

## CONSIGLI... PER L'ACQUISTO della Vostra 500

....**Se** improvvisamente scoprite di non poter fare a meno, come logico, di vedervi al volante di una **500**...

....**Se** davvero non vedete l'ora di trotterellare, rigorosamente a tettuccio aperto, con il vostro cinquino

per qualche strada di campagna in una profumata giornata di sole e d'azzurro...

...allora davvero crediamo possiate trovare utili questi suggerimenti nel caso vi vogliate buttare in una

nuova meravigliosa avventura: l'acquisto, dopo magari anni di assopito desiderio, di un cinquino **tutto vostro!**

La 500 generalmente rappresenta il primo passo per chi si vuole avvicinare al mondo delle auto "d'epoca":

ha infatti un altissimo valore in interesse storico ad un prezzo e ad una reperibilità ancora buoni.

Naturalmente il nuovo appassionato deve entrare nello spirito di chi è più guidato dal cuore che non dal valore oggettivo della vettura: molto spesso affrontare un restauro, reperire particolari accessori o ricambi richiede una spesa che è ripagata solo dalla soddisfazione di mettersi finalmente al volante del proprio cinquino. La 500, esclusi i modelli introvabili dei primi 3 anni (pre-D: 57/60 e Sport) e le stesse D (60/65), non è ancora una rarità ed è possibile essere esigenti al momento dell'acquisto ed avere anche una certa possibilità di scelta.

Di solito ci si orienta sulle F (65/72), L (68/72) o R (72/75). La R è più recente ed adotta un motore

maggiorato (594 cc), più robusto (soprattutto nei semiassi) in luogo dello storico 499,5 cc; la L è ancora la

più diffusa, mentre la F viene preferita dai puristi (pur essendo meccanicamente, la F e L identiche). Un

discorso a parte merita la Giardiniera che, nonostante la rarità (rapporto di circa 1:10 di esemplari

costruiti rispetto alla berlina) spunta quotazioni appena poco più elevate, soprattutto se di ultima

produzione Autobianchi, delle più comuni F/L/R.

Alla prima occhiata data ad un esemplare in vendita è bene controllare: volante, modanature, coppe ruote,

rivestimenti interni, fregi e scritte... sono questi infatti gli elementi che più spesso vengono sostituiti agli

originali con particolari di serie diverse. L'ideale sarebbe trovare una 500 il più possibile rispondente alle

specifiche della sua serie (non è poi così difficile), piuttosto che un esemplare restaurato a fantasia.

Insieme a questo primo check visivo è bene portare poi l'attenzione alle condizioni generali della

carrozzeria, esame che poi dovrà essere più accurato. Il nemico principale è la ruggine che intacca con una

certa facilità elementi anche importanti della carrozzeria; le zone da osservare con particolare attenzione

sono i passaruota, i sottoporta, il pianale sotto i sedili (fondamentale!) e il vano anteriore alloggiobatteria.

Per quanto riguarda la meccanica, la 500 ha pochi punti deboli. Diamo subito un'occhiata alla punzonatura

del blocco motore, che per le D deve riportare la sigla 110D.000, per le F/L: 110F.000 e per le R:

126A5.000; nelle R, oltre al motore maggiorato, cambia anche l'attacco sulla traversa che non porta più il

tipico "braccetto" in alluminio, ma un elemento circolare fissato da un bullone.

Il motore della 500 è particolarmente sincero nel manifestare le sue condizioni: una pronta messa in moto

è indice di efficienza generale di tutte le parti; è buona norma informarsi se l'esemplare in

esame ha subito un intervento di revisione al motore o qualche lavoro importante. Saranno poi in ogni modo da controllare lo stato degli snodi dello sterzo, i giunti dei semiassi, la condizione della balestra, lo stato degli ammortizzatori. Non deve dare eccessiva preoccupazione la perdita sporadica di gocce d'olio, soprattutto dal cambio: è una caratteristica di tutte le 500. Sarebbe davvero l'ideale, soprattutto se si acquista un esemplare in qualche officina, poter visionare la vettura sotto un ponte.

Un argomento spesso trascurato ma fondamentale durante le trattative di vecchi veicoli è l'esame dei documenti; bisogna richiedere di visionare il libretto ed accertarsi della rispondenza dei dati pubblicati con i numeri puzonati a telaio oltre a verificare che la vettura si trovi in regola o, peggio, radiata; nel caso di una radiazione bisogna mettere in conto le spese (ma soprattutto le seccature) di una nuova immatricolazione. Per non correre rischi prima dell'acquisto, è possibile richiedere una visura al Pra fornendo il numero di targa della vettura per conoscerne l'esatto stato giuridico.