

PROGRAMMA FESTA VENTENNALE 1° CLUB NAZIONALE FIAT 600

VENERDÌ 2 LUGLIO

ore 18,00:
Inaugurazione della manifestazione con taglio del nastro alla presenza delle autorità.

ore 19,00:
Apertura stand gastronomico con specialità tipiche regionali.

ore 21,00:
Serata danzante con l'orchestra Maurizio Arbore.

SABATO 3 LUGLIO

ore 12,30:
Apertura stand gastronomico con specialità tipiche regionali.

ore 16,00:
Tavola rotonda sul tema: "La Fiat 600 e le auto storiche ieri, oggi e domani".

ore 18,00:
Aperitivo in 600.

ore 19,00:
Apertura stand gastronomico con specialità tipiche regionali.

ore 21,00:
Spettacolo di musica e cabaret con Paolo Drigo.

DOMENICA 4 LUGLIO

ore 8,30/9,30:
Ritrovo delle Fiat 600 all'imbarcadero di Angera con intervento delle autorità.

ore 10,00:
Partenza del corteo delle auto in direzione Besozzo attraversando Ranco, Ispra, Brebbia con sfilata per le vie cittadine dove saremo accolti dalle bande musicali di Besozzo e di Malesco.

ore 11,30:
Arrivo al Club Fiat 600 Village Park.

ore 12,30:
Apertura stand gastronomico con specialità tipiche regionali.

ore 15,00:
Concerto della banda di Malesco.

ore 17,00:
Premiazioni e interventi delle autorità.

ore 19,00:
Apertura stand gastronomico con specialità tipiche regionali.

ore 21,00:
Serata danzante con orchestra Dimensione Blu.

Durante la manifestazione sarà sempre attivo il servizio bar presso il Parco giochi di via Milano a Besozzo (VA)

studiozeta^{SRL}

CONSULENZA AUTOMOBILISTICA

"STUDIOZETA SRL"

RINNOVO PATENTE - BOLLI AUTO - TRASFERIMENTI DI PROPRIETÀ
... E TANTO ALTRO ANCORA !!!

GAVIRATE (VA) - Via al Lido 5 - Tel. 0332 / 730203 Fax 0332 / 744328
Orario Continuato - Lunedì - Venerdì 08.30 / 19.00 Sabato 9.00 / 12.00

VARESE (VA) - V.le Valganna 114 - Tel. 0332 / 239898 Fax 0332 / 319031
Orario Continuato - Lunedì - Venerdì 9.00 / 19.00 Sabato 09.00 - 12.00

CONSULENZA AUTOMOBILISTICA:

- 👉 immatricolazioni veicoli nuovi
- 👉 passaggi proprietà veicoli usati
- 👉 rinnovo validità patenti di guida
- 👉 duplicati patenti di guida
- 👉 licenze trasporto merci C/P e C/T
- 👉 targhe e documenti ciclomotori
- 👉 radiazione veicoli per demolizione
- 👉 radiazione veicoli per esportazione
- 👉 targhe provvisorie di circolazione
- 👉 tenuta registri esenzione bolli

AUTENTICHE ATTI DI VENDITA IN SEDE - PASSAGGI DI PROPRIETÀ IN 30 MINUTI

Festeggia la tua estate con Monverde



Un tuffo nella piscina
del tuo giardino?

**SCOPRI DA NOI
IL VASTO
ASSORTIMENTO**



Vieni a trovarci

monverde
GARDEN CENTER

Passione per il verde, senza confini

OGNI
GIOVEDÌ
SCONTO 15%
AI
PENSIONATI

APERTO
LA
DOMENICA!

Località Bozza Lago - Brebbia (VA) - Tel.: 0332 989123
www.monverdegarden.it

IL NUMERO "0" DEL GIORNALINO DEL CLUB "MULTIPLO INFORM" ORA "MULTIPLA INFORM"

MULTIPLO INFORM "600" PERIODICO DEL 1° CLUB NAZIONALE FIAT 600 E DERIVATE

ANNO 1 - NUMERO 0 - MARZO 1992

COMITATO DI REDAZIONE: SALVATORE TORRE *Responsabile* • RENATO COZZI - SILVIO VONO *Redattori*.

Nato il club per le «600»

Anche la «600» ha un nuovo gruppo di appassionati sostenitori. Sono riuniti nel «1° Club nazionale Fiat 600 e derivate», che ha sede a Olgiasio di Besozzo (Va). Fra le manifestazioni future c'è l'organizzazione di un raid in Italia che toccherà le più importanti località turistiche e di un raduno negli stabilimenti Fiat a Torino. Gli obiettivi che il club si propone riguardano invece il censimento delle vetture ancora circolanti, la disponibilità di ricambi e documentazioni e la sensibilizzazione dei possessori affinché non vendano all'estero i loro «gioielli». Per informazioni: tel. 0332/77.05.64; fax 0332/28.91.86.

Fiat 600 Club. È riservato alla 600, dalla prima serie alle ultime 750 e derivate Vioti, Scionieri e Moretti.



ALLO STUDIO UN RADUNO NAZIONALE

Un Club riunisce i suoi fans



BESOZZO — Gli anni del boom economico sono stati il suo periodo d'oro. Prodotta a Mirafiori tra il 1955 ed il 1969, la «Seicento» ha costituito per anni il cavallo di battaglia dell'Italia automobilistica.

Oggi si vuole rinverdire le glorie di quegli anni ed è così nato il primo «Club Fiat 600 e derivate» per volontà di un gruppo di appassionati della piccola-grande utilitaria.

Si tratta in pratica di un vero e proprio «registro»; a tutt'oggi i soci sono già oltre 200.

Per essere tra gli eletti del club non è necessario possedere una 600, ma basta essere degli appassionati di auto che ormai siano d'epoca. Le quote sono state così stabilite: socio «effettivo» L. 50.000;

per i «simpatizzanti» (i non possessori di auto) l'offerta è libera. Tra i soci non sono pochi coloro che oltre alla tradizionale «600» di serie posseggono anche i modelli Multipla e Fuoriserie.

Tra le curiosità di questo sodalizio, la compilazione di una in cui ogni possessore di «600» deve elencare tutti i particolari circa le carrozzerie elaborate, come quelle firmate da Viotti, Frua o Allemano e deve segnalare il possesso di eventuali pezzi di ricambio. Tra le iniziative del neonato Club, oltre alla collaborazione e partecipazione a manifestazioni nel mondo dell'auto d'epoca, l'organizzazione del 1° Raduno Nazionale della Fiat 600, la vettura più amata dagli italiani che per 15 anni vide la luce.

1° Raduno Interregionale a Besozzo A Giugno il 2° Raduno

Lo scorso mese di Giugno si è tenuto a Besozzo (Varese) il 1° Raduno Interregionale del Club.

La partecipazione è stata numerosa ed hanno partecipato 63 auto provenienti da tutto il Nord Italia.

Un percorso suggestivo ha fatto conoscere il Varesotto e la città di Varese.

La manifestazione patrocinata dal Comune di Besozzo e dalla Pro Loco si è conclusa con le premiazioni delle auto più belle e un ricordo per tutti i partecipanti.

CI SCRIVE LA DELEGAZIONE DEL MEDITERRANEO

Era una calda serata d'agosto in un villaggio vacanze del nord della Sardegna; una brezza appena accennata soffiava sui pini che correvano lungo la spiaggia circondante il teatro. La musica che si propagava tra gli arbusti di macchia mediterranea solcava le basse rupi che separavano il teatro dalla sala ristoro e da qui attraversava il boschetto di pini che delimitava il villaggio dal lato opposto.

Questa era l'atmosfera che accolse il nostro presidente Salvatore Torre insieme a Gigi, un amico, che insieme alle loro famiglie erano venuti a trascorrere la tanta agognata vacanza; mentre i dischi sui piatti giravano si avvicinarono alla consolle dove lavoravo come dj e tra una domanda e l'altra scoprimmo che insieme al Salvatore proveniamo da paesi confinanti della caldissima Sicilia: Pace del Mela io e San Filippo del Mela lui.

E da quella sera nacque un'amicizia che nonostante la distanza chilometrica continua a mantenersi viva.

Da allora, abitando il «Tore» a Besozzo e io a Pace del Mela, non ci siamo visti più di tanto ma il telefono avvicina come recitava un vecchia pubblicità in tv. Qualche anno fa, mentre si chiacchierava alla cornetta Salvatore Torre mi propose di aprire una delegazione in Sicilia del 1° Club Nazionale Fiat 600.

«E perchè no» gli risposi e da quel momento timidamente e con molta pazienza mi avvicinai al mondo delle auto d'epoca.

Un patrimonio che avevo visto sempre come un completamento delle conoscenze di ognuno di noi, perchè ci ricorda il mondo delle auto e delle moto dei nostri padri e dei nostri nonni e per così dire si tramuta in memoria storica tra il mondo consumistico di oggi dove un'auto viene rottamata e dimenticata con facilità rispetto ad un tempo dove l'auto si manteneva con poco e restava nel cuore del proprietario e della sua famiglia.

Le auto «di un tempo» quando si fermavano, nel caso in cui ci fossero stati problemi seri, con piccoli escamotages e un po' di conoscenza dei motori si riusciva a farle ripartire mentre le auto di oggi hanno sì uno standard di sicurezza e di comfort notevoli, ma se un sensore elettronico va in avaria si piantano lì e non li smuove che il carroattrezzi.

È solo il caso che ci ricorda queste differenze o ne siamo davvero coscienti e inesorabilmente lasciamo scorrere tutto accettandolo e basta?

Ai letteri l'ardua sentenza.

Roberto Buemi

Responsabile delegazione del Mediterraneo

SALUTI E CONSIGLI DALLA DELEGAZIONE DI BIELLA

Cari lettori, un saluto a tutti voi dalla delegazione di Cossato e di Biella del 1° Club nazionale Fiat 600 e buon ventennale a tutti.

Approfitto di questa felice occasione per darvi alcuni consigli sui trasferimenti di proprietà delle auto d'epoca ed in particolare sui casi dei veicoli radiati d'ufficio aventi targhe, libretto e foglio complementare, ovvero tutti i documenti dell'auto. Problematiche che da anni seguono di persona. Per poter reinscrivere il veicolo mantenendo targhe e libretto originali dell'epoca, occorrerà produrre questa documentazione:

- 1) certificato di storicità del veicolo.
- 2) dichiarazione di vendita di veicolo radiato d'ufficio firmato da un qualunque venditore; è un atto di vendita da trascrivere sul modello NP-2B disponibile negli uffici del PRA
- 3) pagamento presso lo sportello Aci di 4 bolli di circolazione comprensivi del bollo in corso di validità
- 4) allegare foglio complementare in originale
- 5) fotocopia completa del libretto di circolazione
- 6) fotocopia documento d'identità dell'acquirente e futuro destinatario
- 7) fotocopia dell'estratto cronologico.

L'importo da versare al PRA è di 102,16 euro; con questi documenti il PRA fornirà il certificato di proprietà con i dati del nuovo intestatario. In questo modo la reinscrizione è ottenuta, ora si potrà procedere per la reinscrizione del veicolo alla motorizzazione civile per cui serve questa documentazione:

- 1) fotocopia certificato di proprietà
- 2) fotocopia completa del libretto
- 3) libretto in originale
- 4) fotocopia certificato di storicità del veicolo
- 5) dichiarazione sostitutiva di certificazione
- 6) documento d'identità acquirente
- 7) estratto cronologico in originale
- 8) modello domanda per operazioni relative ai veicoli a motore e loro ri-morchi
- 9) versamento di 29,24 euro sul modello 4028
- 10) versamento di 25 euro su modello 9001.

La modulistica necessaria è reperibile presso gli sportelli della motorizzazione civile e del Pra; a questo punto è possibile presentare la pratica all'ufficio di motorizzazione, il quale provvederà a rilasciarvi striscia adesiva con il nominativo del nuovo proprietario da apporre nell'apposita pagina dedicata ai trasferimenti di proprietà.

Giorgio Cametti

Responsabile delegazione Cossato e Biella



NOTIZIE CIOCIARE DALLA DELEGAZIONE DEL LAZIO

Continua a mieterne successi e consensi la delegazione di Lazio e Campania "capitanata" da Adriano Rossi.

Oggi il sodalizio ciociaro del 1° Club nazionale Fiat 600, con sede ad Alatri, ha superato quota duecento soci, ponendosi in testa alle delegazioni del nostro sodalizio come numero di iscrizioni. La passione di Adriano Rossi per la mitica 600 nasce sin dall'infanzia, essendo stata l'auto dei genitori, quella che lui ama definire la sua culla.

Ricordo il primo contatto telefonico che ho avuto con lui; quando gli proposi di aprire una delegazione nel Lazio accettò con entusiasmo.

I risultati ottenuti dimostrano come non mi sbagliassi ad affidare ad Adriano questo delicato incarico, portato avanti con passione, professionalità ed amicizia, sia tra i membri dello staff che tra tutti i soci.

Numerosi sono le manifestazioni di successo organizzate dalla delegazione, anche grazie al supporto del nostro responsabile dei raduni Vincenzo Catalani.

Salvatore Torre



Il Presidente Salvatore Torre

PASSIONE E PROFESSIONALITÀ DA LATINA



Roberto Capuzzo - Vicepresidente - Foto Francesco Marini

Nata in sordina qualche anno fa, la delegazione di Latina e provincia conta oggi circa cento soci grazie all'impegno costante della responsabile e carissima amica Adriana Fiore Carnevale.

La sua passione insieme al marito Giuseppe è da incorniciare e portare come esempio per tutti gli amanti della mitica 600 e delle auto d'epoca.

La cura con cui tengono la loro bella Fiat 600 del 1958, oltre agli altri due gioielli - una Lambretta e un Alfa Sud - testimonia l'amore per il mondo dei motori d'epoca.

La delegazione sorge in una meravigliosa località del litorale laziale, attigua al parco del Circeo, nota meta di personaggi dello schermo cinematografico e televisivo.

Capita spesso che nei raduni organizzati da Adriana si incontrino personaggi del mondo dello spettacolo e della politica. Come per le altre delegazioni si è creato tra noi e la delegazione di Latina e provincia un rapporto di amicizia oltre che di professionalità, con soci e collaboratori.

Roberto Capuzzo



Foto Franco Angeleri

LA STORIA DELLA FIAT 600

Testo di Donatella Biffignandi (Auto d'Epoca novembre 2004)

elaborazione di Matteo Fontana

Per chi considera l'automobile qualcosa di più di un mezzo di trasporto a motore, qualcosa di diverso da un semplice assommarsi di ferro e lamiera, gomma, legno e leghe, la storia della Fiat 600 è il simbolo della sua convinzione, il pilastro della sua fede. Quando l'amministratore della Fiat, Vittorio Valletta, annuncia nell'aprile del 1953 la preparazione di un modello di vettura minore, ultraeconomica, anch'egli compie un atto di fede.

L'obiettivo fondamentale è la realizzazione di un'automobile utilitaria come punto di forza dello sviluppo italiano, come elemento di consenso e di stabilità sociale, come spinta alla ripresa dei consumi, come volano della produzione industriale e perciò del benessere; una rivoluzione copernicana per la società italiana. Un'Italia allo stremo ma dotata di una dignità e di una forza che oggi ci paiono un miracolo.

Se Valletta avesse deciso di affidare le scelte produttive della Fiat ai risultati di un'indagine di mercato, avrebbe dovuto rassegnarsi a produrre soltanto trattori e ciclomotori e difficilmente avrebbe fatto quell'annuncio nel 1953. Già da tempo Dante Giacosa, responsabile della progettazione, e i suoi collaboratori lavoravano al progetto della "100", come si chiamò inizialmente la 600.

Si era infatti convinti della necessità di sostituire la 500 C.

Si puntava ad un veicolo moderno, a quattro posti, con un peso non superiore a quello della 500 e costo inferiore; occorreva abbandonare lo schema tradizionale e si partì dalle dimensioni dell'abitacolo, che doveva essere sufficiente ad accogliere quattro persone per arrivare alla forma esterna; Giacosa usò sé stesso come manichino di riferimento.

La vettura con il motore dietro, essendo più leggera, era anche più economica.

Scelta la posizione del tutto dietro, Giacosa si concentrò sul raffreddamento che in un primo tempo disegnò ad aria e il cambio che doveva essere automatico o semiautomatico, in modo da eliminare il pedale della frizione e rendere più facile l'uso della vettura. In realtà, questo cambio si rivelò molto più difficoltoso del previsto e Giacosa dovette arrendersi e rassegnarsi ad un gruppo motore tradizionale, a quattro cilindri, raffreddato ad acqua, con cambio normale a quattro marce.

Nel gennaio del 1953 le specifiche del progetto erano: motore a 4 cilindri di 570 cc, potenza 16 CV, peso 515 kg, velocità massima 88 km/h; parecchi erano i dettagli di grande originalità come ad esempio il radiatore a lato del motore, non potendo inserire tra il motore e la parete posteriore un ventilatore e un radiatore se non allungando la vettura e i costi.

Il tempo passava e giunse il momento in cui Valletta decise che occorreva il definitivo assenso del Comitato di Presidenza della Fiat; la riunione si svolse il 15 luglio 1953 al palazzo della Riv a Torino, in corso Vittorio Emanuele. Il progetto, dopo un'animata discussione fu approvato e all'inizio del 1955 la Fiat era in grado di iniziare la produzione. Il lancio fu deciso per il salone di Ginevra; l'impatto fu sensazionale e non pochi osservatori rilevarono come il salone si fosse trasformato in un salone Fiat, complice anche il fatto che non venivano presentate altre novità di rilievo, tranne la Mercedes 190 SL. Un giornale francese titolò: "La Fiat 600: une voiture dangereuse pour les autres constructeurs", ovvero "la Fiat 600 una vettura pericolosa... per gli altri costruttori".

Finita la fase della ricostruzione era iniziata, in Italia, quella della crescita; in questa Italia, determinata a lasciarsi finalmente alle spalle miseria, ristrettezze e cappotti rivoltati, arrivò la Seicento.

Costava 590 mila lire, circa 10 stipendi da operaio, sei da impiegato, ed era possibile acquistarla a rate.

Le famiglie lo fecero, firmarono cambiali, si indebitarono, rischiarono la perdizione e invece ce la fecero.

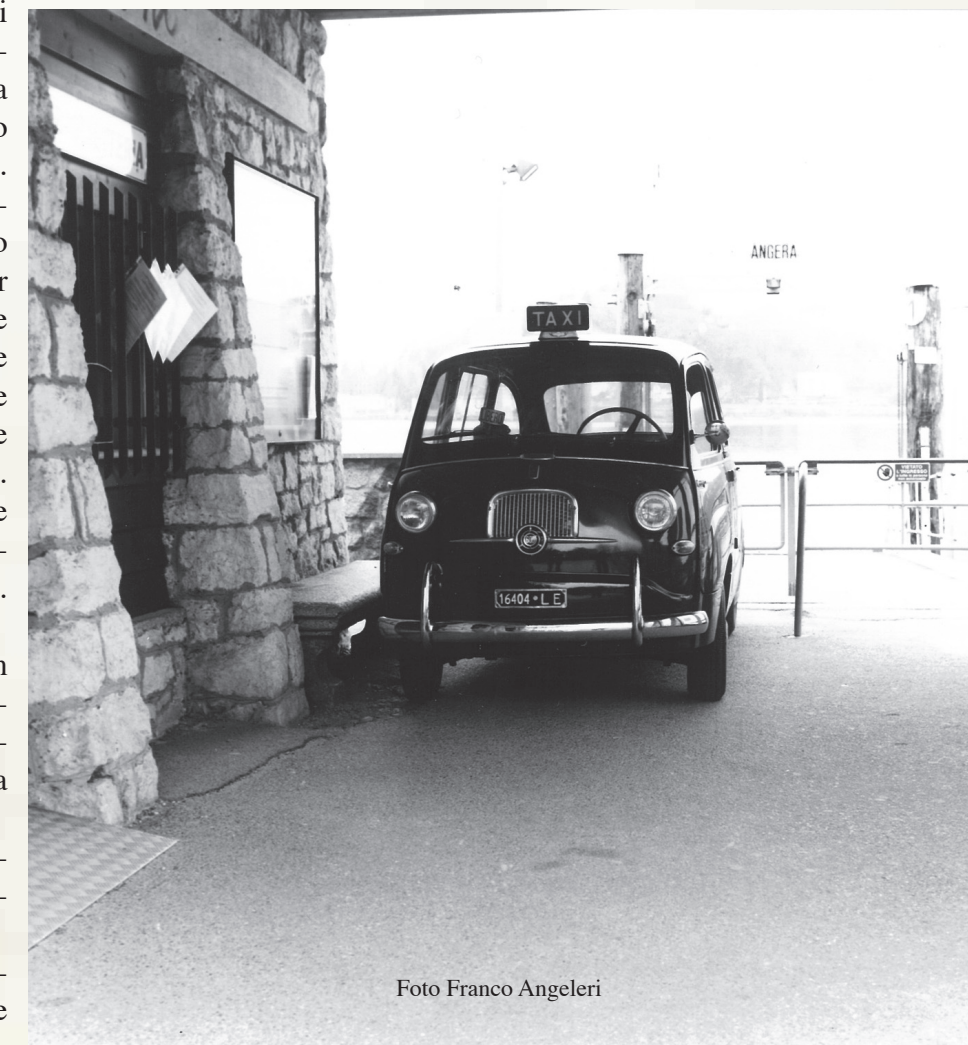


Foto Franco Angeleri

NUOVE DISPOSIZIONI DI LEGGE PER I VEICOLI DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO

Il giorno 20 marzo 2010 sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale nuove disposizioni di legge in materia di veicoli storici da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Riportiamo una sintesi delle principali novità contenute nel documento.

PRINCIPI GENERALI

Il provvedimento disciplina i requisiti dei veicoli storici sia sotto il profilo dell'accertamento dell'adeguato modo di conservazione, sia sotto il profilo della verifica delle prescrizioni di sicurezza. Il decreto in particolare contiene le seguenti disposizioni concernenti:

- 1) L'iscrizione di un veicolo in uno dei registri, al fine di acquisire la qualifica di "veicolo di interesse storico e collezionistico".
- 2) La riammissione alla circolazione dei veicoli precedentemente cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta
- 3) La revisione periodica

Il presupposto necessario per la qualificazione di un veicolo di interesse storico e collezionistico è la data di costruzione precedente **di almeno 20 anni** a quella della richiesta di iscrizione in uno dei registri; tale data è attestata dai Registri. **La classificazione di veicolo di interesse storico e collezionistico è subordinata all'iscrizione in uno dei Registri: ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e Storico FMI.** I Registri rilasciano, previa verifica dei requisiti, il certificato di rilevanza storica e collezionista; il certificato è suddiviso in diverse sezioni, nelle quali, a cura dei Registri, sono indicati: possessore del veicolo, dati di prima immatricolazione del veicolo, dati di costruzione del veicolo, dati generali ed identificativi del veicolo, nonché relative caratteristiche tecniche, eventuali parti del veicolo sostituite non conformi a quelle originali. Per i veicoli cancellati dal Pra o muniti di documenti non più validi per la circolazione, i Registri sono tenuti ad acquisire una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa dal richiedente l'iscrizione, relativa allo stato di corretta conservazione del veicolo.

E' consentita l'ammissione alla circolazione di autocarri, autobus e complessi veicoli, previa iscrizione in uno dei Registri; ai fini dell'ammissione è sufficiente la presentazione della certificazione attestante l'iscrizione del veicolo in uno dei Registri, unitamente ad una dichiarazione del proprietario che attesti l'utilizzazione del proprio veicolo solo a fini di collezionismo e non già per effettuare alcun tipo di trasporto.

Tali veicoli, qualora effettuino qualsiasi genere di trasporto, in qualsiasi quantità e a qualsiasi titolo, sono soggetti alle sanzioni previste dal Codice della Strada.

Ai fini dell'iscrizione di tali mezzi è sufficiente tenere a bordo la certificazione di iscrizione in uno dei Registri e la carta di circolazione riportante: generalità del proprietario, la classificazione "veicolo di interesse storico e collezionistico", la portata nulla per gli autocarri e i rimorchi.

REVISIONE PERIODICA

I veicoli di interesse storico e collezionistico sono sottoposti a revisione periodica con **cadenza biennale** secondo il consueto calendario: entro il mese di rilascio della carta di circolazione, ovvero entro il mese corrispondente a quello in cui è stato effettuato l'ultimo controllo della revisione, a visita e prova per l'accertamento dei requisiti alla idoneità alla circolazione. **La revisioni dei veicoli costruiti prima del 1° gennaio 1960 sono effettuate esclusivamente dagli Uffici Motorizzazione Civile (UMC).**



Foto Franco Angelieri

MARIO CHIODETTI SI RACCONTA

Seicento voleva dire mare, la partenza all'alba per Loano su strade inverosimili, tortuosi passi di montagna dai nomi leggendari, il Turchino, la Capra Zoppa, dopo la metà di luglio, quando papà e mamma avevano le ferie dalla banca e la macchina usciva dal meccanico "lavata e ingrassata", con l'olio nuovo, le gomme gonfie e la cinghia di riserva nel tascone della portiera.

Già la cinghia, aveva il potere di gettare l'intero equipaggio nello sconforto, quel piccolo serpentello nero si rompeva quando meno te l'aspettavi, magari in pianura, quando la 600 andava che era un piacere, bianca e lucida, dalle parti di Tortona, nel millenovecentosessantuno.

Avevo due anni e il papà si divertiva a farmi sembrare grande, fotografandomi al volante con un cuscino sotto il sedere, e ho ancora il ricordo dei sedili rossi con la mezzaluna superiore avorio, il tondino nero del clacson, il cruscotto con gli strumenti racchiusi in una specie di minuscola cappelletta votiva, illuminata da una luce giallognola.

Il mio diverimento di bambino era di scoprire per primo quando "veniva fuori il rosso" della riserva di benzina, e dirlo al papà con una nota di trionfo misto a timore.

Nell'infinito procedere verso la Riviera, io sedevo dietro e vomitavo l'anima, mentre la 600 affrontava le curve di montagna, perché papà detestava l'autostrada e ci costringeva a vedere Genova come fossimo i piemontesi di Paolo Conte, anche se partivamo da Giubiano, con il pieno fatto la sera prima alla Esso di via Tamagno a Varese.

Il papà di solito faceva benzina alla Fina di Comerio, quando ritornavamo da Biandronno, il sabato pomeriggio, ma per le grandi occasioni - e la partenza per il mare era una di quelle - il carburante doveva essere della Esso, una "tigre" nel motore.

Negli anni fino al 1965, la 600 tenne botta, cinghia più cinghia meno, anche se io, ormai più grandino e insuperabile a riconoscere le macchine senza vederle, dal rumore del motore, invidiavamo le Lancia e le formidabili Alfa Romeo che alla pompa si rifornivano di super, mentre il "sescentin" beveva soltanto normale.

Giravano da un pezzo le 750 Abarth con lo sportello del motore tenuto sollevato da due moschettoni di gomma nera e il clacson bitonale con le trombette rosse che spuntavano di sotto il paraurti anteriore, naturalmente ridotto ai soli "respingenti" cromati. Piccoli mostri che per un bambino di cinque anni erano meglio della Giulietta, e fu festa grande quando il Cesarino di Massa, cugino scapestrato del nonno, arrivò a Varese con un bolide giallo che a fianco della 600 di papà sembrava prodotto su Marte.

Un rombo così in garage non si era mai sentito, e il Cesarino ci stupiva ogni volta, perché ci veniva a trovare sempre con un mezzo diverso, come il Vespe 150 Gs con cui si presentò qualche anno più tardi.



"Mario Chiodetti all'età di 2 anni sulla 600 del papà"

Cara 600, con le portiere che si spalancavano contro vento, il piccolo "cappio" a cui il passeggero del sedile posteriore si aggrappava per uscire, il volante di plastica bianca bianca come quello delle macchinine a pedali, il cofano con la ruota di scorta e la batteria, le levette cromate per i tergicristalli e le luci, e quei seggiolini bicolori parenti poveri del sogno americano.

Fini in gloria la vecchia utilitaria - papà la vendette al prete di Malgesso - perché la famiglia era aumentata e per andare a Loano serviva più comfort e anche una macchina più sicura per piantarla con il Turchino e prendere una buona volta l'Autostrada dei Fiori.

Arrivò una Lancia Fulvia 2C grigio Doncaster, anno 1965, targa VA 156636 e cambio al volante, che feci in tempo a guidare decenne, con un finto volante a ventosa che papà aveva comprato e applicato davanti al sedile del passeggero, e poi negli anni della patente, con la scuola guida che lui mi faceva sulla discesa della Cartabbia. Il rumore dello scatto, un clac sordo che produceva la serratura del bagagliaio alla chiusura dello sportello, mi ha perseguitato fino a due anni fa, quando l'ho ritrovato, identico, in quella della Fulvia coupé 1.2 leva lunga del 1966 che ho acquistato a Treviso, da un farmacista quasi piangente al momento del distacco.

Non ho mai guidato una 600: ora mi hanno fatto socio onorario del 1° Club nazionale di Besozzo e spero che un giorno qualcuno dei soci mi faccia salire su un esemplare bianco avorio con i sedili bicolori, e magari sedere al volante, per rifare quello scatto di quarantotto anni fa.

E chissà che la spia della riserva allora non si illumini, dandomi un segno di intesa, come si fa tra amici con una strizzatina d'occhio.

Mario Chiodetti
giornalista e fotografo

QUEL RAMO DEL LAGO DI COMO...



Foto Franco Angeleri

Galeotto fu il ritorno da un raduno nel bergamasco di qualche anno fa; percorrendo la strada che da Erba conduce a Como in viale Lombardia all'altezza di Albese con Cassano vidi come per incanto alcune Fiat 600 parcheggiate davanti ad un lavaggio auto con annessa officina meccanica. Essendo in quell'occasione a fianco del guidatore, nelle mie funzioni di occasionale navigatore, intimai all'autista di fermarsi.

È proprio vero che la curiosità è donna!

Il meccanico, al secolo Emilio Giglio, anche lui incuriosito dalla colonna di Fiat 600 che si era fermata lungo la strada, ci venne incontro con un simpatico sorriso.

Cosa ci facevano quelle auto d'epoca tirate a nuovo e lì parcheggiate? Il segreto fu presto svelato dallo stesso Emilio, il quale, durante i fine settimana "armato del suo carro attrezzi" andava a "caccia", a scovare le auto della sua passione, per rimetterle a nuovo e rivenderle ad altri appassionati.

Non per business ma per passione.

Tutta la storia sarebbe troppo lunga da raccontare. Mi limito ad invitarvi, qualora passaste da Albese con Cassano, a fermarvi dal nostro amico e capodelegazione Emilio Giglio dove noterete, all'esterno della sua attività, una grossa insegna con scritto: "1° Club nazionale Fiat 600 - Delegazione di Como, Lecco e Bergamo". Sicuramente come ricompensa, l'Emilio vi offrirà un caffè e vi fornirà tutte le informazioni relative al magico mondo delle auto d'epoca.

Alfonsina Roggiani
Responsabile
Segreteria del Club



SCHEDA TECNICA DELLA 600

Motore: posteriore, 4 cilindri in linea
Cilindrata: 633 cc
Alesaggio per la corsa: 60 x 56
Rapporto di compressione: 7,5:1
Potenza massima: 21,5 CV a 4600 giri/minuto
Coppia massima: 4 mkg a 2800 giri/minuto
Distribuzione: valvole in testa spinterogeno
Raffreddamento: acqua, pompa, termostato
Trasmissione: tipo semiassi oscillanti
Frizione: monodisco
Cambio: 4 marce + RM, I, II, III e IV sincronizzate; comando a leva centrale
Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti, bracci trasversali superiori, balestra trasversale inferiore, ammortizzatori telescopici
Posteriori: a ruote indipendenti, bracci trasversali, molloni elicoidali, ammortizzatori telescopici
Freni: a pedale, idraulico sulle quattro ruote
A mano: meccanico, a nastro, sulla trasmissione
Velocità massima: 95 km/h
Pendenza massima superabile: 27%
Consumo medio: 5,7 litri/100 km
Portata: 4 persone + 30 kg di bagaglio
Potenza fiscale: 9 CV



"L'opera d'arte donata al Club del Prof Nicola Campanella"

Costruita nella versione berlina, tra il 1955 e il 1960. Nel 1956 la 600 viene presentata anche nella versione "tetto apribile" e "multipla". Venduta a 590 mila lire la berlina e 635 mila lire la versione "tetto apribile", prezzo inferiore a quello della Topolino. La Multipla versione 4 e 5 posti costa 730 mila lire, la versione sei posti a 743 mila lire, la versione taxi a 835 mila lire. Il 1960 è l'anno di nascita della versione D, con cilindrata maggiorata, in produzione fino al 1969; nel 1960, la 600 D è venduta a 640 mila lire. Con la 600 la produzione giornaliera della Fiat supera le 1000 unità; dal 1955, le 600 costruite nelle varie versioni ed edizioni sono 2 milioni 695 mila.

FIAT 600: L'EVOLUZIONE

MARZO 1955: Presentazione della Fiat 600, berlina a 4 posti con motore posteriore, lanciata ad un prezzo sensibilmente inferiore a quello della 500 C Belvedere, uscita di produzione nel 1954.

1955-1956: Vengono riportate modifiche nel corso del primo anno di produzione e nel 1956: nei primi mesi vengono aggiunte delle piastre di sollevamento e variazione di alcuni dettagli all'interno.

MARZO 1957: Presentazione della serie 1957, avviata con il telaio n. 277.970.

Esteticamente si riconosce per il vetro della portiera discendente, le calotte di nuovo disegno e le luci posteriori maggiorate divise in due.



Interno sede del Club

OTTOBRE 1957: Si riscontrano le seguenti variazioni estetiche: cornice dei fari di nuovo disegno, aggiunta di modanature sulle fiancate e dello spruzzatore lavavetro, mentre i paraurti vengo dotati di rostri con conseguente aumento della lunghezza.

MARZO 1959: Presentazione della serie 1959 dotata di un nuovo carburatore con incremento delle prestazioni; la velocità massima raggiunge i 100 km/h. Nuovo anche lo specchietto retrovisore interno.

OTTOBRE 1959: Debutto della serie che si potrebbe definire "nuovo codice della strada" in quanto le modifiche estetiche sono state apportate in seguito alla sua entrata in vigore.

SETTEMBRE 1960: Presentazione della 600 D, equipaggiata con un motore 767 cc; si riconosce per l'adozione dei deflettori, per l'aumento della scala tachimetrica a 120 km/h e la diversa posizione delle spie temperatura acqua e pressione olio. I sedili sono disponibili anche in finta pelle.

MAGGIO 1964: Viene presentata la versione con le porte controvento; contemporaneamente viene lanciata sul mercato la 850, evoluzione della 600 nell'impostazione fondamentale e destinata a sostituirla. La 600 però conviverà per qualche anno con questo nuovo modello.

NOVEMBRE 1965: Nuovo aggiornamento stilistico: sono montati proiettori di tipo maggiorato, si riscontrano lievi modifiche ai lampeggiatori anteriori ed ai gruppi ottici posteriori. Vengono eliminate le modanature sulle fiancate e sopra il coperchio di bagagliaio; il serbatoio ha una capacità di carburante di 31 litri.

NOVEMBRE 1970: La Fiat 600 esce definitivamente dal listino Fiat.

LA STORIA DEL 1° CLUB NAZIONALE FIAT 600: INTERVISTA AL FONDATORE E PRESIDENTE SALVATORE TORRE

Ripercorriamo insieme con uno dei fondatori del Club e attuale presidente Salvatore Torre, 20 anni di storia di un'associazione nata quasi per gioco e che in questi anni ha conosciuto un grande sviluppo su tutto il territorio nazionale. Con la crescita esponenziale del numero dei soci e delle delegazioni territoriali, arriva anche la ribalta televisiva.

Come nacque nel 1990 l'idea di fondare un club dedicato alle mitiche Fiat 600?

L'idea nacque alla fine degli anni 80 mentre per le vie di Varese durante la pausa pranzo; vidi una Fiat 600 esposta da un concessionario e decisi di acquistarla; quella decisione mi fece tornare in mente la mia infanzia e si scatenarono in me grandi emozioni che volevo condividere con altri appassionati della mitica. Emozioni così intense e belle non vanno tenute soltanto per sé stessi ma condivise con gli altri.

Quindi la storia del Club si intreccia con quella della tua vita?

Certamente perchè la mia passione per la Fiat 600 risale alla Sicilia di quando ero bambino. Nel 1955 quando il mio maestro di scuola elementare mi diede un passaggio sulla sua 600, in quella occasione scoccò la scintilla. A 18 anni ovviamente acquistai una 600 che purtroppo ho poi rottamato.

In questi primi 20 anni di attività, il Club ha conosciuto diverse tappe significative. Quali ricordi con maggiore piacere?

Il Club nacque come associazione locale ed infatti doveva chiamarsi "Club Fiat 600 7 laghi"; successivamente alla costituzione ci fu suggerito dal notaio Enrico Somma di cambiare denominazione essendo il nostro il primo Club italiano dedicato alla storica 600. Visti i risultati raggiunti e la nostra dimensione nazionale con più di 1200 soci sparsi su tutto il territorio nazionale possiamo dire che il notaio fu buon profeta e un grazie va a tutti i 9 soci fondatori che credettero in questa avventura.

Il Club ha cambiato diverse sedi, segno tangibile della crescita e dell'incremento delle attività.

La prima sede fu presso il benzinaio di Olginasio a Besozzo, poi nel 1992 inaugurammo la prima sede autonoma del Club in via Duse a Besozzo. Poi all'inizio degli anni 2000 abbiamo deciso di consentire l'iscrizione al Club anche ai possessori di altre marche e modelli e ci siamo trasferiti in una sede più adatta in via Roncari. Nel 2007 ci siamo trasferiti nell'attuale sede di via Milano che ci ha permesso di avere un'ancora maggiore visibilità. E' fondamentale per un'associazione come la nostra avere una propria sede, per confrontarsi tra noi ed incontrare i soci.

Nel corso degli anni sono cresciute in numero e in adesioni anche le delegazioni sparse in tutta Italia, che contribuiscono alla dimensione nazionale del Club.

Le prime delegazioni sono state quelle della Liguria, di Milano e delle Marche che oggi non ci sono più; quelle attive oggi sono sette e contribuiscono in maniera importante alla crescita del Club; altre potrebbero sorgere presto in alcune zone dell'Italia non ancora coperte. Approfito per ringraziare del loro lavoro e della loro passione tutti i responsabili delle delegazioni.

Quali sono stati i momenti più belli di questi 20 anni?

Ricordo con grande piacere i due passaggi televisivi che ci hanno visti protagonisti: su Rai 3 a Cominciamo Bene, con Michele Mirabella e Ambra Angiolini e più recentemente a "Porta a Porta" da Bruno Vespa su Rai 1. Ma non posso non citare il Tour di tre giorni a Maranello con l'ingresso trionfale nella patria della Ferrari seguiti passo passo da Radio Bruno, l'emittente locale. Ciò che porto davvero nel cuore sono le tante persone incontrate nelle centinaia di raduni e mostre a cui abbiamo partecipato.

Facendo un bilancio di questi 20 anni, ti saresti aspettato di raggiungere questi risultati e di superare la soglia dei mille soci?

All'inizio francamente no, vista la concorrenza nella nostra provincia di tanti club legati alle auto e moto storiche. Il nostro successo è legato all'impegno del consiglio direttivo e di tutti i volontari che prestano la loro opera ma anche alla nuova sede, al nuovo sito web, ma soprattutto alla passione per la mitica Fiat 600 che ci anima tutti i giorni.

Matteo Fontana



Il Club a Malpensafiere

CARROZZERIA CORTI

VIA DANTE ALIGHIERI
21034 - COCQUIO TREVISAGO (VA)
Tel. 0332700321



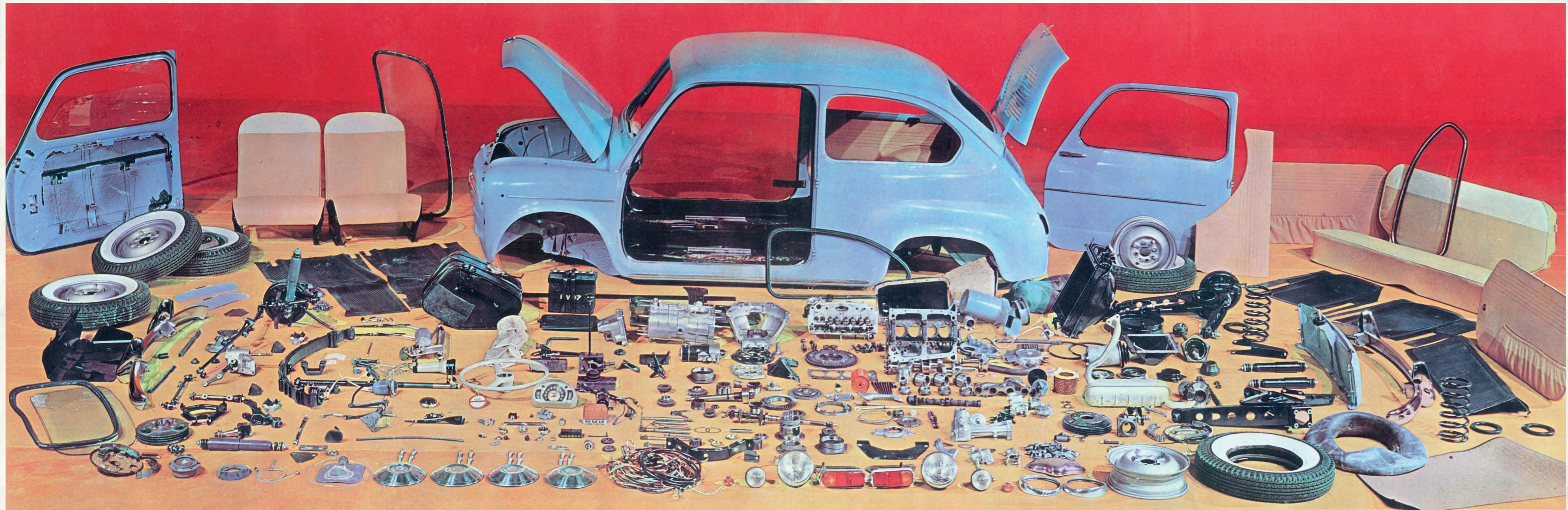
Carrozeria Soccorso stradale

I NOSTRI SERVIZI:

Verniciatura a forno
Banco di raddrizzatura con dime universali
Auto sostitutiva
Restauro auto d'epoca
Lucidatura personalizzata
Riparazione e sostituzione vetri in giornata
Accordo con le assicurazioni convenzionate
per accertamento e pagamento del danno

Realizzazione: WWW.GHIBLY.IT Tel. 0544 406349

QUIZ IN 600



Smontata una 600 abbiamo trovato:

- | | | |
|------------------------------|---------------------|-----|
| 1) kg di acciaio e di ferro | 1) da 300 a 400 kg. | kg. |
| 2) kg. di ghisa | 2) da 30 a 60 kg. | kg. |
| 3) kg. di leghe leggere | 3) da 15 a 45 kg. | kg. |
| 4) kg. di materiale plastico | 4) da 1 a 15 kg. | kg. |
| 5) kg di gomma | 5) da 40 a 70 kg. | kg. |
| 6) kg. di tessuti | 6) da 5 a 20 kg. | kg. |

Nella ripartizione dei pesi non si è tenuto conto dei seguenti gruppi: dinamo, gruppo di regolazione, motorino di avviamento, bobina, distributore d'accensione, tergicristallo, batteria, strumentazione, fanaleria (in totale 31,5 kg.).

Rimangono inoltre 49,5 kg. costituiti da cristalli, legnami, antirombo, collanti, vernici, eccetera