



4 PICCOLE RUOTE

Il perchè di un Club 500

Questo è il primo numero del giornale ufficiale del FIAT 500 - CLUB ITALIA ed esce in occasione del Sesto Raduno dedicato alla vettura che ha rappresentato e rappresenta per ognuno di noi qualcosa di più di un semplice mezzo di trasporto.

Questa automobile ha infatti contribuito alla crescita dell'Italia e degli italiani, per molti dei quali è legata a momenti importanti di vita e di conquiste sociali.

Per me e per mia moglie, ad esempio, la FIAT 500 L è stata la prima macchina e proprio per il viaggio di nozze. Ha affrontato ben cinque passi dolomitici, con un ritmo da "montanaro": lento ma costante e sicuro.

Passi da gigante sono stati compiuti da quando, all'inizio degli anni '80, scoprimmo che non eravamo i soli ad essere "innamorati" della "500".

Dai primi timidi contatti tra pochi appassionati al Primo Raduno Nazionale, con "ben 30" partecipanti, ai successivi e sempre più frequentati raduni, agli incontri con i Clubs europei ed infine al Raduno Internazionale del 1987.

In quell'occasione le oltre 300 vetture provenienti da 10 Paesi Europei e rappre-



sentati da 32 Clubs, diedero vita ad una carovana multicolore, che per una settimana attraversò l'Europa, già unendola nel comune amore per la FIAT 500.

Motivo d'orgoglio per tutti noi, da sempre cultori della mitica utilitaria, è stata infine la posa in opera, a Garlenda, del monumento in bronzo, a Lei dedicato, opera dello scultore Antonio Murri, e inaugurato in presenza del "papà della 500" Dante Giacosa e dell'ing. Giovanni Nasi

Il 1984 è l'anno in cui è iniziata l'attività del Club; da allora mi sono arricchito dell'amicizia di tante perso-

ne cariche di straordinaria sensibilità ed entusiasmo, con le quali, in nome di questo amore che ci accomuna, ho vissuto momenti veramente indimenticabili.

Doveroso è a questo punto ricordare e ringraziare la Pro Loco di Garlenda, con il suo meraviglioso Presidente Giancarlo Tassistro e tutti gli abitanti di Garlenda, che con il loro instancabile lavoro hanno contribuito al travolgente successo dei nostri raduni e di tutte le altre iniziative del Club.

Da quest'anno il nostro Club assume rilevanza nazionale, fin d'ora tra i Soci e tra i membri del Consiglio Di-

rettivo, conta persone valide e qualificate e soprattutto ha in Gian Paolo De Capitani un Presidente di grandi capacità e umanità, presente a tutte le edizioni del raduno, ha condiviso dall'inizio l'idea di una associazione che legasse gli amici della "500".

A Gian Paolo e a tutti i Soci presenti e futuri, rinnovo la mia più completa disponibilità al servizio del Club e auguro con grande affetto buon lavoro e sempre maggiori successi.

Il Presidente Onorario del
FIAT 500 - CLUB ITALIA
Domenico Romano



Il saluto del Presidente

Siamo arrivati alla sesta manifestazione consecutiva e sembra ieri quando un gruppo di amici di Garlenda, proprietari di piccole utilitarie FIAT, decisero quasi per scherzo di organizzare il Primo Raduno Nazionale delle FIAT 500.

Quella sera, fra i pochi cinquecentisti di Garlenda, fu il Sindaco Dott. Domenico Romano ad avere l'ispirazione, subito ripresa e sviluppata con gli amici, fra cui il Presidente della Pro Loco Garlenda Rag. Giancarlo Tassistro; l'idea piacque e per i possibili sviluppi sociali, sportivi e - perchè no - turistici. Nacque così un gruppo (poi diventata una grande famiglia europea) di persone accomunate non solo dalla passione per la FIAT 500, ma disposte a ritrovarsi periodicamente per discutere di problemi sportivi o tecnici legati all'automobile e uniti da sincera amicizia e reciproca stima. Io stesso, che avevo partecipato ai primi Raduni come semplice concorrente, esibendo la mia FIAT 500 SPYDER VIGNALE "GAMINE", mi sentii poco a poco, attratto da questo ambiente simpatico e "pulito", dove la buona volontà, la stima e l'amicizia prevalgono su tutto e dove anche i "foresti" vengono accolti come vecchi, cari amici. Da allora questo nostro Convegno ha fatto molta strada! Ma dimenticavo di presentarmi! Mi chiamo Gian Paolo De Capitani, sono nato a Genova nel 1931 e cresciuto in Liguria a Finale Ligure, Loano, Genova.

La FIAT 500 è stata uno dei miei primi amori giovanili; la prima vetturessina che avevo 40 anni fa era celeste, molto semplice ma confortevole e per un giovanottino come me, allora sembrava quasi una Mercedes, tanto che qualche volta si trasformava in "garçonniere"...

Come sono diventato Presidente del FIAT 500 - CLUB ITALIA?

Non saprei spiegarvelo nemmeno io. Il personaggio carismatico del Club, l'anima, la mente, è senza dubbio il Dott. Domenico Romano, purtroppo è troppo indaffarato come Sindaco del Comune di Garlenda.

Per il futuro abbiamo tanti progetti che speriamo di realizzare anche grazie alle sempre più maggiori adesioni nazionali ed internazionali al nostro Club.

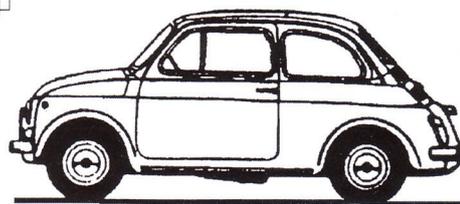
Oltre a questo notiziario, che sarà bimestrale o trimestrale, uscirà fra breve un libro completamente dedicato alla FIAT 500, con la storia della mitica utilitaria del passato e del presente, notizie, curiosità, cronistoria dei Raduni di Garlenda, fotografie, ecc. ecc.

E' inoltre nostra intenzione di tenerci in contatto con i vari Clubs stranieri per scambi di idee e di collaborazione; sarà anche cura del Club sviluppare il mercatino dell'usato e dei pezzi di ricambio fra i Soci, promuovere incontri fra cinquecentisti anche al di fuori della nostra provincia, magari in varie zone d'Italia e all'estero, cercare insomma di fare il possibile perchè la nostra "grande famiglia" sia sempre in piena efficienza, accomunata dal nostro ideale di fedeltà alla cara, vecchia FIAT 500.

Termino con una precisazione a cui tengo in modo particolare: sono veramente orgoglioso di presiedere il FIAT 500 - CLUB ITALIA e considero un grande onore essere al vertice di questa piccola comunità, accomunata da un "feeling" tutto speciale, che attrae tra loro certe persone oneste, intelligenti, animate da una comune passione. Sono quindi sicuro che molto presto anche Voi cinquecentisti, ai quali rivolgo il mio più cordiale benvenuto, sentirete tutto l'onore e il piacere di appartenere alla nostra associazione.

Viva la Fiat 500 e i suoi Amici

G. Paolo De Capitani



FIAT 500 - CLUB ITALIA

Via Roma, 6 - 17033 GARLENDA (SV)
TEL: (0182) 580343

C/C POSTALE DEL CLUB: N. 10818177

MEMBRI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO:

DE CAPITANI Gian Paolo	PRESIDENTE
CAVALLO M. Cristina	VICEPRESIDENTE
CARDONE Monica	SEGRETARIA
TIMOSSI Silvano	CONSIGLIERE
NICOLOSI Rino	"
PAGLIANA Angela	"
NESPOLO Giuseppe	"
BIANCHI Alessandro	"
CONDELLO Giovanni	"

Sono membri di diritto del Consiglio Direttivo:

ROMANO Domenico	PRESIDENTE ONORARIO
TASSISTRO Giancarlo	PRESIDENTE PRO LOCO

REVISORI DEI CONTI:

FUOCHI Giuseppe
BERLINGHIERI Errico
FRATEPIETRO Luigi

Nella prima riunione del Consiglio Direttivo sono stati nominati i Delegati di Zona, ai quali è affidato il compito del tesseramento nell'ambito della propria zona

I Delegati di Zona nominati fino ad ora sono:

FERRANDO Cav. Mario
Via R. Quartini, 19-7 - 16161 Genova Fegino

MAROADI Elio
Seestrasse, 93 - 8805 Zurigo CH

CASSINI Alberto
c/o Azienda Autonoma di Soggiorno di Ventimiglia
Via Verdi - Ventimiglia IM

BORZONE Nicola
Via Nazionale, 119/E - 18100 Imperia

RAINISIO Domenico
c/o Albergo RIVAMARE
C.so Italia, 40 - Pietra Ligure SV

BORGHI Carlo
Via Parma, 384/S/10 - 16045 Chiavari GE

Chiunque fosse interessato ad offrire il proprio aiuto come Delegato di Zona, può contattare la segreteria del Club per maggiori chiarimenti.

Composizione computerizzata e stampa:
Tipolitografia CIUNI
V. Torlaro 10 - Albenga - Tel. 543725



Dall'album dei ricordi di un ex giovane giornalista

In 500 fra '60 e '80

"Aveva gli occhi dolci, lo sguardo spesso rivolto verso il basso. Faceva tenerezza, anche perchè, ogni tanto, ansimava. Colpa dell'età e di quelle fumate..."

No, non è il ricordo di un vecchio amore, nemmeno quello di una donna degna dell'"on the road" dei tempi di "juke box all'idrogeno". E' semplicemente la prima immagine che mi torna alla mente a pensare ad una mia vecchia cinquecento. E sì, perchè penso che in Italia quasi tutti, nuova o usata, direttamente o indirettamente, abbiamo avuto una "500". E la mia - l'unica di proprietà, le altre in "uso" perchè i soldi erano sempre pochi, anche per comperarne una di seconda mano - era proprio così: dolce, con lo sguardo rivolto verso il basso. Gli occhi, cioè i fanali, erano "rivolti" al basso perchè due "bozzoni", ricordo di un frontale con un muretto impenitente che non si voleva spostare da una curva di Montemoro (statale del Cadibona, Savona), riparati alla meglio, li avevano lasciati orientati più sull'asfalto che sulla giusta direzione.

Era dolce perchè malgrado la leva del cambio e quella del freno mano (non funzionava ma ingombrava sempre) aveva ospitato dolci baci e languide carezze estive, quelle di qualche appassionante avventura che riesci a gustare appieno e con più fantasia solo quando hai vent'anni o giù di lì.

Dolce anche perchè aveva consentito le prime evasioni fuori mura, con gli amici, le uscite serali; col serbatoio riempito di quel tanto che bastava con la socializzazione dei, pochi, soldi che si avevano, all'epoca, in tasca. Ed era anche un po' ansimante perchè era scoppiata. Non ce la faceva più, eppure riusciva sempre a portarci

dove volevamo, il sotto scritto e gli amici. Ansimante per le fumate (andavano di moda più di adesso ed erano meno micidiali dell'eroina, ma non si trattava di spinelli...) che, ogni tanto, scappavano fuori dalla marmitta. Un fumo bianco, quasi impalpabile che lasciava col cuore in gola per qualche minuto. Ma poi quella vecchia, cara, compagna di viaggio, non ci tradiva. Con una cinquecento, nel 1975 e primi mesi del '76, da

domenica sera si tornava in tempo utile per il contrappello.

La "500" era di Gerolamo, aiutante carrista padovano, una "bestia" che si piegava in due per entrare nell'abitacolo e che era arrivato a Vacile convinto di potere tornare sempre a casa, ogni fine settimana. Conosceva un colonnello. Meno male che c'era quella cinquecento per scappare la domenica. Un'altra "500" mitica (come direbbe oggi Venditti) era

danno incredibile: al Malpasso di Finale Ligure ad aspettare il soccorso stradale. Rimasti in panne alle 22 (si doveva andare a casa di amica, a Finale) ci siamo rimasti fino alle 2 del mattino. Non un cane che si fosse fermato. a salvarci fu una pattuglia stradale alla quale offrimmo da bere (avevamo due bottiglie destinate all' festa). Quasi quasi non credevano al fatto che erano ore che aspettavamo qualcuno che potesse aiutarci. Era il Capodanno del 1978-79.

Il dato uniformante di tutte le "500" della mia vita era costituito dal fatto che avevano tutte le portiere all'antica, controvento. L'unica - ma ebbi modo di usarla solo qualche mese perchè, avuta in uso gratuito da un amico, sparì col ladro che l'aveva scelta come preda serale - con le portiere "moderne" era gialla e, addirittura, godeva della "chiccheria" di un mangianastri, montato artigianalmente con fili volanti, sotto il cruscotto.

Ma in quegli anni, primi anni settanta, era sufficiente anche la vecchia "500" per spuntare qualcosa in più con un'amica: quantomeno non si doveva aspettare la solita corriera ex Sita per andare a ballare o a fare un giro. Soprattutto d'estate: non era uno spider ma conservava il suo fascino. Capanna (quello antecedente ai verdi arcobaleno) avrebbe detto: "Formidabili quegli anni". E, io, aggiungendo qualcosa per ricordare, potrei dire "e formidabili quelle 500".

Ma lo sapete quanti volantini e manifesti da attaccare di notte riuscivamo ad accatastare dietro, smontando il sedile posteriore?



militare con altri amici di sventura, da Vacile di Spilimbergo (non è sulle cartine ma è in Friuli, ci sono stato per quasi 14 mesi) raggiungevamo Venezia. Quasi tutte le domeniche che eravamo liberi. Si partiva col pernottto serale e si dormiva, poi, a Mestre. La

quella di Chicco, oggi affermato professionista con mille interessi sportivi. Savonese, anche lui bello robusto, ne aveva una, (bianca con i copricerchioni bullonati), che aveva sostituito una Dauphine.

Con quella cinquecento abbiamo trascorso un Capo-



L'Italia contadina si scopre ricca all'improvviso

La macchina del "Boom"

Quando l'Ing. Dante Giacosa, su esplicita richiesta del Dott. Vittorio Valletta, in allora vero capo della Fiat, si era messo a progettare la 500, non avrebbe certamente potuto prevedere il successo della sua creatura. Il ruolo di auto popolare, di macchina capace di motorizzare gli italiani (che sino ad allora giravano in Lambretta, se non in bicicletta) era stato affidato, sempre dall'Ing. Giacosa, alla 600. Per evitare la "cannibalizzazione" (si dice così quando sul mercato si immette un prodotto che potrebbe entrare in concorrenza con un altro dello stesso produttore) i vertici della Fiat avevano addirittura, in quel lontano 1957, tenuto più alto il prezzo della 500, macchina che al suo primo apparire non aveva nemmeno il posacenere.

E in effetti i primi mesi di vita per la vetturessa non furono facili. Il potenziale mercato (e lo si vedrà poi in futuro) c'era ma il prezzo e le finiture, nonché la presenza sul mercato della 600, ne impedivano la penetrazione. Fu deciso, così, di curare un po' le finiture e, unico caso, abbassare il prezzo di vendita. A chi aveva acquistato precedentemente la 500 la Fiat, con un'abile operazione di immagine (probabilmente allora non esisteva l'inglesismo marketing nel vocabolario italiano), inviò un assegno con la differenza di prezzo.

Fu un successo. La nuova 500 andò dritta dritta al cuore degli italiani che, assieme a lei, stavano per entrare nel boom economico. Grazie alla 500 (e al frigorifero, alla TV, alla lavatrice e agli elettrodomestici in genere, ai mobili chiari in pino svedese, alla formica delle cucine) un popolo intero conobbe l'uso della cambiale, della rata,

del vivere al di sopra delle sue possibilità.

La 500 era, insomma, una Durlindana che affrancava l'Italia dalla fame contadina e la faceva entrare nel boom industriale, nel progresso (ahi, quanti danni sventolandone il nome!), nell'opulento mito americano. Certo, oltreoceano giravano in Cadillac e in Pontiac ma, del resto, le distanze tra Miami e Los Angeles richiedevano macchine comode. Da noi il costa-a-costa si gioca tra Pontremoli e Gabicce, una volta superato l'Appennino è tutta in discesa.

E poi la 500 aveva le sue belle cromature, come le ammiraglie americane. E gli

dal traffico) ma, nello stesso tempo, in grado di lunghe sgroppate sull'Autosole o, meglio, sui tratti già costruiti. Era, insomma, la prima macchina, la macchina di famiglia da lavare al sabato pomeriggio e spolverare durante la settimana. L'auto dove mettere, per personalizzarla, i cuscini fatti all'uncinetto, i pendaglietti con il cornino rosso e sul cruscotto l'immane foto dei figli con la dicitura "Papà, vai piano", come se a bordo di una 500 (non elaborata dall'Abarth) fosse possibile correre.

In ogni caso l'Italia entrò negli anni '60 con la 500.

L'auto viene rinnovata, ar-

cittadini e alla guida delle signore e, ovviamente, dei figli. La macchina spartana degli inizi ha qualche finitura più raffinata, maggiore cura nei particolari, colori più vivaci e simpatici nella carrozzeria. Negli opuscoli pubblicitari la 500 è in primo piano (non può essere altrimenti!) ma alle spalle c'è la macchina di famiglia, un altro mito Fiat, la 1100. Dalla Topolino e dalla Balilla erano passati pochi anni eppure sembrava un secolo!

Per i giovani della fine degli anni '60 la 500 aveva valenze contraddittorie. Non era, sicuramente, una macchina ideologica. Il ruolo di bandiera del '68 era affidato ad altre utilitarie, R4 e 2 cavalli in primo luogo, forse perché importate dalla Francia, come il Maggiò. La piccola Fiat tutto sommato, non aveva potenziali rivoluzionari. Era, quella con il sedile destro ribaltabile, più complice e alcaova piuttosto che agitatrice di folle. Rimini, Alassio, Viareggio: quanti amori consumati, in estate, guardando il cielo dal tetto scoperto di una 500, amica ruffiana e fedele!

Nel 1975 l'annuncio ufficiale e definitivo: la 500 esce di produzione. Un colpo, un duro colpo per chi l'aveva amata per tanti anni. Alla Fiat ricevono chili di lettere di protesta, tutt'oggi c'è chi chiede un rientro in produzione dell'utilitaria ma niente, i vertici del colosso torinese, poco inclini al romanticismo, non ci sentono. E' così che la 500 si prende la sua rivincita: non solo entra nella mitologia automobilistica, non solo rimane nei cuori degli appassionati ma, a quattordici anni dalla sua "morte apparente", sopravvive a se stessa. Continua a vivere, giorno dopo giorno, sulle strade di tutta Italia e dell'Europa intera.

Stefano Pezzini



stessi americani non avevano il mito delle auto europee? Forse che James Dean non guidava una macchina tedesca? Certo, era una Porsche, ma l'orgoglio continentale era identico. Tanto più che per gli italiani, abituati alle due ruote, raddoppiare (erano gli anni di Mike Bongiorno) era già un grande successo.

Torniamo alla 500. All'inizio la vettura era proposta ad un pubblico famigliare. I depliant della Fiat reclamizzavano l'auto con foto di allegre scampagnate "fuori porta", enfatizzando il ruolo di macchina capace di girare in città (ancora non intasate

ricchita con nuove strumentazioni e finiture più eleganti ma, sostanzialmente non cambia. La meccanica e la carrozzeria rimangono invariate, a parte il "cambio" d'apertura delle portiere che, nei "sessanta", diventa controvento.

Il livello economico del Paese sale così come aumenta il ruolo della donna, la Fiat, nei depliant illustrativi, fiuta il cambiamento e propone nuovi modelli comportamentali.

Accanto alla proposta di 500 come prima auto per la famiglia, pubblicizza l'utilitaria come seconda auto, adatta per gli spostamenti



I consigli dell'esperto per la bellezza della 500

Un'auto sempre nuova

Se volete riportare la verniciatura dell'auto a condizioni molto simili a quelle di una vettura nuova, la prima operazione da compiere è un lavaggio accurato. E' importante avere sempre a disposizione molta acqua nel punto di lavaggio, perchè così si evitano le graffiature dovute a particelle di polvere presenti nella spazzola e nell'acqua sporca.

Unite alcune gocce di detersivo, preferibilmente neutro, un'altra alternativa è l'apposito shampoo.

Un consiglio: tutte le fasi del lavoro devono essere eseguite all'ombra e con la carrozzeria non riscaldata in nessun modo dal sole.

Lavate l'auto cominciando dal tetto, pulite i cristalli e poi passate al cofano motore e a quello del bagagliaio.

Il modo migliore per pulire a fondo le ruote, è quello di usare una spazzola ed un po' di detersivo in più. Risciacquate con abbondante acqua ed utilizzate, per asciugare, una pelle di daino ben pulita.

Nel corso degli anni la vernice dell'auto si ossida, se la superficie non viene lavata e lucidata regolarmente, subisce innumerevoli graffi.

Il rimedio consiste nell'asportare lo strato superiore di vernice, riportando così alla luce quello inferiore ancora lucido; si ottiene il risultato voluto ricorrendo a prodotti specifici più o meno abrasivi.

Cominciate ad agitare bene il barattolo del prodotto che avete scelto, versatene poco su di uno strofinaccio asciutto e pulito e passatelo sulla vernice; lasciate asciugare, poi eliminate la pasta con un altro panno pulito.

Fatto questo continuate un pezzo alla volta su tutta l'autovettura. Questo metodo presenta necessariamente dei limiti, infatti ogni

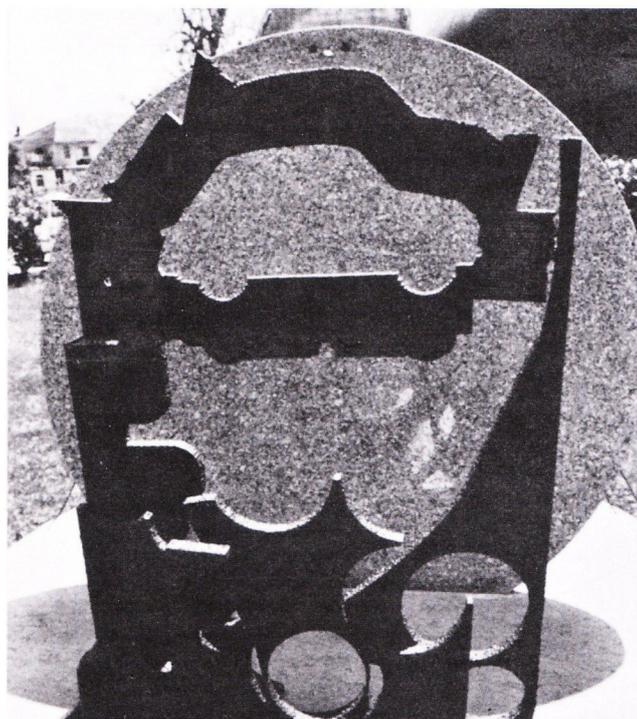
volta che si lucida una carrozzeria, le si toglie uno strato di vernice; ragion per cui, dopo i vari interventi, lo strato di vernice non sarà più in grado di sostenerne altri.

Una volta ottenuta una vernice liscia, pulita e di colore uniforme, bisogna proteggerla dagli agenti

essere veramente difficile da eliminare.

Come si applica il Polish.

Qualsiasi tipo abbiate scelto (la maggior parte viene venduto in confezioni da un quarto di litro), dovete passare sulla vernice con un



atmosferici; a questo punto è necessario passare alla fase vera e importante della lucidatura.

Ed è qui che interviene il cosiddetto "Polish".

Esso è infatti uno dei più indicati esistenti in commercio, bisogna, però, fare molta attenzione a non acquistare quelli contenenti silicone.

Infatti quelli contenenti silicone penetrano fino alla parte metallica e possono compromettere seriamente l'adesione di una nuova vernice.

Fate anche molta attenzione alle parti rugose (ad esempio i tetti in polivinile), con le quali il polish non dovrà mai venire a contatto, perchè una volta asciutto potrebbe

panno pulito, lavorando su una piccola parte di superficie e poi passare ad un nuovo tratto.

Quando avete finito di stendere il polish su questo, la prima parte trattata sarà asciutta, tornate su questa e lucidatela bene con un nuovo panno pulito.

Continuate su tutta l'auto fino a terminare; se rimangono piccole parti imperfette, potete tornare a ritoccarle.

I prodotti per le superfici metalliche e cromate hanno generalmente l'aspetto e l'odore di prodotti abrasivi, tuttavia sono molto più leggeri e vengono venduti in pasta.

Sia sulle parti cromate, sia

su quelle in alluminio che hanno perso la loro lucentezza, cominciate applicando una piccola quantità di prodotto con uno straccio robusto e pulito. Strofinare la superficie da trattare e vedrete un residuo veramente sporco, formato da particelle di alluminio, ruggine e sporcizia, in sospensione nel prodotto.

Se avete coppe in lega sulle ruote, vi converrà prima smontarle e poi pulirle.

Una volta che il metallo è lucido e privo di macchie, eliminate ogni traccia di prodotto con un panno pulito e morbido, fino ad ottenere lo splendore che l'auto aveva in origine.

Se la parte cromata si presenta ossidata, al termine del trattamento potete trovare puntini scuri, per eliminare i quali, purtroppo, non esiste alcun rimedio, salvo che far cromare nuovamente tutta la parte interessata.

Se avete parti in lega d'alluminio malamente ossidate e biancastre, i rimedi non sono molti, potete comunque tentare ad eliminare le parti corrose prima di effettuare la lucidatura.

Per questa operazione occorre una spazzola in metallo con la quale bisogna grattare via la parte corrosa finchè non rimangono soltanto le macchie bianche, per eliminare le quali bisogna impiegare un prodotto contenente acido. Questo va semplicemente applicato con un pennello pulito, lasciando agire il liquido per il tempo indicato; evitate che esso venga a contatto con parti di gomma, perchè le danneggia.

Come al solito lavate via con molta acqua ed il risultato sarà una superficie pulita ed argentea.

Buon Divertimento e Complimenti!

Silvano Timossi



Quanti gli amici che scrivono a Garlenda!

Lettere ed appuntamenti

Illustre Signor Sindaco, ho saputo che Ella è l'ideatore di un raduno di FIAT "500" in Garlenda. Complimenti vivissimi per l'originale iniziativa!

In famiglia abbiamo una 500 D del 1966 (io sono stato costruito un po' prima: 1935) e gradirei partecipare al prossimo incontro...

Raul Tentolini

Vicobellignano di Casalmaggiore

Il giorno più nero della Fiat è quando ha sospeso la costruzione della "500", la più meravigliosa vettura del mondo. Auguri per il vostro raduno, sperando che la Fiat si ravveda e la rimetta in produzione senza nessuna modifica perchè non ne ha bisogno.

Carlo Salino
Savona

Sono uno studente universitario iscritto alla facoltà di ingegneria dell'Università di Padova ed ho 25 anni. La scorsa estate mi sono cimentato nella completa restaurazione della vecchia (1969) "500" della mamma, con ottimi risultati.

Modestia a parte sembra appena uscita dagli stabilimenti di Torino.

Poco dopo questa risistemazione capillare, sono venuto a conoscenza dell'esistenza del FIAT 500 - CLUB ITALIA, assistendo ad un servizio motoristico televisivo.....

Enzo Giovanni Fontana
Schio (VI)

Come appassionato possessore di due FIAT 500 e come accanito partecipante ai vostri raduni mi devo complimentare con voi per l'interesse ed il laborioso impegno con il quale organizzate i ben riusciti raduni annuali.

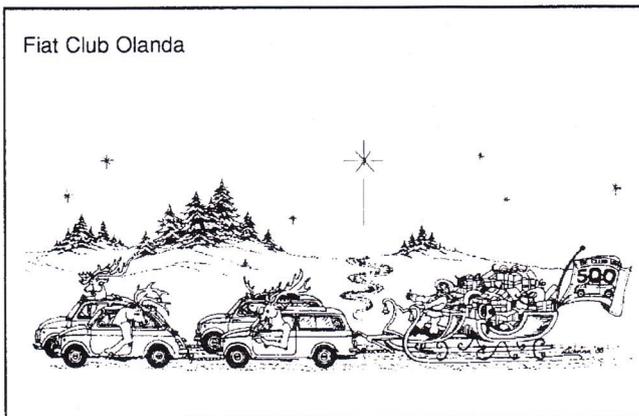
**Carissimi Soci,
siete pronti a partire?**

il prossimo appuntamento con la FIAT 500 è nella Svizzera Centrale il 2 e 3 settembre 1989 per il primo "Incontro internazionale della FIAT 500" in Svizzera.

Verrà offerto:

un camping con le infrastrutture necessarie, mercatino - pezzi di ricambio, musica, divertimenti, premiazioni, stands dove poter mangiare e bere, grande parcheggio. E, non ci sono dubbi, tanta amicizia e simpatia....

Se volete partire con noi, o se avete bisogno di informazioni, potete contattare la segreteria del Club.



Nel corso dello svolgimento dell'ultimo raduno, nell'apposito stand, si era parlato della formazione di un "Club" vero e proprio, magari aderendo con una quota associativa e con la possibilità di tenersi in contatto e informati con i vari interessati, tramite una eventuale pubblicazione tipo "giornalino".

Sarei lieto di ricevere notizie in proposito e sapere anche se è possibile contattare i clubs stranieri, per partecipare, magari, ad un loro raduno.....

Boggione Sergio
Germagnano (TO)

In data 26.05.89 leggo sulla "Stampa" a pag. 21 un trafiletto "Il Raduno delle FIAT 500" che si svolgerà a Garlenda Fraz. di Albenga dal 15-16 di luglio '89, nella quale frazione c'è il monumento alla gloriosa FIAT 500 in onore al progettista Ing. Giacosa.

Io Bertelli Vittorio anni 65, possiedo una FIAT 500 C con targa NO 228321 uscita nel '71 e così ne ho avute in passato in quanto a tutt'ora sono un appassionato...

Vittorio Bertelli
Bugnate di Gozzano (NO)

Sono un ragazzo 16enne, molto appassionato della vettura FIAT 500, per me auto insostituibile. Io che abito a Luino, in provincia di Varese, in tutti questi anni mi sono informato se ci fosse un Club su codesta auto; oggi però ho avuto una pregevole notizia, perchè, leggendo "Auto Oggi" nr. 107 alla pagina Autoposta, trovo un Club sulla "500".....

Davide Beneducci
Luino (VA)

Chers Amis de Garlenda
Le "raduno" de Garlenda restera certainement l'un des meilleurs souvenirs de cette annee 1987.

L'organisation fut quasi parfaite, l'accueil chaleureuse et sympathique, tout ceci dans un climat d'amitie partagee entre tous les participants. Je me permettrai seulement une remarque que j'espere constructive. Il manquait seulement un gymkhana qui aurait contribue a accroitre l'interet de cette manifestation en lui ajoutant un petit cote sportif!...

Andre Sassenus





Un articolo tratto dal Secolo XIX di Genova

Cinture e 500

Dopo l'anno dei 110 all'ora, ecco quello delle cinture e dei seggiolini. Gli obblighi degli automobilisti dunque aumentano. E spesso non basta la buona volontà per rispettarli. Ci riferiamo, è chiaro, non ai limiti di velocità, semplici anche se discussi, ma all'installazione dei "sistemi di ritenuta" di cui tutti, adulti e bambini, dovranno molto presto fare uso.

Cinture e seggiolini hanno già occupato largo spazio nelle pagine dei quotidiani. Anche in questa rubrica l'argomento ha avuto l'evidenza che meritava, e tuttavia pensiamo che molte incertezze restino, specialmente in chi possiede un'autovettura un po' datata e quindi uscita dalla fabbrica senza cinture di serie.

Anche per i bambini a bordo è prossimo il primo obbligo, per cui un pro-memoria a puntate, il più possibile chiaro e sintetico, può servire. Seguiremo il calendario stabilito dalla legge 18 marzo 1988 n. 111, cominciando quindi dalla prima scadenza: 26 aprile 1989, centoundici giorni da oggi per essere in regola.

Il testo di legge fissa da quella data due obblighi: tutte le vetture immatricolate dopo il 1 gennaio 1978 dovranno essere equipaggiate di cinture con riavvolgitori sui posti anteriori; tutti i bambini da zero a quattro anni dovranno usare seggiolini di sicurezza omologati.

Trascuriamo i piccoli, in attesa che da un giorno all'altro venga diffusa la circolare ministeriale che deve chiarire molti aspetti del problema, e restiamo invece alle cinture degli adulti, cercando di spiegare quali invece ne sono esentati.

L'obbligo riguarda "i veicoli a motore destinati al trasporto di persone aventi almeno

quattro ruote, oppure tre ruote e peso massimo superiore ad una tonnellata, ed un massimo di otto posti a sedere oltre a quello del conducente". In questo ambito, le esenzioni riguardano: i veicoli che circolano con targa prova, e quelli targati Corpo Diplomatico, Corpo Consolare o Escursionisti Esteri; i Veicoli di interesse collezionistico iscritti negli appositi registri; i veicoli non predisposti sin dall'origine con specifici punti di attacco.

L'eccezione di maggiore importanza è proprio quest'ultima poiché coinvolge numerose autovetture tuttora in circolazione. La cosa che i possessori di vecchie autovetture devono quindi chiarire al più presto è se il modello di cui sono titolari ha i punti di attacco per le cinture oppure no. Possono chiederlo alla Casa costruttrice o a una sua concessionaria. Anche il libretto "uso e manutenzione" è spesso

d'aiuto, specie se edito dopo che una direttiva comunitaria ha imposto ai costruttori di riportare nel volumetto l'ubicazione degli ancoraggi e i tipi di cinture cui tali ancoraggi sono destinati.

Non esistono altri modi per sapere se un determinato modello di autovettura (ripetiamo, piuttosto vecchio) può circolare senza il rispetto della legge 111. Neppure elenchi specifici, marca per marca, esimerebbero da accertamenti più dettagliati. E' il caso della "FIAT 500", che si avventura ancora nel traffico sia con modelli che hanno i punti di ancoraggio (e quindi l'obbligo delle cinture) sia con modelli - in genere anteriori al febbraio 1965 - che invece ne sono sprovvisti, e quindi da ritenersi esonerati.

Per fortuna, la legge concede qualche mese in più ai proprietari delle "super-veterane": il 26 aprile 1989 saranno infatti attese al varco soltanto le autovetture

immatricolate dopo il 1 gennaio 1978. Per tutte le altre ci sarà tempo fino al 26 ottobre.

Quanto alla certezza sulla data di immatricolazione, questa si rileva nella parte inferiore della carta di circolazione. Meno semplice è l'accertamento quando il veicolo, immatricolato in origine all'estero, è poi stato reimmatricolato in Italia. In questo caso la data della prima immatricolazione si ricava soltanto dal fascicolo italiano.

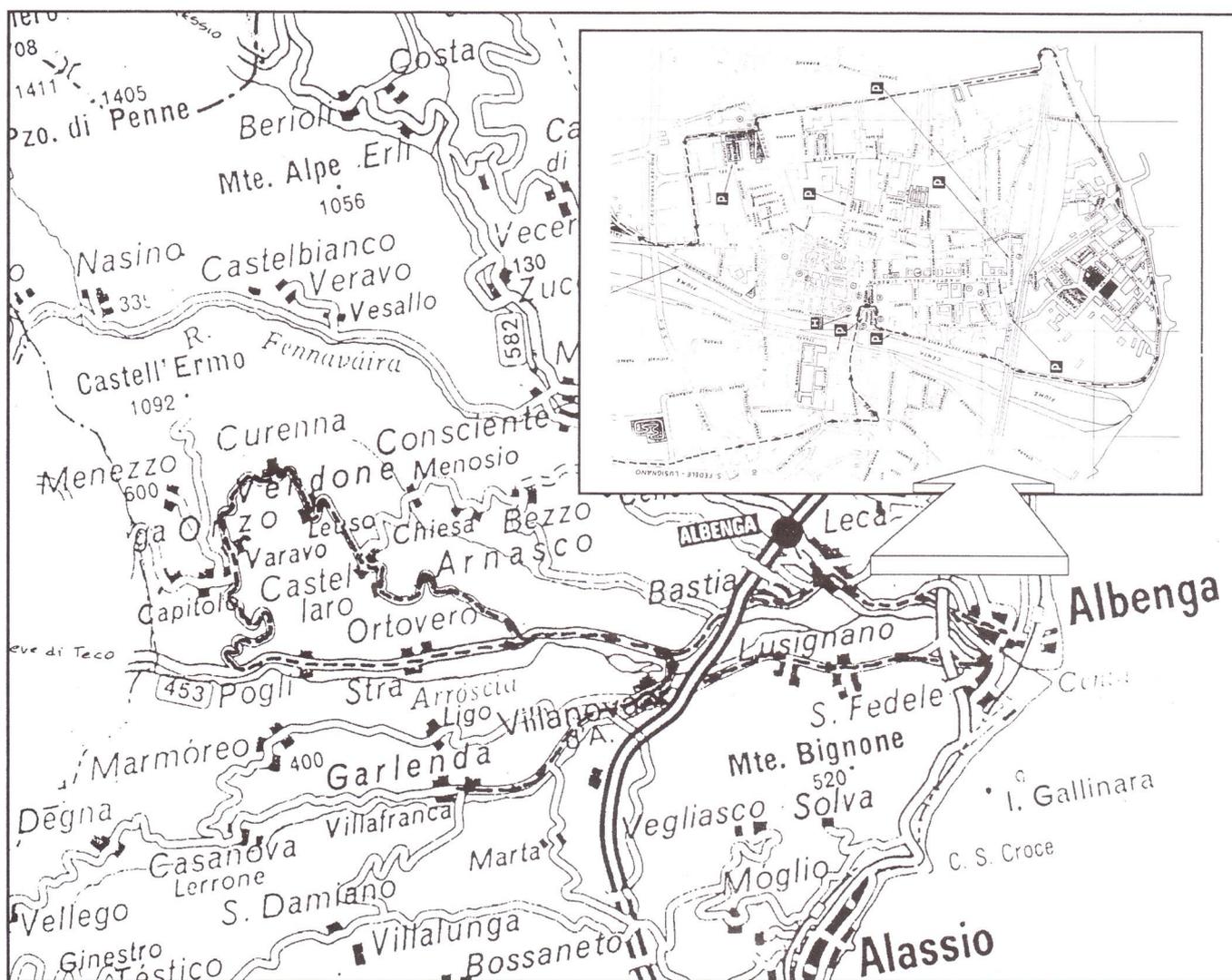
Stabilito se la vettura appartiene o no al gruppo delle "anziane", si deduce automaticamente se la prima scadenza per l'installazione delle cinture è il 26 aprile oppure il 26 ottobre. Sin qui l'indispensabile premessa. Per i dettagli rimandiamo alla prossima "puntata": sarà dedicata agli autoveicoli che dovranno essere dotati di cinture entro tre mesi o poco di più.

S.Gr.

ATTACCHI PER LE CINTURE DI SICUREZZA

Le vetture sono predisposte per l'applicazione di cinture di sicurezza per i passeggeri dei posti anteriori. Per il fissaggio di cinture a bandoliera servono i fori praticati sul pavimento ai due lati del tunnel, mentre sulle fiancate destra e sinistra, inferiormente alle luci laterali posteriori, dovranno essere praticate, in corrispondenza degli incavi di riferimento delle forature di 12 mm. (attenzione a non intaccare la filettatura dei blocchetti sottostanti). Per il fissaggio di cinture addominali utilizzare i suddetti fori ai lati del tunnel e quelli praticati sul pavimento lato porte, posteriormente ai sedili anteriori. I fori ai lati del tunnel e quelli sul pavimento sono otturati da chiodi di gomma e ricoperti dal tappeto.

Dal libretto "Uso e manutenzione" della 500
edizione febbraio 1965



Anche quest'anno l'entroterra albenganese è il protagonista della tradizionale sfilata delle FIAT 500.

Con partenza dal Parco Villafranca di Garlanda, punto di ritrovo di tutti i cinquecentisti partecipanti al Raduno, il borgo medievale di Villanova viene raggiunto attraverso la strada Provinciale "Albenga - Passo del Cesio", in questo tratto completamente immerso nel verde intenso dei campi da golf.

Lasciate le dieci torri e la cinta muraria merlata di Villanova, si prosegue quindi alla volta di Albenga nel cui centro si viene immersi attraverso la "nuova" Via Piave, dopo aver attraversato le ridenti frazioni Lusignano e San Fedele.

Il percorso cittadino si presenta caratterizzato dal connubio fiume-mare. Superato infatti il ponte di ferro, il Centa viene costeggiato fino alla sua foce a

partire dalla quale, protagonista assoluto del percorso rimane il lungomare, interamente fiancheggiato dalla bella "passeggiata" e dal bailame variopinto degli stabilimenti balneari. Nuovamente immersi nel centro urbano attraverso Viale 8 marzo prima e Via Leonardo da Vinci poi, si prosegue per Leca lungo la S.S. 582 e da qui, superato il quadrivio per Bastia, ecco l'esplosione di colori della Pianura Ingauna che, lungo tutta la strada, fino alla deviazione per Arnasco, è interrotta solo dai riflessi surreali delle serre che si allungano in ampie distese ai margini del torrente Arroscia.

Arnasco, l'antico borgo dove in frazione Chiesa sono ancora visibili i ruderi del Castello dei Del Carretto, è la nuova località da raggiungere. Per arrivarvi, abbandonata la strada statale si affronta una veloce salita tutta collinare, dove,

sebbene l'ulivo faccia ancora la parte del leone, il paesaggio va cambiando sensibilmente. Ora si penetra in vaste zone alberate dove sempre più marcata è la presenza del Pino Marittimo e d'Aleppo: Vendone è già aria di montagna, il mare è solo più intuizione e il bosco è dovunque, appena sospeso dai nuclei abitati delle nove frazioni che si insediano a mezzacosta. Ma Vendone è anche una prova generale della grande festa che si prepara a Garlanda. Nel piccolo capoluogo infatti, i cinquecentisti saranno accolti con un buon bicchiere di fresco Pigato locale e con assaggi di specialità preparate dall'attiva Pro Loco. Una pausa all'insegna della cordialità e che ben predispone per affrontare l'ultima parte del tragitto collinare.

Si prosegue infatti, prima incontrando Onzo, Repubblica dal 1581 fino all'occupazio-

zione napoleonica e che di quel periodo conserva ancora allo stato originale le prigioni con le celle e poi, Pogli d'Ortovero, famosa per la sua antica festa del Venerdì-Santo e per lo speciale stoccafisso che in quell'occasione viene preparato. Lasciata Pogli, percorrendo la statale dell'Arroscia nuovamente si raggiunge Villanova e da lì, l'ultimo tratto prima del definitivo rientro a Garlanda, tra fiume, insediamenti commerciali, campi da golf.

A Garlanda, patria adottiva della FIAT 500, di rito il passaggio davanti al monumento di Antonio Murri eretto all'ormai mitica utilitaria, poi, tutti insieme, nell'accogliente complesso di Parco Villafranca, per un meritato riposo ed una grande festa all'insegna del comune amore per la FIAT 500, dell'allegria e della buona cucina garlandese.

Cristina Cavallo