



# Piccola è bello

A Caldogno, il paese di Roby Baggio, più di 80 soci circolano regolarmente sulle loro vecchie, care, intramontabili Fiat «500».



**U**N'«ABARTH» BIANCA del 1965, una «F» azzurra del 1969 e due «L», una gialla e una rossa, rispettivamente del 1970 e del 1972. Sono lì, schierate in fila, come nuove fiammanti, senza un bullone fuori posto. Sono le preziose Fiat «500» di Antonio Zamunaro, 53 anni, vicentino doc, di professione meccanico con la specializzazione al merito per i motori dell'utilitaria nata nel 1957 con il nome di «Nuova 500», per distinguerla da quella nata del 1936 e battezzata poi, familiarmente, «Topolino». Un'auto che ha segnato la storia del costume italiano. Il luogo è Caldogno, provincia di Vicenza, paese noto per aver dato i natali a Roberto Baggio, stella del firmamento calcistico.

La storia di Zamunaro, presidente del Team Cinquecento Alto Vicentino, club che con un'ottantina di soci è il più grande del Veneto per questo modello, è esemplare. La passione per la vettura progettata da Dante Giacosa all'insegna della razionalità costruttiva e dell'economia (nella prima serie non aveva cromature, portacenere, lavavetri e cristalli discendenti), gli fu trasmessa dal

padre. La prima auto del presidente, ovvio, fu una «500 D», poi sostituita con una «F». «Purtroppo la storia ha voluto che le mie prime auto non sia riuscito a conservarle» si rammarica Zamunaro. Il quale, però, si è rifatto negli anni, riprendendosi gli oggetti della sua antica passione.

Sfruttando un circuito di conoscenze nato attraverso la sua attività, alle pendici dei colli Berici, è riuscito a procurarsi le magnifiche quattro che oggi mostra, orgoglioso, in garage. Fra queste, la rara Abarth del 1965, rintracciata in condizioni disastrose in un'autorimessa di Pesaro e poi restaurata dalle sue esperte mani, quelle di meccanico vecchio stile. A quel punto, la creazione di un club di amici e fan è stato naturale: nel 1995 si costituiva attorno a un gruppo di amici dell'intraprendente meccanico il Team Cinquecento e, dopo un frenetico tam tam, i soci hanno cominciato ad aumentare. «Gli appassionati del modello non sono soltanto cinquantenni nostalgici, ma anche parecchi giovani» dice, indicando il figlio Andrea, 26 anni, proprietario di una «L» del 1970. Al club hanno aderito molti militari statunitensi che operano nella base di Vicenza; i raduni internazionali e il sito Internet ([www.team500av.com/index.htm](http://www.team500av.com/index.htm)), poi, hanno fatto il resto. Sì, perché il Team Cinquecento Alto Vicentino ha tra i suoi iscritti anche stranieri

## L'ANIMA DEL TEAM

Antonio Zamunaro, fondatore del Team Cinquecento Alto Vicentino, con una dei suoi quattro «Cinquini», dei quali va orgoglioso.



## Le versioni ALL'INIZIO NON SI VENDEVA

La «Nuova 500» fu presentata ufficialmente nel luglio 1957. Nella versione definitiva il motore (numero di progetto «110») aveva una cubatura di 479 cm<sup>3</sup>, che sviluppava una potenza di 13 cavalli. Le finiture al telaio e all'interno erano molto semplificate; l'abitabilità per due persone più il bagaglio. Nonostante il contenuto prezzo di listino, 490.000 lire, il lancio fu tuttavia un flop. Fra le cause, proprio il costo, ritenuto elevato rispetto a quello della «600», che poteva trasportare quattro persone e per 640.000 lire offriva un motore 4 cilindri.

Nel novembre 1957 arrivò la «Nuova 500 normale». Variazioni rispetto alla serie precedente: cristalli discendenti, coppe alle ruote, profili di finitura in alluminio, cornici ai fari cromate, devioluci allo sterzo. E prezzo invariato: 490.000 lire. La versione economica fu ribassata a 465.000 lire e la Fiat provvide a rimborsare le 25.000 lire ai primi clienti. Il motore, su entrambe le versioni, grazie agli interventi su carburatore e albero a camme, fu potenziato di due cavalli, arrivando così a 15. La «Nuova 500 D» del 1960 (rimasta immutata fino al 1965) riuscì finalmente a soddisfare tutti coloro che delle versioni

precedenti erano rimasti perplessi per la scarsa dotazione di accessori e il modesto confort. E assicurò il successo. Novità: serbatoio carburante della «600», sedile posteriore ribaltabile, bordo imbottito, nel sottopancia, per proteggere le ginocchia dei passeggeri, portacenere, lavavetro, alette parasole imbottite. E, soprattutto, motore rivisto con cilindrata portata a 499,5 cm<sup>3</sup> e velocità di punta di oltre 95 km/h. Prezzo di lancio: 450.000 lire. Nel marzo del 1965 arriva la versione più venduta, la «F»: portiere incernierate anteriormente, scocca rinforzata, meccanica aggiornata con frizione, semiassi e differenziale nuovi. Nel 1968, a settembre, viene presentata invece la più «siccosa»: si tratta della «L», che si riconosce grazie ai rostri tubolari aggiunti ai paraurti e alle varie guarnizioni cromate. Gli interni sono tutti nuovi: bouclé, selleria, strumentazione. I sedili, a richiesta, sono reclinabili e si può anche avere l'antifurto bloccasterzo. Nel novembre 1972, al salone di Torino fu presentata una novità assoluta: la «126» e l'ultima serie delle «500»: la «R» (Rinnovata). Il motore passò a 594 cm<sup>3</sup>. Dell'agosto 1975 l'ultimo esemplare. In tutto ne sono state costruite oltre 5 milioni.



**SEMPRE GRINTOSE**  
Alcuni momenti dei raduni organizzati dal Team Cinquecento Alto Vicentino. In alto, il raduno annuale di Asiago: lo scorso anno vi parteciparono ben 350 esemplari della piccola Fiat.



residenti all'estero, come la signora Louise Harvey, di Mitcheldean, Regno Unito, che, innamorata della sua «500», ha voluto renderle onore iscrivendosi al club berico proprio dopo averlo conosciuto navigando in rete. «Questa vettura» racconta Zamunaro «ha popolato in tutto il mondo: lo vediamo nei raduni in Austria, Germania, Olanda, Ungheria». I soci del club, infatti, non sono certamente tipi che lasciano le loro vetture in garage. Anzi, i pistoncini delle loro «500» sono sottoposti a sollecitazioni non da poco; per esempio, hanno appena programmato un viaggio in Scandinavia. Ma, ci si chiede, può sopravvivere il piccolo motore a un viaggio di 3000 chilometri? «Resiste eccome» garantisce il presidente; «e poi, portiamo con noi i pezzi di ricambio: non si sa mai».

Roberto Faben

## Appuntamenti

### RITROVARSI AL CLUB

In primavera si apre la fitta agenda dei raduni del Team Cinquecento Alto Vicentino. In marzo è previsto un raduno a Bologna, fra giugno e luglio una serie di appuntamenti all'estero, in Svizzera, Austria, Ungheria e Scandinavia. A settembre c'è il tradizionale appuntamento di Asiago: l'anno scorso i partecipanti erano 350. Anche nei raduni italiani le occasioni di scambio di conoscenze e di divertimento non mancano. Chi intende contattare il club può farlo telefonando al numero 0444 586495 o scrivendo a Team Cinquecento Alto Vicentino, via Antonio Fogazzaro 101, 36030, Caldogno (Vicenza), o mandando una mail all'indirizzo [cinquecento@freeweb.org](mailto:cinquecento@freeweb.org). La quota associativa annua è di 50 euro.