



I QUADRIMESTRE 2022



Cari Soci,

Vi ringrazio per la fiducia che continuate a mostrare nei confronti del Club Fiat 500 in the World, Associazione Auto di Interesse Storico, senza scopo di lucro costituito a Roma il 22 ottobre del 2000.

Vi ricordiamo di verificare la scadenza della tessera sociale e provvedere per il rinnovo in tempo utile.

A tale scopo, riceverete un avviso, che vi sarà recapitato all'indirizzo indicato in fase di iscrizione.

La validità della tessera sociale è un requisito essenziale per stipulare e mantenere valida la copertura assicurativa a tariffa agevolata.

Di seguito un riepilogo dei servizi offerti dal Club Fiat 500 in the World:

- Rivista sociale dove potete trovare dei servizi sulle attività del Club, informazioni e tanto altro.
- Pagina Facebook dedicata
- Sito web (attualmente in fase di aggiornamento) www.clubfiat500intheworld.it
- Tariffe assicurative dedicate a tariffe agevolate
- Segreteria attiva dal Lunedì al Giovedì in orario di ufficio, in Viale delle Gardenie n. 35 00172 Roma
- Per ogni esigenza potete contattarci all'indirizzo info@clubfiat500intheworld.it
- Vi aspettiamo ogni seconda Domenica del mese, presso lo spazio antistante la "Dea Marina" in Via Acerenza n. 4 (zona Appia)
- Organizzazione di Raduni, incontri, gite e manifestazioni.

Il Presidente Patrizia Pieri

NOTIZIE UTILI

ASSICURAZIONE

Ai fini assicurativi è necessario che il titolare della tessera sia anche il proprietario della vettura.

Il nostro Club non stipula nessun accordo con le compagnie assicurative. Le tariffe sono stabilite dalle compagnie assicurative e potrebbero subire in qualsiasi momento delle variazioni. Affinchè l'assicurazione sia valida è necessario essere in regola con l'associazione al club. Siccome la scadenza della quota è ad anno commerciale, per regolarsi è sufficiente controllare la data sul tesserino personale del socio.

BOLLO AUTO

Tutti i soci possessori di auto 500 con 30 anni compiuti possono pagare il bollo annuale pari a 30 euro, usando un comune c/c, ed indicando nello spazio della causale la data della prima immatricolazione e il riferimento alla Legge n. 342/2000, art. 63.

ATTENZIONE è obbligatorio esporre sul parabrezza la ricevuta dell'avvenuto pagamento del bollo in quanto non è più tassa di proprietà ma tassa di circolazione. Da ricordarsi che se la macchina non viene usata non vi è alcun obbligo della tassa di circolazione, sempre che questa sia ferma da almeno un anno.

RINNOVI

La tessera del Club Fiat 500 in the World, come ben sapete, scade ad anno commerciale, pertanto è opportuno controllarla. Il suo costo è di 80,00 euro annuali.

E' bene ricordarsi che se si è stipulato un contratto assicurativo usufruendo della tariffa agevolata per le nostre auto, perchè il contratto sia valido occorre essere in regola con l'iscrizione al Club. Per rinnovare la tessera è sufficiente recarsi presso la sede del Club oppure fare un vaglia postale intestato al presidente Mario Pieri, Viale delle Gardenie, 35 - 00172 Roma.

Oppure potete fare il versamento all'incaricato che incontrerete alla Dea Marina la seconda domenica del mese.

Ricordiamo che per la 2° auto intestata allo stesso proprietario la quota è di 40,00 euro e che comprende la tessera socio, l'adesivo, la vetrofanca con la scritta "CLUB FIAT 500 in the WORLD".

Tutti i soci che non hanno ancora portato la fotocopia del libretto della 500 sono cortesemente pregati di farlo al più presto.

SOMMARIO

- Pag. 3** A spasso per Roma
- Pag. 8** Evento Gita fuori porta Campo Felice
- Pag. 9** Curiosità
- Pag. 10** Angolo della poesia

FIDUCIARI REGIONALI

LAZIO Alberto Staffoni Via S. Giovanni Apostolo, 18 - 00144 Frascati - Roma Tel. 06.3464295	PUGLIA Antonio Ungaro Via Nino Rota, 7 70142 Mottola di Bari (BA) Tel. 080.4732267 - 339.8624523
LOMBARDIA Stefano Porro Via Milano, 4 - 22069 Rovello - Como Tel. 02.96740377 / 02.96740574 info@clubfiat500.it	CANADA Pierpaolo Vico Spring Street - S. Catharines Ontario - L2P1Z6 Canada Tel. 0019055643448
SICILIA Giovanni Casanova Via Principe Patagonia, 84/8 - 9145 Palermi Tel/Fax 091.348577 - Cell. 348.5831800 info@clubfiat500.it	VENETO Giancarlo Scarpa Bassani Via Marini della Libertà, 4 - 35137 Padova Tel. 3475635564 giancarlo@clubfiat500.it
ABRUZZO - MOLISE Giovanni Luzzi Via Luigi di Savoia, 6 - 65010 Brattoli di Pescara Tel. 085.849500 - Cell. 340.7308056	SARDEGNA Antonio Di Iulio Via Liguria, 7 - 08028 Orzoi (NU) Tel. 0794.999008 / 3388094264 antoniodiulio@clubfiat500.it
CAMPANIA Francesco Patruano Via S. Donato snc - 81025 Capolista (CE) Tel. 082.3424187 - Cell. 8329737	INGHILTERRA Salvatore Agosta Lindra - 104 Derham Rd. Barking Essex IG11 9EY
TOSCANA Piero Maresca Via Lepici, 9 - 57100 Livorno - Cell. 347.3577912	GERMANIA Hans ed Erica Daur Via Montegrove, 92A - 00045 Gattano (RM) Tel. 06.9393319 - 347.4255113
MARCHE Mauro Pignani Campodimario - 60044 Fano - Cell. 330.250078	

CLUB FIAT500 IN THE WORLD



Viale delle Gardenie, 35
00172 Roma
Tel e Fax 06.2416946
www.clubfiat500intheworld.it

Consiglio direttivo

Presidente Onorario e Segretario Tesoriere Mario Pieri

Presidente Patrizia Pieri

Vice Presidente Raucò Dino

Consiglieri

Carla Guidarelli - Massimiliano Raucò - Serpietri Massimo

Federico Losito - Bruno Girolimetti

APPELLO

Le TESSERE SOCIALI devono essere rinnovate entro e non oltre i 3 mesi dalla scadenza. Se tale impegno non verrà mantenuto ci sarà la CANCELLAZIONE d'ufficio al club e non si potrà usufruire della polizza assicurativa come auto di interesse storico. Fermo restando che la tessera sociale maturata deve essere pagata.

Passeggiata sulla neve

Ed eccomi qui , ore 8.00 del 14.02.2021 , Lunedì il giorno dopo Campo Felice Felice !!! di aver condiviso con voi questa splendida avventura!!

torniamo indietro di qualche giorno

Da un po' di tempo ero tentata di andare con i Cinquini a scorazzare sulla neve... insomma... proprio sulla neve non credo , ma ho pensato che una passeggiata a Campo Felice, per organizzare qualche video-ripresa e foto delle Mitiche sulla neve ci stava tutta. Opzioniamo due date per via delle condizioni meteo incerte, ma una settimana prima, vedendo che comunque sarebbero state entrambe pessime, decidiamo per il 13 Febbraio.

Appuntamento alla stazione di servizio Tasso Sud, tutti puntuali ma invece del Buongiorno da parte di tutti la vostra domanda

: Presidè ma il meteo è buono vero ?? sicura ??? e la mia risposta naturalmente è stata incoraggiante ... SI PARTE ...SARA' UNA GIORNATA PIENA DI SOLE , appena lasciato il Lazio ed entrati in Abruzzo , ho cominciato a sentire la temperatura cambiare radicalmente nella macchina è mi è cominciata a salire un po' di ansia , arrivati al casello di Lucoli Torniparte abbiamo cominciato a salire con una fitta nebbia e li ho avuto timore di aver fatto una c..... , il freddo si è fatto sentire , ma arrivati alla piana di Campo Felice le nubi hanno dato spazio a qualche spiraglio di Sole.



Saranno stati i cinquini ?? Sarà stata fortuna?? Ci siamo fermati, e rifocillati presso la Casetta di campo felice , con panini caldi ed del buon vino il tutto accompagnato con buonissimi e krafen carichi di ripieno , rifocillati e soddisfatti della bella giornata di sole , abbiamo cominciato a sfilare con le macchine e con i ragazzi , che hanno avuto pazienza a fare un po' di riprese ed alzare il DRONE .



Direzione LUCOLI , dove abbiamo valicato le montagne dell'Abruzzo con un paesaggio , che ci ha ripagato del viaggio , neve sole e natura , dopo aver parcheggiato in un piccolo borgo dove si trova l'Abbazia di San Giovanni da li a piedi abbiamo scalato una ripida collina ma che ci ha permesso di ammirare un panorama mozzafiato.

Alla fine di questa piccola escursione, ci siamo diretti al Ristorante PASQUALINA , dove il proprietario ha riservato per i SOLI Soci del CLUB un Menù eccezionale, con squisiti piatti locali.



GRAZIE PASQUALINA !

Alla fine del pranzo, Mauro, ben assistito ha messo a punto la sua Mitica, quindi tutti a bordo per il ritorno a Roma, in quello che è stato un viaggio di ritorno piacevole e tranquillo, fino a quando ho pensato bene di fermarmi in galleria ma grazie al buon Giancarlo sono potuta ripartire in un attimo!

Ma non paghi ,arrivati a Roma, al casello dell'autostrada, Federico si accorge di avere una ruota a terra! eravamo così vicini a casa !!!

Accostati in sicurezza all'uscita del casello e grazie al nostro Socio Giancarlo Carola abbiamo fatto un

Pit Stop da Formula 1, tornando a casa stanchi ma felici !

Grazie a tutti voi che avete partecipato , un grazie alla piccola Aurora che accompagnata dal SuperNonno è stata con noi tutto il giorno senza il minimo lamento, già nostra mascotte da tempo , all'età di 8 anni è già una vera Cinquecentista !!!

Un ringraziamento speciale ai ragazzi del Video-Team! che hanno avuto l'amore e la pazienza nel riprendere LE MITICHE ed immortalare questa giornata meravigliosa.



La 500 festeggia



a San Valentino!



Benvenuti a bordo!



C. Monica - Socio 1947



C. Angela - Socio 1948

L'Angolo della Poesia

ER PROFESSORE DE FILOSOFIA

Lo chiamaveno er Matto, poveraccio!
Invece era un filosofo, purtroppo!
Pallido, allampanato, mezzo zoppo,
con un fascio de libri sotto ar braccio
pareva che covasse li misteri
dedietro ar vetro de l'occhiali neri.
A mezzogiorno lo vedevo spesso
ch'entrava a l'Osteria de la Speranza
pe' cojonà lo stomaco e la panza
con un po' de minestra e un po' d'allesso,
ché er Professore, fra li tanti guai,
magnava poco e chiacchierava assai.
Se aveva da discute d'una cosa
pesava le parole, e piano piano
se grattava la barba co' la mano
con una mossa seria e pensierosa,
come se cercasse in mezzo ar pelo
l'idee che je veniveno dar Celo.
E che discorsi! Robba mai sentita!
Dice: — Laonde la Raggione pura
dimostra come in tutta la Natura
esiste un'armonia prestabbilita:
er Sole è tondo, ma se fosse ovale
se chiamerebbe Sole tale e quale... —
Benché nessuno ce capisse un fico
tutti quanti je daveno raggione;
e quando l'oste, ch'era un vassallone.
l'approvava in un modo che nun dico
er Professore se copriva l'occhi
per aspettà la fine de li scrocchi.
Allora s'arrabbiava: e quarche vorta
faceva un gesto tanto esagerato
ch'er vecchio manichetto inamidato
sortiva da la manica un po' corta,
se scartocciava, je zompava via
e ruzzicava in mezzo a l'osteria.

— Per me, — me disse un giorno —
nun c'è gnente:
io nun credo né all'ommini né a Dio...
— A le donne, però? — je chiesi io —
Dico: ce crederà sicuramente...
Come? nemmanco a quelle? Abbia pazienza,
ma così s'avvelena l'esistenza!
Chi vive senza fede e senza amore
nun pô sentisse l'anima tranquilla:
la fede è l'acciarino che scintilla
su le speranze che ciavemo in core,
e la prima speranza è sempre quella
d'esse capito da una donna bella.
Lei ciavrà avuto una persona cara,
forse un'amica... — Lui me disse un nome,
però lo disse a mezza bocca, come
se masticasse una parola amara:
poi s'aggiustò l'occhiali, ma nun tanto
da nun fa' vede er luccichio der pianto.
E, un po' scocciato per avello detto,
tossì, sputò, se soffiò er naso e rise:
se leccò un deto e subito se mise
a sfojà le facciate d'un libbretto;
sfoja che t'arisfoja scappò fòra
mia fotograffia d'una signora.
— Eccola! — disse — Forse lei s'immaggina
ch'io sia tarmente stupido e balordo
da tenella qui drento pe' ricordo...
No, no... me serve per segnà la pagina... —
Io nun risposi e dissi in mente mia:
— Che fregatura la filosofia!

Trilussa (Carlo Alberto Salustri)

500 STORY

Articolo dal Corriere dello Sport del 3 Luglio 2021

<https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/storie/03-07-2021/ fiat-500-mille-anime-piccola-regina-normale-elettrica-4102311554712/ fiat-500-storia-infinita-un-capolavoro.shtml>

Quale automobile meglio simboleggia l'Italia? Fiat 500 , risponderrebbe la maggior parte delle persone. Il motivo è ovvio: nelle sue diverse forme ed evoluzioni, ha accompagnato milioni di automobilisti appartenenti ad ogni categoria sociale ed economica. Ha permesso ad innumerevoli persone d'incontrare per la prima volta, a un prezzo accessibile, quella tipica libertà individuale che solo un'auto può dare. Continua a farlo ancora oggi e probabilmente lo farà anche domani. Convenzionalmente il 4 luglio viene indicato come compleanno, perché coincide col lancio della serie più popolare, quella del 1957. Ma quante sono state in realtà le 500? A quante variazioni di carrozzeria, motore e utilizzo si è prestata nel corso dei decenni? Scopriamolo insieme.

“Giacosa, il senatore Agnelli vuole una vettura piccola, economica, che possa essere venduta al prezzo di 5.000 lire. Se la sente di disegnare lo chassis, compreso il motore?”. Era il 1934. Con queste parole, riportate nella sua autobiografia I miei 40 anni di progettazione alla Fiat , Dante Giacosa ricorda il colloquio durante il quale l'ingegner Antonio Fessia, direttore dell'ufficio tecnico motori d'aviazione, gli affidò il compito di progettare la prima vettura veramente popolare della Fiat. Il tentativo in realtà era in corso almeno da quattro anni. Da quando Benito Mussolini , attraverso due decreti legge nel 1929 e 1930 che sostanzialmente impedivano alle aziende straniere di produrre e vendere in modo conveniente automobili in Italia, aveva bloccato i tentativi della Ford (era pronta a provarci anche la General Motors) di sbarcare nel nostro Paese. Cioè l'incubo peggiore per Giovanni Agnelli . Ma il duce chiese una contropartita importante. Cioè l'impegno da parte della Fiat a produrre un'auto accessibile ad una larga parte delle famiglie, da vendere appunto a 5.000 lire. Da un punto di vista industriale si trattava di un'impresa al limite dell'impossibile, soprattutto nel pieno di una colossale crisi economica. Queste furono le premesse per la creazione della Fiat 500 Topolino.

I primi studi furono affidati all'ingegner Oreste Lardone , il quale propose un progetto per l'epoca all'avanguardia, una vettura con trasmissione a trazione anteriore . Senonché il primo collaudo nel 1931 con lo stesso Agnelli a bordo fu vagamente infelice: il motore (un bicilindrico raffreddato ad aria) prese fuoco e il proprietario della Fiat dovette fuggire agilmente dal prototipo. Il risultato fu il licenziamento in tronco di Lardone e un anatema sulla trazione anteriore, ingiustamente ma irrimediabilmente addotta a colpevole da Agnelli.

Nel 1932 Mussolini, durante la propria visita al Lingotto, ricordò al senatore che il tempo passava e dell'auto per tutti non si vedeva ancora traccia. Fra i tanti motivi di frizione esistenti col capo del fascismo, il padrone della Fiat non voleva aggiungere altri grattacapi, quindi accelerò la faccenda. Giacosa, giovane ingegnere di talento, rispose dunque a Fessia: "Certo che me la sento"

Un'auto per tutti a 5.000 lire. Tanto per avere un punto di riferimento, Giacosa aveva nel 1932 uno stipendio da caporeparto di 1.500 lire mensili. Ma un operaio specializzato viaggiava intorno alle 400 lire, un manovale ne guadagnava 300. La benzina costava circa tre lire al litro, come un chilo di pasta (e un chilo d'insalata nel 1946, come cantava Paolo Conte nella sua Topolino amaranto). Il biglietto del tram invece costava 50 centesimi. Auto per tutti? Neanche un po'. E comunque era impossibile mantenere il prezzo desiderato da Mussolini. La Fiat 508 Balilla, uscita nel 1932, era considerata la prima utilitaria italiana e costava al lancio 10.800 lire. Ma Giacosa era giovane e rampante (nacque nel 1905) e si gettò nell'impresa con entusiasmo. Nome in codice del progetto: 500 Zero A, la A stava per Avio, il reparto da cui dipendeva.

Trazione ovviamente posteriore, però su tutto il resto c'era una discreta libertà. Ma il vincolo soffocante restava il costo. Giacosa lavorò in parallelo con i disegnatori della carrozzeria per cercare di adattarne al meglio la meccanica; oggi sembra normale, però a quell'epoca si trattava di uno schema di lavoro quasi rivoluzionario. Si arrivò ad un telaio molto semplice con due longheroni a C (alleggeriti da fori) aperti verso l'esterno e collegati da due traverse. Il motore era anteriore ma a sbalzo, più avanti rispetto all'asse, per ricavare spazio sufficiente per due persone e qualche borsa o due bambini, oltre a consentire l'adozione delle sospensioni a ruote indipendenti. Quattro cilindri, raffreddamento ad acqua ma con radiatore sopra il motore, per risparmiare spazio (e non serviva una pompa); anche il serbatoio della benzina era più in alto, l'afflusso del carburante avveniva per gravità, facendo a meno della pompa della benzina.

Diversi accorgimenti che in quel periodo nessuno adottava. Alla fine si arrivò ad una vetturetta con passo di soli due metri, lunghezza totale 336 cm, larghezza 136, altezza 145. Pesava 565 kg, un fuscello. Motore da 569 cc per 13 Cv, la bellezza di 85 km/h ed un consumo di circa 6 litri per 100 km, adeguata al trasporto di due persone e 50 kg di bagaglio.

Continua



Raduni

Gite fuori porta



Il Presidente riceve i soci alla Dea Marina nella II domenica del mese

Storia dell'auto

LANCIA FLAVIA BERLINA

Artefice della nascita della Flavia è stato Antonio Fessia, direttore tecnico centrale della Lancia fino dal 1955 e già responsabile di un progetto avanzato come il prototipo della Cems-Caproni realizzato nel 1948.

Tecnica rivoluzionaria

La Flavia era la prima vettura italiana prodotta in serie dotata di trazione anteriore. L'eliminazione del tunnel della trasmissione era a tutto vantaggio dell'abitabilità e della semplicità costruttiva: il movimento veniva trasmesso direttamente ai mozzi delle ruote anteriori da due corti alberi snodati. Era anche la prima in Italia a montare i freni a disco su tutte e quattro le ruote. Anche il motore di 1500 cc rappresentava un concentrato di soluzioni d'avanguardia. Era costruito con largo impiego di leghe leggere ed era montato su un telaio anteriore ausiliario.

Sobria ed elegante

Originale era anche l'aspetto esterno della vettura, che risultava al tempo stesso sobria, elegante e imponente grazie al lavoro di progettazione del designer Piero Castagnero. La vettura dimostrò un buon comportamento su strada, ma appariva penalizzata nel peso: il motore si rivelò ben presto troppo piccolo e alla fine del 1963 alla 1500 si affiancò la 1800, con potenza di 92 cv; questa subi

un ulteriore incremento di potenza alla fine del 1965 salendo a 102 cv con l'iniezione. La seconda serie della Flavia venne presentata nel 1967: aveva fiancate più lineari della prima versione.

1960 LANCIA
1969 FLAVIA BERLINA

UTILITARIA

