

II° QUADRIMESTRE 2017

**FIAT
500**



**60
ANNI**

NON LI DIMOSTRA!

Club in the World

BUON COMPLEANNO, FIAT 500!!!

Era l'estate del 1957, il 4 luglio per l'esattezza, quando la casa automobilistica Fiat lanciò nel mercato un modello di autovettura che era l'evoluzione della Topolino. Chissà se si aspettavano un tale successo!

Poco tempo prima di questo lancio, la stessa casa, aveva dato vita alla Fiat 600, allora progettata da Dante Giacosa, al costo di 590 mila Lire: un costo troppo elevato per la vita di allora. E fu così che, l'allora amministratore delegato, chiese ai suoi tecnici di costruire un'automobile che potesse soddisfare le esigenze e i desideri di tutti.

A circa 100 mila lire in meno rispetto alla Topolino, viene venduto il famoso "Cinquino": con soli due posti e un trasporto massimo di 70kg di bagaglio, la 500 viene ribattezzata in poco tempo "la piccola grande vettura": una delle poche (se non l'unica!) capace di raggiungere i 90km/h.

Il successo fu tale che, dopo soli tre mesi, la Fiat presentò due nuove versioni: quella Normale (con finiture decisamente più curate e dettagliate) e quella Economica (molto simile al modello originario, dal quale differiva solo per l'aggiunta di ulteriori due posti posteriori).

Altre modifiche riguardarono miglioramenti meccanici: si aggiunsero 2 CV e un aumento della velocità di punta.

Nessuno sapeva che il successo stava per arrivare, forte e poderoso come uno Tsunami.

Nel 1958, il mercato vide l'arrivo di un modello grintoso e sportivo: la Fiat 500 Sport con 21CV e una velocità che raggiungeva i 105 km/h. La caratteristica di questa innovativa automobile? Una fascia rossa sotto la linea della cintura e la possibilità di scegliere tra un tetto rigido e uno apribile.

Il mercato prendeva piede e tutti sognavano una 500! Dal 1957 al 1975 vennero prodotti circa 4 milioni di esemplari: non c'era persona che non conoscesse o non era salita almeno una volta su uno di questi bolidi.

Intanto gli anni passavano lenti, la musica cambiava, cambiavano le mode e cambiava anche il codice della strada, ma un punto saldo rimaneva nella mente degli italiani: la voglia di possedere una Fiat 500.

Nel 1960 è il momento della Fiat 500D: le modifiche qui riguardano la fanaleria e il motore, decisamente depotenziato rispetto al modello Sport (17,5 Cv per 95km/h), ma anche l'abbattibilità dei sedili.

Nel 1965 sulle strade iniziano a circolare le Fiat 500F, con consumi superiori alle altre auto (5,5 litri per 100km) e con una novità che fece girare la testa a molti: le portiere non sono più installate contro vento e il parabrezza è più ampio. Fu un successo strepitoso, che portò ad un nuovo modello: la 500L. Qui la L sta per Lusso: i profili sono cromati, la plancia è in sintetico, la strumentazione viene riprodotta in versione rettangolare e i paraurti hanno dei bellissimi rostri tubolari.

Più tardi, in piena rivoluzione, anche la Fiat di rinnova ed esce la 500R, con un motore da 18CV. Il successo era stato enorme, tanto da diventare il modello rappresentativo del made in Italy per eccellenza. Infatti, il MoMa (museo di arte moderna di New York) ha dedicato al famoso "Cinquino" una galleria permanente!

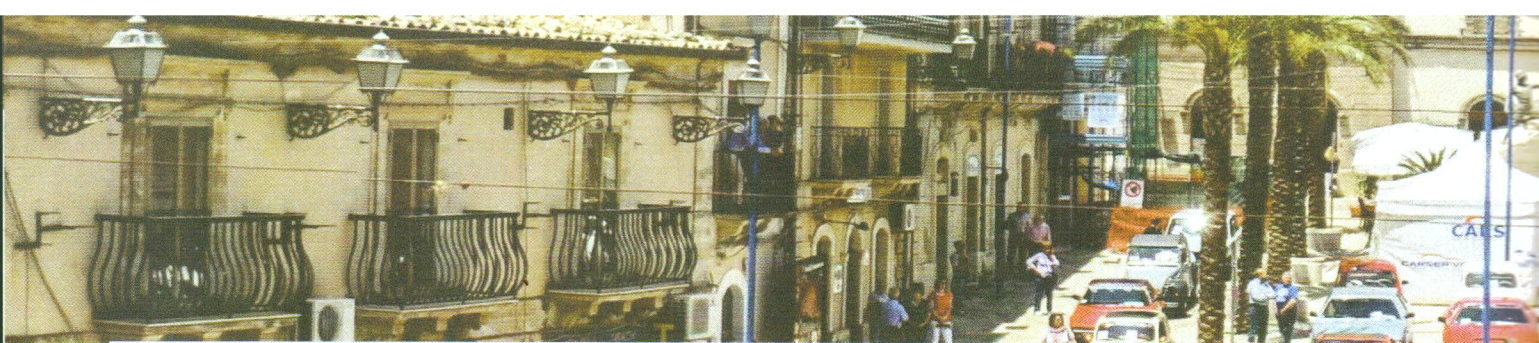
Oggi, nell'era della tecnologia e dei continui cambiamenti, il successo della Fiat 500 rimane saldo e invariato. Nel 2007, infatti, la produzione riparte alla grande con un modello (la 500XL) in grado di far vincere alla casa automobilistica diversi premi tra cui il Car of the Year e il Compasso d'oro. Che sia Berlina o Cabrio, la 500 è ancora oggi un modello ambito e desiderato da grandi e piccini, i quali si sono ritrovati il piccolo bolide anche negli episodi dei loro cartoni animati preferiti: in Cars e Cars 2 la mitica auto interpreta il personaggio di Luigi, un simpatico gommista, e in Lupin III diventa il mezzo di fuga della famosa banda di ladri.

Quest'anno, questa bellissima 60enne, festeggerà il suo compleanno con un nuovo modello: la Fiat 500 60esima. Una tiratura limitata in soli due colori (Arancio Sicilia e Verde Riviera) che di sicuro andrà a ruba.

E allora, non ci resta che salire tutti a bordo di una 500!

Flavia



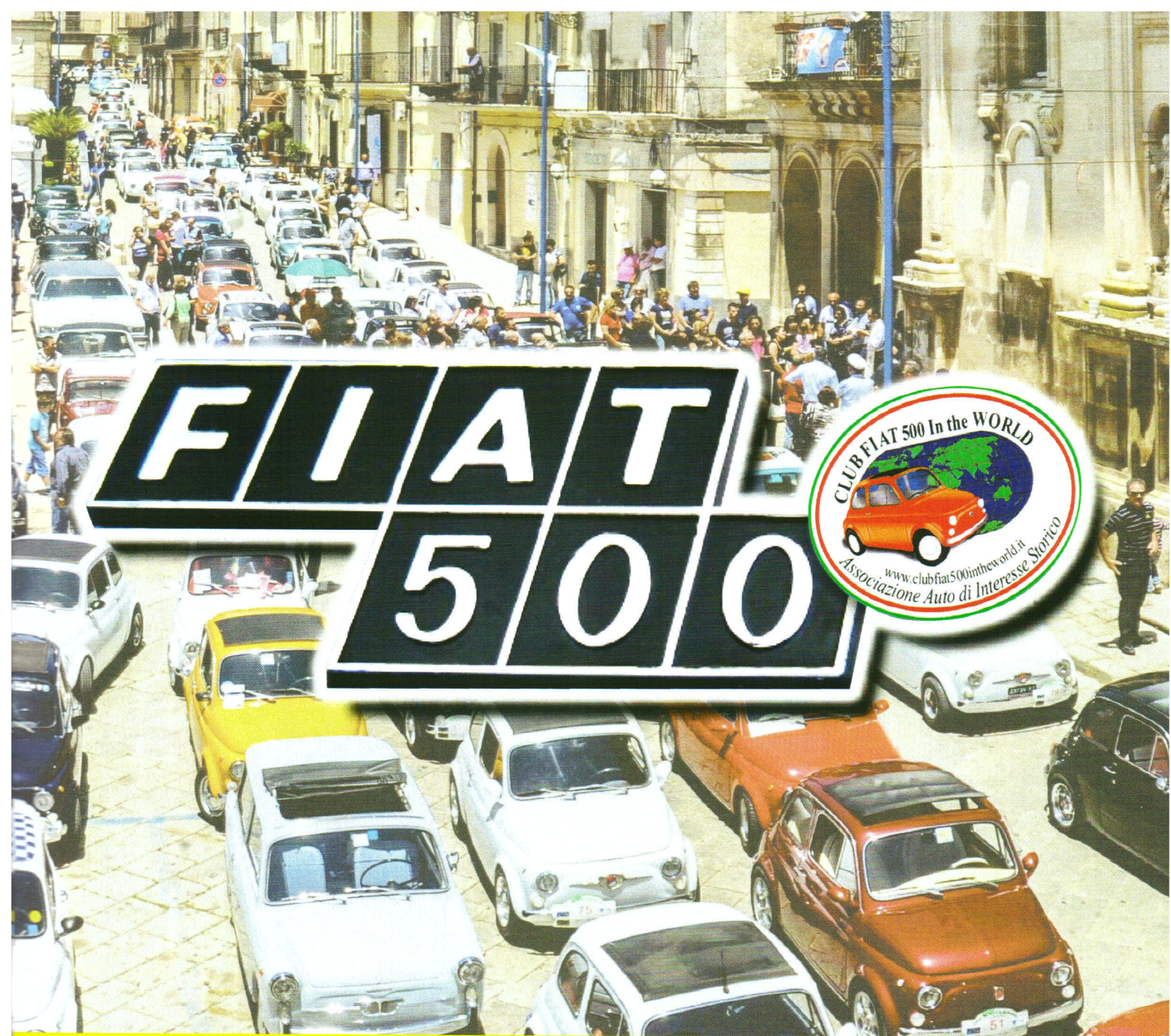


ATTENZIONE:

Si comunica che la riunione domenicale presso la Dea Marina non sarà mai cancellata, chi si appalesa come incaricato dal club a ritirare il pagamento della tessera sociale, dovrà avere una autorizzazione. Il presidente Mario Pieri sarà presente ogni seconda domenica del mese, per coloro abituati a usufruire dei servizi del club (pagamento di polizze assicurative, tessere sociali e quant'altro prendano nota).

Gazie, Mario Pieri







Giuli Giuliana - Socio n° 1659
e il consorte poeta Renato Merlino



Ippoliti Antonio - Socio n° 1712
con il figlio Valerio



Falasca Italo - Socio n° 1749



Di Prodi Giuseppe - Socio n° 1745





Consorte di
Damiana Stasi - Socio n° 1735



Di Mario Paolo - Socio n° 1149
e consorte



Salvarani Valter - Socio n° 469



Fausto - Socio n° 1220





Di Carlo Enio - Socio n° 1720



Di Prodi Giuseppe - Socio n° 1745



Falasca Italo - Socio n° 1481



Cecconi e consorte



Aldesina Turchi - Socio n° 1729



Nesci Pier Luigi - Socio n° 1061



Pasquale D'Andria - Socio n° 670



Fabio Graziani - Socio n° 1687



Sgorlon Lucio Antonio - Socio n° 1112



Pieri Mario - Socio n° 1



Salavarini Valter - Socio n° 469
Cantiano Fabio - Socio n° 483



Ianiello Nicola - Socio n° 1642



Antinori Maria - Socio n° 1185



Giuliani Catia - Socio n° 1718



Domizi Bruno - Socio n° 1455



Proietti Erminia - Socio n° 1757



Salvarini Valter - Socio n° 469
Di Panfilo Marcello - Socio n° 1342
Comanducci Maurizio - Socio n° 1601



Via Rocca d'Arce 34/36 - Roma
Tel. 06.27800729 - Fax 06.21728420
www.tipolitografica.it - info@tipolitografica.it

STAMPA Tipografica · Litografica · Serigrafica
Tampografica · Digitale · Fiscale
Timbri · Targhe · Stampa magliette
Cartellonistica e tanto altro...



Alessandro Ferrara - Socio n° 1359



Valentini Alessio - Socio n° 1721



Vecchi Valeria - Socio n° 86



Andrea Lodovici - Socio n° 1738



A chi je s'inciafruja la parola,
je suggerisce la subbecoscenza
e dice schizzofatto quer che penza,
come fece er maestro d'una scòla.

Un padre annò a senti de la fijola
com'annava in profitto e a la frequenza.
Cusi er maestro, in crisi di coscienza,
risposa che faceva un pò la spola...

Che spesso s'annava ar giardinetto
assieme a 'no studente un pò immorale
per cui lo licenziò co' 'sto verdetto:

Sua figlia, senza studio e senza spinta,
le resterà un altro anno, è naturale
(e invece de di in "quinta" disse) "incinta".

Raduni

Gite fuori porta



Storia dell'auto

Packard twin six town car

Columbia Mark V

Elettrica

Quella delle auto Columbia è una strana storia: prodotte dal 1897 al 1913 nel Connecticut, potevano essere auto a benzina oppure elettriche. Queste ultime sono d'altronde più celebri dei modelli a benzina. Ma queste, a loro volta, sarebbero potute restare le uniche in lizza sul mercato americano. La Casa che le costruiva aveva in effetti acquisito i diritti di sfruttamento del brevetto Selden, che copriva, né più né meno, l'invenzione dell'automobile. Il processo con gli altri costruttori durò fino al gennaio del 1911 quando il brevetto Selden, di proprietà dell'Electric Vehicle, fu invalidato.

La prima Columbia

Nel 1896 la Casa costruttrice di biciclette (tra le altre cose) Pope Manufacturing Company si lanciò nella produzione di automobili con un veicolo a propulsione elettrica. In due anni furono costruite 500 vetture con il marchio Columbia. Nel 1899 la sezione automobilistica della Pope si fuse con la Electric Vehicle Co. per formare la Columbia & Electric Vehicle Co. Scopo della società era la costruzione di taxi elettrici per le principali città americane e poi per la clientela particolare che ne apprezzava il silenzio e la pulizia.

Due ferri sul fuoco

La Columbia propose dall'inizio anche vetture a benzina. Se i modelli elettrici erano più numerosi, la tendenza si invertì nel 1905-1906: nel 1911 la Columbia aveva solo più due modelli elettrici. La Casa scomparve nel 1913 con il crollo della United States Motors di Benjamin Briscoe, sfortunato rivale della General Motors.

1899 COLUMBIA
1900 MARK V ELETTRICA

AUTO DI LUSO



Stati Uniti

