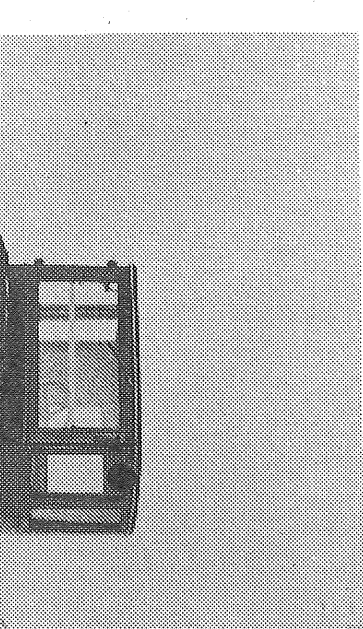


# Nacque da un fallimento nel 1908 la famosa Ford «T»

**A**nche il destino delle automobili — come quello degli uomini — è legato con fili sottili a una serie pressoché infinita di circostanze, coincidenze, eventi imprevedibili. Fu così anche per la vettura che occupa probabilmente il posto più importante nella storia dell'auto: quella Ford modello «T» che costituì la prima «auto per tutti» e impressionò una svolta fondamentale al mondo dei trasporti. È probabile che Henry Ford avrebbe continuato a rinviare la realizzazione del suo vecchio sogno, quello di «una macchina per l'uomo comune», se il modello che precedette immediatamente la «T», il modello «K», non si fosse rivelato un fallimento.

Il modello «K», la cui produzione ebbe inizio proprio 80 anni fa, nel 1906, era una splendida vettura nata per l'occasione di Alexander Malcomson, un commerciante di carbone di Detroit principale finanziatore della Ford Motor Company, il quale era convinto che il successo della società andava cercato con un modello decisamente lussuoso, una automobile capace di soddisfare — per prestazioni, rifiniture e confortevolezza — i clienti più difficili.

La «K» era tutto questo. Munita di un motore a sei cilindri di 7040 cc e garantita per una velocità «di un miglio al minuto» come diceva la pubblicità (ossia oltre 96 km/h) veniva offerta in tre versioni: una Torpedo da turismo, una splender con sospensioni speciali e sedili a poltroncina, ed una «due posti» prettamente sportiva. Reggeva benissimo il confronto con le migliori vetture inglesi e francesi dell'epoca, ma aveva un difetto fondamentale: il suo prezzo — 2800 dollari franco fabbrica a Detroit — era inferiore al costo di produzione.



Henry Ford aveva osteggiato fin dall'inizio il progetto di Malcomson: il suo programma era quello, come si è detto, di una vettura accessibile a tutti e se la «K» si fosse affermata, gli sarebbe stato difficile portarlo a termine. La «K» invece non ebbe fortuna.

A Ford fu facile convincere il consiglio di amministrazione che quella splendida vettura era in realtà «un elefante destinato a trascinare a fondo la società». Il modello «K» venne abbandonato nel 1907. Dodici mesi dopo, il sogno di Henry Ford era realtà e la prima «T» circolava sulle strade. Ne sarebbero state costruite ben 15.007.033 unità. Un record.



## L'arcivescovo in diocesi sull'auto elettrica

esperimenti si trasferirono ben presto sull'automobile. Il primo esempio (1888) barte bandiera inglese, ed è dell'ing. J.K. Starley, ma meglio di lui seppero fare nel 1893 l'accoppiata Jeantaud-Rafford ma il problema era sempre legato, come lo è tuttora, ai rilevanti pesi delle batterie ed alla limitata autonomia.

L'automobile elettrica ebbe celebrità alla fine del secolo quando, nel 1899, ebbe luogo la sfida fra due vetture di quel tipo, la «Jamaïs contente» di Camille Jenatton e la «Torpilleur» di Chasseloup-Laubat. Vinse la prima con una media superiore ai cento orari, 105,904 per la cronaca.

In America invece le auto elettriche ebbero più fortuna: tramontate in Europa con il 1910 per il perfezionarsi del motore a benzina, negli Stati Uniti la produzione in quegli anni raggiunse la punta di 20.000 unità. La Studebaker, ad esempio, nacque come fabbrica di automobili elettriche.

Il «Turbocompressore» si compone, in parole povere, di una turbina che viene fatta girare ad altissima velocità dal gas di scarico e che a sua volta aziona un compressore. Quest'ultimo «compressore» appunto l'aria che viene immessa nelle camere di scoppio, migliorando la combustione e quindi la potenza. Si tratta di un incremento sensibile (fino a una volta e mezzo) apprezzato soprattutto nei veicoli diesel, che praticato nei veicoli diesel, che grazie al «turbo» sviluppano potenze e prestazioni che non hanno nulla da invidiare agli analoghi modelli a benzina.

Perché allora la diffusione del «turbocompressore» ha tardato tanto a prendere piede visto anche che il suo costo non è particolarmente elevato? Inizialmente anche il «turbo» aveva i suoi «neutri», le sue «spine».

## Il turbo: una potenza che si nutre di aria

Un'elasticità non brillante anzitutto, ossia una scarsa ripresa ai bassi regimi; un aumento, sia pure relativo, di dimensioni e pesi; un «tempo di risposta» — cioè il tempo che intercorre tra l'azionamento dell'acceleratore e l'effettiva

Le case hanno adottato l'«intercooler», un dispositivo che merita un cenno poiché, noto da tempo sulle auto da corsa, è stato ora installato anche sulle vetture di serie. Prima fra le «Volvo».

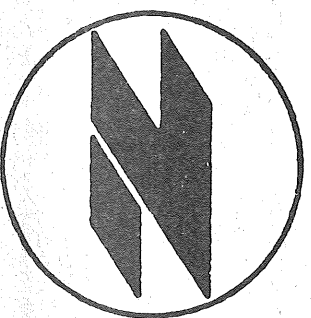
Si tratta di un radiatore di raffreddamento inserito fra il compressore e il collettore di aspirazione che permette di diminuire la temperatura dell'aria di circa 60 gradi, migliorando il riempimento dei cilindri e la compressione e riducendo la tendenza all'autoaccensione.

Un florido presente, dunque, e delle ottime prospettive, ma anche una lunga storia alle spalle, quasi un secolo di ricerca e di sperimentazione. È del 1905, infatti, il deposito del primo brevetto (da parte dello svizzero Buchi) di un turbocompressore azionato dai gas di scarico.

Tocca poi alla Mercedes, finita la prima guerra mondiale, sperimentare alcuni compressori volumetrici «roots», mentre il vero e proprio decollo avviene nel 1923 ad opera della Fiat, che sceglie il compressore per la sua macchina da corsa.

# 1926

AGENZIA  
MAGISTRI



ASSICURAZIONI  
ZURIGO

# 60 ANNI

DI ESPERIENZA COMPETENZA SERIETÀ  
NELLE ASSICURAZIONI

VARRESE Via Rossini, 1 - Tel. 285.554  
COCQUIO Via Verdi, 29 - Tel. 700.195

# 1986

«**U**na conquista della civiltà»: così si inizia la didascalia alla copertina della «Domenica del Corriere» del 10 luglio 1903 illustrata da Beltrame, una visita pastorale in «automobile elettrico» dell'Arcivescovo di Milano, Cardinale Andrea Ferrari.

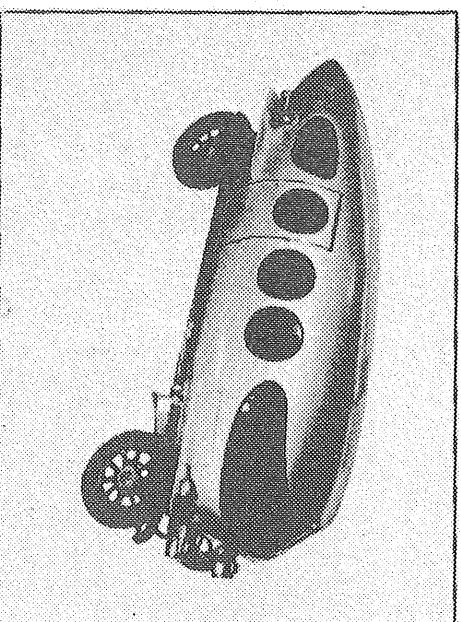
Quello fu uno dei colpi di coda dell'auto elettrica che pure aveva avuto un inizio fortunato nella prima metà dell'Ottocento quando in molti studiarono l'alternativa ai malodoranti e rumorosi locomotori ferroviari. Gli

# Dalla «goccia d'acqua»

## del varesino

### Castagna

#### alla «Espa»



Il modellino della «goccia d'acqua» di Castagna esposto al museo storico dell'Alfa Romeo.

**M**olte idee sviluppate dalle case automobilistiche ai giorni nostri hanno radici profonde nel tempo, dalla trazione integrale al turbocompressore ad esempio, ed anche la «Espa» Renault la «berlina monovolume» anno ha illustri antenati. Anzi, si può dire con certezza che il capostipite è varesino, quel Castagna che, con la sua carrozzeria, si distinse già nel periodo immediatamente precedente la prima guerra mondiale.

Nel 1913 Castagna creò per il Conte Ricoriti una curiosa «vettura aerodinamica integrale» su telaio Alfa Romeo, la cui forma era simile ad una grossa goccia d'acqua un po' allungata, come sul punto di staccarsi da una ringhiera. Questa immagine suggestionò probabilmente anche la ferdanda fantasia di Le Corbusier nel 1928 che, con la sua «Voiture Maxi» ne propose una versione più raccolta e compatta, mentre qualche anno dopo Bel Geddes e Buckminster Fuller firmarono altre varianti sullo stesso tema. Gradualmente il monovolume interessò gli stilisti e i costruttori, spinti alla ricerca di forme originali per berline profilate spesso concepite come «cabine avanzate». Numerose furono, in questa direzione, le proposte: basti qui ricordare in Germania i progetti di Rumpier nel 1921, in Francia quelli di Dubonnet nel 1936, in Italia le ricerche di Mario Revelli, sempre nel 1936 e, in seguito, le collaborazioni fra Chia e Selena (1959), il prototipo «Y» di PiniFarina, la Fiat 600 multipla e, più re-

centemente quelli dell'ital Design («Medici»), «Meggamax», («Taxi New York»).

Renault in particolare ha da sempre dedicato molta attenzione alla ottimizzazione dello spazio interno: le Renault 4 e 16 introdussero la funzionalità simultanea dei sedili posteriori che aumentava considerevolmente il vano di carico trasformando la classica auto per famiglia in auto per il tempo libero o da lavoro. In seguito le Renault 9 e 11 presentarono i sedili anteriori monoguidata e basculanti consentendo ai passeggeri posteriori la distensione delle gambe e al conducente l'adozione di una posizione confortevole e sicura.

Ultimo esempio in ordine di tempo è costituito dalle prestigiose Renault 25, dotate di dimensioni interne non comuni e di tutto rilievo anche nel settore dell'alto gamma.

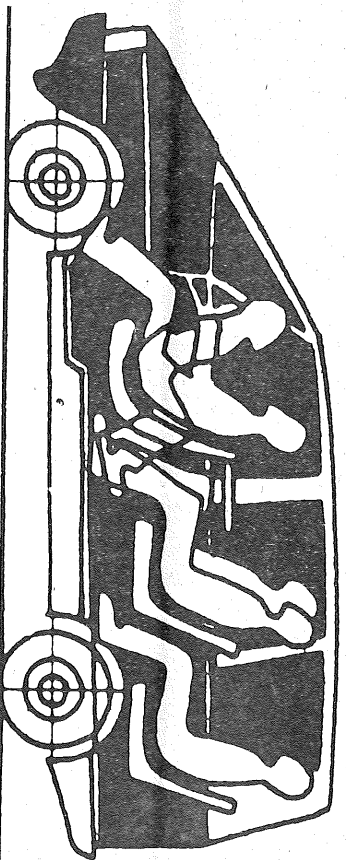
Ma, tornando al monovolume, a parte il caso della Fiat 600 multipla e le successive versioni utilitarie, non ci furono, dopo tutti i progetti elencati, esempi di fabbricazione in serie. Solo negli anni '60 fecero la loro comparsa in California veicoli per il tempo libero: furgoni, pick-up, che erano testimonianza di una svolta sociale di costume tipica dell'epoca industriale.

In Europa l'idea è stata colta da Renault che, in collaborazione con la Matra, ha realizzato l'«Espa» alla quale la «Regio» ha dato però più velocità per i viaggi lunghi, più spazio per i passeggeri, maggiori comodità, grande visibilità e vetratura.

Il monovolume prodotto in

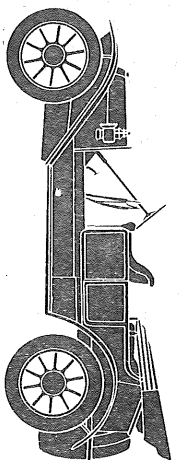
serie dalla Renault con criteri nuovi segna il ritorno del «faccia a faccia» fra i passeggeri riportandoci all'origine dei trasporti: treni e diligence hanno da sempre favorito la conversazione e il dialogo, ponendosi come vere e proprie stanze viaggiatrici. Tali esigenze, ben definite dal concetto, inteso in senso ampio, di «convivialità», furono esemplarmente sintetizzate da Mario Bellini, il quale, in occasione della presentazione nel 1972 al museo di Arte Moderna di New York del suo progetto di automobile rivoluzionaria, il Kar-a-Sutra, ulteriore esempio di auto monovolume d'avanguardia, dichiarò: «I tempi impongono la costruzione di uno spazio mobile dove ognuno possa entrare e sedersi, mettersi in una posizione comoda, dormire, giocare a carte, parlare, guardare il paesaggio, prendere il sole, scattare delle fotografie, cambiare posto, magari, come si usava dire un tempo, «a casetta», vicino al conducente, mangiare e bere, su una piccola tavola, consultare una mappa stradale, sistemare in appositi divani ogni sorta di oggetti, portarsi dietro i bambini e giocare con loro, far l'amore in una posizione normale, trasportare un intero carico di mele o partire da soli e una volta in viaggio acquistare un cavallo da giostra o un pianoforte».

Questa visione poteva sembrare utopistica fino a qualche anno addietro. Oggi, l'Espa è in grado di soddisfare pienamente tali esigenze, senza rinunciare alle virtù dei veicoli tradizionali: tenuta di strada, prestazioni, maneggevolezza e consumi contenuti.

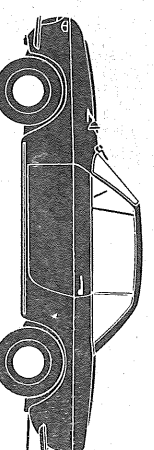
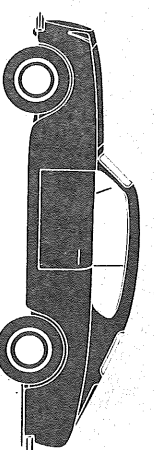
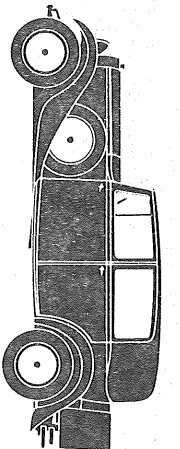


Renault «Espa» 1984

# Lancia, un marchio che ha fatto scuola



Lancia in passerella: Beta (1909), Diamanda (1928), Aurelia B 20 (1950) e Fulvia coupé. Nella foto l'ultima nata, la Thema 8.32 che monta un motore Ferrari.



**S**ono stati in molti gli automobilisti ad imparrare l'alfabeto greco della Lancia. E Vincenzo Lancia fu buon maestro, non solo perché nel 1908 insegnò che A in greco si dice «Alphá» (seguirono la «Beta» del 1909, la «Gamma» del 1910 (ripresa ai giorni nostri come la «Delta») ma perché quasi tutte le sue vetture si distinguevano per una novità. Ne citiamo alcune: la «Theta» (1913) fu la prima automobile al mondo dotata di impianto elettrico di serie e non disponibile come optional (un po' come l'Alzacristalli elettrico dei giorni nostri); la «Beta» che quattro anni prima proponeva la novità del motore monobloc-

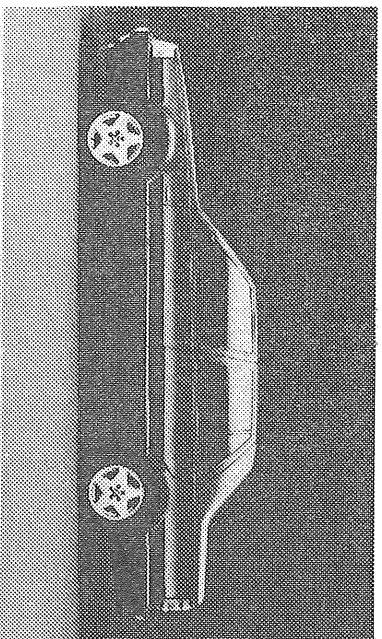
co; la «Eta» spinta da un motore di 5 litri accoppiato alla trasmissione attraverso una frizione solo a secco. E siamo solo ai primi anni di vita. Interrotta dalla guerra la produzione di vetture ad uso civile, negli anni venti si fecero strada, nel vero senso della parola, i modelli «Kappa» e la «Lambda». Il primo adottava una soluzione di avanguardia: il piantone dello sterzo a inclinazione variabile, l'avviamento elettrico del motore comandato da un pedale e la leva del

spingono pochi anni dopo i due amici a mettersi insieme per costruire per conto proprio automobili di concezione tecnica del tutto personale.

Quanta strada abbiano fatto Lancia e Fogolin lo abbiamo già detto. Il primo capolavoro della Lancia fu però presentato nel 1922 ai saloni di Londra e Parigi, la «Lambda». Carat-

le sollecitazioni. Altre caratteristiche gli ammodernizzatori idraulici telescopici, il baule integrato nella scocca ma soprattutto la contentissima altezza del corpo vettura.

La Lancia come fabbrica aveva, quasi davanti al portone della fabbrica, la Fiat e la concorrenza era già allora fortissima. In tale contesto è ri-



teristiche sensazionali della nuova vettura sono la struttura portante, priva cioè dell'al-

lora imperante telaio a longheroni, e l'avanzamento a ruote indipendenti. La scocca non rappresentava più, quindi, soltanto il vestito per lo chassis, ma contribuiva in maniera determinante allo smaltimento del-

tratta dell'Augusta», una 1200 prodotta nel 1932, ma il prezzo era troppo elevato per impensierire i cugini. La qualità del prodotto conquistò tutta via alla Lancia la fedeltà di una clientela più benestante.

Fu così anche per l'«Aprilia» del 1937 e per la piccola «Ardea» (da un po' di tempo anche Lancia usava espressivamente il termine al regime ed aveva abbandonato l'alfabeto greco): queste macchine recavano impresso il carattere del fondatore, troppo presto scomparso: Vincenzo Lancia si spegne nel 1937 a 57 anni non ancora compiuti per un infarto cardiaco.

I suoi allievi continuano però nella strada tracciata dal maestro. Il dopoguerra vede i successi dell'«Aurelia», dell'«Aprilia» e della «Flaminia» (è nata l'era delle grandi stradiste) e poi la «Fulvia» nata vincente, una pietra miliare nella storia dell'auto da turismo e sportiva. In questo settore, con un'attività che corre dal 1966 al 1972, non manca di sfrecciare prima sui traghetti dei rallies di tutto il mondo, conquistando allora indimenticabili. La Lancia si è cimentata anche in Formula uno, ma in seguito alla morte di Asca-

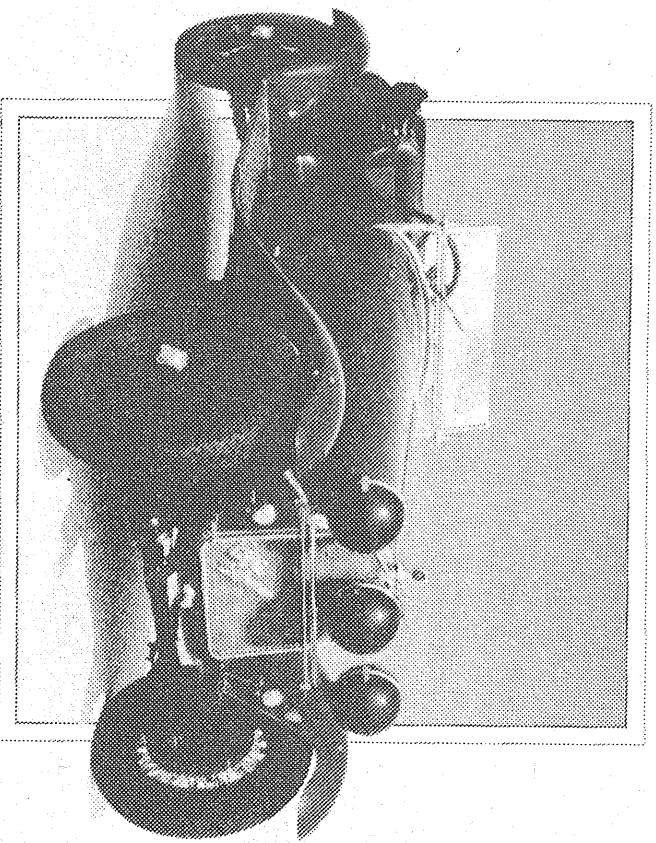
ri, la Lancia cedette le sue «D 50» alla Ferrari.

Al culmine degli anni sessanta la Lancia, in profonda crisi, suscitò l'interesse della Ford che intendeva sfruttarne il blasone. Su interessamento dell'allora presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat, intervenne la Fiat che assorbito il glorioso complesso. Da allora la strada della ripresa è stata lunga e faticosa. Sull'inizio la collaborazione fra i settori dirigenziali dei due complessi fu piena di scintille, ma le liti si placarono e dagli stabilimenti di Chivasso sono usciti quei gioielli che si chiamano «Gamma», «Delta», «Prisma» e «Thema».

A proposito dell'intervento della Fiat che si contrappose alla Ford, è bene ricordare che in precedenza, in quegli stessi anni, il colosso di Detroit aveva messo gli occhi su di un'alta grossa firma italiana, la Ferrari. Ma gli accordi, che sembravano già arrivati a conclusione, vennero meno per l'opposizione dell'ing. Enzo Ferrari. Ora Fiat e Ford sono alla prese per l'Alfa Romeo. È il terzo round di un incontro che finora ha visto vincitrice la maggior azienda privata italia-

**Alfa Romeo Spider Gran Sport Zagato del 1929, Furoreggiò negli anni trenta sia nelle gare che nei concorsi di eleganza: 145 km/h ed una linea che ancora oggi colpisce ed entusiasma.**

**Il suo fu un felice debutto: nel 1929 vinse subito la Mille Miglia con Campari Guidotti e l'anno successivo si aggiudicò i primi quattro posti ancora alle Mille Miglia con Nuvolari, Campari, Varzi e Gherzi. Era dotata di un motore 6 cilindri alimentato da compressore Roots. È esposta al Museo Alfa Romeo.**



La storia di una società, tradotta in soldoni, non vale nulla per gli esperti in valutazione di aziende. Per chi segue, ormai sulle cronache di ogni giorno, le vicende dell'Alfa Romeo non sono un mistero con quel bilancio in rosso che più rosso non si può, proprio come il colore delle vetture del Portello quando sbaragliavano i concorrenti sulle piste di tutto il mondo. Contano molto di più, per i freddi cultori del denaro, le posizioni sui vari mercati e le capacità produttive.

L'Alfa Romeo ha sì bisogno di quanti si interessano del suo futuro ma sente la necessità di tenere acceso il ricordo di glorie non molto lontane nel passato e che potranno ripetersi. L'Alfa Romeo è dura a morire, non per nulla è nata sul «campo di Marte» di Milano, in una strada che taglia, come una lama, quei prati, la zona del Portello. È nel 1907 che un gruppo di finanzieri lombardi «sgancia» un milione di lire di allora (due o tre miliardi di oggi) per rilevare una fortunata iniziativa della francese Darracq che intendeva fabbricare automobili in Italia.

Nel 1910 la società assumerà il nome di Alfa, cioè Annina Lombarda Fabbrica Automobili. Poi nel 1915, quando l'Alfa stentava a decollare, nel corso di una cena a Magreglio, sulla strada del Ghisallo, la stessa, sterrata, che lanciò

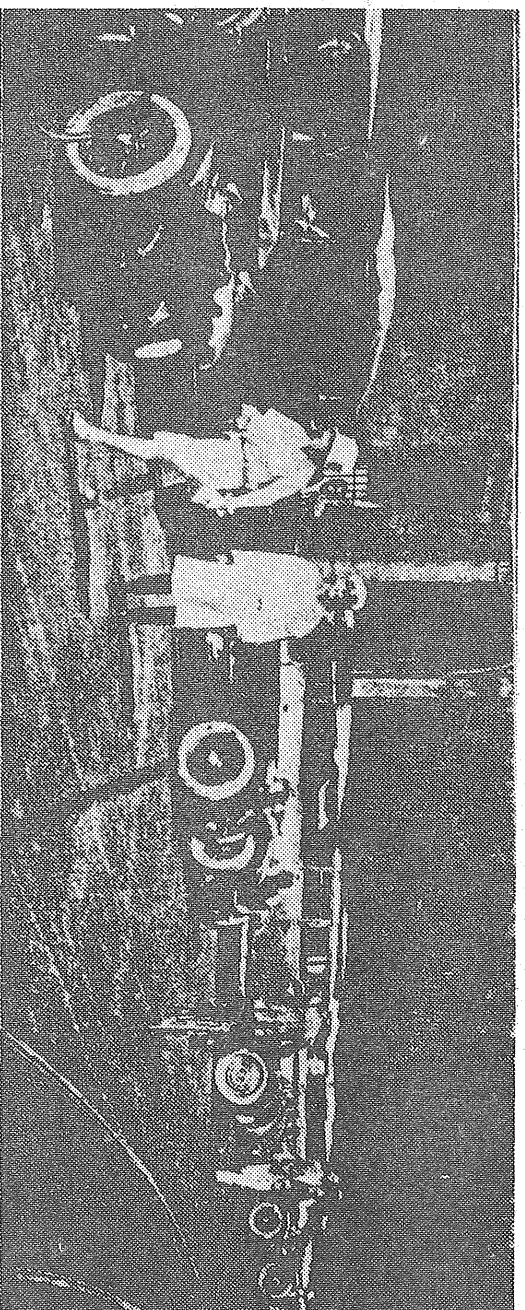
## Brindisi sul Ghisallo

## per il matrimonio fra Alfa e Romeo

tantissime volte Fausto Coppi sul traguardo del Giro di Lombardia, un giovane ingegnere, Nicola Romeo, tenne un consiglio di famiglia e decise, con un gruppo di amici, di legare il suo nome, e la sua fortuna, a quello dell'Alfa e nacque così l'Alfa Romeo.

Vittorio Veneto e la fine del conflitto spronano i tecnici del Portello a mettere nero su bianco ed i progetti fioriscono: nasce la P2 che guidata da assai come Campari, Ascari, Sivocci e Maserati riporta tante vittorie ed il campionato mondiale del 1925. La P2 era dotata di un motore ad otto cilindri, due litri, compressore, doppio albero a canne in testa e lubrificazione a carter asciutto.

Poiché non si poteva dormire sugli allori l'Alfa Romeo sfornò serie di vetture da turismo che le consentirono di respirare a pieni polmoni il profumo del successo, e (siamo al-



Una foto del cav. Morbelli su «La Prealpina illustrata» del 7 agosto 1927: autovetture in via Sacco per l'inaugurazione dell'Automobile Club Varese

## Fiat le prime due vetture targate VA (siamo nel '27) un'autocarro e una 503

questo gioiello: ben 34.000 lire.

Se la sede varesina dell'ACI, così come il Pubblico registro automobilistico, furono istituiti solo nel 1927, cioè quando Varese divenne provincia, di automobili per le nostre strade ne circolavano già parecchie in quegli anni, tanto che la

«Cronaca Prealpina» annotava tra i problemi della neonata provincia quello delle vie di comunicazione e quello della sistemazione stradale «imposta dal movimento automobilistico» (all'inizio del 1927 la nostra rete stradale era

complessivamente di 276 chilometri tra strade di prima classe, come venivano chiamate allora, di seconda, di terza classe, strade consorziali e tra-

verse interne).

Una curiosità: le targhe di nuovo modello per gli autoveicoli immatricolati a Varese costavano 20 lire, 30 per le auto in prova; i motociclisti dovevano invece sborsare 16 lire.

«L'automobile è oggi il mezzo di locomozione che va maggiormente diffondendosi ed è anche il mezzo di locomozione che ha finito col trovarsi alla portata di tutti...», si leggeva in un articolo del primo gennaio del '27, che invitava gli automobilisti a farsi soci dell'ACI di Varese.

Un avvenimento di grande importanza per tutti i varesiniani dell'auto fu proprio l'inaugurazione, sempre nel 1927, della nuova sede di via Sacco dell'Automobile Club, il

cui presidente era allora il marchese Vittorio Rappini di Castelfidardo. Anche i giornali ne parlarono. Grandi saloni, mobili in stile, un ambiente elegante e confortevole. Così doveva essere, e fu, il nuovo «centro propulsore» che si sarebbe occupato «non soltanto della esazione delle tasse ma anche e vivacemente delle questioni turistiche».

Era l'anno in cui si correva la prima Millemiglia, uno dei più grandi avvenimenti dello sport automobilistico di tutti i tempi, che fu vinta dall'equipaggio Minioia-Morandi su OM. La Fiat di Isotta Fraschini, la OM, la Bugatti sfornavano a getto continuo nuovi e stupefacenti modelli capaci di bruciare ogni record di veloci-

tà. Da allora l'«avanzata» delle quattoruote fu inarrestabile. Nel 1930 le auto immatricolate nella nostra provincia erano 5703, dieci anni dopo erano salite a 29.601. Negli Anni Sessanta l'impennata: si arrivò nel '70 alla targa VA 301387. Oggi è stato superato il numero 900000, e le immatricolazioni sono in continuo e rapido aumento.

Dell'autocarro del macellaio e della bella «503» è rimasto solo il ricordo di chi è vissuto in quell'epoca: il primo fu demolito anni or sono, la seconda fu trasferita in provincia di Milano e se ne perse le tracce. MARIA CARLA CAZZANIGA

E di gioielli è proprio occasione di parlare perché le auto con il marchio del Biscione sono da sempre le predilette dei collezionisti competenti. I modelli dell'anteguerra, in buona parte pressoché introvabili, hanno ormai quotazioni astronomiche. Ma anche esemplari di «1900», di «Giulietta», di «Duetto» possono offrire l'occasione di un promettevole investimento.

Questa gloria deriva dal fatto che non c'è al mondo una casa automobilistica che abbia vinto quanto l'Alfa: dalla Formula Uno alle sport, dalle GT alle turismo, le auto del Biscione hanno trionfato su tutte le piste alimentando un mito che si rinnova anno dopo anno. Ai successi dell'Alfa è legato anche il nome di Enzo Ferrari.

Quando, dopo la guerra, ripresero le gare, l'Alfa rispolpò le sue «158» che dominavano incontrastate nel 1947 e '48. Tornò sulle piste nel '50 conquistando il primo campionato del mondo di F1 con Nino Farina. L'anno successivo venne presentata la «159»: il motore era stato migliorato da Orazio Satta (425 CV a 9300 giri), il telaio rinforzato e l'asse posteriore oscillante era stato sostituito da un ponte Dion.

Questa vettura incontrò un'opposizione tenace da parte della V12 4,5 litri senza compressore della Ferrari che la batté per la prima volta nel Gran Premio d'Inghilterra, a Silverstone. Alla fine della stagione, l'Alfa Romeo vinse di stretta misura il titolo mondiale con Juan Manuel Fangio e poiché il governo si rifiutò di accordarle i crediti necessari per proseguire il suo sforzo agonistico, si ritirò dai Gran Premi.

La storia più recente può essere raccontata da ognuno di noi.

**1935**

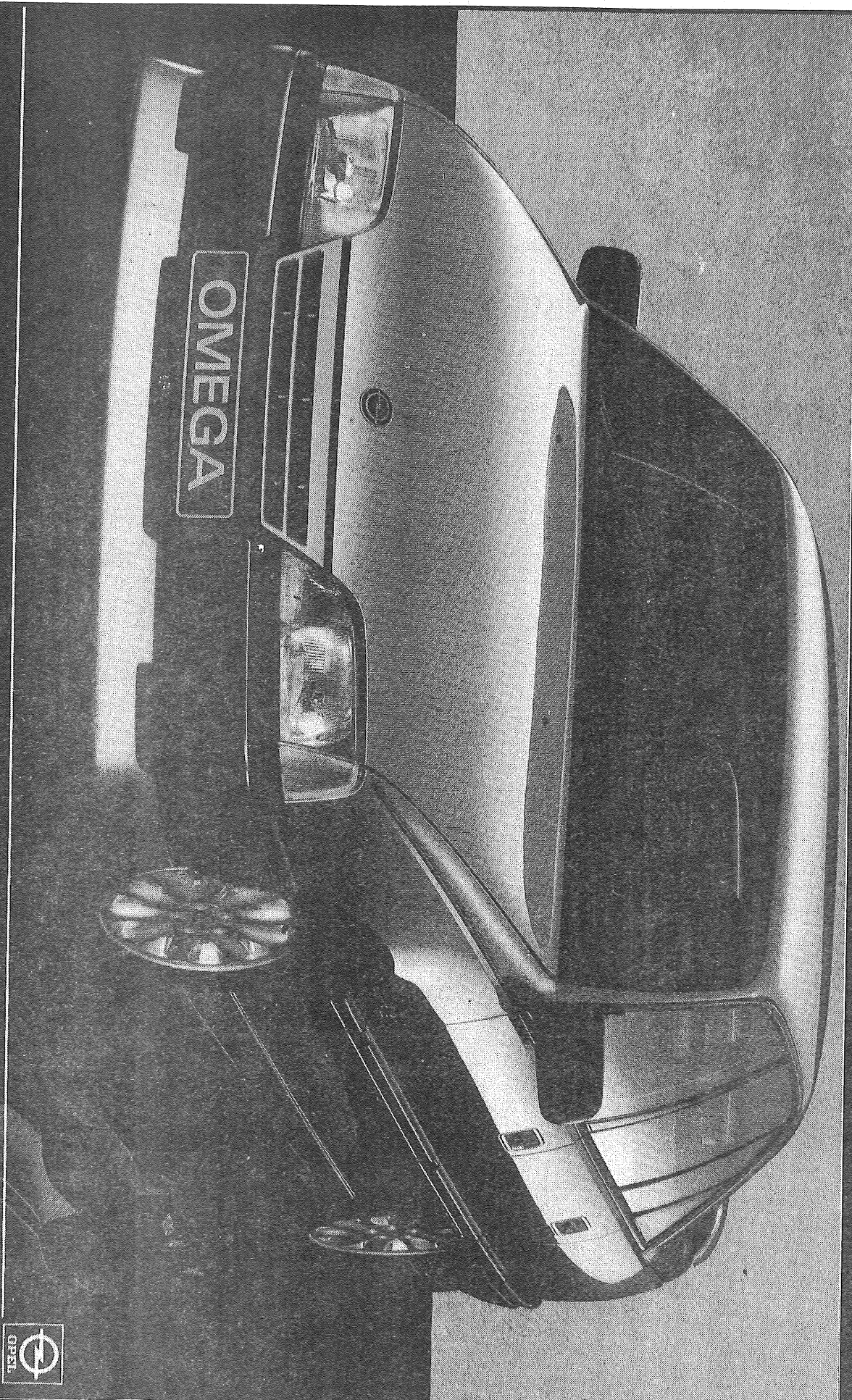
Nasce la Opel Rekord con il nome di Olympia per onorare le Olimpiadi di Berlino dell'anno seguente. Da allora è passato mezzo secolo durante il quale sono state prodotte 7.222.349 Opel Rekord. Oggi, questo glorioso modello Opel cede il passo ad un'auto dalla tecnologia avanzata.

# AUTOREX SPA

**1986**

Alla Opel nasce un nuovo modello: la prestigiosa Opel Omega. Oltre 100 miliardi di lire spesi per far cambiare completamente faccia allo stabilimento di Rüsselsheim considerato oggi il più moderno d'Europa: nuovi robot, nuovi macchinari totalmente automatizzati, nuovi e più sofisticati sistemi per la produzione di una berlina di grande prestigio.

# OMEGA



## 2 modelli - 6 versioni

	Motore a benzina 2.0i	Motore 2.3 turbo diesel	Motore 2.3 diesel aspirato
Berlina	Omega CD	Omega CD	Omega
Station Wagon	Omega CD	Omega CD	Omega

- ★ nuovo sistema di sospensione per una tenuta di strada eccezionale
- ★ elevato contenuto di componenti elettronici (plancia digitale a cristalli liquidi, sofisticato Sistema Metronic per la regolazione elettronica di accensione ed iniezione attraverso un'unica centralina di comando)
- ★ CX di 0.28: il più basso nella sua categoria per favorire l'economicità di esercizio.

21057 OLGIATE OLONA  
VIA BUSTO-FAGNANO  
TEL. 0331/632683

# AUTOREX SPA

CONCESSIONARIA OPEL  
VENDITA · SERVIZIO  
RICAMBI

