

SOMMARIO

1. RICERCA

FIAT 500	03
- Il significato di Fiat 500	
- Storia della 500	
PASSIONE PER LA 500	12
- Amore pe passione per la vettura nata nel 1957	
COLLEZIONISMO	15
- Fiat 500: l'auto più cercata dei collezionisti	
- Possedere un'auto unica	
FIAT 500 CLUB ITALIA	20
- Ricerca	
- Storia del Club	
- Mezzi di comunicazione del Club	
STATO DELLARTE	24
- Scelta e analisi del magazine	
- Analisi riviste sul mercato	

2. PROGETTO

PROGETTO	27
- Nuova organizzazione	
- Formato	
- Layout e Griglia	
LOGO	38
- Logo rivista	
- Logo club	
CARATTERISTICHE FONT	42
- Minion Pro	
- Gotham	
COPERTINA	45
- Caratteristiche copertina	

3. RIFERIMENTI

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA	48
---------------------------	----

FIAT 500

“Nell'automobile c'è quel di pu' che trascende l'esatto, ritmico pulsare dei suoi organi meccanici... La semplicità dà valore ad ogni creazione della tecnica così come alle creazioni artistiche. Le forme sofisticate o ricercate che vogliono essere nuove, cioè alla moda, passano come tutte le mode; hanno la vita effimera dei figurini che escono dalle mani dei grandi sarti: non durano che una stagione.”

Dante Giacosa, Torino 1959





IL SIGNIFICATO DI FIAT 500

Ci sono vari modelli di 500. Adesso in circolazione c'è il nuovo modello, arrivato sul mercato a partire dal 2007, che si ispira nella sua totalità a quello del 1957, e non a caso il lancio è avvenuto esattamente 50 anni dopo.

Un altro modello, che non ha avuto un grande successo e difficilmente farà parlare di sé nell'ambito del motorismo storico è la Fiat Cinquecento, con il nome scritto a lettere. Si tratta di una piccola automobile lanciata nel 1991 e prodotta fino al 1998. In totale ha venduto più di un milione di pezzi, quindi sarebbe ingeneroso parlare di insuccesso completo. Il modello più famoso è quello che fu lanciato nel 1957. Il nome preciso è Fiat Nuova 500. Infatti, la prima vera 500 era stata lanciata nel 1934, però è conosciuta da tutti con il nome di Topolino. Questa, doveva essere la macchina che, secondo l'idea del regime fascista, avrebbe dovuto essere abbordabile nel prezzo e motorizzare in massa l'Italia già a partire dagli anni '30. Il prezzo in realtà era piuttosto alto e la cosa non avvenne. Il resto l'ha fatto la Seconda guerra mondiale, in cui l'Italia è entrata nel 1940, e che bloccato molti sviluppi d'impresa a favore dell'industria bellica. Nel 1957 l'Italia era in pieno boom economico. La motorizzazione degli italiani era iniziata sulle due ruote con la Vespa e la Lambretta, e sulle quattro ruote con la Fiat 600. Così, venne lanciata una superutilitaria che potesse soddisfare i bisogni di una determinata fascia di mercato.

Il nome della 500, infatti, richiama due concetti fondamentali. Il primo riguarda il motore: la macchina, infatti era alimentata da un motore a due cilindri raffreddato ad aria, con una cilindrata di 497 cc. Quindi era, appunto, una cinquecento.

Il secondo punto focale, invece, è il prezzo, che era di poco al di sotto delle 500 mila lire. Una cifra che era pari a circa 13 stipendi di un operaio. Prezzo tutto sommato accessibile per poter coronare il sogno di possedere un'automobile, a maggior ragione in un'epoca di cambiamento come gli anni '50 e '60.

STORIA DELLA 500

Molti la conoscono ma tanti altri hanno la curiosità di sapere qual'è la storia della Cinquecento.

Questa piccola autovettura ha segnato la vita di tantissimi italiani e ancora oggi, al suo passaggio, le persone e i bambini si voltano divertiti.

La simpatia del "cinquino" ha fatto sì che oggi, a fronte dei cinque milioni di esemplari prodotti, ve ne siano ancora 600.000 circolanti.

LE ORIGINI

Nel Luglio 1957 la Fiat presentò la 500 una piccolissima utilitaria con un motore a due cilindri e dalla velocità massima di 85 chilometri orari. Erano passati solo due anni dall'uscita della 600 e il lancio di un modello più o meno analogo a quello precedente era parso a molti insensato, in quanto si pensava che avrebbe finito per far concorrenza all'altro. Tanto più in considerazione del fatto che si era dovuta apprestare un'apposita linea d'assemblaggio per una potenzialità di mezzo migliaio di vetture al giorno. Ma Valletta non aveva voluto sentire ragione. E anzi, dopo che il prezzo della benzina era aumentato per via della crisi di Suez, aveva messo fretta ai suoi collaboratori perché sfornassero al più presto una superutilitaria che consumasse il meno possibile. Giocosa aveva dovuto fare i miracoli non solo per realizzare rapidamente il progetto, ma per allestire una vettura che fosse un concentrato di soluzioni tecniche tali da poterla mettere in vendita a un prezzo di parecchio inferiore a quello della 600.

E alla fine era riuscito nell'impresa realizzando un modello con un padiglione più sostenuto rispetto alla versione iniziale, con una panchetta posteriore senza imbottitura, con vetri fissi e le ruote prive di coppe. In compenso si trattava di una macchina dai consumi e dai costi d'esercizio ridotti all'osso, e con un'eccellente tenuta di strada. Peraltro l'uscita della nuova utilitaria si risolse sul-



la prime in un grosso insuccesso. Non già perchè quell'auto era minuscola, ma perchè troppo modesta era la potenza del motore, di soli 13CV; non aveva un vero e proprio sedile nella parte posteriore, e mancava di qualsiasi accessorio. Si dovette correre in fretta ai ripari, per presentare una nuova versione, che fosse più gradita al pubblico, ai primi di novembre al salone dell'auto. Ancora una volta Valletta chiese a Giocosa di compiere un miracolo, e questa volta la vettura che uscì dalle sue mani incontrò il favore del pubblico, in quanto il motore risultava potenziato, in modo da consentire una velocità più alta e una ripresa meno asmatica, e erano stati introdotti dei miglioramenti tali da rendere la macchina meno povera e più confortevole. Fu necessario tuttavia ritoccare il prezzo di listino, portandolo a 217 euro - 13 euro in più della prima edizione. Per Valletta la Nuova 500 così chiamata per distinguerla dalla Topolino avrebbe dovuto diventare la prima macchina per chi ancora ne sognava una. In realtà, per quanto fosse stata concepita e realizzata per milioni d'acquirenti, non era ancora alla portata di tutti: mezzo milione di lire rappresentavano quasi dieci volte il salario di un operaio di prima categoria e sei volte lo stipendio di un impiegato statale.

Valletta decise così l'anno dopo di ridurre il prezzo della versione base a 204 euro e della successiva a 225 euro, e di abbassarlo ulteriormente in prosieguo di tempo, a seconda di come fossero andate le cose. In realtà non ci volle molto, non più di sei-sette mesi, per vincere la scommessa, anche se la marcia trionfale della 500 (quella che porterà la sua produzione a superare entro il 1975 la cifra di quattro milioni di esemplari) cominciò in pieno a partire dal 1960. Ma già nel biennio precedente, grazie al successo della nuova vettura, la Fiat aveva compiuto un autentico balzo, passando da poco più di 300.000 unità prodotte a 425.000. E nel frattempo era comparsa sul mercato anche la Bianchina, un'altra vettura di piccolissime dimensioni, costruita dall'Autobianchi, la società che Valletta aveva creato due anni prima di concerto con Leopoldo Pirelli e Edoardo Bianchi.

LA NUOVA 500 (1957 – 1960)

La Nuova 500 venne presentata ufficialmente nel Luglio 1957.

La Nuova 500 aveva due soli sedili e una panchetta posteriore. La vettura poteva ospitare solo due persone, ma poteva portare fino a 70 kg di bagaglio. Era lunga 2,97 metri, larga 1,32 metri e 1.325 metri di altezza. Aveva un passo di 1,84 metri. A vuoto pesava 470 kg, ed a pieno carico raggiungeva i 680 kg. Il cambio era a 4 marce con innesto rapido in 2 °, 3 ° e 4 °. Il sistema frenante era idraulico sulle quattro ruote. La trasmissione era del tipo a semiassi oscillanti sulle ruote posteriori. La velocità massima era di 85 km/h. Il prezzo di listino fu di 490.000 lire. Il lancio della nuova 500 fu un vero insuccesso. Il prezzo era troppo alto se confrontato a quello della Fiat 600. Quest'ultima costava 640.000 lire ma vantava un motore 4 cilindri e la possibilità di trasportare abbastanza comodamente 4 persone. In quegli'anni di boom economico era consuetudine fare ricorso a cambiali e la differenza di prezzo tra le due macchine non appariva insormontabile.

Anche l'aspetto non aiutava. L'assenza delle cromature, allora di gran voga, le ruote con i bulloni a vista prive di coppe, i fari incassati senza cornice non la rendevano appetibile. All'interno della nuova 500 il commutatore delle frecce, anziché nel piantone dello sterzo era posto al centro della plancia. Il getto d'acqua per il lava vetro era inesistente, il portacenere era assente e i vetri delle portiere erano fissi. Le uniche aperture erano rappresentate dai piccoli deflettori laterali. Inoltre vi erano notevoli imperfezioni nelle finiture e nelle verniciature. Infine il tetto era completamente in tela e comprendeva anche il lunotto, in plastica trasparente. Nel Novembre 1957 la Fiat tentò di correre ai ripari e la "Nuova 500" subì dei miglioramenti. Contemporaneamente venne prodotta la "Fiat 500 economica", equivalente della prima serie.





NUOVA 500 TETTO APRIBILE

Il 1959 fu un anno ricco di cambiamenti e novità per la Fiat 500. Da segnalare la conquista del prestigioso premio “Compasso d’Oro” per il design. La Cinquecento fu la prima automobile a vantare questo riconoscimento, riservato, fino ad allora, ai più diversi prodotti industriali. Le modifiche tecniche di quell’anno si concentrarono soprattutto nell’ aumentare l’ abitabilità ai sedili posteriori (nelle prime serie solo una panchetta poco imbottita), vero limite al successo della vettura. Nacque così nel marzo 1959 la “Nuova 500 tetto apribile”: la prima 500 a (quasi) “quattro posti”. Prezzo e meccanica invariati rispetto alla precedente “normale” di 15 CV (che scomparve dal listino). Da segnalare, tuttavia, un irrobustimento del retrotreno in previsione del maggiore peso trasportabile. La grande novità introdotta dalla Tetto Apribile si ottenne alzando di qualche centimetro il tetto dove fu inserita una parte in lamiera che, partendo dalla base del lunotto, si prolungava in avanti fino a metà padiglione. Si modificò dunque il tetto introducendo, lungo la metà posteriore, una copertura metallica comprendente il lunotto (questa volta di vetro). Rimaneva, sopra ai posti anteriori, il classico tettuccio che accompagnerà tutta la vita della vettura. Sempre per recuperare centimetri abitabili, vennero ricavati dal pianale due pozzetti a vantaggio degli occupanti della panchetta posteriore. Nacque così agli inizi del 1959 la “Nuova 500 tetto apribile”, con potenza portata a 16,5 CV. Prezzo fissato a 225 euro. Affiancata alla nuova 500 “tetto apribile”, rimase ancora per poco tempo sul mercato la “trasformabile”, che beneficiò via via di tutti gli aggiornamenti alla meccanica delle versioni “normali”. Il suo prezzo venne ulteriormente ridotto a 204 euro (ben il 20% in meno del primo listino del 1957). Sempre nel 1959 in Italia entrò in vigore il “Nuovo Codice della Strada”: per rientrare nelle nuove norme della circolazione, le vetture prodotte a partire da quell’anno dovevano conformarsi a determinati parametri di omologazione. I cambiamenti più evidenti che ebbe la 500 riguardarono i dispositivi di illuminazione/segnalazione. Vennero così abolite le prese d’aria sotto i proiettori anteriori per

ospitare le luci di posizione e di direzione. Anche sui lati venne introdotto un nuovo ripetitore degli indicatori di direzione di forma circolare.

LA FIAT NUOVA 500 D

Il modello “Nuova 500 D t.a.” fu presentata nel 1960. (a partire dal numero di telaio 182001). Venne prodotta fino al 1965 in 640.520 unità. La Fiat, dopo ben 3 anni, ufficialmente ammise l'esistenza di una seconda serie; Un grosso passo in avanti nell'evoluzione della vettura, era già stato compiuto con la “tetto apribile” del 1959, considerata però ancora un ennesimo aggiornamento rispetto alla prima serie del 57.

All'esterno, risultano davvero minime le differenze tra un modello “tetto apribile” (a fanaleria aggiornata) e una “D”. La sostanziale differenza della Fiat Nuova 500 D risiede nel motore che viene nuovamente potenziato, oltre che maggiorato. La cilindrata passa da 479 cc a 499,5, la stessa della Sport, ma con una potenza di 17,5 CV.

Le principali innovazioni della Fiat Nuova 500 D furono le seguenti: serbatoio carburante tipo 600 (di forma quadrata, posto sul lato guida, nel vano anteriore), maggiore imbottitura del sedile posteriore, schienale posteriore ribaltabile in avanti in modo da formare un piano di carico posteriore, leve di avviamento e starter realizzate in metallo con impugnatura in plastica, cuscinetti paratesta applicati ai montanti posteriori, lavavetro a pompa manuale (dal 1961), portacenere (dal 1961), visiere parasole imbottite (dal 1961), bordo nero imbottito posto nel sottopancia, luce di cortesia collegata all'apertura della porta lato guida e funzione “ritorno” del tergicristallo (dal 1964). Anche la plancia, a seguito dell'introduzione del portacenere (in posizione centrale), cambiò in alcuni dettagli, principalmente nella disposizione della spia degli indicatori di direzione, ora affiancata alla spia delle luci abbaglianti, poste entrambe sul lato sinistro del tachimetro.

La Fiat Nuova 500 D finalmente riuscì ad esaudire tutti coloro che





nelle versioni precedenti potevano trovare delle perplessità soprattutto sulla dotazione di accessori per il confort. Anche se le modifiche della D, rispetto alla Tetto Apribile del 59, furono relativamente poco consistenti, il pubblico le accolse con grande entusiasmo; queste modifiche furono il tocco finale che resero perfetta la già buona versione del 59 e che decretarono, finalmente dopo 3 anni, il meritato successo della 500. L'evoluzione della Fiat Nuova 500 D fu reso possibile dal riposizionamento della 600 che venne proposta in un'unica versione potenziata a 750 cc. Nella gamma Fiat si accentuò dunque il distacco tra le due utilitarie sia in termine di cilindrata che di prezzo. La Fiat Nuova 500 D risultò finalmente esaudire tutti coloro che nelle versioni precedenti potevano trovare delle perplessità soprattutto sulla dotazione di accessori per il confort. Prezzo di lancio: 500.000 Lire.

PASSIONE PER

LA 500

AMORE E PASSIONE PER LA VETTURA NATA NEL 1957

Sessanta anni e non mostrarli. Non solo perché il restyling dà una mano e il nome si perpetua, ma l'amore e la passione degli italiani per la mitica Cinquecento non si sono scalfite per nulla. Anche perché la piccola utilitaria della Fiat fa parte a pieno diritto della storia del Belpaese e del suo boom economico.

Per ora solo un ricordo...

Era il 1957 quando sulle strade italiane, per nulla ingolfate, faceva la sua comparsa la Fiat 500. Sono passati sessanta anni e non potevano mancare celebrazioni e iniziative per questo compleanno. Compresa l'emissione di un francobollo in circolazione dal 4 Luglio 2017 nel contesto della serie tematica "le Eccellenze del sistema produttivo ed economico". "Considerata uno dei modelli più apprezzati nella storia dell'automobile, la Fiat 500 è divenuta nel tempo una vera e propria icona - spiega John Elkann, chairman di Fiat Chrysler Automobiles - le ragioni sono riferite a diversi fattori: la sua funzionalità, l'innovazione delle forme e delle tecnologie, riconoscibili nel disegno della sua inconfondibile carrozzeria, la versatilità d'uso che le ha permesso di guadagnare una posizione prioritaria nel percorso della motorizzazione negli anni '60". Entrata stabilmente nell'immaginario sociale dei prodotti di massa dotati di un'anima e di una forte personalità, la 500 ha fatto scuola per decenni nell'influenzare e determinare la forma e i contenuti di parte delle moderne utilitarie.

"Nel 2007, la 500 è stata protagonista di un'altra fase di forte rilevanza culturale per tutto il mondo dell'automobile - aggiunge John Elkann - che attraverso un'evoluzione tecnologica e formale, ha visto il nuovo modello affermarsi con successo ovunque, un patrimonio di enorme valore che pochi costruttori possono vantare. Guidare una 500 è un modo per esprimere il proprio stile di vita, un manifesto della propria personalità e della propria visione del mondo. Un compito, quello del designer, di comprendere le esigenze di chi l'auto la vive e l'adopera, e offrire la sua capacità di



visione. Con sessanta anni di storia alle spalle, la Fiat 500 si accinge a percorrere un altro lungo viaggio, come simbolo del miglior stile italiano”.

Un'icona democratica e al tempo stesso distintiva destinata a essere sempre più apprezzata e desiderata in tutto il mondo. Il francobollo italiano dedicato al 60°, raffigura lo storico modello Fiat 500, in primo piano, e sullo sfondo, l'attuale vettura icona di casa Fiat; alle estremità delle date sono riprodotte due bande tricolore. A realizzare il bozzetto è stato il Centro Stile Fiat con l'ottimizzazione del Centro Filatelico della Direzione Officina Carte Valori e Produzioni Tradizionali dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato Spa. A commento dell'emissione c'è il bollettino illustrativo a firma di John Elkann. La tiratura annunciata è di un milione di francobolli in fogli da ventotto esemplari.



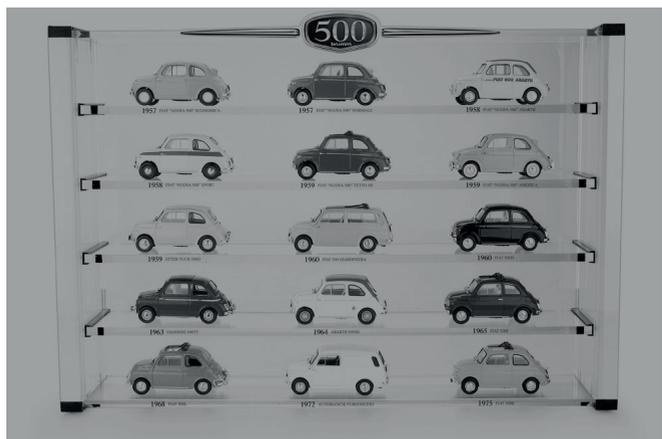
COLLEZIONISMO

FIAT 500: L'AUTO PIU' CERCATA DAI COLLEZIONISTI

La passione per la 500 si manifesta anche nei confronti dei modelli della vettura. L'hobby del collezionismo non è ovviamente riservato ai possessori dell'auto, ma interessa gli amanti del motorismo, della storia, dell'arte. La ricerca del pezzo mancante riguarda sia i modelli di origine industriale che quelli artigianali ancor meglio "antichi" da essere diventati quasi introvabili. Bene o male quasi se rari perché prodotti in pochi pezzi o abbastanza tutti i cinquecentisti posseggono qualche esemplare di cinquino in miniatura, ma non mancano casi di autentici collezionisti capaci di raccogliere migliaia di pezzi, frutto di pazienti ricerche e spesso anche di ragguardevoli investimenti economici. Uno di questi è sen'altro Lorenzo Achilli che, coadiuvato dalla moglie Mara Depini, ci racconta da dove nasce la passione per il collezionismo e cosa significa per gli amatori andare alla ricerca del modellino mancante.

"Ad ognuno di noi è capitato di trovare un oggetto che ha coinvolto tutti i cinque sensi, in modo talmente unico ed esclusivo, da stimolare il desiderio di stringerlo tra le mani, di guardarne le forme, di annusarne l'eventuale odore, di udirne il rumore (se ne produce) e, a seconda del materiale in cui è fatto, anche di sentirne il sapore. Si stringono legami particolari, spesso fin da piccoli, con cose ed oggetti che poi rimarranno appiccicati a noi, compagni di strada, di avventure, di sogni, di desideri. Parliamo di passione, quella che ci porta a desiderare l'oggetto in questione, ad intraprendere viaggi, sia fisici che mentali, per poterne acquisire perché diverso ma sempre uguale. Si chiama collezionismo e non è una malattia. E solo una passione molto uno in più grande, coinvolgente e totalizzante, che travolge e che crea, tra le tante cose, cultura. Perché il collezionista poco a poco acquisisce tutto il sapere dell'oggetto dei suoi desideri. Ha conoscenze specifiche e mirate, va alla ricerca di ogni più piccola notizia, particolarità curiosità, come un investigatore, ed allestisce un completamento del





sapere sull'oggetto del archivio a suo desiderio. Il collezionismo diventa così un modus vivendi. Una attività adrenalinica, senza fine, perché la collezione che si è intrapresa sia il più possibile completa in ogni sua accezione. Case destinate a diventare piccoli musei, al cui interno trova collocazione qualsiasi tipo di oggetti. Lomo, consapevole di quanto poi la passione abbia la necessità di essere alimentata, ha sviluppato tutta una serie di attività commerciali, volte a soddisfare questo desiderio. E così stato "inventato" il modellismo, una delle tante branche del collezionismo, ovvero la riproduzione in scala di "modelli" di qualsiasi genere, dai treni alle automobili, dai mezzi pesanti alle ruspe, dagli aerei agli elicotteri... Se la passione per la 500, quella vera, i modellini della stessa a volte rasenta la "pazzia". Negli anni passati era è forte, quella per trovare modellini di 500: per difficile erano modelli giocattolo destinati ai bambini lo più ma abbastanza fedeli all'originale. Quando la domanda da parte di un pubblico adulto ha cominciato a farsi pressante, le case hanno dato vita a numerose serie, molto apprezzate produttrici italiane ed estere te dai collezionisti stessi. Produrre modellini di 500 in scala è diventato così un vero business. Così come andare alla ricerca della rarità, per un certo periodo di tempo ha scatenato i collezionisti nei mercatini dell'usato, con tanto di lunghe e laboriose trattative. Oggi, con una buona parte degli scambi trasferiti sulla "piazza virtuale" di internet, tutto viaggia ad una velocità superiore. Come si diceva, molti dei modellini di 500 più ambiti sono stati in origine giochi per bambini. Come quelli della Ingap filo, neanche troppo lungo, che portava ad una specie di pulsante e ad un volantino. Altre case ancora, come la Mercury, la Politoys e la Mebetoyts avevano prodotto modellini di 500 giocattolo, diventati poi molto ambiti dagli attuali collezionisti. Così come in epoca più recente i modellini da assemblare della italiana Burago e della giapponese Gunze Sangyo. Si potrebbe dire che il modellismo ha indotto i collezionisti ad avvicinarsi alla vettura reale. così o della Pocher "telecomandati" mediante un come è vero il contrario. Collezionista proprietario, è diventato un binomio inossidabile, destinato a

protrarsi nel tempo.

POSSEDERE UN'AUTO UNICA

Ciò che spessissimo sorprende a chi osserva il mondo della 500 dal di fuori è l'incredibile varietà estetica che si può cogliere in un qualunque raduno. L'idea della sfilza di auto tutte uguali o quasi, con poche varianti di colore, con l'aspetto uniforme da catena di montaggio è spazzata via al primo sguardo. Perché? Primo, perché per l'intera produzione della 500 furono impiegati circa 100 colori di carrozzeria, con relativi abbinamenti degli interni. Senza contare le personalizzazioni after market e le rielaborazioni - talvolta strabilianti - ad opera dei vari carrozzieri dell'epoca. Secondo, perché negli anni la 500 è diventata specchio di chi la guida ed il proprietario della prima ora o il neofita entusiasta non resistono alla tentazione di "metterci le mani". Alcuni si limitano ad un colore di carrozzeria un po' più audace o a qualche adesivo; altri si lanciano in artistiche aerografie vere opere d'arte su lamiera. Altri ancora arredano il minuscolo abitacolo e lo trasformano in un salottino, una camera dei giochi piena di peluche, inno alla propria squadra del cuore al personaggio dei fumetti più amato, la consolle di un dj pronto per animare una serata in discoteca. I più audaci - e magari dotati delle necessarie competenze e attrezzature - si spingono ad un un taglia&cuci che incide e piega le lamiere, accorcia la già minuscola struttura o la allunga fino a ritrovarsi con una limousine, rende i parafanghi ipertrofici, fa comparire spoiler e dona sportelli ad ala di gabbiano. I puristi urlano vendetta, ma anche loro si divertono a cercare - seppur con rigore filologico tutte le possibili modifiche e gli accessori coevi. Terzo, l'ambito associativo accoglie entrambe le categorie con ugual rispetto e stima, poiché è forte la convinzione che fra i pregi di questa vettura e tra gli effetti più positivi del rapporto che si instaura tra possessore e mezzo ci sia proprio la possibilità del primo di rispecchiarsi nel secondo. Difficile che ad un raduno accada, come invece era Cosa piuttosto comune nei parcheggi





all'epoca, che una persona si ritrovi ad aprire un cinquino che non è il suo perché non l'ha riconosciuto. A ciascuna 500 il suo umano, per ciascun umano magari anche più di un cinquino (in molti ne posseggono più d'una e non mancano i collezionisti con garage degni di un museo), ma senza possibilità di confusione La 500 parla di te, del tuo vissuto, delle tue passioni (sportive, musicali, letterarie, cinematografiche...) e della tua passione per lei, dei tuoi affetti. Sedersi al volante e partire per un viaggio, breve lungo che sia, e per molti mantenere un contatto con una parte profonda di sé. "La 500 è un'auto sensibile che si adegua al carattere del conducente scriveva Anna Tagliacarne de "L'Espresso", che tra l'altro è autrice di una frase divenuta emblematica: "Chi la possiede ne è orgoglioso come se fosse una fuoriserie, chi l'ha perduta vive nel rimpianto".

FIAT 500

CLUB ITALIA

RICERCA

Esistono più di 80 siti di Club riguardanti la Fiat 500 in tutta Italia e anche all'estero. In Italia il più grande e importante è il Fiat 500 Club Italia.

STORIA DEL CLUB

Nel 1983, Comune e Proloco di Garlenda, pensando ad una manifestazione di richiamo che potesse dare notorietà al paese, progettaronο un raduno di Fiat 500, una vettura ancora molto diffusa e utilizzata dagli abitanti del luogo. La prima edizione ebbe luogo il 15 luglio 1984 e, pur richiamando solo una trentina di partecipanti, diede il "la" ad un processo virtuoso che dura ancor oggi. Vi prese parte l'ingegner Dante Giacosa, che fu molto colpito dall'inusitata e tanto più encomiabile iniziativa di dare un nuovo soffio di vita e prestigio alla Fiat 500"; il grande progettista sarebbe rimasto in contatto con il Club con affetto e stima fino alla sua scomparsa, avvenuta nel 1996.

Tra i cinquecentisti della prima ora ci furono inoltre il futuro presidente Gian Paolo De Capitani di Alassio e Mario Ferrando di Genova, poi diventato una delle colonne del sodalizio. L'aprendere da due turisti olandesi, Ronald e Annelies Hoeven, dell'esistenza nei Paesi Bassi di un Club dedicato alla 500 fondato



Domenico Romano alla partenza da Parco Villafranca a Garlenda. Ogni anno l'organizzazione del raduno coinvolge tutto il piccolo paese dell'entroterra ligure.



Dante Giacosa con le sue due creature più famose: la 500 e la Topolino.

nel 1980, spinse l'allora sindaco di Garlenda Domenico Romano e l'amico Giuseppe Nespolo a partire per l'Olanda. Quel viaggio segnò la nascita degli "Amici della 500", primo nucleo dell'attuale Club.

Nel 1985 i partecipanti al raduno furono 100; nel 1986 addirittura 300 e sul palco della manifestazione salirono personaggi dello spettacolo quali Gianfranco Funari, Sandra Milo e i giovani Piero Chiambretti e Simona Ventura (Miss Muretto di quell'anno), ma anche il vicepresidente Fiat Giovanni Nasi con la consorte Marinella. Nel 1987 si svolse il primo Tour Europa, con un centinaio di vetture partite da Geleen (NL).

Lo stesso anno uscì il primo volume sulla 500 a cura di Romano Strizioli con la copertina di Walter Molino, presentato alla trasmissione televisiva RAI "Uno su cento", condotta da Pippo Baudo. Fu l'inizio di un'importante e crescente esposizione mediatica per il sodalizio che avrebbe assunto in breve tempo carattere internazionale.

Nel 1989 nacque la rivista sociale "4piccoleruote", attualmente bimestrale a colori di 68 pagine con tiratura di 25.000 copie.

Era tempo che gli "Amici della 500" si dessero un'organizzazione più strutturata ed ufficiale: fu così che il 13 marzo 1990 nacque il Fiat 500 Club Italia. Il fondatore Domenico Romano divenne presidente onorario, mentre Gian Paolo De Capitani assunse la presidenza.

Il Club ed il raduno sono la risposta ad una felice vocazione del nostro Comune trasformare l'utilitaria disegnata da Dante Giacosa, strumento di lavoro e di vita, in un simbolo culturale e storico risultato dell'ingegno italiano».

MEZZI DI COMUNICAZIONE DEL CLUB

Il Club “Fiat 500 Club Italia” possiede tre mezzi di comunicazione: il sito web (www.500clubitalia.it), il Museo Multimediale della 500 a Garlenda e il magazine “4 Piccole Ruote”.

Il sito web racchiude tutte le informazioni sul Club: la storia, il museo, l’A.S.I., come registrare il proprio modello di auto, informazioni tecniche, la rivista, come iscriversi al club, i raduni, il forum etc...

Il Museo Multimediale della 500 fu inaugurato il 6 luglio 2007. La struttura, ospitata presso la sede del Club a Garlenda, ha raccolto consensi di migliaia di persone, italiane e straniere, che l’hanno visitata nel corso della manifestazione.

Il Museo si rivolge agli appassionati della piccola grande auto e in generale a chi si interessa di automotorismo storico desideroso di conoscere uno spaccato di storia dell’Italia che, grazie alla 500, si mise finalmente su quattro ruote e viaggiò verso la modernità.

Il Museo risulta di particolare interesse per le scuole di ogni ordine e grado, per gli studenti universitari impegnati in tesi e tesine, per i giornalisti e i ricercatori.

Per queste ultime categorie, a disposizione per la consultazione anche una biblioteca-emeroteca. Al suo ingresso, il visitatore viene accolto da alcuni pannelli dedicati a Dante Giacosa, progettista della 500, e da una coloratissima e affollata bacheca ricca di trofei e oggetti ricordo che testimoniano l’attività del Fiat 500 Club Italia dalle origini ad oggi. Attraversando una sorta di “tenda magica” sulla quale viene proiettato un simpatico filmato, si entra nello spazio espositivo vero e proprio, che comprende: la ricostruzione di una vecchia officina; una serie di vetrine contenenti modellini, componenti ed accessori; due postazioni in cui selezionare e visionare (grazie ad un facile menù touch-screen) brani di documentari, interviste, cronache di manifestazioni, spot pubblicitari...; due simulatori di guida che permettono di sentirsi davvero al volante di una 500 (anche perché ci si siede all’interno di due autentiche mezze vetture); un angolo con un bar old style (che comprende anche lo spazio per lo shopping); una piccola ma attrezzata sala conferenze con tre schermi. Pur non essendo un classico “museo-garage”, non mancano alcuni esemplari in esposizione: si tratta di vetture perfettamente funzionanti, messe a disposizione dai soci; ciascuna vettura resta in loco alcuni mesi, a seconda della disponibilità del proprietario e/o delle esigenze del museo stesso.

Il Museo è stato progettato da Roberto Barbera e Silvano Gagliolo; a seguire i lavori è stato Alberto Calzavara, affiancato nella fase dell’allestimento dal socio genovese Ugo Elio Giacobbe, appassionato di musei dell’automobile. Giacobbe è stato poi nominato Conservatore e nelle sue attività è coadiuvato dal vice Alessandro Vinotti, appassionato di 500 e di motorismo storico e fiduciario di Albenga (SV).

La rivista nacque nel 1989, attualmente bimestrale a colori di 68 pagine. È l’organo di stampa ufficiale del Fiat 500 Club Italia; propone le storie dei soci, le cronache dei raduni e delle altre manifestazioni, le foto dei momenti più belli dei cinquecentisti, approfondimenti storici e tecnici, curiosità varie e informazioni utili sul mondo della mitica utilitaria e sulle attività del sodalizio.

STATO DELL'ARTE

SCelta E ANALISI DEL MAGAZINE

Tra i canali di comunicazione del Club il progetto grafico si basa sul restyling del Magazine "4 Piccole Ruote". Quando si parla del restyling o dell'ideazione di un magazine alcuni elementi fortemente tecnici come: lettering, studio del colore, impaginazione e design si mescolano con il fine di ottenere un prodotto editoriale pregevole, fruibile e coordinato per ottenere una semplicità di lettura, armonia e ordine.

L'obiettivo è quello di semplificare e riorganizzare la struttura per renderlo più efficace e attrattivo alla lettura degli appassionati del Cinquino.

L'impostazione grafica del Magazine "4 Piccole Ruote" è poco organizzato, pieno di contenuti posti in maniera confusionaria rendendo difficile la lettura agli appassionati.

ANALISI RIVISTE SUL MERCATO

Sono stati analizzati varie riviste per trovare punti di forza nella realizzazione del nuovo progetto grafico.

"Quattroruote" è un periodico mensile italiano di automobilismo. Fondato da Gianni Mazzocchi nel febbraio 1956 con l'obiettivo di creare una rivista per il «guidatore medio», ebbe a disposizione già dall'anno successivo l'archivio dell'Auto Italiana dall'Editoriale Domus, ben presto divenendo la pubblicazione di settore più venduta in Italia. Nel corso degli anni Quattroruote ha stretto accordi con diverse testate internazionali in Russia, Cina, Romania e Regno Unito, Paese, quest'ultimo, in cui è in partenariato con Top Gear. E' stata analizzata per le foto accattivanti e l'ottima organizzazione grafica;

"Auto d'epoca" è il mensile italiano di autostoriche - 11 numeri l'anno, con 200 pagine a numero e da 30 anni sul mercato quale letta e stimata testata di riferimento per gli appassionati di autostoriche e non solo. In edicola dal 1986. Testata libera ed indipendente e per queste caratteristiche molto apprezzata. E' stata analizzata per i contenuti e le foto simili a quelli della magazine "Fiat 500 Club Italia";

"Ruote Classiche" italiana specializzata nella trattazione di argomenti relativi ad autovetture, motociclette e autoveicoli commerciali, industriali e agricoli del passato. E' stata analizzata per il font e l'impostazione semplice;

"Topgear" è una rivista automobilistica di proprietà di BBC Worldwide e pubblicata su contratto dalla Immediate Media Company. E' il nome dal BBC 's Top Gear show televisivo. Fu pubblicato per la prima volta nell'ottobre 1993 e pubblicato mensilmente al prezzo di £ 4,35. A partire dal marzo 2019 sono stati pubblicati un totale di 320 numeri nel Regno Unito; E' stata analizzata per le foto di copertine di qualità e i particolari;

"Auto&Fuoristrada" è una rivista automobilistica nata nel 1982 a Milano dalla casa editrice De Agostini Periodici srl. E' stata analizzata per le ottime foto scelte nelle copertine;

"AD (Architectural Digest)" è una rivista mensile, nata negli USA nel 1920, che si occupa principalmente di arredamento e di architettura. Edita da Condé Nast, in Italia la rivista è nata nel 1981. E'

stata analizzata per la semplicità, l'organizzazione nell'impaginazione con foto di alta qualità;

“Abitare” è una rivista italiana di architettura, arredamento e design: pubblicata con periodicità mensile esce in edizione bilingue (italiano e inglese). Fu fondata nel 1961 da Piera Peroni che la dirige per un decennio. Inizialmente si chiamava Casa Novità; diventa Abitare a partire dal numero 6. E' stata analizzata per la sua efficacia comunicativa nella semplicità delle immagini a tutta pagina con poche descrizioni;

“Domus” è una rivista di architettura e design, fondata dall'architetto Gio Ponti e dal padre barnabita Giovanni Semeria nel 1928. Edita da Editoriale Domus ha cadenza mensile, 11 numeri all'anno. Nata come organo divulgativo legato allo stile nella conduzione della casa e dell'arredamento, la rivista ha acquistato nel tempo, attraverso le varie direzioni, sfumature diverse verso l'architettura, le arti applicate, il disegno industriale, l'arte, l'urbanistica, la grafica editoriale e pubblicitaria, la comunicazione digitale, sempre in un'ottica internazionale. E' stata analizzata per le copertine molto originali con pochi elementi e ben strutturate;

“Time” è un settimanale di informazione pubblicato negli Stati Uniti d'America a partire dal 1923. Fondato da Briton Hadden e Henry Robinson Luce, fu il primo news magazine settimanale del Paese. È considerato uno dei più autorevoli e prestigiosi settimanali del mondo, in particolare per quanto riguarda la politica e l'economia internazionale. Il nome TIME significa “Today Information Means Everything”. E' stata analizzata per l'impaginazione semplice e pulita.

PROGETTO

NUOVA ORGANIZZAZIONE

La nuova organizzazione grafica si basa su una griglia di sei colonne che cambiano disposizione nelle varie categorie trattate. La struttura è ben organizzata e lineare con molti spazi bianchi che la rendono più efficace alla lettura ed evidenziano le fotografie in ogni articolo. Anche la copertina è stata ridotta agli elementi essenziali rendendola pulita e semplice.

FORMATO

Il formato utilizzato per il magazine è A4.

Misura e formato sono aspetti molto importanti di un'opera grafica destinata alla stampa. Questi sono condizionati dal budget e da considerazioni pratiche, come i costi per l'eventuale spedizione, e dai requisiti del progetto. Il tipo di esperienza tattile che si vuole far vivere all'utente finale influenza il tipo di scelte da compiere. La stampa, infatti, è un supporto che ha un rapporto corporeo stretto con il lettore, determinato dalla grammatura della carta, dal fatto che la superficie sia lucida, opaca, ruvida o liscia, dall'uso degli inchiostri e dalla rilegatura.

Il formato generalmente usato per progettare magazine è A4 poiché può essere facilmente suddiviso e può raccogliere i numerosi contenuti di testo ma soprattutto fotografici molto presenti nelle riviste.

LAYOUT E GRIGLIA

Nei magazine si suddividono le pagine in più colonne per avere più possibilità di modificare le composizioni di foto, titoli e contenuti rendendo tutto molto più dinamico e interessante.

Il layout indica la disposizione degli elementi grafici in relazione allo spazio che occupano all'interno di un progetto complessivo. Lo si potrebbe anche definire come la gestione della forma e dello spazio. Scopo del layout è offrire una presentazione degli elementi grafici e testuali che ne consenta la comprensione con il minore sforzo possibile.

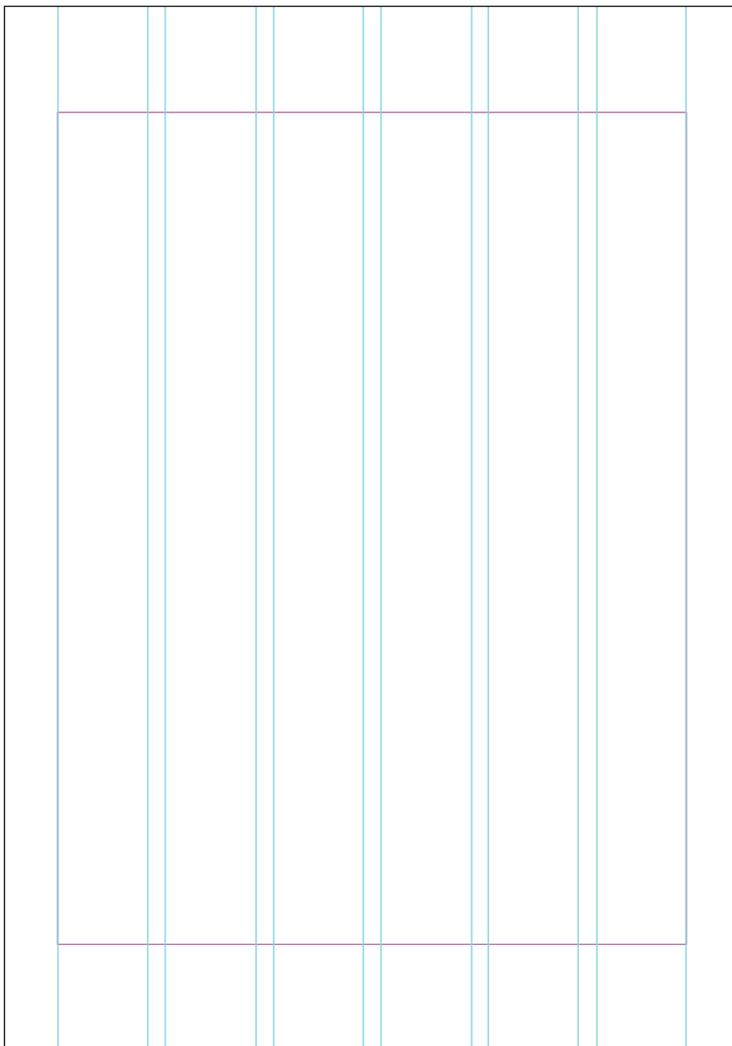
Un buon layout permette all'utente di muoversi facilmente all'interno di informazioni anche complesse, presentate attraverso un supporto sia cartaceo sia elettronico. Il posizionamento dei vari elementi del layout è regolato da una griglia: una serie di linee di riferimento che semplifica la divisione e l'organizzazione di una pagina per consentire il posizionamento rapido e accurato degli elementi grafici. Le griglie, garantiscono inoltre, la coerenza tra le pagine. La griglia suddivide le pagine, sia in senso orizzontale che verticale, in margini, colonne, righe di testo e spazi tra blocchi di testo e immagini.

Queste suddivisioni costituiscono la base di un approccio modulare e sistematico al layout, in particolar modo per documenti di più pagine, rendendo più rapido il processo di design e garantendo coerenza visiva tra pagine correlate.

In sintesi, le dimensioni delle parti che compongono una griglia sono stabilite in base alla facilità di lettura e di impiego da parte del designer. La griglia aiuta a stabilire le proporzioni di una pagi-

na sia sull'asse verticale, sia su quello orizzontale, rendendo la fase di progettazione più rapida e facile e garantendo allo stesso tempo coerenza visiva e chiarezza. Spesso, per presentare informazioni diverse in diversi modi, la griglia può variare all'interno di uno stesso lavoro. La flessibilità di una griglia è importante per rendere la grafica accessibile ed interessante, e ciò è reso possibile dalla complessità delle griglie che creano spazi di forma originale in cui posizionare elementi. La griglia delle linee di base è il fondamento grafico su cui si costruisce un progetto di design fungendo da guida e supporto per posizionare elementi all'interno della pagina con precisione.

CARATTERISTICHE GRIGLIA



Margine superiore: 30 mm
Margine inferiore: 30 mm
Margine esterno: 15 mm
Margine interno: 15 mm
Numero di colonne: 6
Intercolonna: 5 mm



4 PRIMO PIANO

Severino Ghisola, 87 anni
 Succetto Ghisola, 4 Colorificio
 Para di Longo, 2018
 Para di Piacenza 2018
 Manoppo e Piacenza "Piacenza e Grandi Hobbit"

11 RADUNI

La 500 al Museo "Enrico Mattei"
 Venezia - Convegno "From Road Test to
 la 500 sul lago d'Isola"
 "70 la 500 per la CSI"
 Una giornata in una "Stanzetta"
 "Manoppo in 500"
 Bologna "70 raduno 500 in viaggio"
 500 in Via Tiburtina
 Dedicato alla 500 e al cinema
 500 e sembrati a Roma
 87 Raduno e Capote
 Camera "Furto di un 500"
 Annapolis "Dedicato"
 La 500 per il 75 Para
 500 sulle rovine della
 "Tour di Carrara e Hala"

13 STORIE & VIAGGI

Un'esperienza di ricerca
 Inquinati che non
 Una 500 per due pensionati
 In giro per il mondo
 Arriva il primo 500
 Australia, 15 anni del 500
 Il garage della famiglia Rocco
 Dal lontano Cile

49 500 & SCATTI

Alcuni dei suoi
 Adriano Siano

54 STRADE & OFFICINA

Abbinamento scartati
 Sporchiamo le mani
 Giochi di restauro

64 MODELISMO

Alto rilievo del nostro cinema:
 I modelli della Pignone &
 I modelli della LPT Model



4 PRIMO PIANO

Appuntamento di viaggio
 La scoperta di Sango Maribona
 500 in viaggio
 Selve AZI

17 RADUNI

84 Raduno a Carrara
 87 Cinquante mila montagne Olympia
 87 Roma Day
 87 L'ora Italiana
 87 Assolutamente a Madre
 87 Festival Luciano Caputo
 A Seregno per Garibaldi
 Appuntamento a Carrara
 84 Raduno a Polesine
 87 Raduno di Piacenza
 Para a Para di 500
 500 in viaggio
 Invece, 70 e 80 anni
 87 Raduno a Piacenza
 87 Raduno a Piacenza
 87 Raduno "Storie di mare"
 87 Raduno a Bologna
 87 Raduno a Roma
 A Roma in 500
 A Roma in 500
 87 Raduno a Piacenza
 87 Raduno a Piacenza

49 STORIE & VIAGGI

AVVA e TAG
 Una macchina di 500
 Piacenza 500
 Piacenza a casa
 Roma alle origini
 Una giornata sulla strada

63 500 & SCATTI

Alcuni dei suoi
 Adriano Siano

68 500 & ARTE

Cinema che passione
 Malizia
 La 500 di Matteo

75 STRADE & OFFICINA

Abbinamento scartati
 Sporchiamo le mani
 Giochi di restauro



SICUREZZA STRADALE A CALASCIBETTA

Due giorni con lo scuto

di **Renzo e Chiara Pelli**

PRIMO PIANO

Il 19 e il 20 Aprile si è svolto l'evento "A passo sicuro e trasportati sicuri" sulla sicurezza stradale organizzato dal Coordinamento di Enna, il Falcozero Pietro Pelli e la Polizia Municipale in cui hanno partecipato 250 alunni delle classi di scuola primaria e secondaria dell'Istituto Santa Chiara di Enna. È stato allestito un percorso con tutte le segnaletiche stradali in modo che i ragazzi potessero mettere in pratica gli insegnamenti forniti durante il corso in classe. Tutti sono stati protagonisti calandosi per un giorno nei ruoli di vigili, carabinieri, poliziotti e cittadini diligenti. Hanno anche potuto osservare i mezzi della forza difenditrice ai quali in queste settimane 500 ricevono da comode.

Il Coordinamento di Enna, guidato dal Falcozero Pietro Pelli, ha organizzato insieme al comandante della Polizia Municipale Pietro dello Spedale venti due giorni (19-20 aprile 2018) per la sicurezza stradale a Calascibetta. Un evento dal titolo "A passo sicuro e trasportati sicuri" che ha visto la partecipazione di 250 alunni delle classi di scuola primaria e secondaria dell'Istituto Santa Chiara di Enna in cui fanno parte gemme di Calascibetta. Il progetto è stato pensato per educare i ragazzi al rispetto del codice stradale, con opportunità considerate dei segnali in modo da andare in giro a piedi, in bici e in motorino con prudenza. Il 19 aprile è stata tenuta agli alunni un corso teorico in classe durante il quale sono intervenuti l'ispettore di Polizia Giovanni Merlino, che ha formalizzato che occorre rispettare la segnaletica stradale e i limiti velocità al fine di evitare svariati che bisogna prendere massima attenzione nei duranti gli attraversamenti pedonali, il dirigente della Polizia Stradale di Enna Giovanni Martino, il benemerito dei Carabinieri Francesco Marino e il comandante della Stazione Trasformatrice di una Calascibetta Gaetano Siano. Il 20 aprile i ragazzi si sono recati in Piazza Umberto I che per l'occasione è la grande "scuola guida" all'aperto. È stato allestito un percorso con tutte le segnaletiche stradali in modo che i ragazzi potessero mettere in pratica gli insegnamenti teorici appresi durante il corso in classe. Tutti i partecipanti al corso sono stati veri protagonisti calandosi per un giorno nei ruoli di vigili, carabinieri, poliziotti e cittadini diligenti (conoscitori delle segnaletiche stradali). I ragazzi hanno anche potuto osservare da vicino i mezzi della forza difenditrice in realtà le nostre vigili 500 facciano da comode. Dopo la prima mattina, i professori a turno hanno fatto visita al museo della Fiat 500 di Calascibetta, alla Via Carlo Alghetti, Sostato Falcone Borrellino (inaugurato 11 novembre 2017), dove hanno



potuto vivere la storia della biografia grazie alle spiegazioni dei collaboratori del Cooperpartecipazione. Alle forze dell'ordine partecipa i piccoli studenti il rispetto per la marcia, l'ordinamento di Enna Salvatore Bontempo, Giuseppe Lenora, Salvatore Lombardo, Carlo Morgano, Nunzio Povolonno. A tutti è stata consegnata la borina del Club ed ai ragazzi è stato rilasciato un attestato di aver fatto il percorso di educazione nell'impatto ai piccoli studenti il rispetto delle regole stradali, all'Amministrazione Comunale, alla Pro Loco e alla Fidsce sono stati consegnati targa ricordo e gli attestati personalizzati per la manifestazione.

L'ALFABETO DEL 35° MEETING DI GARLEDA

di **Stefania Pizzarello**

PRIMO PIANO

Ecco l'alfabeto del 35° Meeting di Garledda: ogni lettera è stata associata ad una parola che descrive questo evento. A come Accoglienza, B come Buon Compagnone, C come Casa, D come Dottore, E come Eucoreo, F come Famiglia, G come Giochi, H come Happiness, I come Incontro, L come Lusso, M come Mostra d'arte, O come Origine, P come Pubblica Assistenza, Q come Quella volta in cui, R come Ricambi, S come Sponsor, T come Tanti e felo man, U come Unghiere, V come Villafraanca e Z come Zoroastro.

A come Accoglienza: come sempre, la Segreteria del Fiat 500 Club Italia, guidata da soci e dirigenti è soprattutto da un grande numero di volontari di Garledda e dintorni, è impegnata per accogliere i partecipanti, consegnare le vecchie borse e fornire tutte le informazioni utili per consentire il proseguimento di questa importante manifestazione o anche solo il pocho ore a disposizione nel migliore dei modi.

B come Buon Compagnone, Fiat 500 nel 2018 le candidate idealmente sempre della storica biografia sono state 61, ma ciò che più ci premeva è l'aver individuato questa occasione, celebrata con tanto fasto ordinata all'interno del nostro Museo.

C come Casa: tra le mura di quarant'anni, le case di Castello Costa Del Carretto di Garledda, ma anche quelle del borgo di Castelvecchio di Boca Barbera (obstante l'aspetto di un Hotel) e oltre a confortevoli dotazioni varie nel corso di tutta la settimana della manifestazione. Il riconoscimento, in fondo, si prende un po' anche per le sole.

D come Dottore e E come Eucoreo (Argentina): anche quest'anno l'organizzazione si è avvalsa della direzione artistica di Marco Dottore, che ha presentato il Gran Galà del sabato sera e la Grande Festa delle Nazioni e delle Regioni la domenica mattina. La sua impronta è sui professionisti, sono per la integrità della manifestazione.

F come Famiglie: il Meeting è un appuntamento per grandi e piccoli, che unisce le diverse generazioni, partecipano bambini anche piccolissimi ed ex bambini, ormai giovani adulti che magari per la prima volta hanno



il piacere di guidare la loro Fiat 500, o un natante? Tra le tenaglie per il recupero di questo ricordo, gli standisti Jos e Maria Davino, con i figli Ciccio e Noelle ed alcuni amici, per un totale di quattro settimane.

D come Grand Tour: il lungo giro del sabato ha portato i dispendiosi a Casa di Francia, piccolo borgo dell'entroterra imperante famoso per le altre ogni anno, qui si svolge per l'assunto la Festa della Erbe ed esiste il Museo "In Hortis Salsi" a Formiggi. Dopo pranzo ci capita, purtroppo dilatarsi sul fine di un temporale, mentre a Garledda ci si fappa a Pieve di Troo, con un'interessantissima visita ad alcuni edifici storici, civili e religiosi.

M come Happiness: basta la parola, felicità, è l'atmosfera inconfondibile che si crea in un appuntamento come questo.

I come Incontro: del Fiat - domenica mattina non è mancata la comunità Italia dei partecipanti, suddivisa per nazioni e, per quanto riguarda gli italiani, per regione di provenienza. I gran consensi delle vetture è stato preceduto da momenti istituzionali, dal broncio con Fiat 500 uomini sanvisti dai commi della Delegazione di Genova e dalla 15 Liguria, dalla musica della "Inaugurazione" della "Farmacia di P. Nastro" e dalla foto con le signorine Giuseppina e...

L come Lusso: tra le ricorrenze fotografate durante il 35° Meeting, anche 20 anni della 500 in versione Lusso (L) e 60 anni della 500 Sport, temi sui cui è incentrato la consueta tavola rotonda del sabato mattina, con interventi dei comitati del nostro Servizio Bova Carlo Giuliano.

M come Mostra d'arte: venerdì 11 luglio è stata inaugurata la mostra "Una Teofonia '90", con opere di Sabina Abbate, Carolina Bellini, Stefano Bernardini, Monica Casali, Vinco Gargiulo, Elena Giustardo, Desiderio Houghton Ghisellini Locantini, Maurizio Gatti, Annalisa Goleghetti, Virginia Stefanini, Michelangelo Trovati, Francesco Ventura Stefano Vizzio. Ed autore dell'Associazione "La Casa della Via Albalata", Carlo Cacciari, Nicola Piana, SNA, Mariella Toppo, Aurelio Trevisi, Dario Diomane, una scultura di Stefano e Capri. La collettiva d'arte sarà visitabile sino al 28 settembre negli orari di apertura del Museo "Donna Giuseppina".

O come Origine: il popolo dei circumpolari si "divergono" perfettamente, anche se alcuni membri parlano lingue di altri, ed all'interno della stessa lingua, si trovano molti attribuzioni diurne che distano tanti chilometri, ma importanti segni della storia e cultura locale ed una regione. E se la regione in questione è la splendida Sardegna, c'è stata occasione anche per emozioni con il Coro Garledda (Galle).

LE 500 SUL LAGO D'ORTA Piemonte

di Marco Leonardi e Stefano Berardino

Si è svolta domenica 15 aprile 2018 la seconda edizione dell'evento patrocinato dal Comune di Birga Nevesse "Le 500 sul Lago d'Orta - Memorial Luigi Leonardi" organizzato dal Coordinamento di Nevesse a cura del fiduciario Marco Leonardi con Stefano Berardino, Marco Fortino e Giuseppe Milano. Un motto per ricordare meglio e tutti, un insieme per Birga e dintorni con la 500 rossa. Dalle ore 8.30 al Centro Polifunzionale di Birga Nevesse ha iniziato ad accogliere le iscrizioni che giunte da ogni parte dal Nord Italia Milano, Brescia, Bergamo, Torino e Cuneo, alcuni da Genova (Oliviero) sono venuti appostamenti per guidare il viaggio di ritorno di Belforte, Lago d'Orta e dunque utilizzato solamente durante la vacanza. Prontissimi anche i fiduciari di Torino Nord e Lancia. Tutte (C2) una volta terminata le iscrizioni, 87 auto, tra cui 500 N, sono partite in stile Slow Drive, destinazione Dogno, dove si è svolto l'aperitivo davanti al San Maurizio di Dogno e si arrivati a Orta San Giulio dove sono volati i paracadute e le premiazioni. Siamo davvero entusiasti del vasto interesse suscitato e rinnovato ed inviteremo nel prossimo 500 hanno colorato le vie del Centro storico di Birga e i barocchi anni 60. Ringraziamo il sindaco



Chiara Baricci per la sua disponibilità, gli sponsor e tutti i collaboratori che hanno reso possibile lo svolgimento di questa giornata. Vi

aspettiamo il 15 luglio per il 12° raduno Città di Dogno.



16

5° "IN 500 PER LA CRI" Liguria

di Alessandro Vianoli

RADUNI

Domenica il meglio sul caratteristico lungomare di Loano (SV) si è svolta la quinta edizione del raduno "in 500 per la CRI" e qui ricorda è stato interamente dedicato alla Croce Rossa locale. Una bella giornata ha accompagnato circa 60 nuovi ospiti alla scoperta della ridotta cittadina rinascita il Paluso della Paninella ha accolto i partecipanti per una piacevole visita seguita da un ricco aperitivo offerto da Biagio Sole Mare. Giurto mezzogiorno, il lungo corso delle mitiche 500 ha rievocato con decenni e i metri di motore e le vie cittadine per raggiungere l'autostrada dove c'è il Ristorante Boco di Bardiotti Nuovo. I conquistatori hanno potuto apprezzare uno squisito pranzo preparato dallo chef Massimo. Si ringrazia il Comune di Loano e tutte le attività che hanno reso possibile la buona riuscita del raduno con auspicio di rinnovarlo il prossimo anno, più siamo più siamo.



17

APPUNTAMENTO A GROSSETO A Grosseto Toscana

di Adriano Bacci

RADUNI

20 maggio 2018. Finalmente ci siamo, Raduno Città di Grosseto è diventato realtà! La cornice è bellissima: centro storico cittadino, Piazza Dante, Piazza Duomo ed antistante area che hanno goduto di una giornata di sole regalando la loro compagnia. Si comincia con le Fiat 500 che arrivano piano piano una alla volta, colorando la via pacifica e rassicurando, per poche ore, ai lontani anni. Poi quando si potranno parcheggiare e circolare il benvenuto a partecipare è stato dato dal sindaco della Maremma, "Tutti i figli" hanno rappresentato l'evento, allegorizzati nella loro uniforme storica. Ai pari tangibili molti emblemi, tra cui un coperto di Grosseto, un diorama che ritrae Piazza Dante con due piccine 500. Una bianca e una rossa in onore ai colori della città, realizzato con le nostre mani. Abbiamo cercato di segnalare anche i sagori della Maremma, la borsa dell'ospite e un refettorio con prodotti d'eccezione artigianale del territorio agli amici, tra i baracchi e nelle case distribuite in presenza del sindaco Antonfrancesco Vignoli. Coloro che ha fatto il servizio via al raduno con tanto di bandierine a scacchi. Procebi anche alcuni assaggi lungo dai quali ha poi passeggiato bene il sole luminoso.



500 F ed il presidente dell'istituzione "La Mura" che ci ha permesso di dare identità alla manifestazione sulla nostra cittadina. Il passaggio delle piccine 500 sulle marciapiedi e bellissime ma civiche, antiche, ottimamente tenute e veri simboli del capoluogo maremmano, è stato l'ormai evidente volto da noi del Coordinamento. Gli stessi bandieri hanno atteso le macchine al "Cinquantino", uno dei più fastidiosi fuorivi della città marina, per una gradissima foto ricordo. Il trionfo reception di auto ha "passaggio" per la campagna maremmana tra e raggiungere il luogo dell'aperitivo, dove i conquistatori hanno goduto di una cena deliziosa e vini toscani. Giusto infine al ristorante abbiamo ringraziato i coordi-

natori presenti con un regalo speciale, una piccola 500 in cartoncino superbellamente decorata dal giovane allievo di un lontano tanto d'arte di Grosseto. Vieni ringraziare lo Staff del Coordinamento di Grosseto: benché sia stato il primo raduno e nonostante tutte le difficoltà che abbiamo trovato lungo il cammino, mi hanno supportato, e soprattutto sostenuto, con la speranza di averli graditi ospiti anche il prossimo anno.

14° RADUNO A FOLLIGNO Toscana

di Sergio Bacci

RADUNI

Grande successo per il 14° Raduno Fiat 500 "Città di Foligno" (25-26 giugno 2018). Il raduno nel primo pomeriggio. Piazza IXV. V. Aprile era tutta addobbata per accogliere i partecipanti, i veterani e gli ospiti. Sciarini, i veterani e gli ospiti, e l'emozione di una giornata di sole e di un aperitivo in un'atmosfera amena. Il primo raduno è stato il più grande. Alle ore 18.30 tutti a bordo e strombazzando per le vie della città e raggiunti al Centro Abbinato, chiuso in loco. Sciarini e segnaposto, la casa di Piazza Paolo dove. Piano insieme alla moglie aveva parlato di una registrazione con poche immagini e un aperitivo di una volta di Foligno, tra un boccone e l'altro. L'ordine di partenza con musica anni '60. Da domenica la staff del Coordinamento Foligno era in pieno di buoni, borse e collantini, poi alle 11.00 il meraviglioso spettacolo di colori, allegri e disposti. Il raduno è iniziato con la comparsa di un gruppo di ballo in costume e di un gruppo di ballo in costume. Il raduno è iniziato con la comparsa di un gruppo di ballo in costume e di un gruppo di ballo in costume. Il raduno è iniziato con la comparsa di un gruppo di ballo in costume e di un gruppo di ballo in costume.



piccino su palchetti ai membri. Durante pranzo si è svolta la lotteria e 25 biglietti sono portati a casa dei ricchi premi il primo un giorno per due persone Foligno. Un aperitivo e un aperitivo. Durante il raduno abbiamo avuto la collaborazione di tutta la Località. Agenzia New Assicuratori Alessio di Massa Mattioli. Ringraziamo i proprietari che ci hanno onorato della loro presenza. Polizia Municipale e Amministrazione Comunale di Foligno. I componenti del Coordinamento di Foligno. Anno della Fiat 500. Il no-

stre mogli che ci supportano durante tutta l'organizzazione e ci danno un grande aiuto nella gestione del raduno. Il grazie molti di più per il supporto durante ogni fase del raduno.

18

UN COMPLEANNO DA RICORDARE
Un 60° davvero speciale

di **Biagio Fiaschi**

STORIE & VIAGGI

A dispetto della mia non più verde età, continuo impazzendo a comportarmi come un ciccolone di Golden Retriever: ciondolando ogni situazione per trasformarla in un momento "speciale" e farti i degli schemi. Come apparivano aggiungevano che sono un "fidi-mari" della prima età. La premessa è dovuta per spiegare cosa ho organizzato per la mia concezione occasionale di un compleanno speciale. Ho conosciuto mia moglie Mara, classe 1951, che "cominciò" su una 300 L (rosso corallo 133) nell'aprile del '73. Il governo mi supportò da 37 anni andandomi concesso la mano nell'81. Lei aveva promesso che "avuto o feriti" una 500 sarebbe tornata tra le mura domocheche abbiamo anche altre auto d'appoi. Equipaggiamento: 2007, 60" dalla 500 a 60" di mia moglie. Trovo una 500 da affa, una F, dal 2010 al 10, la acquisto e la rivedo nel vero senso del termine in febbraio di settembre quando capii il compleanno di Mara. In quell'occasione sarebbe avvenuta la consegna dell'auto. Voci da amici ribattono a Morfoteo dalla, chissà loro di mararmi totalmente il locale per la data personale. Esistono i miei nonno vennero un ventennio "completo". Invito il mio fratello e Sotirica, la cui Cristina Minello di "Storico", nostro

carissimo amico di famiglia. Tutti i complici, tutti sanno tutto... ma mia moglie non ha nulla. Arrivando una dozione di ballerini di una Scuola di hip-hop per creare un'occasione speciale. "Mish mish" preparo una scenografia trinita unitamente di bianchi con i colori scuri. Faccio il mezzogiorno delle magliette per ballarmi a lo staff. Rivela con l'immagine della Fiat 500 che sarà il dono. Il regalo è quello che ricorda il tempo del 10 autunno 1973, data di nascita della festeggiata. Metto insieme 80 immagini della nostra vita, con video e con le creste da amici di Raio 101 e le faccio mettere su di una colonna sonora che ho registrato al piano forte presso la Yamaha Music Center. Ray è vicino a Milano, nel senso che il compleanno l'ho suonato, la insomma, l'organizzazione mi ha esortato quattro mesi, complete assicurazioni, autorizzazioni comunali e la presenza dei Carabinieri per motivi di sicurezza. Auto del essere fiamme. L'8 sera del compleanno all'arrivo locale parava occupato da normali avvenimenti, nella mia casa con gli amici, il servizio, i fotografi, i miei nonno vennero un ventennio "completo". Invito il mio fratello e Sotirica, la cui Cristina Minello di "Storico", nostro



proiettare le 80 immagini montate ad arte su schermo 6 x 3, i ballerini hanno eseguito loro spettacolo e infine è arrivata la Fiat 500. Cilegria sulla torta (il compleanno) una settimana dopo è stata creata una carta di credito con la foto della 500 durante la serata.

11

15

ANNA E TOTÒ
Ricordi del tempo di scuola

di **Piero Lombardo**

STORIE & VIAGGI

Alla fine degli anni '80, diplomato all'industriale in Meccanica, potevo considerarmi un privilegiato. Mio nonno come figlio unico, essendo i miei fratelli maggiori già tutti sposati, a quei tempi avevo il mio padre, già in pensione mi passavo una paghetta giornaliera di 500 lire. Ricordo bene le vacanze bianconostre, il che, per quei tempi non era assolutamente male. Ma la cosa più bella di quei miei meravigliosi pernodi romantici era la fortuna di poter andare a scuola con i suoi di famiglia, e per questo molti mi invidiavano. Frequento lui per la bronca, 50 per lo speranto, che allora si vendevano anche 200.000 (5 separazioni con fibro, 50 per il genero alla ricompra e con la mamma). 500 potevo anche presentarmi di ufficio al posto della ragazza, che bene! Arrivavo all'11 e 500 chi non poteva o nonno, fatto che divenne ben presto motivo di parlarne in intere da parte dei miei compagni di classe, soprattutto quelli che a 10 anni non potevano permettersi una macchina, se non con le sogli. Partanto ogni mattina c'era sempre qualcuno che aspettava i miei amici con ansia per chiedermi gentilmente il permesso di nonno cinquecento, per poter trascorrere una bella mattinata (mentre la scuola) con la rivela-

tiva. Ricordo, ai tempi corse note la ragazza non godono della libertà che hanno oggi, le soppie incontrano quasi sempre clandestinamente, come i libri e loro, chissà, con una multa per bello. Una mattina fu volta del mio caro compagno a poi grandi amici ancora oggi, 75 anni, fatto, i quale non mi dette neppure il tempo di scendere che già una scorta, per spionare velocemente a prendere la sua cartolina Anna, che lo aspettava al cancello paggiato: "sono mi scusavo, la dispettosa" gli anni mentre leggeva. A Palermo c'è un posto bellissimo a due passi da Mondello e che si chiama Capo Carlo, oggi riserva naturale protetta, venuta acquistata con una scogliera frastagliata, che si avverte da un mare impetuosissimo, impetuoso e montagnoso, granitico su cui ci si può spocchiare, e un suggestivo faro. Si accese con l'auto paggiato un disco allentato. Pieno tranquillo, dove le coppiette ancora ogni posizione trovano il loro intimo momento romantico, protetto dalla compattezza di intonati sensori, che ne garantisce la privacy e dove nessuno può entrare "scoppiando" grazie al sistema a un po' lontano controllo del rischio, qualcosa che con una piccola mancia mantiene d'attorno a bordo del mio qua-



no. Anna. Era una Fiat del '87 molto personalizzata, rivernicata blu Ferrari metallizzato, tubetto grigio sempre metallizzato, ruote in lega a assetto leggermente abbassato, mansterone Alpheri, volante Morio, fari paggiati della 600. Il classico "Storico" e ovviamente sedili ribaltabili. Praticamente non passavo i nonno, tutti capovolta a di appartenere. E fu così che venne notata anche dalla nonna della nonna mia fidanzata, la quale, anche se questa cosa trovavo al limite di quel senso, anche se indico compagno, anche se per gli stessi romantici motivi dei miei anni. La quale sorella non volle fare di tornare a casa per sparlare quanto aveva visto alla sorella, la mia fidanzata Luisa: "ho visto la 500 del tuo ragazzo e Capo Carlo, era apparato con una, un'11". La ragazza era Anna. Luisa non aveva mai saputo al vero in versione diurna della polizia, e per poco non mi finco. "È nulla che regala, la tua 500, il "Ho visto, con chi eri, confessa

11

11

LA 500 DI MARMO

Un artista piemontese
allopera

di Stefano Passoni

500 & ARTE

Nazzeno Biancio (Torino, 1985), *Formetot pressio*
L'Accademia Albertina di Belle Arti, può vedere un bel cumulo di pezzi di poveri, concetti, esecuzioni parziali e collettive e la realizzazione di alcuni monumenti. Dal 2012 ha un suo laboratorio dove lavora il marmo.

La sua opera colpiscono già in foto, perché nella sua lattina schiacciata nei pacchetti di sigarette accartocciate, nei mucchi di sigarette nei sacchi di soldi che farebbero emozionare Paperon de Paperon, c'è un realismo inconfondibile. Ed un messaggio simbolico forte. Vieni voglia di amare e vedere del vivo, noi ce ne accortiamo di cosa siamo realmente fatte. Oggetti preziosi visti come tali dalla ammirata arida umana e spazzati in pezzi dalla nostra società, simboli del consumismo e del quotidiano, necessità ed ossessione (i Ferrari); cuori inghiottiti e sofferentemente smalti su una bianca, ma anche cari, strazi e creature come chimere, realizzate invece con gli pneumatici. E poi, un lavoro in progress che ci sta molto a cuore: una 500 a grandezza naturale. «Il blocco da cui sto ricavando la scultura in marmo avrà 75 tonnellate. Il progetto è quello di realizzare un'ammucchiata, isolata ed autonoma, senza cerchi, né ruote: senza una portiera in modo da entrare dentro al blocco, rendendola cavata all'interno, per alleggerirla in tutti i sensi», racconta Nazzeno. «Questo è uno dei miei lavori più ambiziosi e man mano che procede viene documentato con video e foto in modo da rendere la realizzazione in sé un'opera d'arte. La 500 di marmo ha già suscitato l'interesse della stampa internazionale, hanno scritto di Nazzeno e del suo progetto persino in Giappone. L'artista è attivo anche sui social: "Alcuni video del work in progress si possono trovare sulla mia pagina di Instagram, Nazzeno Biancio di spago, in attesa di vedere il lavoro finito, al "Club de quartie" organizzato per chi ama Torino e la storia culturale, ancora una volta scelta per il suo essere icona».



Nazzeno Biancio



Il modello con pneumatici in lega, allestito negli ultimi mesi di lavoro da Nazzeno di spago, nella pubblica piazza.

73

74

MODELLISMO

ALLE RADICI DEL
COLLEZIONISMO
I modellini della ARS Model

di Corrado Anelli

MODELLISMO

La casa in oggetto mi ha impegnato molto nella ricerca delle informazioni relative alla sua storia. Per questo ringrazio il caro amico Tiziano Gallinella, noto collezionista autore di libri sul modellismo.

Avila Romano, per avermi dato le informazioni di cui avevo bisogno. Spiego subito perché esiste un legame con questo marchio. Titano mi ha dato le notizie trovate su "Quattroruote" negli anni '90 in cui, nella rubrica dei lettori, una persona chiede che fine abbia fatto la JRC, e la redazione risponde che era nata come unica marca di modelli italiani in scala 1/43 in Italia nei prodotti Le Scale, e JS, le 150 relative versioni, sparando di emulazione la gamma ad altre come le NE4, le 75, ecc. ecc. La nascita della ARS Model avviene nel 1991 e da altre notizie sembra che sia stata fondata da una joint venture tra Italia e Belgio, da persone sconosciute, su un suggerimento di Avila Romano proposito della produzione di modelli promozionali.

Prima della cessazione dell'attività ha prodotto due 500, una rossa ed una bianca, in metallo pressofuso, praticamente uguali alle ultime Pallas Esprit, volutamente con le porte aperte. Il Fondrop in metallo e con i pneumatici stampati della versione L. Questi hanno una produttività in economia, come il resto dei modelli.

Infatti il tubolare posteriore è tutto un pezzo chiuso con il martinetto di stampa, mentre davanti si trovano due laterali verticali che "sostengono" il tubolare stesso. La cassa ha i vetri e il cofano grigio chiaro, mentre la bianca ha l'interno di colore rosso, con il volante nero e senza cruscotto. All'interno troviamo la "torion" grigio di ispezione sopra al contorn motore di colore grigio. I fari sono verniciati di bianco gli anteriori e di rosso-arancio i posteriori. Il tubolare è verniciato all'oro. Il tutto su base di plastica nera con vernice in pannello con stampato marchio il ARS MODEL.

75

71



STORIE DI RESTAURO
Una L1 a cavallo dello stretto

di Domenico D'Amico



STRADE & OFFICINA

Sono una SDA L1 nata il 1° gennaio 1970 (gianno così dice il mio libretto di circolazione). Ho trascorso la mia infanzia a Caserta fino a quando, via Lattuada 1958, sono stata acquistata da un gentile signore di Potenza e così sono il mio proprietario viveva al Nord per lavoro e lo ha seguito in Lombardia, a Voghera. È lì che a dicembre 2005 è venuto a fare la mia conoscenza Domenico, da Milano, il mio proprietario mi ha telefonato in forma: ero bella lucida e il sicuro nel mio come suo. Un giro di chiave e via siamo partiti per la strada del paese e da lì è iniziata la mia seconda giovinezza con un nuovo trasferimento. Nel giro di qualche giorno infatti, dopo aver fatto il passaggio di proprietà, venii prelevata da un camion con bilancia e trasportata a Reggio Calabria. Qui ho subito iniziato a circolare, ammirando il panorama stupendo che lo Stroffo di Mezzana in questa città offriva ai abitanti e visitatori. Non la verità anche le persone ammiravano me e quindi era una simpatica ricapitolazione. Domenico mi ha presentato al suo amico ed è uno in particolare è scottato una speciale "scottata" per me, oggi infatti all'oggi nel garage a casa e ogni sabato lo accompagna nelle sue frequenti gite. Domenico è nato di divatore e parlarmi in giro e di

acuto prediligono me in tempo vicino a Reggio E' infatti, a maggio 2014, la "L1" decise di partecipare al tour della Sicilia, organizzato dal fiducioso di Marsala Franco Ingrassia. Non posso dimenticare lo stupore e a dire il vero anche i sorrisi un po' sordi quando tutti gli appassionati con le loro stupide SDA, hanno visto me "solo l'incoscienza del genere può averli fatti venire qui con una macchina così". Forse avevano ragione, ma io non mi sono mai fermata in quel lungo giro e me affrettavo anche tutte le traversate da Reggio Calabria a Marsala e ritorno. Durante l'evento successe qualcosa che segnò il mio destino per successivi due anni: Domenico, mezzetta di SDA, era interessato ad attente e commesse e commi degli eventi. Al giro partecipavano meccanici i SDA di vecchia data e da ciascuno la polizia imponeva qualcosa e capre al più della parca affittare e del suo mondo. In effetti Domenico scopri che io non ero affatto in buone condizioni di meccanica e di carrozzina. Sono a Reggio dopo un viaggio di 1500 km, anche a causa di una piccola perdita di olio. Domenico mi portò dal Signor Iorio, un meccanico siciliano, sempre con calcacci e grassa in tasca e con un formidabile ricetto per le diagnosi meccaniche.

Domenico chiese a Franco di intervenire su di me e così venii ricoverata in officina. Non avevo potenza e Franco consegnò a me il motore per vedere lo stato. Alla fine sono stati restituiti il monoblocco, i cilindri, i pistoni e, oltre al motore, sono state sostituite altre parti tra cui cambio, la pompa d'olio e la frizione. Dopo una decina di giorni mi di nuovo in strada. I lavori mi avevano reso molto più scattante e affidabile. Quanto era evidente specie nella salita e in una misca reggia Calabria, ma anche in autostrada e sui rettilinei andavo decisamente meglio. Quanto che però non ci aspettavamo era un perfetto invecchiamento della mia carrozzina con macchinari di qualità che si affrettavano sempre di più e invece di prevedere interventi di restauro che probabilmente non erano stati eseguiti proprio a regola d'arte. Domenico era indolente sul da farsi vendem e comprare un'altra, già totalmente sostituita, visto che ormai il motore era stato revisionato, decidero di affidarsi in un bravo carrozziere e quindi optare per un allestimento completo, sicuramente più costoso dell'acquisto di un'altra SDA in giro ai tempi avrei potuto ricevere la bella amica tra Merlo e Domenico e così, a maggio 2015, con a bordo Domenico e

44

45

ALLESTIMENTO CARROZZIERI
Carrozzeria Moretti (10° parte)

di Luca

STRADE & OFFICINA



La Fiat presenta nel 1973 la 127 e Moretti studia una versione coupé gran turismo che ricata le linee della 128 coupé ed espone il prototipo, che rimarrà tale al Salone dell'Automobile di Torino. Al Salone di Ginevra dell'anno seguente, presenta un nuovo studio della vettura più innovativa, con un alzacristalli e modulatorio torcibile trasparente che copre i fari a lunga, modificando il parabrezza in una diapason a via verificabile. Anche questa vettura rimane un vane sberleffoni. Governò Moretti, come del resto gli altri carrozzieri (Alcaudi, e anche conto che la faccenda delle fuoristrada sportive è sempre più in declino, le idee su studi alternativi. Come nel settore della Fiat: strada leggera, accetto finalmente dal pubblico, è necessario sviluppare anche quello delle estensioni, che necessitano di una esemplare unico e semplice e sicuro nell'azione ma presentabile e accettabile per poter reggere il mercato. La Fiat, e anche le altre Case Europee, hanno iniziato ad offrire il medesimo modello in più versioni di allestimento di carrozzina, con almeno due tipi di motorizzazione e con un'offerta di accessori e richieste sempre più vasta, quasi ultima prerogativa e attrattiva delle vetture elaborate dai Carrozzeri/Allestitori. Anche la

Rivista Quattroruote dell'aprile 1973 denuncia la crisi sfidando il servizio riguardante il Salone di Ginevra. In seconda Carrozzeria, per noi considerate nell'articolo: "Pochi novità al Salone di Ginevra negli stand dei carrozzieri. Anche questo settore, che negli anni precedenti costituiva la parte più viva della manifestazione, quest'anno ha chiaramente denunciato il D.P.T. (decreto che ha assorbito) Oltre a Moretti sono presenti Pininfarina, Bertone, Ghia, Hochstetler e Zagato che propongono i loro modelli notevolmente variati. Il prevedere per la prima volta alle carrozzine la Dacia, con un richiamo del modello "Spring" con meccanica Fiat 850. Restano a vantaggio dei Carrozzeri il che respinge esattamente nel cliente per esaudire le richieste dei clienti in una consegna più vicina alla vettura. Le agenzie specializzate di quel periodo risultano modeste "gruppi di lavoro". Moretti e altre aziende del settore, a prescindere da Fiat che producevano, con componenti danneggiati o non montati in Fiat, sono attorniate dal giorno e il riavvicinamento delle auto non generavano gli interventi qualitativi, con conseguente ritardo nelle consegne e costi elevati. In quanto a Giazioni la Moretti garantisce invece una qualità migliore, data



76

77

LOGO

LOGO RIVISTA

IDENTITA' VISIVA

L'obiettivo del nuovo logo è avere un'identità visiva più semplice ed efficace; gli elementi principali sono il 4, la P di piccole e la R di ruote. La P e la R si sovrappongono. Il font utilizzato è Britannic Bold per ottenere un logo geometrico e lineare. Il titolo del magazine viene poi riportato per esteso sotto al logo con il font Arial Regular ma completamente a lettere ("QUATTRO PICCOLE RUOTE").

Britannic Bold
Corpo: 178,87 pt

H=46 mm
A=59,7 mm

Arial Regular
Corpo: 12,82 pt



QUATTRO PICCOLE RUOTE

SPECIFICHE LOGO

La scelta di realizzare il logo nero è per la facilità di adattamento in qualsiasi punto della rivista e altri manufatti del Club soprattutto su carta colorata.



LOGO CLUB

IDENTITA' VISIVA

Il logo del club "Fiat 500 Club Italia" non è stato rinnovato ma semplificato; è stata eliminato il profilo della 500 ed è stato modificato il lettering da colorato a nero.

Logo originale del Club



Logo semplificato

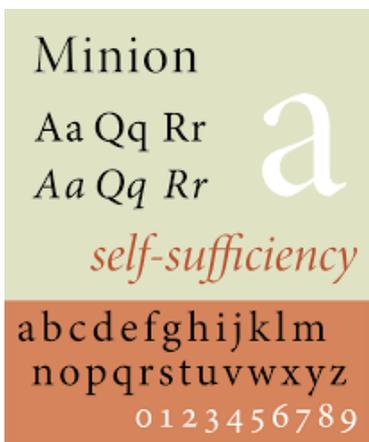


CARACTERISTICHE FONT

MINION PRO

Minion Pro è un carattere tipografico della famiglia del font Minion ed è stato progettato da Robert Slimbach. E' ispirato al tardo Rinascimento ed è destinato al corpo del testo e alla lettura estesa. La lettura è resa maggiormente scorrevole con le grazie ed è adatta per un progetto editoriale.

Questo font è stato utilizzato nel magazine; per le didascalie descrittive è stato utilizzato il Minion Pro Medium Italic di corpo 6 pt e per i sottotitoli il Minion Pro Bold di corpo 8 pt.



Minion Pro Regular	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Pro Italic</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>
Minion Medium	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Medium Italic</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>
Minion Pro Bold	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Pro Bold Italic</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>
Minion Pro Condensed	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Pro Condensed Italic</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>
Minion Pro Medium Condensed	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Pro Medium Condensed Italic</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>
Minion Pro Bold Condensed	ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789
<i>Minion Pro Bold Condensed Oblique</i>	<i>ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ0123456789</i>

GOTHAM

Gotham è una famiglia di caratteri tipografici digitali progettati dal designer americano Tobias Frere-Jones. Ha un design relativamente ampio con aperture elevate e ampie. Sviluppato per uso professionale, Gotham è una famiglia estremamente grande, con quattro larghezze, otto pesi e design separati per la visualizzazione su schermo. Rende la lettura facile e contribuisce a dare al magazine una linea geometrica e pulita.

Questo font è stato utilizzato nel magazine; per il titolo è stato utilizzato il Gotham Book di corpo 22 pt e il Gotham Book di corpo 19 pt.



GOTHAM

Gotham Thin. From the streets of N Gotham X-Narrow Book. Flourishing at small si; Gotham Book. For both text and i Gotham X-Narrow Bold. With roots in the lett Gotham Bold. Vernacular letterin Gotham Condensed Book. The designer's photographic od Gotham Ultra. Maximum density Gotham Condensed Bold. Examples of vernacular letterin Gotham Narrow Book. Both narrow col Gotham Rounded Book. Template: Gotham Narrow Bold. Headlines and t Gotham Rounded Bold. Engravers

COPERTINA

CARATTERISTICHE COPERTINA

La copertina è ispirata alla grafica delle riviste; La nuova immagine del magazine è semplice e lineare. Ci sono vari elementi che riportano i contenuti interni di cui si parla. La fascia principale indica le varie categorie trattate e sono riportate come la facciata web in un sito di auto, in basso è riportata un pezzo di una delle storie sulla 500 trattata in “Storie & Viaggi”. Nella parte frontale della copertina in alto il restyling del logo del magazine e in piccolo il logo semplificato del Club; in basso due foto riprese dei racconti (una a colori e una in bianco e nero) e le informazioni sul numero di uscita, il periodo e la spedizione.

Un 68 così non si era mai visto!

LA PICCOLA GRANDE AUTO CHE HA RIDATO GLI ITALIANI A DEDICARE

4 Piccole Ruote

LEADER MAGAZINE 2017

Slow Drive **DAL MARE ALLE NEVI DELL'ETNA**

Sicurezza Stradale **PREMIO "CRESCERE SICURI" A ISORADIO**

Pronti per Garlenda 2018 e gli altri eventi **VOGLIA D'ESTATE**

PIÙ DI **DOSSIER: 150 ANNI DELLA L**

Allianz e Fiat 500 Club Italia. La passione è assicurata.

68% di sconto
 Sconto su premi assicurativi
 per chi si assicura con Allianz
 e la propria Fiat 500.

25% di sconto
 Sconto su premi assicurativi
 per chi si assicura con Allianz
 e la propria Fiat 500.

Allianz

FIAT 500 Club Italia

Ci sono sconti che parlano al cuore

LA PICCOLA GRANDE AUTO CHE HA RIDATO GLI ITALIANI A DEDICARE

4 Piccole Ruote

LEADER MAGAZINE 2017

Slow Drive **PARIGI-SAINT RAPHAEL-GARLENDA-PARIGI**

Edito nel mondo dei migliori e dell'Economia **RICORDANDO SERGIO MARCHIONNE**

SEDUTE ASI **OMOLOGAZIONI IN CAMPANIA E SICILIA**

Pronti per Garlenda 2018 e gli altri eventi **VOGLIA D'ESTATE**

PIÙ DI **DOSSIER: 150 ANNI DELLA L**

Allianz e Fiat 500 Club Italia. La passione è assicurata.

68% di sconto
 Sconto su premi assicurativi
 per chi si assicura con Allianz
 e la propria Fiat 500.

25% di sconto
 Sconto su premi assicurativi
 per chi si assicura con Allianz
 e la propria Fiat 500.

30% di sconto
 Sconto su premi assicurativi
 per chi si assicura con Allianz
 e la propria Fiat 500.

Allianz

FIAT 500 Club Italia

Cronaca ed approfondimenti dal Meeting di Garlenda **L'AUTO DELLE VACANZE**

Copertine dei Magazine “4 Piccole ruote” del Club Fiat 500 Club Italia prima.

4R

QUATTRO PICCOLE RUOTE



LUGLIO - AGOSTO 2018

PRIMO PIANO

RADUNI

STORIE & VIAGGI

500 & SCATTI

500 & ARTE

STRADE & OFFICINA

...“Ho conosciuto mia moglie Maria, classe 1957 che scontrava su una 500 L (cross colorio 133) nell'estate del '71: le poverette mi sopportò da 37 anni avendo messo la mano nell'it. La avevo promessa che - presto o tardi - una 500 sarebbe tornata tra le mura domestiche (abbiamo anche altre auto di scopa). Equazione elementare: 2017, 60° dell'a 500 a 50° di mia moglie. Trovo una 500 da urlo, una F del rosso 115, la acquisto e la racconto nel vero senso del termine al attesa di settembre quando cade il compleanno di Maria. In quell'occasione sarebbe avvenuta la consegna dell'auto. Vado da amici ristoratori a Montforte d'Alba, dove do loro di riservarmi totalmente il locale per la data prescelta...”

N° 4

INTERVISTATO: ANIMO '500X - 500 4WD
 NOSTRI FOTOGRAFATORI: 500 4WD - 500 4WD
 www.500magazine.it - 02.264.61.111



4R

QUATTRO PICCOLE RUOTE



SETTEMBRE - OTTOBRE 2018

PRIMO PIANO

RADUNI

STORIE & VIAGGI

500 & SCATTI

STRADE & OFFICINA

MODELLEMO

...“La cosa più bella di quel mio meraviglioso periodo passantistico era la fortuna di poter andare a scuola con la 500 di famiglia, e per questo molti mi invidiano, eccetto lei per la bicicletta, 50 per la sigaretta, che allora si vendevano anche a 500, 50 per il panino alla ricicrazione e con le rimanenti 100 poteva anche permettersi di offrire un gelato alla ragazza, che tempi. Arrivavo all'I.T.I. in 500 e ciò non passava inosservato. fatto che divenne ben presto motivo di particolare interesse da parte dei miei compagni di classe, soprattutto quelli che a 28 anni non potevano permettersi una macchina, se non solo nei sogni. Ogni mattina c'era sempre qualcuno che aspettava il mio arrivo per chiedermi il "prezzo" del mio cimelio, per poter trascorrere una bella mattina come relativa fidanzatina!”

N° 5

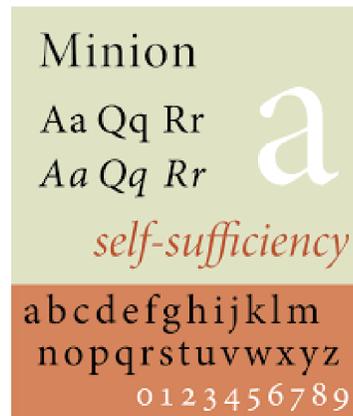
INTERVISTATO: ANIMO '500X - 500 4WD
 NOSTRI FOTOGRAFATORI: 500 4WD - 500 4WD
 www.500magazine.it - 02.264.61.111



RIFERIMENTI

- Loredana Dova, "Dante Giacosa, l'ingegno e il mito - Idee, progetti e vetture targati Fiat", Arabafenice, Cuneo 2008
- Domenico Romano e Stefania Ponzone, "Fiat 500 - Storia di una passione", Editoriale Darsena, Savona 2007
- Stefania Ponzone e Francesca Caneri, "Un mito italiano - La 500: fenomeno sociale e di costume", Elcograf S.P.A., Garlen da 2017
- rivista "Quattroruote (auto)"
- rivista "Auto d'epoca (auto)"
- rivista "Ruote Classiche (auto)"
- rivista "Topgear (auto)"
- rivista "Auto&Fuoristrada (auto)"
- rivista "AD (architettura e arredamento)"
- rivista "Abitare (architettura e design)"
- rivista "Domus (architettura e design)"
- rivista "Time (settimanale di attualità, politica)"
- www.500clubitalia.it
- www.500clubitalia.it/museo
- www.fiat500nelmondo.it
- www.quartamarcia.it
- www.fiat500.com
- www.quattroruote.it
- www.wikipedia.it
- www.turismoitalianews.it

Il progetto



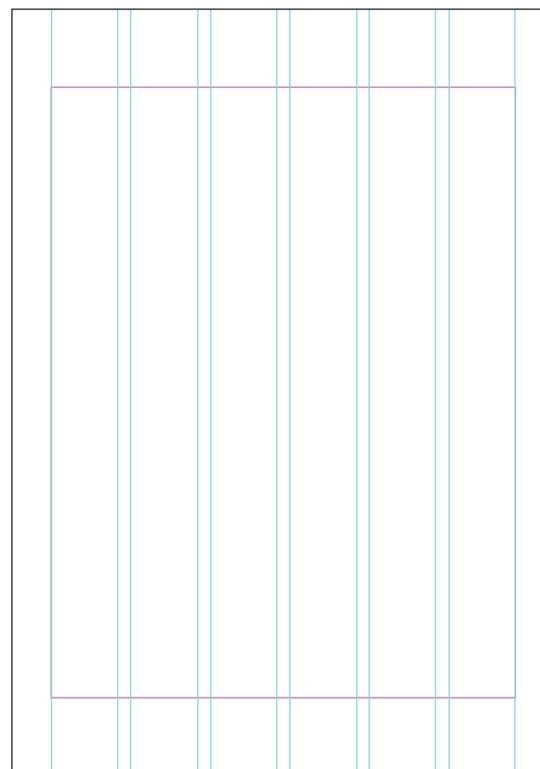
LOGO

L'obiettivo del nuovo logo è avere un'identità visiva più semplice ed efficace; gli elementi principali sono il 4, la P di piccole e la R di ruote. La P e la R si sovrappongono. Il font utilizzato è Britannic Bold per ottenere un logo geometrico e lineare. Il logo del club "Fiat 500 Club Italia" non è stato rinnovato ma semplificato; è stata eliminata il profilo della 500 ed è stato modificato il lettering da colorato a nero.

CARATTERISTICHE FONT

Minion Pro è destinato al corpo del testo e alla lettura estesa. Per le didascalie descrittive delle fotografie è stato utilizzato il Minion Pro Medium Italic di corpo 6 pt e per i sottotitoli il Minion Pro Bold di corpo 8 pt.

Gotham contribuisce a dare al magazine una linea geometrica e pulita. Per il titolo è stato utilizzato il Gotham Book di corpo 22 pt e il Gotham Book di corpo 19 pt.



CARATTERISTICHE GRIGLIA

Margine superiore: 30 mm
 Margine inferiore: 30 mm
 Margine esterno: 15 mm
 Margine interno: 15 mm
 Numero di colonne: 6
 Intercolonna: 5 mm

COPERTINA: 4 PICCOLE RUOTE

La copertina è ispirata alla grafica delle riviste; La nuova immagine del magazine è semplice e lineare. Ci sono vari elementi che riportano i contenuti interni di cui si parla. La fascia principale indica le varie categorie trattate e sono riportate come la facciata web in un sito di auto, in basso è riportata un pezzo di una delle storie sulla 500 trattata in "Storie & Viaggi". Nella parte frontale della copertina in alto il restyling del logo del magazine e in piccolo il logo semplificato del Club; in basso due foto riprese dei racconti (una a colori e una in bianco e nero) e le informazioni sul numero di uscita, il periodo e la spedizione.

LAYOUT E GRIGLIA

Nei magazine si suddividono le pagine in più colonne per avere più possibilità di modificare le composizioni di foto, titoli e contenuti rendendo tutto molto più dinamico e interessante. Il layout indica la disposizione degli elementi grafici in relazione allo spazio che occupano all'interno di un progetto complessivo. Il posizionamento dei vari elementi del layout è regolato da una griglia: una serie di linee di riferimento che semplifica la divisione e l'organizzazione di una pagina per consentire il posizionamento rapido e accurato degli elementi grafici. Le griglie, garantiscono inoltre, la coerenza tra le pagine. La griglia suddivide le pagine, sia in senso orizzontale che verticale, in margini, colonne, righe di testo e spazi tra blocchi di testo e immagini.

Fiat 500: storica icona del design italiano



“ Nell'automobile c'è quel di pu' che trascende l'esatto, ritmico pulsare dei suoi organi meccanici... La semplicità dà valore ad ogni creazione della tecnica così come alle creazioni artistiche. Le forme sofisticate o ricercate che vogliono essere nuove, cioè alla moda, passano come tutte le mode; hanno la vita effimera dei figurini che escono dalle mani dei grandi sarti: non durano che una stagione.”

Dante Giacosa, Torino 1959



I nuovi magazine

