

BIANCHINA, LA PRIMA SECONDA AUTOMOBILE

All'inizio era lei la più venduta, in diretta concorrenza con la cugina Fiat 500 – Dopo cinquant'anni è ancora molto ricercata dai collezionisti

di Luca Gastaldi

Tre giganti e una... Bianchina. Fiat, Pirelli e Bianchi (i giganti) hanno fatto tutto per lei. L'11 gennaio del 1955, per prima cosa, Giovanni Agnelli, Alberto Pirelli e Giuseppe Bianchi si danno appuntamento a Milano, presso lo studio notarile del dottor Guasti. Nasce la società Autobianchi, con lo stesso Bianchi come presidente, Ferruccio Quintavalle amministratore delegato, Luigi Gayal de la Chenaye per la Fiat, Franco Brambilla e Corrado Ciuti per la Pirelli ed Emanuele Dubini i consiglieri. Sede legale a Milano, in viale Abruzzi 16, traslocata nel maggio successivo in piazza Duca d'Aosta al civico numero 4. Lo stabilimento, invece, rimane a Desio, nell'interland milanese, dove la Fabbrica Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi dispone di 140.000 metri quadrati. La "sala operatoria" ideale dove far nascere una nuova automobile.

"Dai miei vecchi disegni del progetto 110 – ricorda l'ingegnere Dante Giacosa in una delle sue ultime interviste – nel 1957 in Fiat nacque la Nuova 500. Il 16 settembre 1957, al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, fu presentata l'Autobianchi Bianchina. Aveva le stesse basi della utilitaria Fiat, ma era più curata e rivolta ad un pubblico esigente: carrozzeria bicolore, cromature e gomme a fascia bianca, insomma una fuoriserie di serie. Il nome era a ricordo della prima auto progettata da Bianchi – racconta ancora Giacosa – ed era una vettura trasformabile con un lungo tetto apribile che si arrotolava". Ecco, quindi, che ai tre giganti di cui sopra se ne aggiunge un quarto, Giacosa, che di automobili se ne intende davvero, al quale abbiamo lasciato "l'onore" di presentare i primi accadimenti che vedono protagonista la nuova piccola ed elegante utilitaria.

Sorridenti e soddisfatti, Agnelli, Pirelli, Bianchi e Vittorio Valletta, presidente della Fiat, posano per una celeberrima fotografia (riportata anche su queste pagine) che li ritrae intorno alla neonata Bianchina.

È una berlina convertibile, ma la denominazione ufficiale è Trasformabile. La meccanica è interamente di origine Fiat Nuova 500, quindi con motore posteriore bicilindrico raffreddato ad aria di 479 cm³ e 15 CV di potenza massima, che dopo pochi mesi di produzione passano a 16,5 e, dal 1960, quando anche la Bianchina viene aggiornata con la meccanica della 500 D, la cilindrata viene portata a 499 cm³ per 17,5 CV.

Tra la piccola Fiat e la cugina Autobianchi, viste dall'esterno, le differenze però aumentano. La Bianchina è 4 centimetri più lunga, 2 più stretta e 30 chili più pesante, pur mantenendo stesso passo e



identiche carreggiate della 500. Anche se diverso dalla 500, il “vestito” della Bianchina arriva dallo stesso atelier torinese, il reparto carrozzerie speciali della Fiat diretto dall’ingegnere Luigi Rapi. Ecco quindi una vetturina molto graziosa, che nelle piccole dimensioni deve contenere fascino ed eleganza, ma anche soddisfare le esigenze di utilizzo grazie ad una buona abitabilità interna. Americaneggiante, con le luci di posizione anteriori e posteriori raccordate con i rostri dei paraurti e le “pinne” che ospitano i fari sulla coda. Oppure per la riantranza che nasce dal fanale anteriore e si chiude prima del passaruota posteriore, un po’ stile Corvette prima serie.

In generale, la linea della Bianchina presenta un cofano anteriore corto, un padiglione alto ed una coda lunga. Detto così, questa povera Bianchina sembrerebbe uno sgorbio. Invece le proporzioni sono equilibrate e l’abitabilità (per due persone più due bambini o i bagagli sulla panchetta posteriore) risulta discretamente buona.

La maggior cura nei dettagli, sia all’esterno sia all’interno, giustificano le 100.000 Lire in più che permettono di acquistare la Bianchina piuttosto che la 500: se sono sufficienti 495.000 Lire per la piccola Fiat, per l’Autobianchi bisogna sborsare 595.000 Lire. Poco male per gli imprenditori che desiderano una seconda vettura “status symbol” per la città o per la moglie, o per i giovani single che con poco fanno bella figura con gli amici.

L’interno dell’abitacolo vede il posto guida abbastanza confortevole. Tra le ampie razze del sottile volante spicca l’elemento ellittico che riunisce tachimetro circolare, al centro, le spie della dinamo, dell’olio e delle luci di posizione, a destra, e l’indicatore del livello carburante, a sinistra. Strumentazione disegnata appositamente per la Bianchina, alla quale si aggiungono sul cruscotto la spia degli indicatori di direzione, il blocchetto d’accensione (che avviene con la leva posta sul pianale in mezzo ai due sedili) e l’interruttore per l’elettroventola. Tutto è semplice ma curato, con i tappetini in gomma che coprono il pianale, i pannelli porta ben rifiniti (con una tasca a soffiato) e un profondo vano portaoggetti sotto la plancia.

La Bianchina si affaccia sul mercato con il piede giusto, superando presto nelle vendite la cugina 500. Un altro primato è infine di natura industriale. Per la prima volta, in Italia, si assiste ad un “assemblaggio” corale. La Fiat manda la meccanica da Torino a Desio; qui l’Autobianchi costruisce le carrozzerie e le unisce a pianali e motori. La Pirelli, nel suo “piccolo”, monta gli eleganti pneumatici “Rolle” a fascia bianca e fornisce altri particolari in gomma.

Tutte le Bianchina in breve

Bianchina Trasformabile (1957-1962)

È il modello presentato a Milano nel 1957. Poche



modifiche nei cinque anni di produzione, concentrate soprattutto nella meccanica. Con la versione Special, sul finire del 1958, la Bianchina adotta il motore della Fiat 500 Sport da 21 CV.

Bianchina Cabriolet (1960-1968)

La mano che l'ha disegnata è ancora quella di Luigi Rapi della Fiat e, ancora oggi, è forse una delle vetture cabrio più piccole mai costruite, oltretutto omologata per ospitare quattro persone. La Bianchina Cabriolet (con motore da 21 CV) è tempestata di cromature, i colori della carrozzeria sono vivaci e brillanti, gli interni in vinilpelle sono bicolori. Questo modello viene costruito fino al 1968 in tre diverse serie e in circa 9500 esemplari (circa 200 quelli censiti oggi dal Registro Autobianchi).



Bianchina Panoramica e Giardiniera (1960-1976)

Deriva meccanicamente dalla Fiat 500 Giardiniera, quindi con il passo maggiorato di 10 cm rispetto alle versioni berlina per aumentare l'abitabilità dei posti posteriori. La Bianchina Panoramica prima serie è anche dotata di tettuccio apribile e verniciatura bicolore. Il motore è sempre bicilindrico raffreddato ad aria, ma rivisto in alcuni particolari e montato in posizione orizzontale (detto a "sogliola") per migliorare il piano di carico. Sospensioni ed impianto frenante rinforzati per garantire una maggiore portata, soprattutto nelle successive varianti furgoncino (con tetto basso e alto). La Panoramica è stata la Bianchina più venduta (oltre 177.000 esemplari). In seguito la Panoramica diventa Giardiniera, quando a Desio si trasferisce la produzione della 500 Giardiniera e su questa viene applicato il logo Autobianchi.



Bianchina Berlina (1965-1968)

Anche i più entusiasti appassionati la chiamano "il televisore". Sempre meglio che "l'auto di Fantozzi". È lei infatti la protagonista delle sfortunate vicende del personaggio cinematografico ideato da Paolo Villaggio. Che, bisogna dirlo, un po' le ha "rovinato" la carriera, anche se qualcuno sostiene che sia stata comunque pubblicità. La Bianchina Berlina, che sostituisce la Trasformabile, è caratterizzata dall'ampio lunotto posteriore posizionato esattamente verticale (da qui il soprannome "televisore") e dal tetto squadrato privato ormai della capote avvolgibile in tela, il tutto per migliorare l'abitabilità per i passeggeri. Nonostante le varianti Lusso e Special, la Berlina non riesce ad imporsi su una Fiat 500 ormai lanciaatissima.

Caratteristiche tecniche

Trasformabile 1957

Motore

Posteriore, 2 cilindri in linea, 479 cm³, potenza massima 16,5 CV a 4.100 giri/minuto, alesaggio e corsa 66x70 mm, carburatore Weber 26 IMB

Trasmissione

Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità

Sospensioni

Anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore; posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici

Freni

Anteriori e posteriori a tamburo, impianto idraulico

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 2.980 mm, larghezza massima 1.340 mm, altezza massima 1.320 mm, passo 1.840 mm, carreggiata anteriore 1.120 mm, posteriore 1.130 mm, peso a vuoto 500 kg

Cabriolet 1960

Motore

Posteriore, 2 cilindri in linea, 499,5 cm³, potenza massima 21 CV a 4.400 giri/minuto, alesaggio e corsa 67,4x70 mm, carburatore invertito Weber 26 IMB 3

Trasmissione

Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità

Sospensioni

Anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore; posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici

Freni

Anteriori e posteriori a tamburo, impianto idraulico

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 3.040 mm, larghezza massima 1.340 mm, altezza massima 1.270 mm, passo 1.840 mm, carreggiata anteriore 1.120 mm, posteriore 1.130 mm, peso a vuoto 520 kg

Panoramica 1960

Motore

Posteriore, 2 cilindri in linea, 499,5 cm³, potenza massima 17,5 CV a 4.400 giri/minuto, alesaggio e corsa 67,4x70 mm, carburatore orizzontale Weber 26 OC

Trasmissione

Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità

Sospensioni

Anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari

superiori, balestra trasversale inferiore; posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici

Freni

Anteriori e posteriori a tamburo, impianto idraulico

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 3.220 mm, larghezza massima 1.340 mm, altezza massima 1.330 mm, passo 1.940 mm, carreggiata anteriore 1.120 mm, posteriore 1.130 mm, peso a vuoto 540 kg

Berlina 1965

Motore

Posteriore, 2 cilindri in linea, 499,5 cm³, potenza massima 22 CV a 4.400 giri/minuto, alesaggio e corsa 67,4x70 mm, carburatore invertito Weber 26 IMB 4 (IMB 5 nella versione Special)

Trasmissione

Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità

Sospensioni

Anteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore; posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali; ammortizzatori idraulici

Freni

Anteriori e posteriori a tamburo, impianto idraulico

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 2.980 mm, larghezza massima 1.340 mm, altezza massima 1.320 mm, passo 1.840 mm, carreggiata anteriore 1.120 mm, posteriore 1.130 mm, peso a vuoto 500 kg

Il Registro Autobianchi

Ad occuparsi delle piccole Bianchina e di tutte le altre automobili costruite a Desio, nonché camion, mezzi militari e quant'altro, c'è oggi il Registro Autobianchi, federato A.S.I. e licenziatario del noto marchio.

La sua Commissione Tecnica classifica, censisce, cataloga e cura i registri di modello della Bianchina, Stellina, Primula, A111, A112 e Abarth, Y10, mezzi pesanti, militari, speciali e prototipi. La banca dati storica crea formati multimediali per promuoverne la cultura e, nella biblioteca, tutto il cartaceo possibile.

Dal '99 è presente in internet su www.autobianchi.org: centinaia di contatti al giorno da tutto il mondo ai quali risponde costantemente. La redazione cura il giornale Autobianchi. Realizza manifestazioni sociali, culturali e convegni, nonché raduni turistici.

Tutti i raduni del 2007 festeggeranno i 50 anni della Bianchina e, tra le più importanti, segnaliamo queste manifestazioni: 12-13 maggio Fiorenzuola e Grazzano

Visconti – ricevimento in costume medioevale; 17 giugno Cornale frazione di Magliano Alfieri (CN) – le dolci Langhe; 30 giugno-1 luglio Velletri, Cori – gli antichi dintorni romani; 29-30 settembre Torino – ospiti Fiat Auto S.p.A. e Centro Ricerche con giro in pista; 25 novembre Castelnuovo Don Bosco – festa del raro Tartufo e della preziosa Bianchina.

A queste si è aggiunta Automotoretrò (Torino), dove il Registro Autobianchi ha inaugurato i festeggiamenti della Bianchina realizzando, insieme alle Poste Italiane, un timbro speciale.

Per informazioni maggiori informazioni: numero di telefono 011.9015204, fax 011.9034987; e-mail: registro@autobianchi.org