

STORIA DELLA

CARROZZERIA VITTORIO PITTON

PORDENONE

1945 - 1978

- 1 – IL CARROZZIERE
- 2 – La “ 500 C PITTON “
- 3 – Bibliografia

Agg. Anno 2021

PREFAZIONE(del 2005)

La documentazione relativa alla "**Carrozzeria Pitton Vittorio**" di Pordenone e del suo fondatore, dal 1945 al 1978, anno della sua scomparsa, e quella particolareggiata di una delle diverse vetture da lui realizzate tutt'ora esistente, è frutto di diversi anni di ricerca tra le vecchie carte di casa, i ricordi di chi lo ha conosciuto e di chi ci ha lavorato assieme. Da parte mia la ricerca di testimonianze sull'attività della carrozzeria prosegue a tutt'oggi ed è in continuo aggiornamento . Sarò grato a chiunque sia in grado di fornire ulteriori notizie sulle vetture da Lui costruite e di cui si sono perse le tracce.

La prima stesura della presente risale alla fine degli anni 70. E' quasi sempre rimasta in un cassetto e fatta leggere solo a pochi, ritenendo fosse condizionata dall'emozione della scomparsa di mio padre e della chiusura della sua piccola ditta. Ho avuto un notevole incoraggiamento a divulgarla da parte di quanti, riconoscendomi ai vari raduni di auto d'epoca con la Sua "Fiat Pitton", avevano lavorato nella Carrozzeria o avevano avuto rapporti di lavoro con mio padre. Le dimostrazioni di simpatia e di stima ricevute alla vista della vettura, tipo *"sai che io le ho fatto la tappezzeria"*, *"lo le ho dato le mani di fondo"*, *"questo pezzo tuo padre se lo è fatto dare dal mio"*, oppure *"hai i capelli bianchi ma mi ricordo quando ti prendevo in braccio in officina"* ecc. ecc. sono state veramente tante.

Leggendo poi le varie pubblicazioni specializzate e vedendo che si è dato finalmente spazio anche alle piccole e piccolissime realtà artigiane, ho ritenuto fossero maturi i tempi per renderla pubblica.

Probabilmente la storia del Mio Carroziere/Costruttore è simile a molte altre; ho riportato solo gli episodi più significativi, essendo impresa ardua narrare proprio tutto. Spero che anche questa esperienza possa dare un piccolo contributo al grande mondo delle vecchie ruote.

Credo inoltre che quanto segue renda un po' di giustizia all'operosità di un uomo che sicuramente lega il suo nome alla schiera dei cosiddetti "carrozzeri minori", ma sconosciuto al grande pubblico forse a causa del periodo e della dislocazione del nostro territorio. La Carrozzeria fu di stampo prettamente artigiano per tutto il periodo in cui è esistita.

Ho inserito diverse frasi in dialetto locale , ritenendo che la loro spontaneità chiarisse maggiormente la personalità di V. Pitton.

Molti ricordi sono personali e molto precisi, in quanto chi scrive ha avuto indosso la tutina da meccanico già all'età di tre anni nel 1950, preferendo il Mio Grande Vecchio tenermi in officina (a fare anche qualche guaio) piuttosto che mandarmi in un asilo.

Quanto scritto corrisponde a fatti veritieri realmente accaduti. Sono ancora viventi nel 2005 alcuni dei collaboratori dell'epoca.

Quasi tutte le Sue auto sono state realizzate usando mezzi già immatricolati e/o incidentati. Solo una, la 500 C "Pitton" e' stata realizzata partendo da zero, acquistando il telaio Fiat nuovo. La relativa omologazione fu eseguita usando un' escamotage, partendo dall' atto notarile dell'acquisto del motore .

La vettura, tutt'ora attiva, ha partecipato ad importanti manifestazioni locali e nazionali ottenendo sempre consensi per la sua originalità Tra l'autunno 2005 e la primavera 2006 è stata esposta presso il Museo dell'Automobile " Bonfanti -Vimar " di Romano d'Ezzelino nei pressi di Bassano del Grappa (Vi), in occasione della mostra tematica " 70 anni di Topolino " , assieme ad altre 39 Topolino esclusive.

Giorgio Pitton

1 - Il Carroziere.

Vittorio Pitton, classe 1915, fonda l'omonima carrozzeria nel secondo dopoguerra in un locale di Via Colonna 28 a Pordenone , accanto al laghetto di S. Carlo , nei pressi della chiesetta omonima.

In precedenza , come tanti altri a quel tempo , aveva dovuto prender giovanissimo la via del garzonato per poter contribuire alla vita della famiglia numerosa in cui era nato, senza trascurare gli studi professionali che necessariamente si svolgevano presso le scuole serali.

Gli inizi e l'apprendistato sono presso una carrozzeria locale, ma è nei primi anni '30 presso la allora nota ditta dei F.lli Cattelan di Pordenone (enc.Milleruote, vol.4, pag. 19) che raggiunge un ottimo grado di professionalità. Alterna il lavoro sulle meccaniche a quello di carrozzeria, vestendo telai "nudi", ed e' questo che più lo attrae e lo appassiona.

Quando la Cattelan si trasferisce ad Udine non esita a compiere settimanalmente in bicicletta i 50 Km che separano la sua casa dal posto di lavoro, sino alla chiamata alle armi intorno al 1935 e successiva richiamata allo scoppio della seconda guerra, periodi durante i quali venne impiegato, manco a dirlo, presso un autoreparto sino all'armistizio dell' 8 settembre '43.

Destinato in seguito, come tutti quelli che non aderirono al regime (Pordenone era controllata dai reparti tedeschi), ad un campo di internamento con molti sui concittadini, riuscì avventurosamente a saltare dal camion che lo trasportava e, mescolandosi tra la gente che assisteva alla partenza forzata dei congiunti dal piazzale del comando militare, a raggiungere gli amici operai della FIAT locale che aveva sede a pochi passi, che lo aiutarono ad indossare una tuta e lo piazzarono a lavorare in "buca" sotto una vettura. Non era nell'elenco e non fu notata la sua fuga.(gli edifici dell'ex comando e della ex FIAT, la chiesetta di San Carlo, il lago e l'ingresso a colonne della vecchia carrozzeria esistono tutt'ora a Pordenone)

Calmate le acque dopo questi episodi, si trasferisce a Sacile (pochi Km. da Pordenone) ed inizia, costruendo gassogeni per auto, generatori di acetilene a carburo e serbatoi per compressori, con l'embrione di quello che diventerà, alla fine della guerra, la carrozzeria Pitton. Lì incontra quella che sarebbe diventata sua moglie e mia madre, a sua volta collaboratrice della "bottega" quando questa fu trasferita a Pordenone nel 1945, nell'edificio dismesso di una nota ceramica pordenonese.

La prima auto di famiglia e "aziendale" è una 500 A balestra corta, targa UD 10606 (Pordenone diventerà provincia solo nel 1968). Su questa utilitaria lo scrivente iniziò a correre letteralmente ancora prima di nascere , ed in seguito imparò a distinguere i vari comandi per guidare.

Gli inizi sono ovviamente difficili, il secondo conflitto non aveva lasciato molto ai potenziali clienti che erano, all'epoca, solo pochi professionisti in una cittadina che ancora non aveva conosciuto il boom economico degli anni cinquanta. Le grandi aziende del Nord-Est non erano ancora partite e le scarse risorse delle famiglie erano destinate alla ricostruzione o più drammaticamente alla sopravvivenza. Pordenone era piena di biciclette e motocicli e le auto circolanti erano molto poche.

I primi clienti della carrozzeria sono piccoli trasportatori: occorre automezzi e allora giù a costruire cassoni e cabine per telai residuati o semidistrutti. Ricordo: ero bambinetto, lavori sui Dodge, quelli col musone arrotondato pieno di feritoie, oppure su quei residuati americani col parabrezza invertito , oppure su auto Balilla e Lancia Augusta, tutti " cassonati ". L'opera più grande , e credo ultimo camion fatto dalla sua officina, fu il Lancia 3 RO ricostruito completamente nei primi anni '50 per una ditta di trasporti che esiste come nome ancor oggi.

Pian piano iniziano anche le commesse sulle auto, carrozzerie intere da costruire su vecchi o nuovi telai, così come aveva già fatto prima della guerra; alla Cattelan erano Alfa, FIAT o Ford, nella nostra officina arrivavano soprattutto residuati malconci. Si dovevano riparare vetture che oggi non vorrebbe neanche lo sfasciacarrozze. Per i clienti l'importante era "che si muovesse" e bisognava realizzare tutto a mano: i ricambi si trovavano solo in alcune grosse città, non proprio dietro l'angolo per le strade di allora. Per la nostra zona una miniera di ricambi usati e nuovi era l'area di Trieste, anche grazie ai vari automezzi ex esercito ed ex requisizione.

Vittorio Pitton è sempre stato fedele alla FIAT: in oltre quarant'anni di guida senza alcun incidente grave, ha utilizzato in diverse epoche la 1100 a gassogeno (c'è andato in viaggio di nozze), la 500 A, 1100 E, la 1100-103 Bauletto, la 500 C fuoriserie "Pitton" di disegno personale, la 600, la 1500 C e la 124, oltre un'altra 600 ed una 750 spider VIGNALE con Kit Abarth passate allo scrivente dopo la patente nel 1965. Se dovessi narrare tutti gli episodi a me noti di cui sono state protagoniste queste vetture con i loro guidatori potrei scrivere un libro.

Lungimirante, ma con modeste risorse economiche, ricordiamo sempre di esser in una zona depressa e influenzata dal passaggio delle guerre, V.P. investiva quel poco che aveva nelle nuove attrezzature che stavano nascendo per facilitare il lavoro. Fu tra i primi artigiani ad utilizzare le puntatrici elettriche, il martinetto idraulico specifico per carrozzeria e le levigatrici orbitali.

Per lui comunque i più importanti erano i martelli sagomati, col manico modellato sulle sue mani, i tassi e i rulli della bordatrice a mano. Chi ricorda i vari martelli chiamati Maucho, Due Penne, da Spianare, da Calda? Ognuno di essi aveva un nome ed alcuni non potevano esser usati se non da Lui. E nessuno poteva dire di aver finito se non dopo aver pulito a lucido i propri attrezzi.

Quello della cura degli utensili era un vero e proprio rito; passava ore al termine del lavoro a rifinire a mano le teste dei martelli sagomati ed i tassi, che dovevano essere senza un graffio sulle superfici. Spesso realizzava personalmente i *ferri storti* utilizzando vecchie balestre o semiassi da camion e ricordo che lo aiutavo girando la manovella della ventola della piccola forgia.

Uno dei suoi chiodi fissi, basato sulla sua esperienza familiare, fu quello legato alla futura motorizzazione di massa ed all'impiego della macchina per uso diportistico. *"Anca la zènte poarèta la deve podèr andàr dove che la vol, anca se piove e anca se no ghe xe tanti schèi e divertirse anca con poc"* diceva, (anche i meno abbienti dovranno potersi muovere, anche con la pioggia e divertirsi, magari con poco). E poi: *"Un domàn la màchina par tanti la sarà un milesènto; e par strada la mèio velocita' la sarà sui 90 all'ora"*; estremamente profetico, già preconizzava (siamo nei primi anni '50) che nel futuro "la vettura ideale per molti sarebbe stata intorno ai 1100 cc. di cilindrata e la velocità ottimale intorno ai 90 all'ora". Oggi non siamo distanti da questi dati.

Nelle domeniche estive degli anni '50 non c'erano tante auto in giro; c'eravamo noi con la 500 A ed i mezzi pubblici; c'erano i mezzi agricoli e qualche colonna militare. Nella stessa giornata con la Topolino si riusciva ad andare a Vicenza (circa 130 Km), ritornando per Venezia parcheggiando nel Piazzale Roma ancora deserto, andare al Lido in vaporetto, fare il bagno e rientrare a Pordenone, trovando solo un pugno di veicoli. Non c'era autostrada, solo la Padova-Mestre quasi vuota.

Oppure si partiva per Trieste, allora ancora Territorio Libero, trovando l'unico ostacolo della Dogana dopo Monfalcone. Anche lì la solita trafila di visita parenti, visita all'acquario e poi sul litorale di Barcola per il bagno con rientro in giornata percorrendo circa 250 Km.

Nel Maggio 2005 il quotidiano di Venezia ha pubblicato una foto storica della Dogana di TS in cui è ritratta anche una 500 A. Con molte probabilità è proprio la nostra, dato che nella zona transitavano solo i mezzi pesanti o i Taxi 1100 da TS.

V.Pitton studiò e realizzò i primi tavolini e sedie pieghevoli da pic -nic, modellandoli sulle dimensioni degli scarsi portabagagli delle vetture disponibili, destinati a sostituire la classica coperta che fungeva da sedile, desco, tovaglia, letto e, perché no, alcova, nelle gite domenicali... Alcuni sedili delle auto dei clienti furono resi facilmente sganciabili per questi impieghi. Anche la 500 C di cui si parla più avanti non si sottrasse a questa incombenza.

E' difficile risalire a quante carrozzerie abbia costruito, l'una diversa dall'altra, nel periodo costruttivo tra il 1945 e il 1967, o sapere quanti lavori di "alta chirurgia" abbia eseguito. Di quel periodo esistono solo alcune fotografie in bianco e nero e le testimonianze degli interessati. Alla carrozzeria Pitton non esistevano i disegni su carta, ma solo quelli tracciati col gesso sul pavimento o direttamente sulle carrozzerie da sistemare e c'erano le sagome di cartone o di legno. Alcuni suoi ex operai ancora viventi hanno riferito di quattro se non cinque macchine sicuramente costruite ex novo su autotelai nudi, oltre a quelle trasformate (sicuramente parecchie); comunque si possono ricordare i seguenti lavori in parte vissuti dallo scrivente e parte documentati:

- Una vettura convertibile (targa 18426 UD) le cui lamiere erano state ottenute tagliando e raddrizzando alcune latte vuote per la benzina, costruita per un farmacista della zona. Di questa le tracce si perdono nella Marca Trevigiana . Recentemente un noto collezionista emiliano ha attribuito all'autotelaio, sulla base delle foto disponibili, una probabile origine LANCIA Aprilia. Effettivamente esiste una lontana parentela con le Aprilia convertibili.

- Una vettura derivata dalla 508 C Nuova Balilla di un cliente che, dopo un incidente, aveva voluto modificare tutta la parte anteriore per annegare la fanaleria nei parafanghi. (targata 16949 UD)

- Alcuni sidecar completi, tutti in lamiera con struttura tubolare, su cui io giocavo da bambino prima della consegna.

- Una vetturetta completamente chiusa a 3 porte - 4 posti, per disabile, su disegno personale di V.Pitton, utilizzando un telaio Piaggio Ape calessino, interamente in lamiera.

- Trasformazione di vetture da berlina a cassonate (tipico sulle Balilla), applicazione di code (specie sulle 1100-103), ampliamento bauli rendendo reclinabili verso l'interno gli schienali posteriori, arredi interni con tappezzerie fuori serie, sedili reclinabili, ecc.

- Costruzione da zero della carrozzeria per la 500 C fuoriserie "Pitton", esemplare unico, tutt'ora esistente e marciante col sottoscritto. Questa utilitaria ha delle caratteristiche esecutive veramente all'avanguardia per l'epoca in cui è nata. Questo lavoro fu realizzato quasi interamente nel cosiddetto tempo libero , trattandosi di una macchina per uso familiare personale .

- L'ultimo lavoro di costruzione (era il 1967) fu la realizzazione della prima, per la zona, carrozzeria in lamiera per la vettura monoposto denominata "Formula V" su telaio tubolare ed organi meccanici VW 1600 secondo regolamento vigente all'epoca, sospensioni anteriori comprese, su commissione della locale concessionaria. Mio padre era orgoglioso della facilità di smontaggio e rimontaggio rapido della carrozzeria dal telaio, che avveniva tramite tre ganci a scatto. Questa è stata anche la prima monoposto che lo scrivente abbia mai guidato (avevo vent'anni !). Ricordo molto bene il motore posteriore-centrale, gli scarichi liberi, il cambio a sbalzo e le per allora gomme larghe a corredo per l'uso in pista. Era molto alta da terra e sollevava sempre il muso in accelerazione. Un aneddoto su questa macchina: quando venne a Pordenone una delegazione della VW tedesca a vederla, chiesero gli stampi da cui si erano ottenuti i due pezzi fondamentali della carrozzeria; ero presente al fatto e Vittorio Pitton, senza scomporsi, mostrò loro sorridendo le proprie mani. Ho rivisto questa monoposto negli anni '70 ad un raduno;

notizie recenti riferiscono della esistenza della vettura presso un collezionista veneto. Forse riuscirò a rivederla.

Tutto questo fu eseguito alternandolo alla routine di una carrozzeria che conobbe il massimo splendore intorno al '53- '54, con piccoli reparti divisi in carrozzeria, verniciatura, ebanisteria e tappezzeria, con un organico che superò anche le venti persone. La manualità e la serietà del lavoro di V.P. e dei suoi operai erano conosciuti in quasi tutto il Triveneto ed anche tra i nostri emigrati all'estero.

Ogni cosa doveva esser realizzata a mano, solo più tardi si sarebbe resa disponibile una certa quantità di ricambi già fatti, in particolare nella zona di Trieste ancora sotto controllo degli Alleati.

Nel periodo tra il 1950 e il 1954 V.P. si dedica a qualche gara di regolarità regionale con la 500 A di famiglia, spesso anche col sottoscritto, allora bambino, a bordo, ottenendo discreti risultati. Sono trofei modesti, ma sono emblematici del tempo e della passione per le quattro ruote, considerando il difficile periodo per la nostra zona. Bisognava arrangiarsi in tutto, ricordo alcuni episodi accaduti con la 500 A nei primi anni '50.

- In un'occasione, V.Pitton sostituì il disco della frizione, bruciato irrimediabilmente, sul marciapiede in pieno lungomare tra il Castello di Miramare e Trieste, aiutato da un dipendente che si trovava con lui mentre si recava a ritirare un'auto. (*"No xè mia problemi, co te gà le ciàve, basta cavàr i sìe bulòni che i suporta el motor, molàr el giunto de l'albero de trasmission, stacàr i tubi del scarico, de l'aqua e dela benzina, el cavo de massa sul cambio, el tirante dèla frision e del frèn a màn e el motòr el vièn fòra da sol"*). Traduzione dal nostro dialetto pordenonese: "Nessun problema se hai le chiavi, il motore e' tenuto su dai sei bulloni dei supporti e dal giunto della trasmissione, stacchi le tubazioni, il cavo di massa e le tiranterie ed il motore ti resta in mano". Non sembra difficile. Quattro attrezzi erano sempre in auto, ma per cambiare il disco frizione dei Topolino occorre togliere interamente il gruppo motore-cambio e non essendoci sollevatori o paranchi a disposizione lungo la strada, il gruppo fu smontato e rimontato a forza di braccia.

- In un'altra circostanza, sostituì il semiasse destro della 500 A, spezzato su un tornante lungo la Strada Statale Alemagna durante una gita domenicale con me e mia madre. Il lavoro fu eseguito nello stesso giorno in giacca e cravatta nel cortile di un locale pubblico ancora oggi esistente nei pressi del lago di S.Croce. Il ricambio fu trovato, di domenica, alla FIAT di Vittorio Veneto, dove mio padre si recò a prenderlo con la Belvedere dell'esercente del bar in prestito, lasciando come "pegno" il resto della famiglia a godersi il panorama. (*"Nisùna dèle me màchine la xè mai restàda par strada"* (nessuna delle mie auto è mai rimasta per strada).

- Lungo la stessa strada verso il Cadore, poco prima di Cortina, ricordo il guidatore di una FIAT 1400 che si fermò ad aspettarci dopo il primo tornante della salita denominata *"Cavalèra"*, per contare quante persone stessero viaggiando in quella *"trappola"* come la definiva papà: eravamo in 7, 4 adulti e 3 bambini ! Altri tempi ! Il tornante esiste ancora, anche se e' stato bypassato dalla nuova viabilità verso il Cadore.

Con l'avvento in zona delle grosse industrie di elettrodomestici e di macchine tessili, molti dipendenti preferirono andare a lavorare "in linea" o si misero in proprio. Diversi avvenimenti poi, intorno al '54, segnarono la vita dell'azienda: in coincidenza col crollo di un'ala della vecchia officina di S.Carlo, dell'avvento dei contratti di lavoro, del nuovo regime fiscale e dei conseguenti oneri divenuti per lui insostenibili, Pitton scelse di mantenere la sua linea di piccolo carrozziere artigiano con al massimo 2-3 persone di fiducia con il successivo trasloco nei più modesti locali di Viale Grigoletti sempre a Pordenone. Così, dal 1957 sino al 1978, anno della sua immatura scomparsa, ha continuato a lavorare con un ristretto gruppo, eseguendo riparazioni che non si esita a definire da artista. Ha sempre rifiutato lo stucco metallico: (*"Non son un murador, a mi un busolòt de stùc al nitro el me dura un anno"*), (non sono un muratore, alludendo a qualche

disinvolta stuccatura di alcuni colleghi, un barattolo di stucco alla nitro mi dura un anno, ed era vero); gli preferiva la pazienza di qualche martellata ben fatta in più: evitava al massimo i tagli delle strutture in zone critiche e non ha mai voluto saperne di usare la vetroresina per le riparazioni. Il suo cannello ossiacetilenico, con generatore a carburo realizzato da lui stesso nel '45 (passava regolarmente il controllo annuale), aveva una serie incredibile di beccucci sagomati per poter saldare in punti impensabili anche lamiere sottilissime. Forse era l'ultimo dei puri, l'ultimo battilamiera. Attaccatissimo alla sua famiglia, rifiutò (ed era un periodo molto buio) all'ultimo momento un vantaggioso contratto di carrozziere in Svizzera. Conserviamo ancora la famosa valigia di cartone tipica degli emigranti all'estero, preparata e mai utilizzata. "*Poarèti ma insieme*". (poveri ma uniti)

Era forte come un toro, quanto di animo generoso. Fu protagonista di episodi che non mi permetto di raccontare in dettaglio pur autorizzato dagli stessi protagonisti, che in altre epoche sarebbero stati citati sul libro Cuore. Era capace di chiuder bottega per dare un passaggio ad un anziano; si commuoveva al sorriso di un bambino, in attesa di un nipote che sarebbe arrivato solo dopo la sua scomparsa.

Non c'erano le assicurazioni auto e spesso congedava sulla parola i clienti più modesti dicendo loro di ritornare per il conto quando avrebbero potuto "*xè gente che lavora come mi, co una famèia, i me pagarà co i podarà*", diceva. (è gente che lavora come me, con famiglia, mi salderanno quando potranno) Per dovere di cronaca tutti i clienti di questa caratura sistemavano sempre prima o poi i loro conti, mentre non si può dire la stessa cosa per alcuni non proprio poveracci.

Certamente questo pur umanissimo e nobile comportamento dovette contribuire non poco al declino dell'impresa. L'officina, che aveva sempre avuto un taglio modesto ma di grande professionalità, ospitò vetture di tutti generi, dalle Balilla alla Freccia d' Oro, dalle Mercedes alla prima Giulietta Sprint venduta in zona, sino alle grosse auto americane dei dipendenti della vicina base Nato. Ricordo molto bene le Studebaker Commander, le Ford Thunderbird, le Chevrolet, che sembravano enormi per l'epoca. Ci furono pure le microvetture Messerschmitt: io ci giocavo, immaginando di esser nella cabina di un caccia: solo in seguito seppi che era quasi vero. Trovò il tempo per costruire anche qualche automobilina a pedali per i figli dei clienti.

Fra gli episodi più curiosi fuori zona fu spesso lo scambiare mio padre per Gino Cervi, data la sua reale somiglianza con l'attore ed il suo mestiere nei film, complici forse anche le qualità del bianco nero dei Don Camillo che arrivavano nelle nostre sale.

Quando, nell'autunno del 1978, fu affisso un pietoso cartello sul portone della carrozzeria con scritto "Chiuso per ferie", **non ci credette nessuno**, e tutti capirono che il Mio Grande Vecchio se ne stava andando. Vittorio non si era mai preso un periodo di ferie in tutta la sua esistenza. Si permetteva solo qualche gita nelle domeniche d'estate con la famiglia; era sempre in officina anche la domenica mattina, magari già incravattato per andare a Messa, perchè doveva sicuramente "*passàr a mèter un stuchèt*", a dare una lisciata al fondo del giorno prima, "*cussì doman vernizo co vèrzo*" (così domattina posso verniciare appena riapro).

Se n'è andato in sordina, così come aveva iniziato, lasciando un gran vuoto, portato via prematuramente dal male. La Carrozzeria Pitton morì assieme al suo fondatore. L'attività fu ceduta ad un ex dipendente. Il piccolo capannone, risparmiato dal terremoto del '76, è servito sino all'anno 2005 come officina meccanica per auto.

Di lui, oltre che un grandissimo ricordo di padre e di lavoratore esemplare, oggi restano i ricordi in seno alla famiglia e la Topolino derivata.

Clienti fissi, anche stranieri, che venivano periodicamente da lui da fuori zona in occasione delle proprie ferie nelle vicine spiagge adriatiche, chiedevano ancora, non sapendo della sua scomparsa, dove si fosse trasferito per fargli eseguire lavori.

Sono passati ormai quasi trent'anni dalla Sua scomparsa, ma ancor oggi sento alcuni vecchi conoscenti del settore che, commentando qualche danno particolarmente grave sulle auto, dicono: "questo l'avrebbe sistemato solo Vittorio Pitton, e senza cambiare pezzi". *"To pàre ièra un galantòmo"* (tuo padre era una persona onesta), mi dicono ancor oggi. E' uno dei migliori apprezzamenti che un figlio possa sentire .

G.Pitton

2 - La 500 C " PITTON ".

Si è affermato che uno dei pensieri lungimiranti di Vittorio Pitton fu quello riguardante la motorizzazione familiare. Ricordo che siamo nel Nord-Est italiano fine anni '40 semidisastro dalla guerra, con economia prettamente agricola e famiglie con modestissime possibilità che stanno crescendo di numero.

L'unica vera utilitaria spaziosa disponibile era all'epoca la 500C Belvedere, ma dava l'idea del furgoncino e chi la possedeva doveva spesso dotarla di quella antiestetica fascia diagonale sul muso che ne denotava l'uso promiscuo o qualcosa del genere. La Nuova Balilla e le 1100 costavano care anche nel mercato dell' usato; le altre auto, dal 1100-103 FIAT, all' Ardea della Lancia, alle grosse Alfa Romeo erano destinate ad una clientela più facoltosa. *"Le xè o màssa grànde o massa picole"*, (sono troppo grandi o troppo piccole). Giacosa stava già lavorando alla sua 600, e Vittorio pensò invece di vestire un telaio esistente, proprio il Fiat 500 C; lo pensò e realizzò esattamente come voleva. Doveva essere economica nella gestione, funzionale, spaziosa e robusta, utilizzabile da tutta la famiglia e possibilmente piacevole secondo i canoni di quegli anni. *"Sènza spigui e no fàri da moto"*, (senza spigoli e non fari da motociclo). Non doveva essere un recupero da altri rottami. Il telaio balestra lunga fu acquistato nuovo, come ricambio, direttamente alla FIAT. Ricordo molto bene il giorno della sua punzonatura sul cassone di un camion presso la sede volante della Motorizzazione.

La carrozzeria nacque da fogli di lamiera nuovi di zecca, trasportati in officina (non è leggenda, ricordo gli episodi) appoggiati uno per volta sul pedale della Sua bicicletta Legnano Orchidea, che ancora conservo. Il motore B del 1949 fu acquistato usato con atto notarile e rimesso a nuovo dallo stesso V.P. Il numero del motore fu quello che permise l'omologazione della vettura, usando l'escamotage di ricostruzione completa.

Ne nacque così una carrozzeria a tre volumi che come linea segue lo stile dell'epoca, un po' tondeggiate e con le codine, abbastanza proporzionata. *" La lamiera a tondo la tièn mèio de quèla piegàda a squàra "*, (la lamiera tondeggiate è più robusta di quella solo piegata a squadra). Quasi come oggi !

Sulle dimensioni di massima simili all'originale sono sparite le pedane a favore di un allargamento della carrozzeria, la cui vista in pianta non ha soluzione di continuità dal muso al posteriore, iniziando con la cornice faro anteriore e terminando col fanalino posteriore. Sulla linea ha certamente influito la 1900 Alfa Romeo con i medesimi concetti.

La caratteristica forse più interessante per quei tempi e per la classe della vettura, è l'ampia superficie vetrata: l'adozione del parabrezza e del lunotto curvi, realizzati nuovi su misura da una ditta del settore, partendo da maschere di legno con sagoma di masonite che solo l'ingiuria del tempo non ha conservato; I cristalli delle portiere erano discendenti con comando a manovella, senza deflettori; l'apertura di due luci laterali fisse di generose dimensioni per i due posti posteriori, ottenuti grazie all'allungamento dell'abitacolo. Un'ulteriore apertura è il tetto apribile in tela, rettangolare e molto utile in estate.

Vediamo la vettura nei suoi dettagli :

- Autotelaio FIAT 500 C, balestra lunga.
- Motore e cambio 500 di serie; monoblocco della B e testata in alluminio.
- Rapporto al ponte 8/39, "lungo".
- Carrozzeria realizzata interamente in lamiera d'acciaio sagomata a mano, saldata in modo da ottenere un pezzo unico dal muso alla coda, pianale compreso.
- Cofano motore ricavato da un sol pezzo di lastra di alluminio sagomato e ripiegato attorno ad una struttura perimetrale in acciaio che porta al centro la semplice cerniera a sgancio rapido (disegno Pitton). Il cofano porta una presa d'aria raccordata al centro, circa all'altezza del carburatore. Viene aperto dall'interno con un sistema leva-cavo

flessibile e viene mantenuto aperto da un caratteristico quanto semplice e funzionale arpionismo rotante del tipo "alza e aggancia" e "alza e sgancia" automatico (disegno Pitton V.). L'attuatore della chiusura del cofano è montato su una struttura della carrozzeria facilmente smontabile per poter accedere alla meccanica nel caso si debba estrarre il motore.

- La modanatura ovale del muso incornicia la presa d'aria anteriore, protetta da griglia metallica, ed è realizzata in alluminio sagomato a mano e saldato. Il fissaggio avviene tramite un baffo decorativo in alluminio, pure realizzato a mano, che attraversa in orizzontale la mezzeria della presa d'aria. La sagoma del baffo ricorda molto quella della 1100/103. La parte bassa del muso, in lamiera di acciaio sagomata, si raccorda inferiormente alla presa d'aria ed è fissata con le stesse viti del paraurti alla estremità anteriore dell'autotelaio.
- A cofano aperto si possono apprezzare le prime sorprese di questa macchina: al posto del serbatoio carburante originale c'è un ampio spazio vuoto con un vano al centro, entro cui è posizionata la batteria. Ciò ne migliora il controllo, permette cablaggi più corti e permette all'aria calda proveniente dal radiatore di sfogare attraverso la fessura lasciata tra il cofano e la carrozzeria. Non ci sono le feritoie superiori dei modelli A,B,C. Nello stesso vano passano i due tubi che portano agli sbrinatori interni sotto il parabrezza. Riscaldamento interno inesistente.
- Alla estremità anteriore dei parafranghi troviamo i gruppi ottici principali con le relative cornici a filo carrozzeria. Particolare era il sistema iniziale di cambio lampada che avveniva dall'interno del parafrango tramite uno sportellino che dava accesso al retro faro senza dover togliere il gruppo che però si sporcava sempre di fango rendendo difficile l'operazione. In seguito si è adottato il sistema più convenzionale con accessibilità dal lato anteriore.
- Sotto i gruppi ottici principali sono posizionati i due fanalini, una volta solo lampeggiatori di direzione e poi incorporanti anche le luci di posizione (sostituiti nel 1959 con l'avvento del primo nuovo Codice). Subito dopo, lungo i fianchi troviamo i lampeggiatori laterali obbligatori (quanto devono essere fischiate le orecchie a quel funzionario che volle i lampeggiatori in regola, quando si dovettero forare i parafranghi per ottenere il collaudo dopo il primo restauro !).
- Continuando si arriva alle due portiere realizzate a mano in acciaio utilizzando la sagoma di apertura grosso modo come quella della 500 C, con le cerniere esterne posteriori e la chiusura anteriore con lo "scrocco" classico FIAT della serie A, B e C, con sicura interna a destra e serratura separata lato sinistro.
- Il rivestimento esterno delle portiere segue l'andamento dei parafranghi anteriori scendendo dolcemente sino alla cerniera inferiore delle porte per poi risalire a tracciare i parafranghi posteriori che terminano a filo delle cornici dei fanalini e formano le caratteristiche code. Tale profilo è stato leggermente da Lui variato nel 1959 per montare i gruppi ottici obbligatori col nuovo Codice (utilizzando quelli della FIAT 1100 D): questo è stato l'ultimo intervento importante in assoluto sulla carrozzeria.
- Sui montanti centrali, in alto, erano posizionati in origine i lampeggiatori laterali, oggi spostati forzatamente in avanti. All'esterno, dalla base del montante parabrezza sino quasi alla base del lunotto posteriore corre un coprigrondaia in alluminio lucidato.
- Nessuna modanatura sulla carrozzeria *"Manco bùsi che ghe xè, manco rùzine se formarà"*. (meno buchi ci sono, meno ruggine si formerà).
- Le ruote montano le gomme originali CEAT 4.25-4.40 / 15, ed i cerchi ruota sono del tipo a bordo tondo a 4 razze. I coprimozzi fuori serie sono in acciaio cromato con scudetto in ottone al centro.

- Il baule posteriore, di sagoma tondeggiante che ricorda quello dell' Alfa 1900, è realizzato in acciaio e saldato a sua volta ad un telaio di rinforzo; E' incernierato in basso, all'interno, a due robusti montanti saldati al fascione che supporta all'esterno il paraurti posteriore, e si apre dall'interno con una maniglia identica a quella delle portiere. E' tenuto in posizione da un semplice tirante a fune d'acciaio. La targa è posta al centro ed il gruppo illuminante è realizzato a mano in lamiera saldata e cromata, anche questo simile a quello Alfa e Lancia. Nel riquadro è sistemata una targhetta col nome del costruttore.
- A baule aperto si ha un'altra sorpresa. Il serbatoio carburante, della capacità di 27 litri, realizzato ad hoc a forma di parallelepipedo stretto e con un setto interno antisciacquio, si trova in posizione verticale proprio dietro lo schienale posteriore, col bocchettone accessibile dal cofano baule aperto, in piena posizione di sicurezza, ed è stato messo lì molto prima che ci pensasse qualcun altro sulle auto di serie.
- All'interno del baule vi è la ruota di scorta in posizione orizzontale, col cricco a compasso e chiave a manovella sotto di essa in apposito vano. Su due angoli interni del vano bagagli vi sono due coperchi in lamiera che danno facile accesso ai perni superiori degli ammortizzatori posteriori. Sono facilmente accessibili i fissaggi ed i cablaggi della fanaleria laterale posteriore. Il vano è poi completamente libero da intoppi e può contenere una valigia o un paio di borsoni.
- Aprendo le portiere della vettura, trattenute da due tiranti di cuoio, si evidenzia l'ampio sedile a panchina con lo schienale ribaltabile in avanti per l'accesso ai posti posteriori. Tale sedile è stato realizzato ad hoc con struttura in tubi di acciaio e imbottitura in gommapiuma, rivestito in finta pelle bicolore . Lo schienale era completamente abbattibile verso l'indietro, teoricamente per poterci riposare ma in pratica per l'utilizzo esterno. Attualmente è stata volutamente bloccata tale possibilità .
- Il sedile posteriore ed il relativo schienale sono realizzati con una semplice struttura lignea imbottita di gommapiuma e rivestita in finta pelle bicolore come la panchina principale. Sia la panchina che i due elementi posteriori sono facilmente asportabili per impiego all'esterno dell'auto, tipo pic-nic o simili.
- I passeggeri posteriori (la macchina è omologata per 4 persone) dispongono dei due vetri laterali fissi a forma romboidale e di due vaschette poggiatepiedi simili a quelle della 500 Belvedere, dall'interno delle quali si accede al perno anteriore delle balestre togliendo la protezione ad un foro circolare.
- Sotto il piano panchina è stato ricavato il vano porta attrezzi, sul lato sinistro, più o meno nella stessa zona dove nelle altre 500 c'era la batteria. Sul lato destro questo vano non è stato eseguito causa il passaggio del tubo di scappamento, e V.P. non volle modificare l'impianto di scarico originale FIAT.
- Dietro lo schienale posteriore, che dispone sotto l'intero lunotto di un piccolo ripiano su cui si trova la maniglia apertura baule, si accede ai fissaggi del serbatoio. I passaruote posteriori, imbottiti e rivestiti, fungono da appoggiabraccia.

Sedendosi al posto di guida balzano evidenti alcuni particolari che oggi consideriamo normali .

- L'interno delle portiere è chiuso da un pannello rivestito in finta pelle da cui sporge la maniglia degli alzacristalli del tipo meccanico a due bracci, credo di origine Lancia. Anche i cristalli delle portiere sono su misura.
- La plancia è in un sol pezzo di lamiera sagomata e bordata a mano, incorporante gli sbrinatori e con tutte le forature per i comandi e gli strumenti. Gli strumenti sono due circolari Veglia, quelli della 1100/103, posti davanti al posto guida e comprendono tachimetro, contachilometri, spia olio e dinamo su uno e indicatore livello carburante, spia riserva, spie acqua e fari sull'altro.

- Il volante originale a due razze tinta avorio è andato perduto (era un campione di magazzino di chissà quale marca). E' stato montato attualmente quello a due razze della 600 della stessa epoca.
- In asse al volante, abbiamo il devio sgancio FIAT a due levette, anch'esso mutuato dal 1100/103.
- A sinistra della strumentazione, in posizione volutamente non accessibile ai passeggeri, la chiave di accensione a blocchetto. A sinistra in basso, gli interruttori per le luci e illuminazione strumenti.
- A destra troviamo la leva del cambio al volante collegata, mediante una semplice tiranteria flessibile e due leveraggi a snodo in gomma alla classica sfera FIAT sul tunnel. Il tutto è coperto da un carter in lamiera saldata. La bacchetta lunga è così sparita, così come è sparita la leva freno a mano ora piazzata sotto la plancia, fuori portata delle ginocchia e azionante il tirante flessibile del freno a nastro sulla trasmissione.
- Al centro della plancia, in basso, vi sono i tre pomelli della messa in moto, acceleratore a mano e starter; vi è inoltre l'interruttore del tergicristallo in posizione non visibile.
- Il comando dello sbrinatori si trova sotto a destra lato passeggero ed aziona uno sportello posto dietro il radiatore, come sulle Topolino di serie e, come per queste, è poco efficace.
- Sulla parte destra della plancia il vano portaoggetti racchiuso da uno sportello in lamiera e chiuso con serratura a chiave. Al centro, in alto, lo specchietto retrovisore in metallo cromato con luce e relativo interruttore. Sempre in alto si notano i due catenaccini, tipo Belvedere, per l'apertura della capote in tela montata su un semplice telaio incernierato .
- Lo spostamento del comando cambio e freno a mano sulla parte alta ha permesso di disporre di ampio spazio per le gambe sul pavimento.
- Un altro particolare è la presenza di due sportelli metallici rivestiti con la stessa finta pelle dei sedili, disposti a destra e a sinistra, che danno accesso ad altrettanti vani ricavati tra la battuta porta, il rivestimento parafango e il passaruota anteriore e destinati ad esempio a contenitori per bottiglie e quant'altro poteva servire per la gita fuori porta. Oggi uno di quei vani contiene l'estintore di bordo. Anche questi ultimi dettagli rivelano un accurato sfruttamento degli spazi in una vetturetta di così piccole dimensioni.
- Il pavimento ed i vani poggiapiedi sono rivestiti in moquette. La parte alta del padiglione è rivestita in velluto di Cachemire come da campione originale.
- La visibilità dal posto guida è buona in tutte le direzioni.

La realizzazione di questa macchina ha richiesto in pratica diversi anni, dall' idea al risultato finale. Di certo è stata iniziata intorno al 1951-52 ed immatricolata nel 1955. Io già frequentavo le elementari e ricordo molto bene le prime prove col telaio nudo completo, con mio padre che lo guidava nel piazzale dell'officina utilizzando come sedile una cassetta da frutta .

Ricordo anche la carrozzeria quasi finita, depositata in un angolo del capannone prima di esser verniciata ed assemblata al telaio. So per certo che fu fatto un pensierino per montare le sole sospensioni senza usare il telaio, data la notevole robustezza del pezzo unico della scocca.

La vettura è stata immatricolata nel 1955, con targa UD 29984, dipinta in rosso amaranto MAX MEYER. L'omologazione del libretto originale usa la dizione "vettura ricostruita - omologata esemplare unico", utilizzando l'escamotage del motore acquistato ufficialmente usato con atto notarile, come si usava in quel periodo. Il libretto riporta sia il n° di telaio che quello del motore, non esistendo la targhetta separata.

Venne presentata ufficialmente alla Fiera Campionaria Nazionale di Pordenone come "Vetturetta utilitaria" subito dopo l'omologazione. Il suo costruttore ricevette allora dalle mani del ministro per l'Industria e Artigianato, onorevole Ferrari Aggradi, un diploma di merito .

Gli fu assegnato anche un premio di ben (sic !) 5.000 (cinquemila) Lire.

Come detto, sicuramente l'Alfa Romeo influenzò alcune scelte: quando la 1900 fu presentata nella versione PRIMAVERA, con la verniciatura bicolore, anche la 500 C fu usata come banco prova per una verniciatura analoga bianco/azzurro, ma solo per un breve periodo. In seguito, sino al 1964, anno della sua messa a riposo, fu dipinta in grigio 615.

La vettura è stata quindi usata dalla nostra famiglia per 9 anni ed è stata sempre e solo guidata da Vittorio Pitton ed ora solo dal sottoscritto. Il motivo è semplice : il particolare e delicato leveraggio del cambio richiede un certo periodo di assuefazione; le marce vanno "cercate", per cui nessun estraneo è mai riuscito a partire al primo colpo. Solo il meccanico di fiducia può oggi portarla senza fare danni.

I chilometri percorsi sono stati veramente tanti per l'epoca, sia per lavoro che per diporto. Dato l'impiego della strumentazione 1100 le indicazioni sono certamente ottimistiche e vanno rapportate ai diametri esterni delle ruote 1100 tenendo presente anche la catena cinematica tra ruote e comando del flessibile del tachimetro / contachilometri. Realisticamente credo siano stati percorsi circa 200 mila chilometri, anche considerando che quello montato in questo momento è il terzo motore (in pratica avevamo 2 monoblocchi, di cui uno a bordo ed uno in riserva già pronto, con albero, bielle e pistoni nuovi) e con questo io sono attorno ai 15.000 Km. percorsi reali. La testata in alluminio, la dinamo, il motore di avviamento del tipo con rinvio ed il cambio sono quelli di origine del 1955.

L'attuale motore a bordo è quindi l'originale monoblocco tipo B riportato sul libretto del '55; è stato completamente revisionato dallo scrivente, escluse le alesature e le barenature eseguite da una ditta specializzata, nell'anno 1966 subito dopo il diploma, mentre attendevo di partire per il servizio militare. Smontato e rimontato al banco, è stato messo "sott'olio" per più di quindici anni senza esser mai messo in moto sino all'anno della rimessa in strada della macchina, nel 1982. Durante lo stesso periodo la vettura non ancora restaurata fu tenuta in un angolo al chiuso e ben protetta da un telo.

Il restauro della vettura è stato fatto cercando di riportarla nelle condizioni originali. Per la tappezzeria mi sono rivolto allo stesso artigiano che nel 1955 collaborò con mio padre a vestire gli interni. Per la verniciatura in Amaranto originale ho avuto l'aiuto di un carrozziere ex dipendente di V.P. che a suo tempo aveva lavorato su questa vettura.

Per le parti meccaniche ho utilizzato quanto rimaneva delle attrezzature e dei ricambi nuovi che avevo salvato. Di fatto si è intervenuti radicalmente solo sull'impianto frenante, croce e delizia dei Topolini quando la macchina non viene usata, rifatte le boccole dell'avantreno e delle testine sterzo del tipo smontabile e sostituiti gli ammortizzatori. Tutto il resto aveva solo bisogno di una seria ripulita e lubrificata.

Nello stesso anno 1982 ho partecipato a qualche raduno ed al Raid Storico Grado-Piancavallo, dove abbiamo veramente sofferto (io e la macchina: il motore aveva sì e no 500 Km.!) soprattutto nella seconda tappa, con salite oltre il 12%, dopo una prima tappa strepitosa davanti a vetture ben più potenti e blasonate. In seguito ho partecipato a diversi altri raduni e a qualche gara di regolarità con discrete soddisfazioni.

La guida è quella Topolinistica, tipica per vetture a ruote strette, con tutte le reazioni della strada sulle braccia. Le prestazioni sono le stesse delle C da cui deriva. Alla bilancia, a vuoto, pesa 670 Kg.

Su questa macchina ho sentito i commenti più disparati ai vari raduni cui ho partecipato: " E' bella, è brutta, è stata fatta tagliando qui e saldando là, il muso è di questa, la coda è di quella... Ma solo chi ha vissuto in prima persona la costruzione con Lui, io, mia madre e gli operai che hanno collaborato, sa come è effettivamente nata.

Che piaccia o no è un caro ricordo di famiglia e come tale io lo considero, e cerco di tenerlo "in vita" il più possibile, impegni di lavoro e di famiglia permettendo.

Una delle prove più impegnative fu quella del Raduno del Cinquantenario delle Topolino a Mirafiori , nel 1986. L'invito era per centocinquanta vetture selezionate in tutta Europa, sulla base di domande e foto inviate l'anno prima. Siamo partiti sulle ruote, con la consorte come navigatore e il bagagliaio rifornito di ricambi strategici, con un collega con la 500 B. *“La macchina la xè fàta per còrer e no per farse trasportà”*, dissi, declinando l'invito di fare i 1000 e passa chilometri da Pordenone a Torino e ritorno su un carrello trainato. Senza alcun problema e per strade normali le due auto sono arrivate al Museo Biscaretti di Ruffia dove ci attendevano le altre Topolino, tra serie A B C e derivate e l'ing. Dante Giacosa, progettista della prima Topolino nel 1936 .

Questo viaggio a Torino con la Sua macchina era uno dei sogni nel cassetto di Vittorio Pitton; il destino ha voluto diversamente, e devo dire di aver provato una grande emozione ascoltando dall'altoparlante la descrizione della storia della Nostra vettura durante la sfilata dentro la pista di prova di Mirafiori.

Tra andata e ritorno, comprese le diversioni sul percorso per motivi turistici, sono stati fatti oltre 1200 Km effettivi, compreso il ritorno su oltre 400 Km. di autostrada Torino - Piacenza - Brescia - Portogruaro a tavoletta, di notte e tutto d'un fiato (questo non lo farò più: non è giusto far soffrire un gioiello come questo 4 cilindri, che tutt'ora "canta" come un canarino). Il consumo è stato di circa 18 Km/litro. Non male per una allora ultratrentenne da 16 CV, che nel 2005 ha compiuto i suoi primi 50 anni. Giornate indimenticabili, col grande rimpianto della mancanza di chi mi ha insegnato a viaggiare nelle strade e nella vita.

Giorgio Pitton, classe 1947.

3 - Bibliografia :

- GAZZETTINO di Venezia, ediz. di PN .
- MESSAGGERO VENETO di Udine, ediz. di PN .
- IL PICCOLO di Trieste.
- Volume UOMINI PER L' INDUSTRIA, dedicato all'imprenditoria Pordenonese, ediz. GEAP 1993 .
- N. speciale 8-9 periodico MOTORAUTO – 1982.
- Archivio TOPOLINO CLUB CONEGLIANO.
- Archivio CLUB dei VENTI all'ORA - Trieste
- Archivio Fiera Campionaria di Pordenone.
- Archivio Automobile Club di Pordenone.
- Enciclopedia MILLERUOTE - EDIPEM .
- N. speciale n.27 Notiziario A.S.V.A. –Torino 1986.
- Club ASI “ RUOTE DEL PASSATO “ – Pordenone.
- Automotoclub Storico Italiano – A.S.I. - Torino
- Associazione Artigiani di Pordenone.
- Museo dell'Automobile “ Bonfanti-Vimar “ di Bassano del Grappa.
- Mensile “RUOTECLASSICHE” – ed. Domus – Gennaio 2006
- Archivio famiglia Pitton.
- Periodico “Epocauto”