



4 PICCOLE RUOTE

PUBBLICAZIONE GRATUITA RISERVATA AI SOCI DEL FIAT 500 CLUB ITALIA

NOTIZIARIO ANNO II · N. 2 · APRILE 1991

TIPOPITO BACCHETTA SNC · ALBENGA

SIAMO «500»!

Cari amici cinquecentisti, la nostra grande famiglia è cresciuta notevolmente in questi ultimi tempi ed abbiamo superato come numero di Soci la fatidica cifra: «Cinquecento»! Per l'esattezza mentre va in macchina questo notiziario, siamo arrivati a 537 Soci; la tessera di iscrizione al Club N° 500 è del Sig. BORIO ROBERTO di S. Anna Costiglione (AT), dove abbiamo gli amici del Monferrato coordinati dal nostro delegato di zona Luigi Ravazza di Castelnuovo Calcea. Sono felice di constatare che, in un paio di anni, il nostro FIAT 500 - CLUB ITALIA si è sviluppato così bene aumentando il numero dei Soci da poco più di cento, ad oltre cinquecento in tutta Italia, da Torino a Catanzaro, da Trieste a Paler-



Fiat 500 Coupè Moretti 1966 di Francesco (Verona)

mo, da Verona a Catania, Roma, Firenze, Milano, Benevento, Cagliari, dappertutto insomma.

Al Sig. Borio Roberto, cinquecentesimo socio, abbiamo regalato come promesso: il libro «La 500» e la videocassetta del 7° Raduno delle Fiat 500 effettuato a Garlenda nell'agosto 1990.

Ora stiamo già lavorando per preparare l'8° Raduno che si svolgerà il 6-7 luglio corrente anno. Speriamo di potervi accogliere numerosi per trascor-

rere insieme delle belle giornate in serenità e amicizia.



Fiat 500 "Rettifica Irpina" in un passaggio tra birilli



Fiat 500 "trasformata" di Botto Franco (Nizza Monferrato)



Informazioni per i soci

1° RADUNO REGIONALE PIEMONTESE DELLE FIAT 500

**NIZZA-MONFERRATO
27-28 APRILE 1991**

In Piazza Garibaldi. Per informazioni telefonare al 0141-721082 /957268.

Programma:

SABATO 27 APRILE 1991

Ore 14,00 Iscrizioni al Raduno.

Ore 18,00 Ricevimento
Club Cinquecentisti.

Incontro con giornalisti ed invitati delle riviste specializzate.

DOMENICA 28 APRILE 1991

Ore 09,00 Iscrizioni al Raduno.

Ore 10,00 Benedizione Auto.

Ore 11,00 Sfilata per le vie cittadine.

Ore 12,00 Invito e degustazione alla bottega dei vini di Nizza Monferrato, Palazzo Crova. Pranzo libero o convenzionato fra i vari ristoranti Cinesi.

Ore 16,00 Premiazione e distribuzione prodotti locali.

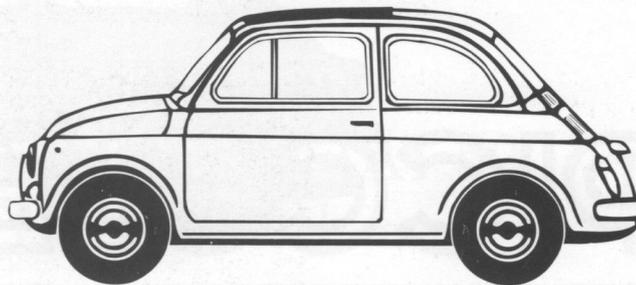
Date e informazioni sui Raduni Esteri

Gara in salita «SEIBERER-BERG-PREIS» dedicata alle Superutilitarie. Si terrà a Vienna il 28 APRILE 1991; sarà organizzato dal «ERSTER OESTAR-REICHISHER KLEINWAGEN CLUB». Per informazioni scrivere a: Postfach 25 - 1210 WIEN - Tel.: Herr Dietmar Etzersdorfer: 0043-222-3020004 - Herr Notdurfter Helmuth: 0472-765032.

RADUNO INTERNAZIONALE FIAT 500. Si terrà i giorni 18-19-20 MAGGIO 1991; sarà organizzato da «DE CLUB VAN 500». Per informazioni rivolgersi a: Jos Kremers Gr. Hertogjanstraat, 10 - 6164 BV Geleen Holland - Telefono: 0031-046-750876.

RADUNO delle «FIAT 500» nell'AUTO+TECHNIK MUSEUM di SINSHEIM (Germania). Si terrà i giorni 22-23 GIUGNO 1991. Per informazioni telefonare: 0049-7261-64780/61116.

RADUNO INTERNAZIONALE «FIAT 500» al Lago di Costanza. Si terrà i giorni 7-8 SETTEMBRE 1991; sarà organizzato dal Club «FAHRENDER KNAUZAWECKA». Per informazioni telefonare: 0049-7542-5969.



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	TEL.: 471529
CAVALLO M. Cristina	VICEPRESIDENTE	TEL.: 542689
CARDONE Monica	SEGRETARIA	TEL.: 74085
TIMOSSI Silvano	CONSIGLIERE	TEL.: 543849
NASINO Emanuela	SEGRETARIA	TEL.: 74082
NICOLOSI Rino	"	TEL.: 580460
PAGLIANA Angela	"	TEL.: 582817
NESPOLO Giuseppe	"	TEL.: 580459
BIANCHI Alessandro	"	TEL.: 580635
CONDELLO Giovanni	"	TEL.: 542013

Sono membri di diritto del Consiglio Direttivo:

ROMANO Domenico	PRESIDENTE ONORARIO	TEL.: 580282
TASSISTRO Giancarlo	PRESIDENTE PRO LOCO	TEL.: 580496

REVISORI DEI CONTI:

FUOCHI Giuseppe	TEL.: 542342
MAGLIETTI Marco	TEL.: 41587
VALENTE Massimiliano	TEL.: 74019

I Delegati di Zona nominati fino ad ora sono:

BALBO Giorgio - Reg. Monti, 7 - Tel.: (0182)42926 - 17021 Alassio (SV)
BASILE Massimo e LATINO Silvio
c/o President Hotel - Via Perasso, 1 - 82100 Benevento - Tel.: 0824-21000
BIENTINESI Alessandro - Via della Rondella, 11 - 57125 Livorno - Tel.: 0586-898293
BOCCA Luigi - Via Perugia, 34 - 81020 S.Nicola (CS) - Tel.: 0823-459505
BOGGIONE Sergio - Via I Maggio, 36 - 10070 Balangero (TO) - Tel.: 0123/347007
BOGGIONI Matilde - Viale Galeazzo, 31 - 20136 Milano - Tel. 02-89403495
CIMARELLI Aldo - Via Malandruga, 57 - 06084 Bettona (PG) - Tel. 075-9869410
CIPRIA Antonio - Via G. Clemente, 10 - Marina di Ragusa (RG) - Tel.: 0932-615222
CORSARO Francesco - Via VALLOTTI, 26 - Vercelli - Tel.: 0161-64001
FERRANDO Cav. Mario - Via R. Quartini, 19-7 - 16161 Fegino (GE) - Tel.:010-443215
FARULLI Claudio - Via Antagora, 3 - 00124 Casalpalocco (ROMA) - Tel.: 06-5053225
GHERARDI Maurizio - Via Gaii, 28 - 30020 Annone Veneto (VE) - Tel.: 0422-769994
GULLÀ Giuseppe - V.del Progresso, Pal.Caval. - 88046 Lamezia T. (CZ) - Tel.:0968-21036
LAURENTI Giuseppe - Fraz. Cosetti, 22 - 10080 Locana (TO) - Tel.: 0124-800118
LESA Fabio - Via Aurisina Cave, 5/b - 34013 Duino Auris. (TS) - Tel.:040-200709
MANIERI Valerio - Via L. Baitelli, 28 - 25127 Brescia - Tel.:030-322141
MARCELLI Germano e A.Maria - Circonvall. Ovest 13 - Tel.: (0736) 258328 - 63100 Ascoli Piceno
MAROADI Elio - Weidstr., 6 - 8808 Pfaeffikon SCHWEIZ - Tel.: 0041-55-486246
MARTINELLI Pietro Paolo - 55028 Piano di Coreglia (LU) - Tel.: 0583-77292
NOTDURFTER Helmuth - Via Stazione, 12 - 39049 Vipiteno (BZ) - Tel.: 0472-765032
PALAZZI Lorenzo - Via S. Martino ai Monti, 60 - 00184 ROMA - Tel.: 06-4870855
Dott. PAOLETTI PERINI Riccardo - Via Nardi, 50 - 50132 Firenze - Tel.: 055-243754
PELLERITO Alessandro - P.zza S.Marino, 2 - Palermo - Tel.: 019-6883410
PETTA Antonio - Via Provinciale, 69 - 66050 Carunchio (CH) - Tel.: 0873-954361
RAVAZZA Luigi - Via Guercina, 12 - 14040 Castelnuovo Calcea (AT) - Tel.: 0141-957268
RIGHETTI Roberto - Via 2 Giugno, 22 - 52094 Follonica (GR) - Tel.: 0566-52094
SAMPIERI M. Paola Loredana - Via dell'Oliva, 392 - 95030 Tremestieri E. (CT) - Tel.: 095-331973
SAVIO RICCARDO - VIA CAPINERA, 36 - 18038 Sanremo (IM) - Tel.: 0184-502586
STOLLAGLI Paolo - Via Dello Scalo, 10 - 40131 Bologna - Tel.: 051-55016
VONELLA Carlo - Via Migliaccio, 233 - 88024 Girifalco (CZ) - Tel. 096-749337

Chiunque fosse interessato ad offrire il proprio aiuto come Delegato di Zona, può contattare la segreteria del Club per maggiori chiarimenti: sabato ore 12,30 - 13,30.



Trent'anni di gioventù

Legittima erede di quella simpatica vetturessa con i parafanghi esterni, la Topolino, come la ribattezzarono subito gli italiani – in realtà si chiamava «500» e venne prodotta in tre differenti modelli (A-B-C) dal 1936 al 1955 – la Nuova 500, con carrozzeria completamente ridisegnata ad opera di un geniale progettista, Dante Giacosa – artefice, del resto, anche del modello che la precedeva – apparve nel giugno 1957.

A quei tempi circolavano in Italia 1.230.000 autoveicoli (oggi sono più di 22 milioni) la benzina super costava 152 lire; il salario mensile di un operaio Fiat di terza categoria era di 53.000 lire; il paese si avviava di buon passo verso il fatidico «boom economico» ed era forse giunto il momento di giocare la carta di una massiccia motorizzazione degli italiani.

Questo doveva essere l'obbiettivo di Vittorio Valletta, allora «patron» indiscusso ed indiscutibile della Fiat, allorché commissionò a Giacosa il progetto di una autovettura di minime dimensioni, spartana in accessori e finiture, di bassissima cilindrata; un'automobile «ridotta all'osso», insomma, quasi una motocicletta a quattro ruote provvista di un tetto a difesa dalle intemperie, per non creare concorrenza all'altra utilitaria Fiat la «600», in produzione già dal 1954. L'accostamento alla motocicletta non è affatto casuale: il «target» a cui Valletta faceva riferimento riguardava infatti proprio i ciclomotoristi dell'epoca: un esercito di oltre un milione di individui che, secondo le previsioni, sarebbero corsi con entusiasmo ad acquistare la nuova autovettura. Valletta peccò evidentemente di eccessivo ottimismo, visto che di «500» se ne vendettero, almeno all'inizio, assai poche, e per due ragioni essenziali: innanzitutto il prezzo (490 mila lire, pari a 6 milioni di lire odierne) quando



Fiat 500 di Edoardo Maria Rinaldi (Rieti)

una Vespa 125 costava cinque volte meno; in secondo luogo per l'eccessiva essenzialità: due posti «secchi» (sulla panchetta posteriore, priva di imbottitura, era possibile ospitare solo un paio di valige); accessori pressoché inesistenti; rischio di asfissia per il guidatore ed il suo sventurato compagno di viaggio (i vetri sia posteriori che anteriori, erano fissi; si poteva contare solo

sui deflettori del tutto insufficienti). La «Nuova 500» ebbe dunque un'accoglienza che con un eufemismo potremmo oggi definire «un po' fredda». Valletta corse subito ai ripari e così, nel giro di pochi mesi, ancora una volta grazie al superlavoro a cui Giacosa si sottopose, fu pronta, nel novembre di quello stesso 1957, la «Nuova 500 Normale» (per distinguerla dalla «Econo-

CANE GIOVANNI & C. s.r.l.



IMPRESA COSTRUZIONI
EDILI - STRADALI
LINEE ELETTRICHE AT, MT, BT - IMPIANTI IP

ALASSIO - Via Priv. Cazulini, 43 - tel. 470.200/595341

A cura di **Romano Strizioli** - Edito da **Bacchetta snc** · Albenga

La 500



“La piccola grande auto che ha aiutato gli italiani a crescere”

È un volume di 160 pagine, con foto esclusive, curiosità e dati tecnici, molto ben curato graficamente, assolutamente inedito, che non deve mancare nella vostra libreria e... in macchina!

Ai Soci in regola con la tessera sconto del 20%.

Acquistatelo subito presso la

LITOGRAFIA BACCHETTA SNC · Via C. Battisti, 7 · Albenga · Tel./Fax 0182/50329



Il pittore Mario Berrino sulla sua Fiat 500 (Alassio)

mica» che continuò ad esser prodotta): panchetta posteriore imbottita; vetri scorrevoli; maggiore velocità (da 85 a 90 km/h) ed alcune migliorie alla carrozzeria. Con quella provvidenziale cura di bellezza, la «500» poté così spiccare il volo fino a raggiungere quel successo di vendita che seppe conservare su toni sempre alti per tutti i diciotto anni che rimase sul mercato.

Nel corso di questa lunga, strabigliante parabola, fu poi sottoposta a frequenti modifiche, anche se il «corpo vettura», a riprova della validità del disegno, fu lasciato sostanzialmente lo stesso: una linea «pulita», italianissima, accattivante simpatia al primo sguardo. Vediamo in breve quali furono le versioni principali.

Nel 1958 (fino al '60) venne presentata la «Sport»: obbligatoriamente bicolore (una appariscente fascia rossa percorreva le fiancate) e velocità aumentata a 105 km/h, era venduta sia con tetto apribile che con tetto rigido.

Nel 1960 apparve la «Giardiniera»: passo allungato, portellone posteriore, maggiore spazio per i passeggeri ed il bagaglio, questa versione, in seguito prodotta dalla Auto Bianchi, sopravvisse per un paio d'anni, fino al 1977, alla «Berlina». Sempre del 1960 (fino al 1965) è il tipo «D», con carrozzeria più curata ed una cilindrata lievemente maggiore: 499,5 cc.

Nel 1965 ecco la «F», la cui modifica più significativa furono le porte incerniate anteriormente, «contro vento» come era in uso dire. Per assecondare i gusti di una clientela sempre più esi-

gente, nel 1968 la «F» fu affiancata dal tipo «Lusso», riconoscibile per i rostri tubolari ai paraurti, i nuovi copripneumatici, il diverso frontale e l'aggiunta di guarnizioni cromate; tutto rifatto l'interno. L'ultima versione fu, nel 1972, la «R»: ruote tipo lega, paraurti senza rostri,

motore portato a 594 cc. (lo stesso della «126» presentata anch'essa in quell'anno).

Accanto alle «500» di serie c'erano poi le «truccate», le «cattive», che meritano una noticina a parte.

Il «trucco» poteva rivelarsi un'autentica prova di fantasia da parte del proprietario; e allora venivano fuori esemplari spaventosamente appariscenti, così modificati: grandi decalcomanie sul cofano (il biscione Alfa Romeo e lo scorpione Abarth erano le più diffuse); striscia colorata (ma alcuni ne applicavano anche due o tre) lungo la parte superiore della carrozzeria; volante «mignon» marmitta cromata; abbassamento della parte anteriore per conferire al tutto un'aspetto più grintoso.

Caserecce elaborazioni insomma, di cui andavano orgogliosi «cinquecentisti» abbastanza identificabili: giovani o giovanissimi bulli di periferia, che scorrazzavano nei centri cittadini soprattutto di domenica pomeriggio, avendo immancabilmente accanto ragazzette all'altezza della situazione: gomma americana in bocca, smalto approssimativo sulle unghie, minigonna a colori vivacissimi, sguardo imbambolato e frasario non certo da lady.

Le vere «cattive» erano altre, quelle elaborate dalla Giannini e, più appetibili ancora, dalla Abarth. Di queste ultime, nel cuore dei ruggenti anni Sessanta, ne venivano commercializzati quattro tipi: la «595» (120 km/h); la «595/34» (130 km/h); la «695», ed infi-



Fiat 500 del '71 di Laura Mazza (Piacenza)



ne la più spericolata tra tutte, la «695 SS», un autentico minibolide che raggiungeva i 140 all'ora e costava, su strada, quasi il doppio della «Normale» Fiat. Erano davvero belle a vedersi le 500 Abarth di quegli anni lontani; era una vera emozione guidarle, con i loro sedili anatomici in finta pelle nera, la ricca strumentazione di bordo, il volante di radica, i cerchi in lega e quell'aspetto aggressivo che tanto stupiva gli automobilisti benpensanti dell'epoca, specie quando, sul rettilineo, le vedevano a poco a poco ingigantire nello specchietto retrovisore delle loro tranquille berline, fino al guizzo estremo di un sorpasso puntualmente mozzafiato.

E certo restano proprio loro, le «Abarthizzate», come venivano dette, le uniche «500» che oggi mantengono un certo valore sul mercato delle «speciali»: quelle prodotte dalla Fiat, infatti, non diventeranno mai automobili «da collezione» per il semplice fatto che furono sfornate a iosa (4 milioni di esemplari) ed ancora in gran numero, ridotte ai minimi termini o restaurate tanto bene da sembrar nuove, ne circolano sulle nostre strade (per l'esattezza 1.675.000; in pratica ce n'è una ogni 13 automobili). Se dunque dovranno trascorrere ancora chissà quanti lustri prima di potersi definire «rara», la «500» rimane tuttavia l'utilitaria forse più cara agli italiani, in special modo agli ex ventenni della metà degli anni Sessanta; prima automobile per molti di loro;



Bianchina del Socio Barabino Enrico (Genova)

compagna inseparabile in scampagnate e complice alcova nei primi approcci con l'altro sesso; ognuno ne ha memorizzato immagini indelebili, strettamente legate, del resto, a tutto un periodo della nostra storia che fu, tra alte e basse maree, di grande immaginazio-

ne ed impegnativi fermenti socioculturali. Di questo amore collettivo, di questa prorompente nostalgia per un'automobile tanto piccola quanto infaticabile e fedele, è stato segno tangibile il primo raduno internazionale di «500» tenutosi lo scorso settembre a Garlanda, in provincia di Savona, dove ancora vive, ottuagenario, Dante Giacosa: qui, per due giorni di celebrazioni, si sono dati convegno centinaia di appassionati provenienti, oltre che da ogni parte d'Italia, anche dalla Germania, dalla Francia e dalla Svizzera, a testimonianza, tra l'altro, di un successo a portata internazionale. Quando il primo agosto 1975 l'ultimo esemplare uscì dalla catena di montaggio, una marea di lettere invase gli uffici della Fiat: migliaia di suppliche affinché la produzione dell'utilitaria non venisse interrotta. La commovente mobilitazione non sortì effetto alcuno: la «500» ci diceva addio per sempre, insieme all'epoca di cui fu in qualche modo rappresentativa, per essere a pieno titolo sostituita dalla «126», di certo più moderna ma anche più anonima e «fredda».

Per gli anni Novanta si profila, sempre in casa Fiat, una nuova auto economica a cui sarà dato nome «Topolino»: un nostalgico omaggio all'originaria «500»? Un richiamo ricorso a stile industriale? Può darsi; sarà comunque tutt'altra cosa dalla vetturessa della nostra gioventù... e di sicuro non le vorremo altrettanto bene.



Fiat 500 L di Guastini Lorenzo e Claudia (La Spezia)

Archie Pavia



In 500 il miracolo economico

Alla vigilia degli anni Sessanta, la maggioranza degli italiani era lì che aspettava nervosamente i benefici di quel miracolo economico che Guido Carli, appena nominato direttore generale della Banca d'Italia, giudicava un'illusione ormai sbollita.

La nascita della Fiat 500, raccontata con il senno del poi, è anche il frutto di questa contraddizione. All'inizio del 1958, quando la piccola automobile presentata l'anno precedente smise di essere una novità curiosa e migliaia di italiani l'avevano provata, pochi ne furono davvero entusiasti e quasi nessuno capì che sarebbe diventata una delle vetture più ammirate del mondo. Era, si sa, la figlia delle vecchie Topolino A, B e C; ma la parentela non le giovava, anzi. Costruita a metà degli anni Trenta per diventare l'automobile «di tutti gli italiani», la Topolino, prima della guerra, era stata un lusso dei ceti medi, ribadendo così la convinzione per cui l'automobile «di tutti» non sarebbe mai esistita. Finito il dopoguerra, riassetata un po' l'economia, la Topolino era diventata più accessibile, ma chi l'aveva conquistata vagheggiava il giorno in cui avrebbe potuto permettersi un modello superiore. E il «modello superiore» fu la «600» con i suoi quattro posti autentici. Sicché al suo primo apparire la «Nuova 500», questa volta davvero «l'automobile sempre più per tutti», sembrò agli italiani in fervida attesa del «boom» un invito alla modestia, alla rinuncia. Tanto più che l'aspetto della super utilitaria (utilitaria era già la 600), definito dai tecnici «spartano» era proprio povero. Cerchioni nudi senza coprimozzi, cruscotto minimo,



Fiat 500 R del '75 di Perini Antonio (Albenga)

finestrini fissi con un piccolo deflettore, tettuccio di tela, fanali senza cornice cromata, niente strapuntino nel vano posteriore. Prezzo 1000 lire per centimetro cubo di cilindrata con 14.000 lire di sconto (465.000 lire per 479 cc.).

Era un prodigio di meccanica (raffreddamento ad aria, straordinaria tenuta di strada) ma gli italiani in genere non erano portati ad apprezzare queste doti prima di averle sperimentate, e quel motorino a due cilindri che appena avviato dava la sveglia frullando a tutta la carrozzeria, ricordava troppo le motociclette di un'epoca in cui anche lo scooter sembrava tramontare. Così la versione originale battezzata utilmente «Economica», fu subito migliorata con il modello chiamato «Normale» e quel-

lo «Sport» che superavano i 100 all'ora. Nella sostanza poco cambiava, ma l'occhio era più soddisfatto e le ambizioni dell'epoca pure. «Bisogna farci l'occhio e poi...» si diceva per alludere alle virtù segrete della macchina. Nell'estate del 1958 attorno alla 500 non si formavano più capanelli di curiosi: la vetturetta affrontò le strade delle vacanze, si addentrò nelle campagne, su sulle montagne e lungo le discese dimostrò a chi la guidava che la scarsa potenza del motore non impediva di fare fischiare le gomme in curva. Spesso fu maltrattata, talvolta truccata dagli invasati, resistette a marmitte che davano voce spropositata allo scoppietto del motore, per la sua linea interessò il Museo d'arte moderna di New York, ma soprattutto diventò popolare come nessuna vettura era mai stata. Fino all'avvento della 500 erano rarissime le famiglie in grado di possedere due automobili, una delle quali da usarsi in città o da regalare alla moglie.

La vettura «sempre più per tutti» estese smisuratamente quelle possibilità senza soverchio sacrificio. Capito così che, nata «povera», la 500 entrò di diritto nei garage dei ceti medi e superiori, assumendo un ruolo che i sociologi definirebbero interclassista. E fu un altro primato, perché dovunque nel mondo il costo, la potenza e le dimensioni di una macchina equivalevano a una dichiarazione dei redditi.

La 500 vivrà 18 anni, fino al 1975. Se ne produrranno 4 milioni di esemplari senza radicali cambiamenti.

Oggi le minuscole veterane ancora in circolazione vanno ben protette con l'antifurto.



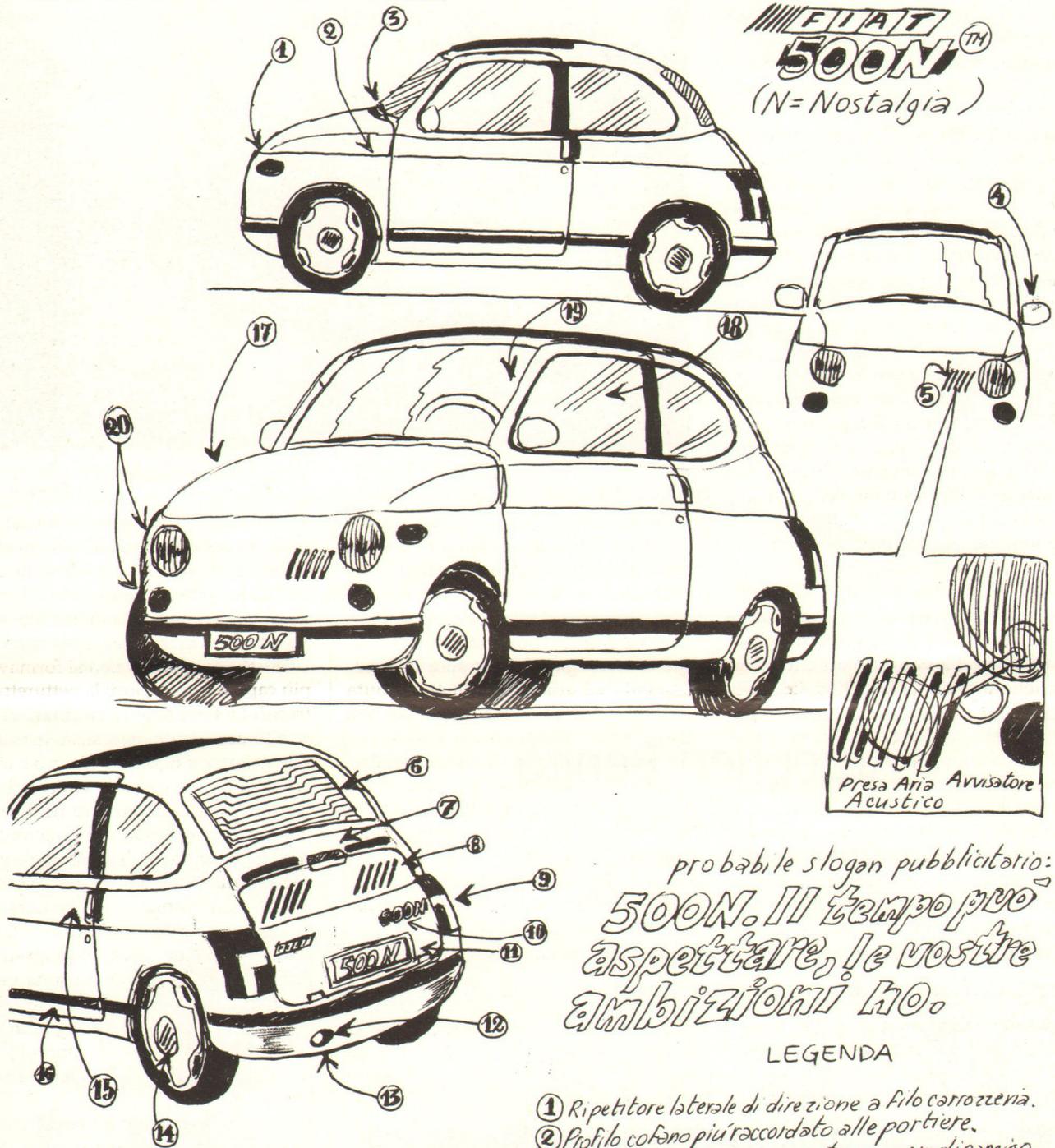
Fiat 500 Abarth di Enrico Barabino (Mignanego-Genova)

Gian F. Venè



PROPOSTA PER UNA "500" IN CHIAVE ANNI '90

FIAT
500NTM
(N = Nostalgia)



probabile slogan pubblicitario:
500N. Il tempo può aspettare, le vostre ambizioni no.

LEGENDA

- ① Ripetitore laterale di direzione a filo carrozzeria.
- ② Profilo cofano più raccordato alle portiere.
- ③ Tergicristallo monospazzola con braccio a scomparsa (tipo "Panda" o "Uno").
- ④ Specchietto retrovisore esterno aerodinamico.
- ⑤ Presa aria avvisatore acustico intagliata in stile logotipo "5 barrette inclinate" FIAT.
- ⑥ Lunotto più ampio ed avvolgente (opz. termico).
- ⑦ Maniglia apertura cofano motore a filo carrozzeria.
- ⑧ Prese d'aria aereazione motore (in stile logo "5 barrette").
- ⑨ Fuochi posteriori maggiorati ed avvolgenti.
- ⑩ Logo identificazione (500N - N = Nostalgia).
- ⑪ Portatarga con luce illuminazione incorporata.
- ⑫ Sbocco marmitta di scarico (foraticavato nella parte inferiore paraurti).
- ⑬ Paraurti avvolgenti in ABS rinforzati (colorati come la vettura).
- ⑭ Coppe coprimozzo aerodinamiche.
- ⑮ Maniglia porta a filo carrozzeria (con cavo per introdurre mano).
- ⑯ Protezione laterale antiurto nera opaca.



Resta la vecchia 500 la preda più ambita

Passano gli anni (meglio dire i decenni), il mercato dell'auto si allarga, nascono nuovi modelli, tecnologicamente e meccanicamente più rifiniti e dotati. Eppure è sempre lei la vettura in cima alle preferenze dei ladri di quattro ruote: la «500». Soltanto nell'89, come testimoniano le rivelazioni del ministero dell'Interno raccolte in un dossier messo a punto dalla società di autonoleggio «Avis», in Italia ne sono state rubate circa 28 mila, quasi il doppio dell'altra regina (ma di tempi più recenti) della Fiat, la «Uno»: in versione diesel ne sono state sottratte più di 15 mila, mentre sono stati 14 mila gli estimatori del modello «45» a benzina. Le piccole cilindrate costituiscono il bersaglio preferito dei ladri. La hit parade dei modelli più rubati nel corso dell'89 (che ha visto il furto di 231 mila automobili con una crescita del 18,9% sull'88) non si ferma qui. Dopo la «500» e la «Uno», troviamo altre auto Fiat: la «127» (nell'89 ne sono state rubate quasi 8 mila), la «126» (6 mila furti). Primo modello straniero nell'89 è la Renault 5 (5500 furti), seguita dalla Volkswagen 1600 Gtd (5200). Subito dopo l'accoppiata straniera ecco di nuovo modelli «made in Italy»: Lancia Thema (4500),



Fiat 500 della Sig.ra Erlandsson (Nykoping - Svezia)

«Y10» (3800), «Ritmo» (3700), «Panda» (3700) e «A112» (2800).

La ripartizione geografica dei furti vede il Mezzogiorno in prima fila: qui scompare un'auto ogni 5 minuti. Al Sud si concentra quasi la metà dei casi di furti d'auto. L'anno scorso nelle regioni meridionali sono sparite quasi 115 mila vetture, contro le 41 mila del

Centro e le 75 mila del Nord. Il capoluogo di provincia che registra il primato di furti è Napoli. I dati del ministero dell'Interno riferiscono che nell'89 sono state rubate poco meno di 40 mila macchine, alla media record di una ogni due ore. Segue Milano con 33.800 furti, poi Roma con 33.600. Il capoluogo meno rischioso è Isernia, dove lo scorso anno si sono verificati soltanto 32 furti di auto. Se sono disponibili i dati relativi alle sparizioni, non altrettanto può dirsi dei ritrovamenti. Si segnala comunque una maggiore frequenza di successi al Nord. Al Sud, infatti, più che nelle altre aree della penisola le auto vengono rubate soprattutto per rivenderne i pezzi dopo essere state accuratamente «vivisezionate».

Argentieri Benito

SELLERIA PER:
AUTO - MOTO - IMBARCAZIONI
TENDALINI - COPRISCAFO

Via del Lago, 8 - Tel. 0182/58.01.53 - GARLENDIA (SV)

V Fratelli
Valente

ORGANIZZATO **FIAT**

FRATELLI VALENTE S.N.C.
Via della Croce, 2 - 17033 Casanova Lerrone (SV) - Tel. 0182/74019

SALONE ESPOSIZIONE:
Via Martiri, 41 - Villanova d'Albenga - Tel. 0182/582688



AICARDI AUTORICAMBI
s.a.s.

Via Torino, 1 - 17031 Albenga (SV) - Tel. (0182) 53881 / 541410 / 541615

F.II ROVERE

OFFICINA AUTORIZZATA

FIAT

Via Leonardo da Vinci, 24
17021 ALASSIO (SV)
Telefono: (0182) 42323



Poesie

3 METRI D'ITALIA SURRUOTE

Nascesti quasi per gioco,
 non e' cosa da poco;
 quello fu un lieto evento
 ti chiamaron "500";
 dai tuoi 2 cilindri scaturiva
 un'energia superlativa;
 non potevi certo immaginare
 che la gente usò te
 per recarsi al mare,
 e al lago osu per i monti,
 dove regnavi su tutti i fronti;
 dal borbottio del tuo motore
 si capiva ch'eri di buon cuore;
 quando ti truccavano la testa
 ad ogni automobilista facevi la festa;
 a quelle auto più grosse e sibilanti
 per far di tutto, pur di star davanti;
 ieri ho visto una tua sorella,
 un po' avanti con l'età, ma che
 in gioventù dev'esser stata bella;
 era senza ruote, nuda su d'un prato,
 con la vernice ~~ceda~~ cadente sul serbatoio.
 Chi la ebbe, penso, non l'ha di certo amata
 se poi l'ha così rudemente abbandonata,
 ormai sei nel cuore degli italiani
 che ti acquistano, usata all'indomani,
 (perfino Arbore e la Milo, fanno a te il filo!)
 per guidarti con la stessa sicumera,
 con la quale ~~anni~~ anni addietro andasti fiero.

Raffaele Barricelli
 (8-1-'91)

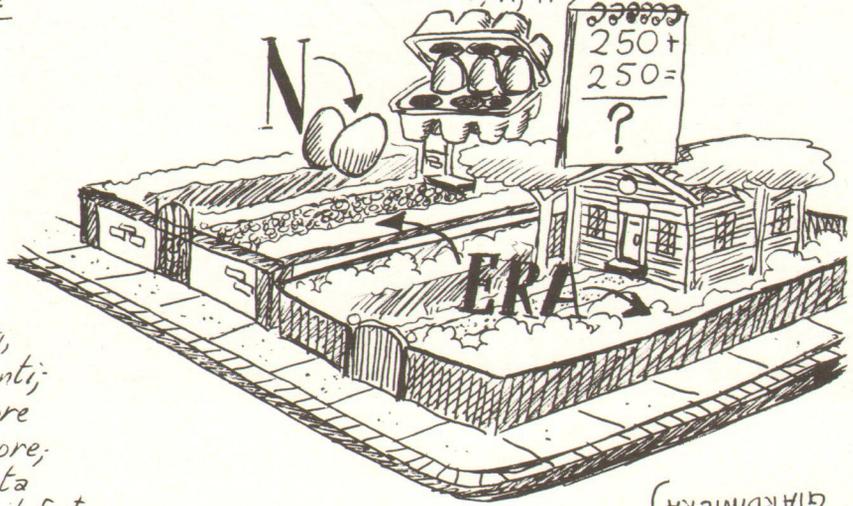
LETTERALMENTE, LEI, L'UTILITARIA

Circola nelle strade
 In vicoli e contrade;
 Non e' si rassicura, una
 Qualsiasi vettura;
 Unica e quindi, rara,
 E ne' tampoco cara;
 Corre fra la gente
 E parte rumorosamente,
 Nuovo di nome
 Torino e la sua magione
 Ove nasce per ogni nazione

Raffaele Barricelli (19-1-'91)

Rebus

(Frasi: 5, 11, 11)



(Soluzione: Nuova) 500 (Giardiniera) ERA = NUOVA 500

L'AZ della "500"

- A^{ome} - Arbore (Renzo); cantante e showman estimatore di questa vetturessina.
- B^{ome} - come 500 B antenata del dopoguerra (48-49)
- C - come 500 C o la "Topolino-Yankee" (49-55)
- D - come Dante Giacosa; il progettista del tipo 110.
- E - come Economica; la "500" per chi bada alla sostanza del veicolo automobile.
- F - come Fiat e come (500) F, la 3^a Serie della nuova "500".
- G - come Giardiniera e Garlanda; la prima e la versione station wagon della 500; la seconda la sede del 500 CLUB ITALIA.
- H - come Ideale - per lo shopping, legite, la 1^a patent e...
- L - come Lusso; 4^a Serie della "500" (o 500 F interim)
- M - come Milo (Sandra); famosa acquirente di "500".
- N - come Nuova; per il motore, l'aspetto ed il progetto.
- O - come Ottantaquattro; l'anno in cui nasce il 500 CLUB ITALIA.
- P - come Proletaria; ossia diffusa in modo massiccio.
- Q - come Qualità; il vantaggio di essere assistiti dalla più grande casa automobilistica italiana.
- R - come (500) Rinnovata; l'ultimo anello della catena 500.
- S - come Sport; la "500" senza tetto apribile.
- T - come Tetto Apribile - standard su tutte le "500".
- U - come Unica; sempre imitata, mai eguagliata.
- V - come Veloce; attribuito alle versioni Giannini TV.
- W - come Weinsberg; o la "500" teutonica, con la cod. Z.
- Z - come Zenit; lo zenit della "500" viene raggiunto nel 1975, negli stabilimenti di Termini Imerese (Palermo).



Brevissime per il mercatino

Tutti i soci che cercano o offrono «500» e pezzi di ricambio possono mandare un'inserzione che pubblicheremo prossimamente sul notiziario. In questo numero troverete alcuni indirizzi di rivenditori di pezzi di ricambio (a volte piuttosto rari e ricercati), speriamo in seguito di fornirvene altri, in modo da facilitare la ricerca a tutti quei soci che giustamente vogliono rimettere in ordine la loro cara, vecchia «500» col maggior numero di pezzi di ricambio originali. I Soci che possiedono «500 Francis Lombardi My Car» si mettano in contatto con il Sig. Simone Avogadro di Vigliano di Milano, Tel.: 02-866537, che desidera organizzare una sezione spe-

cializzata F.L.. Il vostro Socio Raffaele Barricelli residente in Via Mulini, 58 - 82100 Benevento - Tel.: 0824-27738, desidera ricevere materiale e fotocopie inerenti agli annunci pubblicitari di riviste italiane e straniere, prove su strada, cataloghi italiani e stranieri relativi al periodo di produzione della «500».

Eccovi alcuni indirizzi utili che possono interessare ai Soci che vogliono acquistare una Fiat «500» per i pezzi di ricambio:

Fiat 500 F radiata, prezzo L.700.000 di ROBERTO POZZI - Via G. Da Procida, 8 - 20149 Milano - Tel.: 02-312931.

Auto senza targhe in buonissimo stato di SALVI VINCENZO - Via Magnasco, 2 - 20149 Parabiago (MI) - Telefono: 0331-557576.

FIAT 500 L, collaudo '89, motore 600, impianto stereo, vetri elettrici, computer di bordo, chiusura centralizzata, antifurto a distanza, fari profondità, cerchi in lega, prezzo 10.000.000 trattabili. BALBO GIORGIO - Reg. Monti, 7 - 17021 Alassio (SV) - Tel.: 0182-42926.

500 MYCAR grigio metallizzato con 2 motori, prezzo 1.500.000. FUOCHI GIUSEPPE - Tel.: 0182-542342.



Nelle fot: Coppa Mare e Monti, Ferrando Marco.



Indirizzi utili

Ricordiamo ancora ai nostri soci, specialmente a quelli del Centro-Sud (isole comprese), di segnalarci i loro meccanici e carrozzieri di fiducia ed i posti dove reperire pezzi di ricambio per tutti i tipi di 500, Giannini, Abarth, carrozzerie speciali o fuori serie, in modo da poter farli conoscere a tutti i nostri «aficionados» d'Italia, gratuitamente e con simpatia. Aspettiamo sempre la vostra collaborazione come giornalisti diletanti; il notiziario è a vostra completa disposizione per articoli, foto, curiosità, notizie varie sulla 500, la sua storia, la sua attualità. E ancora, per gli appassionati, cruciverba, rebus, indovinelli e barzellette. Coraggio!

Scriveteci e collaborate: la nostra è una grande famiglia dove ognuno può far sentire la sua voce. Abbiamo grandi personaggi come l'Ing. Giacosa, l'Ing. Giovanni Nasi, Amadelli, il pittore Berri, ma anche tanti giovani appassionati e intelligenti che possono dire la loro.

AUTORICAMBI PRIARONE Via Perone, 10 - 14049 Nizza M.to (AT) - Telefono: 0141-726512.

AUTOFFICINA MARTINELLI 55028 - Piano di Coreglia (LU) - Telefono: 0583-77292.

RICAMBI CONDOR TEAM - Via Guastalla, 18 - Torino - Tel.: 011-8398238.

AUTORICAMBI AICARDI - Via Torino, 1 - 17031 Albenga (SV) - Tel.: 0182-53881/541410.

F.LLI VALENTE ORGANIZZATO FIAT - Via della Croce, 2 - 17033 Casanova L. (SV) - Tel.: 0182-74019.

AUTOACCESSORIO ALBENGANESE F.LLI BERTOLOTTO - Via Dalmazia - 17031 Albenga (SV) - Tel.: 0182-51737.

SELLERIA di ARGENTIERI BENITO Via del Lago, 8 - 17033 Garlenda (SV) - Tel.: 0182-580153.

OFFICINA AUTORIZZATA FIAT F.LLI ROVERE - Via L. Da Vinci, 24 - 17021 - Alassio (SV) - Tel.: 0182-42323.

LAVAZZA PIERO RICAMBI SPECIALI - Corso Traiano, 14/9 - Torino - Telefono: 011-3170992.

ACCESSORI ELABORAZIONI GOZZOLI - Via Claudia, 211 - 41053 Maranello (MO) - Tel.: 0536-941240.

AUTORICAMBI BERTOLOTTI Via N. Oxilia, 24 - 20127 Milano - Telefono: 02-261641.

AUTOFFICINA VESCIO BRUNO - Via G. Di Vittorio, 20/G - 20068 Peschiera Borr. (MI) - Tel.: 02-55302223.

ERSATZTEIL ZENTRUM BREMEN W. RITZ - Wallerstr., 8 - 2800 Bremen 1 (D).

Il Libro

La 500

*“la piccola grande auto
che ha aiutato gli italiani a crescere”*

è presente al



SALONE DEL LIBRO DI TORINO
Torino Esposizioni
16/21 Maggio 1991 · Stand 460 Pad. 3

Rinnovo tessere Club

Ricordiamo ai Soci che non hanno ancora rinnovato la propria tessera di regolare la loro posizione.

Il rinnovo annuale della tessera, deve essere effettuato entro un'anno dalla data di emissione della stessa.

Il versamento dovrà essere fatto tramite Conto Corrente Postale sul conto: 10818177 intestato a De Capitani Gianpaolo - Via I. Dell'Oro, 40/2 - 17021 ALASSIO (SV); specificando sulla causale “Rinnovo anno 1991”.



dei f.lli BERTOLOTTO s.n.c.

ALBENGA - Via Dalmazia - tel. 0182/51737

AUTOFFICINA MARTINELLI

CLUB 500 · AMICI DELLA GARFAGNANA
AFFILIATO CLUB ITALIA

specializzato in

RESTAURI · RICAMBISTICA · VENDITA
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500

Piani di Coreglia (Lucca) · tel. 0583/77292



Garlenda

8° Raduno Nazionale FIAT 500 6/7 Luglio 1991

Programma:

SABATO 6 LUGLIO

- Ore 15.00 Apertura delle iscrizioni per i partecipanti al Raduno.
Pomeriggio libero per turismo.
Possibile gita al Parco Acquatico «Le Caravelle»
di Ceriale con ingresso gratuito.
- Ore 18.00 Incontro con i giornalisti dei quotidiani e delle riviste specializzate.
- Ore 19.30 Apertura stands gastronomici per la cena campestre.
- Ore 21.00 Spettacolo di arte varia.

DOMENICA 7 LUGLIO

- Ore 08.00/10.00 Ultime iscrizioni e consegna numeri di gara.
- Ore 10.00 Inizio della sfilata con le auto di circa 20 Km.
che attraverserà le cittadine e i luoghi più caratteristici della nostra zona.
- Ore 12.00 Benedizione delle auto e degli equipaggi impartita dal Parroco di Garlenda.
- Ore 12.30 Pranzo campestre. Saranno sempre disponibili gli stands gastronomici
allestiti dalla Pro Loco Garlenda.
- Ore 15.00 Inizio del pomeriggio musicale.
Quest'anno la madrina della nostra manifestazione sarà Luisella Berrino
di Tele/Radio Montecarlo, che con l'aiuto di un giovane comico/imitatore
ci proporrà:

MUSICA, GIOCHI E TANTO TANTO DIVERTIMENTO

- Ore 16.00 Inizio delle premiazioni.
- Ore 19.00 Riapertura degli stands gastronomici per la cena.
- Ore 21.00 Spettacolo di arte varia e ballo.

NOTIZIE UTILI

La quota di partecipazione al Raduno è di Lit. 25.000 ogni vettura.

A ciascun equipaggio verrà consegnata una borsa contenente prodotti omaggio e il diploma di partecipazione.

Saranno ammesse a partecipare le prime 500 vetture iscritte.

Le iscrizioni dovranno essere effettuate presso gli uffici del Fiat 500 - Club Italia (0182/580343)
dal 7 maggio ogni martedì dalle ore 19.30 alle ore 21.00.