

# Giro di manovella



NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 2 Dicembre 2012

# IMOLA

*è sempre*

# IMOLA

*Appuntamenti 2013*



***Dai la mola!***

"Giro di Manovella" è on-line sul sito [www.crame.it](http://www.crame.it) ◀



# Calendario Manifestazioni 2013

**FIERA DI FORLÌ ITALY**  
**10° OLD TIME SHOW**  
**MOSTRA SCAMBIO**  
**9-10 marzo 2013**

**Mostre Tematiche**  
 di Auto e Moto d'epoca

**6° CIRCUITO DI S. PIETRO IN TRENTO**  
**21 APRILE 2013**  
**MOTO ANCIERE VETERAN VINTAGE**  
**IN MOVIMENTO**

**DUEMILATREDICI**  
 5-10 Maggio  
**TRANSAPPENNINICA**

**RADUNO INTERNAZIONALE**  
 RISERVATO AD AUTO COSTRUITE PRIMA DEL 1940  
[www.transappenninica.it](http://www.transappenninica.it)

**5-9 GIUGNO 2013**

**DA COSTA A COSTA**  
 ROMAGNA-SALENTO-ROMAGNA

**www.crame.it**

**Autodromo di Imola**  
**13-14-15 Settembre 2013**

Organizzazione  
 Gruppo ASI  
 Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca  
 Club Romagnolo Auto Moto d'Epoca

**37ª**

**IMOLA**  
**mostra**  
**scambio**  
**2013**

**www.mostrascambioimola.it**

**Old Rally**  
 20-21-22 settembre

Autoraduno nazionale  
 per auto d'epoca ante 1965

E' una manifestazione CRAME

Edizione  
**2013**

## Gite Sociali C.R.A.M.E.

2/3 MARZO  
**NEVE & GHIACCIO**  
 Auto e moto fino al 1975

5/6/7 APRILE  
**GITA IN PULLMAN**  
 Mulhouse  
 Musée National de  
 l'Automobile

14 APRILE  
**LE PRIME RONDINI**  
 Moto fino al 1975

26 MAGGIO  
**SOLO ALFA**  
 Auto fino al 1980

16 GIUGNO  
**RADUNO VALLATA DEL SENIO**  
 Auto fino al 1975

3 LUGLIO  
**INCONTRO A MODIGLIANA**

20 LUGLIO  
**MARE D'EPOCA DI SERA**  
 Auto e fino al 1975.

7 AGOSTO  
**INCONTRO ESTIVO A**  
**FORLIMPOPOLI**

6 OTTOBRE  
**PASSEGGIATA D'AUTUNNO**  
 Moto fino al 1975

Visita il sito del CRAME:  
[www.crame.it](http://www.crame.it)





Sono trascorsi ormai tre anni da quando, proprio da queste pagine, abbiamo informato voi soci dell'acquisto dell'immobile destinato a divenire la nuova sede.

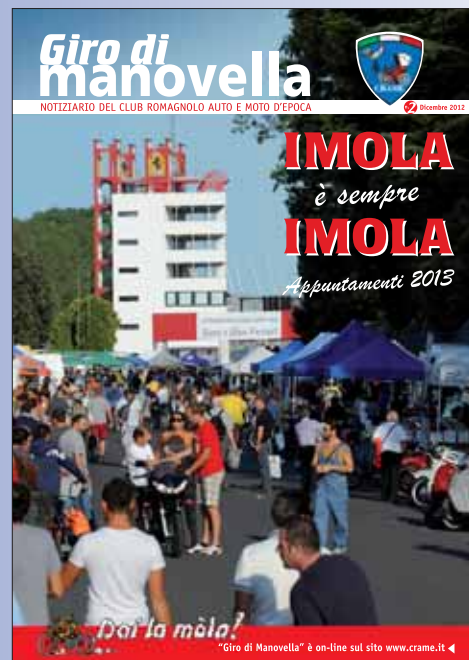
Sono stati anni molto impegnativi dovendo, da un lato, portare avanti la consueta vita di club ricca di manifestazioni ed iniziative che sempre hanno contraddistinto il Crame e, dall'altro, seguire i lavori, prendere decisioni, fare scelte riguardo la nostra "nuova casa".

Ora, abbiamo raggiunto il nostro obiettivo, la nuova sede è pronta, ne siamo orgogliosi anche perché siamo riusciti a realizzarla nonostante i tempi difficili che stiamo vivendo e che non possono non intaccare lo stesso mondo del motorismo storico.

Non resta, quindi, che augurarci che sempre più voi soci partecipiate alla vita di club e sempre più sentiate il Crame come una vostra realtà da migliorare e far crescere.

**Bruno Brusa**  
Presidente

## La nuova Sede



### Giro di Manovella

Anno XXVII - N. 2, Dicembre 2012

**Responsabile Redazionale:**  
**Bruno Brusa**

**Hanno collaborato:**  
Bruno Brusa  
Grazia Brusa  
Paolo Conti  
Piero Faggioli  
Chiara Marzocchi  
Venerio Montevecchi

**Fotografie:**  
Archivio Crame  
Roberto Casadio  
Alessandro Cerabona  
Paolo Conti  
Isolapress  
Severino Paniccia

**Editore:**  
CRAME - Club Romagnolo  
Auto e Moto d'Epoca  
V.le D'Agostino, 6/A - 40026 Imola (Bo)  
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315  
e-mail: crame@crame.it - www.crame.it

**Registrazione Tribunale di Ravenna:**  
N. 739

**Direttore Responsabile:**  
Luigi Rivola

**Coordinatore spedizione:**  
Franco Donati

**Impaginazione, grafica e stampa:**  
Nuova Grafica Imola

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici  
Notiziario del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca  
Supplemento a "Dai la mola" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739  
Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



# La nuova Sede







# Mostra Scambio L'epoca non tradisce

di Paolo Conti

Alla fine dei tre giorni della mostra-scambio 2012 non hanno tirato un grosso sospiro di sollievo solo il consiglio direttivo e i soci del CRAME, coinvolti più o meno direttamente sul piano organizzativo, ma, crediamo, tutti gli appassionati d'epoca. E questo, indipendentemente da quanto abbia offerto il mercato e dall'esito delle trattative. La soddisfazione è legata alla tenuta, in termini di presenze di espositori e visitatori, che ha allontanato il timore di un forte calo a causa della difficile situazione economica in cui versa l'intera Europa. I numeri complessivi sono gli stessi dell'edizione precedente, a dimostrazione che la passione rappresenta un baluardo in grado di fronteggiare anche la grave congiuntura in cui versa il Paese. Anzi, a giudicare il tipo d'offerta, si può dire che non si è verificato neppure l'effetto contrario di chi, per fronteggiare la situazione, ha deciso di mettere in vendita i pezzi migliori della collezione. È un segnale positivo, ad ulteriore dimostrazione del valore storico più che economico dei veicoli d'epoca.

Il tipo d'offerta di ogni edizione è un caso a sé e non si possono fare confronti, ma anche in questo ambito si può dire che l'edizione 2012 abbia mantenuto lo standard degli anni precedenti.



# *I Grandi Appuntamenti*





## I Grandi Appuntamenti



La distinzione tra auto e moto è doverosa, visto che nel primo caso la maggior parte delle proposte riguarda modelli degli ultimi trentaquaranta anni e ci sono solo alcuni esemplari molto datati, mentre tra le motociclette sono ancora molte le pre '45. Analizziamo la situazione nei dettagli.

Tra le poche auto del periodo a cavallo tra le due guerre mondiali si devono ricordare una Fiat 503S del 1927 e una insolita versione della Balilla del 1936. È quella assemblata in Francia dalla Simca, l'azienda che fa il suo esordio in campo automobilistico producendo su licenza le Fiat, quando si chiama ancora SAFAF, Société Anonyme pur la fabrication en France des Automobiles Fiat, e solo a partire dal 1934 il nome diventa Simca, pur mantenendo lo stretto rapporto con la Casa italiana.

Tra le vetture dal secondo dopo guerra in poi è difficile individuare modelli esclusivi, mentre va segnalata una discreta varietà in grado di accontentare le varie esigenze. Passando alle moto è d'obbligo ricordare la prestigiosa FN quattro cilindri del 1911 già omologata ASI. Anche la Triumph 550 del 1912 portata da un espositore inglese ha già superato il secolo di vita. Tra i modelli degli anni venti e trenta









# I Grandi Appuntamenti





c'era una discreta possibilità di scelta, anche se il numero maggiore riguarda modelli Moto Guzzi. Risalendo negli anni è doveroso ricordare l'Harley-Davidson KHK del 1956, un modello inconsueto sul mercato italiano, ma che è stato all'origine della successiva serie Sportsters.

Molta curiosità ha suscitato anche la 4 a L cilindri realizzata accoppiando due motori Rumi. Questa, come altre special a tre, a quattro e a sei cilindri, era stata assemblata da Fabbri, un tecnico di Cotignola in provincia di Ravenna, ancora negli anni Ottanta, impiegando

parte dei numerosi ricambi Rumi che gli erano rimasti in officina. L'ultima segnalazione è per lo stand dell'ASI, con un'auto, la Giulia SS del 1964 e due moto, la Morini 175 Turismo del 1954 e la Gilera 500 LE del 1937 che sembrano adeguarsi agli indirizzi proposti del mercato.



## 23° Raduno Vallata del Senio

Ha visto rinnovarsi la collaborazione tra Crame e Lions (Faenza Host e Valli Faentine) il 23° "Raduno Vallata del Senio".

Le operazioni preliminari, come da tradizione, si sono svolte, domenica 17 giugno, in Piazza del Popolo a Faenza dove sono convenuti oltre 50 equipaggi.





Due i momenti culturali che gli organizzatori hanno voluto offrire ai partecipanti: la visita guidata, in Faenza, di Palazzo Milzetti, alta espressione dell'affermarsi del gusto neoclassico in Romagna, e la visita, anch'essa guidata, all'antica Via "Degli Asini" a Brisighella.

E' questa una strada, unica al mondo, sopraelevata e coperta su cui si affacciano quelle che erano le stalle e le abitazioni dei birocciai che traevano sostentamento dal trasporto del gesso estratto nei pressi dell'antico abitato. La manifestazione, ormai una classica, si è conclusa con l'omaggio fatto ai partecipanti dell'ambito piatto della Ceramica di Faenza.



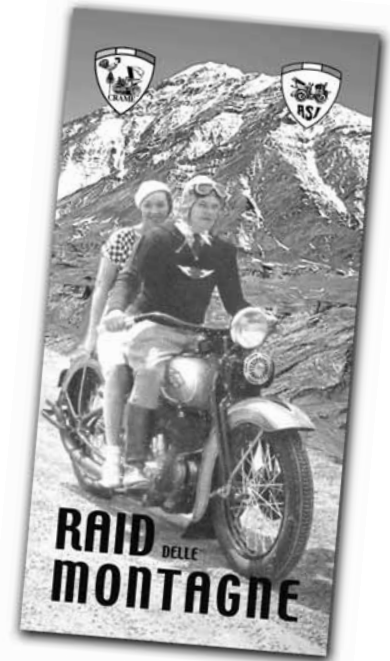
## Raid delle Montagne

di Grazia Brusa

E' stato lo splendido paesaggio dolomitico a far da scenario al "raid delle montagne" (21-24 giugno), riservato ai soci Crame e a moto "ante 1960".

Campo base a Canazei, cuore delle Dolomiti, da dove hanno preso l'avvio

le 4 tappe previste dagli organizzatori. Bello il percorso che ha toccato Cortina, Misurina, le Tre Cime di Lavaredo, il Rifugio Auronzo, anche se impegnativo per uomini e mezzi, ma l'entusiasmo e la passione dei motociclisti, si sa, non conosce ostacoli.





L'evento ha avuto anche un suo aspetto culturale con la visita guidata, nei pressi di Bressanone, dell'abbazia di Novacella, le cui origini risalgono al 1142 ad opera degli Agostiniani e che è considerata uno dei conventi più maestosi e meglio conservati del Tirolo. Decisamente positivo, dunque, il giudizio sul "Raid delle montagne" per nulla disturbato da qualche spruzzata di pioggia.







# La nostra estate



*Il coordinatore Franco Donati, il Presidente della Pro Loco Franco Albonetti, il Dott. Gian Battista Borzatta e Paolo Baldini*



E' toccato al Crame l'onore di premiare un forlimpopolese doc, Piero Pasini, l'allenatore più vincente del Basket romagnolo.

La cerimonia di consegna del premio ha avuto luogo in occasione dell'ormai consueto incontro estivo a Forlimpopoli dove sono convenute 85 auto e 25 moto, ammirate da un pubblico interessato ed entusiasta. Come ogni anno, le "mariette" dell'artusiana Forlimpopoli hanno deliziato i presenti con l'immane piadina romagnola accompagnata dall'altrettanto immane vino delle colline di Bertinoro.



*Il giornalista del Resto del Carlino Ugo Ravaioli, Bruno Brusa, Sabrina Marin coordinatrice della serata, l'allenatore basket Piero Pasini e il Sindaco di Forlimpopoli Paolo Zoffoli*



*Bruno Brusa, il Sindaco Paolo Zoffoli e Piero Pasini*



*Bruno Brusa e il Sindaco Paolo Zoffoli*

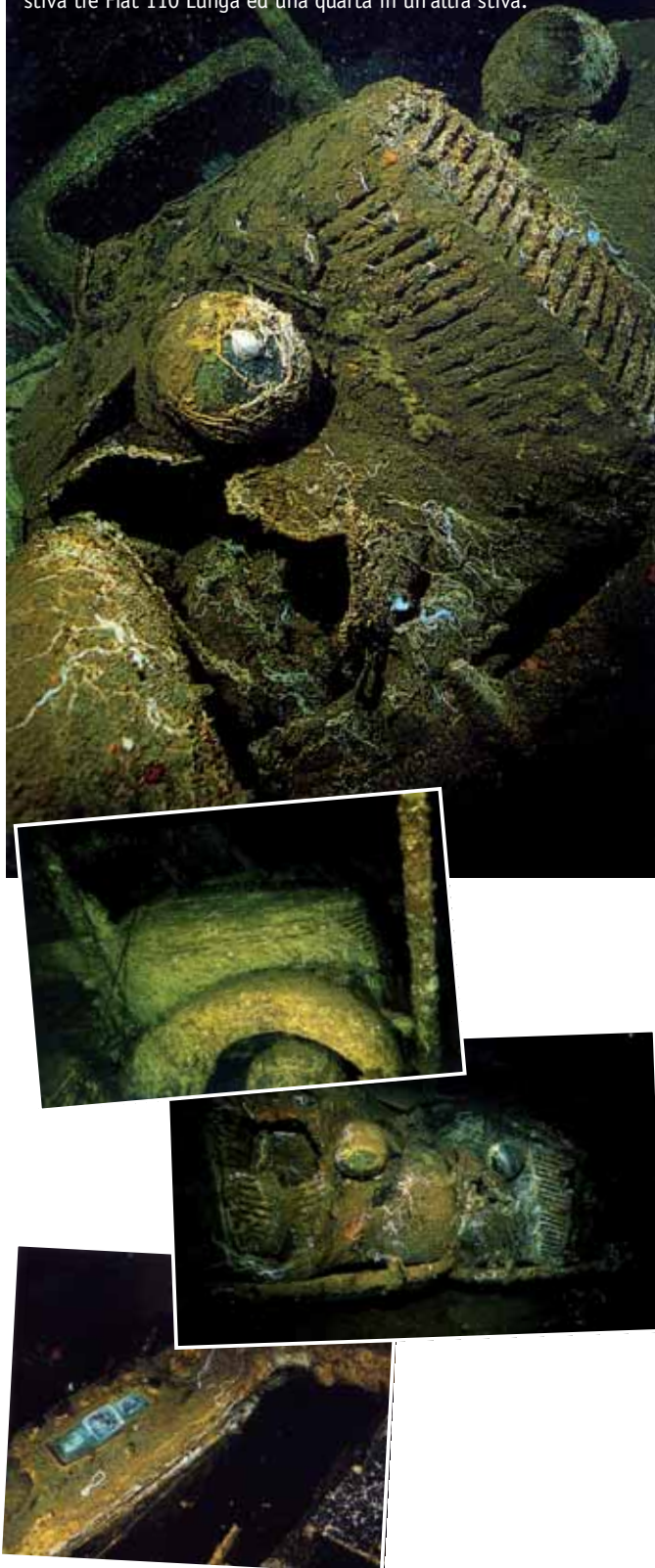
# I tesori sotto i mari

di Piero Faggioli

## Umbria - Piroscabo misto (passeggeri e merci)

Tsl. 10.076

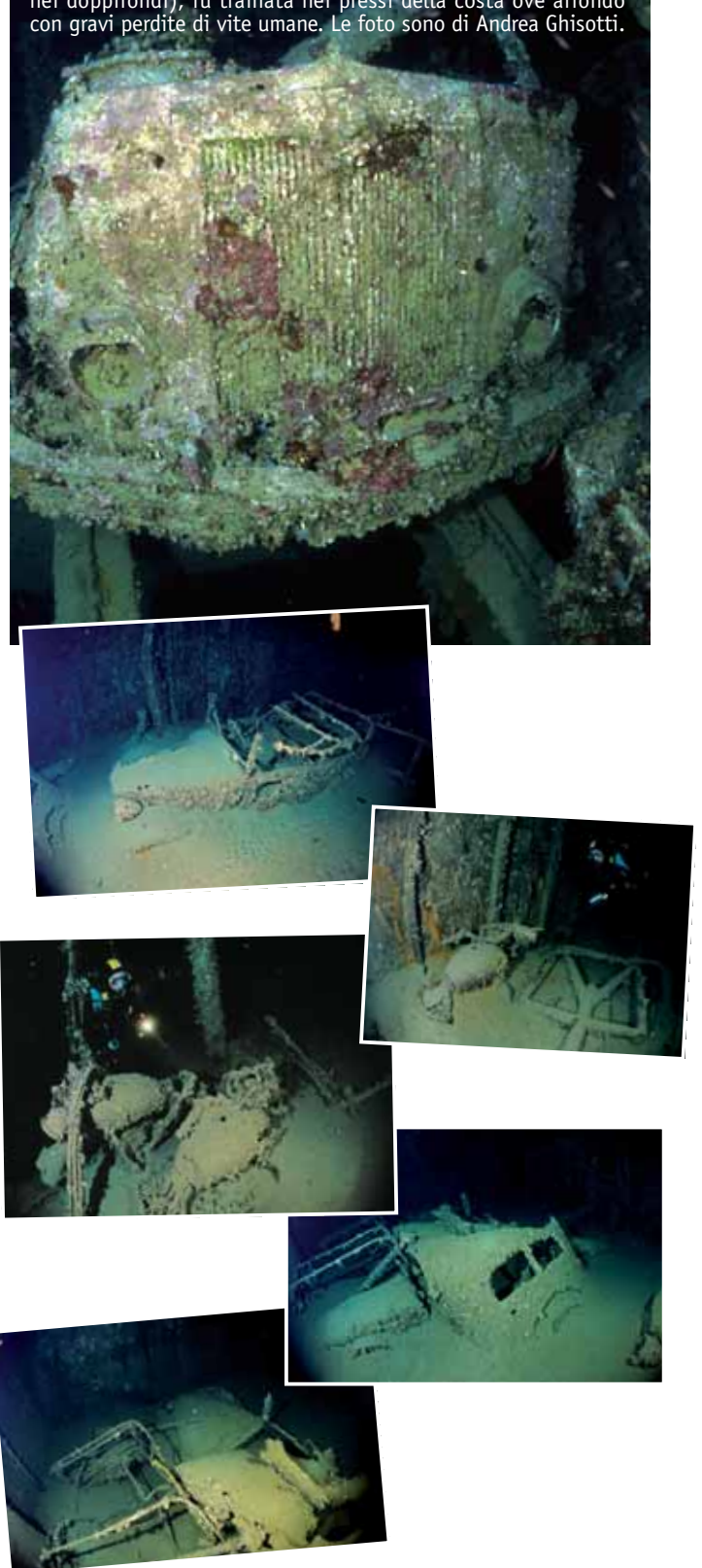
Bloccato da navi da guerra britanniche il 10 giugno 1940, allo scoppio delle ostilità si autoaffondò, davanti a Porto Sudan, per non essere catturato. Trasportava 180.000 bombe, 200 tonn. di alto esplosivo e 100 tonn. di armi varie, tutto destinato alle truppe italiane poste a difesa dell'Africa Orientale. Andrea Ghisotti ha rintracciato, in una stiva tre Fiat 110 Lunga ed una quarta in un'altra stiva.



## Valfiorita - Motonave da carico.

Tsl. 6.200

L'8 luglio 1943 la motonave partì da Messina ed era diretta a Palermo. A bordo un grosso contingente di bersaglieri che dovevano concorrere alla difesa della Sicilia. A circa 8 miglia da Capo Milazzo la nave fu silurata dal sommergibile britannico Ulfior. Il Valfiorita, in preda alle fiamme (benzina era stata messa nei doppiopondi), fu trainata nei pressi della costa ove affondò con gravi perdite di vite umane. Le foto sono di Andrea Ghisotti.



## La Mille Miglia 1953

La corsa fu dominata dall'Alfa Romeo ma trionfò la Ferrari a media record

di *Venerio Montevecchi*

La ventesima Mille Miglia venne definita, dai più celebri giornalisti e critici del mondo, "la più grande corsa da quando esistono le competizioni automobilistiche"; soprattutto per la qualità e il contenuto tecnico e sportivo. Attorno alla corsa per se stessa ci fu la Mille Miglia filatelica, furono presenti le televisioni italiane e inglesi, vi furono innumerevoli pubblicazioni libretti e poi fazzoletti, bandiere e oggetti ispirati alla Mille Miglia, ormai divenuta una corsa davvero fiabesca e affascinante per giovani e vecchi uomini e donne.

La ventesima Mille Miglia ebbe luogo il 25-26 aprile 1953. Il percorso era stato modificato soltanto nella zona di Roma, era stata esclusa la città di Terni. Il tempo fu ottimo dappertutto un fattore che influì anche sul clamoroso crollo dei record. Le partenze durarono quasi dieci ore, i concorrenti erano stati suddivisi in quattordici classificazioni con categorie, classi e sottoclassi che crearono notevole confusione. Le segnalazioni furono abbondanti quasi ovunque. Anche le verifiche prima della corsa furono accurate, nonostante le solite diatribe generate dalle regolamentazioni che non curarono però con sufficiente severità l'applicazione della prescrizione del casco, cosa che ebbe conseguenze fatali. Infatti nonostante le precise disposizioni internazionali, i francesi Descollanges e Ugnon con una Jaguar tipo C aperta, furono lasciati partire non solo senza casco regolamentare, ma addirittura a testa nuda e così in un tremendo incidente, sopravvenuto

poco dopo la partenza, il povero Ugnon pagò con la vita questa leggerezza. Vi fu uno schieramento di fortissimi squadroni ufficiali. La Ferrari mise in campo una compagine in cui facevano spicco Nino Farina, Gigi Villoresi, l'inglese Mike Hawthorn i fratelli Martozotto, Bracco e ancora Cabianca, poi ancora Castellotti e Scotti fra gli isolati. Lo squadrone ufficiale aveva a disposizione le spider carrozzate Touring e Vignale, 4100 cc di 300 CV con tre carburatori accensione a magnete: Castellotti guidava un grosso coupé tipo 340. Tra i ferraristi prese parte alla gara anche il regista cinematografico Roberto Rossellini che voleva filmare la corsa ma che arrivò solamente fino a Roma dove lo attendeva Ingrid Bergman. La Lancia presentò delle inedite e meravigliose "tre litri", con Piero Taruffi, Biondetti, Bonetto e Maglioli, oltre ai fortissimi Valenzano, Anselmi, Borniga e Piodi. Erano nuovissime 6 cilindri a V, a quattro alberi a camme in testa e tre carburatori doppio corpo. Erano berline molto ben rastremate e filanti, a ruote indipendenti molto veloci con oltre 200 CV di potenza. L'Alfa Romeo, che rientrava alle corse ed era attesissima, mise in corsa delle formidabili vetture 6 cilindri in linea bialbero, 3600 cc con 240 CV a 6800 giri, cambio a cinque velocità e sospensioni a molle elicoidali, derivate dal famoso "Disco Volante". Vetture potentissime, carrozzate coupé, affidate a piloti formidabili come Fangio, Sanesi e Kling. Le Maserati, erano sei cilindri, "due litri" sport bialbero assai ben preparate guidate da Giletti-Bertocchi e Matovani-Palazzi.

1000  
MIGLIA



*La velocissima OSCA di Venezian-Albarelli nella discesa della Futa.*



*L'arrivo dell'Alfa Romeo di Fangio, secondo assoluto.*



A questa serie di vetture italiane si opponevano quelle straniere, le Aston Martin ufficiali, vetture con telaio tubolare, motore 6 cilindri bialbero a tre carburatori con 180 CV. Poi lo squadrone Jaguar, che contava sul fortissimo Stirling Moss, presentava vetture 6 cilindri cambio 5 marce e montavano freni a disco. La Heale, vettura molto potente era affidata all'americano Fitch. L'ufficiosa Gordini, con motore 6 cilindri, 2000 cc e con 128 CV era guidata da Casella e Puccini. Poi c'erano le Porsche, le Renault e le Panhard, oltre a tante altre rappresentanze minori. Vi erano pure quattro vetture Fiat 8 V della scuderia Ambrosiana e non ultima la Osca 1100 cc, che vinse a media fortissima con il bravo Venezian.

Le nazionalità rappresentate furono

ben dieci, le marche presenti venticinque, con 575 iscritti e 481 partenti: tutti elementi necessari per rendere eccezionale la corsa del 1953.

La vittoria della Ferrari non fu il frutto di una serie di circostanze fortunate, ma l'affermazione di una superiorità di mezzi e di squadra. La Ferrari fu privata subito di uno dei suoi migliori piloti: Gigi Villorosi, fermato dalla rottura del tubo di un freno anteriore. Anche Nino Farina fu messo fuori corsa, quando era al comando, per una uscita di strada nei pressi di L'Aquila. Scomparsi i due protagonisti ci fu la formidabile ripresa di Giannino Marzotto che rimontò Fangio su Alfa Romeo, che nel frattempo era passato al comando ma che fu inesorabilmente rallentato da un guasto allo sterzo. Marzotto, in coppia con Crosara, vinse

ad una media oraria che batté il record detenuto da Biondetti su Alfa Romeo. La corsa, pur vinta dalla Ferrari, fu in effetti dominata dall'Alfa Romeo che aveva schierato alla partenza tre nuovissime vetture al loro debutto in corsa e che restarono a lungo al comando con Sanesi che fece una delle più belle corse della sua carriera ad una media incredibile fin dalla partenza. Sanesi fu il primo a Ravenna poi a Pescara. Scomparso Sanesi, a Roma era primo Kling davanti a Fangio che fu il primo a Firenze, arrivando al traguardo al secondo posto. Una corsa di marca Alfa Romeo che consacrò il sensazionale rientro della casa alle corse. Al terzo posto assoluto si piazzò la Lancia "tre litri" di Bonetto-Peruzzi che dimostrarono di avere sufficiente velocità per competere coi migliori.



*Giannino Marzotto sulla potente Ferrari con Crosara vola verso la seconda vittoria.*



*La Lancia Sport 6 cilindri a V di Felice Bonetto, terzo assoluto.*



*Stirling Moss sulla Jaguar ufficiale della Casa.*

La ventesima Mille Miglia fu invece considerata come una sconfitta inglese. Le Jaguar scomparvero dalla scena per difetti costruttivi, telai, freni e trasmissioni cedettero. Anche le Aston Martin furono travolte dal ritmo infernale impresso alla corsa e le Healey ebbero guasti ai freni. La piccola vettura francese Gordini ben figurò invece nella classe 2000 cc con Casella-Puccini. Nella "due litri" sport di serie vi fu grande battaglia, il debutto delle nuovissime Maserati 6 cilindri fu sensazionale. Le bellissime vetture dominarono da un capo all'altro della corsa e anche dopo la scomparsa del fortissimo Musso, per una banale uscita di strada, Giletti e Mantovani arrivarono primo e secondo con superiorità. Le Fiat della Scuderia Ambrosiana con un motore con nuova testata a due carburatori e cambio a cinque marce dimostrarono di avere ottime doti. Nelle sottoclassi

della classe 2000 cc emersero le Porsche, come era prevedibile, presentandosi in forze imponenti sia ufficiali che private.

mettere particolarmente in luce il terzo posto della bravissima Anna Maria Peduzzi su Fiat, che con una corsa brillante difese validamente i colori

italiani contro le vetture francesi.

Nella classe 1300 cc vittoria clamorosa delle nuove Fiat 1100, alla loro seconda gara, ma le Fiat Topolino si difesero nella 750 cc dominata dalle vetture francesi.

La Mille Miglia 1953 confermò il valore di Giannino Marzotto come pilota specializatissimo in questo tipo di gare, ma degno di ammirazione fu lo scontro tra le grandi squadre di marca, che rese la corsa davvero indimenticabile. La gara fu ulteriormente titolata poiché entrò nel novero delle prove valide per la disputa del Campionato Mondiale Marche. Il percorso si rivelò come il migliore possibile e venne modificato unicamente per portare un tributo alla memoria di Tazio Nuvolari, scomparso appunto nel 1953.



*Il percorso 1953.*

Va segnalata la luminosa vittoria della OSCA nella classe 1100 cc conquistata a media fortissima dal bravo Venezian. Nella classe 750 cc vi fu la scontata vittoria della Panhard, ma occorre

mettere particolarmente in luce il terzo posto della bravissima Anna Maria Peduzzi su Fiat, che con una corsa brillante difese validamente i colori italiani contro le vetture francesi.

## Fiera di Padova



## Attività svolte nell'anno 2012

### Commissari Tecnici Auto

|  |       |
|--|-------|
| Attestati di Storicità (fini fiscali)                          | n. 62 |
| Certificato di Identità (omologazione)                         | n. 34 |
| Certificati di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche) | n. 79 |
| Carta di Identità F.I.V.A.                                     | n. 3  |
| Duplicati e varie  | n. 14 |

I Commissari Tecnici  
Borghini Costante e Donati Franco

### Commissari Tecnici Moto

|  |       |
|--|-------|
| Attestato di Storicità   | n. 32 |
| Certificato di Identità  | n. 11 |
| Certificati di Rilevanza Storica (ex caratteristiche tecniche) | n. 28 |
| Duplicati e varie  | n. 1  |

I Commissari Tecnici  
Guido Morelli e Diego Zanoni



# Momenti della nostra storia

## ANCETRE

la moto, dalle origini ... al 1905



*Benito Battilani ideatore della manifestazione  
assieme alla Signora Maria Rosa*



Vogliamo rivivere la storia del CRAME  
attraverso documenti fotografici.

I soci in possesso di foto legate agli eventi  
che hanno fatto la "Storia del Crame"  
sono invitati a trasmetterle alla segreteria.







Il 17 Giugno scorso, è venuto a mancare uno dei Soci Fondatori del C.R.A.M.E. il Commendatore

## **Angelo Gallignani**

Lo ricordiamo con grande stima e porgiamo alla famiglia le più sentite condoglianze.



**Gianni Cappelli**

Putroppo dobbiamo comunicare la scomparsa di altri due soci del Club.

Ai familiari le nostre più sentite condoglianze.



**Romano Rondinini**

## **Appuntamenti**



### **CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:**

**SABATO 16 FEBBRAIO 2013**

è convocata ad Imola presso la Sede del C.R.A.M.E. l'Assemblea Ordinaria

### **SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO:**

IL C.R.A.M.E. organizzerà ad Imola

**SABATO 15 GIUGNO 2013**

una sessione di verifica per il rilascio del certificato di identità



## IL CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

**1.000 euro versati ai terremotati dell'Emilia  
10.500 euro alle Associazioni che hanno contribuito  
con prestazioni di servizio volontario alla Mostra Scambio**

Come tutti gli anni, anche per questa edizione, il Consiglio Direttivo del CRAME, ha deciso di destinare parte del ricavato della Mostra Scambio per sostenere progetti di grande valore sociale.

E' doveroso ringraziare i tanti privati (cittadini e gruppi), che ogni anno collaborano al successo della Mostra Scambio in forma totalmente gratuita e che hanno permesso di raggiungere in questi anni oltre 970 milioni delle vecchie Lire destinati alla Solidarietà.



## Servizi Assicurativi in esclusiva ai collezionisti A.S.I.



### Tanti servizi "per te"

L'agenzia di assicurazioni PER TE S.r.l. propone servizi assicurativi dedicati in ESCLUSIVA ai collezionisti A.S.I..

La sede operativa di PER TE è presso l'A.S.I., anche questa scelta ha lo scopo di garantire un costante dialogo con l'ente, specchio delle esigenze dei tesserati, oltre ad agevolare l'accesso ai servizi.

Sarà possibile operare via fax/posta o direttamente presso i nostri uffici dove sarà un grande piacere incontrarvi.

Garanzie R.C.A. prestate da 

- Guida libera per i maggiori di 25 anni con possibilità di inserire fino a cinque conducenti di età compresa fra i 18 e 25 anni
- Massimale R.C.A. 5.000.000,00 + 1.000.000,00 Euro
- Polizze distribuite in tutta Italia
- Polizza R.C.A. cumulativa con differenziazione per fasce di numero mezzi assicurati ; 1 veicolo - da 2 a 3 - da 4 a 6 - da 7 a 10 - da 11 a 15 - da 16 a 20
- Possibilità di inserimento veicoli in corso di contratto
- Assicurabilità mezzi con anzianità minima 20 anni
- Sconti particolari per i veicoli dotati di "Certificato d'Identità"
- Infortuni conducente 60.000,00 Euro IP - 60.000,00 Euro morte
- Garanzie prestate durante le gare di regolarità
- Traino in caso di incidente stradale e/o avaria
- Incendio primo fuoco
- Tutela legale

Condizioni di adesione alle garanzie R.C.A.

Una convenzione per essere vantaggiosa deve essere anche durevole nel tempo, ponderata rispetto all'uso collezionistico dei mezzi. Per questo motivo abbiamo posto dei limiti di accesso che ci teniamo ad evidenziare:

- Attestato rischio privo di sinistri ultimi 5 anni
- Uso non professionale
- Proprietà mezzi del contraente
- Possesso di un veicolo di uso quotidiano diverso da quello che si desidera assicurare
- Iscrizione ad un Club Federato A.S.I. e mezzo in possesso di "Certificato d'Identità" e/o "Certificato di Rilevanza Storica" e/o "Attestato di Datazione Storica"

**PER TE SRL**

Strada Val San Martino Superiore 27, 10131 Torino  
Tel. 0110883111 Fax 0110883110  
info@pertesicuro.com federica@pertesicuro.com  
www.pertesicuro.com



*Buone Feste  
Season's Greetings  
Milleurs Voeux  
Frohe Festtage  
Felices Fiestas*

## Serate Culturali



## Comunicazioni



### Orari apertura Club

La Segreteria è aperta tutti i mercoledì dalle 14,30 alle 16, mentre il primo mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Commissari tecnici sono presenti in sede tutti i primi mercoledì del mese dalle 15,30 alle 18,30.

I Soci si riuniscono tutti i primi mercoledì del mese a partire dalle ore 21.

***I Soci sono invitati ad inviare alla segreteria materiale da pubblicare nel nostro giornalino.***



**IMOLA**  
*è sempre*  
**IMOLA**

