV e alcuni piccoli dettagli rivisti, tra cui il fermo di apertura per i deflettori. Raggiunge i 90 km/h. Il prezzo viene abbassato a 465.000.

#### **La 500 normale**

Presentata nel novembre 1957 in contemporanea alla versione economica, al salone di Torino, è il modello con cui la Fiat intende rilanciare la 500 e accattivare con la sua simpatia i gusti degli italiani. Monta il motore da 15 CV e raggiunge i 90 km/h. La dotazione di serie è ora più ricca e offre fari anteriori con cornici cromate, alette parasole, profili in alluminio sul cofano anteriore e modanature sulle fiancate, coppe cromate copricerchi, finestrini anteriori discendenti, deflettori con il fermo d'apertura, sedile posteriore imbottito, comandi delle frecce e delle luci a levetta sul piantone dello sterzo, al posto del deviatore per le frecce a centro plancia viene messa la relativa spia. Compare la scritta Nuova 500 sul cofano posteriore. Il prezzo è fissato ancora alle 490.000 lire della prima serie ma l'allestimento è ora più completo.

Con questa vettura inizia il boom della 500 che culminerà negli anni '60 con la versione D. La piccola automobile piace, le vendite salgono con rapidità e diviene un fenomeno sociale al pari della 600 o forse più. C'è chi l'acquista perché non può permettersi altro, e c'è chi la compra perché può permettersi tutto.



### La 500 sport



Viene presentata nel 1958 per offrire una vettura con più brio agli appassionati e per rilanciare ulteriormente le vendite delle altre versioni grazie al ritorno d'immagine ottenuto negli ambienti sportivi con campionati monomarca e partecipazioni a importanti gare della sua categoria. Le modifiche sono numerose e riguardano motore e carrozzeria. La sport si riconosce subito per il tetto in metallo rigido, senza capotte, percorso da nervature e la caratteristica livrea bicolore bianca con la fascia rossa che percorre l'intera fiancata all'altezza della linea di cintura e cerchi rossi, e fanalini posteriori di forma diversa. Il motore vede aumentare la cilindrata che passa da 479 cc a 499,5 cc, la potenza sale a 21,5 CV e la velocità massima supera i 105 km/h, grazie anche a un diverso rapporto al ponte. Questo motore sarà in seguito adottato, un po' rivisto e addolcito, anche sulle versioni D, F, L.

Il prezzo è fissato a 560.000 lire. Poco dopo viene allestita anche in versione tetto apribile, con la capotte ridotta e i cerchi color argento. Il prezzo è inferiore alla versione tetto rigido, solo 495.000 lire, perché in quegli anni il costo di produzione delle automobili era legato quasi solo alla quantità di lamiera utilizzata. Già nei primi mesi dopo il lancio iniziano i primi riscontri sportivi: la 500 Sport è subito vittoriosa in molte gare e accresce l'interesse del pubblico verso l'intera gamma, come sperato dall'azienda.

### La 500 trasformabile e la 500 tetto apribile



Nel 1959 la 500 viene omologata per quattro posti e presentata al salone di Ginevra in due nuovi modelli che sostituiscono rispettivamente l'economica e la normale: la Nuova 500 trasformabile e la Nuova 500 tetto apribile. Appaiono il sedile posteriore ben imbottito e la capotte piccola, sopra i soli posti anteriori, al posto della lunga che scendeva fino al cofano e incorporava il lunotto in vinile. Ora il tetto è in buona parte in lamiera e integra il lunotto in vetro. La novità riguarda solo la versione normale, che da questo momento si chiama Nuova 500 tetto apribile; la versione economica mantiene la capotte lunga e l'omologazione per due soli posti, e da questo momento si chiama Nuova 500 trasformabile. Anche la

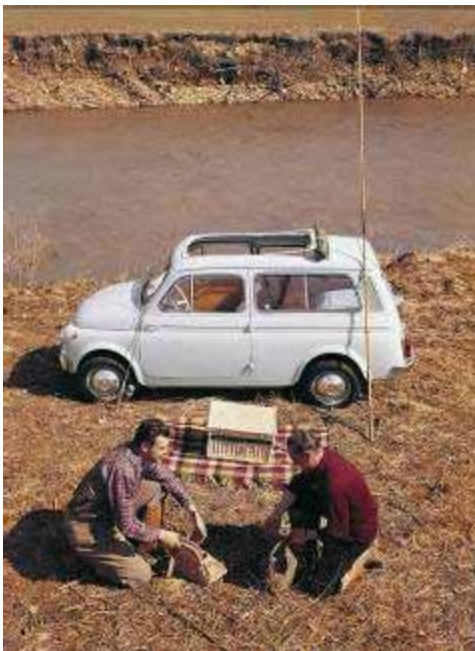


Sport viene modificata e al modello a tetto rigido si affianca quello a tetto apribile. Nel pavimento (il pianale) sotto i sedili anteriori vengono ricavati due pozzetti per offrire più spazio alle gambe dei passeggeri posteriori. Il retrotreno viene irrobustito.

Il motore è rivisto e la potenza sale a 16,5 CV, la velocità massima supera i 90 km/h. Anche i prezzi cambiano: la trasformabile è offerta a 395.000 lire, la tetto apribile a 435.000 lire.

Nell'ottobre dello stesso anno la gamma si adegua al nuovo codice della strada. La fanaleria assume fari sporgenti a fascio asimmetrico, le prese d'aria a griglia sotto i fari sono eliminate e al loro posto appaiono gli indicatori di direzione frontali che svolgono anche ruolo di luci di posizione. Le lucciole cambiano forma, rotonde anziché a goccia. I nuovi fanalini posteriori somigliano a quelli della 600.

### La 500 giardiniera e la 500 commerciale



Il 1960 è un anno ricco di novità per l'intera gamma e vede la nascita prima della giardiniera e poi della versione D. Già da qualche tempo si avvertiva la mancanza della vecchia Topolino belvedere, ciò che oggi chiameremmo station wagon o familiare. Il problema è serio perché l'ingombro del motore impedisce la costruzione di un vano di carico allungato. Ancora una volta il genio del progettista, Dante Giacosa, escogita una soluzione di grande interesse tecnico: il motore a sogliola, che può essere alloggiato interamente sotto il pianale di carico. Nel maggio del 1960 nasce così la 500 giardiniera.

In sostanza i cilindri vengono abbattuti di lato e resi orizzontali, il convogliatore dell'aria viene modificato per avvolgere il nuovo propulsore e la ventola centrifuga è rimpiazzata da una ventola radiale. La presa d'aria è sostituita da due prese d'aria a colonna incorporate nei montanti posteriori. La cilindrata è la stessa del motore che equipaggia la 500 sport, però potenza ed erogazione vengono ingentilite per adattarsi al diverso impiego. Il propulsore eroga 17,5 CV e la vettura raggiunge i 95 km/.

La carrozzeria è rivista radicalmente. La nuova versione adotta la stessa della berlina fino al termine delle portiere anteriori, quindi anch'esse a vento, e si allunga poi verso il posteriore con forma più squadrata. La coda è del tutto nuova e squadrata, al posto del cofano motore c'è il portellone posteriore incernierato di lato e apribile come una portiera. Il passo si allunga di 10 cm. I finestrini posteriori sono rettangoli e scorrevoli. I fanalini hanno la parte superiore a goccia, la luce della targa è diversa. Il tetto è rigido solo in parte e ricompare una capotte molto allungata. Sospensioni e impianto frenante sono irrobustiti per via del maggior peso e del carico trasportabile, ceppi e tamburi derivano da quelli usati sulla 600. Lo schienale del sedile posteriore è abbattibile per formare un lungo vano di carico, inizialmente non piano per via dell'angolo residuo; in seguito fu reso del tutto piano grazie alla più sottile imbottitura adottata per lo schienale. Le dimensioni sono maggiori rispetto alla berlina: la giardiniera è lunga 3,185 metri (21,5 cm in più) e alta 1.354 metri (2 cm in più).



La dotazione è molto simile a quella della berlina e condividerà i suoi aggiornamenti successivi. Differisce per le coppe Autobianchi, più piatte, e per la presenza del lavavetri (manuale) e dello specchietto retrovisore esterno fissato sul montante sinistro, accessorio a quell'epoca obbligatorio solo sui veicoli immatricolati per uso promiscuo. Il prezzo è fissato in 565.000 lire.

Della giardiniera viene prodotta una variante chiamata 500 commerciale.

Offre i due soli posti anteriori e vano di carico più spazioso grazie alla mancanza del sedile posteriore. I finestrini posteriori e la capotte sono sostituiti da parti rigide in lamiera. Il tetto è irrobustito da quattro nervature.

In seguito la produzione della giardiniera passerà negli stabilimenti Autobianchi di Desio dove è anche assemblata l'Autobianchi panoramica, più familiarmente detta Bianchina, basata su motore e telaio della giardiniera ma con diversità di allestimento e di piccoli dettagli della carrozzeria. Nel marzo del 1968 la giardiniera cambia marchio e diviene Autobianchi, con alcune differenze: griglie laterali in plastica anziché in alluminio, indicatori di direzione laterali, volante e cruscotto neri, stemma Autobianchi sul frontale. Le ultime costruite hanno i finestrini posteriori laterali a compasso. Esce di produzione nel 1977.

### La 500 D



Nell'autunno del 1960, poco dopo la giardiniera, viene presentata una versione molto rinnovata della berlina, la Nuova 500 D. Sostituisce tutti i modelli precedenti, compresa la sport. La sigla "D" appare come prosecuzione della nomenclatura della 500 Topolino, che era arrivata alla versione "C". Da ora non esistono più le varianti tetto apribile e trasformabile, tutto è unificato nella nuova versione D.

Deriva in modo diretto dalla 500 tetto apribile di cui accoglie le ultime innovazioni del 1959 ma adotta il propulsore di 499,5 cc della 500 sport, ingentilito nell'erogazione e nella potenza massima per erogare 17,5 CV a 4400 giri al minuto anziché i 21 CV originali. È omologata per quattro persone. L'allestimento di serie si arricchisce di qualche dettaglio: sedile posteriore a schienale ribaltabile e meglio imbottito, bordo del sottopancia imbottito, spia blu delle luci abbaglianti sulla plancia, fanalini posteriori con basetta in alluminio di maggior spessore, levette di comando del motorino di avviamento e dell'aria con impugnatura in plastica rettangolare anziché interamente in metallo, serbatoio a cipolla per favorire le dimensioni del bagagliaio anteriore. Come optional sono ancora disponibili gli pneumatici a fianchi bianchi. La velocità massima raggiunge i 95 km/h, come la giardiniera.

Nel corso del 1961 vengono offerte di serie le alette parasole imbottite, il posacenere al centro della plancia, il lavavetri manuale a pompetta, la luce di cortesia ad accensione automatica comandata dalla portiera lato guida. Nel 1964 i tergicristalli divengono a ritorno automatico. Resterà in produzione fino al 1965.



**La 500 F**

Nel 1965 viene presentata la Nuova 500 F, erede della "D", destinata a divenire negli anni la versione con il maggior numero di unità costruite. Le novità sono soprattutto estetiche: la più evidente le portiere controvento. È anche l'inizio dell'era della plastica al posto del metallo. Cambiano anche altri dettagli importanti. Il parabrezza è più ampio e offre visibilità migliore, il tetto è costruito in pezzo unico con i montanti e non più imbullonato, il fregio frontale della mascherina ha i baffi separati, le maniglie delle portiere sono cromate e la loro forma è adatta al nuovo tipo di apertura, gli pneumatici adottano di serie i fianchi bianchi e sono montati su cerchi di acciaio anziché di alluminio, i fari hanno le cornicette cromate anziché in alluminio e adottano proiettori a fascio asimmetrico, i fanalini posteriori non hanno più la grossa basetta di alluminio e la forma è più squadrata, la capotte si chiude con un grosso gancio centrale di plastica nera anziché con i due piccoli ganci metallici, vengono eliminati il profilo in alluminio sul cofano anteriore e le modanature sulle fiancate, i tre interruttori della plancia (luci, illuminazione quadro, tergicristallo) sono allineati, la tasca portaoggetti è in plastica e ha dimensioni maggiori, il serbatoio non è più a cipolla ma a semicilindro e la sua capacità sale a 22 litri. Il motore viene ancora rivisto nella fasatura ed eroga 18 CV. Le sospensioni vengono irrobustite e i semiassi sono di diametro maggiore. Anche l'impianto frenante viene potenziato e adotta cilindretti più grandi.

Nel 1968 appaiono alcune modifiche in concomitanza con la versione "L" che l'affiancherà. Scompare la scritta "Nuova 500" sul cofano posteriore e appare una targhetta "Fiat 500", il portaluca della targa è in plastica anziché alluminio, il fregio anteriore della mascherina con lo stemma Fiat non ha più i baffi separabili ma è in un sol pezzo e in plastica anziché in alluminio, anche le maniglie interne per tirare le portiere passano dall'alluminio alla plastica nera, i sedili in similpelle perdono la lunetta bianca superiore e tornano monocolori.



**La 500 L**

Nasce nel 1968 la versione lussuosa che affiancherà la 500 F, la Nuova 500 L. Le differenze sono solo estetiche ma importanti. La più evidente è l'ercolino, formato da elementi tubolari di metallo cromato che integrano e rinforzano i paraurti per limitare i piccoli danni alla carrozzeria durante i parcheggi. Cambiano anche le coppe copricerchi e di serie vengono offerti pneumatici radiali anziché a tele incrociate, appaiono profili di metallo lucido attorno alle guarnizioni dei vetri, le gronde sono rivestite in simil metallo lucido, il fregio anteriore con il marchio Fiat è di nuovo disegno romboidale, la targa anteriore è avvitata al paraurti e non più alla calandra, la scritta identificativa "Nuova 500" del cofano posteriore (ormai priva di senso vista la longevità del modello) viene sostituita con una targhetta identificativa "Fiat 500 L" disposta su due righe. L'interno è più curato, il pavimento è rivestito di moquette e la plancia è in plastica nera. Il cruscotto è del tutto nuovo, di forma rettangolare allungata somiglia a quello montato sull'850, il tachimetro è lungo e stretto, appare l'indicatore del livello della benzina, il volante ha le due razze in metallo traforato, il pulsante del clacson cambia forma, i sedili hanno il rivestimento in similpelle, oltre al vano portaoggetti sotto la plancia vengono montate due tasche laterali sulle portiere, dietro la leva del cambio c'è un piccolo vano portaoggetti ricavato sul tunnel, il pomello del cambio è anatomico. Sono disponibili nuovi colori: nero, giallo ocra, rosso corallo. Il prezzo è fissato in 525.000 lire.





## La 500 R



Nel 1972 viene presentata al salone di Torino l'ultima versione, destinata a chiudere la longeva e intramontabile gamma delle 500: la 500 R. In contemporanea è presentata anche la Fiat 126. La lettera "R" sta per rinnovata.

Sostituisce le versioni F e L, che escono di produzione, e riprende i canoni delle vecchie 500: semplicità e spartanità. Il motore però è quello della 126 prima serie, depotenziato.

Scompaiono quindi i dettagli cromati tranne i paraurti che però perdono l'hercolino e tornano a lama, i cerchi sono in metallo senza coppe e somigliano a quelli della 126, scompare la mascherina e appare sul frontale il fregio a rombi unificato, l'avvisatore acustico, che era alloggiato dietro la mascherina nelle precedenti versioni, finisce sotto il frontale, il cruscotto e il volante tornano simili a quelli visti sulla "F" ma sono in plastica nera anziché grigio-bianca, scompare l'interruttore dell'illuminazione quadro che ora si accende assieme alle luci di posizione, quindi gli interruttori sono adesso soltanto due anziché tre, il pomello del cambio è a pallina, lo schienale del sedile posteriore torna a non essere ribaltabile. Il motore è quello della 126 prima serie, la cilindrata passa quindi a 594 cc ma erogazione e potenza massima sono diverse perché ingentilito per un uso più adatto al minor peso della vettura: eroga 18 CV anziché 23. Anche il cambio è di derivazione 126 però non adotta i sincronizzatori ma solo dei facilitatori d'innesto di stile motociclistico. I semiassi vengono irrobustiti. La velocità massima raggiunge ora la faticosa soglia dei 100 km/h.

Unico optional gli pneumatici radiali, che sulla versione "L" erano di serie.

La produzione dal 1971 avviene non solo a Torino ma anche a Desio nello stabilimento dell'Autobianchi e in Sicilia a Termini Imerese in provincia di Palermo. In seguito viene spostata interamente nello stabilimento siciliano. Esce di produzione nell'agosto del 1975, dopo ben 18 anni dal lancio della prima serie del 1957. Gli esemplari costruiti dal 1957 al 1975 sono circa 3.800.000"



*Modelli storici dal 1957 al 1975*

<b>Codice</b>	<b>Migliorie</b>	<b>Dal</b>		<b>Al</b>	
I° serie		Luglio	1957	Settembre	1957
I° serie migliorata	int.	Settembre	1957	Novembre	1957
II° serie economica	mecc.	Novembre	1957	Marzo	1958
II° serie normale	est./int./mecc.	Novembre	1957	Marzo	1958
II° serie normale America	est.	Dicembre	1957	Marzo	1958
III° serie economica	int./mecc.	Marzo	1958	Luglio	1958
III° serie normale	int./mecc.	Marzo	1958	Luglio	1958
III° serie normale America	est.	Marzo	1958	Luglio	1958
sport Zagato gran turismo	prototipo	Novembre	1957	Novembre	1957
sport trasformabile I° serie	est./int./mecc.	Giugno	1958	Marzo	1959
sport berlina I° serie	est./int./mecc.	Giugno	1958	Marzo	1959
sport trasformabile I° serie America	est./int./mecc.	Giugno	1958	Marzo	1959
IV° serie economica	int./mecc.	Luglio	1958	Marzo	1959



IV° serie normale	int./mecc.	Luglio	1958	Marzo	1959
IV° serie normale America	est.	Luglio	1958	Marzo	1959
V° serie economica trasformabile	est./int./mecc.	Marzo	1959	Marzo	1959
V° serie 59 tetto apribile	est./int./mecc.	Marzo	1959	Marzo	1959
V° serie 59 tetto apribile America	est./int./mecc.	Marzo	1959	Marzo	1959
V° serie 59 trasformabile America	est.	Marzo	1959	Marzo	1959
V° serie 59 tetto apribile America	est.	Marzo	1959	Marzo	1959
VI° serie 59 trasformabile	est./int.	Marzo	1959	Luglio	1959
VI° serie 59 tetto apribile	int.	Marzo	1959	Luglio	1959
VI° serie 59 trasformabile America	est.	Marzo	1959	Luglio	1959
VI° serie tetto apribile America	est.	Marzo	1959	Luglio	1959
VII° serie 59 trasformabile	est.	Luglio	1959	Luglio	1959
VII° serie '59 tetto apribile	est.	Luglio	1959	Ottobre	1959
VII° serie 59 trasformabile migliorata	int.	Luglio	1959	Ottobre	1959
VII° serie '59 trasformabile America	est.	Luglio	1959	Novembre	1959
VII° serie tetto apribile America	est.	Luglio	1959	Novembre	1959
VII° serie 59 t.a. luxus (Germania)	est.	Settembre	1959	Novembre	1959



VIII° serie 59 trasformabile	est.	Ottobre	1959	Novembre	1959
VIII° serie 59 tetto apribile	est.	Ottobre	1959	Novembre	1959
sport berlina II° serie 59	est./int./mecc.	Marzo	1959	Marzo	1959
sport trasformabile tetto apribile II° serie 59	est./int./mecc.	Marzo	1959	Marzo	1959
sport trasformabile tetto apribile II° serie 59 America	est.	Marzo	1959	Marzo	1959
sport berlina III° serie 59	int.	Marzo	1959	Luglio	1959
sport trasformabile tetto apribile III° serie 59	int.	Marzo	1959	Luglio	1959
sport trasformabile tetto apribile III° serie 59 America	est.	Marzo	1959	Luglio	1959
sport berlina IV° serie 59	est.	Luglio	1959	Ottobre	1959
sport trasformabile tetto apribile IV° serie 59	est.	Luglio	1959	Ottobre	1959
sport trasformabile tetto apribile IV° serie 59 America	est.	Luglio	1959	Novembre	1959
sport berlina V° serie 59	est.	Ottobre	1959	Novembre	1959
sport trasformabile tetto apribile V° serie 59	est.	Ottobre	1959	Novembre	1959
IX° serie trasformabile 60	est./int.	Novembre	1959	Ottobre	1960
IX° serie trasformabile 60	est.	Marzo	1960	Novembre	1960
IX° serie trasformabile tetto apribile 60	est./int.	Novembre	1959	Ottobre	1960
IX° serie trasformabile 60 America	est.	Novembre	1959	Ottobre	1960



IX° serie tetto apribile 60 America	est.	Novembre	1959	Ottobre	1960
X° serie trasformabile 61	mecc.	Ottobre	1960	Marzo	1961
X° serie trasformabile D 61 America	est./int./mecc.	Ottobre	1960	Marzo	1961
sport berlina VI° serie 59	est./int./mecc.	Novembre	1959	Ottobre	1960
sport trasformabile tetto apribile VI° serie 60	est./int./mecc.	Novembre	1959	Ottobre	1960
sport trasformabile tetto apribile VI° serie 60 America	est.	Novembre	1959	Ottobre	1960
D I° serie	est./int./mecc.	Ottobre	1960	Novembre	1961
D II° serie	est./int.	Novembre	1961	Luglio	1962
D II° serie America	est.	Novembre	1961	Luglio	1962
D III° serie	int.	Luglio	1962	Febbraio	1963
D III° serie America	est.	Luglio	1962	Febbraio	1963
D VI° serie	int.	Febbraio	1963	Gennaio	1964
D VI° serie America	est.	Febbraio	1963	Gennaio	1964
D V° serie	mecc.	Gennaio	1964	Settembre	1964
D V° serie America	est.	Gennaio	1964	Settembre	1964
D VI° serie	est.	Settembre	1964	Marzo	1965
F I° serie	est./int./mecc.	Marzo	1965	Aprile	1965
F II° serie	est.	Aprile	1965	Luglio	1965
F III° serie	int.	Luglio	1965	Novembre	1965



F IV° serie	est.	Novembre	1965	Marzo	1966
F V° serie	est.	Marzo	1966	Agosto	1968
F VI° serie	int.	Agosto	1968	Ottobre	1968
F VII° serie	est./int.	Ottobre	1968	Febbraio	1970
F VIII° serie	est.	Febbraio	1970	Luglio	1970
F IX° serie	int.	Luglio	1970	Novembre	1972
L I° serie	est./int./mecc.	Agosto	1968	Febbraio	1970
L II° serie	est.	Febbraio	1970	Novembre	1970
L III° serie	int.	Novembre	1970	Novembre	1972
R	est./int./mecc.	Novembre	1972	Agosto	1975

