

## FIAT 500 TOPOLINO (1936-1955)



### Opis rodziny:

Po wielkim kryzysie ekonomicznym, w połowie lat trzydziestych w Europie pojawiło się zapotrzebowanie na małe i tanie samochody osobowe. Konstruktorzy Fiata opracowali różne koncepcje małego samochodu o prostej budowie, ale ostatecznie zwyciężyła koncepcja klasycznego układu napędowego i nadwozia opartego na ramie.

Produkcja tego pojazdu, który nosił fabryczne oznaczenie liczbą 500, ruszyła w Turynie w 1936 roku. Samochód szybko zdobył popularność, a z racji małych wymiarów i obłych kształtów nadwozia nazywano go pieszczotliwie „Topolino”; czyli „Myszka”. Dwudrzwiowe nadwozie mieściło we wnętrzu dwie osoby, a za fotelami była przestrzeń bagażowa dostępna tylko od strony wnętrza. Koło zapasowe umieszczono na zewnątrz tylnej części nadwozia. Do produkcji skierowano zarówno nadwozia zamknięte jak i kabriolimuzyny z brezentowym składanym dachem. Trzecią wersją był dostawczy furgonik z odmienną tylną częścią nadwozia i tylnymi drzwiami otwieranymi na bok.

Do napędu zastosowano czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności skokowej niemal 600 cm<sup>3</sup> wyposażony w dolnozaworowy rozrząd. Umieszczono go przed osią przednią, a tuż za nim znajdowała się chłodnica. Napęd na tylne koła przekazywany był poprzez czterobiegową skrzynię przekładniową i jednoczęściowy wał napędowy. Elementami resorującymi były resory piórowe, z przodu jeden półeliptyczny poprzeczny, a z tyłu dwa ćwierćeliptyczne wzdłużne.

W 1938 roku zmieniono zawieszenie tylnego mostu napędowego. Zastosowano wzdłużne resory półeliptyczne i odpowiednio zmieniono ramę. Produkcję tych pojazdów prowadzono aż do 1948 roku, a ogółem wykonano ich około 110 tysięcy.

Wiosną 1948 roku przeprowadzono następną modernizację tych pojazdów i jednocześnie wprowadzono oznaczenie 500 B. Od tego czasu starsze modele nazywano 500 A. Modernizacja dotyczyła głównie silnika. Zastosowano nową głowicę i górnozaworowy układ rozrządu, co przyczyniło się do wzrostu osiągnięć. Wzmocniono także hamulce. Nowością było wprowadzenie do produkcji czteroosobowego nadwozia o nazwie Belvedere, bazującego na trzydrzwiowym furgoniku. Samochody typu 500 B produkowano tylko do 1949 roku, a wykonano ich około 21 tysięcy.

W 1949 roku wprowadzono do produkcji model 500 C, ze zmodernizowanym nadwoziem. Przednia i tylna część nadwozia uległa znacznym zmianom. Z przodu pojawiła nowa atrapa w układzie poziomym, a lampy zostały „wtopione”; w błotniki. Wprowadzono także jednolitą pokrywę silnika oraz zderzaki. Nowością było wówczas zastosowanie ogrzewania wnętrza ciepłym powietrzem pobieranym z chłodnicy.

Produkcję tych samochodów zakończono w 1955 roku, a ogółem powstało około 376 tysięcy tych pojazdów. Należy wspomnieć, że samochody te montowano w Austrii, Niemczech, a także w Polsce przed wybuchem II Wojny Światowej. Regularną produkcję prowadzono we Francji w zakładach SIMCA.