



II 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, 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 manifesterazioni.

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. Affinché 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 la tassazione di proprietà ma la tassazione di circolazione. Da ricordarsi che se la macchina non viene usata non vi è alcun obbligo della tassazione 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.

È bene ricordarsi che se si è stipulato un contratto assicurativo usufruendo della tariffa agevolata per le nostre auto, perché 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 Raduno Santa Severa
 Pag. 6 Passeggiata a Castel Gandolfo
 Pag. 8 Benvenuti a bordo
 Pag. 9 Angelo della poesia
 Pag. 10 500 Story

FIDUCIARI REGIONALI

LAZIO

Alberto Raffaelli
 Via S. Giovanni Apostolo, 16 - 00044 Frascati - Roma
 Tel. 06.9464295

LOMBARDIA

Stefano Perabò
 Via Milano, 4 - 22069 Rovellasca - Como
 Tel. 02.96740327 / 02.96740574
fabalalocc@tiscalinet.it

SICILIA

Gaetano Cusimano
 Via Principe Palagonia, 84/d - 9145 Palermo
 Tel./Fax 091.348577 - Cell. 348.5831800
cusimano.gaetano@tiscalinet.it

ABRUZZO - MOLISE

Giovanni Lozzi
 Via Luigi di Savoia, 8 - 65010 Britoli di Pescara
 Tel. 085.849500 - Cell. 340.7308086

CAMPANIA

Francesco Paduano
 Via S. Donato snc - 81020 Capodrise (CE)
 Tel. 082.3424151 - 328.8329737

TOSCANA

Fabrizio Marinelli
 Via Lopez, 9 - 57100 Livorno - Cell. 347.3577912 I

MARCHE

Maurizio Pangrazi
 Campodonico - 60044 Fabriano - Cell. 339.2560678

PUGLIA

Antonio Ungolo
 Via Nino Rota, 7 70042 Mola di Bari (BA)
 Tel. 080.4732267 - 338.8624523

CANADA

Pasquale Viola
 Spring Street - S. Catharines Ontario - L2P1Z6 Canada
 Tel. 0019059843448

VENETO

Gianalberto Scarpa Bastieri
 Via Martiri della Libertà, 4 - 35137 Padova
 Tel. 3479636564
gianalbertos@yahoo.com

SARDEGNA

Antonio Di Iulio
 Via Liguria, 7 - 08028 Orroli (NU)
 Tel. 0784.998008 / 3886094264
antoniodiulio@tiscali.it

INGHILTERRA

Salvatore Augello
 Londra - 104 Dereham Rd.
 Barking Essex IG11 9EY

GERMANIA

Hans ed Erica Dauer
 Via Montegiòve, 92A - 00045 Genzano (RM)
 Tel. 06.9595213 - 347.4255313

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 Rauco Dino

Consiglieri

Carla Guidarelli - Massimiliano Rauco - Massimo Serpietri

Federico Losito - Bruno Girolmetti

APPELLO

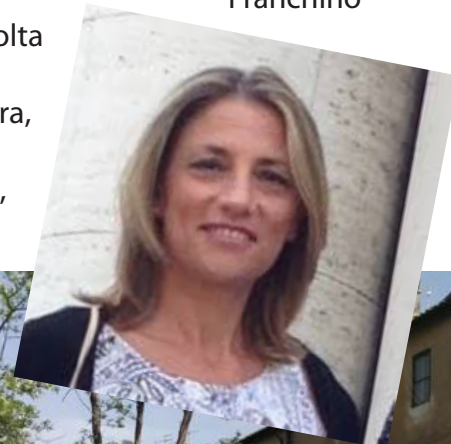
Le TESSERE SOCIALI devono essere rinnovate entro e non oltre i 3 mesi dalla scadenza. Se tale impegno non verrà mantenuto ci sarà la CANCELLAZIONE d'ufficio al club e non si potrà usufruire della polizza assicurativa come auto di interesse storico. Fermo restando che la tessera sociale maturata deve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

8 MAGGIO 2022 - SANTA SEVERA RADUNO

Ore 7.30 partenza di alcuni equipaggi: Presidente, Massimo, Chiara, Giorga, Andrea con la sua Famiglia e Giancarlo , Federico pronto con il suo drone a riprendere le Mitiche... si parte.

Preso il raccordo all'altezza della Via Nomentana si sono accodati insieme a Claudio e Giacomo con le rispettive consorti e Paolo, una volta arrivati a Selva Candida abbiamo trovato ad aspettarci, già pronti per partire Angelo Monica e Saretta , Mauro e Patrizia con Luchino e Sandra, Massimo V. con la sua compagna ed amici, Fausto con sua figlia ed un amico, si parte verso Palidoro dove erano pronti Claudio ed Emanuela, ed una bella colazione.

Franchino



Ne approfitto per sottolineare la perfetta collaborazione degli equipaggi; ogni tappa di ricongiungimento ha trovato equipaggi puntuali ed organizzati e questo ci ha permesso di fare un viaggio tra i più rilassanti... Bravi !!

Dopo la colazione ci siamo messi in marcia verso Santa Severa , con condizioni meteo perfette, arriviamo a Santa Severa senza colpo ferire... o quasi ; la Mitica di Franchino faceva qualche bizza, ma il tutto prontamente risolto.

segue...



Arrivati al Castello di Santa Severa, dove ci è stato eccezionalmente concesso di parcheggiare a ridosso delle mura, abbiamo ricevuto l'accoglienza della Proloco di Santa Severa, che ci ha messo a disposizione delle ottime guide che ci hanno permesso di conoscere la storia di questo splendido Castello.

Ad accoglierci abbiamo trovato anche Daniele Padelletti, Presidente del Circuito Storico di Santa Marinella che con il suo Staff ci ha permesso successivamente di sfilare per il bellissimo lungomare di Santa Severa.

Alla fine della visita risaliamo a bordo lasciando il Castello di Santa Severa, ottimamente scortati dallo Staff degli amici del Circuito Storico di Santa Marinella abbiamo sfilato sul litorale di Santa Severa, fino ad arrivare al parcheggio a noi riservato dello Stabilimento "Il Marinaio". Qui, la Proloco, di Santa Severa ci ha offerto un ricco aperitivo presso lo Stabilimento "Il Marinaio" dove mentre ci rifocillavamo, praticamente in spiaggia, abbiamo dato seguito ad un piacevole scambio di targhe ricordo e relativi gadgets.





Dopo questo piacevole ristoro ci siamo diretti per il nostro pranzo allo splendido Mediterraneo Beach Resort, dove Paolo, il titolare, ci ha accolti riservandoci un trattamento veramente speciale; Grazie Paolo!



La location meravigliosa e l'ottimo cibo, ci ha consentito di passare delle ore in relax, che neanche un tentativo di temporale ha potuto guastare.

Rientro tranquillo, tranne la ormai consueta foratura che comunque oramai risolviamo in tempi sempre più veloci !!!!

Volevo ringraziare tutti Voi , per l'ottima riuscita di questa gita, che nonostante il meteo incerto, ci ha visti partecipare numerosi, unendo circa 14 equipaggi ed un totale di oltre 50 persone.

Alla prossima avventura



DOMENICA 12 GIUGNO 2022

PASSEGGIATA CASTEL GANDOLFO

**CON SOSTA PRANZO GUSTANDO I SAPORI
DELL'ANTICA CUCINA ROMANA IN RIVA AL LAGO**





**IN SELLA PER LA RICERCA
SOSTIENICI PER TROVARE
UNA CURA PER TUTTI**



**Fondazione per la Ricerca
sulla Fibrosi Cistica - Onlus**
fibrosicisticaricerca.it



10° BIKE TOUR FFC RICERCA

La fibrosi cistica è la malattia genetica grave più diffusa in Europa e non c'è ancora una cura per tutti. Dal 4 all'8 ottobre segui la decima edizione del Bike Tour FFC Ricerca. Tra i protagonisti, Matteo Marzotto ed Edoardo Hensemberger, testimonial di Fondazione, e i volontari che sostengono la ricerca.

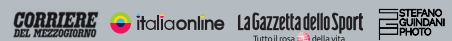
Con loro anche Davide Cassani, Iader Fabbri, Maurizio Fondriest, Max Lelli e Fabrizio Macchi.

Seguici su

With contribution from



Media Partner



Corporate Partner



Project Partner





*Benvenuti
a Bordo!*

Andrea e Vito
Socio 1950



L'Angolo della Poesia

LA RICONOSCENZA DE LI POSTERI

Una vorta, per un caso
drento a l'orto d'un amico,
fu trovato un busto antico
d'un pupazzo senza naso,
co li boccoli de marmo
e una barba lunga un parmo.

Da le rughe der penziero
che j'increspeno la fronte,
ce se vedeno l'impronte
d'un filosofo davvero;
ma chi diavolo sarà?
Ch'avrà fatto? Chi lo sa?

Sur davanti, veramente,
c'è er cognome scritto sotto:
ma, siccome è mezzo rotto,
se distingue poco o gnente
e se legge tutt'ar più
ch'era Stefano der Q...

Come mai fu sotterato
fra li cavoli de l'orto?
Quann'è nato? Quann'è morto?
Ch'ha scoperto? Ch'ha inventato?
Li spaghetti o la cambiale? Fece bene o fece male?

Fu chiamato un antiquario:
"Questo" – disse – "è un mezzo busto,
fatto male, senza gusto
e d'un genere ordinario,
vale poco, sia che sia
è una vera porcheria!"

E fu messo in un cantone
come fosse un muricciolo,
deve spesso c'è un cagnolo
che pe fà quella funzione
forma un arco con la cianca
su la bella barba bianca.

Trilussa

500 STORY - *seconda parte*

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>

La Fiat 500 venne lanciata il 15 giugno 1936. Quella sua forma originale, la carrozzeria era stata disegnata internamente dall'ufficio diretto da **Rodolfo Schaeffer**, aveva suscitato molto interesse. Il soprannome che l'ha resa indimenticabile tuttavia non ha niente a che vedere con la Fiat. È invece di provenienza britannica, furono i giornalisti inglesi ad inventare l'appellativo Little Mouse per quelle dimensioni così compatte e quei fari che ricordavano le orecchie del **Topolino di Walt Disney**. Quanto al prezzo, fu infine venduta ad **8.900 lire**. Sempre molto meno di qualsiasi altra vettura, però lontano anni luce dalle 5.000 sognate da Mussolini. Perché i conti qualche volta vincono anche sulla propaganda. Il successo commerciale fu esteso, questa piccola berlina venne prodotta in oltre 110.000 esemplari. Aggiungendo le versioni successive, si superano le 520.000 unità: decisamente ragguardevole. Tuttavia ritenere che la Topolino abbia motorizzato l'Italia è eccessivo. I tempi non erano ancora maturi, le condizioni economiche nazionali non erano adeguate. Ma indubbiamente si trattò di un primo passo importante.

Nel periodo bellico uno dei tanti gravi problemi fu la scarsità di carburante. Durante i bombardamenti alleati del 1943 che colpirono anche Torino, Giacosa perse l'appartamento in cui risiedeva in via Cristoforo Colombo. Si trasferì a Moncalieri, in una vecchia clinica adattata dalla Fiat a pensione per i dipendenti sfollati. Per il percorso quotidiano verso il Lingotto si spostava su una Topolino trasformata a propulsione **elettrica** dall'ingegner Mario Marchisio, un pioniere in questo campo. Una soluzione di fortuna: 420 kg di batterie e un motore elettrico al posto di quello a benzina, mantenendo però frizione e cambio. Ricorda Giacosa nell'autobiografia: "Così potevamo ogni giorno fare la spola fra Torino e Moncalieri rifornendoci di energia elettrica durante la notte a Moncalieri e durante il giorno alla scuola Duca degli Abruzzi. La vettura aveva la velocità massima di 45 km/h e, grazie al cambio di velocità, superava agevolmente a passo d'uomo le più ripide strade mulattiere della collina di Moncalieri dove dopo il lavoro ci recavamo alla ricerca di fiori selvatici".

Passata la guerra e anche il dopoguerra, il mondo è profondamente cambiato. La Topolino comincia ad invecchiare. La Fiat non è ancora in grado d'impegnarsi in una sostituita, del resto nemmeno la popolazione potrebbe permetterselo. Però un aggiornamento si rende necessario. Il primo fu leggerissimo, nel 1948, quando venne lanciata la 500 B. Praticamente indistinguibile dalla prima, includeva diversi piccoli miglioramenti tecnici. Più consistente l'intervento del 1949, quando cambiò radicalmente il frontale, allineandolo ai gusti del periodo. Anche la coda fu modificata, per contenere all'interno la ruota di scorta. La berlina Fiat 500 C venne prodotta fino al 1955, quando lasciò il passo alla 600, la vera auto per tutti. La 500 B portò con sé anche una vistosa derivazione in senso commerciale e per il tempo libero. Infatti venne introdotta una versione a quattro posti, la cui carrozzeria aveva un'ossatura in legno con pannelli in masonite. Era la Fiat Giardiniera Belvedere. Davanti era identica alla berlina, dietro s'ingigantiva. Fu seguita dalla 500 C Giardiniera (in cui le fiancate erano in lamiera stampata ma simulavano il legno della serie precedente) che ebbe un tale successo da superare le vendite della berlina. La possiamo considerare come la progenitrice della station wagon e la diretta antenata della 600 Multipla.

Nel 1955 la **Fiat 600** avviò in modo imperioso la vera motorizzazione di massa dell'Italia. Quattro posti comodi, l'ideale per le famiglie. Ma ci voleva qualcosa per incontrare le necessità di base, una vetturessa ancora più piccola ed economica che intercettasse chi finora aveva potuto permettersi al massimo una motoretta come la popolarissima Vespa o una microauto come la Isetta. Una vettura moderna a due posti, quindi, la vera erede tecnica della Topolino. Il progetto della **Fiat Nuova 500** fu parallelo e complementare a quello della 600, sempre affidato a Giacosa il quale aveva ora la responsabilità dell'intera progettazione Fiat.

Motore bicilindrico raffreddato ad aria e, come sulla 600, a sbalzo dietro l'asse posteriore (Giovanni Agnelli non c'era più ma nemmeno **Vittorio Valletta** era un tifoso della trazione anteriore); cilindrata 479 cc, potenza di 13 Cv, carrozzeria derivata da un bozzetto proveniente da Deutsche Fiat (creato dal giovane designer **Hans Peter Bauhof**) che molto ricordava la sorella maggiore 600, naturalmente più compatta e spartana. Forse anche troppo. Infatti la direzione commerciale era così terrorizzata dal timore che la 500 facesse concorrenza alla 600 che impose inizialmente una riduzione della velocità massima a 85 km/h (benché potesse tranquillamente superare i 90) e la rimozione di qualsiasi finitura che non fosse essenziale. Consumo 4,5 litri per 100 km, prezzo 490.000 lire. Centomila in meno della 600 che era più grande e comoda. La Fiat Nuova 500 venne presentata il 4 luglio 1957. La direzione commerciale riuscì nel proprio intento: la 500 non fece concorrenza alla 600, anzi nei primi tempi non la comprò quasi nessuno.

Un buco nell'acqua colossale, la 500 stava per morire nella culla. Si rimediò subito intervenendo su prezzo e motore. La potenza salì a 15 Cv, velocità 90 km/h, qualche miglioramento nelle finiture e, soprattutto, riduzione di prezzo a 465.000 lire. Chiamarono la versione aggiustata **Nuova 500 N**, cioè Normale, in listino dal novembre 1957, mentre la prima (che sparì subito dalla produzione) fu definita Economica. In un'operazione d'immagine che non aveva precedenti, la Fiat rimborsò i pochi compratori della prima versione spedendo a tutti un assegno di 25.000 lire, la differenza tra le due; in più fu offerto l'intervento gratuito di aggiornamento al motore. Bastava poco, quindi. Ora la 500 aveva messo idealmente il turbo (del resto il prototipo Fiat Turbina venne approntato nel 1954) e decollò nelle vendite, entrando nella struttura stessa della società italiana. Venne prodotta fino al 1975 in oltre 5.200.000 esemplari.

Fin dall'inizio fu deciso che accanto alla 500 prodotta a Mirafiori sarebbe stata costruita una versione di lusso con numeri limitati all'Autobianchi di Desio. La **Bianchina**, appunto. Meccanica identica ma disegno più raffinato con quelle code che sapevano tanto di America, un progetto di **Luigi Fabio Rapi**. Uscita nel settembre 1957, ottenne un immediato successo nel suo pubblico d'elezione, la media borghesia. Fu prodotta in versione Trasformabile, Cabriolet, Panoramica, a quattro posti e anche Furgoncino. Rimase in produzione fino al 1969 e vendette oltre trecentomila esemplari. Successivamente Paolo Villaggio e il suo Fantozzi le avrebbero addossato una reputazione equivoca che non meritava.



Continua

Raduni

Gite fuori porta

Carsoli "Adventure"
16 Ottobre 2022
Visita Grotte Pietrasecca



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

Storia dell'auto

Fiat 500 L

La Fiat Topolino (Simca 5 in Francia) nata nel 1936 era sopravvissuta fino al 1955 senza modifiche ne design. Una necessaria modernizzazione aveva spinto la Fiat a presentare in quello stesso anno dopo la 600 a quattro posti, la cui "missione" era la motorizzazione delle masse italiane. Quasi contemporaneamente, un altro modello più piccolo, a due posti, doveva assumere il ruolo di vettura da città.

Più spazio per la piccola

Prevista con due soli posti e un vano destinato al carico, la 500 fu alla fine allestita in modo da offrire due posti posteriori di fortuna. Per questo motivo la 500 ottenne una migliore accoglienza rispetto al momento in cui fu lanciata, quando la clientela italiana sembrava preferire la 600. Nel 1959 una migliore motorizzazione, con conseguente aumento delle prestazioni, le garantì un notevole successo, che sfociò nell'exportazione e nella produzione su licenza.

Molto chic

All'inizio degli anni Sessanta l'Italia si trovava nel momento del boom economico e ciò comportò per la 500 una carriera di seconda auto ad uso urbano presso una clientela tutt'altro che modesta. Un'ultima versione, equipaggiata in modo più lussuoso, appar-

ve nel 1968: era la 500 L con nuovi paraurti, sedili reclinabili, rifiniture più eleganti, ecc. Nel 1972 la 500 venne sostituita dalla 126.

1968 FIAT
1972 500 L
UTILITARIA

