

EDITORIALE |

# CERTIFICARE PER PRESERVARE LA CULTURA

Il nostro lavoro è una continua ricerca di testimonianze da condividere con i nostri affezionati lettori. È gratificante trovare documenti che aiutano a ricostruire una storia, confrontarli per cercare di raggiungere la verità. Non sempre è facile, soprattutto quando il periodo storico è molto lontano.

Una continua ricerca è anche quella che i commissari tecnici dell'ASI - in modo molto più dettagliato e pragmatico - svolgono per espletare al meglio il loro delicato e importante compito: preservare l'originalità dei veicoli attraverso la certificazione.

L'Automotoclub Storico Italiano oggi produce tre tipi di certificato: il Certificato di Rilevanza Storica - che è l'unico documento che attesta in modo ufficiale nei confronti dello Stato la storicità di un veicolo -; il Certificato di Identità - meglio conosciuto come "omologazione" - e la Carta FIVA, necessaria per partecipare agli eventi internazionali.

Gli appassionati che si rivolgono all'ASI sanno che dietro a ogni certificato e a ogni sessione di certificazione c'è un grande lavoro da parte dei commissari tecnici nazionali, svolto collegialmente con i commissari tecnici di Club. Anche il CRS è il frutto di un esame dettagliato del veicolo, anche perché la sua emissione significa un importante riconoscimento: un'auto o una motocicletta, da quel momento, sono "storiche" e non più "vecchie".

E non ci devono essere equivoci sulle cifre della passione, soprattutto al riguardo delle vetture più recenti, di età compresa tra i 20 e i 29 anni. A oggi sono infatti stati emessi poco più di 30.000 CRS riguardanti questa categoria di veicoli, che equivalgono allo 0,06% del parco circolante. Un impatto decisamente minimo, considerato anche l'uso estremamente limitato che si fa di questi mezzi.

In occasione di **Auto e Moto d'Epoca**, che si tiene alla Fiera di Padova dal 24 al 27 ottobre, lo stand ASI sarà pronto ad accogliere gli appassionati e fornire loro le informazioni necessarie ad ottenere i certificati. Sarà anche il momento per una riflessione sull'uso corretto dei veicoli storici durante i numerosi dibattiti che animeranno le giornate della fiera.





Per tutte le informazioni ASI consultare il sito internet: [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

## APPUNTAMENTO A PADOVA PER AUTO E MOTO D'EPOCA

LO STAND ASI ACCOGLIE GLI APPASSIONATI DA GIOVEDÌ 24 A DOMENICA 27 CON UNA SERIE DI INCONTRI INCENTRATI SUL VALORE DELLA CERTIFICAZIONE

Cosa differenzia un veicolo storico da uno vecchio? Una serie di caratteristiche che, in oltre 50 anni di attività, l'Automotoclub Storico Italiano, attraverso i suoi commissari tecnici, hanno individuato e verranno illustrate, spiegate e condivise con gli appassionati sullo stand dell'ASI alla Fiera di Padova, in occasione di **Auto e Moto d'Epoca**, da giovedì 24 a domenica 27 ottobre.

Innanzitutto c'è una componente storico-culturale alle spalle di ogni veicolo: progetti, innovazione tecnologica, stile, che li rendono tutti degni di essere considerati una testimonianza, ma solo se le loro condizioni lo permettono.

Il lavoro di formazione continua dei Commissari tecnici nazionali (riferimento costante per i commissari tecnici di Club), la specializ-

zazione dei Commissari tecnici di marca e di modello, sono una garanzia non solo per le vetture e le motociclette più rare, ma anche per i modelli più diffusi e popolari. Proprio questi ultimi sovente subiscono personalizzazioni e aggiornamenti non in linea con la loro storicità.

I commissari tecnici di Club e i commissari tecnici nazionali sono chiamati a un grande impegno, controllando con attenzione i veicoli per verificarne la conformità storica. Non sempre è possibile ottenere il certificato perché in alcuni casi le vetture e i motocicli sottoposti all'esame non hanno i requisiti per diventare "storici".

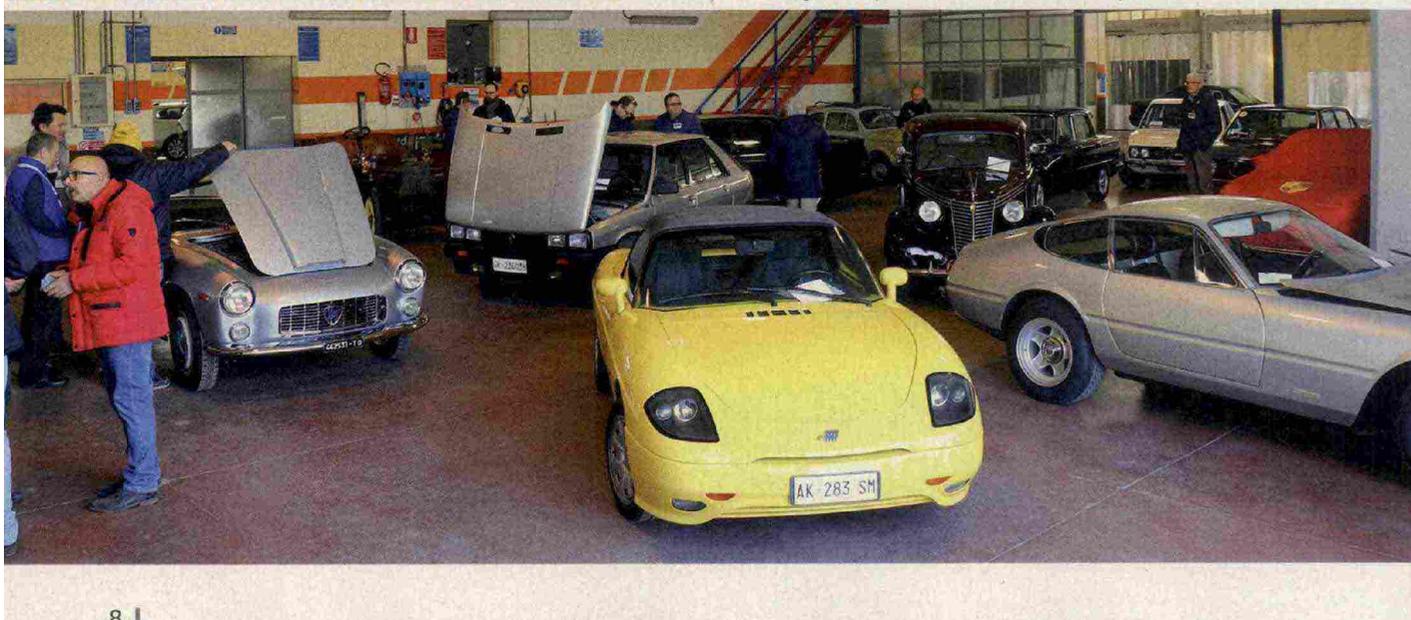
Per fare un po' di chiarezza e spiegare a chi si accinge a compilare la domanda di rilascio dei certificati, l'ASI organizza nelle quattro giornate di apertura delle conferenze su questo tema, nelle quali il pubblico potrà porre domande specifiche direttamente ai commissari. Sullo stesso tema sono previsti altri dibattiti su "il futuro della storia: originalità, qualità".

Nel pomeriggio di sabato 26 ottobre, alle ore 15.30, l'argomento verrà trattato a livello internazionale con il presidente della FIVA, Patrick Rollet, il presidente dell'ASI, Alberto Scuro, che illustreranno l'accordo FIVA-FIA per le manifestazioni e i regolamenti per la circolazione dei veicoli storici in Europa, e nel resto del mondo.

Il veicoli storici sono motore del turismo in Italia, come ha dimostrato un'indagine dello Studio Piepoli nel 2018. Ora statistiche e dati sono tradotti in una guida realizzata in collaborazione con la Regione Veneto, che propone itinerari suggestivi da percorrere con veicoli d'epoca. La presentazione domenica 27 ottobre alle 11, sempre sullo stand ASI, dove i Club organizzatori di eventi presenteranno a più riprese le loro manifestazioni.

A sinistra, lo stand ASI nel 2018.

Sotto, grande importanza al vademecum sulle certificazioni.



Per tutte le informazioni ASI consultare il sito internet: [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

**ASIPRESS**  
 NOTIZIARIO UFFICIALE  
 DELL'AUTOMOTOCLUB  
 STORICO ITALIANO



## PROGRAMMA STAND AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

### GIOVEDÌ 24 OTTOBRE

Ore 12.30  
 Accoglienza giornalisti, conferenza stampa  
 Intervento di Alberto Scuro (presidente ASI)  
 Ore 15.30  
 Veicoli storici, istruzioni per l'uso: Vademecum certificazioni ASI  
 Interventi dei responsabili commissioni tecniche ASI

### VENERDÌ 25 OTTOBRE

Ore 11.00  
 Talk: "Il futuro della storia: originalità, qualità, uso corretto dei veicoli d'epoca"  
 Interventi di Alberto Scuro (presidente ASI), responsabili commissioni tecniche ASI  
 Ore 12.00  
 Spazio Club: presentazione eventi ed iniziative 2019/2020  
 Interventi dei presidenti Comm. Manifest. ASI e presidenti dei club interessati

Ore 15.00

Talk: "Veicoli storici motore del turismo in Italia"; presentazione guida turistica del Veneto

Ore 16.00

Veicoli storici, istruzioni per l'uso: Vademecum certificazioni ASI  
 Interventi dei responsabili commissioni tecniche ASI

### SABATO 26 OTTOBRE

Ore 11.00

Talk: "I veicoli storici nello scenario internazionale"  
 interventi di Patrick Rollet (presidente FIVA), Tiddo Bresters (Commissione Legislativa FIVA)  
 Alberto Scuro (presidente ASI), commissione esteri ASI

Ore 12.00

Spazio Club: presentazione eventi ed iniziative 2019/2020  
 Interventi dei presidenti Comm. Manifest. ASI e presidenti dei club interessati

Ore 14.30

Talk: "Il futuro della storia: originalità, qualità, uso corretto dei veicoli d'epoca"  
 Interventi di Alberto Scuro (presidente ASI), responsabili commissioni tecniche ASI

Ore 15.30

Presentazione libro Fiat 500 Giardiniera  
 Interventi di Matteo Comoglio ed Enrico Bo (autori)

### DOMENICA 27 OTTOBRE

Ore 11.00

Talk: "Veicoli storici motore del turismo in Italia";  
 presentazione guida turistica del Veneto

Ore 12.00

Talk: Incontro con la Commissione Cultura ASI

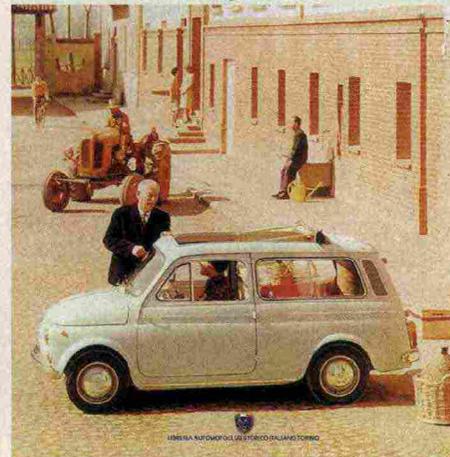
## IL NUOVO VOLUME DEDICATO ALLA FIAT 500 GIARDINIERA

I film più famosi hanno un sequel e così, anche il libro presentato nel 2018 sulla Fiat 500, ne propone uno relativo alla versione station wagon della popolare utilitaria: "500, l'utilitaria per il lavoro". In occasione della Fiera **Auto e Moto d'epoca** verrà presentato il nuovo libro, edito da Asiservice, dedicato interamente alla Nuova 500 Giardiniera. Scritto da Matteo Comoglio, giornalista e redattore de La Manovella ed Enrico Bo, Commissario Tecnico Nazionale Asi. Il libro percorre tutta la produzione dal 1960 fino al 1977, abbracciando anche la storia della 500 Giardiniera a marchio Autobianchi. Il volume si propone di essere un punto di riferimento per tutti coloro che cercano informazioni o vogliono restaurare la propria Giardiniera secondo le specifiche d'origine. Sono riportati tutti gli abbinamenti colori-interno, tutte le modifiche principali e le diverse serie.



**500 Giardiniera**  
 l'utilitaria per il lavoro  
 the utility car for work

Matteo Comoglio - Enrico Bo



## CALENDARIO SESSIONI OMOLOGAZIONI

**2019**

È stato reso noto il calendario provvisorio delle sessioni di certificazioni per auto nel 2019. Gli aggiornamenti vengono pubblicati mensilmente su La Manovella e in tempo reale sul sito [www.asifed.it](http://www.asifed.it).

### SESSIONI AUTO

#### OTTOBRE

- 05 Ruote del Passato (Fiume Veneto - PN)
- 05 Assoc. Automoto Epoca Sardegna (Elmas - CA: *luogo da definire*)
- 12 Historic Club Schio (Altavilla Vicentina - VI)
- 12 Club Ruote a Raggi (Varano de' Melegari)
- 13 Club Frentano Ruote Classiche (Abruzzo - Lanciano: *luogo da definire*)
- 19 Club Orobico Auto Epoca (Pedrengo - BG)
- 19 Club Auto Moto Epoca Valle D'Aosta (Sarre - AO)
- 27 Veteran Club Valle d'Itria (Puglia - Martina Franca: *luogo da definire*)
- 27 OMC Bergamo (Calusco d'Adda - BG)

#### NOVEMBRE

- 02 Valtellina Veteran Car (Piateda - SO)
- 02 Assoc. Stor. Culturale Piero Taruffi Automoto (Lazio - Viterbo: *luogo da definire*)
- 09 Altotevere (Umbria - Perugia: *luogo da definire*)
- 09 Musical Watch Veteran Car Club (Roncadelle - BS)
- 16 Club Milanese Auto Moto Epoca (Milano)
- 16 Hermitage (E. Romagna - Forlì - FC)
- 23 Classic Car Club Napoli (Napoli)
- 24 Club Auto e Moto Epoca F. Sartarelli (Sicilia - Trapani)
- 30 Balestrero Veteran Motor Car Club (Lucca)
- 30 RS Canavese (Piemonte - Ivrea: *luogo da definire*)

#### DICEMBRE

- 01 Old Cars Club Bari (Puglia - Bari: *luogo da definire*)
- 07 Automotoclub Ruote Antiche (Toscana - Loc. Arbia Scalo - Siena)
- 07 Club Veicoli Storici Irpino (Campania - Avellino: *luogo da definire*)
- 08 Lucania AMC (Potenza)
- 14 VCC Liguria (Liguria - Genova)
- 14 Club Jesino Moto Auto d'Epoca (Marche - Jesi: *luogo da definire*)
- 21 Club Amatori Veicoli Epoca Cremona (Cremona)

### SESSIONI MOTO

#### OTTOBRE

- 05 AAE Sardegna Elmas (CA)
- 05 CIMA E - Jesi (Jesi - AN)
- 12 Bagni della Porretta (Porretta Terme - BO)
- 12 CAVEC (Cremona)
- 12 Ruote a Raggi (Autodromo di Varano de' Melegari - PR)
- 13 Veteran Club Valle d'Itria (Martina Franca - TA)
- 19 Balestrero - Lucca (Lucca)
- 26 Titani di Trinacria (Catania)
- 27 Associazione Siciliana Veicoli Storici (Palermo)

#### NOVEMBRE

- 09 Ruote del Passato (Pordenone)
- 09 CPAE (Piacenza - PC: *luogo da definire*)
- 16 CMAE (Milano)
- 16 Hermitage - Forlì (Forlì - Cesena - FC)
- 16 CASPIM (Ascoli Piceno)
- 17 VCC Ibleo (Ragusa)
- 23 CCC Napoli (Napoli)
- 23 Sartarelli (Trapani)
- 24 Old Cars Club (Bari)

#### NOVEMBRE

- 30 Ruote Storiche in Canavese (*luogo da definire*)
- 30- Antiche Moto di Brianza (Brivio - Lecco)

#### DICEMBRE

- 14 Autoamatori Club Novara (Novara)
- 28 Il Saracino (Toscana - Arezzo: *luogo da definire*)

I tesserati interessati a partecipare ad una verifica devono rivolgersi al proprio club di appartenenza il quale, dietro debita compilazione della modulistica necessaria, invierà la stessa alla Segreteria Generale dell'ASI (improrogabilmente entro e non oltre 30 giorni prima della data alla quale intendono partecipare) precisando data/luogo seduta ove inserire il veicolo.

Consultare sempre il sito internet [www.asifed.it](http://www.asifed.it)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## LA PICCOLA LAVORATRICE

PRESENTATA NEL 1960, LA VERSIONE "ALLUNGATA" DELLA FIAT 500, EBBE FIN DA SUBITO UN BUON SUCCESSO FRA ARTIGIANI E RAPPRESENTANTI, DIVENTANDO LA VETTURA DA LAVORO PIÙ ECONOMICA E PRATICA DEL MERCATO AUTOMOBILISTICO

di Matteo Comoglio

**LA** cessata produzione della "Topolino" Giardiniera, nella seconda metà degli anni Cinquanta, lascia parte dei potenziali clienti Fiat orfani di un modello molto apprezzato, sia per le famiglie e sia per i piccoli artigiani. Urgeva trovare una soluzione per quei piccoli commercianti o rappresentanti che necessitavano di una vettura piccola ma con grande capacità di carico e relativamente economica nell'acquisto e nella manutenzione. In questo senso la neonata Fiat Nuova 500 sembra essere la base giusta seppur, anche in questo caso, i limiti imposti dalla meccanica e dal telaio sembrano insormontabili. Per ottenere un piano di carico piatto e basso, l'ingegnere torinese Dante Giacosa "corica" il motore e ridistribuisce gli organi meccanici. Crea così, una inedita disposizione a

"sogliola" del propulsore, con cilindri inclinati a destra di 90°. Questo tipo di architettura meccanica permette di ridurre notevolmente l'ingombro in altezza, lasciando ampi margini di progettazione per una vettura con vano di carico basso e piatto, con una altezza da terra per la soglia di soli 60 centimetri. La ventola di raffreddamento viene sistemata sul fianco sinistro, limitandone al massimo l'ingombro. Il carter motore è completamente nuovo e ridisegnato, così come la testata e tutti i lamierati esterni. Rispetto alla berlina viene mutato anche il sistema di aspirazione per il raffreddamento dei cilindri: si ricavano due "cassonetti" nei montanti posteriori e l'aria viene aspirata da due griglia poste ai lati, confluendo nella traversa, vuota anch'essa e collegata tramite un anello di gomma al carter motore con la ventola di raffreddamento. La cilindrata totale è la stessa



A sinistra, la Giardiniera è ideale anche per i cacciatori.  
 Sopra, la semplicità della linea.  
 Sotto, l'ampio tetto arabile.



della 500 D, di 499,5 cm<sup>3</sup>, già anticipata dalla 500 Sport. Le prestazioni sono sostanzialmente uguali a quelle della berlina, sia per la coppia massima e sia per la potenza; solo il regime di rotazione a cui vengono erogati i 17,5 CV passa da 4400 giri al minuto a 4600. Tutti gli altri componenti meccanici vengono solamente rinforzati o leggermente modificati in previsione delle maggiori sollecitazioni. La balestra anteriore è diversa: i fogli passano da 4 a 5 e aumenta l'escursione di 6 millimetri, gli ammortizzatori rimangono gli stessi. Al retrotreno invece vengono apportate maggiori modifiche, visto che deve sopportare la maggior parte del carico e delle sollecitazioni, motivo per cui si diminuisce la flessibilità delle molle, sono induriti gli ammortizzatori e i bracci rinforzati. I freni sono potenziati, poiché il peso a vuoto di questa nuova vettura si avvicina a quello di una Fiat 600. Si adottano anche nuovi cerchi, molto simili a quelli della sorella maggiore 600, dotati di borchia coprimozzo in alluminio identica. Gli pneumatici rimangono sempre di misura 125x12 ma con struttura tessile a 6 tele in luogo di 4, così da meglio sopportare i carichi. La velocità di punta dichiarata è di oltre 95 km/h, ma quella effettiva è di poco superiore ai 100 km/h. La 500 Giardiniera è 21 centimetri più lunga della berlina, ha il passo superiore di 10 centimetri, pesa 555 kg in ordine di marcia e può trasportare 250 kg oltre il conducente.

Nel complesso la nuova vettura con numero di progetto 120 ed ufficialmente Nuova 500 "Giardiniera", è esteticamente gradevole come

la berlina, mantenendone le forme fino alla portiera anteriore, ma nonostante il passo allungato, anche il posteriore risulta proporzionato e ben raccordato. Il portellone è grande ed è incernierato sulla sinistra, risulta leggero da aprire e non ingombra nelle operazioni di carico e scarico, il vetro su quest'ultimo è fisso. Ne risulta una "station wagon" a tutti gli effetti che, nonostante la vocazione al lavoro risulta comunque non priva di stile. In più, il passo lungo e il posteriore che scende praticamente dritto, la fanno risultare più aerodinamica e con doti di tenuta di strada migliori della berlina. Risulta ovviamente però la vettura perfetta per i piccoli artigiani, per le aziende e per i rappresentanti. A livello estetico, nel frontale è identica alla 500 berlina, con la fanaleria già adeguata al Codice della Strada del 1959. Il vano anteriore è identico alla berlina, con il serbatoio benzina piatto, che occupa quasi tutto lo spazio. La capacità è di 21 litri. Il cric e gli attrezzi sono all'interno di un sacco di tela e vengono sistemati sul serbatoio con due cinghie Pirelli in gomma. La dotazione, oltre al cric, comprende: cacciavite con impugnatura in legno, chiave inglese 8-10, chiave inglese 13-17, chiave per smontare i bulloni ruota da 17, punzone, tubo in ferro per sostituire le candele e pinza. La ruota di scorta resta sempre nella medesima posizione verticale, fissata anch'essa da una cinghia in gomma rigata che va dal serbatoio al frontale. Gli interni sono sostanzialmente immutati per ciò che riguarda il cruscotto ed i sedili anteriori ma, come sulla Nuova 500, mancano posacenere e i paraginocchia. ➤

## FIAT 500 GIARDINIERA



A sinistra, il frontale è identico a quello della berlina. A destra, nonostante l'allungamento la linea non risulta affatto pesante.

Cambia anche il sedile posteriore e lo spazio per i passeggeri aumenta grazie al passo maggiorato. Una volta abbattuto lo schienale della panca lo spazio di carico aumenta in modo notevole e regolare, con un piano di basso e comodo. Le uniche piccole differenze e novità sono le maniglie di appiglio per i passeggeri e una coppia di sportellini per il riscaldamento ai lati del tunnel per gli occupanti dei posti posteriori. Il coperchio del vano motore può reggere un peso di 250 kg, e ha una piccola botola per la sola ispezione del livello olio motore e il suo eventuale

rabbocco. La strumentazione è identica a quella della berlina, incluso il tachimetro (con fondoscala a 110 km/h) e il volante, entrambi di colore grigio chiaro. Il devioluci ha le aste cromate con le estremità in bachelite nera, la copertura dei fili sul pianotone è ovviamente grigia chiara.

Viene presentata al grande pubblico nel marzo del 1960 e costa 565.000 lire, circa 130.000 in più della berlina, differenza ampiamente giustificata dalla quantità e qualità degli interventi che la nuova vettura ha subito.

### IL NUOVISSIMO LIBRO DEDICATO INTERAMENTE ALLA 500 GIARDINIERA

In occasione della Fiera **Auto e Moto depoca** che si svolgerà a Padova dal 24 al 27 ottobre, verrà presentato il nuovo libro, edito da Asiservice, dedicato interamente alla Nuova 500 Giardiniera. Come già per il volume dedicato alla berlina, anche in questo caso la ricerca documentale è stata approfondita e basata su fonti sicure, così da poter riportare tutte le informazioni necessarie per affrontare il corretto restauro. Il libro percorre tutta la produzione dal 1960 fino al 1977, abbracciando anche la storia della 500 Giardiniera a marchio Autobianchi. Vista la scarsa bibliografia presente su questa vettura, il volume si propone di essere un punto di riferimento per tutti coloro che cercano informazioni oppure vogliono restaurare la propria Giardiniera secondo le specifiche d'origine. Sono riportati tutti gli abbinamenti colori-interno, tutte le modifiche principali e le diverse serie. Per quanto si sia cercato di scendere nel dettaglio e riportare ogni cosa, ovviamente è sempre possibile migliorare e anche questo libro vuole essere un manuale-laboratorio, che in futuro potrà essere arricchito e completato con nuove informazioni.

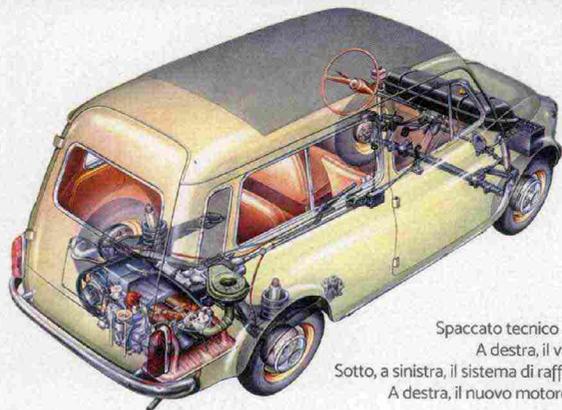


### SCHEDA TECNICA FIAT 500 GIARDINIERA

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>MOTORE</b>             | Tipo 120.000, bicilindrico a 4 tempi affiancato orizzontale, rapporto di compressione 7,1:1, potenza massima 17,5 CV a 4600 giri/min, coppia massima 3 kgm a 3200 giri/min, coppia olio integrata nel monoblocco.  |
| <b>ALIMENTAZIONE</b>      | Carburatore monocorpo orizzontale Weber 26 OC  |
| <b>TRASMISSIONE</b>       | Cambio a 4 marce + RM con comando a leva centrale  |
| <b>TELAIO</b>             | Ascocca portante   |
| <b>FRENI</b>              | A pedale: idraulico a tamburo sulle quattro ruote; a mano: meccanico sulle ruote posteriori d'emergenza. Diametro tamburo 185 mm.  |
| <b>SOSPENSIONI</b>        | Anteriore: balestra trasversale con ammortizzatori; posteriore: molle ed ammortizzatori.   |
| <b>RUOTE E PNEUMATICI</b> | Cerchi a disco in acciaio, pneumatici 125/12 6 pr  |
| <b>DIMENSIONI E PESI</b>  | Passo 1940 mm, carreggiata anteriore 1221 mm, carreggiata posteriore 1131 mm, lunghezza 3182, larghezza 1323, altezza 1354, altezza da terra 135 mm, peso in ordine di marcia 555 kg, portata 4 persone più 40 kg o due persone più 200 kg, peso totale a pieno carico 875 kg. |
| <b>PRESTAZIONI</b>        | Velocità massima 95 km/h, pendenza massima superabile 22%, consumo 5,2 litri/100 km (CUNA)   |



La Giardiniera a confronto con la berlina.



Spaccato tecnico della vettura.  
A destra, il vano di carico.  
Sotto, a sinistra, il sistema di raffreddamento.  
A destra, il nuovo motore "a sogliola".

