



VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO.....



2022

SOMMARIO

<i>p. 1</i>	Editoriale	
<i>p. 2</i>	Riflessioni del Presidente	<i>L. Gallizia</i>
<i>p. 4</i>	Storie di costume: Il rapporto dei giovani con i mezzi storici	<i>E. Cima</i>
<i>p. 5</i>	Auto e arte: L'arte viaggia su quattro ruote	<i>I. Bo Milone</i>
<i>p.11</i>	Storie di vita: Se una notte d'inverno	<i>A. Scarfò</i>
<i>p.13</i>	Storie di auto: Elettrostoriche	<i>U. Viora</i>
<i>p.31</i>	Vita del Club: Gli eventi del 2022	<i>Comitato di Redazione</i>
<i>p.48</i>	Vita del Club: Gemelli da 10 anni	<i>U. Viora</i>
<i>p.51</i>	Vita del Club: Nel nostro ricordo	<i>C. Nicco</i>
<i>p.52</i>	Vita del Club: Siamo stati da...	<i>Comitato di Redazione</i>

VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO: Conosciamole...ritroviamoci
Pubblicazione gratuita riservata ai soci A.S.V.A. Torino
n° 19 - dicembre 2022

Coordinamento: Ugo VIORA

*Comitato di redazione: Francesco BIANCHERI - Matteo BO MILONE - Mario CERUTTI - Edoardo CIMA
Alessandro DE BENEDETTI - Carlo Alberto GALLIZIA - Luca GALLIZIA
Franco PANARO*

Progetto Editoriale e grafico: Matteo BO MILONE - Ugo VIORA

Stampa: SIREA Srl - Via Belfiore, 60 - TORINO

*Hanno contribuito a questo numero articoli di: Irene Bo Milone - Matteo Bo Milone - Edoardo Cima -
Carlo Alberto Gallizia - Luca Gallizia - Daniela Girardo - Bruna Margherita - Celso Nicco - Gabriele Panaro
Andrea Scarfò - Ugo Viora*

In copertina: foto archivio ASVA

La pandemia doveva essere superata, un brutto, doloroso ricordo da raccontare (chi lo poteva fare) ai figli una volta diventati grandi o, nella maggior parte dei casi, ai nipoti che ancora non erano nati

DOVEVA!

I primi mesi dell'anno, invece, sono stati un risorgere dell'incubo: non appena si mollava la presa...zac! E si ripiombava nel buio!

Nonostante tutto, però, abbiamo potuto riaprire la sede con regolarità e, seppure con modalità ben lontane da quelle cui eravamo abituati, i nostri amici Soci hanno potuto ricominciare a frequentare i locali di Via Monte Albergian.

La voglia di ricominciare ad organizzare eventi è esplosa in tutta la sua forza e finalmente si è potuto stilare un calendario di uscite degno di tale nome, sia pure un po' meno ricco del passato.

Eppure, era un anno importante, il 2022, non fosse altro perché c'era da festeggiare il decimo compleanno del gemellaggio con il club "La Manivelle" di Chambéry e (finalmente) la venticinquesima edizione dell'Incontro per vetture Classico sportive.

Fortunatamente anche voi, amici, non ne potevate più di starvene a casa a...lucidare le macchine ed avete accolto con sempre maggior calore le nostre proposte di raduno.

Come sempre, a voi va il nostro più grande ringraziamento, perché avete continuato a vivere con noi la vita del nostro Club, o addirittura avete scelto proprio l'ASVA Torino per incominciare la vostra avventura con le auto storiche.

"Vivere nel presente le auto del passato" riprende il suo reale significato e questa monografia annuale, che oserei dire merita sempre di più di chiamarsi così, torna ad assumere la sua funzione di intrattenimento, ma anche di ricordo dei tanti bei momenti passati insieme.

Per noi del Comitato di Redazione, è sempre un piacere vedere arrivare contributi da soci diversi, che decidono di provare a scrivere qualcosa per condividere esperienze, curiosità, perché no, sogni, con gli altri componenti di questa grande famiglia che è il nostro Club.

Ora che siamo tutti (o quasi, almeno) plurivaccinati, siamo pronti ad affrontare il 2023 con la speranza – o meglio la certezza – che "sarà l'anno buono" non solo per ricominciare a vivere nel presente le auto del passato, ma anche per riaffermare che le nostre bellissime auto - certificate, con CRS riportato sul libretto e perfettamente mantenute - non sono la causa unica del riscaldamento globale, il principale colpevole di inquinamento da polveri sottili, il male fatto macchina, ma esempi del genio e dell'abilità dei nostri progettisti: oggetti da preservare, conservare e mostrare con orgoglio, non da rottamare o di cui vergognarsi.

BUON NATALE, AMICI!

CHE IL 2023 RIPORTI SERENITÀ E SALUTE A VOI E AI VOSTRI CARI

IL COMITATO DI REDAZIONE

Riflessi(oni) di stagione

Luca Gallizia



Nelle riflessioni di un anno fa chiudevo con l'auspicio che il 2022 potesse segnare una ripartenza per il nostro club. Questo è avvenuto. Leggerete nelle pagine che seguono le cronache dei nostri dieci eventi che hanno riportato il nostro calendario in linea con gli anni che hanno preceduto la pandemia.

La metaforica nebbia che ci impediva di respirare e ci induceva a restare chiusi in casa si è diradata e possiamo dire che il sole ha iniziato a splendere davvero su tutti i nostri eventi di calendario, con cieli tersi che potete apprezzare nelle

belle fotografie. Proprio lavorando a questa Monografia ci siamo accorti che come mai prima abbiamo scattato numerose foto di gruppo. Siamo tornati ad avvicinarci, a creare quella atmosfera di condivisione che i nostri insegnanti ci proponevano a scuola e che nei sorrisi e nello sguardo dei nostri soci allineati per il "fotone" di gruppo, ritrovo.

Lo sguardo, il contatto visivo come base per iniziare e mantenere viva una conversazione, un rapporto vero. Sarà successo anche a voi di osservare persone ai tavolini dei locali, ai ristoranti, sulle panchine...praticamente ovunque, con lo sguardo sul proprio smartphone, vicinissimi ma in silenzio. Senza demonizzare uno strumento diventato indispensabile e sicuramente utile, non possiamo che interrogarci sulle ragioni che ci portano a una fruizione così solipsistica di una invenzione nata per unire e tenerci sempre in contatto. Questa breve riflessione mi porta ad interrogarmi anche sulle ragioni per cui i club come il nostro sono stati fondati e su come è cambiato l'uso che del club fa il socio che vi aderisce condividendone uno statuto e dei principi fondanti.

Domande importanti che ci poniamo noi del Consiglio direttivo in prima linea nel contatto con i soci che troppo spesso dobbiamo "inseguire" perché lo sguardo è altrove, rapito da altri interessi che poco alla volta erodono la passione per i mezzi storici che restano la ragione primaria per cui ci si iscrive al nostro club. Chi di voi partecipa agli eventi lo sa e lo vive, perché quando ci si incontra e si percorrono insieme chilometri a bordo dei nostri mezzi, nella condivisione ritroviamo sempre quelle emozioni per oggetti che abbiamo scelto, conservato e amato.

Vorrei che il 2023 ripartisse dalla storia personale di ciascun socio con i mezzi che guida e che lo hanno spinto a iscriversi al nostro club. Il calendario 2022 vi ha proposto per un anno le nostre foto di famiglia con le vetture e credo che la partecipazione agli eventi di quest'anno sia stato un ritorno agli incontri della famiglia ASVA che spero nel 2023 diventi sempre più inclusiva e curiosa nei confronti dei nuovi soci che dobbiamo tutti insieme far sentire partecipi di una passione che è un peccato vivere da soli, con lo sguardo rivolto unicamente al proprio piccolo schermo dello smartphone.

Nel 2022 abbiamo festeggiato i 10 anni del gemellaggio con il Club La Manivelle che a sua volta ha compiuto 50 anni, nell'anno in cui si festeggiano anche i 65 anni del gemellaggio tra la città di Torino e la città di Chambéry. Mentre scrivo queste poche righe siamo reduci dalla partecipazione con due vetture all'Autoretrò organizzato da La Manivelle nel weekend del 3

e 4 dicembre. Come sempre la neve non è mancata nel nostro viaggio, ma non si poteva perdere l'occasione di festeggiare ancora una volta tutte queste ricorrenze. Consolidare un gemellaggio con la presenza credo sia stato oggi più importante che mai, perché non distante da noi, ormai da mesi, popoli tra loro quasi gemelli stanno combattendo una guerra fratricida che sta lasciando sei milioni di persone al freddo e senza corrente elettrica. Una tragedia che segnerà per sempre la nostra Europa e che in questo Natale alle porte non dobbiamo dimenticare, perché l'unico regalo che dovremmo chiedere è la pace tra fratelli che devono tornare a guardarsi negli occhi.

IL RAPPORTO DEI GIOVANI CON I MEZZI STORICI

Edoardo Cima

È inevitabile che il trascorrere degli anni comporti il cambio generazionale nelle nostre famiglie.

È un momento sempre difficile e complesso, poiché vengono trasmessi a figli e nipoti tutti quegli oggetti, mezzi storici compresi, che a noi piacevano tanto e dei quali andavamo orgogliosi, anche perché sicuramente conquistati a fatica.

Ma occorre rendersi conto che non è così automatico che i beni di cui andavamo fieri e orgogliosi, interessino altrettanto ai nostri successori.

È chiaro a tutti che gli interessi dei ragazzi di oggi siano rivolti ai "mezzi" di comunicazione su internet piuttosto che a quelli su strada.

Esiste però un inquietante punto di incontro: a detta dei tecnici specializzati del settore informatico, i nostri ragazzi sono bravissimi nel digitare e sfruttare con gran velocità e perizia questi moderni mezzi di comunicazione, ma difficilmente approfondiscono quali siano i meccanismi hardware che sottostanno alle apparecchiature in uso. Parimenti, è evidente che i ragazzi che ancora decidono di prendere la patente, per nulla o quasi si interrogano o approfondiscano quali siano i meccanismi che permettono ai loro mezzi di trasporto di funzionare.

In questi passaggi generazionali di oggetti, se mobili, quadri, libri che hanno fatto da cornice e allietato le nostre giornate vengono dispersi senza alcun rimpianto, in genere per le auto e le moto classificate come storiche questo fortunatamente avviene più raramente.

È indubbio che il possesso di tali mezzi comporti comunque dei costi di manutenzione non indifferenti che possono in parte essere allevati da un buon insegnamento ai nostri ragazzi di un "fai da te", indispensabile almeno per le operazioni più semplici e routinarie.

Un processo di apprendimento che può avvenire trascorrendo del tempo insieme ai nostri ragazzi in garage o nel corso degli eventi di club, fornendo alle nuove generazioni quelle sensazioni, quali i rumori e gli odori che noi abbiamo provato nel corso dei viaggi in famiglia, entrati a far parte dei nostri indelebili ricordi di infanzia.

Infatti, ogni mezzo aveva le sue specificità, caratteristica andata quasi totalmente perduta con gli attuali mezzi di trasporto sempre più "muti" e asettici nella loro uniformità.

Unitamente a questo passaggio di consegne "pratiche" tra generazioni, diventa indispensabile il ruolo delle associazioni di appassionati come la nostra che con manifestazioni ad hoc, riescono a mantenere vivo o risvegliare, per quanto possibile, la curiosità e l'interesse dei nostri giovani per una passione foriera di tanti sacrifici, ma ricca di sensazioni e grandi soddisfazioni indelebili nella nostra memoria.



Niente telecamere, nessun sensore di parcheggio, niente servosterzo... Sta a vedere che su 'sto catorcio non c'è nemmeno il trip control!

L'ARTE VIAGGIA SU QUATTRO RUOTE

Di Irene Bo Milone

Ricordo che ai tempi dell'università un professore passeggiando tra i banchi di noi studenti disse: "L'architettura non è altro che arte applicata alla tecnologia".

A distanza di anni, cercando di riprodurre su un foglio rigorosamente nero i tratti dei più grandi designer, mi è successo di ripensare a quelle parole e di rendermi conto che quella stessa affermazione può essere associata anche al mondo delle automobili: l'eleganza del tratto di un disegnatore applicata alla tecnologia e alla meccanica.

Il fascino di questo concetto riemerge nei miei pensieri ad ogni disegno portandomi a scoprire un mondo pieno di curiosità e di aneddoti legati alla nascita di alcuni modelli o al valore anche sociale che alcune automobili hanno rivestito nel corso del tempo.

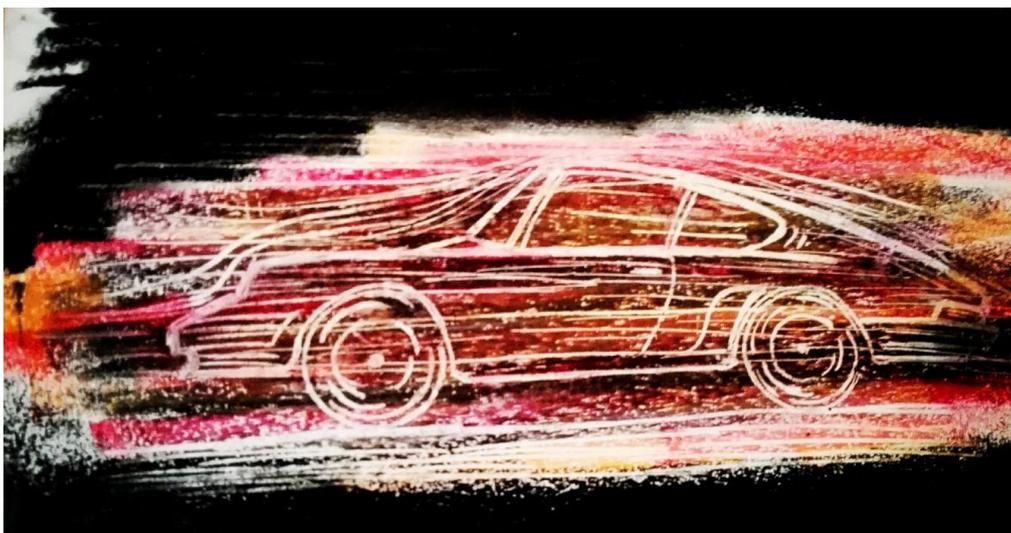
Prima di iniziare a mettere bianco su nero le mie idee trovo infatti molto interessante informarmi sulla storia del soggetto. Grazie alle lunghe chiacchierate con i proprietari ho l'opportunità di scoprire poco per volta questo mondo rimanendo ogni volta stupita dalla passione che lega le persone che lo compongono e dalla pazienza che dimostrano nel fornirmi informazioni per soddisfare le mie tante curiosità. Devo infatti ammettere che la mia conoscenza in ambito meccanico è sempre stata un po' lacunosa, vengo più che altro attirata dalle linee che di un'automobile ne definiscono i profili e i dettagli, per le informazioni di carattere più tecnico so di poter contare sui molti amici che in questi anni ho avuto la fortuna di conoscere e sono proprio loro che a volte mi influenzano o mi fanno trovare la giusta ispirazione per partire con la realizzazione di una nuova opera.

Il mio primo incontro con un mezzo a motore risale ad un Natale di tanti anni fa. Al mattino insieme ai miei fratelli facemmo irruzione in salotto per la tradizionale apertura dei regali e scoprimmo che quell'anno Babbo Natale per far visita a casa nostra, invece della tradizionale slitta, aveva optato per un go kart. Ovviamente l'entusiasmo dei miei fratelli fu a dir poco spropositato, io invece pensando alle automobili a pedali dai colori sgargianti delle mie amichette l'unica cosa che mi passò per la testa fu: "Uff, ma cos'è? è brutto!". A mia parziale discolpa bisogna dire che ero davvero piccola e non avevo nemmeno ben capito cosa fosse quella cosa con le ruote ma ancora oggi il fattore estetico di un'auto influisce molto nel definire i miei gusti e le mie preferenze.

Dai disegni che realizzo traspare abbastanza chiaramente questa mia ricerca delle linee essenziali che definiscono le forme e i volumi. Prediligo gli sfondi neri ruvidi per meglio far risaltare i tratti eseguiti per lo più con matita bianca, cerco di limitare l'uso del colore giocando a volte con l'applicazione di materiali. Ho scoperto la versatilità della fibra di carbonio che, una volta laminata con la resina, può essere intagliata per creare grafiche ed effetti particolari.

Disegnando mi rendo conto della genialità e dell'eleganza di alcune auto rimanendo a volte stupita di come alcuni disegnatori siano riusciti a creare dei veri e propri punti di rottura stilistici, spingendosi oltre alla tradizione hanno creato quelle che nel tempo possiamo definire le linee iconiche che rimarranno sempre i tratti distintivi di alcuni marchi.

Vi presento ora in ordine cronologico alcune delle opere che ritengo rappresentino al meglio il mio stile figurativo. Si può notare come nel corso del tempo abbia sperimentato nuove tecniche terminando con i dipinti su stampe fotografiche: stampe in bianco e nero sulle quali vado ad inserire il colore creando effetti che trasformano l'immagine in qualcosa di unico. L'aspetto interessante di questa tecnica è proprio il lavoro di ricerca delle immagini che reputo per qualche motivo significative o particolari creando opere che mirano più che altro ad enfatizzare un preciso attimo: una vittoria, una gara o il fotogramma di un film rendendomi conto che sovente le emozioni sono fatte di attimi che la fotografia è in grado di fissare nel tempo.



In assoluto il primo disegno che ho fatto di un'auto. Linea iconica, nella sua elegante semplicità incisa sul pastello a olio.

PORSCHE,
Pastello a olio su cartoncino, 2018.



La complessità del misurarsi con quella linea che secondo me rappresenta la perfezione.

MIURA,
Pastello a olio su cartoncino, 2018.



Riuscire a rendere la sensazione di movimento di una piccola sportiva come questa Lotus non è stato facile. I tratti lunghi a matita evocano gli studi dei flussi d'aria e danno dinamicità all'insieme.

LOTUS, Matita colorata su cartoncino nero, 2018.

Molte volte accade che gli appassionati mi chiedano di riprodurre la loro auto, in questo caso mi è stato chiesto di creare un quadro che potesse ricordare la partecipazione del proprietario all'esposizione avvenuta nel 2019 in occasione dei 50 anni dall'uscita italiana di "The Italian Job - Un colpo all'italiana".

THE ITALIAN JOB,
Matita colorata
su cartoncino nero, 2019.

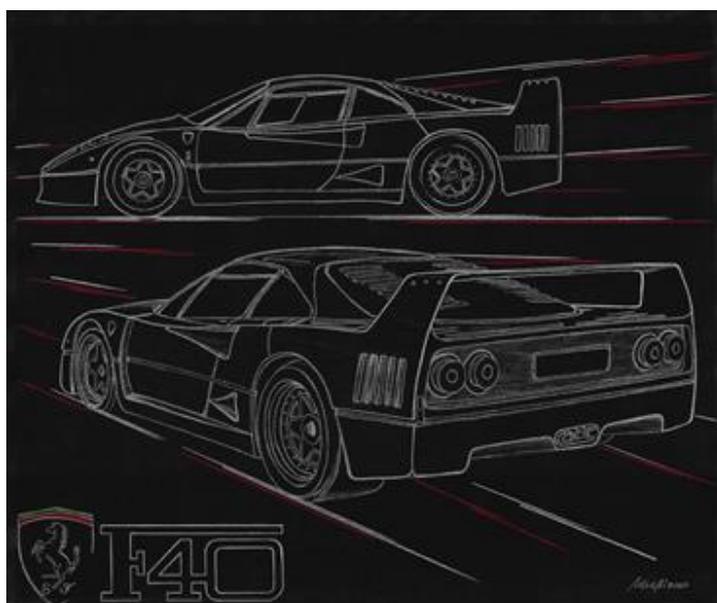


Lo sfondo è nato in seguito ad una interessante ricerca sulla storia del marchio e del motore Wankel che caratterizza questo modello.

MAZDA RX7,
Matita colorata su cartoncino nero,
2019.

Studio delle linee essenziali che caratterizzano questa auto iconica. Colore quasi assente, solo qualche accenno di rosso per richiamare il marchio.

F40,
Tempera, gesso e matite colorate
su cartoncino, 2020.





Per meglio far risaltare linee e colori inizio ad utilizzare il gesso per gli sfondi. La maggior parte delle volte vengo contattata dagli appassionati che mi commissionano qualche opera ma a volte mi lascio trasportare dal mio gusto personale rappresentando quelle che secondo me rappresentano le "pietre miliari" del design italiano.

STRATO'S,
Tempera, gesso e matite colorate su cartoncino, 2021.

La scritta e il marchio sono realizzati in fibra di carbonio e applicati sul cartoncino reso rigido dal gesso nero. Per sperimentare non ho resistito alla tentazione di riprodurre uno dei design che a mio parere hanno rappresentato uno dei più grandi punti di rottura col passato.

COUNTACH,
Tempera, gesso, matite colorate e dettagli in fibra di carbonio su cartoncino, 2021



Il fascino delle livree richiama il mondo delle competizioni e ogni appassionato ne subisce inevitabilmente il fascino.

#1,
Tempera, gesso e matite colorate su cartoncino, 2021



Realizzazione di una grafica per il club 106rallye.it CLUB ITALIA, un aspetto entusiasmante del lavoro di ricerca che c'è dietro ad ogni opera è costituito dalle persone che si incontrano e con le quali possono nascere interessanti collaborazioni.

ROARR!!

Tempera, gesso e matite colorate su cartoncino, 2021.

G. Faletti – G. Cerri al Rally di Sanremo del 1992 "Facevo più ridere da pilota che da comico" (cit.)

L'attimo del passaggio immortalato dal fotografo e da me rielaborato esaltando i colori della celebre livrea Martini.

FALETTI, Acrilico su stampa fotografica, 2020.



rielaborare passa anche dall'isolare un singolo fotogramma dall'intero film per poi personalizzarlo e renderlo unico.

Veloce come il vento, Acrilico su stampa fotografica, 2020.

La relazione tra le automobili e il mondo del cinema è sempre stata molto stretta tanto che alcuni modelli arrivano ad essere legati in maniera indissolubile all'immagine di alcuni attori o di alcuni film. Il lavoro di ricerca delle immagini da



La nascita di una leggenda.

Utilizzare ingrandimenti di foto di quasi 40 anni permette di giocare con le risoluzioni e a volte con pochi tocchi di colore si riesce a far rivivere alcune immagini e le emozioni che portano con sé.

MONACO '84, Acrilico su stampa fotografica,

Se una notte d'inverno

Di Andrea Scarfò

È notte. La strada scorre nella campagna, sbuffi di umidità si levano dai prati e l'attraversano fugaci come piccoli fantasmi.

Sotto il cofano, il V4 della Fulvia pulsa regolare con la sua caratteristica tonalità mentre pennelliamo le curve. È sempre divertente, per me.

La luce dei fanali è un po' debole, devo ricordarmi di sistemarli, penso mentre illuminano gli spettri che danzano sull'asfalto umido.

Non ricordo bene come sono arrivato fin qui, di solito esco con luce e tempo ben asciutto, ma il percorso è comunque piacevole.

Anche le luci del quadro sono un po' tenui, va bene così: gli strumenti mi dicono che è tutto regolare, solo il livello del carburante comincia ad essere basso. Non sarà tanto facile rifornire qui in mezzo al nulla, a quest'ora; dovevo pensarci prima, ma nemmeno ricordo cosa son venuto a fare da queste parti.

Accosto. Dopo un po' decido di scendere: respiro l'aria umida, mi guardo intorno, rimiro la Fulvia che luccica di minuscole goccioline sotto la luna.

Dalla foschia spunta ad un tratto una sagoma confusa, sembra un'automobile, è un'automobile, ma non fa nessun rumore, non pare nemmeno muoversi, mi accorgo del suo avvicinarsi solo per il fruscio delle gomme sulla strada bagnata. Diffonde intorno a sé un tenue chiarore azzurrognolo, i suoi fari sono due sottili lame di luce bianchissima, penetrante. Di sicuro è un'automobile, ma pare altra cosa, lontana anni luce da quella che ho guidato finora.

Rallenta leggermente nel superarmi, a bordo non vedo nessuno, mentre prosegue silenziosa la sua corsa e pian piano la sua figura sfuma nell'indistinto. Una presenza aliena, mi viene da pensare.

Risalgo e metto in moto, la voce del motore mi risveglia dallo stupore e mi riaccompagna alla ricerca di un distributore. La strada prosegue serpeggiando tra i campi, qualche albero spoglio di tanto in tanto appare e subito dopo ritorna nel nulla, nessuna luce a parte quella argentea della luna. Mi sembra un viaggio dal nulla verso il nulla, eppure da qualche parte devo essere partito, e forse volevo raggiungere una meta, o vado a spasso così, solo per il piacere di andare? Ma perché poi di notte?

Compare in lontananza quella che sembra una stazione di servizio: se è in funzione il self-service fra poco potrò rificillare la mia compagna assetata, e lei mi condurrà ancora in giro, o mi riporterà a casa. L'occholino della riserva ogni tanto lampeggia sul cruscotto.

Ci siamo. Poco illuminata, ma la stazione esiste davvero, non si vede in giro anima viva. Anche intorno alle pompe si rincorrono figure evanescenti secondo i capricci del vento, colonne di vapore salgono dai tombini come fuochi fatui.

Quella che credevo essere una pompa di benzina si rivela invece essere una colonna di ricarica per veicoli elettrici, e così pure altre due o tre, tutte. Nessuno ci si è attaccato, peraltro, il posto appare proprio deserto.

Sento un cane abbaiare, ma non riesco a vederlo, e nemmeno vedo dove attingere un po' di carburante per il mio motore. Forse sul retro, no, solo un recinto per batterie esauste, e per il resto silenzio.

Mi sento una volta di più smarrito, l'alieno in questo mondo devo essere io, possibile? La Fulvia aspetta paziente, minimo regolare, ma lancetta sempre verso il basso. O è lei l'aliena? Scendo e mi dirigo verso il gabbiotto, ovviamente chiuso e non illuminato: un foglio sulla porta illustra tutte le possibilità di pagamento elettronico e informa che durante il giorno ci si può fermare nell'area relax durante le ricariche, collegamento Wi-Fi gratuito; di benzina o gasolio nessuna menzione.

Mi sembra che i fantasmi intorno si siano fatti più numerosi, e anche più grossi, sarà suggestione ma credo di sentirli ridacchiare.

Meglio risalire in macchina, ad ogni modo, fa anche più freddo. Lei è sempre lì che mi aspetta. Mi risiedo al posto di guida, ma non riesco più a impugnare il volante, eppure ce l'ho davanti agli occhi.

Non capisco cosa succede, mi allungo all'indietro, mi adagio al poggiatesta, che sento stranamente morbido... e poi la mia Fulvia i poggiatesta nemmeno li ha... a poco a poco tutto svanisce, il poggiatesta è in realtà un cuscino, le luci del cruscotto sono diventate i caratteri della sveglia sul comodino.

Mi riprendo lentamente, non è per fortuna ora di alzarsi, mi chiedo se ho fatto un viaggio nel sogno, o nel futuro.



A partire dal 2034, dicono, le Case automobilistiche non potranno più produrre veicoli con motori a combustione interna, ma sono molti i dubbi che sussistono sull'effettiva efficacia di questo provvedimento nei confronti dell'ambiente, visto anche che nulla è stato ancora detto (e forse nemmeno pensato) su come risolvere i nuovi problemi che esso origina, uno fra tutti lo stoccaggio e lo smaltimento delle batterie esauste.

Di auto elettriche non è la prima volta che si parla e pertanto mi sono dato alla consueta ricerca di notizie storiche: nella tabella sottostante ho riepilogato i principali marchi (e modelli) che hanno fatto la storia delle auto elettriche (quelle dal 2010 in poi sono di attualità) e che cercherò di illustrare più in dettaglio in questo articolo, avendo trovato - ovviamente in rete - un po' di materiale.

Anni produzione	Nome	N° Auto prodotte	Costo
1899-1915	Baker Electric	?	2300 dollari
1899-1906	Camona tipo "Ausonia"	?	
1907-39	Detroit Electric	<5000	3000 dollari
1909	STAE "Vettura elettrica"	?	
1958-60	Henney Kilowatt	<100	
1972-76	Zagato ZELE	500	
1974-79	Gurgel Itaipu E150		~60.000 R\$ real brasiliani
1974-1979	Fiat City Car X1/23		
1977-79	Pilcar		~ 16.000 franchi svizzeri
1985	Sinclair C5	> 12000	~ 399 sterline
1990	Fiat Panda Elettra		25.600.000 lire
1996-2003	General Motors EV1	>1000	40.000 dollari
1996	Twike	>750	16.000 dollari
1997-2000	Chrysler EPIC minivan	<351	
1997-99	Honda EV Plus	~300	53.000 dollari 455/mese per 36 mesi
1997-2002	Toyota RAV4 EV	1249	40.000 dollari senza sussidi
1998	Fiat Seicento Elettra		22.950 euro
1998	Chevrolet S10 EV	100	
1998-2005	Citroën Saxo Electrique	>5000	
1998-2005	Citroën Berlingo Electrique		
1998-2002	Ford Ranger EV	1500,	~ 50.000 dollari
1998-2000	Nissan Altra EV	~133	Affitto 470 dollari/mese
1998+	Global Electric Motorcars	>30.000	7.000 a 12.500 dollari
1999-2002	Think Nordic TH!NK City	1005	
2001	REVA	>1600	12000 euro

L'auto elettrica a batteria (BEV, a inizio '900 chiamata anche "elettromobile") fu uno tra i primi tipi di automobile ad essere inventato, sperimentato e commercializzato.

Tra il 1832 ed il 1839 (l'anno esatto è poco certo), l'imprenditore scozzese Robert Anderson inventò la prima carrozza elettrica, nella sua forma più rozza. Nel 1835 il professor Sibrandus Stratingh di Groningen, nei Paesi Bassi, progettò una piccola auto elettrica, costruita dal suo assistente Christopher Becker.

Il miglioramento delle batterie, dovuto ai francesi Gaston Planté nel 1865 e Camille Faure nel 1881, consentì il fiorire dei veicoli elettrici; Francia e Gran Bretagna furono le prime nazioni testimoni dello sviluppo di questo mercato: tra le aziende produttrici vi fu la francese Kriéger. La prima auto elettrica in Italia venne realizzata nel 1891 dal conte Giuseppe Carli a Castelnuovo di Garfagnana.

Pochi anni prima del 1900, prima della preponderanza del potente, ma inquinante, motore a combustione interna, le auto elettriche detenevano molti record di velocità e di distanze percorse con una carica. Tra i più notevoli di questi record è stato quello stabilito il 29 aprile del 1899 da Camille Jenatton nel suo veicolo elettrico 'a forma di razzo', la "Jamais Contente", che raggiunse i 105,88 km/h, infrangendo la barriera dei 100 km/h di velocità raggiunta.



Per i modelli stradali la velocità massima di questi primi veicoli elettrici, eccezionale per il tempo era ben oltre 32 km/h.

Sebbene nel corso dei primi anni del XX secolo i veicoli elettrici a batteria (BEV), prodotti dalle ditte Anthony Electric, Baker Electric, Detroit Electric ed altre, per un certo tempo vendettero di più rispetto ai veicoli a benzina, a causa dei limiti tecnologici, dei costi delle batterie e della mancanza di una qualsiasi tecnologia di controllo della carica e della trazione (a transistor o a valvola termoionica) persero interesse. Successivamente questi veicoli vennero venduti con successo come town car (veicoli di quartiere o di paese) a clienti delle classi agiate e venivano spesso commercializzati come veicoli appropriati al sesso femminile, per la loro operatività semplice, pulita e poco rumorosa, che non necessitava di frequenti rabbocchi dell'acqua del radiatore, dell'olio o sostituzioni delle candele o fermi mensili o annuali in officine specializzate come per il grafitaggio e la pulizia motore e molto altro.



La prima auto elettrica prodotta in un certo numero di esemplari è sicuramente la "**Electric Car**" della Baker Electrics.

Era una vetturina capace di velocità fino a 35 km/h, che veniva considerata facile da guidare e che - a piena carica delle batterie (ma non ci è dato sapere quanto tempo ci volesse per una ricarica completa) - poteva percorrere una distanza di 80 km.

THE Detroit ELECTRIC

ha iniziato la produzione di auto elettriche nel 1907, dopo i preparativi nel 1906 e la consegna della prima auto è avvenuta il 30 settembre 1907, con altre nove costruite entro la fine dell'anno.

Il modello più venduto dell'azienda, tuttavia, era una carrozza monoposto trainata da cavalli, venduta a \$ 25, mentre l'auto elettrica **Brougham** costava \$ 2.500.

Due i modelli di partenza: una coupé a due posti, Model C, e Model D, una Brougham a quattro posti, cui nel 1908 è seguita la roadster Model L.

Le vetture elettriche Detroit Electric erano caratterizzate dall'estrema facilità di guida rispetto alle contemporanee vetture con alimentazione a combustibile, tanto che vennero vendute principalmente a donne e medici.

Le vetture erano alimentate da una batteria al piombo-acido solforico, ricaricabile.

Sebbene le prestazioni fossero limitate in assoluto, con un'autonomia di 80 miglia (129 km), (durante un test di durata una Detroit Electric riuscì a percorrere 211,3 miglia - 340,1 km - con una sola ricarica) e con una velocità massima di sole 20 mph (32 km/h), esse erano all'epoca da considerarsi più che sufficienti per un uso urbano.

Nel 1909, Anderson ha acquistato il 92% delle azioni di Elwell-Parker Electric Co., assicurandosi così i diritti esclusivi sul motore elettrico e nel 1910 - nel momento in cui l'Electric Vehicle Association of America riesce a standardizzare le prese per la ricarica di tutti i veicoli elettrici, la produzione ha raggiunto gli 800 veicoli all'anno.

Nel 1911 il nome è stato cambiato in Anderson Electric Car Company, che ha aperto la strada all'uso del parabrezza in vetro curvato, difficile e costoso da produrre all'epoca. Tra il 1911 e il 1916, una batteria di accumulo al nichel-ferro di Edison poteva essere acquistata per ulteriori \$ 600.

L'ultima Detroit Electric è stata completata il 23 febbraio 1939.



AN EVEN FINER
DETROIT ELECTRIC

This year's model is a worthy successor to the long line of cars which have maintained Detroit Electric dominance. A perfect harmony of line—graceful, distinctive, yet dignified; an exceptional riding comfort; an artistic selection in upholstery and interior fittings which combines beauty, luxury, and comfort.

Already those who have seen this new model are acclaiming it the finest car of any type yet produced for city and suburban use. You, too, will be delighted with it.

THE
Detroit
ELECTRIC

This new Detroit Electric is on exhibition in the showrooms of leading distributors the country over. See it and enjoy a thorough test of its riding qualities.

The Electric Was the Pioneer Enclosed Car—and it is Still the Best

DETROIT ELECTRIC CAR
COMPANY

DETROIT MICHIGAN



Nel 1905 la ditta Camona di Sesto San Giovanni proponeva diversi modelli di veicoli elettrici con marchio **Ausoniamobile**. La velocità massima raggiungibile era di 24 km/h e l'autonomia di 144 km.

La **STAE**, ovvero Società Torinese Automobili Elettrici è stata una casa automobilistica italiana fondata nel 1905, specializzata nella costruzione di veicoli elettrici basati sul sistema Kriéger, che all'epoca godevano di grande favore tra il pubblico.

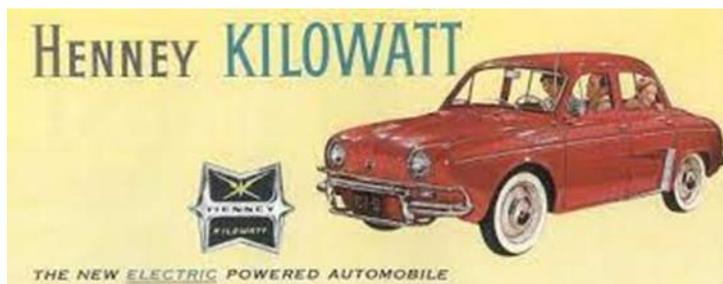
Nata come succursale della casa francese, con il nome di Società Italiana Automobili Kriéger, produsse soprattutto modelli ibridi seriali ante-litteram, essendo dotati di due motori elettrici a trasmissione cardanica, alimentati da un alternatore mosso da un motore a benzina. Nella sua officina venivano costruite anche "vetturelle", vetture e camion elettrici ad accumulatori - sempre su brevetti Krieger - per le quali la STAE riuscì a ridurre il peso a 800 kg e ad aumentare l'autonomia fino a 80 km.

Il capitale sociale iniziale di 900.000 lire, suddiviso in 9.000 azioni da 100 lire cadauna, fu portato nel 1907 a 1.200.000 lire in concomitanza con l'assunzione della nuova denominazione STAE (che sanciva la rottura con la casa francese), i nuovi investimenti pubblicitari e la diversificazione della produzione.

Negli anni successivi, tuttavia, l'affermarsi dei veicoli con motore a scoppio mise in gravi difficoltà i produttori di vetture elettriche e, fra il 1912 e il 1913, complici anche i lunghi scioperi di quei due anni, la STAE cessò la produzione e si sciolse.

La vettura era dotata di un motore elettrico, in posizione centrale, da 10cv; aveva un'autonomia di 80-90 km a una velocità di 30 km/h.

Un esemplare fa parte della collezione permanente del Museo nazionale dell'automobile di Torino.



La prima auto elettrica moderna (controllata da transistor), capace di percorrere le autostrade a velocità di più di 95 km/h, dotata di freni idraulici moderni.

I modelli avevano tutti un sistema a 36 volt (2 batterie da 18 V in serie) che consentiva una velocità massima di 40 miglia/ora (64

km/h) e potevano percorrere 40 miglia con una batteria a piena carica.

Poiché il sistema a 36 V non era affatto pratico, per il modello 1960 la Eureka Williams mise a punto la **Kilowatt** a 72 V, che impiegava 12 batterie da 6V in serie. Il modello raggiunse quasi le 60 miglia/ora (97 km/h) con una percorrenza di più di 60 miglia con una singola carica.

Sebbene la Kilowatt sia descritta da alcune fonti come "prima automobile elettrica transistor-based" il controllo della velocità utilizza una combinazione di diodi e relè e non i transistor per accendere in diverse configurazioni le batterie e le bobine dei motori alle diverse velocità. Secondo il profilo ufficiale della Eureka Company, sono state prodotte in totale 100 Henney Kilowatt nei due anni di produzione, ma di queste ne furono vendute solo 47.

Un sito web di appassionati di Renault Dauphine parla di 100 chassis preparati da Henney Coachworks per il progetto e solo 47 auto completate.

Infine, un articolo del marzo 1967 pubblicato su U.S. News & World Report afferma che 35 di queste vetture sono state acquistate da imprese di servizi elettrici negli USA.

I dati dell'Azienda mostrano che sono state acquistate da imprese di servizi elettrici 24 modelli 1959 a 36 V e 8 modelli 1960 a 72 V. Al pubblico ne sono state vendute meno di 15, probabilmente tutte modello 1961: infatti per finire i telai preparati, la Henney ha continuato a promuovere la Kilowatt anche nel 1961.

Ma la Eureka Williams non è stata in grado di produrre il sistema Kilowatt a costi sufficientemente bassi (o in tempi così brevi) da rientrare nel prezzo di vendita previsto di 3600 dollari.

Si stima che dei 32 Henney Kilowatt prodotti, ne siano tutt'ora esistenti solo 4-8 esemplari:

i primi due prodotti, il prototipo originale (numero di serie "EXPERIMENTAL") e la prima auto (numero di serie 0001) sono stati conservati dalla dirigenza aziendale e sono stati venduti nei primi anni 2000 ad un collezionista americano. Questi due esemplari

hanno entrambi meno di 800 chilometri e sono in condizioni impeccabili; di certo sono sopravvissute altre due Henney Kilowatt, che vengono guidate periodicamente.



La **Gurgel Itaipu E150**, prodotta in Brasile tra il 1974 e il 1979 aveva una capacità di soli due posti e un design molto geometrico. Il suo peso era di 460 kg, con 320 kg delle sole batterie da 3,2 kW che erogavano l'equivalente di 4,2 CV.

Il nome simbolico era un omaggio alla centrale idroelettrica di Itaipu, nel Paraná, che all'epoca era ancora in costruzione.

Il primo prototipo fu presentato al Motor Show del 1974 e il suo lancio avvenne l'anno successivo

Tra il 1981 e il 1983 la fabbrica ha prodotto anche il modello E400, veicolo elettrico con carrozzeria in plastica, in due modelli: van e pickup.

La macchina era essenzialmente un remake del Volkswagen Type 2 ("Kombi"), equipaggiato con motore elettrico e batterie.

Nel 1983, il nome fu cambiato in Gurgel E500 e ne fu aumentata la portata a 400 kg.

L'autonomia troppo limitata (100 km alla velocità di 50 km/h) ed il costo elevato delle batterie ne fecero un vero e proprio flop commerciale: ne furono prodotte in totale (tra tutti i modelli) circa 200, quasi interamente per agenzie governative brasiliane. Un solo esemplare fu comprato da un privato.





La **variante elettrica della Fiat City Car** fu presentata dalla Fiat nel 1974.

Nell'estate del 1979, il Centro Ricerche Fiat ne mise a punto una versione ancora migliorata, con batterie al nichel-zinco e motore a corrente continua ad eccitazione separata e controllo elettronico ad

impulsi.

Lunga 2,642 m, largai 1,510 m e alta 1,340 m, aveva batterie al nichel-zinco e motore a corrente continua da 13,5 CV. Gli accumulatori, situati posteriormente, avevano un peso di 166 kg e consentivano un'autonomia dichiarata di circa 80 km a una velocità massima di circa 70 km/h, la macchina aveva un peso complessivo di 820 kg



La **Zele** è una piccola vetturina di poco più di due metri di lunghezza, con carrozzeria a due posti realizzata in vetroresina, prodotta da Zagato, con la quale il designer milanese si discostò dalla sua tradizionale dedizione a vetture granturismo di prestigio, per cimentarsi in un tema per lui assolutamente inedito.

Il prototipo denominato "Zele 1000", evoluzione del precedente prototipo "Milanina", venne presentato nel novembre 1972 al 54° Salone di Torino, quale microvettura per risolvere i problemi di traffico e di inquinamento nelle città, dove la maggior parte dei veicoli circolanti nelle ore di punta effettuavano spostamenti a breve o brevissimo raggio e con il solo guidatore a bordo.



L'accoglienza fu inizialmente tiepida e furono prodotti pochi esemplari su ordinazione. La crisi petrolifera del 1973, riaccese l'interesse sulle automobili elettriche e la "Zele" entrò in produzione di piccola serie nell'estate del 1974, quale vetturina di piccolissima taglia, spinta da un motore elettrico, moderna interpretazione della corsa al risparmio energetico.

La "Zele" era disponibile in tre versioni, denominate 1000, 1500 e 2000 (secondo la potenza elettrica in Watt), ognuna spinta da un motore elettrico alimentato da un gruppo batterie rispettivamente da 24, 36 o anche 48 V, per una potenza massima di 4.8 CV e un'autonomia massima di 70 km nel caso della versione meno potente e fino a 100 km per la versione più spinta. I tempi di ricarica completa erano di sei ore circa. La vetturina era anche provvista di un cambio semiautomatico a sei rapporti avanti e due indietro. Quanto alle prestazioni, la velocità massima era di 40 km/h.

La Zele fu importata in alcuni esemplari anche dalla statunitense Elcar, che ne propose anche un prototipo a 4 posti, denominata Elcar Wagonette.



La **Pilcar** è una automobile a propulsione elettrica costruita, dal 1977 al 1979, nell'omonima azienda svizzera, fondata a Ginevra dalla "Electricité Neuchâteloise SA" e dalla "Société Romanda d'Electricité".

L'intenzione della Pilcar era di produrre vetture elettriche per le grandi città che, già negli anni settanta, iniziavano a soffrire le conseguenze di inquinamento e movimentazione dovute alla numerosa presenza di veicoli a motore.



In particolare, gli scopi progettuali erano di evitare le emissioni in atmosfera e di risolvere il problema dei parcheggi, attraverso la propulsione elettrica ed il ridotto ingombro del veicolo.

La tecnologia impiegata è simile a quella delle golf car, quadricicli elettrici usati all'interno dei campi da golf, già trasferita su veicoli stradali dalla Zagato, qualche anno prima, con il modello Zele.

Il design della vettura venne affidato al prestigioso carrozziere e costruttore elvetico Franco Sbarro che

realizzò una struttura in metallo e plastica, utilizzando componenti di automobili della grande serie, soprattutto materiali provenienti da modelli Opel, Fiat e Renault.

Progettata per le esigenze cittadine di un'utenza principalmente femminile, la Pilcar è caratterizzata da un abitacolo molto ridotto per i 4 posti previsti, inadatto a persone di alta statura, e raggiunge una velocità massima di 60 km/h, con un'autonomia di 100 km.



Il C5 è un veicolo a pedali, assistito da un motore elettrico da 250 W con comando al manubrio, che pesa circa 40 kg (batteria inclusa), ha una velocità massima di 24 km/h in modalità solo elettrica e su un percorso pianeggiante l'autonomia si attesta sui 15–20 km.

L'autonomia si riduce drasticamente in condizioni di forte freddo e/o percorsi in salita.

Appartiene alla categoria dei recumbent, cioè a pedalata sdraiata, e dotato di 3 ruote.

Impiegava all'epoca una batteria costruita apposta per sopportare cicli profondi di carica e scarica (prodotta dalla Oldham, simile alle batterie per i servizi sui camper ed imbarcazioni).

L'attivazione della trazione elettrica non è automatica, ma richiede la pressione di un pulsante integrato nella gomma della manopola destra del manubrio. Sulla manopola sinistra vi è posto per il pulsante del clacson, kit opzionale venduto a parte insieme alle frecce di direzione.

Il cruscotto è composto da due barre led rettangolari, una indicante la capacità residua della batteria, l'altra riguardante lo sforzo attuale richiesto dal motore elettrico; in origine il C5 è stato pensato per essere guidato in "tandem" bilanciando l'energia motrice richiesta tra motore elettrico e la forza applicata sui pedali dal guidatore.

Il telaio è uno scatolato a forma di "Y", prodotto dalla Lotus mentre la scocca bianco/grigio-scuro era, a quel tempo, il più grande stampo in Polipropilene mai realizzato: la parte chiara veniva unita al pianale grigio-scuro tramite fusione termica per mezzo di una striscia di rame posizionata sul perimetro esterno (lungo la linea di contatto) riscaldata dal passaggio di una corrente elettrica in fase di assemblaggio.

Il manubrio rimane in posizione inferiore, effettivamente sotto le ginocchia del guidatore: per quanto strana possa sembrare la disposizione, la sensazione di guida che ne risulta è particolarmente rilassata con le mani che si appoggiano in modo naturale sulle manopole (al contrario del manubrio delle biciclette con telaio a trapezio, dove il manubrio è afferrato e su



cui si esercita molta forza nella guida). Il C5 è inoltre fornito di bagagliaio posteriore a chiusura basculante con una capacità approssimativa di 2 valigette 24-ore.

Si può convertire il C5 ad una tensione di sistema di 24 V portando la velocità massima a 43-48 chilometri all'ora con sovralimentazione del motore elettrico.

Non ebbe il successo sperato, inoltre, una atmosfera di diffusa ostilità da parte della stampa inglese ne ha segnato la fine dal primo giorno dopo la sua presentazione.



La **Panda Elettra** venne prodotta dal 1990 al 1998. Si trattava di una "conversione" a motore elettrico alimentato con batterie al piombo; probabilmente il prezzo di 25.600.000 lire, la scarsa autonomia (100 km a piena carica con batterie nuove), i lunghi tempi di ricarica (8-10 ore per una carica completa) ed altre limitazioni ne scoraggiarono l'acquisto e la diffusione, nonostante la buona ricezione da parte di pubblico e critica.

Grazie alla sostanziale semplicità della struttura originaria si contennero al minimo le modifiche per la trasformazione da benzina a elettricità; nella conversione venne presa a modello la panda 750 Fire, con il cambio a 4 marce e tutte le altre dotazioni tipiche di quella versione: solo il monoblocco del motore e i relativi accessori furono rimossi per dare spazio al trapianto del motore elettrico e parte del pacco batterie sul davanti, lasciando invece in sede la campana della frizione nonché il pedale della stessa che veniva utilizzato per cambiare le marce (ma non alla partenza) ed anche il cambio e la leva dello stesso; poiché non vi era il contagiri, ed essendo il motore elettrico estremamente silenzioso rispetto a quello delle versioni benzina, si inserirono delle indicazioni sul tachimetro per sapere quando cambiare marcia. L'auto presentava solo due posti, essendo la panchetta posteriore e parte del bagagliaio occupati da 10 delle 12 batterie, nascoste sotto un pianale sul quale si potevano poggiare carichi fino a 150 kg. Persino il serbatoio della benzina fu mantenuto per offrire la possibilità, tramite apposito tasto addizionale sul cruscotto, di attivare un "bruciatore" per scaldare l'abitacolo e sbrinare il parabrezza.

La prima versione montava un motore elettrico da 14 kW a corrente continua. Le prestazioni dichiarate dalla casa costruttrice erano le seguenti:

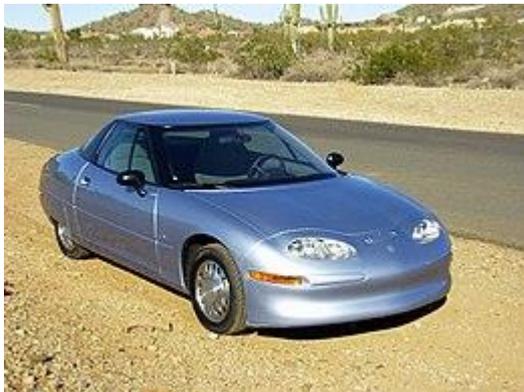
Velocità massima 70 km/h; chilometri massimi fra due ricariche (a velocità costante di 50 km/h): 100; motore trasversale a corrente continua con eccitazione in serie; tensione di alimentazione: 72 V; batterie al piombo da trazione, 12 moduli in serie da 6 V, capacità totale 172 Ah in 5 h (da cambiare ogni 35.000 km; costo stimato: 2.500.000 lire); trazione anteriore.

La seconda versione, disponibile dal maggio 1992 e chiamata "Panda Elettra 2", montava un motore da 17,7 kW e presentava l'opzione delle batterie al nickel-cadmio, offrendo, secondo il comunicato stampa ufficiale dell'epoca, il 50% in più come rapporto peso-potenza, e una vita di oltre 2000 cicli di carico/scarico. Le principali innovazioni della "Panda Elettra 2", oltre alle nuove batterie e motore poco più potente del precedente, furono: caricabatterie ridisegnato, più leggero e compatto, che trovava ora spazio nel cofano anteriore al posto della ruota di scorta; freno rigenerativo migliorato; pneumatici a basso attrito; griglia frontale ridisegnata.

Un computer di bordo (mod. MTC MCC 4000), inserito nello spazio dell'autoradio mostrava la percentuale di carica, la corrente assorbita, la capacità delle batterie e la tensione della batteria ausiliaria.

Da sempre mirata all'utilizzo urbano e commerciale, trovò il suo maggiore utilizzo nel progetto "Elettra Park", patrocinato dalla città di Torino nel 1996. La vettura sorprese i test driver della rivista Quattroruote per la sua silenziosità: "dolcissima e assolutamente silenziosa: di gran lunga la vettura a trazione elettrica meno rumorosa che abbiamo mai provato, nella quale solo il rollio degli pneumatici e il fruscio dell'aria contro gli specchietti sottolineano la marcia". Anche alcune personalità di spicco dell'epoca si mostrarono entusiaste dopo aver provato la Panda Elettra: Ottavia Piccolo disse: "Che meraviglia! È maneggevolissima; stupenda".

Il prezzo al lancio di 25.600.000 lire fu, forse, uno degli ostacoli maggiori all'acquisto: per lo stesso prezzo si poteva, all'epoca, acquistare una BMW 318i o addirittura tre Panda 750 Young.



La GM rese disponibili, per il noleggio a lungo termine, oltre 800 modelli **EV1** (delle circa 1.100 prodotte) con la previsione di ritirarle dopo tre anni di servizio. Le EV1 erano disponibili solo in California e Arizona e la rete di assistenza affidata ad alcuni rivenditori selezionati della rete Saturn.

Il progetto EV1 fu sviluppato principalmente per soddisfare le leggi antiinquinamento della California. Un provvedimento, noto come "ZEV mandate", prevedeva che entro il 1998 almeno il 2% delle auto prodotte fosse a emissioni zero. La GM dichiara di aver investito oltre un miliardo di

dollari per lo sviluppo e la commercializzazione della EV1, molti dei quali provenienti dagli 1,25 miliardi di dollari erogati dall'amministrazione Clinton nell'ambito del progetto (collaborazione per una nuova generazione di veicoli). Nonostante le numerose richieste di noleggio e i feedback positivi degli utilizzatori, la GM affermò che non era possibile vendere un numero sufficiente di veicoli da rendere il progetto EV1 redditizio e fu abbandonato nel 2003.

Il prezzo della vettura era stimato fra i 33.995 e i 43.955 dollari a fronte di un costo per il noleggio che partiva da 299 dollari fino a oltre 574 dollari al mese. Il costo del noleggio dipendeva anche dalla disponibilità di finanziamenti da parte dello stato. Un dirigente GM dichiarò che ogni EV1 costava alla compagnia circa 80.000 dollari, inclusi i costi di ricerca e sviluppo.

La EV1 fu progettata come veicolo elettrico, non era un adattamento di un'auto a benzina e non utilizzava la trasmissione di un'auto già esistente. La General Motors sperimentò numerose soluzioni tecnologiche sull'EV1, tra queste: telaio in alluminio; pannelli laterali antiurto; freni con ABS; controllo trazione; aria condizionata con pompa di calore (la soluzione più diffusa utilizza un compressore); apertura delle portiere e avvio del veicolo senza chiave; vetri con speciale trattamento per migliore isolamento termico; frenata elettrica a recupero di energia; pneumatici auto riparanti; coefficiente aerodinamico molto basso ($\sim 0,19$); cerchi in lega super leggeri; pneumatici con bassa resistenza al rotolamento.

Molte di queste tecnologie furono applicate per migliorare l'efficienza complessiva della EV1. La prima generazione della EV1 (1996-1997) utilizzava batterie al piombo acido ermetiche prodotte da Delphi, la seconda generazione (dal 1999) montava batterie al nichel metal

idruro. Su alcune vetture della prima generazione furono montate in seguito batterie Panasonic, sempre in tecnologia VRLA.

La EV1 Gen1 permetteva di percorrere 90–120 km con ogni ricarica utilizzando le comuni batterie Pb-Acido Delco (Delco fa parte del gruppo industriale Delphi). La EV1 Gen2 consentiva un'autonomia di 120–240 km ed era equipaggiata con le comuni batterie Ovionics al nichel metal idrato. Le EV1 equipaggiate con le comuni batterie Pb-Acido Panasonic percorrevano 120–160 km con ogni ricarica. La completa ricarica delle batterie richiedeva 8 ore (si poteva effettuare la ricarica parziale dell'80% in circa 2-3 ore). Il pacco batterie era composto da 26 moduli Pb-Acido 12 V per un totale di 67,4 MJ (18,7 kWh), oppure 26 moduli NiMH 13,2 V per complessivi 95,1 MJ (26,4 kWh).

Nel 1994 un prototipo di EV1 modificata stabilì il record di velocità per veicoli elettrici di serie, viaggiando a 295 km/h nel deserto dell'Arizona.

Ottenere una EV1 era veramente molto difficile.

Prima di tutto l'auto non poteva essere acquistata: era previsto solo il noleggio, con scadenza prefissata, di tre anni; non era possibile rinnovare il contratto o acquistare il veicolo pagando il valore residuo. I potenziali clienti dovevano fissare un appuntamento anche solo per effettuare un test drive. Solo alcuni concessionari Saturn ottennero la EV1, e solo alcuni potevano realmente concederla a noleggio. Prima ancora di conoscere le condizioni di noleggio, gli acquirenti erano sottoposti a una preselezione nella quale si ricordava loro quanto la EV1 fosse diversa dalle vetture convenzionali. Le auto non furono mai disponibili immediatamente per il noleggio. Gli acquirenti erano inseriti in liste di attesa, senza che fosse nemmeno prefissata una data di consegna e molte consegne non furono mai fatte. Dopo un'attesa di solito di 2 - 6 mesi ai locatari veniva assegnata una macchina, ma prima della consegna era necessario ancora parecchio tempo. Oltretutto i clienti dovevano installare il caricabatteria a casa propria, adeguando opportunamente l'impianto elettrico (era necessaria l'alimentazione a 220 V mentre lo standard USA è a 110 V), questo richiedeva ancora una o due settimane. Ottenere una EV1 non è mai stato come ottenere un'auto qualsiasi.

La EV1 aveva la più bassa resistenza aerodinamica fra tutti i veicoli mai prodotti in serie grazie al fatto che al motore elettrico non serve un raffreddamento critico e quindi griglie per l'aria. Di conseguenza, a velocità autostradali, si udiva solo il rumore prodotto dal rotolamento degli pneumatici, erano completamente assenti fruscii aerodinamici e rumori provenienti dal motore. A velocità più basse, e a macchina ferma, l'auto era completamente silenziosa, eccetto il leggero ronzio del cambio.

La velocità massima era limitata elettronicamente a 130 km/h ma in realtà il sistema di propulsione e l'aerodinamica della EV1 avrebbero permesso una velocità teorica di 300 km/h utilizzando un rapporto e centralina opportunamente modificati.

La velocità e altre informazioni erano visualizzate sul display digitale posto sopra il cruscotto. La postazione di carica aveva dimensioni di 46x61x152 cm e la forma ricordava una pompa di benzina. Il collegamento per la ricarica era di tipo induttivo, si effettuava inserendo un connettore in plastica nella presa sul muso della vettura.

Secondo GM numerosi problemi sono stati segnalati nelle vetture prodotte e nei prototipi.

Sulle EV1 Gen1, dotate di batterie Pb-acido, difficilmente l'autonomia raggiungeva il valore dichiarato. Secondo GM il semplice utilizzo delle luci poteva ridurre la percorrenza anche del 10%, l'utilizzo del condizionatore peggiorava ulteriormente la situazione.

Nelle vetture Gen2, equipaggiate con batterie Ni-MH, si verificava un surriscaldamento delle stesse. A causa della posizione, nel tunnel centrale, non era possibile dissipare correttamente il calore. Questo problema fu affrontato utilizzando curve di ricarica più lente, oppure attivando il condizionatore della vettura durante la ricarica. Nel primo caso si allungavano i tempi di ricarica, mentre l'uso del condizionatore rendeva il processo di ricarica meno efficiente. Sempre secondo GM, le batterie Ni-MH, progettate per una vita operativa di almeno 3 anni, presentavano grossi problemi già dopo 6 mesi. In fin dei conti, per l'utilizzo quotidiano e su piccole distanze, le batterie Pb-acido permettevano prestazioni migliori.

Data l'assoluta mancanza di punti di ricarica pubblici, era impossibile utilizzare la macchina su lunghe distanze - solo pochi temerari hanno utilizzato la EV1 per lunghi spostamenti -, mentre la maggior parte degli utenti tornavano a casa ogni sera per poter ricaricare le batterie.

Per quanto riguarda le richieste di noleggio, secondo GM, queste erano effettivamente molto numerose. Molti clienti rinunciavano al noleggio non tanto quando venivano chiaramente informati delle reali prestazioni della macchina, ma quando scoprivano che in caso di fermo per esaurimento delle batterie dovevano pagare salati sovrapprezzi. L'autonomia dichiarata della vettura era, sì, paragonabile alla percorrenza media giornaliera dei guidatori USA, ma negli stati in cui era disponibile la EV1, per varie ragioni ambientali, le percorrenze erano molto superiori alla media nazionale.

Il fallimento del progetto EV1 sarebbe stato determinato da vari fattori. La GM dichiarò che il progetto era stato abbandonato perché antieconomico.

Le cause legali da parte dei tre maggiori costruttori di auto, inclusa GM, ha spinto la California Air Resource Board (organo che si occupa dell'inquinamento dell'aria) ad alleggerire le normative antiinquinamento (ZEV mandate) a tal punto che la GM ha potuto cancellare il progetto EV1. Alla fine del periodo di noleggio, le auto sono state ritirate e stoccate a Burbank, California. La GM ha donato un esiguo numero di vetture a college e università per gli studenti di ingegneria, e ad alcuni musei (tra cui l'Istituto Smithsonian, da cui è stata rimossa il 19 giugno 2006). Nel marzo 2005, le ultime 78 vetture stoccate sono state trasferite nello stabilimento GM di Mesa, Arizona, per lo smaltimento definitivo, rottamazione e riciclaggio, fra lo stupore e le proteste dell'opinione pubblica.

Da notare che, se la GM avesse venduto le auto rimanenti, queste sarebbero state sottoposte a garanzia e sarebbe stato necessario fornire ricambi e assistenza per almeno dieci anni.

Secondo fonti ufficiali della GM, il progetto EV1 non è stato un insuccesso: lo sviluppo dell'auto elettrica è stato abbandonato quando è stato chiaro che, il tanto atteso salto di qualità nella tecnologia delle batterie, non si sarebbe avverato.

Non tutte le EV1 sono andate distrutte. Sembra che alcune di esse siano in circolazione sulle strade della città di Warren (Michigan), dove si trova un centro di sviluppo della GM.

In un'intervista, rilasciata alla rivista Motor Trend, Rick Wagoner ha dichiarato che l'abbandono del progetto EV1 è il maggior rimpianto del lavoro svolto, come amministratore delegato, presso la GM.

La General Motors presentò anche un nuovo telaio, per quattro passeggeri, allungato di 48,2 cm. e diversi prototipi con motorizzazioni alternative al Salone di Detroit 1998:

EV1 a gas naturale, unico prototipo non elettrico, utilizzava il telaio allungato ed era equipaggiata con motore Suzuki 1000 cm³ turbo, tre cilindri, in alluminio, con albero a camme in testa. Grazie all'elevato numero di ottano del gas naturale (che permette un elevato rapporto di compressione) questo piccolo motore erogava 73 CV a 5500 giri/min.

Al posto delle batterie erano stati sistemati due serbatoi che contenevano il gas a 200 bar. I serbatoi potevano essere riempiti in 4 minuti tramite un singolo ugello. Solenoidi interni ai serbatoi chiudevano il flusso del gas durante il rifornimento, una valvola di sicurezza interveniva in caso di eccessiva pressione o temperatura. Questo prototipo, equipaggiato con cambio CVT, accelerava da 0 a 100 km/h in 11 secondi. Si percorrevano 560 – 650 km con un pieno, il consumo medio era di 3,9 L/100 km (rapportato a un motore a benzina).

EV1 serie ibrida, dotato di una turbina a gas, posta nel baule, che ricaricava le batterie. L'unità era composta da una turbina singolo stadio, monoalbero, con scambiatore di calore, e da un generatore AC ad alta velocità e magnete permanente, prodotto dalla Williams International; il peso dell'unità era di 99,8 kg, le dimensioni erano 50,8 cm di diametro per 55,9 cm di lunghezza, l'unità operava fra 100 000 e 140 000 giri/min.

La turbina poteva essere alimentata con diversi tipi di carburante, dalla benzina riformulata al gas naturale compresso.

L'unità ausiliaria, che si avviava automaticamente quando la batteria scendeva sotto il 40%, forniva 40 kW, sufficienti per far viaggiare l'auto a 130 km/h e ricaricare i 44 moduli NiMh al

50%. Il serbatoio della capacità di 24,6 L permetteva al veicolo un'autonomia fino a 627 km per un consumo compreso tra i 2,4 e i 3,9 L/100 km, equivalenti a 41,7 e 25,6 km con un litro, in modalità ibrida. L'auto accelerava da 0 a 100 km/h in circa 9 secondi.

Per i veicoli elettrici ibridi, il numero di batterie era passato a 44 moduli NiMH, disposti in una sola fila centrale. Le batterie potevano essere ricaricate completamente in sole 2 ore tramite il caricabatteria a induzione 220 V presente a bordo. Nella terza generazione i moduli batteria erano installati anche nel baule, e il motore trazione era passato a 139 CV. Le versioni ibride, utilizzando il solo motore elettrico, potevano percorrere 65 km completamente senza emissioni.

EV1 ibrida parallelo, versione in cui nel baule era installato un motore diesel 1300 cm³ Isuzu da 75 CV, assieme a un motore/generatore elettrico da 6,6 CV. Entrambi i motori fornivano potenza alle ruote posteriori per mezzo di una trasmissione a controllo elettronico. Le ruote anteriori erano spinte dal motore AC a induzione, le tre unità erogavano complessivamente 222 CV, l'auto accelerava da 0 a 100 km/h in circa 7 secondi. La capacità del serbatoio permetteva di viaggiare per 885 km, il consumo medio era di 3,2 L/100 km.

Una tecnologia simile è stata utilizzata nel 2005 per il prototipo Opel Astra Diesel Hybrid.

EV1 con celle a combustibile, prototipo in cui i vantaggi della trazione elettrica erano ampliati tramite un sistema di celle a combustibile alimentate a metanolo (sviluppatate da Daimler-Benz/Ballard per il prototipo Mercedes NECAR). Il veicolo consentiva un'autonomia di circa 480 km, consumo medio di 3,2 L/100 km, accelerazione da 0 a 100 km/h in circa 9 secondi.



Il Twike è un veicolo due posti a tre ruote. Le due ruote posteriori sono azionate direttamente tramite un ingranaggio differenziale da un motore - e facoltativamente da 2 coppie di pedali nel caso del modello "active" (provvisto di pedalata assistita). Twike si guida tramite un joystick - posizionato in corrispondenza della mano destra del pilota, che sta seduto sul lato sinistro - tramite cavi e dispone di freni a pedale. Il veicolo può raggiungere velocità fino a 85 chilometri all'ora, utilizzando 7,4 kWh per 100 km. A 50 km/h si può arrivare a percorrere fino a 80 km.

Il prezzo per un Twike parte da circa 25000 € (versione base, inclusi due pacchi batteria). Sono stati dichiarati venduti 900 mezzi nel 2011.



La **Chrysler - Dodge EPIC** è una concept electric car creata da Dodge, presentata nel 1992 al North American International Auto Show.

EPIC è acronimo di Electric Power Interurban Commuter.

Il motore della EPIC è a batterie nickel ferro che possono garantire oltre 120 miglia (193 km) con una singola carica. Il disegno era a quel tempo decisamente futuristico.



Diversamente da qualsiasi altro minivan, EPIC aveva carrozzeria ovoidale, stile che verrà poi ripreso nella terza generazione dei Minivan.

Questo veicolo è stato visto nel 1994 nella serie TV della NBC "Viper".

Una seconda generazione del Chrysler TEVan, utilizzava batterie piombo-acido da 324 Volt, nel '97 e batterie NiMH da 336 Volt NiMH dopo il '98 e fu data in leasing al governo ed a "flotte" di servizi.

La velocità massima era di 128 km/h con un'autonomia di 110-144 km. dato

In un primo momento, la Chrysler Corporation aveva intenzione di reintrodurre il minivan EV E presentò i concept Chrysler EV e Chrysler ecoVoyager, che dovevano avere specifiche simili al primo prototipo, ma il progetto fu abortito nel 2011, quando cedette il marchio Global Electric Motorcars alla ATV e poco dopo alla Polaris.



La **Honda EV Plus** è stata la prima vettura elettrica a batteria costruita da una grande casa produttrice che non facesse uso di una batteria piombo-acido. Ne sono stati prodotti e diffusi pochi modelli (circa 300 esemplari in tutto) infatti nel 1999 fu tolta dalla produzione quando la Honda annunciò il debutto del suo primo veicolo ibrido, la Honda Insight.

Fu prodotta per soddisfare i requisiti della California Air Resources Board per i veicoli a emissioni zero, che imponeva alle sette maggiori case automobilistiche di portare al 2% della propria produzione auto di questo tipo, ma aveva scarsa autonomia a fronte di molte

ore necessarie per la ricarica.

La EV Plus servì all'azienda anche come banco di prova per il nuovo tipo di motore, per la centralina di controllo dell'elettronica, l'unità di controllo della potenza e le batterie NiMH usate in seguito nei veicoli ibridi della Honda e sviluppati in seguito nei primi veicoli a celle elettriche di combustibile.

Era dotata di una presa per la ricarica integrata con connettore Avcon, bilanciamento passivo delle batterie, freno rigenerativo, climatizzatore a pompa di calore a corrente alternata, fari a scarica, quattro posti e parabrezza riscaldato da resistenze. Le unità commercializzate in luoghi freddi disponevano anche di riscaldatori a olio per riscaldare velocemente l'abitacolo. L'autonomia era tuttavia molto bassa, l'EPA la classificò a 240 km (150 miglia), con considerevoli diminuzioni in caso di frenate continue e intense (come nel caso del traffico urbano). La macchina disponeva di una batteria a 12 volt per far funzionare i comuni accessori per auto.



Il **Toyota RAV 4 EV** è il primo BEV costruito da una grande ditta, senza l'uso di batterie piombo-acido.



Aveva un'autonomia di (130–180 km) ed arrivava ad una velocità max. superiore ai 130 km/h, grazie a 24 batterie a 12V accumulatore NiMH.

I modelli ancora in uso sono scarsi; alcuni, dati in leasing e/o venduti nella costa est ed ovest degli USA, attualmente ricevono ancora assistenza tecnica e manutenzione.

La Toyota ha accettato di non demolirle.



La **Fiat Seicento Elettra**, alimentata con batterie al piombo, era stata giudicata troppo pesante con i suoi 1200 kg e con un'autonomia limitata a 90 km; pertanto, la FIAT mutò radicalmente indirizzo tecnico, finalizzando gli sforzi progettuali verso la tecnologia di tipo cella a combustibile.

Il nuovo progetto "Fiat Seicento Elettra H2 Fuel Cell" ebbe inizio nel 1996, finanziato dal Ministero dell'ambiente e con la collaborazione del CNR, dell'ENEA e delle Università di Torino, di Roma e di Napoli.

La vettura mantenne l'omologazione per soli 2 posti



Chevrolet S-10 Electric era la versione OEM BEV del pickup Chevrolet S-10 ed uscì nel 1997, primo pickup elettrico al mondo; aggiornato 1998, uscì poi di produzione.

Era equipaggiato solo da batterie e fu commercializzato principalmente per le società di servizi. Come per gli EV di prima generazione, le batterie erano al piombo-acido, con possibilità di avere le nichel – metallo idruro.

Il pacco batterie piombo-acido del 1997 era prodotto Delco Electronics, consisteva in 27 cellule (unno ausiliario) ed offriva per la propulsione 16.2 kilowatt; il suo peso era di 635 kg. L'autonomia era di alcune ore.

Nel 1998 fu anche reso disponibile un pacco batterie Ovonic al nichel–metallo idruro, più leggero (473 kg) e con maggior durata. Le batterie NiMH hanno anche una durata più lunga, ma costano di più.

Il pacco batterie era posizionato tra i longheroni, sotto il pickup e per tutti i pacchi di batterie veniva utilizzato un sistema di monitoraggio e gestione passivo: questo significa che l'energia in eccesso veniva eliminata dalle cellule più cariche mentre le rimanenti mantenevano lo stesso livello di carica.

L'S-10 EV si ricaricava per mezzo del Magne Charger, prodotto dalla Delco Electronics, sussidiaria della General Motors.

Utilizzava una piastra di ricarica induttiva modello J1773 "piastra grande" ma si poteva utilizzare anche il modello piccolo, con l'opportuno adattatore. La carica standard era 240 V 30 A (6.6 kW), ma esiste anche un caricatore "convenience" a 120 V 15 A " e una versione high-power a carica rapida.

L'autonomia del veicolo dipendeva dal carico e dalle condizioni di guida: per il modello 1997 era di 73.2 km in città, 76 km nel misto e 97 km in autostrada (alla velocità costante di 72 km/h). Anche nell'S-10 EV la velocità era limitata a 113 km/h, 16 km/h in meno della velocità massima.

Molto meglio andava per la versione 1988 (autonomia di circa 140 Km)

L' S10 EV era stato sviluppato sulla versione base dell'S-10 a benzina ed aveva le stesse dotazioni.

A differenza dell'EV1, dei 492 S-10EVs assemblati ne furono venduti una sessantina, anziché dati in leasing attraverso rigidi programmi: questo fa sì che alcuni S-10 elettrici siano ancora oggi in uso.



La **Citroën Saxo Electrica** è la versione elettrica dell'utilitaria francese, introdotta poco dopo il lancio delle altre.

Spinta da un motore elettrico CC ad eccitazione separata di 15 CV di potenza nominale era alimentata da batterie NiCD da 120V e 100Ah (20 batterie da 6V 100Ah) con una potenza nominale di 11 kW ed una potenza di picco di oltre 20Kw che consentiva una autonomia di circa 90 km. ed una velocità massima limitata elettronicamente a

91 km/h. Restò in produzione sino al ritiro del modello dal mercato.



La **Citroën Berlingo Electrica**, praticamente una Berlingo prima serie spinta esclusivamente da un motore elettrico, venne introdotta nel 1998 in alcuni mercati, per rimpiazzare la corrispondente versione elettrica della C15. Il suo motore elettrico a corrente continua erogava normalmente 21 CV di potenza, che però potevano salire temporaneamente a 38 in caso di necessità. Tale motore, alimentato da batterie al nichel-cadmio da 100 Ah (27 batterie da 6 volt in tre pacchetti), erogava anche una coppia massima di 180 Nm. Con tali caratteristiche, l'autonomia era di circa 120 km e la velocità raggiungeva i 95 km/h. La leva del cambio non era stata montata che per scegliere in pratica tra marcia avanti, marcia indietro e folle.





Il **Ford Ranger EV** (Electric Vehicle) è un pickup compatto alimentato a batterie ed è stato il primo veicolo Ford all-electric.

Fu prodotto tra il 1998 e il 2002.

Costruito sul telaio della Explorer, aveva batterie piombo-acido e fu venduto ai privati in pochi esemplari: la maggior parte di essi, infatti, furono destinati alle flotte.

La Ford concedeva la trasformazione elettrica e la vendita di piccole quantità a dei "leasers" in base ad una lotteria.

Alcuni estimatori privati sono riusciti ad averne degli esemplari in leasing per tre – cinque anni, ma tutti i leasing sono terminati tra il 2003–04 e tutte le vetture sono state richiamate. Il mezzo costava 52.720 dollari e la Ford, grazie anche al progetto AQMD (Air Quality Management District) finanziato da Federal Tax Credits ha contribuito a finanziare un noleggio triennale (RangerEV 3) con canone di 155 dollari al mese.

Ne sopravvivono forse 200, ma i loro proprietari possono trovare ancora molti ricambi. La Ranger Electric Trucks (<http://www.rangerelectrictrucksllc.com>) è in grado di ricostruire i pacchi batteria utilizzando moderne cellule Litio-ferro fosfato per meno di 10,000 dollari.



Altra EV era una Station wagon di medie dimensioni (variante convertita in elettrico del minivan giapponese R'nessa) disegnata dall'inizio come il primo veicolo BEV ad usare gli accumulatori Li-ion.

Tra il 1998-2002 ne sono state prodotte più o meno 200, impiegate principalmente come veicoli di flotta per compagnie di servizi elettrici.

Aveva un'autonomia 120 miglia in città ed una velocità massima di 75 mph con una ricarica di 5 ore su piastra ad induzione da 200V.

La durata della batteria era di più di 160.000 km



La **Th!nk City** è un'automobile elettrica prodotta dalla norvegese Th!nk Global, assieme alla Valmet Automotive. È una piccola 2+2 prodotta a partire dalla fine del 2007 e venduta in numerosi mercati europei e statunitensi. All'inizio del 2011 era una delle cinque vetture elettriche ad aver superato i crash-test e ad essere prodotte in massa, assieme alle Tesla Roadster, Mitsubishi i-MiEV, Nissan Leaf e Smart ED. La Th!nk Global venne rilevata poco dopo dalla Electric Mobility Solutions AS.



La vettura era realizzata con un telaio in lega d'alluminio rivestito da pannelli termoplastici, progettato per superare i crash-test. Queste

caratteristiche le permettevano di essere riciclabile al 95%. L'abitacolo conteneva solamente due posti veri, più due piccoli sul divanetto posteriore. Rispetto al modello prodotto con la Ford, era presente una differente fanaleria anteriore dal design tondeggiante. La motorizzazione elettrica le garantiva una velocità massima di 105 km/h, un'accelerazione da 0 a 80 km/h in 16 secondi e un'autonomia di oltre 200 km nella guida urbana (contro gli 80 km della versione precedente). Per la ricarica delle batterie erano necessarie 4 ore per passare dal 20% all'80% di carica

La Think Global iniziò a vendere le vetture a partire dall'agosto 2008, quando ne erano già state realizzate 100 unità da destinare al mercato norvegese. Il 15 dicembre 2008, venne licenziato il 50% del personale e in attesa di un prestito di 29 milioni di dollari, fu sospesa la produzione che un anno dopo nello stabilimento di Uusikaupunki in Finlandia (posseduto dalla Valmet Automotive). Nel 2010 si raggiunsero le 2500 unità prodotte, rendendo la Th!nk City una delle auto completamente elettriche più prodotte al mondo. Il 24 novembre 2010 la divisione americana iniziò la realizzazione delle Th!nk nell'impianto di Magnum Drive a Elkhart, Indiana, ma nei primi tempi parte della componentistica (ruote e telaio) venne ancora prodotta in Finlandia e in seguito trasportata negli Stati Uniti. Le batterie agli ioni di litio vennero invece prodotte dalla EnerDel a Indianapolis, mentre i motori, i sedili e i fari nell'impianto di Elkhart. Ogni vettura necessitava di una settimana per essere costruita.

A causa di nuove difficoltà economiche, la produzione venne fermata nel marzo 2011 seguita dalla bancarotta dell'azienda (per la quarta volta in vent'anni) il 22 giugno 2011.



Reva (G-Wiz in Italia) è un'auto elettrica indiana, prodotta dalla REVA Electric Car Company a Bangalore. Il modello – che prende il nome, così come l'impresa che la produce, dalla madre del fondatore della casa automobilistica: il sig. Maini - è entrato nel mercato inglese nel 2001 e, nella versione "i", ha un'autonomia di ottanta chilometri, velocità max.65 km/h e si ricarica in otto ore.



Nel 2008 è stata l'auto elettrica più prodotta al mondo, con trentamila esemplari. I suoi ingombri sono a livello di quelli delle golf car con una lunghezza limitata a 2,6 m, per quanto sia dichiarata un'abitabilità di 2+2 posti.

Grazie alle sue caratteristiche globali è omologabile tra i quadricicli.

Una nuova versione dell'auto è stata annunciata all'inizio del 2009, la "L-ion", che promette una maggiore autonomia grazie al nuovo tipo di accumulatore.



Global Electric Motorcars (GEM) è un produttore americano di veicoli della categoria "low-speed" che fabbrica NEV (neighborhood electric vehicles) fin dal 1998 e LSV (low-speed vehicles) dal 2001.

È stata comprata nel 2011 dalla Polaris Inc. e a gennaio 2022 è diventata sussidiaria Waev.

Ad ottobre 2015 GEM era market leader in Nord America con più di 50,000 unità vendute dal 1998.



Questi i suoi modelli:

Passeggeri:

GEM e2 LSV — a due posti

GEM e4 LSV — a quattro posti

GEM e6 LSV — a sei posti

Utility:

GEM

LXD LSV — versione più pesante della GEM con dimensioni di 1,780 mm × 1,220 mm, che può essere prodotta in numerose configurazioni differenti ed ha portata di 500 kg



Gli eventi del 2022

Anche per il 2022 il compito di mettere mano al programma raduni dell'ASVA è stato assai difficile per noi del Consiglio Direttivo: finiranno le restrizioni imposte dall'emergenza Covid o questo maledetto virus continuerà a rovinarci – in tutti i sensi – la vita?

Solo Dio lo sapeva, ma una bozza di calendario era necessaria per dimostrare l'intenzione del Club di tornare alla normalità.

Non bastava più la partecipazione ad Automotoretrò e se, forse, l'Assemblea annuale poteva ancora attendere (troppo presto il mese di marzo per essere certi di essere fuori dal tunnel del COVID), certamente era necessario prevedere un numero di raduni in ripresa rispetto al 2021, anche perché era evidente la voglia di tutti di tirare fuori le auto dai box e "ricominciare a vivere"

9 gli eventi previsti: ancora in numero inferiore al consueto, ma era un inizio.

E poi si sono potuti aggiungere, fortunatamente, la partecipazione ad Autoretro di Chambery ed il pranzo di Natale!

La sede, finalmente, ha ripreso la sua piena attività senza eccessiva burocrazia da conservare per l'accesso (abbiamo solo chiesto sempre di indossare la mascherina) e le pratiche di iscrizione di veicoli all'ASI sono state davvero tante.

IL 2022 È STATO L'ANNO DELLA RINASCITA: CONFIDIAMO DI POTER DIRE CHE IL PEGGIO È PASSATO ED IL 2023 SEGNERÀ FINALMENTE IL RITORNO...AL PASSATO, AL PRE-COVID!

ARRIVEDERCI ALLA PROSSIMA STAGIONE SOCIALE



CALENDARIO SOCIALE 2022

APRILE	3 28-29-30	<i>Raduno di apertura <u>Automotoretrò</u></i>
MAGGIO	1 22	<i><u>Automotoretrò</u> <u>Raduno Intersociale ASVA - La Manivelle</u></i>
GIUGNO	5	<i>Volanti, Briglie e Manubri – IV edizione</i>
LUGLIO	3 10 24	<i><u>Interclub Piemonte e Valle d'Aosta (organizzato da CAMEA)</u> <u>Gita Sociale Estiva</u> <u>Motoraduno (riservato alle sole due ruote)</u></i>
SETTEMBRE	8-9-10-11 25	<i><u>XXV Incontro per vetture Classico Sportive</u> <u>Giornata Nazionale del Veicolo Storico</u></i>
OTTOBRE	16	<i>Raduno di Chiusura</i>

MANIFESTAZIONI EFFETTIVAMENTE SVOLTE

3 Aprile 28-29-30 Aprile	<i>Raduno di apertura Automotoretrò</i>
1 Maggio 21-22 Maggio	<i>Automotoretrò Raduno Intersociale ASVA – La Manivelle</i>
5 Giugno	<i>Volanti, Briglie e Manubri</i>
3 Luglio 10 Luglio 24 Luglio	<i>Raduno Interclub Piemonte e Valle d'Aosta Gita Sociale estiva Motoraduno</i>
9÷11 Settembre	<i>XXV Incontro per vetture Classico Sportive</i>
16 Ottobre	<i>Raduno di chiusura Giornata Nazionale del veicolo Storico</i>
3-4 Dicembre 11 Dicembre	<i>Autoretro a Chambéry Pranzo di Natale</i>



Il Raduno di apertura è stata una bella occasione per stare tutti insieme, specialmente in questo periodo di restrizioni Covid. Quest'anno il programma prevedeva la visita al castello di Piea e alle distillerie Bosso.

Domenica mattina, appena riuniti i soci con le loro belle automobili, siamo partiti in direzione di Piea, località ai più sconosciuta, ma che ha riservato, a tutti noi, una gradita sorpresa. Percorrendo piacevoli strade di campagna e inerpicandoci sulle colline del Monferrato, nel corso di una domenica davvero calda, siamo giunti a Piea dove posteggiamo le nostre vetture nel parco del Castello. Nell'attesa dell'inizio della visita guidata, siamo accolti con estrema gentilezza dai proprietari dell'antica dimora che offrono ai soci un caffè di benvenuto.

Al suo interno ci accompagna la proprietaria che sarà la nostra guida davvero speciale. Lo scalone interno dello Juarra ci affascina per le sue geometrie e per i notevoli affreschi di celebri pittori piemontesi. I lampadari policromi sono, in gran parte, di Murano e gli arredi degli appartamenti ci sorprendono per la loro bellezza e accuratezza del restauro. Come ogni castello degno di rispetto, non manca una romantica leggenda legata a una fanciulla che ancora si aggirerebbe per le antiche stanze oggi utilizzate anche come set per servizi fotografici di moda.

Il parco secolare del Castello dotato di giardino all'italiana è sede nel mese di aprile della manifestazione "Narciso incantato": le bulbose sono circa 40.000! Bisognerà tornare per ammirare la fioritura del narciso. Una visita che come sempre ha riservato delle piacevoli sorprese in una località a noi vicina, ma poco conosciuta.

Dopo la visita si parte in gruppo verso il lago di Codana su uno splendido tragitto tra le vigne del Monferrato. Arrivati al ristorante e parcheggiate le vetture in un'area riservata, veniamo accolti dalla proprietaria del ristorante con un menù di eccellenze piemontesi. Al termine del pranzo, dopo la consegna della locandina ricordo dell'evento, viene proposta una ulteriore visita culturale alle vicine distillerie Bosso, gestite dalla stessa famiglia da ben cinque generazioni.

Dai partecipanti è particolarmente apprezzata la degustazione della loro grappa, di cui sono maestri nella distillazione. Il processo di distillazione viene, ancora oggi, eseguito con due batterie da sei alambicchi in rame. In questo modo si privilegia la qualità alla quantità, ponendo una particolare attenzione all'invecchiamento in botti di piccole dimensioni costruite con legni pregiati.

Terminati gli acquisti dei pregiati distillati, giunge l'ora dei saluti, con la speranza che questo interessante primo evento dell'anno apra un 2022 all'insegna della condivisione e della passione che da sempre caratterizza l'ASVA e tutti i suoi soci.





Eccoci di nuovo qui ad assaporare le emozioni e gli odori sprigionati dalle auto e moto storiche avvolte dalle alte coperture dei padiglioni del Lingotto, dopo più di un anno di sosta forzata causa Covid e....sembra di ritornare a casa e ritrovare la quiete dopo un brutto periodo passato...ritornare nel nostro amato mondo delle auto d'epoca a rincontrare vecchi amici... è come rinascere a nuova vita...tutto sembra essersi fermato a quell'edizione del 2020,fatta appena in tempo, in quanto pochi giorni dopo il mondo si sarebbe fermato per un lungo periodo.

Quest'anno è cambiato solo il periodo: la mostra si è svolta a maggio, con clima primaverile dove un tiepido sole ci ha

fatto meglio gustare la kermesse e soprattutto ci ha fatto apprezzare meglio le evoluzioni sulla pista esterna di Automotoracing

Nel nostro stand, presenti 2 autovetture di concezione totalmente diverse, la contrapposizione di un prototipo elettrico e di un motore endotermico, la Zagato Zele e l'Alfa Romeo Junior Zagato 1300; la prima con una scocca in vetroresina, il suo telaio era lo stesso che montavano alcune Fiat, il motore era elettrico, tre le versioni, 1000 1500 e 2000, dove il numero non indicava la cilindrata, ma bensì la potenza sviluppata dal propulsore elettrico. La Zagato Zele del 1972 è considerata la prima microcar "moderna". La sua realizzazione fu una conseguenza della crisi petrolifera dei primi anni Settanta, e stiamo ovviamente parlando di una vettura le cui prestazioni non si potevano definire esaltanti; mentre l'Alfa Romeo Junior Zagato è una autovettura costruita dalla casa



automobilistica italiana Alfa Romeo dal 1969 al 1975. L'auto fu disegnata da Ercole Spada allora a capo del design della carrozzeria milanese e fu presentata, il 27 ottobre 1969, alla stampa internazionale nel Museo Biscaretti e, il giorno successivo, venne esposta al pubblico nel Salone dell'automobile di Torino. Si tratta di una coupé prodotta in 1510 esemplari (1108 "1300" e 402 "1600"). La versione con cilindrata 1290 cm³ è stata prodotta tra il 1969 ed il 1972, mentre la 1570 cm³ dal 1972 al 1975. Il propulsore e la meccanica provenivano dall'Alfa Romeo GT Junior. I fanali anteriori erano ricoperti da una lastra di plexiglas, che ottimizzava l'aerodinamica. Al posteriore i due modelli erano riconoscibili anche per la differenza di fanaleria con le luci rosse e gli indicatori di direzioni posti affiancati tra loro nella 1300 e sovrapposti nella versione di maggior cilindrata; Un'altra differenza era riscontrabile nella lunghezza, passata dai 3.900 ai 4.000 mm della versione più recente.



Due realtà automobilistiche diverse degli anni 70 a

confronto, che ora, con le nuove auto, più che mai stanno mettendo in discussione il futuro dell'auto...chi vincerà?????

Le suggestioni panoramiche del lago di Annecy, incantevole teatro dell'ultimo incontro intersociale con gli amici de La Manivelle, sicuramente hanno contribuito a stimolare i pensieri e gli intendimenti positivi che ci hanno permesso di superare lo sconforto della fase più buia della pandemia, che a distanza di due anni ci ha finalmente consentito di incontrare i nostri "gemelli" francesi nell'occasione del decimo raduno intersociale Asva – La Manivelle.

Lo scenario di questa edizione è stato quello delle vallate alpine del confine francese oltre il colle del Moncenisio.

Il raduno si è svolto nel caldo fine settimana del 21 e 22 di maggio: gli equipaggi italiani e francesi si sono incontrati sabato mattina sul versante francese, a Lanslebourg, fulcro

turistico della Vanoise e luogo significativo per i rapporti tra piemontesi, savoiani e francesi già dalla prima metà dell'800. L'organizzazione, quest'anno, ha posto l'accento sulle strutture fortificate de L'Esseillon che dal 1812 furono erette per "dividere" piemontesi e francesi, rafforzando il legame del Regno di Piemonte-Sardegna con la Savoia, ma di fatto mai realmente teatro di rilevanti conflitti, a causa dell'alleanza Franco-Sarda del 1857.

L'evento inizia con una piacevole salita molto guidata lungo la matassa di curve e tornanti che da Susa portano al Colle del Moncenisio. Dopo una altrettanto piacevole discesa, siamo accolti a Lanslebourg da un folto gruppo di soci de La Manivelle, provenienti da Chambéry, pronti a guidarci verso il forte Marie Thérèse, collocato sulla riva sinistra del torrente Arc, per la visita a quella che era la roccaforte difensiva del ponte sul torrente (che collegava al forte Victor Emmanuel) e sulla strada carrozzabile del Moncenisio. Le ristrettezze, i patimenti e la fame dei soldati, evocati dalla guida turistica in una sapiente illustrazione della struttura, sono il perfetto preambolo per il ristoro, trovato, in perfetta consuetudine alpina, all'ombra dei larici sui prati costellati dai primi fiori di stagione. Un'organizzazione ispirata dalla migliore tradizione militare, ma edulcorata dallo scambio fraterno di pietanze e bevande, fa sì che il "dejeuner sur l'herbe" avvenga in un tono conviviale e spensierato, in perfetta armonia con il desiderio di incontro e condivisione.

Dopo la piacevole pausa, proseguendo con le vetture sulla discesa della Vanoise, raggiungiamo Modane dove ci è offerta l'occasione di visitare il Museo della Frontiera. Una piccola struttura che ospita un caleidoscopico condensato della vita di frontiera e della storia delle comunità che, dalla seconda metà dell'800 fino agli anni Cinquanta del '900, hanno vissuto e lavorato a cavallo del confine, al servizio delle ferrovie della linea per Lione e Parigi, ma soprattutto impiegate negli imponenti lavori di costruzione del tunnel ferroviario del Frejus. Il piccolo museo raccoglie le testimonianze di generazioni di abitanti italo francesi, riguardanti la loro vita quotidiana, l'istruzione, l'integrazione e la ricerca dello svago e dell'intrattenimento in una località pionieristica, resa improvvisamente posto di frontiera dopo l'unione della Savoia alla Francia, passaggio di traffici internazionali e rotta di imponenti migrazioni italiane. Sorprendente il funzionamento degli organetti meccanici di fabbricazione italiana, caricati a molla, che emettono la melodia mediante una complicatissima combinazione di rilievi e fori su dei tamburi rotanti...ma ancora più sorprendente lo spirito competitivo che ha spinto Veronique (la moglie di Jean Baptiste) a sfidare l'ordigno meccanico suonando un pianoforte tradizionale, riscuotendo il plauso dei soci e il meritato successo!

All'esterno del museo la scena è sicuramente dominata dalla bellezza e dall'unicità delle vetture che ci attendono per ricondurci sulle alture del comune di Aussois. Come sempre ci colpisce l'incredibile varietà e particolarità dei modelli posseduti, curati e guidati con la più normale disinvolture dai nostri amici de La Manivelle sulle panoramiche strade della Savoia, decisamente impegnative per delle vetture storiche. E mantenendo fede a questa inclinazione, ci scortano su un itinerario panoramico, ricco di vallate, radure e strapiombi sulla Rue panoramique du Monolithe, che si conclude al cospetto di una incredibile conformazione geologica: una sorta di menhir calcareo, alto circa 90 metri, che si erge dal



bosco di abeti e larici, circondato da un sentiero che permette di osservarlo dalle diverse angolazioni, senza tuttavia percepirne la reale altezza.

Dopo un rapido passaggio in albergo, la cena a base di fondue savoyarde presso il forte Marie Christine (appartenente alla cerchia di fortificazioni de l'Esseillon) chiude una giornata profondamente gratificante.

La domenica mattina presso il forte Victor Emmanuel, l'opera militare più imponente e strategica dell'intero complesso di fortificazioni, avviene l'incontro con alcuni equipaggi dell'ASVA partiti di buon'ora da Torino per unirsi alla manifestazione e godere, probabilmente, del piatto culturalmente più ricco: la visita al forte Victor Emmanuel. Questa imponente fortificazione, collocata sullo sperone roccioso che da Aussois domina la bassa valle e la strada del Moncenisio, si estende degradando su un versante caratterizzato da un notevole dislivello che ha obbligato i progettisti e le maestranze a realizzare una fortificazione suddivisa a livelli con percorsi di comunicazione in pendenza, studiati in funzione degli scopi difensivi, ma soprattutto funzionali alle esigenze di comando e gestione generale che si svolgevano all'interno di esso. La struttura è aperta al pubblico, ma da molti anni in fase di restauro. Oltre alle strutture già recuperate, è possibile visitare porzioni molto estese ancora bisognose d'opera, ma non per questo interdette al pubblico. ...dove, da italiani abituati all'accanimento normativo, non possiamo che rimanere sbalorditi di fronte alla possibilità di ammirare un panorama mozzafiato sulla valle di Modane da un affaccio privo di parapetto! Le incredibili strutture architettoniche, caratterizzate da elementi costruttivi imponenti, fanno riflettere sull'immensità di risorse umane impiegate per la costruzione, sulle avversità meteorologiche a cui veniva sottoposta la struttura (basti osservare la sezione delle travi dei tetti) e sulla rigidità dell'inverno, che veniva affrontato dalle guarnigioni militari nel quasi totale isolamento, in una costante osservazione e attesa di un "qualcosa" che, sostanzialmente, non è mai accaduto. Con queste riflessioni, indotte da una colorita e comunicativa guida italo-francese, si conclude la visita guidata svoltasi in discesa a cui è seguita la risalita, sospinta dal più prosaico richiamo della forchetta.

Un nuovo carosello di equipaggi francesi, intervallati alle vetture ASVA, raggiunge nuovamente il forte Marie Christine dove pranziamo, ma soprattutto possiamo ammirare la struttura di questa fortificazione, completamente ristrutturata e trasformata in rifugio e ristorante.

Il momento finale dell'evento, con lo scambio reciproco degli omaggi e dei saluti, ci offre la possibilità di condividere i festeggiamenti del decimo anniversario del gemellaggio ASVA La Manivelle, concomitante con i 40 anni di fondazione de La Manivelle, rinnovando l'amicizia e la collaborazione tra i nostri Club, proprio nell'anno in cui si celebra il 65° anniversario del gemellaggio tra le città di Torino e Chambéry.







Tornando ad una collocazione più strettamente estiva, si è svolta la quarta edizione di un evento diventato un appuntamento fisso nel Calendario del Comune di Pavone, che anche quest'anno ha avuto come tema l'incontro tra i mezzi di trasporto che hanno segnato la storia della mobilità su strada: la carrozza e l'automobile.

Un percorso panoramico in due tappe ha portato i partecipanti a percorrere le assolate campagne del Canavese fino a spingersi alle pendici della Serra di Ivrea, dove un aperitivo presso la Cantina della Serra ha concesso una pausa panoramica nella splendida cornice delle vigne che circondano il lago di Viverone. L'arrivo di un torpedone OM degli anni Sessanta, perfettamente restaurato, ha permesso ai partecipanti, intenti a degustare i prodotti tipici locali, di richiamare alla memoria i tempi in cui si viaggiava con l'omnibus" o più semplicemente con la corriera.

Nella seconda tappa, accompagnato da un servizio motociclistico di assistenza curato come sempre magistralmente dall'organizzazione, il lungo serpentine di vetture capeggiate da una Balilla "conservata" è tornato a Pavone, dove, insieme alle carrozze guidate dal "Gruppo italiano attacchi", le vetture hanno percorso il centro storico cittadino e sono state ad una ad una presentate al pubblico presente.

Una manifestazione che si è chiusa con un pranzo presso un vicino agriturismo, caratterizzato da ampi spazi e una cucina molto curata. Un ottimo evento in cui non è mancato il finale "con i botti": un'improvvisa grandinata ha infatti spinto i partecipanti a cercare ripari improvvisati per le vetture che solo grazie alle loro lamiere vecchie, ma robuste, non hanno riportato danni.

Arrivederci alla V edizione, sì...ma possibilmente senza i botti!





Il C.A.M.E.A. di Asti ha organizzato la trentunesima edizione di un evento che ha visto convergere in Piazza Alfieri 72 automobili e 7 motociclette provenienti da tutto il Piemonte e dalla Valle d'Aosta. Si è trattato di una mostra statica che ha permesso al pubblico astigiano per tutta la durata della manifestazione di ammirare numerosi mezzi storici, con una accurata disposizione dei modelli coerenti con le tematiche scelte per questa edizione: i 90 anni della Fiat Balilla, i 60 anni della Alfa Romeo Giulia e i 30 anni dell'ultimo mondiale della Lancia.

Gli organizzatori hanno voluto proporre ai partecipanti una convergenza tra valori culturali della città ed eccellenze enogastronomiche del territorio, proposte dalla Coldiretti con più momenti dedicati alla degustazione, tra cui il pranzo servito sotto i portici del Palazzo del Michelerio, sede del Museo Paleontologico.

Una giornata caratterizzata da una visita guidata itinerante a piccoli gruppi che ha permesso a tutti di ammirare i siti del circuito museale di Asti, tra cui Palazzo Mazzetti con la mostra temporanea dedicata ai vetri artistici e la Cripta Museo di Sant'Anastasio che ha trasportato i partecipanti nell'epoca romana e longobarda, alla ricerca delle fasi più antiche di questa città.

Con il consueto momento istituzionale si è concluso un evento che ha visto la partecipazione di 17 club diversi che si ritroveranno nel 2023 nel territorio eporediese per la XXXII edizione, organizzata dal Club Ruote Storiche nel Canavese.





Nel torrido luglio 2022 la nostra associazione è tornata tra le colline astigiane in cerca di refrigerio e conforto, riproponendo, seppur con programma diverso, la formula di pranzo al sacco presso i locali della pro loco di Govone grazie alla organizzazione del nostro socio Mauro Elmastro. I coraggiosi equipaggi che han sfidato le temperature tropicali hanno potuto godere di un sollievo dal calore tra le

antiche e poderose mura del Castello di Govone, residenza sabauda meno nota ai più, ma estremamente preziosa per le ancor vive tracce non solo del passaggio, ma della vita quotidiana della famiglia Savoia in modo particolare Vittorio Emanuele II.

La giornata è stata completata dalla visita al negozio dei produttori di Govone dove, dopo un aperitivo offerto, è stato possibile fare scorte di prodotti alimentari tipici del territorio



All'ASVA c'è chi alle due ruote non può rinunciare!

Sono infatti otto le edizioni del "motoraduno ASVA" che si sono tenute su itinerari alpini e prealpini dove gli irriducibili del manubrio si sono lanciati alla ricerca delle curve, dei paesaggi e della cultura delle comunità montane.

L'edizione di quest'anno non ha fatto eccezione: seppur il plotone dei centauri non fosse dei più nutriti, la squadra degli otto motociclisti ASVA ha preso la via della Valle di Susa, percorrendo la vecchia statale militare alla ricerca del sapore autentico dei borghi delle nostre montagne. L'invito da parte dei miei genitori, a visitare la vecchia borgata di Eclause (frazione del comune di Salbertrand) è stato colto al volo, con lo spirito già proteso verso la frescura dei 1400 metri di quota...e verso l'aperitivo di casa Bo Milone.

La noiosa statale 24 viene abbandonata dopo il comune di Exilles e, svoltando a destra, si affrontano i tornanti della strada militare, nata come collegamento tra i principali forti a difesa della valle e del confine. Il percorso porta rapidamente in quota sul versante Sud della valle, guadagnando, curva dopo curva, una vista spettacolare sul Rocciamelone, sul colle dell'Assietta e sullo Chaberton, che domina maestosamente Claviere e il Monginevro, mentre il "mare verde" del Gran Bosco di Salbertrand si allontana nel fondovalle.

Giunti alla borgata di Eclause e concesso alle motociclette il meritato riposo, abbiamo potuto apprezzare il ricco aperitivo preparato da mia mamma, caratterizzato dai sapori e dai...languori tipicamente alpini.

Il percorso a piedi per le strette vie ha permesso agli amici dell'ASVA di apprezzare la tradizione montana dell'edificato, basato essenzialmente su materiali locali, come la pietra ed il legno di larice, utilizzati da tempo immemore da coloro che iniziarono ad abitare le valli. La chiesa, intitolata a San Pancrazio, situata in prossimità della piazzetta centrale, edificata nel XV secolo, presenta un campanile romanico edificato nel 1540. In questa zona centrale convergono le quattro vie del paese, qui si crea il naturale punto di incontro che ospita le strutture di utilizzo pubblico: la scuola, il forno e la Cantina Alpina. La Cantina Alpina era la vecchia locanda, chiusa all'inizio degli anni '80 a causa dello spopolamento della borgata e, dal 2017, ristrutturata e rimessa in attività da una giovane famiglia torinese, amante della montagna, dei gusti e delle tradizioni della nostra valle. L'arrivo a Eclause dei centauri ASVA è stata la giusta occasione per confermare la vocazione della Cantina, apprezzando i piatti di Maurizio e Alessandra, e, al levare dei calici, per invadere di vociare e buon umore la corte ombreggiata che ha ospitato il nostro pranzo.

Con lo stesso spirito è proseguito il pomeriggio, dove la prospettiva di immergerci nella calura cittadina, è stata un'ulteriore spinta a goderci la siesta sul verde pendio ai margini dell'abitato, facendo beffa a colui che, immancabilmente, aveva le mani immerse nel grasso nel tentativo di riparazioni miracolose.





Il raduno annuale delle auto classico sportive è sicuramente l'appuntamento più atteso per me tra quelli che, gioiosamente, scandiscono il calendario degli eventi ASVA. Lo è perché rappresenta l'ultimo spensierato convegno con le vacanze estive, inoltre, aderendovi di solito molti equipaggi, è un'occasione per riunire quella che ai miei occhi rappresenta ormai la grande famiglia dei soci e, infine, perché

la meta, ricercata, frutto di attento impegno organizzativo da parte del Direttivo, ha sempre quel sapore deliziosamente agé di vacanza di altri tempi: non delude mai. Così di anno in anno le esperienze accumulate si tramutano repentinamente in nostalgici ricordi. Chi non rammenta la passeggiata tra le lattee mura dei marmi di Carrara? La ginnastica nelle cristalline acque di Santa Giulia in Corsica? Le auto parcheggiate davanti all'iconico Senequier di Saint Tropez? I combattutissimi cruciverba e quiz a premi delle spensierate serate liguri? Finanche la mirabolante gita tra i flutti indemoniati del mare di Bonifacio... Anche quest'anno, dopo la lunga pausa imposta dalla pandemia, la gita di fine estate che ha celebrato il venticinquesimo anniversario del raduno per vetture classico-sportive, è stata un successo. Tra il 9 e il 10 settembre abbiamo visitato alcune tra le mete più popolari e conosciute del Lago Maggiore. Il tema dell'incontro potrebbe dirsi la bellezza sotto molteplici forme: naturale, architettonica, la stessa bellezza del ritrovarsi e dello stare insieme. Gli innumerevoli scorci romantici del lago ed il bel tempo hanno fatto da preziosa cornice ad un ricco programma di visite.

Tante emozioni si sono susseguite fin dal primo giorno durante la passeggiata al museo di Volandia presso Malpensa. Un gioiellino nel quale si è potuto ripercorrere il tortuoso viaggio dell'uomo alla conquista del cielo osservando da vicino tutto l'ingegno dispiegato a tale scopo, dai primi rudimentali velivoli di legno e tela ai moderni aviogetti supersonici. E' stato particolarmente emozionante salire sull'aereo che ha riportato a casa i campioni del mondo del 1982! Toccare i sedili ed il tavolo sul quale venne posta la Coppa durante la partita a carte tra i giocatori ed il Presidente della Repubblica! Entrare nel velivolo che ospitò Giovanni Paolo II, il pontefice divenuto santo! Un museo poco conosciuto al grande pubblico che meriterebbe sicuramente maggiore valorizzazione. Da lì siamo giunti in giornata a Baveno dove abbiamo alloggiato in un hotel molto carino, dalla buona cucina casereccia, le cui finestre offrivano indimenticabili scorci lacustri. Un piacevole bar all'aperto a due passi dal lago ed ai piedi di un piccolissimo giardino botanico, a fine giornata accoglieva i soci nei momenti di relax.

Il giardino è stato il filo conduttore delle due giornate seguenti. Prima con la scoperta, per alcuni la conferma, della meraviglia presente in ogni angolo dell'affascinante percorso all'interno ed all'esterno di Palazzo Borromeo sull'Isola Bella. Il suo seicentesco giardino barocco all'italiana, come disse Flaubert, appare copia del paradiso in terra. Il giorno successivo con l'altrettanto famoso giardino di Villa Taranto. In entrambi i casi la passione per la conoscenza e la ricerca del bello sono ancora ben percepibili non solo nell'idea dei loro fondatori, ma ancora nella passione degli attuali manutentori. Oltre agli sfarzosi interni del Palazzo Borromeo con le sue ariose stanze e le romantiche vedute sul lago (come dimenticare la quadreria di galleria Berthier o le grotte che ricreano all'interno del palazzo un magico modo marino?) mi rimarrà impressa la vista del parco con le moltissime specie rare ed esotiche di fiori e piante che qui prosperano protette dal favorevole microclima lacustre. Il teatro Massimo con il suo crescendo di statue, obelischi e fontane che ornano e compiono il progetto delle dieci terrazze verdi sulla cui cima svetta il simbolo araldico della famiglia Borromeo: l'unicorno. Un giardino opera d'arte, orgoglio tutto italiano. Spirito diverso, meno fastoso, più intimo, ma non per questo meno affascinante si percepisce nel giardino di Villa Taranto. Qui l'idea nasce dalla passione del capitano scozzese Neil Mc Eacham che nel 1931 decise di acquistare la proprietà per trasformarla in un esemplare giardino all'inglese, forse per ricreare in Italia un piccolo lembo della sua nativa Scozia. Anche in questa visita non sono mancate le piacevoli sorprese soprattutto alla scoperta del pittoresco giardino d'inverno con le sue piante rare ed esotiche (una per tutte la delicatissima Victoria Cruziana). Ma come dimenticare il labirinto delle dahlie e la variopinta e rumorosa collezione di uccellini da

voliera? Dopo tanta bellezza lasciare le tranquille sponde del Lago Maggiore per tornare alla caotica vita quotidiana è stato particolarmente doloroso. Nel lungo inverno a venire rimarranno a confortarci nuovi nostalgici ricordi dei giri in battello e di un delizioso pranzo sull'Isola dei Pescatori in attesa del prossimo raduno.







Come ogni anno per chiudere la stagione radunistica abbiamo optato per una meta non troppo distante dalla città ma al contempo ricca di contenuti, scegliendo quest'anno la località di Rivara.

Collocata ai confini tra le Valli di Lanzo e il Canavese la cittadina ci ha donato la piacevole scoperta del suo Castello, dimora privata della famiglia Paludetto, cultori e commercianti

di arte torinesi, sede di una importante collezione di arte contemporanea di artisti locali e internazionali.

Il riscontro dei soci è stato ottimo con numeri di partecipazione che non si vedevano da prima della pandemia, con un parterre di auto di ogni epoca e di ogni categoria, ben rappresentative della ricchezza del parco auto della nostra associazione.

La giornata si è conclusa con il momento conviviale del pranzo presso il locale tipico La Rocca di Sparone, edificato secondo la tradizione tipica della Valle di Locana che integra l'edificio alle pareti di roccia montana.

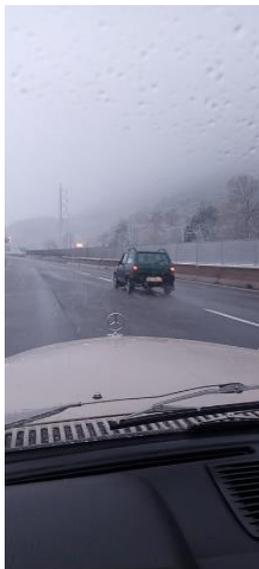
Un successo di partecipazione e una ventata di entusiasmo che ci fanno guardare con ottimismo alla prossima stagione



L'ingresso nella stagione invernale, negli ultimi dieci anni, porta con sé anche la tradizione del viaggio a Chambéry che, insieme alle prime nevicate ed al comparire delle luci natalizie, "apre" le porte all'atmosfera del Natale e delle feste. L'occasione della visita a "Chambéry Autoretro" organizzato dal club LA MANIVELLE, rappresenta una festa che offre tutti gli ingredienti cari a noi appassionati di vetture storiche: la scoperta e la cultura. L'organizzazione savoiarda ogni anno propone attraverso le proprie esposizioni un tema dedicato al motorismo storico, approfondendo le tematiche motoristiche e sociali ad esso legate con installazioni suggestive anche per il pubblico meno esperto. Quest'anno il filo conduttore è l'automobile e gli sport invernali. Il viaggio dei due equipaggi ASVA è stato il preludio perfetto per la tematica dell'esposizione. Un "assaggio" di neve nell'avvicinarsi al tunnel del Frejus, che ha trovato il giusto seguito nell'accoglienza da parte di un gatto delle nevi di inizio anni '80 e di un mezzo anfibio a tre assi eredità delle forze alleate USA dopo il secondo conflitto mondiale, posti a guardia del padiglione di ingresso all'expo.

L'incontro con gli amici del club LA MANIVELLE ha segnato ufficialmente l'apertura della rassegna, celebrata con un amichevole aperitivo presso il loro stand seguito dall'illustrazione delle principali interpretazioni del tema, attraverso l'esposizione di veicoli speciali dedicati al mondo della neve e di veicoli ordinari allestiti in "abito" vacanziero invernale, con porta sci e bagagliere sul tetto che in molti casi ospitavano anche una coppia di ruote chiodate, pronte in caso di tornanti innevati, nell'indubbia emulazione dei più arditi rally alpini. Il tema dominante è affiancato, come di consueto, dall'esposizione di numerose vetture prodotte dai primi decenni del '900 fino ad epoche più recenti, tra esse numerose fuori serie ed esemplari unici, oltre ad una vasta esposizione di motociclette che illustra il mondo delle due ruote dai pionieri delle corse fino agli attuali campioni.

Sempre interessante e ricco di sorprese il susseguirsi di vetture storiche nell'antistante parcheggio, dove soci ed appassionati espongono i propri mezzi in vendita o per puro spirito di partecipazione e condivisione. La giornata del sabato si conclude con una passeggiata tra i banchi della mostra scambio, alla ricerca del pezzo introvabile o del modellino nella livrea giusta, perfettamente rispondente alla vettura posseduta. In serata un equipaggio ASVA ha fatto rientro a Torino, mentre, con Elisa ed Irene (mia sorella) ci siamo uniti alla cena con i soci de LA MANIVELLE, soffermandoci nella capitale savoiarda per una visita domenicale immersi nell'atmosfera natalizia e ripetendo la visita al Palazzo della Prefettura, scoperto anni addietro in occasione di un incontro intersociale estivo. Questi spunti di approfondimento e la voglia di condividere nuove occasioni culturali e conviviali, saranno la base per intraprendere il progetto dell'incontro intersociale 2023 nella nostra Torino.





21^e CHAMBERY AUTO RETRO  **3-4 Décembre 2022**  **DE 9H00 A 18H00**

L'automobile aux sports d'hiver



Thierry Debuss

Expo/Bourse d'échange/ Espace vente directe
INFOLINE : 06 80 04 82 62 - www.chambery-autoretro.com





Jumeaux depuis 10 ans

De Ugo Viora

"Galehaut fut ...la rencontre et qui l'a organisé"

Tout a commencé dans l'automne 2011, lorsque l'ASI a demandé aux clubs fédérés de notre ville la disponibilité à accueillir un groupe de voitures historiques de Chambéry.

Bien sûr, le seul club qui a dit oui était l'ASVA!

Certains de nos membres, commandés par Tommaso Macri, se prêtèrent à servir d'hôtes aux équipages français du club "La Manivelle", en leur faisant découvrir les beautés de Turin, les plaisirs de notre table et...la sympathie et spontanéité des membres de notre club.

Quelques mois plus tard, le président de l'association transalpine, Serge Gross, nous a recontactés pour remercier encore de l'accueil reçu et, soulignant l'identité d'intention et d'esprit rencontrée à cette occasion, a lancé la "proposition indécente": Nous avons été bien ensemble, nos villes sont unies depuis des années... Et si on se jumelait?

Je l'ai dit, c'est fait! Les deux conseils de direction approuvent l'idée et les Français - pour eux tout semble plus facile - partent avec l'accélérateur à tablette.

Ainsi, le 22 mai 2012, des représentants de l'ASVA (si je ne me souviens pas mal en plus du Président Luca Gallizia et du vice-président Tommaso Macri, il y avait Raffaella Domenghini, Daniela Girardo, Bruna Margherita et moi-même) ils sont partis à bord du magnifique Ford Transit Bus Panorama de 1969 de Tommaso Macri à Chambéry, pour la signature du document officiel.

La cérémonie, qui s'est déroulée dans le magnifique salon de l'hôtel de ville de la capitale de la Savoie, en présence du maire, a été inoubliable et émouvante, ainsi que l'accueil merveilleux que nous ont réservé nos amis français, en laissant entre autres, l'espace d'honneur au Ford Transit parmi les beaux véhicules historiques (il me semble qu'il y avait aussi une Bugatti) garés en face de la Mairie, dans le centre de la ville.

Le 8 juillet de la même année - selon le protocole - le "I Rencontre Intersocial ASVA - La Manivelle", a réuni une soixantaine de voitures (20 françaises) sur les routes de la Haute Val di Susa et sous le fort des Exilles. L'était une belle expérience, dans laquelle la spontanéité a permis de franchir facilement la barrière de la langue.

Depuis lors, seul le COVID a interrompu l'alternance des rassemblements intersociaux entre la France et l'Italie et les moments de rencontre sont vite devenus trois: le rassemblement de printemps-été, Automotoretrò (où nos amis arrivent en bus) et la non moins intéressante Autoretro à Chambéry.

Trois occasions de faire la fête, de partager l'histoire (n'oublions pas que les deux villes ont été toutes deux capitales du royaume de Savoie et partagent un symbole de profonde intériorité comme le Saint-Suaire) et une passion pour la voiture historique (et ils en ont de belles!)

Les rassemblements d'été nous permettent de découvrir les beautés de la Savoie et des territoires juste au-delà des Alpes, ou de faire apprécier à nos amis notre beau Piémont et pour nous le rendez-vous de décembre à Chambéry, toujours attendu avec plaisir, est un défi à l'hiver, avec nos vieilles amies engagées souvent sur des routes enneigées, mais toujours à la hauteur de la situation (installations de chauffage permettant...)

Dix ans se sont déjà écoulés depuis mai 2012: nos clubs ont été cités par les deux Administrations Communales (plus la Française, pour être honnête) comme exemple à l'occasion des célébrations du 60ème anniversaire de la signature du jumelage entre Turin et Chambéry (Quelle merveille les deux jours de fête, la visite "exclusive" au Château et le défilé dans les rues de la petite ville française) et nous apprenons également les langues respectives.

Les 21 et 22 mai de cette année, nous avons célébré ensemble, les quarante ans de La Manivelle et nous pensons déjà à un itinéraire qui vous laissera des souvenirs intenses - même gastronomiques - l'année prochaine au retour de l'Intersociale italien. Nous vous attendons en 2023, amis savoyards!

ET JOYEUX NOËL À VOUS ET À VOS FAMILLES

Gemelli da 10 anni

Di Ugo Viora

"Galeotto fu... il raduno e chi lo organizzò" (liberamente tratto da Dante, Inferno – Canto V)
Tutto ebbe inizio nell'autunno del 2011, quando l'ASI chiese ai club federati della nostra città la disponibilità ad accogliere un gruppo di vetture storiche provenienti da Chambéry.

Ovviamente l'unico Club che disse di sì è stato l'ASVA!

Alcuni nostri soci, capitanati da Tommaso Macrì, si prestarono a fare da anfitrioni agli equipaggi francesi del club "La Manivelle", facendo loro scoprire le bellezze di Torino, i piaceri della nostra tavola e...la simpatia e spontaneità dei soci del nostro club.

A distanza di qualche mese, il presidente del sodalizio transalpino, Serge Gross ci ha ricontattato per ringraziare ancora dell'accoglienza ricevuta e, rimarcando l'identità di intenti e di spirito riscontrata in quell'occasione lanciò la "proposta indecente": siamo stati bene insieme, le nostre città sono unite da anni... perché non ci gemelliamo anche noi?

Detto, fatto! I due consigli direttivi approvano l'idea ed i francesi – per loro sembra essere tutto più facile – partono con l'acceleratore a tavoletta.

Così il 22 maggio 2012 alcuni rappresentanti di ASVA (se non ricordo male oltre al Presidente Luca Gallizia ed al Vicepresidente Tommaso Macrì, c'erano Raffaella Domenghini, Daniela Girardo, Bruna Margherita e il sottoscritto) sono partiti a bordo del bellissimo Ford Transit Autobus Panorama del'69 di Tommaso Macrì alla volta di Chambéry, per la firma del documento ufficiale.

La cerimonia, svoltasi nel bellissimo salone del municipio del capoluogo della Savoia, alla presenza del sindaco, è stata indimenticabile ed emozionante, così come la meravigliosa accoglienza che gli amici francesi ci hanno riservato, lasciando tra l'altro, lo spazio d'onore al Ford Transit tra gli splendidi veicoli storici (mi pare ci fosse anche una Bugatti) parcheggiati di fronte alla Meirie, nel centro della cittadina.

L'8 luglio dello stesso anno – come da protocollo – il "I Raduno Intersociale ASVA - La Manivelle", ha riunito una sessantina di auto (20 quelle francesi) sulle strade dell'alta Val di Susa e sotto il forte di Exilles, in un'esperienza bellissima, nella quale la spontaneità ha consentito di superare agevolmente la barriera della lingua.

Da allora, solo il COVID ha interrotto l'alternanza dei raduni intersociali tra Francia e Italia ed i momenti di incontro sono presto diventati tre: il raduno di primavera-estate, Automotoretrò (dove i nostri amici arrivano in pullman) e la non meno interessante Autoretro a Chambéry. Tre occasioni di festa, per condividere storia (non dimentichiamo che le due città sono state entrambe capitali del regno sabauda e condividono un simbolo di profonda interiorità come la Sacra Sindone) e passione per la auto storiche (e loro ne hanno di bellissime!)

I raduni estivi ci consentono di scoprire le bellezze della Savoia e dei territori subito al di là delle Alpi, o di far apprezzare ai nostri amici il nostro bel Piemonte e per noi l'appuntamento di dicembre a Chambéry, sempre atteso con piacere, è una sfida all'inverno, con le nostre vecchie amiche impegnate spesso su strade innevate, ma sempre all'altezza della situazione (impianti di riscaldamento permettendo...)

Sono già passati dieci anni da quel maggio 2012: i nostri club sono stati citati dalle due Amministrazioni Comunali (più quella francese, ad essere onesti) come esempio in occasione delle celebrazioni del 60° anniversario della firma del gemellaggio tra Torino e Chambéry (che meraviglia i due giorni di festa, la visita "esclusiva" al Castello e la sfilata per le vie della cittadina francese) e stiamo anche imparando le rispettive lingue.

Il 21 e 22 maggio di quest'anno abbiamo festeggiato insieme, i quarant'anni de La Manivelle e stiamo già pensando ad un itinerario che l'anno prossimo vi lascerà ricordi intensi – anche gastronomici – al ritorno dall'Intersociale italiano. Vi aspettiamo nel 2023, amici savoiard!

E BUON NATALE A VOI ED ALLE VOSTRE FAMIGLIE



CHARTRE DE JUMELAGE



Unis par la même volonté, contribuant à approfondir les liens entre la France et l'Italie et dans un esprit d'une amitié vraie, les associations La Manivelle de Chambéry et l'A.S.V.A. de Turin ont décidé de se rapprocher grâce à un jumelage.

La Manivelle et L'A.S.V.A. acceptent par le présent document de former un lien de jumelage entre les deux associations, et en l'honneur de cet accord, s'engagent à :

Etablir et maintenir les relations amicales les uns avec les autres,

Favoriser et développer les échanges entre nos deux associations,

Partager notre passion commune des véhicules anciens, les langues, la culture, l'histoire de nos pays frontaliers,

Se retrouver chaque année dans un projet commun, organiser une rencontre entre nos clubs.

Que la promesse faite par cette charte, en croyant fermement à sa longévité, soit durable entre nos deux associations et qu'elle constitue une pierre à l'entente Chambéry et Turin.

Ce jumelage s'intègre dans la dynamique de coopération menée entre les villes de Chambéry (France) et de Turin (Italie). A ce titre, des points réguliers seront faits dans le cadre du comité de pilotage animé par la Ville de Chambéry.

Chambéry, le 12 mai 2012

Pour et au nom de La Manivelle

Pour et au nom de l'A.S.V.A.

Serge GROSS

Luca GALLIZIA



CARTA DI GEMELLAGGIO



Uniti dalla stessa volontà, con l'intento di contribuire ad approfondire i legami tra la Francia e l'Italia e secondo uno spirito di vera amicizia, le associazioni La Manivelle di Chambéry e l'A.S.V.A. di Torino hanno deciso di unirsi in gemellaggio.

La Manivelle e L'A.S.V.A. accettano con il presente documento di formare un legame di gemellaggio tra le due associazioni e in virtù di questo accordo, si impegnano a :

Stabilire e mantenere reciproche relazioni amichevoli,

Favorire e sviluppare gli scambi tra le nostre due associazioni,

Condividere la nostra comune passione per i veicoli d'epoca, le lingue, la cultura e la storia dei nostri paesi confinanti,

Ritrovarsi ogni anno in un progetto comune e organizzare un incontro tra i nostri club.

Che la promessa fatta tramite questa carta, essendo noi fermamente convinti della sua illimitata estensione nel tempo, sia duratura tra le nostre due associazioni e costituisca una pietra miliare dell'intesa tra Chambéry e Torino.

Questo gemellaggio si integra nella dinamica di cooperazione tra le città di Chambéry (Francia) e di Torino (Italia). A questo titolo, regolari verifiche saranno fatte nell'ambito della cabina di regia diretta dalla Città di Chambéry.

Chambéry, li 12 Maggio 2012

In nome de La Manivelle

In nome dell'A.S.V.A.

Serge GROSS

Luca GALLIZIA



NEL NOSTRO RICORDO

Di Celso Nicco

La storia dell'Associazione, come già ricordato in altre circostanze, non è fatta soltanto di eventi riguardanti le nostre vetture e moto storiche, ma anzitutto delle persone che con la loro passione e dedizione hanno contribuito a scrivere le pagine più belle e significative di essa, vivendone i momenti diversi nei quali essa si è sviluppata negli Anni, contribuendo alla sua crescita ed al suo consolidamento; doveroso quindi rivolgere un pensiero riconoscente alla memoria di quei Soci che nel tempo ci hanno lasciato, ricordandone l'attività ed il contributo da loro offerto alla vita del Sodalizio.

In questo anno ormai giunto al termine, desidero ricordare le figure di Clotilde RIBOTTA CASTALDO e di Giuseppe MANFRINO, scomparsi la prima il 9 Febbraio ed il secondo il 22 Novembre dell'anno in corso.



Signora di indole gioviale e di raffinato e signorile temperamento, Clotilde RIBOTTA - amabilmente chiamata Tilde da molti Soci partecipanti alle nostre iniziative - ha presenziato alle più importanti ricorrenze degli ultimi anni, tra queste il Giro d'Italia in onore della FIAT 500 TOPOLINO del Settembre 2006 in occasione del 70° Anniversario della nostra beniamina in compagnia del consorte Signor Carmelo CASTALDO, anche lui Socio da molti anni dell'A.S.V.A., nonché in molti degli appuntamenti di calendario, anche a lunga distanza; da tutti noi apprezzata per la Sua gentilezza e ricchezza di sensibilità nei momenti conviviali, molto attenta e premurosa nei confronti dei partecipanti più piccoli. Assente negli ultimi anni per motivi di salute, ci ha lasciato il 9 Febbraio di quest'anno: serberemo sempre di lei un ricordo vivo ed affettuoso.

Giuseppe MANFRINO è stato uno dei protagonisti della vita dell'A.S.V.A. negli anni '80/'90, promotore assieme ad altri del Raduno Generale dell'Associazione in quel di Trana, manifestazione ripetutasi con successo per molti anni in collaborazione con la Pro Loco ed il Comune, offrendo importanti contributi personali per la buona riuscita di quell'Evento al quale non ha mai mancato di presenziare a bordo della Sua 500 A Topolino del 1936, al pari di diverse altre manifestazioni locali.

Uomo di grande semplicità e generosità, da tutti apprezzato per la sua intraprendenza ed il suo attaccamento al lavoro, Manfrino ha rappresentato il modello di Socio non soltanto partecipe alle attività sociali, ma anche promotore delle stesse in collaborazione con altre realtà associative territoriali: ossia il meglio che ci si possa attendere da un Associato. Ha vissuto nel nostro Club la stagione più bella e feconda, quella in cui la passione spontanea e genuina si è unita ad un'amicizia semplice e profonda, creando le premesse di sempre più ambiti traguardi; per tutto ciò verrà ricordato sempre con grande stima e riconoscenza come uno dei Soci più meritevoli e affezionati al nostro Sodalizio.



Siamo stati da...

RISTORANTE	INDIRIZZO	RADUNO
Ristorante Gallareto	Via Asti, 9 - Piovà Massaia (AT)	Off Road
Ristorante Il Valentino	Str. per Castelnuovo Nigra, 21 – Castellamonte	Apertura
Hotel Novarello Resort	Via Dante Graziosi, 1 – Granozzo con Monticello	Interclub
Restaurant Beau Rivage Restaurant Le Savoyard Hotel Mercure	Chemin du Port – Aiguebellete le Lac Place Monge, 35 – Chambéry 111 Avenue de Marlioz – Aix le Bains	Intersociale
Ristorante Elefante Bianco	Strada Revigliasco, 126 Moncalieri	Generale
Catering Gastronomia Trebon	Torino	Pista
Ristorante Laghetto Nais	Via Geymonat, 11 – Bobbio Pellice	Motoraduno
Ristorante Lord Nelson Pub Agriturismo	Corso Valparaiso, 112 – Chiavari Cicagna-Orero	Riviera di Levante
Hotel Garrigae Domaine de l'Esterel	Boulevard Darby, 805 - Saint-Raphaël	Classico Sportive
Ristorante La Spada Reale	Via Principe Amedeo, 33 - Torino	Chiusura
Ristorante Da Esterina	Via Roma, 25 Baldissero Torinese	Fine Anno

2018

RISTORANTE	INDIRIZZO	RADUNO
Catering Principato di Lucedio	Frazione Lucedio, 8 - Trino (VC)	Apertura
Trattoria Fieramosca	Via Roma, 21 – Bene Vagienna (CN)	Generale
Lord Nelson Pub&Restaurant Il Marciapiede degli Artisti	Corso Valparaiso, 112 – Chiavari (GE) Corso Valparaiso, 120 – Chiavari (GE)	Riviera di Levante
Catering Gastronomia Trebon	Torino	Pista
L'Abri-Côtier Restaurant e-Motion Restaurant La Reine des Près	49 Chemin du Ponton - Angon Talloires 72 Avenue d'Aix-les-Bains - Seynod Annecy 7 Avenue de Chavoires – Annecy le Vieux	Intersociale
Ristorante L'Incontro	Regione Lago, 1 – Meugliano (TO)	Motoraduno
Hotel Residence Poggio all'Agnello Ristorante Dispensa Desideri Osteria della Miniera	Via dei Flabelli, 31 - Piombino (LI) Via S. Giovanni, 19 - Popolonia (LI) Via Cesare Terranova, 6 - Gavorrano (GR)	Classico Sportive
Ristorante Castello di Pavone	Pavone Canavese	Volanti, Briglie.
Locanda dell'Orso	C.so Montano, 27 - Fontanetto Po (VC)	Chiusura
Ristorante interno Autoretrò Taverne de l'Arc	Avenue du Grand Arietaz, 1725 – Chambéry Arc sur Isère rond point d'Aiton - Bourgneuf	Autoretrò
Ristorante Bramafam	Via Saluzzo, 83 - Revello (CN)	Fine Anno

2019

RISTORANTE	INDIRIZZO	RADUNO
Ristorante La locanda del Lago	Via della Repubblica, 32 - Montiglio Monf.to (AT)	Apertura
Fort Marie Christine (catering)	Le Fort Marie-Christine – Aussois (F)	Intersociale
Agriturismo La vecchia Fornace	Via della Grangia, 28 – Ivrea (TO)	Volanti, Briglie e Manubri
Palazzo del Michelerio (catering)	C.so Alfieri, 381 - Asti	Interclub
Cantina Alpina	Via Chabrieres, 2 – fraz. Ecluse Salbertrand TO	Motoraduno
Ristorante PININ Hotel Alpi Ristorante PASCALE	Via Caccia, 2 - Varallo Pombia (NO) Via Oltrefiume, 1 - Baveno (VB) Lungolago Palatucci – Pallanza (VB)	Classico Sportive
Ristorante La Rocca	Via Arduino, 6 - Sparone (TO)	Chiusura
Ristorante la Rosa d'Oro	Viale Medici del Vascello, 2 - Druento (TO)	Pranzo sociale fine anno

2022

ASVA TORINO – CONSIGLIO DIRETTIVO 2019-2023

Presidente	Luca GALLIZIA
Vicepresidente	Matteo BO MILONE
Consiglieri	Francesco BIANCHERI Mario CERUTTI Edoardo CIMA (Tesoriere) Alessandro DE BENEDETTI Carlo Alberto GALLIZIA (Segretario) Franco PANARO Ugo VIORA (Addetto Stampa)
Probiviri	Guido CONTI Mario MASINO Piero VERCELLINO
Revisori dei conti	Ferdinando FRANZA Viviana FRANZA Roberto PULEO





www.asvaclub.com