

MUSEI DELL'AUTO

GRANDI ITALIA

CENTRO STORICO FIAT
NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE
(MAUTO)

VINCENZO LANCIA
SALA ACHILLE VARZI
INDUSTRIAL VILLAGE
STORICO ALFA ROMEO

MILLE MIGLIA
FRATELLI COZZI
VOLANDIA
SCIENZA E TECNOLOGIA
LEONARDO DA VINCI

FISOGNI
SAME
BONFANTI-VIMAR
NICOLIS
GINO TONUTTI
DELL'AUTOMOBILE
E DELLA TECNICA

MULTIMEDIALE DELLA 500
"DANTE GIACOSA"
ASSOCIAZIONE FITRAM
FERRARI MARANELLO
ENZO FERRARI
MUDETEC
FERRUCCIO LAMBORGHINI
COLLEZIONE RIGHINI
COLLEZIONE UMBERTO PANINI
COLLEZIONE POLLINI

STANGUELLINI
BANDINI
GALERIE PEUGEOT
AUTO DELLA
POLIZIA DI STATO
STORICO DELLA
MOTORIZZAZIONE MILITARE
MOTORIZZAZIONE CIVILE
NAZIONALE
DELL'AUTOFUNEBRE
STORICO DEI POMPIERI
E DELLA CROCE ROSSA
ITALIANA
MURGIA MUSEUM
MOGAM
TARGA FLORIO



Alfa Romeo
CLASSICHE



*To be
continued*

SERVIZI DI CERTIFICAZIONE E DI RESTAURO ALFA ROMEO CLASSICHE

Heritage

PASSIONE SENZA TEMPO



www.fcaheritage.com | Numero Verde Universale 00800 25320000

CULTURA IN MOVIMENTO

Viaggio nell'Italia dei musei dell'automobile (e non solo). Un itinerario entusiasmante, ma il cammino da fare è ancora molto lungo

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

Mettete questo numero speciale sulla libreria, accanto alle amate guide di viaggio. Terminata la prima lettura vi sarà utile in numerose occasioni quando, visitando una regione d'Italia, vi verrà voglia di aggiungere alla storia, al paesaggio urbano e alla cultura dei luoghi anche quella dell'automobile. Che poi è come dire la stessa cosa.

Lo abbiamo sostenuto tante volte: l'auto è l'oggetto che più di ogni altro permette di raccontare la storia del ventesimo secolo. Che la si osservi dal punto di vista industriale, sociale, dell'evoluzione del costume o della tecnologia, essa entra, muove e riflette gli avvenimenti chiave. E non solo come prodotto. Ma diventando attore, anzi "motore" stesso del cambiamento.

I musei delle quattro ruote più moderni, e che hanno potuto investire in questo senso, ragionano in questa prospettiva. Si sono trasformati da immensi garage - luogo di custodia e al più di studio delle "opere" esposte - in grandi allestimenti, apparati scenografici dove accanto alle vetture selezionate (ne sono state spedite in soffitta un bel po') ci sono ricostruzioni, filmati, drammatizzazioni, testi



che raccontano vicende affascinanti. Il Mauto, il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino che apre la nostra carrellata, è in questo senso il più rappresentativo. Non è un caso se dopo la totale ristrutturazione del 2011 ha moltiplicato i suoi visitatori annui per cinque. È considerato uno dei più belli del mondo e il New York Times lo ha inserito tra le venti collezioni da visitare in una vita. Anche alcuni musei di marca, sia pur vincolati ad un orizzonte specifico, si muovono in questo senso. Il Museo Storico Alfa Romeo di Arese, riaperto nel 2017, abbraccia fatti ed epoche emozionanti (cosa diceva, del resto, Henry Ford quando vedeva passare

un'Alfa?), in un "contenitore" che è stato completamente ripensato, pur rispettando il progetto originario. Anche i musei Ferrari di Modena e Maranello, o quelli Lamborghini "vivono" di un'epopea, sia pur in scala diversa.

La sorpresa di questo volume sono anche gli altri trenta musei che vi aspettano in luoghi noti e sconosciuti, con collezioni piccolissime (ma non per questo trascurabili) o di centinaia di pezzi. Automobili, prima di tutto, ma anche camion, autobus e torpedoni, trattori e trattrici, mezzi di soccorso e militari. In alcuni di questi santuari, spesso gestiti da mini-fondazioni e associazioni,

una ricca messe di ricordi, oggetti e documenti circonda i mezzi meccanici e il visitatore, immergendolo in un'atmosfera fascinosa. Ecco, anche in piccola scala, la "grande storia" che si fa sentire, allarga di molto la narrazione e il percorso immersivo diventa un'occasione per imparare e pensare ben oltre l'automobile.

Questo volume è dedicato ovviamente ai lettori, ma vorrebbe rivolgere la parola anche a chi i musei dell'auto li progetta, li fa vivere con molti sacrifici, li aggiorna e, soprattutto, deve riempirli di pubblico. Per questo siamo andati a incontrare Francesco Antinucci, uno dei massimi esperti di musei a livello internazionale e direttore di ricerca per molti anni al CNR. E anche l'intervento di Benedetto Camerana, presidente di museo e progettista di musei, siamo certi porterà utili stimoli agli addetti ai lavori.

Ciò che emerge è che al di là del loro status, della loro importanza e catalogazione, i musei e le collezioni di mezzi di trasporto soffrono in Italia degli stessi problemi dei musei d'arte e dei siti archeologici. Peraltro, lo abbiamo detto, quante sfaccettature hanno le quattro ruote? E non sono quasi settant'anni che qualcuno ha definito (almeno alcune)

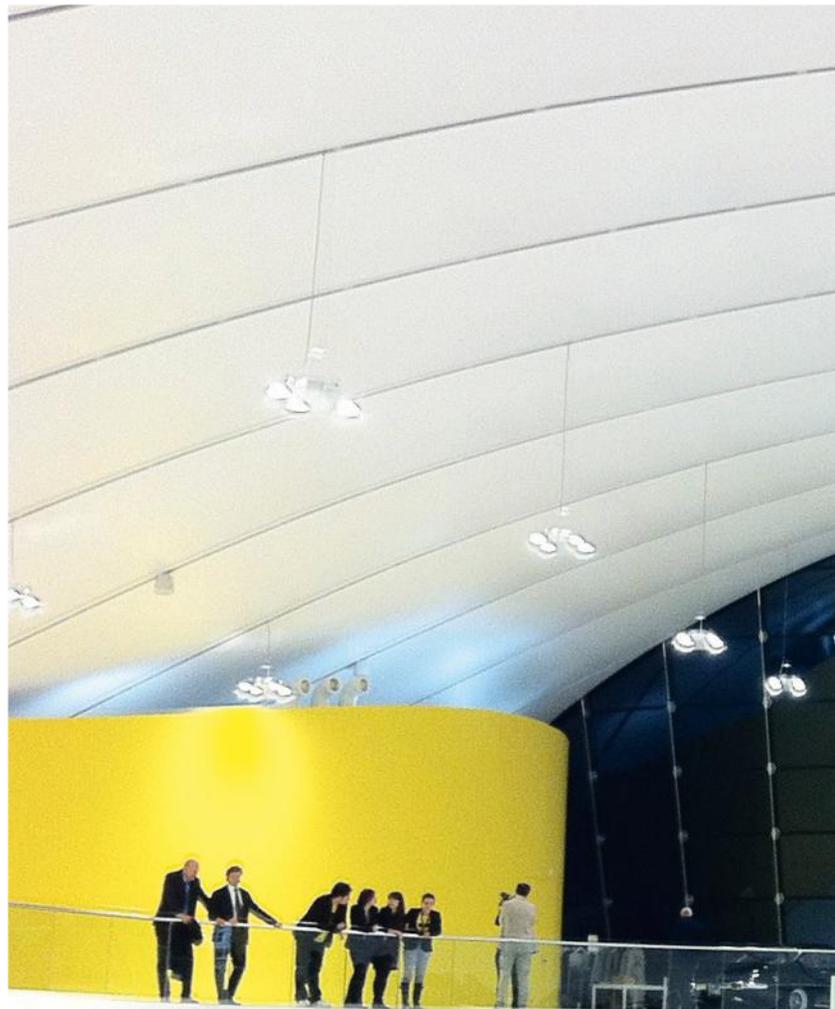
automobili, “sculture in movimento”? In Italia abbiamo oltre 450 musei statali, inclusi i siti. È un numero già enorme. E quelli privati sono 4000; almeno la metà di questi - una distesa infinita - vive da decenni con lo spettro dell'inutilità. Se infatti si prescindono dai primi quindici, venti siti (che vanno dal Colosseo a Pompei, dagli Uffizi e Galleria Borghese), già nella terza decina i numeri dei visitatori crollano di un fattore 10, anche se qualche istituzione divenuta “brand” e inserita nei circuiti turistici in esplosione, si difende ancor bene. Ma se si scende un poco (sempre prima della metà classifica) lo sbigliettamento annuale diventa imbarazzante. Ora, tornando al citato spettro, ci si può chiedere a cosa serve un museo che vende cento biglietti l'anno. Un museo che ha costi, problemi organizzativi e burocratici. Che “corre il rischio” di esporre oggetti preziosi mettendone a repentaglio conservazione e incolumità. Proprio ciò che, secondo dettami vetusti ma ancora teoricamente validi, il museo dovrebbe fare: custodire, rendere accessibile agli studiosi, e - naturalmente - esporre al pubblico.

Peccato che per la grande maggioranza dei musei italiani, fuori dal flusso dei viaggi di massa (il che vuol dire, nella maggioranza dei casi, fuori dai processi della comunicazione e del marketing) la terza funzione sia di fatto illusoria. Il pubblico, realisticamente contando, non esiste. Il problema della comunicazione è - nel bene e nel male - uno dei temi esistenziali della nostra epoca. “Chi non comunica non esiste”, “chi non è connesso, è fuori dai giochi”. Anche la pubblicità edonistica dell'automobile di oggi ce lo ricorda. Ma la comunicazione non comincia su Internet, sui giornali come

questo o nei depliant promozionali. Comincia nelle gallerie dei musei. È lì che si inizia a tessere il filo di intesa con chi passa e guarda. E vorrebbe emozionarsi, divertirsi, persino imparare qualcosa. È lì che scatta l'incantesimo tra chi visita e gli oggetti visitati. Che a ben vedere sono nati per essere ammirati e non chiederebbero di meglio. La Venere di Milo come la Ferrari di Nuvolari. O la macchina del Papa, la Stratos Zero di Gandini, o il primo trattore che solcò la Pianura Padana.

Se i percorsi museali sono vecchi, il linguaggio fuori dal tempo, le “opere” ingessate e prive di un contesto, se i musei assomigliano a delle autorimesse o a dei magazzini sovraffollati e non a un palcoscenico dell'immaginazione, queste attese, queste potenzialità non saranno sfruttate. E al botteghino troveremo i soliti gruppi di appassionati, mezza età e oltre, eredi di quei visitatori “ottocenteschi” che sapevano e sanno già quasi tutto (talvolta persino più del museo) e si divertono a partecipare a un rituale che poco ha a che fare con la semina culturale.

Se invece - si badi bene, indipendentemente dai mezzi a disposizione - piccoli e grandi musei faranno uno sforzo e si chiederanno a quale pubblico, nel 2019, è rivolto il loro racconto, come è fatta la testa e la formazione di chi potrebbe venire alla porta, se ci si avvarrà di idee, tecniche e persone che sanno davvero comunicare il prodotto museo, allora è possibile che una buona parte dei “custodi” italiani ritrovi la sua terza anima. La vocazione a esporre - parlando però sul serio - a quel pubblico che, almeno secondo le statistiche dei luoghi più gettonati, non è mai stato tanto numeroso. **RIC**



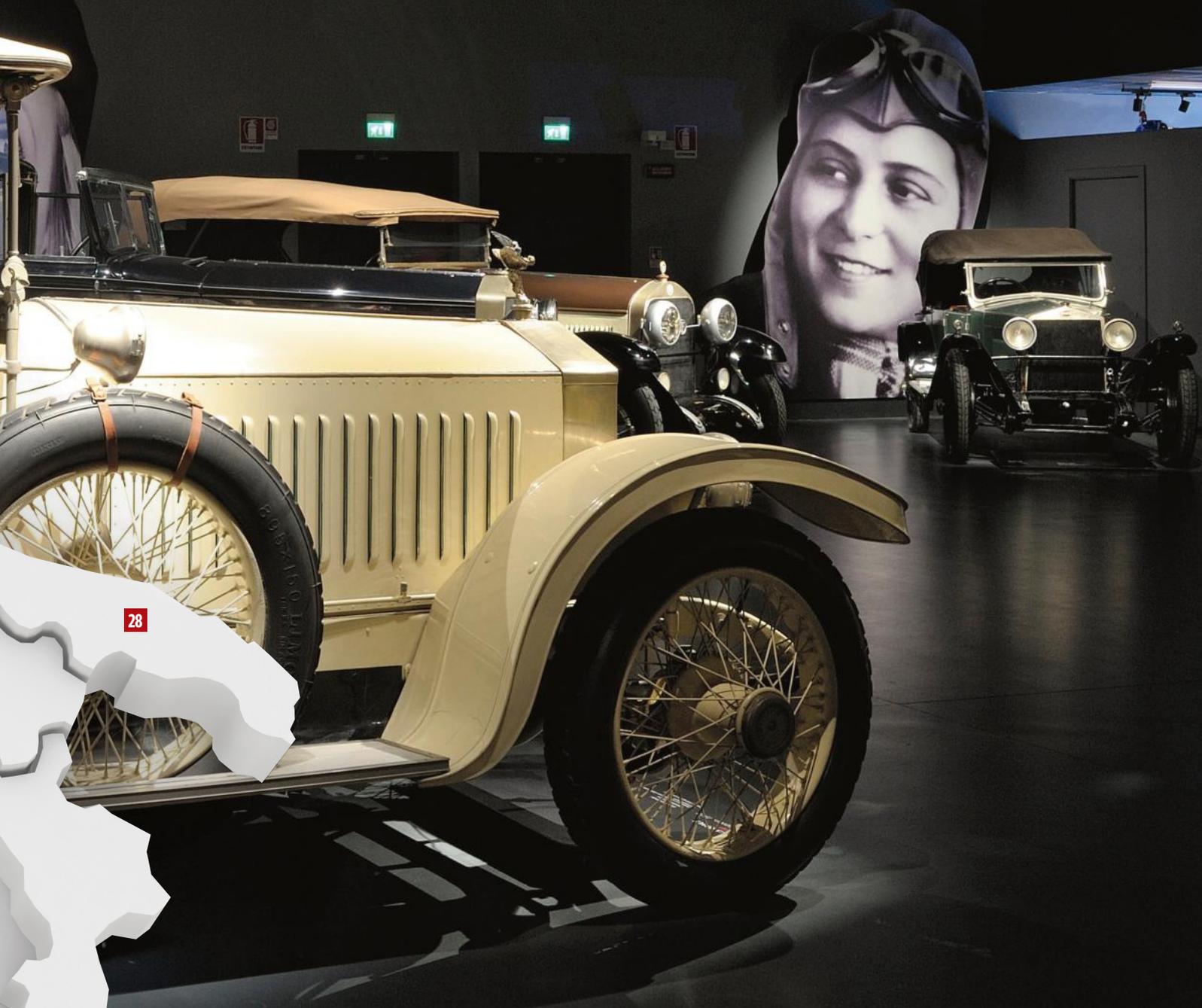


Grandi e piccoli
 Sopra, il salone del Mef (Museo Enzo Ferrari) di Modena; nella pagina accanto, in basso, sempre il Mef visto dall'alto: la splendida "copertura" richiama la forma di un cofano motore. A fianco, da destra, l'Industrial Village e il Museo Stanguellini.



MUSEI ITALIANI

- 3** EDITORIALE
- 8** BENEDETTO CAMERANA
- 12** FRANCESCO ANTINUCCI
- 1** **16** CENTRO STORICO FIAT
- 1** **22** MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE
- 2** **33** MOSTRA VINCENZO LANCIA
- 3** **34** SALA MUSEO ACHILLE VARZI
- 1** **36** INDUSTRIAL VILLAGE - GALLERIA STORICA
- 4** **38** MUSEO STORICO ALFA ROMEO
- 5** **48** MUSEO DELLA MILLE MIGLIA
- 6** **52** MUSEO TAZIO NUVOLARI
- 7** **56** MUSEO FRATELLI COZZI
- 8** **60** VOLANDIA
- 9** **64** MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA E DELLA TECNOLOGIA LEONARDO DA VINCI
- 10** **66** MUSEO FISOGNI
- 11** **68** MUSEO SAME
- 12** **70** MUSEO DELL'AUTOMOBILE "BONFANTI-VIMAR"
- 13** **72** MUSEO NICOLIS
- 14** **77** MUSEO GINO TONUTTI
- 15** **78** MUSEO DELL'AUTOMOBILE E DELLA TECNICA
- 16** **80** MUSEO MULTIMEDIALE DELLA 500 "DANTE GIACOSA"
- 17** **81** ASSOCIAZIONE FITRAM
- 18** **82** MUSEI FERRARI
- 19** **94** MUDETEC
- 20** **100** MUSEO FERRUCCIO LAMBORGHINI
- 21** **106** COLLEZIONE RIGHINI
- 18** **110** COLLEZIONE UMBERTO PANINI
- 22** **114** COLLEZIONE POLLINI
- 18** **116** MUSEO STANGUELLINI
- 23** **120** MUSEO BANDINI
- 24** **124** GALERIE PEUGEOT
- 25** **128** MUSEO DELLE AUTO DELLA POLIZIA DI STATO
- 25** **132** MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE
- 25** **136** MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
- 26** **137** MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOFUNEBRE
- 27** **138** MUSEO STORICO DEI POMPIERI E DELLA CROCE ROSSA ITALIANA
- 28** **140** MURGIA MUSEUM
- 29** **142** MOGAM
- 30** **144** MUSEO TARGA FLORIO



28

Galleria Ruoteclassiche

Numero 112 - Settembre 2019
periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

GRANDI MUSEI DELL'AUTO - ITALIA

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Alfredo Albertini, Giosuè Boetto Cohen,
Massimo Condolo, Marco Di Pietro,
Fabrizio Greggio

Impaginazione
Paolo Pedrozzi, Giusy Mammola

Fotolito
Editoriale Domus

Stampa
Rotolito S.p.A.,
Stabilimento di Cernusco sul Naviglio (MI)

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3
20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092
Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2019
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali
raccolti nelle banche dati di uso redazionale
è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia
di protezione dei dati personali, telefonando
al numero 0282472459
E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'editore



LE VETTURA
CHE ENZO
AMAVA GUIDARE

NUOVI LINGUAGGI

Il museo e ciò che lo circonda. Per l'architetto e presidente del Mauto il futuro dipende molto da questo

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

E
FERRARI
IDARE

D
R
by



La sfida che i musei devono affrontare per trovare un dialogo con il pubblico contemporaneo riguarda, ovviamente, ciò che al pubblico succede dentro il museo. E, altrettanto, la comunicazione che il museo, che chiede di essere visitato, riesce a mettere in atto.

Ma il museo inizia a "comunicare" con la gente molto prima di farsi pubblicità. Comincia a farlo nel momento stesso in cui viene costruito. Entra a far parte di un paesaggio, urbano o extraurbano, della vita di una città o di un paese, e deve condividere la sua presenza con altre istituzioni. Dovrebbe, anzi, collaborare in un "sistema" di località, di attrazioni e di altri musei.

Benedetto Camerana, con il suo doppio cappello di architetto di musei e presidente di quello "Nazionale dell'Automobile" di Torino, è una persona interessante a cui chiedere lumi, affinché qualcosa di tutto questo avvenga. In verità, sotto i due cappelli ufficiali ne ha diversi altri, più intimi, che però lui tiene un po' nascosti. Uno è quello del ragazzo che guidava le auto veloci. Dentro e fuori i circuiti. E che un po' lo fa ancora oggi. Poi c'è quello dell'adolescente che amava (unico tra i suoi fratelli) ascoltare il padre parlare delle campagne pubblicitarie che preparava per le Fiat degli anni d'oro. E ancora il giovane che sapeva bene che il trisnonno era stato un travolgente capitano d'industria, e che ancora oggi - non spesso, ma accade - si sente in una relazione profonda con lui.

Come molti studenti del Politecnico, Camerana ha anche pensato di disegnare

automobili, ma poi si è occupato di architettura del paesaggio, di costruzioni bioclimatiche e di urbanistica. Oggi progetta in tutto il mondo. Il rapporto tra l'edificio e ciò che lo circonda (sul piano naturale, geografico e umano) è centrale nei suoi pensieri: da quando entrò, nel 1996, nel CdA di Palazzo Grassi, poi nella progettazione di spazi espositivi per i grandi Saloni, fino al Museo Storico Alfa Romeo di Arese (2017) e al suo ruolo ai vertici del Mauto.

"Nelle città i musei stanno diventando luoghi di aggregazione sempre più importanti" spiega l'architetto. "I visitatori sono cresciuti enormemente di numero e continueranno a farlo. Se il museo riesce a essere in cima alle attrazioni di questa città o quel luogo turistico, non solo sarà lui stesso invaso, ma contribuirà alla riqualificazione della città stessa. Pensiamo solo a Bilbao e al Guggenheim Museum: è un esempio 'mega', entrato nei libri di scuola. Ma che può ispirare chiunque".

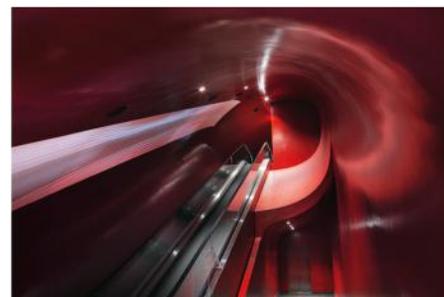
"Tutti i musei devono attrezzarsi per saper parlare nuovi linguaggi - continua Camerana - essere "ecumenici" nella loro offerta, allargare i confini del racconto e fare anche cose diverse dal loro ruolo tradizionale. Penso alla storia comparata, all'intreccio di saperi, alle mostre temporanee che tengono viva l'attenzione. Ma anche ai servizi di contorno al museo, dal bookstore - o meglio museum-store - alla ristorazione".

Ma come si fa a parlare a tutti, consegnare la storia e anche il suo contorno, senza annacquare il



La rinascita di Arese

Nella foto, Benedetto Camerana al tavolo da disegno. A destra, alcuni scorci del Museo Storico Alfa Romeo; in basso, la splendida Carabo, entusiasmante prototipo allestito dalla Bertone nel 1968.



contenuto, scendere di livello?

“Bisogna avere prima di tutto un messaggio-base forte, che colpisca e che arrivi a generare emozione. La seconda regola, che nelle gallerie del Mauto, ma anche ad Arese, mi pare applicata bene, è diventare “ibridi”, usare strumenti integrati e più piani di lettura. Non necessariamente espliciti, ma ben piantati, subliminali all’allestimento”.

In modo che ognuno possa sintonizzarsi? Seguire un suo filo narrativo?

“Esattamente. Bisogna costruire un ventaglio di proposte. Anche tecnologiche, che seguano la preparazione, le abitudini più immediate delle persone”.

I comportamenti dei giovani non sembrano andare molto verso l’auto. I millennials che vivono nelle grandi città la guardano con disincanto. Come portarli, con queste premesse, dentro

un “museo dell’automobile”?

“Le quattro ruote stanno attraversando un momento rivoluzionario, di cui nessuno vede ancora chiaramente i punti d’arrivo. Con qualche distinguo e in tempi più lunghi assomiglia a ciò che è successo con il passaggio dal telefonino agli smartphone. L’auto del futuro, autonoma, terrestre o volante, privata o condivisa, mossa da fonti energetiche nuove, piena di app e infotainment, tornerà ad essere interessante anche per i giovani”.

Ma queste non saranno ancora delle “auto da museo”. Al contrario, il non

plus ultra della modernità.

“E infatti i musei dovranno aprirsi al nuovo. Esporre anche il contemporaneo, soprattutto anticipare, mostrare sguardi di futuro. È difficile, perché l’innovazione non sempre può essere divulgata. Ma bisognerà provare a farlo”.

Un po’ come hanno fatto BMW a Monaco e Volkswagen a Autostadt?

“Sono due esempi coerenti, ma non gli unici. Certamente per un museo di marca è più facile, perché gioca in casa e ha la grande industria alle spalle. Però anche uno generalista può muoversi in quella direzione”.

PER ATTIRARE I GIOVANI OCCORRE MOSTRARE NON SOLO IL PASSATO, BENSÌ IL PRESENTE E IL FUTURO



Racconto inedito

A sinistra, due immagini del Museo Ferrari Maranello, dove il mito del Cavallino viene raccontato come in un film a episodi, in cui ogni stanza narra un capitolo. In alto, il progetto Bicocca.

Ma la storia, le auto antiche, o di modernariato, la cultura del design e delle invenzioni epocali sono il cuore del museo: come racconterete questo patrimonio a ragazzi che non capiscono più di meccanica o di manualità, che faticano persino in certi casi a riconoscere le forme di un'automobile?

“Dentro il museo lo stiamo facendo con il linguaggio comparato e le tecnologie coinvolgenti. Ma anche con la suggestione scenografica e architettonica: si pensi ai grandi “imbuto” rossi che al Museo Storico Alfa Romeo invitano la gente ad entrare, e distolgono lo sguardo da alcuni limiti architettonici dei vecchi edifici”.

E fuori dal museo?

“Fuori lo facciamo già partecipando a tutte le occasioni di visibilità. Il museo deve uscire dalle sue mura, competere, mettersi in mostra. Ai raduni, alle gare, ai concorsi di eleganza. L'esposizione,

lo spettacolo di un'auto in movimento è molto diverso da quello statico in una galleria chiusa. Una cosa non esclude l'altra, ma portare le nostre vetture a Goodwood o alla Mille Miglia, contribuire a un grande ritorno a Villa d'Este o scambiando pezzi con altre collezioni avvicina l'istituzione alla gente, la rende più viva.”

La collaborazione internazionale tra musei a cos'altro può servire?

“A fare progetti comuni, arricchendoli di contenuti e abbattendo i costi. E poi ad allargare la cultura dei singoli ambiti. Ho incontrato in diverse occasioni il Museo Louwman de L'Aja, che è vicino alla nostra filosofia e, forte della sua collezione, onnipresente in Europa. Poi il Petersen di Los Angeles legato alla Pixar, agli Studios, ai grandi collezionisti e ai grandi mezzi economici dell'America. Ma anche il National Motor Museum di Beaulieu, un vero

pezzo di 'countryside' inglese visitabile, che conta mezzo milione di ingressi all'anno. E le mostre del Museo di Bruxelles, che non ha una collezione paragonabile, ma proprio per questo espone quelle degli altri in appuntamenti personali di grande qualità”.

E voi?

“Noi battiamo strade diverse, ma convergenti. Andiamo un po' in giro, ma abbiamo anche tanto spettacolo nelle nostre gallerie. Cavalchiamo l'attualità raccontando, per esempio, la storia dello sbarco sulla Luna e insieme quella delle auto del 1969. Ma esponiamo anche le opere di un maestro come Ezio Gribaudo che hanno a che fare con le quattro ruote, accanto a quelle dei grandi del design e dei designer di domani. Il tutto con uno stile, un approccio che mi sembrano coerenti. E che duecentomila visitatori all'anno stanno imparando a riconoscere”. **RC**

L'UOMO DEI MUSEI

I musei continuano a parlare una lingua vecchia. E la multimedialità non basta più.
Parola di un guru della comunicazione

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**



Esempio virtuoso

Un folto pubblico durante la visita al Museo Nicolis di Villafranca (VR). Si tratta di uno dei musei privati più importanti e prestigiosi a livello europeo. Due secoli vengono raccontati attraverso 200 automobili, 120 biciclette, 105 moto e 500 macchine fotografiche.

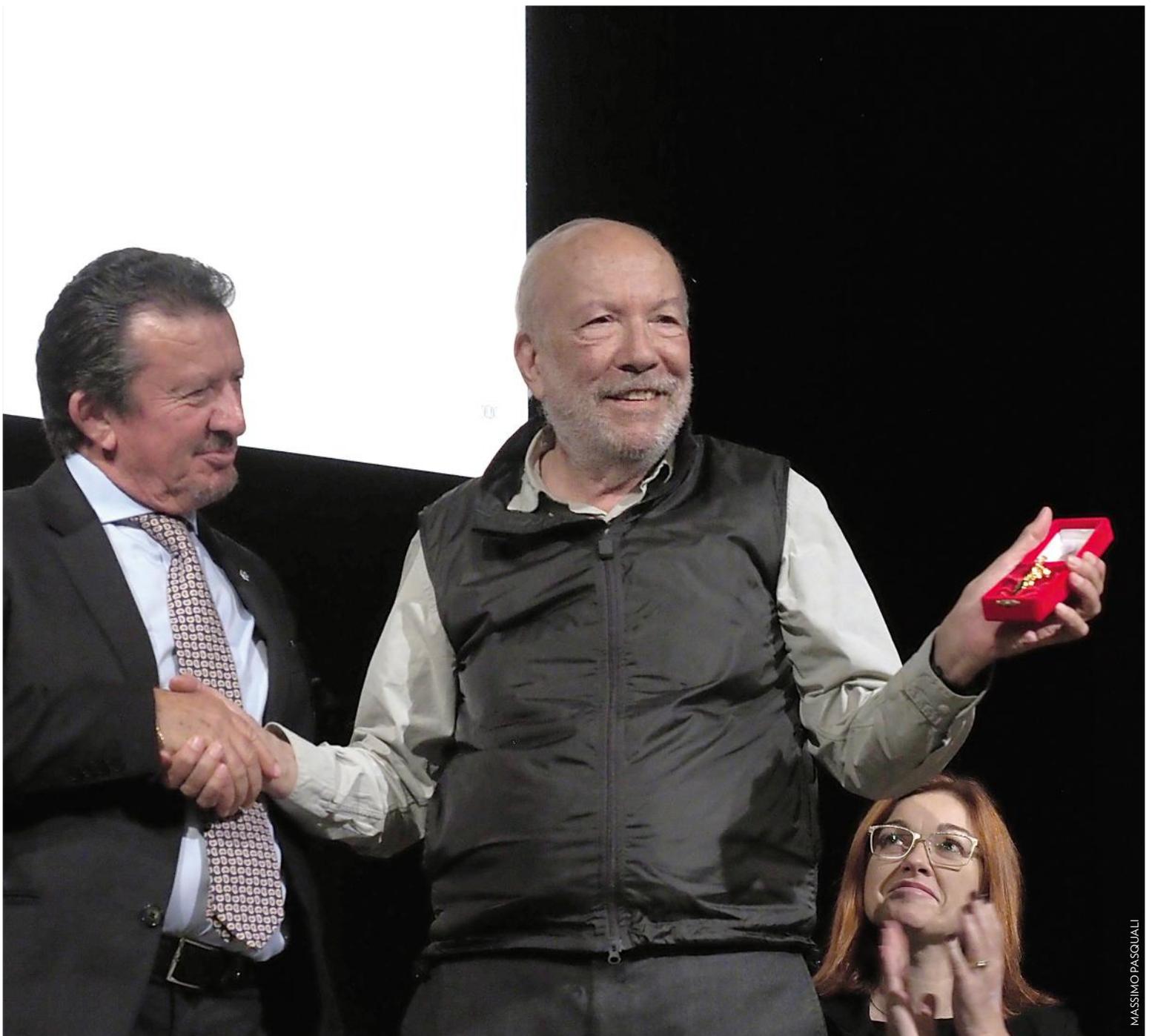
“**C**omunicare nel Museo”, uno dei suoi libri più noti, è diventato il riferimento per una nuova generazione di curatori e conservatori, adottato nei corsi di specializzazione, master e dottorato di molte università. E Francesco Antinucci, per anni direttore di ricerca all'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, con quel volume è divenuto uno dei guru della materia. Del linguaggio, dell'apprendimento e della percezione di chi visita, della comunicazione con cui il museo dovrebbe bombardare il pubblico sempre crescente e, purtroppo, sempre meno attento. Una relazione che invece ancora manca. Molti dei suoi studi sono mirati al campo delle nuove tecnologie,

al digitale e al virtuale, pensati per musei d'arte e siti archeologici. Ma l'analisi si può estendere ai musei scientifici, inclusi quelli di automobili, che lui ama perché da sempre è un appassionato della materia. “Le più belle raccolte di automobili sono delle gallerie d'arte - dice Antinucci - mentre le gallerie d'arte mal organizzate diventano degli immensi garage. L'incapacità di esporre è un male generale, che riguarda argomenti diversi, in grandi e piccole istituzioni”.

Il “male” Antinucci lo ha inquadrato una quindicina d'anni fa nel suo libro divenuto un best seller. Aprire un dibattito su come i musei dovevano esporre le loro tele, le loro anfore o le loro auto allora era impossibile. Mancavano, tra gli addetti, la sensibilità e la competenza per affrontare

l'argomento. Oggi le cose vanno un pochino meglio, c'è stato un certo avvicendamento e il business del turismo invoglia anche i più riottosi a fare degli sforzi. “Alcune violazioni, alcuni cambiamenti - ammette Antinucci - sono stati tentati, rispetto allo schema del museo ottocentesco, tassonomico, che in Italia è durato fino a oggi. Ma quello che manca ancora gravemente è un pensiero critico, maturo, un progetto preciso, su come ci si deve avvicinare al pubblico. La sensazione è che si proceda per tentativi, spesso nati e fatti in casa, senza l'aiuto di esperti”.

Un caso a sé, per quanto riguarda tesori dell'auto, sono il Museo Storico Alfa Romeo e quello Nazionale dell'Automobile, che hanno avuto (quest'ultimo in particolare, sotto la guida



MASSIMO PASQUALI

di François Confino) una progetto complesso e una strategia precisa di racconto. A Torino l'auto è la protagonista del XX secolo, ad Arese le vetture del Biscione conquistano lo sport, l'innovazione stilistica e la "way of life". Ma è una qualità narrativa dei due esempi; non si ripete, necessariamente, in altri musei famosi, dove il marchio fa da traino, ma i contenuti, le scelte di fondo non sempre sono all'altezza.

"Una strada che è stata tentata negli ultimi anni, sia nelle collezioni permanenti che nelle mostre temporanee - continua Antinucci - è quella di rompere arbitrariamente le regole dell'esposizione. Avvicinare le opere in modo irriuale, tentando di renderle più attraenti. Spesso funziona, ma il rischio

che insieme alla cronologia o alla logica si perda anche il filo del discorso, e si annacqui ulteriormente la semina culturale, è molto presente".

La terza strada, esplorata in modo crescente nell'ultimo decennio, è quella degli happening, degli "affitti a terzi", dello sponsor o del personaggio che fanno i padroni di casa. È l'invito a venire al museo creando un evento che può anche non c'entrare nulla.

"Io li chiamo 'museum-stage' - spiega il cognitivista del CNR - e se è vero che sono occasioni per fare cassa, necessità sacrosanta, di andare sui giornali, non si può dire che siano occasioni di acculturamento. Gli avventori, tranne poche eccezioni, del museo non si portano via nulla."

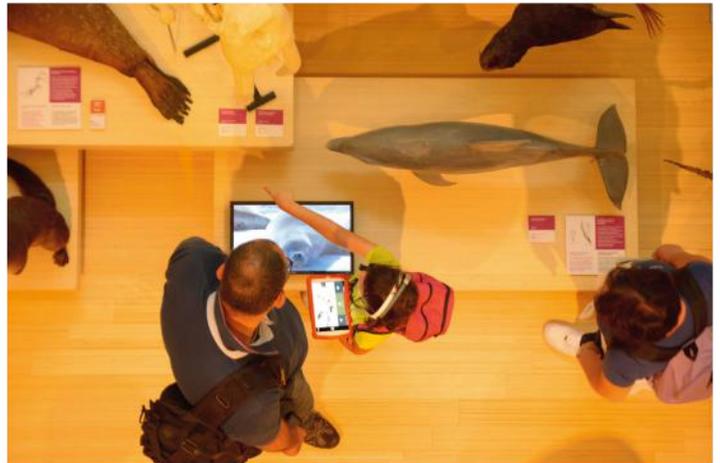


La "Bibbia"

Il saggio è divenuto un testo di riferimento per curatori e conservatori di musei ed esposizioni. Sopra, il presidente della fondazione "Città del Libro" Giancarlo Perazzini (a sinistra) consegna a Francesco Antinucci il Premio Selezione 2017.



FAR INTERAGIRE IL SUPPORTO MULTIMEDIALE CON L'OPERA È INDISPENDABILE PER COINVOLGERE IL VISITATORE E CREARE INTERESSE. LA PAROLA SCRITTA E LE AUDIOGUIDE SONO SUPERATE



E i piccoli musei? Che nel campo dell'auto sono un folto gruppo, per quanto un po' nascosto?

"I piccoli, se riuscissero a comunicare - osserva Antinucci - potrebbero approfittare della invasione di turismo a cui stiamo assistendo e che diventerà uno dei problemi di sostenibilità nei prossimi anni. Nel 2017 hanno viaggiato, a livello mondiale, 1,7 miliardi di persone. La crescita, senza paragoni, è del 7% annuo. Ci sono luoghi, come Amsterdam, che hanno proibito la pubblicità turistica. Contano già 17 milioni di visitatori e non ne possono accogliere altri. Questo flusso planetario genera ricadute anche sulle località minori, sui siti 'da scoprire', che se riescono ad accendere una luce, a trovare l'idea di comunicazione, possono entrare nel giro. E diventare valvole di sfogo, per far defluire la concentrazione, l'iperturismo che devasta le mete famose".

Naturalmente non dipende solo dai piccoli musei e collezioni. I Comuni, le Regioni le Comunità che li ospitano

dovrebbero aiutarli, inserirli con energia nell'offerta del territorio, creare un sistema. Ma la scarsa competenza dei piccoli musei spesso non migliora negli enti locali. Anzi.

Concentrandosi un attimo sul come esporre - ancora una volta statue o automobili la ricetta non cambia - Antinucci spiega che l'audiovisivo di supporto non basta più.

"Dieci anni fa la gente si fermava ancora a guardare. Oggi, un semplice monitor accanto all'oggetto lascia indifferenti. Bisogna fare interagire il supporto multimediale con l'opera, lavorare in 3D, o su schermi sorprendenti, che uniscono l'oggetto esposto e il video. Ma per far questo bisogna ripensare tutto l'allestimento. Anche il suono ha un ruolo importante, perché collabora all'effetto immersivo dell'installazione".

Alla caduta di interesse per il video contribuisce il dilagante accesso a filmati via pc, tablet, smartphone. Il

visitatore medio non presta attenzione al film preparato dal museo perché è convinto di poterne trovare uno simile quando vuole, come vuole, su Youtube o altro. E così si perde l'occasione di fruire invece di un messaggio speciale, spesso ben congegnato e con una storia ed immagini esclusive.

"Anche le audioguide sono ormai una illusione di comunicazione. Lo vediamo nei sondaggi che facciamo alla fine delle visite. Se l'apparecchio non racconta storie emozionali, se non riesce a 'drammatizzare' un poco la visita, alla fine il turista sente, ma non ascolta. E, interrogato all'uscita, dichiara di aver visto cose che non esistono. E di quelle vere non ricorda nulla".

Detto questo è facile immaginare cosa valga, sulla massa, la parola addirittura scritta.

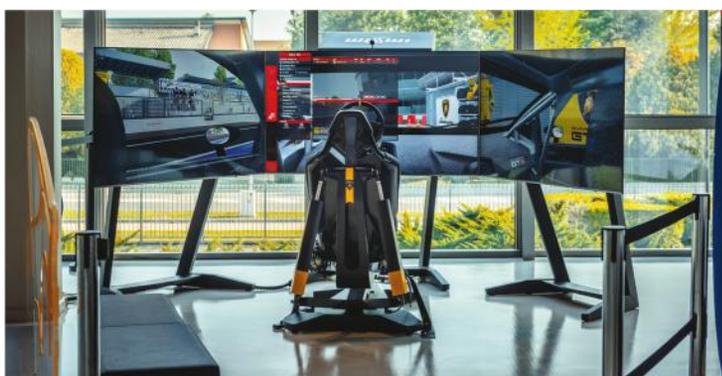
"Zero. Una persona su trenta legge un cartello di poche righe. La maggioranza solo un numero o un titolo succinto. Chi



scrive e basta, sulle pareti dei musei, è letteralmente fuori dal tempo”.

E la costruzione dei percorsi, l'organizzazione delle raccolte, come dovrebbero muoversi?

“Fanno bene i musei di auto che allargano l’orizzonte, la trama della loro storia. Unire l’automobile agli oggetti del suo tempo, alle storie di uomini e donne, ai grandi fatti e alle curiosità contribuisce al fascino. Un tempo, sui giornali di inizio secolo, l’auto era affiancata agli aeroplani, ai motoscafi, ai treni, a tutto quello che si muoveva a motore. La grande novità, il “Gran Teatro del mondo moderno”. Oggi molte cose sono diventate quotidiane, il che le ha rese, per molti, banali. Ma l’idea creativa, la comparazione, il filo che unisce, la capacità di narrare sono sempre il segreto. Con in mente bene chiaro che non dobbiamo parlare agli esperti, agli ingegneri, a persone che sanno già tutto. Dobbiamo parlare alla gente che passa”. **RIC**



Centri di cultura

Sopra, il Museo Fratelli Cozzi di Legnano (MI). A sinistra, il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (MI). Sotto, un simulatore al museo della Lamborghini a Sant’Agata Bolognese (BO).

RUOTECLASSICHE

CENTRO STORICO FIAT

L'ITALIA A QUATTRO RUOTE

Inaugurato nel 1963 in un edificio che faceva parte della prima fabbrica della Casa, raccoglie una collezione di veicoli d'ogni genere e un'imponente documentazione

Testo di **Marco Di Pietro**





SCHEDA

CENTRO STORICO FIAT

Indirizzo

Via Gabriele Chiabrera 20
10126 Torino

Telefono 011 0066240

Sito Internet

fcaheritage.com/it-it/heritage/luoghi/centro-storico-fiat

Orari

domenica 10 - 19

visita su appuntamento



Ampia panoramica

Negli spazi espositivi sono presenti non solo auto: in rappresentanza della produzione Fiat, figurano anche aerei, treni, biciclette, veicoli agricoli e mezzi industriali. Ricostruito anche l'ufficio del progettista Dante Giacosa. Nelle pagine di apertura, la possente "Mefistofele".



È un viaggio lungo più di un secolo, che inizia con un piccolo passo, quello che serve per entrare nel Centro Storico Fiat. È un percorso unico, affascinante ed esclusivo che, attraverso la storia della più importante fabbrica italiana di automobili (e non solo), racconta la vita di tutta una nazione. Nel 1963, nel grande spazio di un edificio liberty che occupa una parte dell'area dei primi stabilimenti della Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondata nel 1899, viene inaugurata un'esposizione permanente che racconta la nascita e lo sviluppo industriale, tecnologico, sociale ed economico dell'azienda che ha legato la propria storia ai destini del Paese in maniera indissolubile. Una sede che, nel 2011, è stata ampliata e arricchita in occasione dei festeggiamenti per i 150 anni dell'Unità d'Italia.

Il Centro Storico rappresenta un'imponente collezione di automobili, cimeli, modellini in scala, manifesti pubblicitari firmati da grandi artisti e molto altro ancora. Attraverso questa macchina del tempo è possibile intraprendere un viaggio che copre l'intera storia della Casa torinese. Il museo presenta anche la ricostruzione di alcuni stabilimenti simbolo e racconta l'evoluzione e i cambiamenti



nelle metodologie costruttive. Così è possibile ritrovare la prima officina Fiat di corso Dante, dove la produzione è ricalcata sulle specializzazioni di mestiere e non esiste ancora un ciclo continuo del prodotto: tutti gli operai compivano ogni operazione di assemblaggio a seconda delle necessità, senza alcuna specializzazione specifica; oppure lo stabilimento del Lingotto, inaugurato nel 1923, che destò l'ammirazione di Le Corbusier per la modernità e l'eleganza del suo sviluppo in verticale, che tende verso l'alto con la

famosa pista di prova sul tetto. Il viaggio prosegue fino a incontrare la riproduzione di una catena di montaggio del complesso di Mirafiori (inaugurato nel 1939), come era negli anni Cinquanta, agli albori della motorizzazione di massa. Vi è persino la "copia" dell'ufficio del progettista Dante Giacosa, il "papà" delle utilitarie Fiat: la Topolino del 1936, la 600 del 1955 e la Nuova 500 del 1957, le quattro ruote che hanno motorizzato l'Italia.

È una grande emozione scoprire nel museo torinese quanto la straordinaria



RUOTECLASSICHE

CENTRO STORICO FIAT



tecnologia Fiat sia volata in alto, letteralmente: basta ammirare la produzione aeronautica. Il primo motore di aviazione Fiat è del 1908, e a partire dalla guerra del '15-18 vengono prodotte decine di modelli completi di aereo da trasporto e militare. Poi, negli anni Cinquanta, nasce il caccia G 91 disegnato da Giuseppe Gabrielli e adottato dalla Nato. Importante l'apporto della Fiat alla prima guerra mondiale anche per le truppe dell'esercito italiano di terra con l'autocarro 18 BL. La diversificazione produttiva, che porta il colosso industriale a operare in ogni settore, continua con il primo trattore, il 702 del 1919, la "Littorina", protagonista del trasporto ferroviario a partire dagli anni Trenta, e poi i motori marini, le biciclette e altro ancora. Una diversificazione che farà approdare Fiat anche nelle case degli

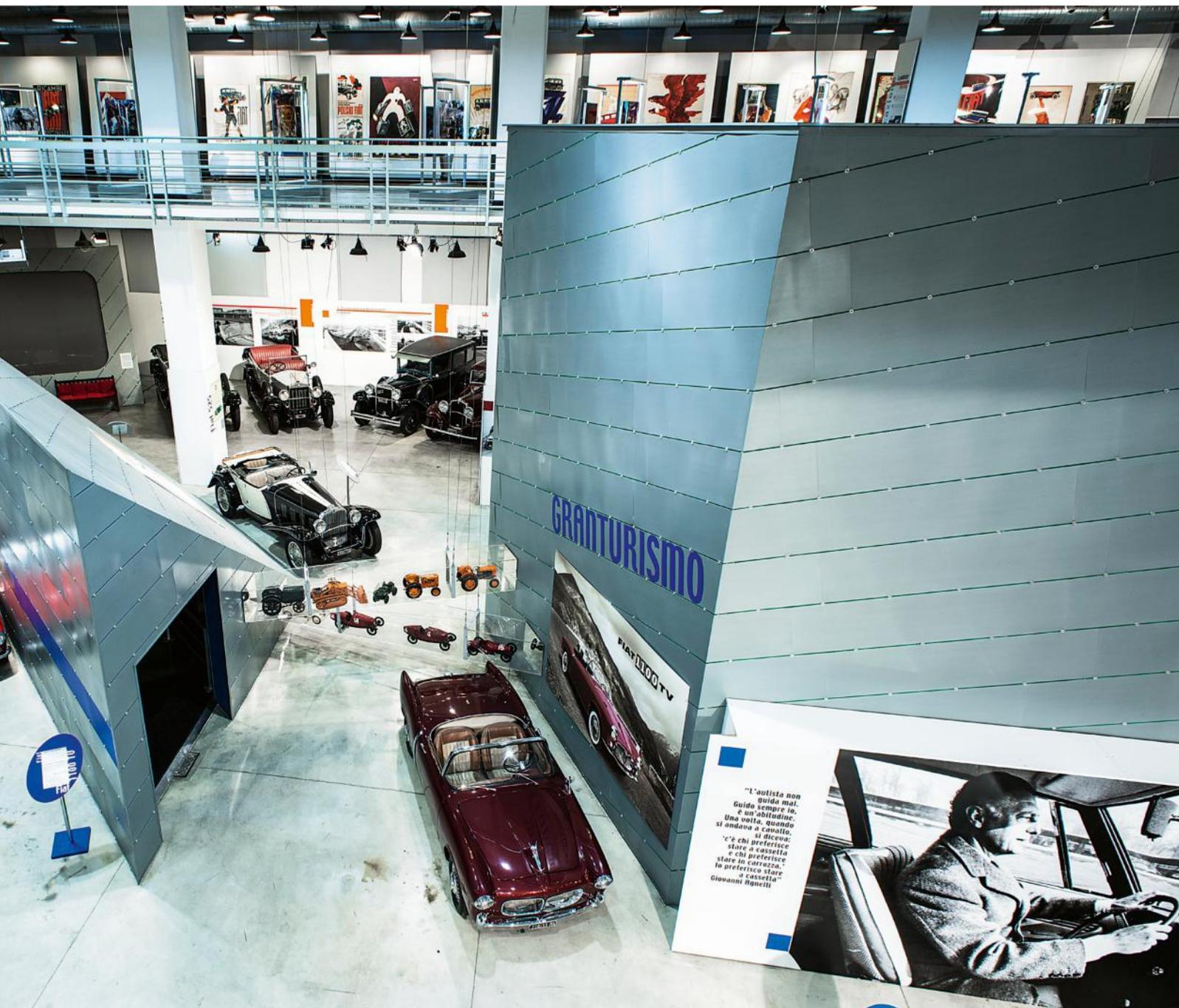
italiani, con la realizzazione di frigoriferi e lavatrici, che saranno protagonisti della espansione dei consumi del dopoguerra.

Grandi spazi sono dedicati alla conservazione e valorizzazione di un enorme patrimonio documentale. Ben 9400 metri lineari di scaffalature riuniscono in un unico luogo 300.000 disegni tecnici, 5000 tra volumi e riviste di automobilismo e storia industriale e più di 6 milioni di immagini (stampe, diacolor, lastre e negativi), oltre a 200 ore di filmati storici, documenti, fotografie, tutti recentemente digitalizzati e a

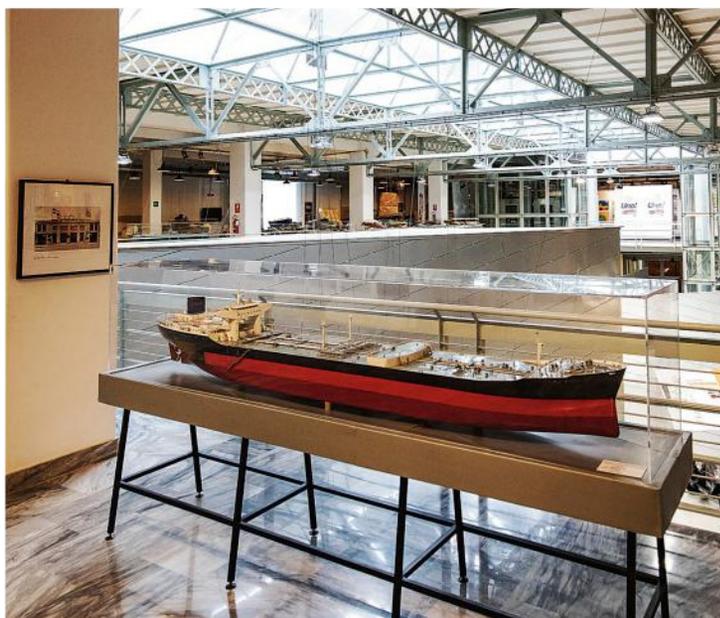
disposizione degli studiosi e dei collezionisti. Al piano terra, per la consultazione dei documenti, è presente una sala arredata con parte dei mobili degli uffici della storica palazzina Fiat di corso Dante, e con capolavori particolarmente pregiati della pittura italiana.

La collezione di automobili è imponente e parte dalla prima vettura Fiat, la 3½ HP, nata alla fine del 1899. Altra chicca è la poderosa "Mefistofele", vettura da record equipaggiata con un motore aeronautico a 6 cilindri in linea

LA PALAZZINA LIBERTY DI VIA CHIABRERA È IL PUNTO DI RIFERIMENTO PER GLI ESTIMATORI E GLI STUDIOSI DEL MARCHIO



di 22 litri di cilindrata e con una potenza di 320 CV. Fu realizzata dall'inglese Sir Ernest Eldridge sulla base di una Fiat SB 4 del 1908; nel luglio 1924 stabilì il primato mondiale di velocità toccando i 234,980 km/h. E che dire del prototipo della 8V con la sua straordinaria carrozzeria in vetroresina con scocca, portiere e sedili ricavati in un solo pezzo? Questo è un esemplare unico che appartiene da sempre al Centro Storico. Il modello di serie della 8V viene prodotto in 114 esemplari tra il '52 e il '54, ha il motore a 8 cilindri e sospensioni a quattro ruote indipendenti. Una sportiva innovativa, illustre testimone di una capacità progettuale raffinata volta alla realizzazione di modelli esclusivi e di nicchia, un segmento però che la Casa avrebbe poi definitivamente abbandonato. **RIC**



Km di sapere
Ben 9400 metri lineari di scaffalature raccolgono preziosi documenti sulla storia della Casa, disegni tecnici, pubblicità e tutto ciò che riguarda la produzione dell'azienda torinese.



RUOTECLASSICHE

MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

RIVOLUZIONE TORINESE

Una realtà in continuo movimento, per adeguarsi alle esigenze di un pubblico che deve essere coinvolto con stimoli e percorsi sempre inediti

Testo di Giosuè Boetto Cohen



Obiettivo vincere

Fin dagli esordi dell'automobilismo le competizioni hanno rappresentato il banco di prova per le capacità progettuali delle Case. Da sinistra, la Bugatti Type 35 B, la Itala Tipo 11, la Maserati 26 B, l'Aquila Italiana 25/30 HP e la Fiat S57/14B.

SCHEDA

MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

Indirizzo

Corso Unità d'Italia 40
10126 Torino

Telefono

011 677666

Sito Internet

museoauto.it/website/it

Email

info@museoauto.it

Orari

da martedì a domenica 10 - 19
lunedì 10 - 14



L'inaugurazione del 1960, in pieno boom economico e con la coscienza immacolata, è stata, al confronto, un gioco da ragazzi. Perché oggi, tra odi e amore, nuove consapevolezze e un imprevedibile avvenire, con che coraggio l'automobile si mette in mostra, al rinato Museo Nazionale dell'Automobile, torinesissimo e mondiale insieme, il più importante d'Europa? Le scelte di un creativo senza macchia e senza paura, François Confino, maestro franco-svizzero di mostre e musei, che ne ha disegnato l'allestimento nel 2011, hanno portato fortuna. I visitatori sono moltiplicati per dieci e il museo in riva al Po, ampliato e reinventato, animato anche da un fitto calendario di mostre temporanee ed eventi, ha ammortizzato i trentadue milioni investiti a suo tempo e dimenticato i tre anni di cantiere che diedero non poche notti insonni al direttore del tempo, Rodolfo Gaffino.

Ma quale è stata la ricetta del successo, che oggi continua con la visione internazionale del presidente Benedetto Camerana e il piglio da manager della nuova direttrice Mariella Mengozzi? Iniziamo a chiederlo proprio a François Confino nel suo atelier di campagna,

sulle colline intorno ad Avignone, dove vive e progetta.

“Prendo l'auto solo quando davvero mi serve o mi diverte, ma ho messo l'auto in tutte le mie mostre - dice ricordando l'inaugurazione del Beaubourg di Parigi, dell'Expo di Siviglia e del nostro Museo del Cinema alla Mole Antonelliana - con l'auto racconto la storia del '900, dal Futurismo alle guerre, dal garage d'inizio secolo all'emancipazione della donna.

A Torino abbiamo ricostruito il muro di Berlino e portato la Trabant, icone di un'epoca e un dramma. Ma anche l'automobile sostenibile, le nazioni ricche coperte di quattro ruote, ma tese nella ricerca. L'Oriente con i suoi due miliardi di automobilisti, che non vogliono aspettare”.

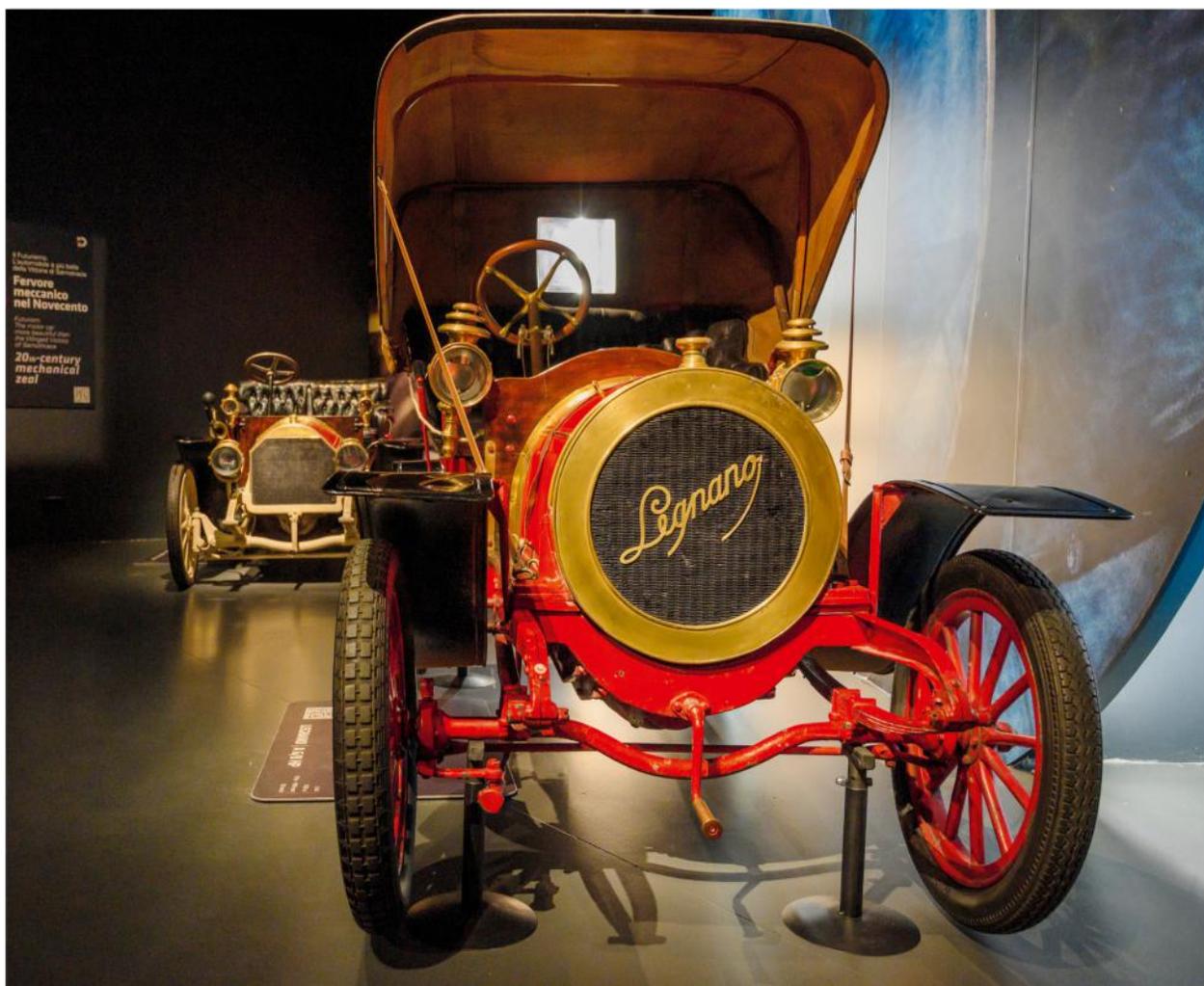
Confino è orripilato dai musei di se stessi. “Ho visto troppe gallerie di cadaveri immobili, autorimesse zeppe di cartellini che nessuno legge. Sono la negazione dell'automobile e del museo moderno. A Torino tutto è in movimento, reale, virtuale, concettuale. Uno spettacolo da godere e condividere, perché il luogo diventi uno stimolo al dialogo, al confronto”.

Ma guai a tradire il valore degli oggetti, ammoniscono i cultori.

La missione di raccontarne storia e conoscenza. Per questo la collezione del Mauto, unica nel suo genere, è sempre lì. Il garage-magazzino, che raccoglie i modelli non in mostra, è aperto al pubblico su richiesta e la bottega di restauro, forse, un giorno diventerà un vero centro di formazione.

Ma sentiamo ancora Confino. “Bisogna saper scegliere. Una volta, in un museo di vetri romani, ho fatto piazza pulita di centocinquanta caraffe. Splendide, ma per il visitatore erano tutte uguali. Ne abbiamo scelta una, la più bella e intorno abbiamo raccontato la grande storia dell'arte del vetro, che Roma ha donato all'Europa. La gente non si staccava dalla brocca e si è portata a casa anche la storia”.

Il percorso del Museo Nazionale, nato otto anni fa, si aggiornerà nel 2020. Alcune sale del percorso “follia”, che hanno ormai un po' esaurito il loro messaggio provocatorio, saranno riallestite. Al loro posto troverà spazio una nuova storia, quella delle corse epiche di cui l'Italia è stata maestra nella prima metà del '900. E anche la sezione design, un altro gioiello del Mauto, ricca di contributi interattivi, beneficerà di un face lifting. **RC**

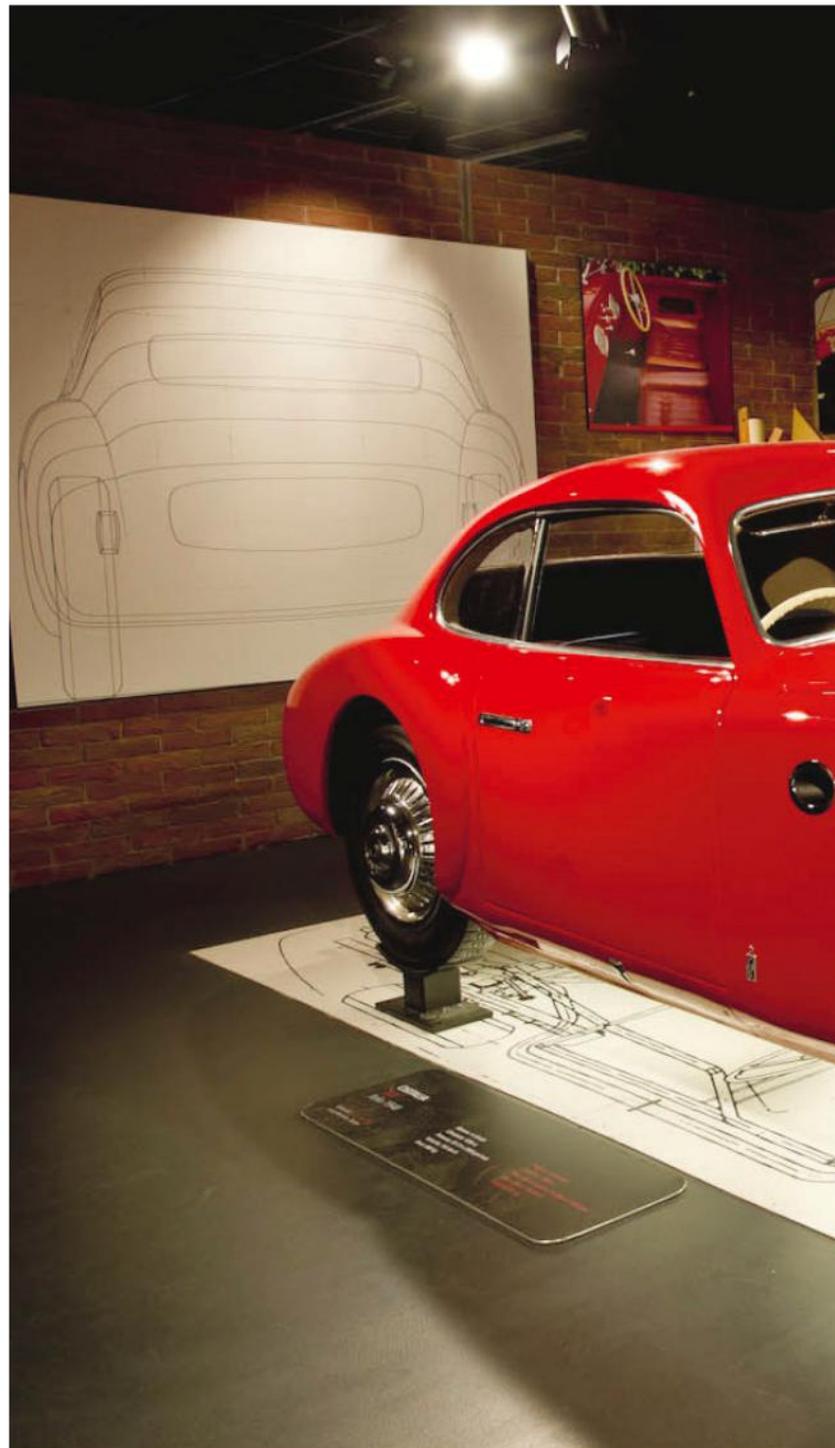


Record di velocità

Nella pagina accanto, al centro, il siluro a propulsione elettrica Jamais Contente con il quale il belga Camille Jenatton oltrepassò il muro dei 100 km/h: era il 29 aprile del 1899. Sopra, la celeberrima Itala 35/45 HP del raid Pechino-Parigi del 1947. A fianco, la Legnano A 6/8 HP del 1908.

UN FUTURO DENSO DI APPUNTAMENTI

Mariella Mengozzi, direttrice del Mauto, spiega i programmi e le novità per il 2020. La parola d'ordine è mantenersi in costante movimento, senza riposare sugli allori



Una manager di esperienza internazionale si è seduta alla guida del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. È Mariella Mengozzi, ex Walt Disney, ex Ferrari (e Museo Ferrari), più recentemente amministratore delegato di un cantiere per super yacht che batte bandiera olandese. Poi il concorso per la direzione del Mauto, partito nell'estate del 2017 e

approdato alla sua nomina. A distanza di quasi due anni si può dire che sia stato un buon innesto, all'interno di un'istituzione e di una strategia ben avviata: il museo, giudicato uno dei più belli del mondo, conta - tra i suoi 210.000 visitatori annui - il 60% di stranieri e sta moltiplicando le sue iniziative. Scorriamo dunque insieme a Mengozzi le novità del Mauto per il 2020. Due grandi mostre dedicate allo sport e alle



Divina

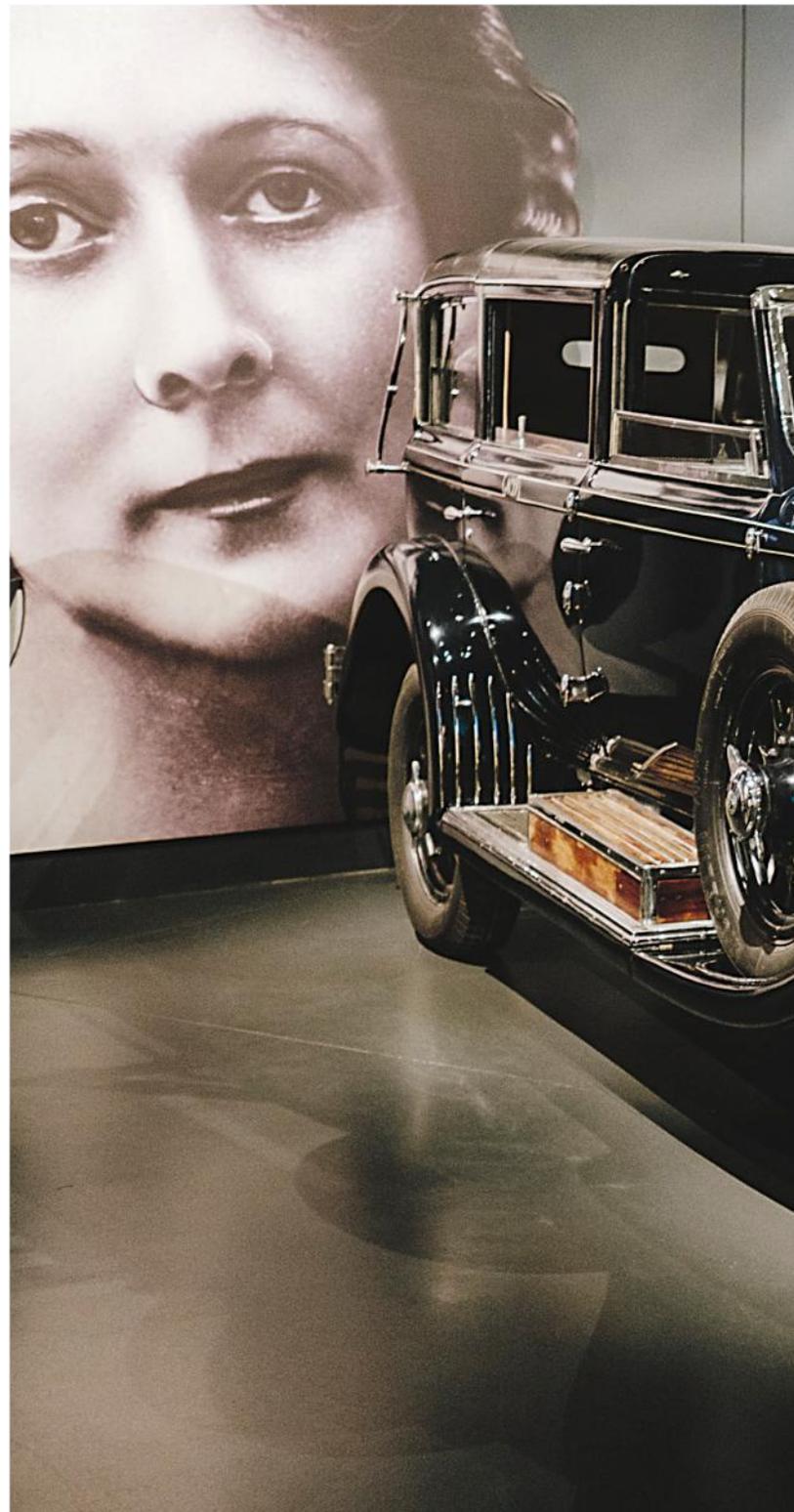
Non poteva mancare la Citroën DS, una delle vetture più innovative della storia. A firmare le sue linee avveniristiche fu Flaminio Bertoni Sotto, la Cisitalia 202, unica vettura ad essere stabilmente esposta al MoMA di New York, dove fu mostrata nel 1951.



Lusso e blasone

Sotto, una Packard Super Eight del 1937, al tempo una delle automobili più prestigiose sul mercato americano.

A destra, l'Isotta Fraschini 8A del 1929.



competizioni si avvicineranno tra la primavera e l'autunno, entrambe corredate da un ricco calendario di conferenze e incontri con i personaggi che ne hanno fatto la storia.

“Cominceremo in marzo con una esposizione per i settant'anni della Formula 1” spiega Mariella Mengozzi, che per l'automobilismo sportivo ha una particolare predilezione. “Un evento per

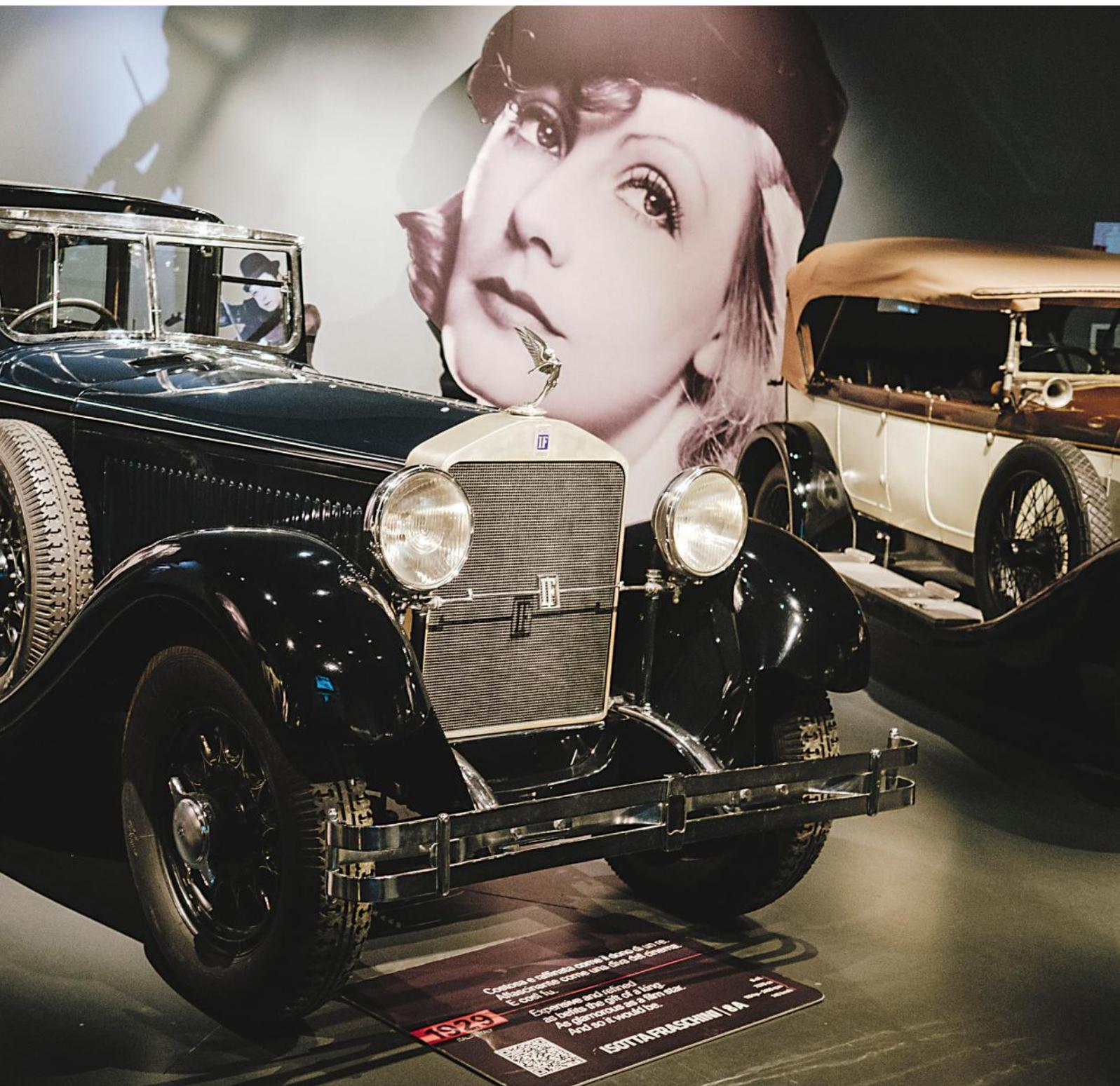
celebrare il massimo campionato sportivo a settant'anni dalla prima gara corsa a Silverstone, attraverso le storie di piloti e progettisti, dei circuiti e della loro evoluzione”. Il percorso di visita del Mauto include peraltro già una suggestiva sezione dedicata alle corse a ruote scoperte che ospita prestigiose vetture dagli inizi del secolo scorso ad oggi.

“La mostra temporanea

dell'anno prossimo - continua la direttrice - costituirà quindi un racconto integrativo rispetto al percorso permanente. L'obiettivo è celebrare l'anniversario approfondendo alcuni temi chiave: l'evoluzione tecnologica, le gomme, i piloti, i circuiti e la sicurezza. Facendo anche rivivere le emozioni delle gare attraverso filmati e immagini”.

Da ottobre 2020 a marzo

del '21 il testimone passerà al mondo dei rally. “Una lunga e mitica avventura - continua Mengozzi - raccontata attraverso le protagoniste che si sono sfidate sulle strade di tutto il mondo a partire dagli anni Sessanta. Le vetture esposte, con particolare attenzione alle classiche e 'pre-digital' 1960-1990, proverranno in gran parte dalla collezione Macaluso. Eventi, incontri con tecnici



Attività variegate
 Il Mauto è un museo che vive non solo attraverso le molteplici esposizioni tematiche che si succedono, ma anche grazie ai corsi formativi e al reparto restauro, dove le vetture della collezione vengono accudite.

L'AUTOMOBILE È STATA LA PROTAGONISTA INDISCUSSA DEL NOVECENTO



Minimalismo

Sopra, la Fiat 500 F del 1968, l'Acma Vespa 400 del 1958 e la Fiat 600 del 1955, il modello che motorizzò l'Italia. A destra, la conferenza dedicata a Marcello Gandini; più a destra il Premio Matita d'Oro: da sinistra, Leonardo Fioravanti, Marcello Gandini e Giorgetto Giugiaro.



e progettisti accompagneranno la mostra nel calendario."

Da ottobre 2019 a gennaio 2020, nello spazio design, sarà invece allestito un tributo speciale a Sergio Scaglietti, in occasione del centenario della nascita del grande carrozziere modenese. Saranno presenti una decina di vetture, non solo Ferrari, oltre ai celebri mascheroni e "fili di ferro" sui quali prendeva forma

l'alluminio.

"A seguire, e fino a aprile 2020 - riprende la direttrice del Mauto - abbiamo pensato ad un omaggio alla Lancia Aurelia. Una selezione di alcuni esemplari di un modello senza tempo, prodotto dal 1950 al 1958 e divenuto mitico per essere stato protagonista della Dolce Vita cinematografica, oltre ad aver ottenuto notevoli successi internazionali nelle corse su

strada e in pista".

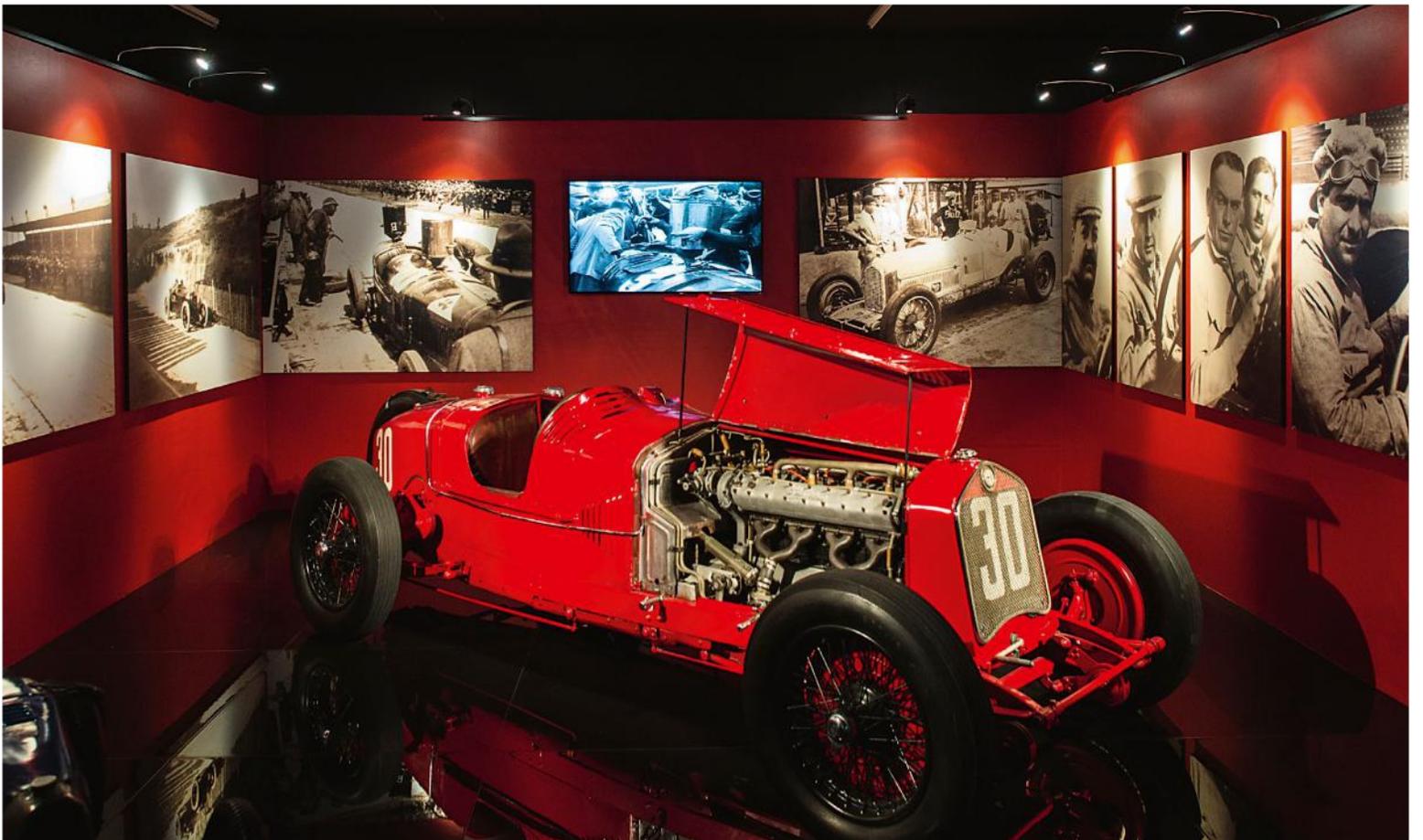
A proposito di Lancia Aurelia, il Mauto sarà l'anno prossimo anche una delle location delle celebrazioni per i 90 anni di Pininfarina. A cavallo dell'estate, con un allestimento per ora segreto, alcune delle tappe chiave della firma principe del design italiano saranno rievocate nelle sale di Corso Unità d'Italia.

"Nello stesso periodo -

spiega ancora Mariella Mengozzi - nelle sale del primo piano, prenderà vita una mostra multimediale e fotografica di grande fascino, dedicata alle corse in salita e ai massimi campioni degli anni 20-30. Grazie a un incredibile ritrovamento d'archivio (si veda il numero di Ruoteclassiche del marzo 2018 ndr) riguardante oltre cento lastre fotografiche del Fondo Scoffone conservate



Sempre di corsa
Una carrellata di
monoposto
di Formula 1. Sotto,
l'Alfa Romeo P2,
del 1930. La prima
versione compare nel
1924, su progetto
di Vittorio Jano.





In anticipo sui tempi

Sopra, la Cisitalia 202 SMM Spider Nuvolari del 1947. All'estrema destra, la Fiat 600 Multipla aveva le carte in regola per divenire la compagna ideale per portare la famiglia italiana al mare. Ma allora il concetto di monovolume era troppo avanti e il modello non ebbe successo.



al Museo Civico di Cuneo sarà rimessa in scena la celebre arrampicata Cuneo-Colle della Maddalena".

Nuvolari, Varzi, Campari, Caracciola e molti altri campioni torneranno dunque in vita grazie alle lastre impresse da Scoffone, parte di un lascito di 40.000 immagini. "Sono scatti di rara bellezza - aggiunge Mengozzi - molti dei quali inediti. E intorno ai campioni, tale patrimonio iconografico ci consente di 'scoprire' il mondo delle corse del tempo, le città in festa, le autorità, i meccanici, le 'gran dame' e soprattutto i tornanti di polvere bianca, i picnic del

pubblico sugli alpeggi, l'indicibile trepidazione di quegli anni ruggenti. Il tutto portato in video, su grandi pannelli scenografici stampati o messo in cornice". La mostra, sostenuta dalla casa orologiera Eberhard & Co., è "prodotta" con il Comune di Cuneo, che la anticiperà nell'inverno negli spazi espositivi di San Francesco.

A lato delle mostre temporanee, pensate per tenere sempre alta l'attenzione del pubblico e riportarlo dentro il museo, ci saranno anche molti eventi speciali. Con "Torino Città del Cinema 2020" il Mauto

e l'Associazione Piemonte Movie stanno lavorando per raccontare come l'auto e il cinematografo, invenzioni coeve, abbiano di fatto trasformato la nostra vita.

Giunto nel 2020 alla sua quarta edizione, il Mauto Design Award invece è una cerimonia di consegna dei premi da parte di una giuria di specialisti. Nel 2020 si assegneranno la Matita d'Oro alla Carriera, il premio Giovane Promessa del Design e quello per il Progetto Originale e Innovativo.

Molte saranno le trasferte di vetture ufficiali del museo: cominciando da Padova per

Auto e Moto d'Epoca, Parigi per Retromobile, il Goodwood Festival of Speed, la London to Brighton, il Salone di Kyoto e il Concorso di Villa d'Este. Non mancherà la nuova edizione milanese di quello che fino a quest'anno era noto come il Salone del Valentino. Infine la Scuderia Mauto, con una selezione di vetture, rimesse in moto grazie all'intervento del Centro di Restauro, prenderanno parte alla Mille Miglia, alla Vernasca Silver Flag, al Gran Premio Nuvolari e alla Targa Florio. Sarà un anno pieno di impegni e di grande visibilità. **RC**

IN RICORDO DI “MONSÙ”

Un doveroso omaggio al fondatore di uno dei marchi più prestigiosi e innovativi, che oggi purtroppo rischia di essere dimenticato



Vincenzo Lancia nasce il 24 agosto del 1881 a Fobello, in provincia di Vercelli. Proprio nel piccolo comune il Valsesia Lancia Story, in collaborazione con la famiglia Lancia ed il Comune, ha allestito una mostra permanente intitolata al fondatore della prestigiosa casa automobilistica torinese che porta il suo nome.

L'idea nasce agli inizi del 2009, sull'onda dell'impegno profuso dal Lancia Story che

aveva portato ad inaugurare nel 2008 la Via Lancia (che conduce da Varallo a Fobello) e nel 2007, a Varallo, il piazzale Vincenzo Lancia (a fianco della storica stazione ferroviaria, capolinea della Novara-Varallo). L'esposizione rappresenta il tassello conclusivo delle attività portate avanti dal club per ricordare e celebrare “Monsù” Vincenzo, prematuramente scomparso nel 1937.

Avanzata la proposta all'amministrazione comunale di Fobello viene trovata la

possibile futura sede presso il secondo piano del palazzo Giuseppe Lancia, che lo stesso figlio Vincenzo contribuì a costruire come edificio scolastico e che oggi è di proprietà del Comune.

Posate le basi per la realizzazione dell'idea, è stata contattata la famiglia Lancia per avere il benestare all'opera. Dopo l'incontro di presentazione del progetto, oltre al parere favorevole alla realizzazione, è stata manifestata da parte loro la volontà di collaborare

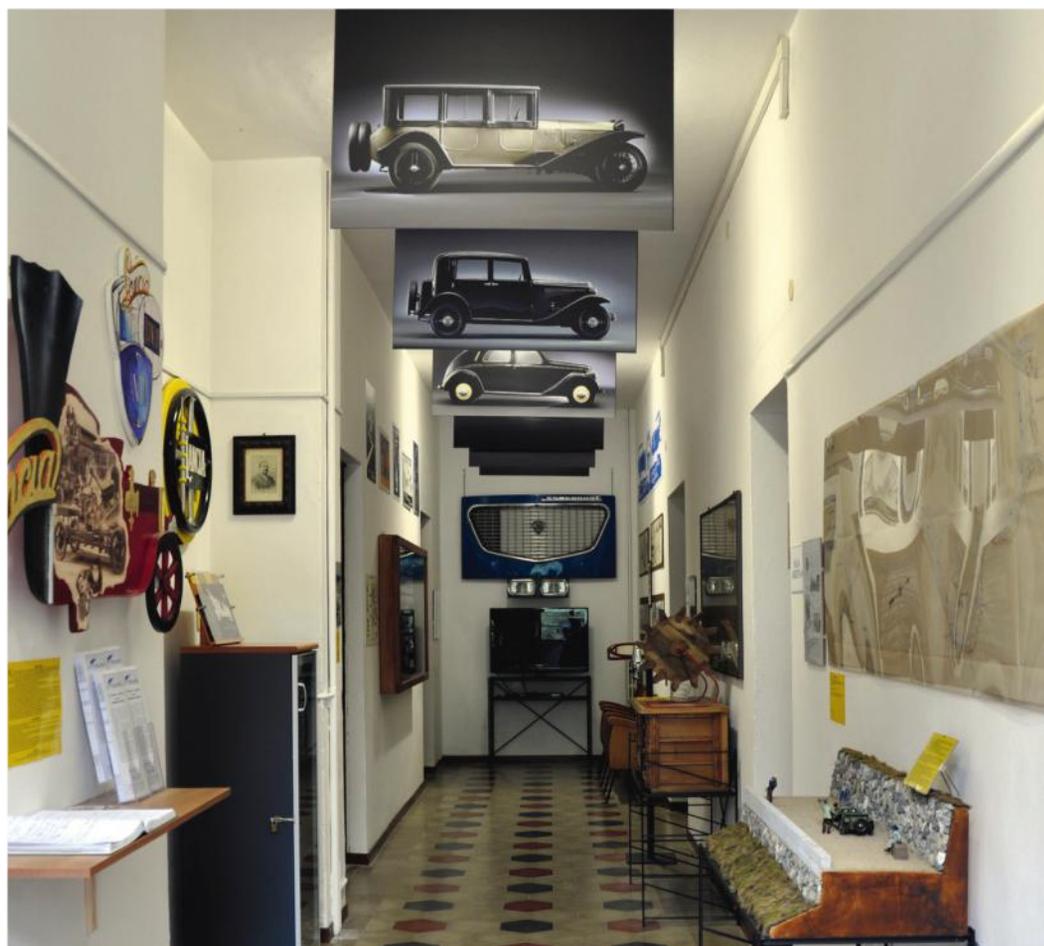
fornendo documenti, oggetti e informazioni utili al compimento della mostra.

Il via ai lavori è stato dato all'inizio di maggio dopo il sopralluogo e una bozza di massima del progetto.

Essendo i locali divisi in stanze (le aule scolastiche di un tempo) si è optato per una suddivisione tematica volta a ripercorrere la vicenda umana di Vincenzo Lancia.

L'allestimento ha richiesto circa quattro mesi nei quali sono stati preparati i locali, con l'organizzazione del cospicuo materiale a disposizione, comprendente documenti, fotografie, giornali e oggetti; senza dimenticare la compilazione dei pannelli esplicativi in italiano ed inglese.

Oggi il percorso museale è suddiviso in cinque sale che portano i nomi di altrettante famose e prestigiose vetture Lancia: Augusta, Artena, Astura, Aprilia e Stratos. Per non dimenticare una figura fondamentale nella storia evolutiva dell'automobile. **R&G**



SCHEDA

MOSTRA VINCENZO LANCIA

Indirizzo

Via Giuseppe Lancia
13025 Fobello (VC)

Sito Internet

valsiesialanciastory.com/museolancia.html

Email

info@valsiesialanciastory.com

Orari

visita su appuntamento



L'ASSO DI GALLIATE

All'interno del castello del comune piemontese è ospitato uno spazio dedicato al grande campione, protagonista assoluto dell'epoca d'oro del motorismo sportivo



Non lontana da Novara, a circa sette chilometri, Galliate, la città natale del grande Achille Varzi, accoglie il visitatore con il suo centro storico, arricchito da un grande Castello Visconteo Sforzesco. Al suo interno è collocata la Sala Museo Achille Varzi. Per valorizzare e commemorare degnamente la figura del campione, autentico fuoriclasse sia in sella alle motociclette sia al volante delle automobili più

veloci e scorbutiche, come l'indomabile Auto Union da grand prix, il Comune di Galliate e l'Automobile Club Novara hanno unito i propri sforzi attraverso la sottoscrizione di un accordo quadro. Il punto di partenza è stata la mostra fotografica, di proprietà dell'Automobile Club Novara, predisposta in occasione del centenario della nascita di Achille Varzi (8 agosto 1904), ed il materiale storico, messo a disposizione dal Moto Club Achille Varzi di Galliate oltre

che da alcuni cittadini; sulla scorta di tale documentazione il 16 maggio del 2009 viene inaugurata questa struttura. L'impegno costante e competente del Moto Club Achille Varzi, storico sodalizio custode della memoria dell'asso del volante di Galliate, ha consentito di ampliare costantemente il materiale esposto. Sebbene la principale attività sia quella motociclistica, da anni il club è coinvolto e presente anche in campo automobilistico, con

SCHEDA

SALA MUSEO ACHILLE VARZI

Indirizzo Piazza Vittorio Veneto
28066 Galliate (NO)

Telefono
0321 800761 - 0321 800763

Sito Internet
achillevarzi.com/museo/

Email
sociocult@comune.galliate.no.it
info@achillevarzi.org

Orari
su appuntamento; da marzo a dicembre la domenica pomeriggio senza prenotazione



l'organizzazione di eventi o nel supporto logistico di manifestazioni che fanno tappa al Museo Achille Varzi. Altro importante e rilevante appunto è quello che il Moto Club Achille Varzi è gemellato e collabora con la Fondazione Juan Manuel Fangio di Balcarce in Argentina, così da proseguire idealmente quel legame che i piloti dell'Equipo Argentino strinsero con Galliate, dando vita alla squadra che, guidata da Fangio, raccolse l'eredità sportiva di Achille Varzi,

al quale il pilota di Balcerce era legato da stima e amicizia. I due si erano conosciuti nel 1947 durante la spedizione italiana in Argentina; fu quell'incontro che permise a Fangio di approdare nel Vecchio Continente e di vincere nel 1951 il primo dei suoi cinque Mondiali di Formula 1. Nel 1949 Fangio infatti giunse in Italia con il cosiddetto Equipo Argentino, la squadra corse ufficiale sovvenzionata dal governo dello Stato sudamericano, il cui quartier generale venne ospitato

dalla famiglia Varzi. Una volta all'interno della sala il visitatore, attraverso dei pannelli fotografici e descrittivi, ha la possibilità di ripercorrere le tappe significative della carriera sportiva del campione galliatese. Al centro della medesima sala sono collocate delle vetrine espositive

contenenti oggetti, vestiario, premi e onorificenze conseguite e a lui dedicate. Un viaggio che consente di rivivere uno dei capitoli più avvincenti del motorismo, quando l'Italia era divisa tra i sostenitori dell'elegante e riservato Varzi e i tifosi dell'irruento Nuvolari. **RG**

UNA ESPOSIZIONE DI CIMELI E DOCUMENTI DEL CAMPIONE SCOMPARSO NEL 1948



SCENOGRAFIE INDUSTRIALI

A Torino rivivono i marchi che hanno costituito il gruppo CNH, con camion, autobus, trattori e macchine per movimento terra. Una collezione sempre aperta al pubblico e fruibile con facilità

A Torino c'è l'unico museo italiano regolarmente aperto al pubblico dedicato ai veicoli industriali, ai trattori e alle macchine per movimento terra. È la Galleria Storica dell'Industrial Village, nata all'interno dello stabilimento Iveco che fu della Spa, fondata dai fratelli Ceirano e passata a inizio anni Trenta al gruppo Fiat. Raccoglie una trentina di pezzi storici, principalmente camion, delle marche che

hanno costituito il gruppo CNH, che ha raccolto le attività di Iveco, Case e New Holland, a loro volta nate dall'aggregazione di marchi storici molti dei quali con oltre un secolo di vita. La galleria occupa 2500 mq di superficie ed è visitabile in completa libertà grazie alla cartellonistica e a un'app che carica le schede del veicolo quando il visitatore si trova nelle sue vicinanze. Su richiesta possono essere organizzate visite guidate

in italiano, inglese, francese, tedesco, spagnolo e russo.

La collezione permanente è integrata da prestiti di importanti collezioni di camion e trattori, che variano una/due volte all'anno. Il marchio più rappresentato è Fiat, che spazia dai camion della prima guerra mondiale come il 18 BL alle trattrici agricole a petrolio serie 700 costruite a cavallo degli anni Trenta, le ultime prima dell'avvento del motore diesel. La piccola corriera 507

SCHEDA

INDUSTRIAL VILLAGE - GALLERIA STORICA

Indirizzo

Strada Settimo 223
10156 Torino

Telefono

011 0071300

Sito Internet

www.cnhindustrialvillage.com

Orari

da lunedì a venerdì 8 - 19



Civili e militari

Nella pagina a fianco, il Fiat 615 doppia cabina. Qui a lato, l'ultimo 682 prodotto. Sotto, a sinistra, il Lancia Omicron e il Fiat 507 Orlandi; a destra l'anfibio Iveco 6605 utilizzato in Amazzonia da Jacques Cousteau e un Fiat 642 N6. In basso, a sinistra, i militari Spa 38R e TL37, Lancia 3Ro, Fiat 18BL e Spa 25C10; a destra, il trattore Fiat 25R.



carrozzata a Modena da Renzo Orlandi (altra azienda assorbita dall'Iveco) ci ricorda di quando gli autobus erano poco più che grosse automobili; del leggendario camion 682 che a partire dal 1952 ha motorizzato l'Italia e l'Africa Nera il museo conserva l'ultimo esemplare prodotto, che ha lasciato le linee di montaggio proprio allo stabilimento Spa nel 1988. Il trattore 211R e il camion leggero 615 richiamano la motorizzazione di massa degli

anni Cinquanta. La pala cingolata FL12 del 1969 ricorda la lunga tradizione del marchio nel movimento terra, proseguita poi con la Fiatallis e la Case-New Holland.

Della Spa, Società Piemontese Automobili, sono in mostra l'autopompa su telaio 25C12 degli anni Venti, ultima sopravvissuta tra quelle che nel 1936 spensero il grande incendio del Teatro Regio di Torino, la 4x4 sahariana TL37 e il camion medio 38R del 1939, qui in livrea militare.

L'OM è rappresentata da un Leoncino delle ultime serie (metà anni Sessanta), con la cabina a tre posti, e da un Tigre del 1959 che lavorava come veicolo d'appoggio per trasporti eccezionali, con pianale extralungo e una seconda fila di sedili in cabina. L'ultimo esemplare esistente

di autobus Omicron, convertito nel dopoguerra in carro attrezzi per i bus urbani di Roma, e un camion 3Ro in versione militare ricordano la Lancia. Per Unic e Magirus-Deutz ci sono rispettivamente la camionetta M1A del 1912 e l'autocarro medio 85D10 degli anni Cinquanta. **RIC**

L'ESPOSIZIONE RACCONTA LA STORIA INDUSTRIALE DEL NOSTRO PAESE

RUOTECLASSICHE

MUSEO STORICO ALFA ROMEO

Velocità
nasce la leggenda

CUORE ALFISTA

Nel 2015 apre al pubblico il sancta sanctorum della Casa del Biscione. In una veste completamente rinnovata e proiettata al futuro. Per non dimenticare il passato

Testo di Giosuè Boetto Cohen



SCHEDA

MUSEO STORICO ALFA ROMEO

Indirizzo

Viale Alfa Romeo
20020 Arese (MI)

Telefono

02 44425511

Sito Internet

museoalfaromeo.com

Email

info@museoalfaromeo.com

Orari

tutti i giorni 10-18
chiuso il martedì



Per gli alfisti il 24 giugno del 2015 è una data da imprimere nella memoria (e ovviamente nel cuore). Quel giorno infatti ha aperto al pubblico il “nuovo” Museo Storico Alfa Romeo, in occasione della anteprima mondiale della Giulia. Questo è il luogo in cui si racconta, a visitatori provenienti da centoventi nazioni, una lunga storia di automobili che si intreccia con quella d’Italia. Un’avventura fatta di trionfi e di sconfitte, di bellezza e stile, di coraggio e passione, di amore per i dettagli, d’ingegno e anche di glamour.

Ma non è sempre stato così. Anche se la volontà di valorizzare l’epopea del marchio Alfa Romeo, di preservarne e metter in

mostra i pezzi migliori e narrarne gli eventi è una strategia di marketing che risale al dopoguerra, il dialogo con il pubblico è stato, per alcuni decenni, limitato agli appassionati. Una elite che su specifica richiesta veniva ammessa a visitare il museo, di fatto privato, della Casa: un immenso garage delle meraviglie, ma con pochissimo racconto. Un sorta di “pantheon” ideato da Orazio Satta Puliga, fortemente auspicato da Giuseppe Luraghi e inaugurato nel 1976 da Gaetano Cortesi (al tempo presidente e amministratore delegato dell’Alfa Romeo). La sede era all’interno dell’headquarter di Arese, dove la casa del Biscione si era trasferita dal Portello.

I vertici di Alfa Romeo - all’epoca

azienda di proprietà pubblica - dedicarono al progetto un edificio appositamente costruito, realizzando la “casa” per la collezione che Luigi Fusi aveva da tempo iniziato a mettere insieme. Solo in tempi più recenti il museo Alfa è stato trasformato in un luogo veramente aperto a tutti, cuore di un “brand center”, dotato di bookshop, caffetteria, centro documentazione consultabile, un tracciato di prova per sfilate di auto storiche, spazi per eventi e showroom di vendita con area delivery.

Se in passato, come detto, il museo era frequentato da un ristretto giro di “addetti ai lavori”, il luogo nato dopo la ristrutturazione del 2015 comunica oggi a decine di migliaia di persone, grazie a un percorso moderno, un linguaggio espositivo che integra nuovi elementi all’oggetto auto e un allestimento multimediale che accompagna ed emoziona il visitatore.

In esposizione permanente sono una

**L’IDEA DI UN MUSEO VENNE
A ORAZIO SATTA PULIGA. LUIGI FUSI
AVVIÒ LA RACCOLTA DEL “MATERIALE”**

Stelle da GP

Nella foto, la Bimotore del 1935 (a sinistra) e la Tipo A (a destra). Sotto, la celeberrima "Alfetta".

Nella pagina accanto, la 40/60 HP Aerodinamica del 1914, nota come "Siluro Ricotti".





Il tempo scorre
Sopra, la 24 HP del 1924. Nelle altre foto, alcuni "tratti" della "Timeline" che ripercorre la storia della Casa attraverso la sua produzione automobilistica.



settantina di vetture che hanno segnato non solo l'evoluzione del marchio, ma la storia stessa dell'auto. Dalla prima a marchio Alfa, la 24 HP, alla Tipo P2 campione del mondo nel 1925, fino alle Alfetta 158 e 159 con le quali la Casa si è aggiudicata i primi due titoli di Formula 1 della storia. E, ancora, la 8C 2900 B "Le Mans", la spider "Duetto" di colore rosso resa celebre dal film "Il laureato" fino alla leggendaria 33 Stradale. Senza contare le concept car, i modelli di stile, i propulsori stradali e aeronautici e molto altro.

L'essenza del marchio è condensata in tre principi, che caratterizzano altrettante aree tematiche: la "Timeline", che

rappresenta la continuità industriale; la "Bellezza", che unisce stile, design e lifestyle; la "Velocità", sintesi di tecnologia, sportività e piacere di guida. L'allestimento museale sottolinea i tratti identitari che appartengono al DNA Alfa Romeo, evocato per mezzo di una suggestiva installazione luminosa che attraversa verticalmente l'edificio: luci, parole e segni di stile che si attivano in uno spettacolo con un movimento elicoidale discendente, a simboleggiare la continuità stilistica e la coerenza tecnologica nel tempo.

L'edificio, su cui è intervenuto l'architetto Benedetto Camerana, è caratterizzato da una pensilina rossa che attraversa il complesso e traccia il percorso

dal parcheggio al museo: un nastro rosso che conduce fino all'inizio del percorso espositivo con il nuovo volume della scala mobile. Quest'ultimo elemento, ben visibile dall'autostrada nel suo "Rosso Alfa", è il simbolo della rinascita del museo: un segno moderno, che si incastona e ravviva l'architettura degli anni 70, e risolve il rapporto necessario tra storia e contemporaneo.

Oltre alle auto esposte in modo permanente, il museo può contare su una collezione storica che comprende oltre 200 vetture, decine di motori stradali, aeronautici e marini, centinaia di modellini, trofei, oggetti d'arte, accessori ma anche un

1900 C52 Disco Volante 1952

Nel nome, strizza l'occhio al mercato d'oltreoceano, quanto mai affascinato dal volo e dallo spazio.
Ma non ci sono cromature, pinne o ogive: per Touring il futuro è un telaio leggero,
una ricerca aerodinamica estrema ed uno stile senza tempo, senza regole e senza eguali.

The name was a nod to the transatlantic market and its post-war fascination with flight.
However, there are no fins, no bullets and no lavish chroming: for Touring the future is
extreme aerodynamic research and timeless styling, without rules and without equal.



Giulietta Spider Prototipo 1955
Presto: Touring in società con Alfa Romeo
con l'Alfa Romeo Giulietta Spider.

RUOTECLASSICHE

MUSEO STORICO ALFA ROMEO



Nessuna rottura

Spazi aperti, moderni e luminosi ospitano la ricca collezione.

La struttura verticale suggerisce la continuità del patrimonio genetico della Casa nella sua lunga evoluzione.



Fama mondiale

La Spider 1600, a tutti nota come "Duetto", è una delle icone del marchio. Alla sua fama ha contribuito il ruolo da protagonista nel film "Il laureato", interpretato da Dustin Hoffman.



aeroplano, un motoscafo da gara e persino una cucina a gas, tutti ascritti al marchio del Biscione. Tutti questi materiali, conservati in un magazzino attualmente non visitabile, costituiscono una inesauribile miniera di temi e idee che consentono al museo di organizzare mostre temporanee tematiche, che a rotazione si alternano nel foyer e negli spazi di transito. Le meraviglie nascoste permettono, inoltre, di partecipare a eventi e manifestazioni esterne, sia statiche che dinamiche: dalla Mille Miglia - l'edizione 2019 è stata vinta proprio dalla 6C 1500 SS del museo - alle fiere nazionali e internazionali. E molto altro.

Importante è poi la collaborazione con altri musei, sviluppata anche attraverso il prestito di auto in occasione di mostre particolarmente significative. Nel 2019, ad esempio, la concept car Carabo è stata esposta al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino nell'ambito della mostra "Marcello Gandini, genio nascosto", mentre la mostra

"90 years" al Museo Ferrari di Maranello si avvale di due prestigiose auto della collezione Alfa Romeo: la Tipo B Aerodinamica e la 8C 2300 Mille Miglia.

Per arricchire l'offerta e soddisfare le esigenze degli appassionati, il museo organizza poi una serie di attività di approfondimento: un esempio è il ciclo "Backstage", con appuntamenti a cadenza mensile per valorizzare la storia del marchio attraverso l'esposizione e lo studio di esemplari rari e solitamente non esposti. Una volta l'anno, nel mese di settembre, è in programma un evento dedicato agli appassionati: si chiama "Cofani aperti"

perché per l'intero weekend tutte le auto vengono esposte con le carrozzerie aperte, lasciando ai visitatori la possibilità di ammirare, per una volta, le meccaniche, il "cuore" delle Alfa Romeo.

È frequente, soprattutto nei weekend, veder transitare sulla pista interna le auto storiche del museo o dei club, che hanno la possibilità di sfilare in parata durante i raduni. Durante l'anno, la struttura ospita infine la proiezione in diretta dei Gran Premi di Formula 1, in una sala-auditorium con maxi schermo appositamente allestita per accogliere i tifosi in una vera e propria "tribuna Alfa Romeo". **R G**

INTENSA È LA COLLABORAZIONE CON ALTRI MUSEI E LA PARTECIPAZIONE AD EVENTI DI RILEVANZA INTERNAZIONALE



BACKSTAGE

Lorenzo Ardizio, curatore del Museo Storico Alfa Romeo, durante la conferenza "Alle radici dell'Alfa Romeo: la Darraq 8/10 HP". L'evento, svoltosi il 23 giugno scorso, faceva parte del ciclo di incontri organizzato dal museo e titolato "Dietro le quinte - Backstage". La serie di lezioni, avviata a gennaio di quest'anno, terminerà a dicembre.



1968

una rivoluzione:
una lama affilata.
Dietro i vetri color oro
l'attenzione è in posizione centrale.

Bertone

On the basis of the futuristic 33 Stradale chassis, Marcello Gandini began his revolution here: the car was no longer a sensuous bundle of muscles, but a finely honed blade. The doors opened like an insect's wings, the cockpit disappeared behind bronzed glazing and attention was focussed on the centrally located engine.

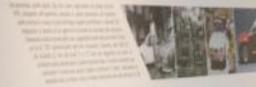


Italdesign

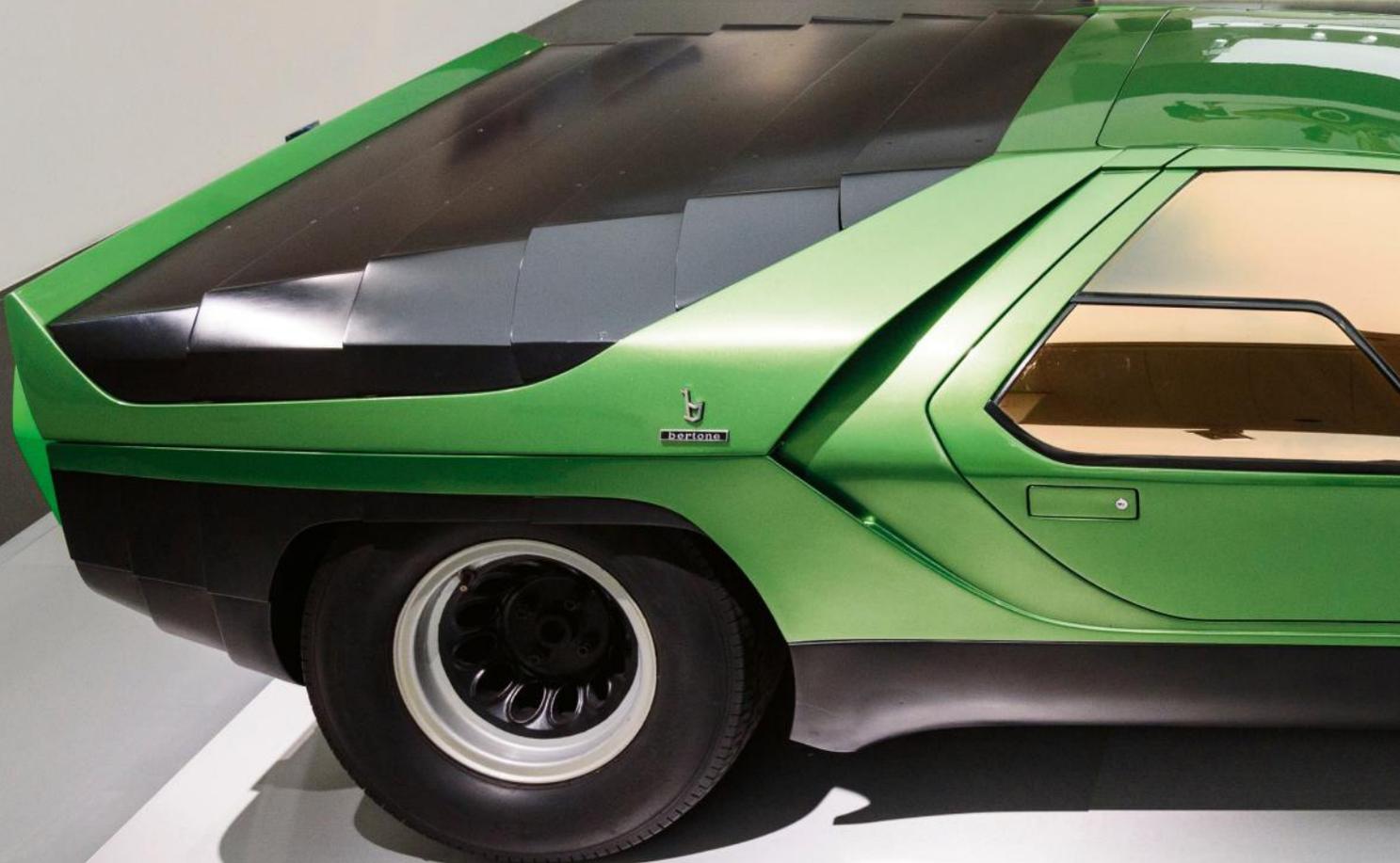
Nasce nel 1968 come SRP (Società Italiana Realizzazione Prototipi), proprio per il progetto Alfaud, e diventerà una delle più attive realtà nel mondo dell'automobile per quanto riguarda lo stile così come gli aspetti ingegneristici. Le radici, soprattutto quelle creative, si devono al suo fondatore, uno dei più grandi nomi del car design: Giugiaro. Fu lui, ancora giovanissimo, a tracciare, sotto l'egida di Nuccio Bertone, le linee immortali della 2000 Sprint e, soprattutto, della Giulia Sprint GT. Una volta "in proprio" con Italdesign, il successo è travolgente: bastano i volumi di produzione delle vetture disegnate a Moncalieri per esaurire le capacità dell'azienda. Dall'Alfasud all'Alfa Romeo GT, dai dream cars degli anni Settanta alle Brera e 159 del nuovo millennio, Italdesign Giugiaro ed Alfa Romeo percorrono molta strada fianco a fianco.



Zagato



Born in 1968 as SRP (Società Italiana Realizzazione Prototipi) for the Alfaud project, Italdesign was to become one of the most active styling and engineering firms in the automotive world. Its roots lay with its founder, one of the greatest names in car design: Giugiaro. It was he, when he was still very young and under the aegis of Nuccio Bertone, who traced the immortal lines of the 2000 Sprint and, above all, the Giulia Sprint GT. Once he was working on his own with Italdesign, his success was overwhelming: the production numbers of the cars designed at Moncalieri are sufficient themselves to exhaust the capacity of the company. From the Alfasud to the Alfa Romeo GT, from the dream cars of the Seventies to the Brera and the 159 of the new millennium, Italdesign and Alfa Romeo were to cover much ground together.





Iguana



Nuvola 1996

Centro Stile Alfa Romeo



Capolavori di stile
Nel 1968 la Bertone allestisce su disegno di Marcello Gandini l'ennesimo capolavoro: la Carabo. La base meccanica è quella della prestigiosa Alfa Romeo 33 Stradale. Al centro, il prototipo Iguana, realizzato dalla Itai Design nel 1969. Sulla destra, la Nuvola del 1996, firmata Walter de Silva. In fondo la 33/2 Speciale Pininfarina del 1969.

RUOTECLASSICHE

MUSEO DELLA MILLE MIGLIA



LA LEGGENDA DELLA FRECCIA ROSSA

Un ex convento millenario ospita una struttura espositiva moderna e multimediale che permette al visitatore di conoscere la storia della più celebre gara su strada di tutti i tempi

Testo di Marco Di Pietro



SCHEDA

MUSEO DELLA MILLE MIGLIA

Indirizzo

Monastero di Sant'Eufemia della Fonte, viale della Bornata 123
25135 Brescia

Telefono 030 3365631

Sito Internet

museomillemiglia.it

Email

segreteria@museomillemiglia.it

Orari

da lunedì a domenica 10 - 18



Aperto al pubblico il 10 novembre 2004, nasce come risposta all'esigenza di offrire una viva testimonianza della Mille Miglia, la leggendaria corsa automobilistica bresciana. Ma scopo del museo è anche quello di realizzare un ambizioso progetto culturale e didattico: aiutare i visitatori a conoscere meglio uno straordinario evento sportivo mostrando al contempo uno spaccato della storia, della cultura e del costume dell'Italia dal 1927 al 1957, con richiami e presentazioni di monumenti, luoghi e riferimenti relativi a città, province e regioni attraversate dalla

mitica gara nelle sue varie edizioni.

La sua realizzazione ha comportato la ristrutturazione del complesso monastico di Sant'Eufemia, di proprietà del Comune di Brescia, recuperando un immobile di grande valore archeologico, storico e architettonico, da lungo tempo abbandonato in uno stato di degrado. Tutte le attività gestionali fanno capo all'Associazione Museo della Mille Miglia, compreso il bar-ristorante (chiamato "Taverna Mille Miglia" come il locale aperto nel 1934 a Brescia, in Corso Cavour). La compagine sociale dell'associazione consta di 58 soci che hanno equamente

contribuito alla composizione del capitale.

I soci, a eccezione dell'Automobile Club di Brescia, sono tutti privati che hanno aderito al sodalizio a titolo personale o a nome di proprie aziende. Un ulteriore contributo economico è giunto dalla Fondazione Cariplo e dall'Automobile Club Italia. I lavori di restauro, dopo due anni (1999-2000) di progettazione a cura dello Studio Cantarelli-Moro & Partners, che ha curato le opere di restauro dell'immobile in collaborazione con l'ing. Lallo Von Wünster, sono iniziati nel gennaio 2001 per concludersi nel giugno 2004.

Il Museo della Mille Miglia è un



esempio di come oggi si debbano coinvolgere i visitatori con un “linguaggio” più dinamico. La struttura museale abbandona la tipica modalità dei musei ottocenteschi, nei quali veniva allestito un percorso cronologico che non prevedeva alcuna interazione, con una netta e inamovibile separazione tra le opere esposte e un pubblico passivo. La sua peculiarità, l'essere a un tempo museo per un mito sportivo e racconto dei cambiamenti sociali e culturali di un intero Paese, consente di indirizzarsi a un bacino di utenza ben più ampio rispetto a quello costituito da appassionati di automobilismo sportivo. Da qui l'esigenza di una realtà al passo con le

esigenze di una platea internazionale ed esigente. Ecco quindi che il museo diviene un padiglione espositivo di grande valenza architettonica, dove il pubblico può percorrere non soltanto virtualmente l'intero tragitto fisico e storico della Mille Miglia lungo l'Italia, passando per regioni, città e folla. Un tour scandito, dall'inizio alla fine, da una “freccia” rossa, segnata nella pavimentazione, che si snoda sinuosamente in tutte le sezioni della mostra. Aree che si dipanano a partire dalla prima (1927-1929) fino all'ultima (dedicata alle edizioni attuali). Visitare la mostra significa intraprendere un vero e proprio viaggio piacevole e sorprendente; inoltre molte strutture e reperti sono

previsti in divenire e mutabili e perciò il museo mantiene sempre sua freschezza, rendendo ogni visita sempre nuova e stimolante.

Il progetto dell'allestimento si sviluppa all'interno del contenitore storico, percorrendo, nei due piani, tre braccia del complesso. Si sono tracciate alcune linee guida generali che stabiliscono parametri di conservazione, di percorso e di interattività precisi. Un luogo che è metafora di un pezzo di storia italiana dove per reperti, icone, suoni e immagini viene raccontata in modo coinvolgente la grande avventura italiana con e durante la Mille Miglia.

Un “nastro” sinuoso appeso alle antiche strutture di legno, tutte a vista, scandisce



C'era una volta...

Quella dedicata alla Mille Miglia è una struttura con caratteristiche espositive moderne: le vetture sono circondate da strumenti audiovisivi multimediali capaci di coinvolgere il visitatore a più livelli.

il dipanarsi del tempo, documentando con testi, immagini fisse e video l'evoluzione della politica e del costume. Tutto l'allestimento e gli impianti dell'intera mostra, sia scenici sia documentali, e persino tutta la pavimentazione, sono progettati per essere completamente indipendenti tra loro e "separabili" dal contenitore monumentale. Una scelta attuata affinché tali "arredamenti" possano nel tempo essere sostituiti o modificati senza arrecare alcun danno alle murature o alle strutture lignee. Ad accompagnare i visitatori sono presenti espositori che mostrano le diverse collezioni di reperti relativi alla corsa. Tutte le sezioni sono caratterizzate poi da fondali di lamiera

ritagliate secondo i diversi profili dei vari monumenti regionali, la cui materia ossidata, in modi diversi, sottintende la vocazione storica di Brescia alla lavorazione del ferro e alla meccanica. Le automobili e le immagini dei loro piloti risultano infine le vere protagoniste dell'itinerario e sono presenti in grande quantità, in diversi punti dell'esposizione, arricchendo i contenuti

e la qualità del museo. Le vetture presenti appartengono a collezionisti privati e a importanti musei di tutta Europa e sono periodicamente sostituite per la partecipazione a manifestazioni; in particolare, il maggior ricambio viene effettuato nel periodo della Mille Miglia. Accanto alle auto figurano anche alcune moto d'epoca. **RG**

LUNGO IL PERCORSO, UN "NASTRO" FISSATO ALLE ANTICHE STRUTTURE SECOLARI DI LEGNO, TUTTE A VISTA, SCANDISCE IL DIPANARSI DEL TEMPO



IL SANTUARIO DEL “NIVOLA”

Una ex chiesa riunisce i cimeli del “Mantovano Volante”, uno dei piloti più amati e celebrati. Foto, trofei, lettere e orologi per raccontare la vita più privata dell’indimenticato campione

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**



Le “matri” del Carmelino, annotate negli archivi dei Gonzaga fin dal 1493, non avrebbero gradito. La loro ex cappella trasformata in museo, di un pilota d’automobili, sia pure il più grande, sia pure Nuvolari! Che era anche un donnaiolo. Ma a ben vedere tutto il convento dei Carmelitani di Mantova ha cambiato più volte cappello: prima l’avvento e poi la fulminea cacciata dell’Ordine, quindi la trasformazione in carcere risorgimentale, poi l’oblio, e ancora il riscatto voluto dai rivali Gesuiti, quando l’Italia fu fatta. Così se oggi, sotto le immagini delle monache adoranti, si

allineano quelle del “Nivola”, i suoi oggetti più personali e suoi trofei, nessuno, nemmeno gli Scalzi, che dal 1936 sono tornati dall’altra parte di via Giulio Romano, può alzare un sopracciglio. Anzi. Il Museo Tazio Nuvolari è frequentatissimo e quando, in ottobre, Mantova diventa partenza e traguardo del Premio Nuvolari - Eberhard, bello ormai quanto la Mille Miglia, non c’è nuovo equipaggio che non vada a meditare sotto le arcate delle reverendissime.

Le teche che un tempo ospitavano ossicini un po’ dubbi sono sparite, ma quante sorprese nei nuovi reliquiari! Ci sono

le maglie, gli stivaletti, gli occhiali di “san” Tazio, la tartaruga d’oro donata da D’Annunzio, una parata di trofei, manoscritti, fotografie. Di vetture solo frammenti, perché lo spazio è esiguo e - almeno per ora - non si è potuto organizzare un prestito con qualche raccolta generosa. Ma poco importa: ogni vetrina racchiude una storia. C’è quella di un orologio scomparso, lo “svegliarino” da tasca Eberhard di cui in casa Nuvolari si trovò, alla morte del campione, solo l’astuccio. Qualche anno fa la Maison svizzera - che ha dedicato al campione una delle sue più fortunate serie

SCHEDA

MUSEO NUVOLARI

Indirizzo

Ex chiesa del Carmelino
Via Giulio Romano
46100 Mantova

Telefono

0376 325691 (AC Mantova)

Sito Internet

tazionuvolari.it

Email

acimantova.segreteria@gmail.com

Orari

da martedì a venerdì 15 - 18
sabato e domenica 11 - 18
visita su appuntamento



Il cofano volante

Nella foto, il famoso cofano della Ferrari 166 SC guidata da Nuvolari alla Mille Miglia del 1948, l'ultima alla quale partecipa il campione. È malato, ma ciononostante impone un ritmo indiano e balza in testa; purtroppo la macchina non regge la furia del pilota e perde i pezzi, tra cui appunto il cofano, che vola via a Gualdo Tadino (PG). Si ritirerà a Reggio Emilia.



di cronografi - ha trovato nella collezione storica un gemello perfetto, che da allora è in mostra a Mantova, sul raso con l'effigie del Palazzo Eberhard a La Chaux de Fonds.

Quasi un piccolo altare è invece il cofano della Ferrari 166 SC su cui Nuvolari corse la sua ultima Mille Miglia. Più che una corsa un calvario, con il cinquantaseienne campione già malato di polmoni che balza in testa imponendo un ritmo impossibile, ma perde i pezzi per strada: un parafango, il cofano motore a Gualdo Tadino (PG), il sedile del pilota a Livorno, infine il perno di una balestra prima del punto di assistenza di Reggio Emilia. A Enzo Ferrari, accorso al capezzale più per convincerlo al ritiro che per rincuorarlo, Nuvolari rispose "giornate come questa, alla nostra età, non ne tornano molte. Ricordalo e gustale fino in fondo, se ci riesci".

A Mantova vi sono però altri due indirizzi cari al "Nivola" e popolati da fantasmi, che meritano un pellegrinaggio. Non sono musei, ma autentiche case, da respirare più che da visitare. Perché dopo tanto tempo vi soffia solo il vento della storia. Ma è un vento così forte (soprattutto nella casa di campagna) da entrare con un brivido nell'animo di ogni pellegrino.

La prima tappa si trova in città, via Rimembranze, 1. È la villa dove Tazio, la moglie Carolina e i figli Giorgio e Alberto vissero dal 1928 alla fine dei loro giorni (che per i due ragazzi non furono molti). Oggi è la sede mantovana dell'ordine Paolino: dove il campione posteggiava le sue automobili, dalla monumentale Horch d'anteguerra alla Fiat 1400 della pensione, oggi si vendono libri e DVD d'ispirazione cristiana.



Entrando, prima porta a destra, c'era il suo studio: oggi una cappella. Se si chiede alle Figlie di San Paolo, è possibile che vi accompagnino in salotto, ancora arredato con i mobili scelti da Tazio e Carolina. Allora ben fatti, ma per niente chiassosi.

La seconda tappa, la cascina Ronchesana, è una casa un po' triste, perché è disabitata da moltissimi anni. Da quando è morto Franco, figlio dello zio Giuseppe, ultimo cugino maschio di Tazio. È piantata in mezzo alla "bassa" mantovana, due chilometri a Sud di Castel d'Ario. Si affaccia su un'aia immensa, di tavelle fatte a mano, spesse, posate di taglio. E sul limitare della spianata - che d'estate diventa rovente perché così si facevano asciugare il riso e il frumento - ci sono ancora i granai, le stalle, un piccolo caseificio, un pollaio turrito. Tutti in fila, in piedi ma tremendamente vuoti, a rompere l'orizzonte dei campi che cominciano subito, al di là di un cancello aperto sul nulla. Attraversate almeno con lo sguardo lo spazio senza ombra, quei mattoni che si frantumano lentamente piantati nel terreno. È senza alcun dubbio la prima pista su cui Tazio ha corso. In proporzione alla bicicletta rossa, un fior di circuito. L'ombra c'è invece sul retro della casa, che dà su un fossato. Uno dei tanti di proprietà "padronale", che portava acqua alle risaie dal Mincio. Due magnolie secolari, ormai troppo incombenti, più che stupire il viandante dicono anche loro che è passato tanto tempo. E che sul futuro non conviene contare. Tra i rami, il cornicione è interrotto a metà da una grande targa di pietra bianca, dedicata all'eccezionale talento sportivo di Tazio e dei suoi avi ciclisti (foto sopra). **RC**

“IL PIÙ GRANDE”, PAROLA DI FERDINAND PORSCHE

Il Museo Tazio Nuvolari di Mantova è uno scrigno dedicato alla memoria di uno dei massimi sportivi di tutti i tempi. L'uomo che Ferdinand Porsche definì “Il più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire”. Nuvolari (Castel d'Ario 1892 - Mantova 1953) disputò fra il 1920 e il 1950 oltre 350 corse in moto e in auto ottenendo non meno di 161 vittorie (91 assolute e 70 di classe), due titoli di campione d'Europa, cinque di campione d'Italia, cinque primati internazionali di velocità. La preziosa struttura museale ha sede nel centro di Mantova, all'interno

della piccola ex chiesa del Carmelino. Questa è posta lungo il “Percorso del Principe”, che collega Palazzo Ducale a Palazzo Te, i due più importanti monumenti della città. L'interno, a navata unica e perfettamente restaurato, accoglie gli effetti personali del campione: caschetti, guanti, occhiali, tute e l'inseparabile maglia gialla. In evidenza anche manifesti, lettere autografe, attestati, onorificenze, documenti. Tra questi, il telegramma inviato da Gabriele D'Annunzio dopo la vittoria nella Targa Florio del 1932, accompagnato alla

riproduzione della famosa tartaruga d'oro con la dedica “All'uomo più veloce, l'animale più lento”. Originali filmati d'epoca proiettati su grande schermo e un'esposizione di preziosi modelli in scala permettono di rivivere l'emozione delle gare motoristiche della prima metà del Novecento. Non mancano, naturalmente, i trofei, le targhe e le coppe vinte dal “Mantovano Volante” nonché una ricca collezione di medaglie d'oro, testimonianze di una carriera sportiva e di una vita divenute leggenda.





SCHEDA

MUSEO FRATELLI COZZI

Indirizzo

Via Pietro Toselli 46
20025 Legnano (MI)

Telefono

0331 427923

Sito Internet

museofratellicozi.com

Email

info@museofratellicozi.com

Orari

visita su appuntamento

Capolavori d'annata

Nella foto, le vetture più datate della collezione: la 6C 2500 Freccia d'Oro e la 6C 2500 SS Cabriolet Pinin Farina, entrambe del 1950.

RUOTECLASSICHE

MUSEO FRATELLI COZZI

LA CULTURA DIVIENE IMPRESA

Nato nel 2015 per condividere con gli appassionati la collezione di Alfa Romeo del fondatore Pietro Cozzi, oggi è un importante polo museale che ospita eventi e percorsi formativi

Testo di **Fabrizio Greggio**





Gioielli di famiglia

A sinistra, la 2600 Sprint del 1966 e la Giulia 1600 Sprint del 1963. Sotto, la monoposto Formula Boxer 1,7 del 1987. In basso, il fondatore Pietro Cozzi. Pagina a destra, in alto, la Giulia 1600 TI Super "Quadrifoglio" in livrea grigia, esemplare unico al mondo.



La struttura museale, la cui visita è imperdibile per gli alfisti e non solo, nasce dalla passione di Pietro Cozzi per il marchio Alfa Romeo; una dedizione che lo ha portato a conservare a partire dal 1955, anno di fondazione dell'omonima concessionaria, un esemplare per ogni modello prodotto dal Biscione, scelto in ottica collezionistica.

Tutto è partito da una frase che è diventata un vero tormentone per il museo e che oggi è anche l'hashtag della struttura: "Mettila lì". Fu questa infatti la risposta pronunciata da Pietro quando un venditore gli chiese: "Cosa ne facciamo di questa auto in permuta? La mandiamo a demolire?".

L'auto era una Giulietta TI in livrea Giallo Cina e rottamarla sarebbe stato un crimine contro la bellezza. Da quel giorno Pietro ha detto #MettilaLì per oltre sessanta volte, comprendendo nella collezione due auto uniche al mondo (la 155 Record di Velocità e la Giulia 1600 TI Super "Quadrifoglio" in livrea grigia) e la SZ che ha partecipato alla 1000 Miglia 2019 in occasione dei 100 anni di Zagato. Ma Pietro ha fatto molto di più: oltre alle vetture ha conservato più di 300 stampe originali, migliaia di fotografie, depliant, libretti d'uso, cataloghi ricambi, trofei, oggetti d'arte insieme alle maggiori riviste e libri di settore, e tutti i documenti che testimoniano il percorso commerciale,

le tecniche di vendita e marketing della concessionaria. Archivio oggi custodito nel Cozzi.Lab, un luogo magico, soprannominato "il cervello del museo".

Membro della rete di MuseImpresa e del Circuito Lombardo dei Musei del Design, nelle Giornate di Primavera 2018 il museo è stato scelto dal Fai tra i 1100 Beni del patrimonio italiano aperti al pubblico, registrando un record per numero di visitatori. Ma la struttura non è solamente una esposizione, ma è divenuta un importante centro formativo, come dimostrano gli oltre 600 studenti che nel 2018 hanno seguito percorsi di alternanza scuola-lavoro, di stage e svolto ricerche



universitarie. Un'attività destinata ad ampliarsi, sulla scorta del numero crescente di istituti scolastici interessati a tali corsi.

Da tempo il museo, che per vocazione è un luogo di cultura, intende sfatare lo stereotipo secondo il quale "con la cultura non si mangia". A tal fine, in virtù dell'esperienza imprenditoriale del fondatore e di quella manageriale della direttrice Elisabetta Cozzi, il museo è divenuto un'azienda autonoma. "Così - sottolinea Elisabetta - intendiamo dimostrare che la cultura può fare impresa e che l'impresa può fare cultura". Se dunque le iniziative di sostegno al territorio, alla divulgazione e alle scuole sono elargite

a titolo gratuito, è altresì vero che uno dei 'driver' del museo sono gli eventi. "Siamo convinti - continua Elisabetta - che il museo sia un luogo 'unico' dove organizzare un meeting, una conferenza o una cena, perché consente non solo di incontrarsi in un luogo ricco di storia, ma di aiutare le innumerevoli attività sociali ed etiche promosse dalla nostra 'azienda'". **RC**

SESSANTA VETTURE E UN ARCHIVIO PER RACCONTARE 60 ANNI DI STORIA ITALIANA



TRA CIELO E TERRA

Nello stabilimento che fu della Caproni è custodita parte della collezione del Centro Stile Bertone. Per non parlare della galleria dedicata all'eccentrico Flaminio Bertoni

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

Molti musei devono la celebrità alle collezioni che custodiscono.

Altri all'"archistar" che ha firmato il loro nuovissimo edificio. Altri ancora, ma sono rari, alla storia che è transitata nel luogo che li ospita. Verrebbe da dire che il museo-parco tematico di Volandia, nato nel 2010 a fianco dell'aeroporto di Malpensa, in Lombardia, possa appartenere al terzo tipo. Ma espone anche pezzi unici (aerei e automobili, provenienti dalla collezione ex Stile Bertone) e affianca alla missione di conservatore-divulgatore, quella del

laboratorio permanente: è quindi un museo che vive. Lì, in una "officina delle cose meravigliose" per esempio, sta prendendo forma la ricostruzione in scala reale dell'idrovolante con cui Italo Balbo e le sue flottiglie compirono negli anni 30 le celebri "crociere" attraverso gli oceani. È il gigante S55 di legno e tela, con ali da 24 metri, ricostruito dai disegni originali dagli "ebanisti dell'aria".

In questo suo approccio Volandia, tra tutti i musei italiani, è forse quello che meglio riassume lo spirito motoristico degli albori. Macchine terrestri, volanti e marine, fianco a fianco, come apparivano - solo per citare l'esempio più

SCHEDA

VOLANDIA

Indirizzo Via per Tornavento 15
Case Nuove 21019 Somma
Lombardo (VA)

Telefono

0331 230642

Sito Internet

volandia.it

Email

info@museo aeronautica.it

Orari

da martedì a venerdì 10 - 19
sabato, domenica e festivi 10 - 19,30



Aerei e utilitarie

In apertura, la Citroën Traction Avant. Qui a sinistra alcuni velivoli dell'esposizione; sotto, la Citroën 2 CV e la Fiat Dino Coupé 2400.



illustre - sulle pagine de L'Auto Italiana, il celebre settimanale degli anni ruggenti.

Ma questo è solo una delle cose che succedono "per davvero" al museo, nato per volontà della Regione, della Provincia di Varese e dei comuni limitrofi. Altri hangar di quella che fu la Caproni-Vizzola (prima, moderna fabbrica di aeroplani italiana fondata da Giovanni Battista Caproni nel 1910) ospitano simulatori professionali di volo, una scuola piloti, un percorso per droni amatoriali e persino officine di manutenzione per aeroplani ancora in servizio.

Accanto alla vita contemporanea del

parco espositivo, animata da una squadra di professionisti in pensione venuti da Macchi, Agusta, Finmeccanica e che hanno l'aria di divertirsi moltissimo, ci sono naturalmente le collezioni storiche. La più importante non corre su quattro ruote, ma su due ali (non per questo mancherà di deliziare i nostri lettori). Proviene dalla prima raccolta della famiglia Caproni ed è integrata da decine

di altri reperti che Volandia espone collaborando - in modo virtuoso - con proprietari e collezionisti.

È il caso, venendo ai mezzi di trasporto terrestri, della raccolta Bertone, che dopo la chiusura della carrozzeria torinese e l'acquisizione di un buon numero di prototipi e alcune vetture di serie da parte dell'Asi, è oggi esposta a Malpensa. Una galleria che va dall'Alfa

**UN MUSEO ANIMATO DA PENSIONATI
PROVENIENTI DA MACCHI,
AGUSTA E FINMECCANICA**



Bertone docet

Pagina accanto, in alto, le Lamborghini Countach e Miura; sotto, la Lancia Stratos. Qui a fianco, l'Ami 6; in basso, la SS e la Giulia 1600 Sprint.

Romeo Giulia 1600 Sprint personale di Nuccio Bertone, verniciata in un inedito turchese metallizzato, fino ad alcune dreamcar create per il carrozziere da Marcello Gandini, alle Lamborghini dell'epoca d'oro, alle ultime concept firmate da Mike Robinson poco prima dell'epilogo. In tutto settantanove vetture, tra veicoli, telai e modelli che un tempo erano ospitati al Centro Stile di Caprie. Oltre alla Miura, ci sono una Espada e una Countach, la Lancia Stratos stradale e, tornando ad Alfa, una Giulia SS e una Montreal. Di notevole interesse anche i prototipi (alcuni meccanizzati, altri "gessi" statici) del periodo 1980-2000. Se da un lato non è uno dei più fulgidi della Casa, dall'altro testimonia l'evoluzione della ricerca formale e gli sforzi di Bertone in un ventennio cruciale per la produzione automobilistica.

Un altro hangar, forse ancora più emozionante per gli intenditori, è quello che ospita disegni, tele e sculture della fondazione Flaminio Bertoni. Un assaggio dell'opera del geniale designer - peraltro incompreso a suo tempo in Italia - che migrò Oltralpe e inventò per Citroën i rivoluzionari modelli Traction, DS, 2 CV e l'Ami 6.

La vettura esposta è stata donata all'Istituzione varesina dal Conservatoire du Patrimoine Citroën nel 2011, dopo un meticoloso restauro. Non è la creazione più sublime di Bertoni, ma proprio perché così discussa, merita una riflessione. Perché l'Ami 6 - che gli italiani, sostanzialmente, si rifiutarono di acquistare - Oltralpe è stata un fenomeno. Le sue forme molli, opposte al funzionalismo un po' punitivo delle 500, 600 e 850 di Dante Giacosa, in Francia fecero discutere, ma anche vendere un milione di vetture. Da noi si sorrideva di fronte a un oggetto così strano, e qualcuno lo fa anche oggi. Ma il tempo ha dato ragione a quel brutto anatroccolo, a bagno per colmare il vuoto tra la "due cavalli" dei poveri e la "déesse"



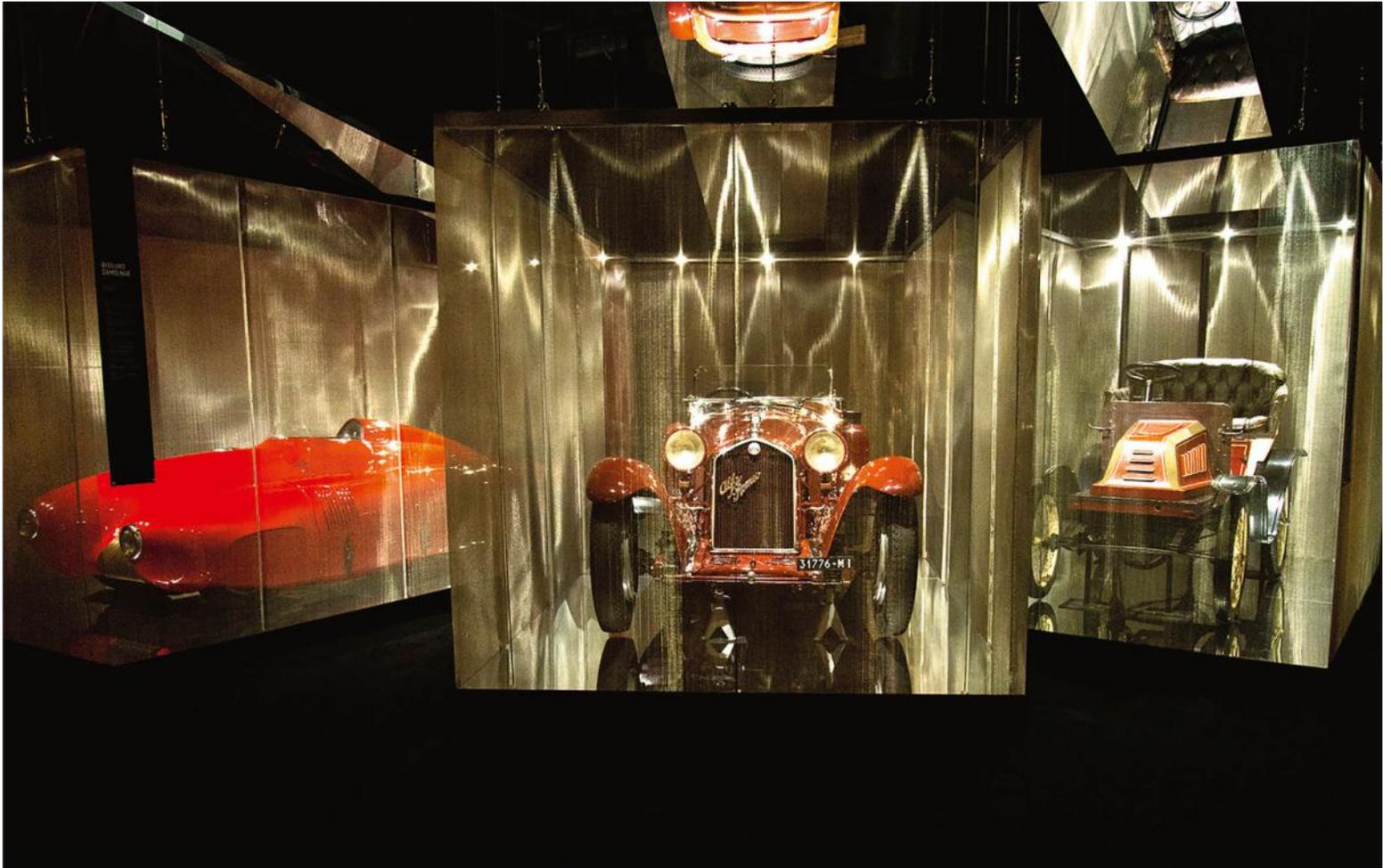
dei borghesi. Perché oggi, bisogna ammetterlo, l'Ami è diventata bella, o quasi. Ultimo lavoro di Bertoni, nata su pianale e meccanica di una 2 CV potenziata, porta magnificamente i suoi cinquant'anni. Ciò che al tempo si giudicò eccessivo è diventato un forte segno stilistico, che la rende diversa, trovando nel contempo una sua armonia. È diventata, insomma, un classico. Dallo scioccante lunotto a diedro negativo (che comunque, a un certo punto, si trasformò in un portellone), al futuristico volante monorazza, alle poltrone senza fondo, alle sospensioni senza fine, l'Ami

è stata, ed è, un'auto che alla fine si scopre di amare.

Lasciata l'avventura terrena di Flaminio Bertoni, lo spettacolo di Volandia continua fuori dai capannoni (impreziositi da reliquie art nouveau come la cappella degli aviatori). Ci sono le decine di mezzi ferroviari e stradali della collezione Ogliari, che il museo ha acquisito e che attendono il momento giusto per tornare a scintillare. Perché a Volandia, fatto non banale, l'ultima cosa che sembra mancare è lo spazio. La Caproni-Vizzola era, per fortuna, una grande fabbrica! **RC**

CONOSCENZA SENZA CONFINI

Nato nel 1953 per iniziativa di un gruppo di industriali lombardi, è ospitato in un monastero del 1500 nel cuore di Milano. Un percorso imperdibile alla scoperta dell'evoluzione dell'ingegno umano



Scienza, tecnologia e industria: ecco le avvincenti storie che vengono raccontate dal Museo Leonardo da Vinci di Milano. L'istituzione nasce il 15 febbraio 1953 per iniziativa di un gruppo di industriali lombardi "capitanati" dall'ingegnere Guido Uccelli; l'inaugurazione avviene con una mostra dedicata a Leonardo da Vinci per celebrare i cinquecento anni dalla nascita di Leonardo,

uomo di impareggiabile ingegno nel quale arte e scienza si fondono in una mirabile continuità. Situato in un monastero olivetano del XVI secolo nel cuore di Milano, con i suoi 50.000 metri quadri di estensione il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia (un tempo della Tecnica) è la più importante esposizione tecnico-scientifica d'Italia e una delle principali in ambito europeo. Passato nel 2000 da Ente pubblico a Fondazione

di diritto privato, negli ultimi dieci anni ha intrapreso un lungo processo di rinnovamento, i cui frutti si sono tradotti in un aumento dei ricavi di oltre il 70%, a testimonianza del fatto che la cultura può divenire impresa. Nel percorso che illustra il progresso della conoscenza umana non poteva mancare una delle protagoniste del Novecento: l'automobile. Dal luglio 2014 sono in esposizione permanente tre vetture

SCHEDA

**MUSEO NAZIONALE
DELLA SCIENZA
E DELLA TECNOLOGIA
LEONARDO DA VINCI**

Indirizzo

Via San Vittore 21 - 20123 Milano

Telefono 02 485551

Sito Internet

museoscienza.org

Email

info@museoscienza.it

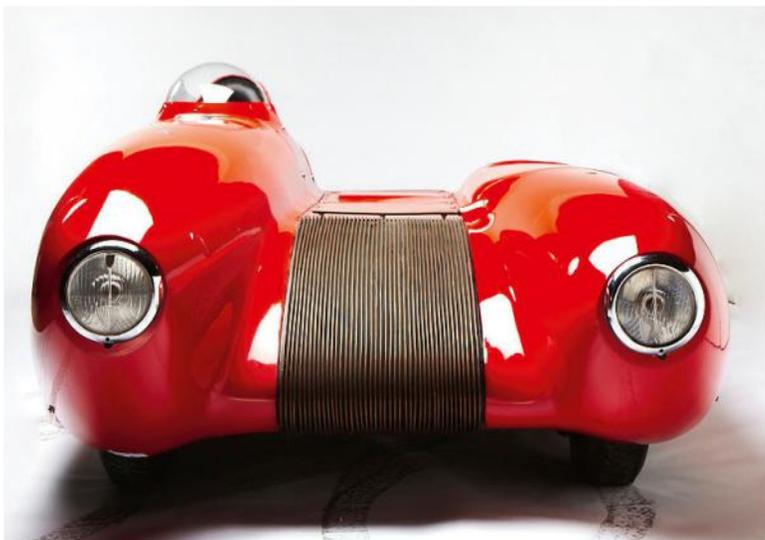
Orari

da martedì a venerdì 9,30 - 17
sabato e festivi 9,30 - 18,30



Le protagoniste

A sinistra, la Bianchi 8HP del 1903; sotto, da sinistra, il frontale della Bisiluro DaMolNar del 1955, nata per la 24 Ore di Le Mans, e la plancia col particolare volante firmato Nardi, uno degli ideatori della vettura. Nella pagina accanto le due vetture citate con al centro l'Alfa Romeo 8C, la terza protagonista dell'esposizione permanente "Fatte su misura".



uniche. A partire dalla Bianchi 8HP del 1903, una delle prime quattro ruote italiane a popolare le vie della città meneghina, fino a quel momento popolate da carrozze, cavalli e tram. L'esemplare fu donato nel 1959 da Ferruccio Quintavalle, direttore generale della Edoardo Bianchi. La seconda protagonista è una splendida Alfa Romeo 8C del 1932, entrata a far parte della collezione del museo nel 1959

quale dono dell'ingegner Giorgio Sisini, ideatore de "La Settimana Enigmistica". L'ultima regina del trittico è la Bisiluro DaMolNar, vettura aerodinamica da corsa realizzata nel 1955 per la 24 Ore di Le Mans. Progettata da Mario Damonte, Carlo Mollino ed Enrico Nardi (dalle iniziali dei cognomi origina il nome dell'auto), viene regalata al museo nel 1965 dallo stesso Nardi. A testimonianza del prestigio

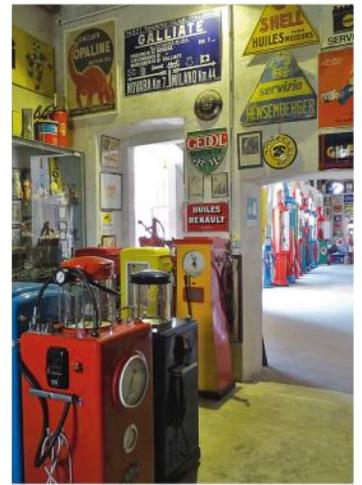
IL CMAE HA SCELTO IL MUSEO PER FESTEGGIARE NEL 2019 IL SESSANTESIMO COMPLEANNO

del Leonardo da Vinci, il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (Cmae) ha voluto celebrare i suoi sessant'anni di attività con una splendida mostra intitolata "Le forme della velocità" (vedi Ruoteclassiche gennaio 2019), una rassegna eccezionale sull'evoluzione tecnica

e aerodinamica, dalla Renault Voiturette Type C del 1900 alla Porsche 911 GT del 2007, passando attraverso la Fiat 509 A "Delfino", l'Alfa Romeo RL Super Sport del 1926, la Lurani Nibbio del 1935, la Tatra T87 del 1939 e le Ferrari 166 MM del 1950 e F355 del 1995. **RC**

“IL PIENO PER FAVORE”

Alle porte di Varese, in un'ala di Villa Castiglioni si ripercorre la storia delle stazioni di servizio attraverso distributori, globi e targhe smaltate



A Tradate, in provincia di Varese, ha sede un'esposizione unica nell'Europa Continentale: si tratta del Museo Fisogni, nel quale sono esposti più di 5000 pezzi attraverso i quali viene ripercorsa la storia delle stazioni di rifornimento. Non solo pompe di benzina, ma globi, latte, targhe pubblicitarie smaltate, compressori, estintori, utensili, gadget, giocattoli e documentazione

fotografica. Senza contare una completa raccolta di disegni tecnici, conservati nell'archivio storico. Il progetto prende vita nel 1966 per iniziativa di Guido Fisogni, titolare di un'azienda specializzata proprio nella costruzione e nel rinnovamento delle stazioni di servizio. “Per caso - racconta Fisogni - mi imbattei in una vecchia pompa di benzina Bergomi a pentaltri abbinati, abbandonata in una cava di sabbia in condizioni pietose.

Subito decisi di recuperarla e di restaurarla”. Da quell'incontro fortuito per oltre trent'anni lavoro e hobby si mescolano, consentendo a Fisogni di scovare autentici tesori dimenticati. Molte pompe vengono trovate come rottami durante la manutenzione di vecchi impianti e anziché essere smaltite vengono meticolosamente riportate allo splendore originario. Un impegno che ha consentito di creare il più completo

SCHEDA

MUSEO FISOGNI

Indirizzo

Via Bianchi 23-25 -
21049 Tradate (VA)

Telefono

335 6777118 (museo)
371 3354715 (eventi)

Sito Internet:

museo-fisogni.org

Email

fisogni@museo-fisogni.org

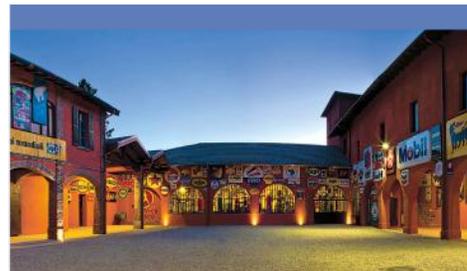
Orari

la domenica 9 - 11
tutti i giorni su appuntamento



Ambiente ideale

Il museo ospita anche raduni di auto e moto d'epoca, che trovano qui una location molto suggestiva e ricca d'interesse per gli appassionati.



museo al mondo dedicato alle "gas station", come certificato dal Guinness World Records nel 2000.

L'evoluzione tecnica e del design dei distributori di benzina è illustrata attraverso 190 esemplari che vanno dal 1892 al 1993, fedelmente restaurati seguendo i progetti originali. In passato le pompe di benzina sono state caratterizzate da una meticolosa ricerca stilistica, che ha dato alla luce numerosi pezzi dal design unico

e spesso ricercato. Le migliaia di oggetti tra targhe smaltate, utensili e gadget costituiscono una testimonianza unica dello sviluppo del marketing e delle grafiche pubblicitarie. Il museo ha anche un folto archivio di materiale promozionale, cartoline d'epoca e disegni tecnici originali. Un viaggio che consente di apprezzare i cambiamenti sociali e culturali della società in un'ottica inedita. Il museo ha avuto sede alle porte di Milano nei capannoni dell'impresa

di Fisogni fino al 2000, anno in cui l'azienda viene ceduta. Dopo una lunga parentesi, nel 2015 la collezione trova una nuova "casa" a Tradate (VA), ospitata in un'ala di Villa Castiglioni (storico complesso liberty che fu dimora del garibaldino Cesare Castiglioni) grazie ad un unico sponsor,

la moglie Uberta Paltrinieri Castiglioni.

Oggi la struttura è una location ideale per eventi privati e aziendali, raduni di auto e moto e manifestazioni culturali. I pezzi del museo possono essere noleggiati per mostre, film e serie televisive. **R&G**

UN MUSEO CHE CONSENTE DI APPREZZARE L'EVOLUZIONE DELLE "GAS STATION"

IL LAVORO NEI CAMPI

A Treviglio l'instancabile opera dell'azienda nel modernizzare l'agricoltura è raccontata con una raccolta di veicoli e un archivio di grande interesse. A partire da uno dei primi trattori a motore diesel



La struttura espositiva che la Same (Società Accomandita Motori Endotermici) ha inaugurato nel 2008 è ospitata in un ampio open space a Treviglio (BG) all'interno della fabbrica e comprende un'area espositiva di circa 700 mq. Oltrepassata la soglia, il museo rappresenta un vero e proprio viaggio nella storia della meccanizzazione agricola. Custodisce infatti materiali di pregio, non di rado in un unico esemplare, che testimoniano la storia della

Same e delle aziende che appartengono oggi al gruppo SDF (Same-Deutz-Fahr), oggi una multinazionale dei veicoli agricoli, con siti produttivi in Italia, Croazia, Germania, Francia, Turchia, India e Cina. Tra i marchi posseduti dal gruppo, oltre ai due principali Same e Deutz-Fahr, la Lamborghini Trattori, la Hürlimann e la Grégoire.

Il museo è molto più di una semplice esposizione di trattori: alcune tra le più importanti tappe della motorizzazione agricola sono rappresentate

attraverso prototipi e macchine di serie in perfetto stato di conservazione e materiale testuale e iconografico.

Tra i veicoli esposti figura il modello più significativo della collezione, un'autentica pietra miliare nella meccanizzazione nei campi: è la trattrice Cassani 40 HP del 1927. Questa macchina, tra le prime al mondo per uso agricolo equipaggiata con un motore diesel, era molto più funzionale ed economica dei modelli tradizionali a benzina, e si aggiudicò nel 1931 il primo premio al concorso

SCHEDA

MUSEO SAME

Indirizzo

Viale Francesco Cassani 15
24047 Treviglio (BG)

Telefono

0363 421695

Sito Internet

archivistorico.sdfgroup.com/museo/

Email

archivistorico@sdfgroup.com

Orari

da lunedì a venerdì
8,30 - 12,30; 13,30 - 17,30
visita su appuntamento

Museo in fabbrica

A destra, la Trattoria Cassani 40 HP del 1927, con motore diesel a due tempi. L'esposizione storica comprende i veicoli dei marchi che costituiscono oggi il gruppo SDF (i principali sono Same, Deutz-Fahr, Lamborghini Trattori, Hurlimann e Grégoire) e ha la sede presso la fabbrica di Treviglio (BG). All'interno, il prezioso archivio storico.



per la "Trattoria italiana agricola" indetto dal Ministero dell'Agricoltura.

Lungo il percorso espositivo è inoltre visibile una selezione di trattori Same, che comprende la serie dei DA, in particolare il DA 25 del 1952, i Samecar degli anni Sessanta, il Centauro del 1966 e l'Explorer del 1983. Il museo consente di apprezzare "sul campo" l'evoluzione della tecnologia applicata nel tempo in ambito agricolo e di meglio conoscere un comparto produttivo fondamentale per la vita del nostro Paese; una

finestra aperta sul progresso tecnico del prodotto a due passi dalle linee di montaggio Same e dal modernissimo Reparto Ricerca e Sviluppo dove si progettano i trattori di domani.

Una parte importante è poi dedicata all'archivio storico, che è ospitato in un'area dell'azienda di 900 mq, opportunamente ristrutturata, che un tempo era adibita a magazzino dei ricambi. L'archivio, sorto nel 2004, ha il compito di raccogliere, conservare e valorizzare la documentazione relativa alla

lunga vita dell'azienda e dei marchi di proprietà del gruppo. Nel 2011 è stato costituito l'archivio dei disegni tecnici, che oggi conta un patrimonio di oltre 260.000 reperti, riguardante oltre 700 progetti a partire dal 1927. Una raccolta che spazia quindi dalla Cassani 40 HP per passare ai motori navali e aeronautici. I disegni fino al 1946 risultano vistati personalmente dall'ingegnere Francesco Cassani, fondatore col fratello Eugenio della Same. L'archivio, che comprende

numerose sezioni, costituisce una straordinaria testimonianza della meccanizzazione agricola in Italia, che viene ripercorsa attraverso materiale tecnico (disegni originali, brevetti, libretti uso e manutenzione, manuali d'officina, cataloghi di parti di ricambio, modelli in scala) e pubblicitario (depliant, pubblicità a stampa, calendari, house organ, filmati e merchandising storico), una vasta rassegna stampa e i bilanci relativi al gruppo. **RC**



ECCELLENZA VENETA

Da quasi trent'anni racconta il motorismo e l'ingegno umano con mostre tematiche sempre rinnovate. Un impegno riconosciuto dai circa 35.000 appassionati che ogni anno lo visitano

Situato nella terra di Ezzelino il terribile, alle pendici della famosa torre che già Dante citava nella Divina Commedia, il Museo dell'Automobile "Bonfanti-Vimar" nasce nel 1991; è dedicato a Gigi Bonfanti, indiscusso protagonista del restauro di auto d'epoca dagli anni Settanta e indimenticabile presidente della Commissione Tecnica Nazionale Auto. Si tratta di una delle eccellenze della

Regione Veneto, soprattutto quest'anno che è in programma la rassegna "Galleria del Motorismo, Mobilità e Ingegno Veneto - Giannino Marzotto" - edizione 2019. Il museo rappresenta una bellezza perfettamente allineata in un circuito turistico di prestigio: è poco distante dal famoso Ponte degli Alpini di Bassano del Grappa (disegnato dal Palladio), è vicino alla famosa Piazza degli Scacchi di Marostica, al suggestivo

borgo medioevale di Asolo e a Possagno (che è la culla del Canova). Ma è anche nelle immediate vicinanze delle misteriose Grotte di Oliero e a qualche chilometro dal Monte Grappa. Insomma, il Bonfanti è al centro di un itinerario estremamente suggestivo dal punto di vista paesaggistico e anche culturale, tra ville, giardini, arte, monumenti, itinerari gastronomici e quant'altro la voglia di vacanza possa sollecitare.

SCHEDA

MUSEO DELL'AUTOMOBILE "BONFANTI-VIMAR"

Indirizzo

Via Torino 1
36060 Romano d'Ezzelino (VI)

Telefono

0424 51369

Sito Internet

museobonfanti.veneto.it

Orari

da martedì a domenica

10 - 12; 14 - 18

visite guidate su appuntamento



Museo e atelier
In apertura, la rara Marino Torpedo Sport del 1926, affidata al "Bonfanti" dalla Famiglia trevigiana Vascellari Dal Fiol per il restauro. In questa pagina, in basso, lo stand dedicato all'impresa compiuta nel 1976 da Cesare Gerolimitto: il giro del mondo in camion.



Studiando un percorso per ammirare le bellezze architettoniche del Veneto, quindi, merita sicuramente programmare una visita al "Bonfanti-Vimar", che fedele al proprio motto: "Il futuro è di chi ha una storia da raccontare" in un'unica rassegna narra 1000 anni di storia tecnica con primati e primatisti incredibili: il primo brevetto, il primo giornale, la prima donna laureata al mondo, il progetto del canale di Suez, le prime sospensioni, il primo motore

funzionante a benzina e via via nei secoli fino ad arrivare a grandi piloti nati da queste parti come Costantini, Tenni, i fratelli Marzotto, Munari, Patrese, Biasion e altri ancora. Caratteristica di questo museo, meta di circa 35.000 visitatori all'anno, è la continua rotazione di mostre tematiche, che si affiancano ai veicoli esposti della collezione di base. Una raccolta in continuo ampliamento, che recentemente si è arricchita grazie alla donazione di una Delage del

1911 Nel corso degli anni, a Bassano si sono svolte eventi di livello internazionale che hanno ottenuto consensi unanimi. Il "Bonfanti-Vimar" è una rassegna dedicata all'intelligenza e alla genialità. Ma la struttura è impegnata anche in attività formative; due volte l'anno organizza infatti il

"Corso per restauratori di auto e moto d'epoca". Il prossimo si terrà da sabato 28 settembre e continuerà per i tre sabati successivi. Si tratta di un ciclo di lezioni aperto a tutti, che consente di apprendere le nozioni base per il ripristino filologicamente corretto dei veicoli d'antan. **RIC**

LA FILOSOFIA DEL MUSEO È "OGGI SI VINCE SOLO CON LA FORZA DELLE IDEE"

RUOTECLASSICHE

MUSEO NICOLIS

VIAGGIO NEL NOVECENTO

Tra le più emozionanti e suggestive esposizioni private a livello internazionale, accompagna alla scoperta dei miracoli compiuti dall'ingegno umano nel secolo scorso

Testo di **Fabrizio Greggio**

Atto secondo

La Maserati A6 1500 del 1947; si tratta del secondo esemplare costruito, esposto alla 1ª Mostra della Carrozzeria Italiana al Palazzo della Triennale di Milano.



SCHEDA

MUSEO NICOLIS

Indirizzo

Viale Postumia 71
37069 Villafranca di Verona

Telefono

045 6303289

Sito Internet

museonicolis.com

Email

info@museonicolis.com

Orari

da martedì a domenica 10 - 18



Precursore

Sopra, il fondatore Luciano Nicolis, scomparso nel 2012. Nel 1934 suo padre Francesco avviò l'attività di famiglia incentrata sul recupero e il riutilizzo della carta da macero. A fianco, vedute delle collezioni di bici (110) e moto (100). Nella pagina a fianco, in alto, l'Alfa Romeo 6c 1750 GTC del 1931; sotto, la Lancia Astura Berlina Gran Sport del 1936.

Per comprendere la rilevanza e la notorietà del Museo Nicolis è sufficiente ricordare l'attribuzione del più ambito e prestigioso premio nel panorama mondiale dell'auto classica, indetto dagli esperti della rivista Octane: il "Museum of the Year", assegnato a Londra nel corso degli "Historic Motoring Awards 2018" da una qualificata giuria internazionale.

La struttura museale ripercorre i capisaldi del Novecento mostrando le pietre miliari del più effervescente genio creativo; uno scenografico viaggio attraverso inedite e ricercate collezioni. Fra queste, una raccolta di rari capolavori di meccanica e stile, frutto dell'estro di eclettici progettisti, che contengono, fra l'altro, i riferimenti fondamentali della storia dell'automobilismo. Sono rappresentati gloriosi marchi come Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, Maserati, Bugatti, Rolls-Royce, Avions Voisin, Darracq e Isotta Fraschini.

La nascita del Museo si deve alla grande passione di Luciano Nicolis. La storia di una vita che ha trovato la sua collocazione in uno spazio espositivo di 6000 mq nel 2000, anno della sua inaugurazione. Il Museo dell'Auto, della Tecnica e della Meccanica si esprime con profonda competenza e fonda le sue radici sull'eccellenza tecnologica. I suoi capolavori sono stati suddivisi in otto diverse collezioni con l'obiettivo di costruire un percorso qualificato e strutturato capace di soddisfare anche il visitatore più esigente.

Il patrimonio presente è di grande spessore e rappresenta una realtà esclusiva: oltre 200 auto d'epoca, 110 biciclette, 100 motociclette, 500 macchine fotografiche, 100 strumenti musicali, 100 macchine per scrivere, alcuni aeromobili e oltre 100 volanti di monoposto di Formula 1. Opere dell'ingegno umano esposte secondo itinerari antologici, storici e stilistici. Un "Museo Diffuso" che consente al pubblico di scoprire le

invenzioni dell'uomo e di declinarle in ogni possibile interpretazione con infinite chiavi di lettura.

Un patrimonio unico per trasversalità, ricco di spunti che spaziano dalla meccanica, al design, all'artigianato sino alla storia della società, della moda, del cinema e dell'arte. Il Nicolis si distingue come centro di relazioni globali, con la sua naturale vocazione di diffondere e promuovere l'amore per la tecnica e la meccanica in ogni sua forma.

Non è un caso che il Museo Nicolis rappresenti un "unicum" nel suo genere e venga indicato come emblematico della moderna cultura d'impresa. I Nicolis sono da oltre 80 anni imprenditori nel recupero di materie prime e secondarie. L'inizio risale al 1934 quando Francesco Nicolis, sensibile a ogni forma di riciclo e dotato di acuta sensibilità ambientale, decide di fare un esperimento molto avanzato di sostenibilità: raccogliere e riutilizzare la carta da macero. Sotto la spinta del figlio Luciano l'attività si espande velocemente





Spider e limousine

In alto, la Lancia Astura Mille Miglia del 1938, allestita dalla Carrozzeria Colli per Luigi Villorosi. Sopra, a destra, la Mercedes-Benz 500 K Cabriolet C del 1934. Qui a fianco, l'Isotta Fraschini 8 AS del 1929; più a destra la OM Superba 665 SS MM del 1931.



e, all'inizio degli anni 60, un ulteriore slancio trasforma l'azienda di famiglia in un gruppo leader in Europa per il recupero della carta e un sicuro punto di riferimento nel settore dei servizi ambientali internazionali. Oggi il Gruppo Lamacart-Museo Nicolis è gestito con passione e competenza dalla terza generazione, rappresentata da Silvia e Thomas Nicolis.

I concetti di "raccolta e riutilizzo" che hanno guidato la crescita dell'impresa cartaria sono gli stessi che hanno alimentato la passione molto selettiva per il collezionismo di Luciano Nicolis, consentendogli di percepire il valore di raffinati prodotti dell'ingegno al momento dimenticati e ritenuti privi di pregio. Un'instancabile opera di ricerca che lo ha portato in giro per il mondo a rintracciare e recuperare auto d'epoca e altri preziosi reperti, per restaurarli e riportarli all'antico splendore: una dedizione che ha restituito alla storia un

patrimonio altrimenti perduto e ora a disposizione della comunità. Tra i "pezzi" di maggior pregio vanno segnalati la "Motrice Pia", il primo motore a scoppio brevettato dal veronese Enrico Bernardi nel 1882, l'Isotta Fraschini del 1929 (celebrata nel film "Viale del Tramonto" e appartenuta a personaggi illustri come lo Zar Alessandro, Rodolfo Valentino, Isadora Duncan...) e la Lancia Astura Mille Miglia, unica al mondo, costruita appositamente per Luigi Villorosi. Ma innumerevoli sono i mezzi di trasporto e gli oggetti inediti attraverso i quali viene tracciata la storia dell'uomo e della società degli ultimi due secoli.

Il talento del suo fondatore spiega solo in parte il successo che il Nicolis ha registrato negli anni; alla base della sua affermazione c'è infatti la gestione imprenditoriale della struttura affidata sin dalla sua apertura a Silvia Nicolis, presidente del museo, che ha puntato sulla promozione della cultura, del turismo

e sulla valorizzazione del territorio.

Con tali presupposti, il Museo Nicolis è ormai capace di raccogliere consensi con continuità; tra i più recenti il successo dell'esemplare unico Fiat 1100 E Vistotal a Poltu Quatu Classic, dove ha conquistato il "Best of Class" e il riconoscimento "Trofeo Registro Fiat Italiano", legato alla tradizione della Casa, che sono stati conferiti dalla blasonata giuria. Da sempre ricettivo nei confronti del territorio, il museo conferma la sua presenza alla fiera Auto e Moto d'Epoca di Padova, dal 24 al 27 ottobre, dove si fondono cultura, passione, tecnologia e design. Per la soddisfazione degli appassionati, dopo il grandioso successo di Exhibition Vespa del 2016, da novembre presenterà un'eccezionale esposizione di trofei e cimeli del celeberrimo scooter, in collaborazione con il Registro Storico Vespa, per celebrare uno dei veicoli simbolo del Made in Italy. **RIC**

CIVILTÀ MOTORIZZATA

Un viaggio nel Novecento, secolo “dominato” dai motori, che entrano prepotentemente nell’agricoltura e nelle strade cittadine



Sono quattro le aree tematiche in cui il Museo Gino Tonutti è suddiviso. La sezione di archeologia industriale (dal tardo Ottocento agli anni Sessanta del Novecento) espone macchinari e utensili (alcuni perfettamente funzionanti), tra i quali i primi trapani a mano, i primi attrezzi per la fabbricazione dei carri, aratri a trazione animale e molto altro.

La sezione agricola (sempre dalla fine dell’Ottocento fino

agli anni Sessanta del secolo scorso) presenta ogni sorta di macchinari per uso agricolo e rurale; di particolare interesse, un motore a vapore che aziona una trebbiatrice collegata a un’imballatrice.

L’area destinata alle quattro ruote (dal 1915 ai giorni nostri) ospita un’ottantina di autoveicoli storici, compresi alcuni mezzi a vapore. Ovviamente non poteva manca in questa collezione la Ford T, considerata la prima automobile costruita in grande serie. A farle compagnia,

una Chevrolet del 1929, ben quattro Rolls-Royce, una splendida Jaguar XK 120 del 1952, una DeLorean DMC-12 (resa celeberrima dalla saga cinematografica di “Ritorno dal futuro”) numerose sportive tra Corvette, Ferrari e Lamborghini.

Nella quarta sezione le protagoniste sono le moto; una rassegna di una settantina di modelli che spaziano dai primi del Novecento agli anni Ottanta, di vari marchi europei e americani. **RC**

SCHEDA

MUSEO GINO TONUTTI

Indirizzo

Località Casali Battiferro 12
33047 Remanzacco (UD)

Email

museogintonutti@gmail.com

Orari

visita su appuntamento

OMAGGIO ALL'OVALE

Vicino a Gorizia ha sede una delle collezioni più interessanti dedicate alla Ford. Ma non mancano alcune "divagazioni" imperdibili



Nei pressi di Gorizia, al km 3,700 della Strada statale 351 in direzione Farra d'Isonzo, l'attenzione viene calamitata da un edificio decisamente particolare.

Si tratta del Museo dell'Automobile e della Tecnica, meglio noto come Museo Ford Gratton, la cui facciata riproduce fedelmente quella della filiale italiana della Casa di Dearborn del 1923, con tanto di insegna "Ford Motor Company d'Italia

S.A.". Inaugurata nel 1987, la struttura intende essere l'omaggio che Paolo Gratton (classe 1927), concessionario della marca a Gorizia dal 1962, ha voluto tributare al fondatore dell'Ovale Blu, Henry Ford, colui che rivoluzionò la storia dell'automobile con il modello T e soprattutto con l'ideazione della catena di montaggio, che aprì le porte alla produzione in grande serie. La riduzione dei tempi di assemblaggio e dei costi permise di abbassare il prezzo di vendita da 850 a meno

di 300 dollari, estendendo l'accesso alle quattro ruote anche ai ceti meno abbienti. A questa autentica rivoluzione industriale Gratton ha dedicato una parte dell'esposizione, dove sono riprodotte alcune fasi del processo produttivo della gloriosa T, costruita dal 1908 al 1927 in oltre 15 milioni di esemplari. La storia del marchio è ripercorsa, oltre che da cinque T, attraverso la A del 1930, la V8 del 1932, la "Baby" sempre del 1932, l'Anglia, la Taunus 12M e 17M, le Escort Mexico

SCHEDA

MUSEO DELL'AUTOMOBILE E DELLA TECNICA

Indirizzo

Via Gorizia 150
34072 Farra d'Isonzo (GO)

Telefono

0481 520063

Email

pgratton@alice.it

Orari

visita su appuntamento



Mitica "Tin Lizzie"

La Ford T affettuosamente chiamata "Tin Lizzie" (Lucertolina di latta) è di fatto la prima vettura prodotta in grande serie, il modello che motorizzò gli Usa, modificando profondamente la società americana. Sotto, la Volugrafo Bimbo del 1946.



e RS 200. Solo per citare alcuni modelli. Accanto alle Ford, figurano anche Cleveland A del 1897, Oldsmobile del 1902, Citroën Traction Avant, Fiat Balilla, Lancia Augusta e MG TC.

Non mancano poi alcuni veicoli militari, tra cui l'immane Jeep; vi è persino un caccia tattico Fiat G 91 (soprannominato "Gina") sospeso al soffitto. Ma gli spunti di interesse non finiscono certo qui. L'evoluzione dell'auto infatti è raccontata anche mediante

una variegata esposizione di volanti, ruote, trombe e fari. Non manca poi una serie di pannelli che illustrano i momenti fondamentali della storia della Ford.

Spazio è anche concesso sia alle biciclette sia alle moto (Guzzi, Indian, DKW, NSU, Jawa ecc.). Secondo Paolo Gratton sussiste un legame stretto tra l'invenzione dell'automobile e quella della radio, due "strumenti" che hanno dato un impulso fondamentale alla

comunicazione. Ecco quindi che un'estesa sezione del museo è riservata a un'incredibile raccolta di apparecchi radio, grammofoni e registratori, per un totale di circa mille "pezzi". Si possono ammirare i primi impianti riceventi e trasmettenti, tra cui la riproduzione della prima radio

di Guglielmo Marconi del 1896, la stazione di una nave sovietica e una copia della "Tenda Rossa", con tanto di radio simile a quella che inviò il noto SOS che consentì di trarre in salvo i superstiti del dirigibile Italia. Insomma un piccolo gioiello da visitare e da gustare tutto d'un fiato. **R&G**

NASCE NEL 1987 PER INIZIATIVA DI PAOLO GRATTON, CONCESSIONARIO FORD

INDIMENTICABILE "CINQUINO"

A Garlenda gli appassionati della sempreverde utilitaria possono visitare una piccola ma curata struttura espositiva che racconta l'evoluzione della vettura più amata dagli italiani... e non solo



Nato per iniziativa del Fiat 500 Club Italia, il Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" viene inaugurato nel 2007 a Garlenda (SV), comune dove ha sede il club e che è diventato un punto di riferimento per tutti gli appassionati della simpatica utilitaria torinese. Ampliato nel 2017, il museo intende raccontare la vettura e il suo mito, facendo dapprima calare il visitatore nell'atmosfera degli

anni del boom economico e conducendolo poi fino ai giorni nostri con le molteplici attività del Fiat 500 Club Italia. In esposizione vi sono fino a otto "Cinquini" sempre diversi, tra modelli classici e derivate, appartenenti ai soci. Nelle numerose vetrine si trovano pezzi di ricambio, accessori, manualistica da officina, modellini, diorami e oggettistica varia (dalle scatole di dolci ai portagioie, ma tutto rigorosamente a tema 500). Non mancano le opere

d'arte provenienti da tutto il mondo e una fornita biblioteca/emeroteca. Ricco l'archivio multimediale, con filmati d'epoca e contemporanei. Due simulatori di guida, alloggiati in due vere mezze 500, permettono di misurarsi con le regole della strada e con il brivido della pista. Le visite guidate vengono personalizzate in base al grado di conoscenza del visitatore in modo da garantire un'esperienza coinvolgente, adatta anche ai neofiti. **RIC**

SCHEDA

MUSEO MULTIMEDIALE DELLA 500 "DANTE GIACOSA"

Indirizzo
Via Roma 90, 17033 Garlenda (SV)

Telefono
0182 582282

Sito Internet
500clubitalia.it/museo

Email
museo@500clubitalia.it

Orari
da lunedì a sabato
9 - 12; 15 - 18.

SEMPRE IN SERVIZIO

La passione di sei giovani per il trasporto pubblico dà vita nel 2005 a una collezione molto dinamica, dove ogni mezzo torna a nuova vita



L'associazione Fitram nasce a La Spezia il 25 agosto del 2005 grazie all'impegno di sei giovani con la passione per i veicoli adibiti al trasporto passeggeri. Fin dall'inizio l'obiettivo è stato quello dar vita a una collezione dinamica, formata quindi da autobus, filobus, tram e treni funzionanti; un concetto che trova compiuta espressione nel motto "museo in movimento". Il recupero dei mezzi prevede quindi il restauro sia della meccanica sia della

carrozzeria, il ripristino della livrea d'origine e la reimmatricolazione con la relativa iscrizione nel registro dei veicoli di interesse storico e collezionistico. Nonostante l'associazione non disponga ancora di una struttura espositiva vera e propria (ma vi è già il progetto di uno spazio polifunzionale per ospitare autobus e filobus, modellini e diorami, oltre all'archivio e numerosi cimeli) su appuntamento è possibile visitare la collezione, costituita

da una quarantina di mezzi (33 autobus, 3 filobus, un tram e 2 cabine di funicolari), distribuiti nelle sedi operative di La Spezia, Sanremo e Genova. Per le comitive è possibile organizzare anche dei tour a bordo di alcuni dei veicoli esposti; il sodalizio è altresì attivamente impegnato nella partecipazione a raduni e rievocazioni. Sul sito, completo e di facile consultazione, vi è una interessante sezione con la puntuale descrizione di ogni mezzo presente. **RIC**

SCHEDA

ASSOCIAZIONE FITRAM

Indirizzo Via del Canaletto 232 - 19126 La Spezia

Telefono
328 1129767 (Stefano D'Imporzano)
348 3181838 (Danilo Caddeo)

Sito Internet

assofitram.it

Email
segreteria@assofitram.it
redazione@assofitram.it

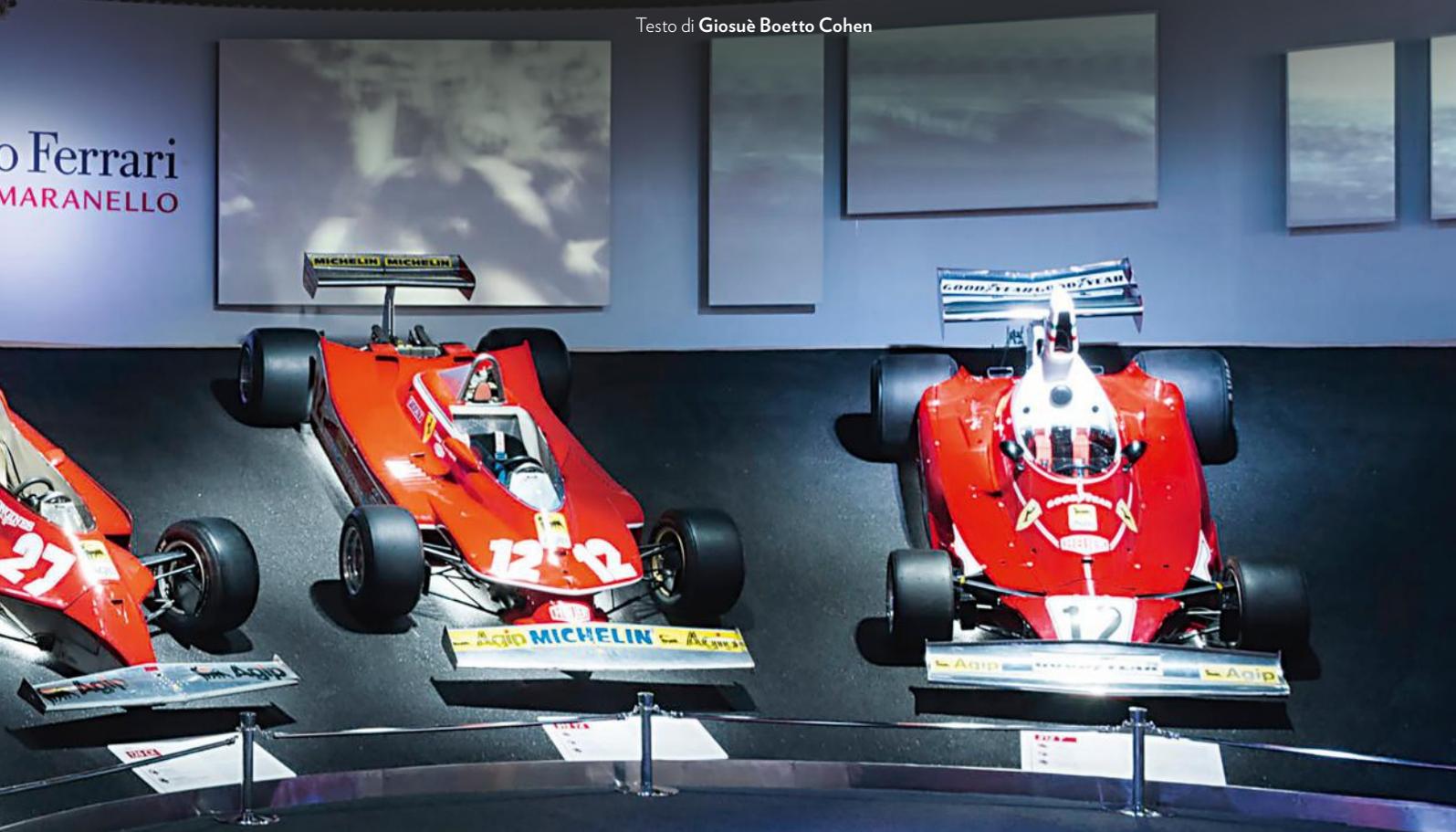
Orari
visita su appuntamento



I LUOGHI DEL MITO

Due strutture, una a Modena e l'altra a Maranello, per ripercorre l'epopea del Cavallino. Lo scorso anno sono stati 500.000 i visitatori, un autentico pellegrinaggio

Testo di Giosuè Boetto Cohen



Da anni i due musei ufficiali del Cavallino sono meta di un autentico e incessante pellegrinaggio. Quasi cinquecentomila visitatori hanno strappato il biglietto lo scorso anno: più di tutti i musei italiani dell'auto messi insieme. Il valore delle vetture e degli oggetti esposti, lo spirito dei luoghi e della casa natale del "Drake", la bellezza delle architetture che accolgono i visitatori valgono il viaggio. E a Maranello, con la fabbrica di là dalla strada, il mix di monoposto vere e di simulatori, le auto appena sfornate e i gioielli storici, e una

tripla dose di merchandising, il divertimento è assicurato, soprattutto ai giovani e agli sportivi. Ma in fondo è proprio Maranello che emana un'aura magica, unica al mondo, appena si legge il cartello. Di giorno e di notte, con le cassette e la pianura emiliana che guardava anche il "Drake" andando in ufficio. I ristoranti che gli erano cari, la fontana-automobile in centro, lo stradone, la portineria rimasta com'era, gli edifici invece nuovissimi del reparto corse e delle nuove linee di produzione. E poi quella fiumana incessante, di mattina e di sera, di ragazzi in tuta rossa, a migliaia, che camminano

come replicanti verso i cancelli o verso casa. Volendo fare un paragone, i musei Ferrari beneficiano di Maranello come i Vaticani di Piazza San Pietro. La gente viene per motivi trascendenti. Il botteghino non deve fare troppa reclame.

Detto questo le due strutture, quella a Modena e quella a Maranello, hanno storie diverse e sono diventate un tutt'uno, gestito dal Marchio, dopo la loro nascita. Per immergersi nel mondo del Cavallino, portarsi a casa un substrato divulgativo e poter esprimere una opinione sul loro allestimento, andrebbero visitati entrambi. **RC**

LA CASA DEL “DRAKE”

Noto con l'acronimo Mef, il Museo Enzo Ferrari sorge in centro a Modena ed è stato inaugurato nel 2012. Dopo un inizio un po' zoppicante ha preso il vento in poppa, gestito direttamente dall'azienda dal gennaio 2014. L'originale padiglione di oltre 2500 mq, completamente privo di colonne, è stato progettato dagli architetti Jan Kaplický e Amanda Levete. La grande sala con andamento discendente, completamente bianca, ospita una selezione di vetture di epoche diverse e

particolare significato che vengono periodicamente rinnovate. Le “opere” sono integrate da una serie di effetti speciali, creati da una multi proiezione immersiva su grande formato, una delle più ampie mai realizzate in un museo, che sfrutta le superfici verticali e orizzontali ed ha parzialmente modificato la controfacciata originale. Un filmato viene riprodotto a intervalli regolari da diciannove proiettori, avvolgendo il visitatore in un effetto multidimensionale che attraversa lo spazio, dal pavimento al soffitto.

Accanto alle “vetture-icona”, isolate nel grande volume, il museo mette in risalto l'elemento che Ferrari ha sempre considerato il più importante in un'auto: il motore. E di motori ne sono esposti molti: dal classico V12 al 10 cilindri di Formula 1, l'8 cilindri per le auto da competizione e stradali, il 6 cilindri come il Formula 1 Turbo, il “Dino”, il 4 cilindri celebrato per essere valso ad Ascari i primi due titoli mondiali e persino un piccolo bicilindrico, testato, ma mai portato su pista.

Le vetture, i motori, i cimeli e i documenti che si allineano lungo la



SCHEDA

Museo Enzo Ferrari

Indirizzo Via Paolo Ferrari 85
41121 Modena

Telefono
059 4397979

Sito Internet
musei.ferrari.com/it/modena

Email
biglietteriamef@ferrari.com

Orari
da lunedì a domenica
aprile-ottobre 9,30 - 18
novembre-marzo 9,30 - 19





Non solo Ferrari

Nella pagina accanto, da sinistra, Maserati 250 F, Ferrari 340 MM e la 340 Spider Vignale vincitrice della Mille Miglia del 1953 con Marzotto Crosara. In questa pagina, in alto, la 250 GTO. In questa foto, in primo piano la Maserati Tipo 63.

A GENNAIO 2019 SI È CONCLUSA LA MOSTRA “IL ROSSO E IL ROSA”, UN RACCONTO DEL LEGAME TRA IL MARCHIO E LE DONNE



grande curva discendente, mirano a trasmettere l'avventura dell'uomo Ferrari e di ciò che ha creato, tratteggiando la sua vita come pilota negli anni 20, animatore della scuderia ufficiosa Alfa Romeo negli anni 30 e costruttore a partire dal 1947 (dopo la parentesi Auto Avio Costruzioni).

La storia del museo di Modena inizia nel 2004, quando la Fondazione “Casa Enzo Ferrari” annunciò una gara d'appalto internazionale destinata a grandi studi di architettura. Il progetto fu aggiudicato agli architetti Kaplický e Levet, dello studio londinese Future Systems. La struttura esterna, molto applaudita, ricorda il tipico cofano motore di un'auto da corsa degli anni Cinquanta. È dipinta di giallo, colore

tradizionalmente associato alla città di Modena e adottato da Enzo Ferrari come “campo” per il marchio. L'elegante struttura, che dà il meglio di sé nelle foto aeree e da lontano, cinge la casa dove Enzo Ferrari nacque il 18 febbraio 1898, consentendo ai due fabbricati così diversi di comunicare tra loro, dando vita ad uno spazio omogeneo.

Il principio guida del complesso è comunicare la passione per l'automobilismo che pervade Modena e dintorni, raccontando al contempo la storia di uno dei più prestigiosi costruttori di auto sportive. La casa natale di Enzo Ferrari è quindi presentata come un generatore culturale, un centro di gravità architettonico per l'intera

area museale, “avvolta”, ma non dominata, dalla nuova galleria. Lo spazio ricavato all'interno della casa-officina, inaugurato nel 2012, affianca quello sotto la volta gialla. La sua tipica struttura in laterizio e legno è stata restaurata con grande cura e trabocca oggi di cimeli. A breve, nell'officina, saranno disponibili dei simulatori per provare la sensazione di come si guidava una Formula 1 degli anni 60.

Dal Mef una navetta conduce alla seconda sede del museo, a Maranello. Una sorta di parco tematico high-tech che racconta il mondo contemporaneo delle corse. Ogni sorta di diavoleria e ricostruzione interattiva aspetta i visitatori. **RC**

RUOTECLASSICHE

MUSEO ENZO FERRARI

Lo sport è di casa

Nella foto, da destra, LaFerrari, 250 GT SWB, 250 GTO e FF. Nella pagina accanto, in alto, Ferrari 212 Inter. Sotto, da sinistra, Ferrari 275 P e 250 GT TdF; sotto, Ferrari 375 Indy e Dino 246; in basso Ferrari 500 TRC e la Maserati 350 S guidata da Hans Herrmann alla Mille Miglia del 1957.



LO SGUARDO RIVOLTO AL DOMANI

Aperto all'inizio degli anni Novanta, il Museo Ferrari di Maranello è centrato sul presente e sul futuro della Casa, pur rimanendo radicato nella storia inebriante del Cavallino ed ospitando sia in mostre temporanee che nel percorso stabile vetture classiche di speciale valore. "Vivi il sogno" è il claim che accoglie il pubblico, promettendo un'esperienza a tinte forti.

Il museo è diviso in tre aree tematiche. Una narra l'avventura rossa in

Formula 1 e i successi di diversi piloti iridati. Una è dedicata a modelli da corsa e stradali e viene aggiornata annualmente, con mostre a tema e contesti sempre diversi. La terza, quella più interattiva, è destinata ad ospitare simulatori semiprofessionali di Formula 1, due monoposto autentiche pronte per la guida da parte dei bambini e un esemplare da Formula 1 per chi desidera provare l'ebbrezza di un vero cambio gomme.

Il Museo Ferrari di Maranello è il

cuore della storia e della produzione di Ferrari, a mezzo chilometro di distanza dall'entrata della fabbrica in Via Abetone e dalla pista di Fiorano, il circuito ove vengono svolti i collaudi.

Ideato da Enzo Ferrari stesso, con il supporto finanziario di Philip Morris e donato al Comune di Maranello, l'edificio aprì i battenti con il nome "Galleria Ferrari" il 18 febbraio 1990, anniversario della nascita del patron della Casa e solo un anno e mezzo dopo la sua morte.

Fin dalla fondazione, e dato il valore



SCHEDA

Museo Ferrari Maranello

Indirizzo Via Dino Ferrari 43
41053 Maranello (MO)

Telefono

0536 949713

Sito Internet

musei.ferrari.com/it/maranello

Email

museo@ferrari.com

Orari

da lunedì a domenica

aprile-ottobre 9,30 - 18

novembre-marzo 9,30 - 19

Ieri e oggi

L'esterno dell'edificio museale. A fianco, la Ferrari 250 GT "Breadvan" realizzata da Piero Drogo e Giotto Bizzarrini. Più a destra, la 250 GT versione 1964. Nella pagina seguente, LaFerrari.





LaFerrari

LaFerrari

Arno / Year	2013
Motor / Engine	V12 e 6574 Hybrid / 60° V12 e Hybrid
Capacity / Displacement	5900 cc
Power / Power	800 cv e 8000 rpm e 153 cv (14-Mare) / 800 hp e 9.000 rpm e 149 cv (14-Mare)
0 - 100 km/h	2.9 s
Max speed / Absolute speed	310 km/h



delle Rosse, il museo dovette affidarsi a collezioni di privati di tutto il mondo per l'allestimento di mostre di modelli storici e memorabilia. Enzo Ferrari non amava infatti collezionare le sue "figlie", mettersi in cornice o rimuginare troppo sui successi del passato. Diceva, con un briciolo di falsa modestia, "le strade del mondo come museo" e anche "la mia Ferrari preferita è la prossima". Ancora oggi, le temporanee organizzate dal museo si avvalgono del contributo di collezioni private in Italia e all'estero per poter esporre le vetture che hanno scritto settant'anni di storia di successi sportivi, progettuali e commerciali.

Il museo è stato gestito dal Comune di Maranello (tutt'ora proprietario della struttura) fino al 1995, per poi passare sotto la gestione diretta di Ferrari, diventando di fatto il luogo dove passato, presente e futuro si incontrano. **RIC**



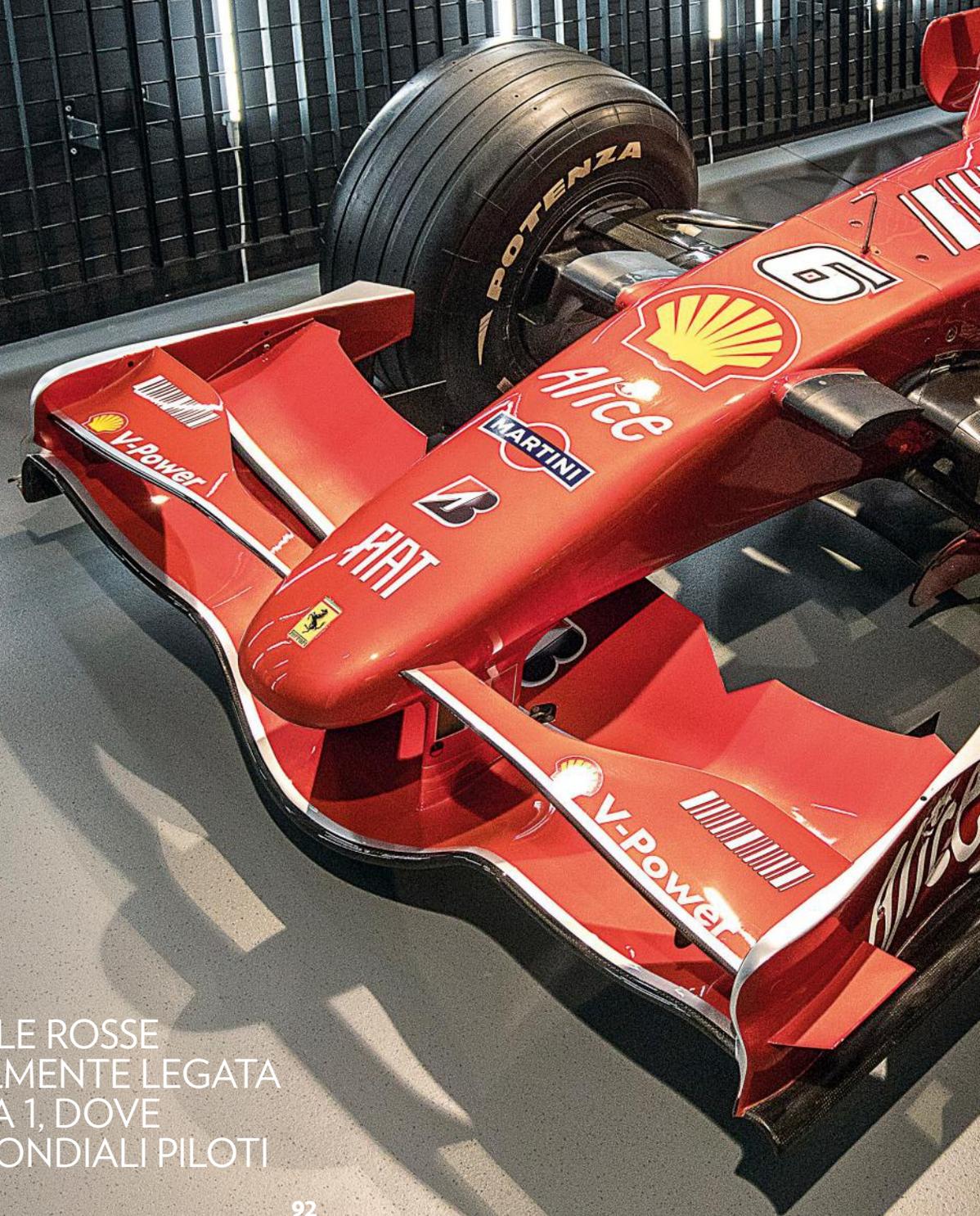


Da pista e da strada

Pagina accanto,
in basso da sinistra,
Ferrari 500 F2 e 275
GTB/4. Nella foto,
in primo piano
la 250 Le Mans;
sulla sinistra la 250
GTO versione 1964.

**Ferrari 250 Le Mans
1963**

12V 60° - 3286 cm³
320 bhp (CV) @ 7500 rpm



LA STORIA DELLE ROSSE
È INDISSOLUBILMENTE LEGATA
ALLA FORMULA 1, DOVE
HA VINTO 15 MONDIALI PILOTI



Sfida ai vertici

Nell'esposizione non poteva mancare lo spazio dedicato alle monoposto della massima formula. In primo piano la F2007, vettura con la quale la Casa conquistò il 15° Mondiale Costruttori, seguita dalla 641 e dalla 312 (1968).



SCHEDA

MUDETEC

Indirizzo Via Modena 12
40019 Sant'Agata Bolognese (BO)

Telefono

051 6817611

Sito Internet

[lamborghini.com/it-en/experience/
museo](http://lamborghini.com/it-en/experience/museo)

Orari

dal 1 aprile al 31 ottobre

9,30 - 19

dal 1 novembre al 31 marzo

9,30 - 18



RUOTECLASSICHE

MUDETEC

PASSATO, PRESENTE E FUTURO DEL TORO

Un museo completamente rinnovato nel 2019 all'insegna delle nuove tecnologie, senza dimenticare però il DNA infuso al marchio dal fondatore Ferruccio

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

MUDETEC



Quando, nel 1963, Ferruccio Lamborghini decise di fondare l'azienda Automobili Lamborghini, era convinto, da valido imprenditore quale era, che l'avrebbe portata al successo. Per raggiungere gli obiettivi che si era dato non badò a spese, ma soprattutto sfruttò appieno il suo istinto di cacciatore d'uomini: una dote che lo avrebbe portato sempre a circondarsi di validissimi talenti professionali.

Stimolando la creazione e la nascita di vetture rivoluzionarie come 350 GT, Miura, Espada e Countach, Ferruccio Lamborghini ha anche permesso lo sviluppo di un DNA

Lamborghini, fatto di ricerca, innovazione, tecnologia avanzata, approccio pionieristico. Sono gli stessi "geni" che si ritrovano nelle vetture contemporanee, le Lamborghini che nel 2019 nascono ancora a Sant'Agata Bolognese. Con un simile legame a un patrimonio storico di grande valore, è stato naturale assistere, nel 2001, alla nascita del Museo Lamborghini come parte integrante dell'azienda, collocato proprio di fianco all'ingresso principale. Rinnovato nel 2016, nella primavera del 2019 il museo ha cambiato nome, diventando Mudetec, il "Museo delle Tecnologie". Si tratta, come è facile intuire, di una scelta di comunicazione

precisa, che sottolinea l'importanza dello sviluppo e della ricerca in casa Lamborghini. I due elementi che hanno rivoluzionato il modo di costruire le automobili. E non solo le supercar.

Il Mudetec è quindi un luogo che invita il visitatore a comprendere un modo di pensare, progettare, consegnare alla storia delle automobili diverse da tutte le altre, sportive sempre sopra le righe, che si riconoscono a colpo d'occhio. E che quando passano, lasciano un'emozione. Il marchio che le distingue ha fatto dell'innovazione una tradizione, unisce il design e la tecnologia di domani a una storia e



L'origine della specie

La 350 GT, prodotta dal 1964 al 1966, fu la prima sportiva di serie di Ferruccio Lamborghini. Era equipaggiata con un poderoso V12 di 3,5 litri da 280 CV, con quattro alberi a camme in testa.

un'immagine di marca poderose. Tutto a beneficio del (fortunato) possessore.

Per questo motivo, quando si visita il museo di Sant'Agata Bolognese, le sensazioni forti si sprecano, la tentazione può diventare incontenibile, man mano che la passeggiata (lungo il percorso permanente o le mostre tematiche) ci avvicina ai modelli in produzione, ci ricorda dove affondano le loro radici, e si proietta verso i futuri possibili.

Tra i modelli iconici in esposizione ci sono naturalmente le Lamborghini della storia, fedeli al credo del fondatore di essere sempre "avanti agli altri a tracciare la strada

da seguire". Basta pensare alla Miura, la prima supersportiva equipaggiata con un motore dodici cilindri, con quattro alberi a camme in testa, in posizione posteriore trasversale. Una vettura che ancora oggi, a più di 50 anni dalla sua presentazione, è considerata una pietra di paragone della modernità.

Dopo Miura, un altro "pezzo" stabile

dell'esposizione è il capolavoro di tecnica e design, entrato nella leggenda con il nome di Countach. È stato il simbolo di vettura sportiva estrema degli anni 70 e 80, con il motore V12 montato longitudinalmente alle spalle dell'abitacolo e cambio non a sbalzo, bensì a monte del propulsore. La Countach ha anche introdotto le porte dalla caratteristica

UN VIAGGIO ALLA SCOPERTA DI UN MARCHIO INNOVATIVO E FUORI DAGLI SCHEMI

RUOTECLASSICHE

MUDETEC



Un'astronave

La Countach rivoluzionò lo stile delle supercar: al suo debutto come prototipo nel 1971 fece invecchiare le concorrenti di decenni.

apertura "a forbice", ancora oggi uno dei tratti distintivi delle Lamborghini più potenti con motore V12.

Tornando agli anni 60, ecco l'Espada, una granturismo a quattro posti (e stesso motore della Miura) con tanto spazio nel bagagliaio, capace di andare forte anche mentre accompagna la famiglia-vip nelle sue vacanze. Tra le vetture classiche più sbalorditive e fotografate c'è la LM002, Suv ante litteram, una lussuosissima fuoristrada da 200 km/h, nata nel 1986 e oggi considerata una pietra miliare nello sviluppo dei mezzi 4x4. Oltre a essere padre, non solo putativo, dell'attuale Urus, la super Suv più potente e veloce del mondo.

Il Mudetec però, da buon museo "di marca", accanto alle glorie passate fa sfilare i risultati delle ricerche attuali, spesso riunite in una vettura prototipo o concept. È il caso, ad esempio, della Asterion LPI 910-4, con motore longitudinale posteriore ibrido, presentata al Salone di Parigi del 2014. È una concept dotata di un telaio monoscocca in fibra di carbonio e prima espressione del concetto di motorizzazione ibrida su una vettura Lamborghini.

La struttura permette anche di ammirare alcuni esempi delle tecnologie di oggi per le quali Lamborghini è leader: dalla fibra di carbonio evoluta grazie al Forged





Composites®, materiale brevettato dalla Casa del Toro, al sistema di aerodinamica attiva Ala, fino alla logica predittiva del sistema LDVI e l'innovativa interfaccia utente HMI, tecnologie ben note a chi guida (o sogna di guidare) una Huracán o una Aventador. Proprio tra le Lamborghini più recenti, il nuovo millennio è rappresentato dalla Sesto Elemento, un prodigio d'ingegneria con uno straordinario rapporto peso/potenza, che accompagna al periodo attuale, con la Aventador SVJ, Huracán Evo e Urus. Il museo, come facile capire, è dedicato a un pubblico di appassionati, ma anche ai loro accompagnatori. In più si apre da oggi alle scuole tecniche, a riprova della vocazione Lamborghini di investire sui giovani talenti. L'attività educativa si articola con due laboratori didattici: il primo, "Impostazione veicolo ed ergonomia", è dedicato ai temi di dinamica, aerodinamica e sviluppo della struttura dei veicoli. Il secondo, "La fibra di carbonio e le sue tecnologie", verte sulla massimizzazione del rapporto prestazioni/peso delle parti della vettura ed è realizzato insieme all'Advanced Composite Lightweight Structures Development (ACLSD), la divisione interna di sviluppo sui materiali compositi.

Per quanto riguarda le esposizioni temporanee, fino al 31 ottobre 2019, è aperta



la mostra "Future Shapers since 1963", con un percorso articolato suddiviso per decenni, che celebra i modelli che hanno rivoluzionato l'epoca in cui sono nati. Un viaggio alla scoperta dell'innovazione supportato da speciali installazioni e schermi touch per accedere a informazioni, foto, sketch originali e video. All'interno dello spazio museale, che ha avuto 108 mila visitatori nel 2018, è stato introdotto anche un angolo dedicato al programma "Ad Personam", dove si possono ammirare

alcune delle personalizzazioni disponibili per i clienti e inventarne di nuove con il Car Configurator. E ancora la nuova "brain room", che permette un'esperienza immersiva a 360° nel mondo Lamborghini, attraverso un racconto multimediale del marchio, dei suoi valori e della sua storia. La visita è completata dall'esperienza di guida virtuale a bordo di un nuovo simulatore e dai tour delle linee di produzione, effettuabili tramite un servizio di prenotazione. **Rc**

MULTIFORME INGEGNO

Voluto dal figlio Tonino, racconta la vulcanica personalità del fondatore del marchio.
Una galleria che spazia dai trattori alle granturismo, passando dall'offshore

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**





“
 La Countach, nel momento della comparsa, rese all'improvviso circospe le altre vetture... Era innovativa sotto ogni punto di vista... Countach è un'esclamazione tipica americana di meraviglia, stupore... improvvisamente, nel momento in cui scorse la Countach, Ferruccio decide di sospendere la produzione della Miura, nonostante le richieste continuano a piovere a Sant'Agata: questo fatto sembra quasi intanto.
 "Quest'auto la volevo solo per me ed è stata e deve rimanere un sogno".
 When the Countach came onto the scene, all of a sudden other cars became outdated... All aspects were innovative... Countach is a typical term in the Piedmont Region used to express marvel, wonder... When the Countach was born, without warning Ferruccio decides to halt production of the Miura, even as orders continued to flood into Sant'Agata: a fact which almost seemed to irritate him. "I wanted this car just for me, it was always a dream and must remain a dream."
 ”
 Ferruccio Lamborghini

SCHEDA

MUSEO FERRUCCIO LAMBORGHINI

Indirizzo SP Galliera 319
 40050 Funo di Argelato (BO)

Telefono
 051 863366 - 345 2637045

Sito Internet
museolamborghini.com/it/museo/

Email
info@museolamborghini.com

Orari
 da lunedì a venerdì 10 - 13; 14 - 18
 sabato e domenica aperto solo
 su appuntamento per gruppi
 di almeno 30 persone



Molto diverso da quello ufficiale della Casa, il Museo Ferruccio Lamborghini è un viaggio emozionante attraverso la storia di un uomo e la parabola - rapida ma eccezionale - delle automobili che videro la luce nel corso della sua vita. Lungo il percorso di visita, ben costruito e ricco di aneddotica, è possibile incontrare tutti i prodotti delle industrie Lamborghini: dai primi trattori ai bruciatori, alle macchine agricole, ed entrare persino nella ricostruzione fedele dell'ufficio di Ferruccio, come era all'alba della sua carriera. Naturalmente ci sono anche tutte le granturismo, le vetture epiche, insieme ad altri progetti, non tutti realizzati, ma che danno un'idea della personalità vulcanica del fondatore.

Aprire la serie delle supercar la primigenia 350 GT, linee classiche, motore anteriore. L'epopea della Miura, "l'auto che non c'era" e quella che più di ogni altra ha creato il mito, è rappresentata dalla SV proprio appartenuta a Ferruccio. E poi i modelli Espada, Islero, fino alla Countach, che ha rivoluzionato lo stile delle auto sportive e continua a stupire pur a quasi cinquant'anni dal debutto del prototipo.



Oltre alle vetture complete sono visibili prototipi e studi di forma che precedevano le Lamborghini in produzione. Le dimensioni del nuovo museo hanno permesso di esporre anche un piccolo elicottero a cui Ferruccio si interessò, e uno scafo offshore, entrambi con motore Lamborghini.

Ma andiamo con ordine ed entriamo nei particolari. Il museo è situato in uno degli ex stabilimenti industriali Lamborghini, quello di Funo di Argelato (BO). Lo spazio polifunzionale è stato

inaugurato nel 2014, ideato e progettato da Tonino Lamborghini, figlio di Ferruccio, per ricordare degnamente la figura del genitore. I volumi attuali, ampi e pensati per accogliere anche manifestazioni e convegni, seguono quelli del primo museo, aperto nel '95 accanto ai capannoni di Dosso di S. Agostino. Era questa la fabbrica di bruciatori e caldaie, persa in quella campagna ferrarese che diede i natali alla famiglia Lamborghini. Dopo diciannove anni e decine di migliaia di visitatori da tutto il mondo, Tonino ha



Per tutte le esigenze

Pagina accanto, la Miura SV di Ferruccio. Nella foto, la 400 GT. Nella pagina seguente, l'offshore Fast 45 Diablo. Nell'ultima pagina, in alto la Urraco e, in basso, il trattore 1 RDT.



Scaglione e presentata alla fine del 1963. Pochi mesi dopo, rivista nelle linee dalla Touring, entrerà in produzione con la sigla 350 GT. Accanto c'è la sua ultima evoluzione, la 400 GT che assisterà alla nascita della Miura. Quella esposta è la SV del fondatore, dietro a cui si allineano gli esemplari di Jarama e i prototipi Jalpa. E ancora la Urraco e la Espada, sorprendente ancora oggi: una vera quattro posti derivata dalle linee del prototipo Marzal.

Vicino alle auto, le altre passioni di Ferruccio: l'offshore Fast 45 Diablo Classe 1 di 13,5 metri con motori Lamborghini 11 volte campioni del mondo. Poi un esemplare omologato di elicottero Lamborghini con doppi comandi e quindi le macchine termiche: bruciatori, caldaie e sistemi di raffreddamento.

Tra le curiosità anche la barchetta costruita da Ferruccio per partecipare alla Mille Miglia del 1948 e la ricostruzione del primo ufficio del "patron" alla Lamborghini Trattori con molti suoi oggetti personali: riconoscimenti ufficiali e foto d'epoca, per ricordare non solo le vicende di Ferruccio, ma anche quelle della famiglia Lamborghini e di migliaia di persone che hanno lavorato e fatto affari con lui. La persona, il tempo, le idee di Lamborghini permeano dunque ogni

deciso di avvicinare la sua creazione a Bologna, rendendola fruibile a un pubblico molto più vasto. Il museo raccoglie oggi tutta la produzione degli anni di Ferruccio Lamborghini che, partito dal nulla, divenne Cavaliere del Lavoro e ingegnere honoris causa. L'avventura parte dal

trattore Carioca con cui si diede vita, nel 1947, al gruppo industriale e prosegue con i primi cingolati, fino ai modelli di grande potenza degli anni 70.

E qui arrivano le supercar: in mostra permanente ecco la Lamborghini "numero 0", la 350 GTV, disegnata da Franco

NON SOLO GRANTURISMO, MA OFFSHORE, TRATTORI E MACCHINE TERMICHE



angolo del museo-memoriale. È quindi importante sapere qualcosa di lui, prima di iniziare la visita, per orientarsi e poter trarne il massimo in termini di divertimento e insegnamento. Se non siete degli esperti, cominciate quindi a prender nota, o a ripassare qui le gesta del giovane Ferruccio. Figlio di contadini veri, con un pezzo di terra, ma nessun trattore, il ragazzo amava le macchine, quelle dell'officina della scuola, ma anche del servizio militare, oltre naturalmente a quelle che, alla fine degli anni 40, si cominciavano a vedere nei campi: ma di rado, perché costavano un occhio. La prima intuizione di Ferruccio fu quella di dare un trattore anche a chi non se lo poteva permettere. Un trattore piccolino, con un motore da residuo bellico, che partiva a benzina, funzionava a petrolio, ma... funzionava. Un mulo meccanico che in dieci anni riempì l'Emilia e poi l'Italia.

La seconda "intuizione" fu quella di voler guadagnare molto di più. I margini di utile con le macchine agricole erano assai ridotti, quelli delle vetture di lusso, al confronto, immensi. E Ferruccio, con i suoi meccanici, si accorse che certe componenti delle granturismo più blasonate non differivano poi molto da quella dei suoi trattori. Solo che venivano vendute a dieci volte tanto. Questo

dettaglio, insieme alla passione personale, fu alla base della scommessa che all'inizio degli anni 60 Lamborghini decise di fare nel settore delle supercar.

Altra letteratura, più romantica, vuole che l'azzardo venne da una polemica personale con Enzo Ferrari, con cui il "cliente" Lamborghini si lamentava dei guasti alla frizione delle Rosse dell'epoca. Sempre secondo il mito, un giorno il "Drake" perse la pazienza e gli disse occuparsi delle frizioni dei suoi trattori. E questo scatenò - o contribuì a scatenare - la vendetta.

Se la Miura, con il suo motore centrale, alcuni particolari della carrozzeria, i suoi colori urlati, fece invecchiare di colpo tutte le sportive in circolazione, altrettanto fecero disegni come la Marzal, l'Espada, la Countach, tutti usciti dalla matita di Marcello Gandini, dall'intelligenza di Nuccio Bertone e dalla scommessa di Lamborghini. Peraltro geni della meccanica come Bizzarrini, Stanzani e

soprattutto Dallara, i "giovani leoni" assoldati da Ferruccio, diedero manforte affinché sotto quella pelle meravigliosa la tecnica fosse da capogiro.

Il finale della storia è meno brillante, ma altrettanto drammatico. Siamo all'inizio degli anni 70: da poco lanciata la Countach si innesca la spirale di eventi che metterà in crisi il mondo dell'auto. L'evoluzione culturale innescata dal '68, il confronto sociale che si inasprisce, la crisi petrolifera, toccano anche il modo di guardare e concepire l'auto. I superclienti hanno paura, le supercar danno troppo nell'occhio. Lamborghini non si ritrova più nello scenario che si sta delineando. Ma è una bufera che investirà anche Ferrari e Maserati, Rolls-Royce e Jaguar. Ferruccio, soffrendo, passa la mano. Sente che i tempi sono cambiati e, almeno nel tempo che gli è concesso, non torneranno. Passa mezzo secolo. Chissà cosa direbbe oggi, e come si divertirebbe, il pirotecnico fondatore, a contare quanti tori scatenati corrono sulle strade del mondo. **RG**

L'INTUIZIONE FU CHE I GUADAGNI SAREBBERO STATI BEN PIÙ ALTI CON LE SUPERCAR





Mai restaurata
La splendida Alfa
Romeo 6C 2500
Cabriolet: si tratta
di un esemplare
in eccellente stato
di conservazione.

RUOTECLASSICHE

COLLEZIONE RIGHINI

UN CASTELLO MAGICO

Oggi è una delle collezioni più importanti al mondo, con vetture uniche e inestimabili.
E pensare che molte erano considerate dei ferrivecchi da demolire

Testo e foto di **Alfredo Albertini**

SCHEDA

COLLEZIONE RIGHINI

Indirizzo

Castello di Panzano, via Nino
Bixio 12 - 41013 Castelfranco
Emilia (Modena)

Telefono

051 733169

Sito Internet

www.righiniauto.it

Orari

visita su appuntamento



Mario Righini, classe 1933, è inserito nella lista dei cento più importanti collezionisti di auto d'epoca del mondo stilata da The Key, la rivista ufficiale di "The Classic Car Trust" pubblicata annualmente. Un riconoscimento doveroso a questa straordinaria collezione che ha sede in un luogo altrettanto straordinario, il castello cinquecentesco di Panzano a Castelfranco Emilia (Modena), dove, disposte su 6000 mq, sono allineate centinaia di automobili dal valore storico incommensurabile. La storia di Mario Righini è da romanzo. Fin da ragazzino, con il padre Giovanni, iniziò a raccogliere veicoli da demolire. Un'attività che divenne sempre più importante dopo la Liberazione, quando moltissimi mezzi, ex militari e non, dovevano fornire acciaio per la ricostruzione postbellica. Tra questi, con lungimiranza e passione, Righini recuperò automobili rare, non ancora preziose e quindi all'epoca semplicemente usate, mettendole da parte e riunendole dal 1973 all'interno del castello appena acquistato. Una volta entrati nella corte e spalancate le porte delle ex scuderie e di altri locali a piano

terreno, si scoprono i tesori della sua collezione e c'è da rimanere davvero a bocca aperta. Una accanto all'altra si possono infatti ammirare vetture prodotte dall'inizio del Novecento sino a oggi, tutte in eccezionale stato di conservazione. Tra le più anziane una Fiat Chiribiri del 1912 da record, unica al mondo, che toccò i 160 km/h grazie al suo motore di 8 litri e alla carrozzeria aerodinamica a siluro. E poi una Scat C14 del 1914, una Salmson GS AL del 1924, una Sam C25 del 1925. Dei gloriosi anni Venti e Trenta spiccano una Rolls-Royce Phantom II del 1926, una Isotta Fraschini 8A carrozzata Cesare Sala, sempre del 1926, la Fiat 525 targata Varese che fu dei Savoia. Del 1929, con alcune parti interne mancanti, l'Alfa Romeo 6C 1750 cabriolet con compressore che fu di Benito Mussolini, mentre è del 1940 la motocicletta Bianchi 500 testata a Monza da Alberto Ascari. E poi "pezzi" che farebbero invidia ad appassionati di tutto il pianeta, come una coppia di Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport del 1933, una delle quali esibisce sul radiatore il marchio Alfa Romeo Paris essendo stata assemblata in Francia. Uno dei "pezzi" di maggior interesse resta comunque

un'altra vettura del Biscione, la 8C 2300 Monza del 1933 che fu di Tazio Nuvolari e con la quale il mantovano volante conquistò la Targa Florio e il Gran Premio di Monza del 1933. Del 1940 un'altra automobile eccezionale, l'Auto Avio Costruzioni 815, la barchetta con motore a otto cilindri di 1,5 litri realizzata da Enzo Ferrari quando era all'inizio della sua attività di costruttore. All'epoca infatti egli non poteva utilizzare il suo cognome come marchio per le automobili in quanto era ancora legato all'Alfa Romeo, di cui aveva gestito il reparto corse, da un contratto vincolante. L'Auto Avio 815 della collezione Righini è in perfette condizioni ed è l'unico esemplare sopravvissuto dei due realizzati dalla Touring e portati in gara al primo Gran Premio di Brescia della Mille Miglia.

Per quanto riguarda il dopoguerra i "pezzi" esposti sono altrettanto eccezionali, come la Chrysler Imperial Ghia che papa Giovanni XXIII utilizzava per i suoi trasferimenti dalla Città del Vaticano a Castel Gandolfo. Dotata di motore V8 di cinque litri ha carrozzeria con tetto parzialmente apribile per poter salutare i fedeli. Ecco la gialla Ferrari 500 Mondial del 1954, la Fiat 8V Pinin Farina in



Belle addormentate

Pagina a sinistra:
al centro l'Auto Avio
Costruzioni tra una
Ferrari 275 GTB/4
e una Lancia Stratos.
A fianco, coppia di Alfa
Romeo 6C 1750 Gran
Sport e, in basso, tris
di spider anni Venti:
Fiat, Salmson e Sam.
Qui sotto, Fiat 8V Pinin
Farina, Moto Bianchi
500 e Alfa Romeo
8C 2300 Monza.



esemplare unico del 1955 con un'elegante livrea blu metallizzato e caratterizzata dalle pinne posteriori poste all'interno dei parafranghi. Questo esemplare ha ottenuto numerosi riconoscimenti ai concorsi di eleganza; nel giugno di quest'anno, per esempio, la 8V, guidata dal nipote di Righini Massimiliano Stancari, ha vinto il titolo di "Best in Show" a Torino in occasione dell'evento Parco Valentino Classic. Ma ricordiamo anche altri "pezzi" d'eccezione: Lancia Stratos stradale, Alfa Romeo SZ e TZ, Lamborghini 350 GT, Lancia Aurelia B24, Ferrari 275 GTB/4

e anche un'Alfa Romeo 8C Competizione degli anni Duemila. La collezione Righini è dunque la realizzazione del sogno di Mario, quello di recuperare e salvare preziose automobili, non per il loro valore, ma per ciò che hanno rappresentato storicamente. Una promessa fatta a se stesso quando, ancora

ragazzino, riuscì a recuperare mezzi che lo Stato italiano obbligava invece a essere demoliti. Per visitare la collezione occorre prenotarsi per tempo in quanto non è aperta regolarmente al pubblico. Mario sarà felice di accogliere tutti i veri appassionati di automobili d'epoca. **RC**

**INNUMEREVOLI TESORI
RACCOLTI CON LUNGIMIRANZA
DAL SECONDO DOPOGUERRA**





RUOTECLASSICHE

COLLEZIONE UMBERTO PANINI

AL SERVIZIO DEL TRIDENTE

Per un soffio la storia della Maserati non è andata dispersa, ma può essere ammirata vicino a Modena attraverso l'esposizione dei suoi modelli più rappresentativi

Testo e foto di **Alfredo Albertini**

Uno scigno

Nella foto di apertura, la Maserati 6C34 del 1934 che fu di Nuvolari. In questa pagina, la Tipo 63 Biposto del 1960-61 per la 24 Ore di Le Mans. Pagina accanto, in alto, la 420 M Eldorado progettata per la 500 Miglia di Monza del 1958. Fu pilotata da Stirling Moss. In basso, la A6GCS Berlinetta Pinin Farina del 1953.



Se non fosse stato per Umberto Panini, la preziosa collezione di Maserati storiche, patrimonio della Casa fondata il primo dicembre 1914 a Bologna in via de' Pepoli da Alfieri Maserati, sarebbe andata dispersa e non sarebbe possibile oggi ammirarla nella sua eccezionale unità. Nell'agosto del 1975, infatti, Alejandro De Tomaso acquisì la maggioranza del Tridente ma, nel 1993, Fiat Auto ne prese il controllo. De Tomaso richiese legittimamente, nel 1996, la restituzione delle diciannove auto della collezione rimaste a disposizione di Torino. Collezione che verrà poi messa all'asta in Inghilterra nel mese di dicembre di quell'anno per volontà dello stesso imprenditore italo-argentino. Si mosse il Ministero dei Beni Culturali e, con le autorità modenesi, si cercò una soluzione per evitare la perdita di un patrimonio tutto italiano. Umberto Panini si attivò immediatamente e la Casa d'aste annunciò

il ritiro dei lotti, che così tornarono nella loro terra d'origine.

Una storia a lieto fine, dunque, e oggi questo tesoro, al quale sono stati aggiunti alcuni "pezzi", si può visitare, ammirare e conoscere nel museo denominato Cup (Collezione Umberto Panini), in via Corletto Sud 320 alla periferia di Modena, all'interno dell'azienda agroalimentare Hombro appartenente alla famiglia Panini. L'ambiente dove sono raccolte le vetture è di grande fascino, assieme a targhe ricordo, pannelli didattici e anche, in uno dei soppalchi, alcune moto e ciclomotori di varie marche. Come abbiamo accennato, si tratta di un insieme di assoluta importanza che comprende modelli sia da competizione sia stradali.

Tra i primi, un posto speciale spetta alla monoposto 6C34 con motore a sei cilindri di 3,7 litri che vinse con Tazio Nuvolari i gran premi di Modena e di Napoli del 1934. Rossa con le ruote a raggi verniciate di nero e con

un lungo tubo di scarico che percorre l'intera fiancata, ha il sedile del pilota ricoperto con un originale rivestimento a righe verticali. Segnaliamo poi la 250 F che corse ben sette stagioni in Formula 1 e vinse il Mondiale Piloti con Juan Manuel Fangio nel 1957: qui è esposto il prototipo con il quale il pilota argentino cercò la qualificazione al GP di Monaco del 1957, qualificazione che poi non ottenne. E poi la 420 M Eldorado, costruita per la 500 Miglia di Monza del 1957 (otto cilindri, 4,2 litri) con cui corse Stirling Moss sulla sopraelevata del circuito brianzolo. La livrea è bianca e reca sulla carrozzeria le scritte e il marchio dello sponsor, la Eldorado, azienda di gelati in gran voga a quell'epoca. Ci sono quindi la Tipo 63 Biposto V12 di tre litri del 1960-61 progettata da Giulio Alfieri per la 24 Ore di Le Mans e la Tipo 61 Drogo dotata del famosissimo telaio "birdcage", ovvero una leggerissima struttura composta da duecento piccoli tubi di diametro compreso

ELDORADO AI TEMPI ERA UNO
DEI MARCHI DI GELATI PIÙ
CONOSCIUTI E APPREZZATI



SCHEDA

**COLLEZIONE
UMBERTO PANINI**

Indirizzo

Via Corletto Sud 320
41126 Modena

Telefono

059 5962181

Sito Internet

www.paninimotormuseum.com

Email

west@hombre.it

Orari

da lunedì a venerdì
9 - 12,30; 14,30 - 18
Sabato 9 - 12,30

tra 10 e 15 millimetri.

Un altro "pezzo" da novanta è la A6GCS Berlinetta Pinin Farina disegnata da Aldo Brovarone su progetto di Gioacchino Colombo, uno dei più grandi motoristi italiani. Questa coupé con motore due litri a sei cilindri in linea, dalla grande eleganza, vinse nel 2014 il Trofeo Auto&Design al concorso di Villa d'Este. Ma la storia della Maserati è anche la storia delle sue granturismo, che comprende modelli che hanno come capostipite la A6G 54 del 1954

e che vanno dalla 3500 GT con carrozzeria di Touring, introdotta nel 1957, alla 3200 GT del 2002 passando per autentiche icone degli anni Sessanta e Settanta come la Mistral, nata nel 1963, la Ghibli del 1968 disegnata da Giorgetto Giugiaro per la Ghia (che vediamo sia in configurazione coupé sia in configurazione spider), o la Khamsin, presentata nel 1973. I loro nomi sono gli stessi di alcuni venti, un'intuizione felice che terminò con la Bora del 1971, la coupé disegnata dalla Italdesign di Giugiaro

prodotta fino al 1979. Fu la prima Maserati di serie equipaggiata con un motore posteriore centrale, in questo caso un V8 a 90° di 4,7 o 4,9 litri. Ma c'è anche la Quattroporte Royale del 1989, che discende dalla prima berlina della Casa modenese presentata nel 1963, un modello che, nella sua ultima versione, è ancora presente nel listino. Tra i prototipi della collezione ricordiamo infine la Simun del 1968, la Tipo 124 Italdesign del 1974 e la Chubasco del 1990. **RC**

PASSIONE DAL 1964

Fin da bambino Giovanni ha contratto la “malattia” per le quattro ruote. Attraverso una ricca esposizione racconta mezzo secolo di storia



Definito dal quotidiano *Il Resto del Carlino* “il medico malato per le auto”, Giovanni Pollini ha raccolto dal 1964 una ricchissima documentazione legata al mondo delle quattro ruote: un migliaio di modellini, oltre 800 libretti di uso e manutenzione, migliaia di depliant, collezioni di riviste (tra cui ovviamente quella del mensile *Quattroruote*), filmati e innumerevoli altri oggetti di automobilia. La collezione

di vetture comprende numerose Lancia, tra cui due Flavia berlina (del 1963 e del 1967), una Fulvia 2C del 1967, una Fulvia Coupé Rallye 1,3 S e una Beta. A queste si aggiungono un'Alfa Romeo Giulia Super “Bollo Oro”, una Citroën D super 5 e due Ford Consul: una 315 e una Capri GT. Tutti gli esemplari si presentano in perfetto stato e in condizioni di assoluta originalità, senza alcuna aggiunta di accessori aftermarket. Ospiti per gentile concessione di alcuni collezionisti sono una Mercedes

540 K, una Ford GT 40 e una Ford A. L'esposizione intende narrare non solo la storia dell'automobile, bensì l'evoluzione del costume e della società, in particolar modo nell'arco di tempo che va dagli anni 50 alla fine del secolo scorso. Il rapporto stretto tra l'automobile e la cronaca viene spiegato attraverso alcune tematiche di sicuro interesse sia per chi quel periodo l'ha vissuto sia per coloro che, giovanissimi, ne hanno solo sentito parlare. Tra gli argomenti trattati le auto

SCHEDA

COLLEZIONE POLLINI

Indirizzo Via Guido Rossa 7
Casalecchio di Reno (BO)
c/o Autocarrozzeria 3T

Telefono

051 520311 (dalle 20 alle 21)

Email

collezionepollini@gmail.com

Orari

visita su appuntamento



Spunti infiniti

A sinistra la Lancia Coupé Rallye 1,3 S; sotto, una delle sale del piano superiore. Sotto, a sinistra, la Ford Consul 315; a destra alcuni strumenti e autoradio. In basso, la Ford GT 40.



negli attentati che hanno cambiato la storia, le protagoniste del grande schermo, gli incidenti automobilistici "famosi" (da Fred Buscaglione a "Lady D"), le "presidenziali", i modelli in uso presso le Forze dell'Ordine e così via. Un vero e proprio viaggio a ritroso vissuto anche mediante musica e filmati, che rendono il racconto più coinvolgente e "vivo".

La collezione è ospitata presso l'Autocarrozzeria 3T ed è disposta su due piani: al piano

terreno sono esposte le vetture, mentre al piano superiore sono ospitate l'estesa documentazione cartacea, la collezione di modellini e gli oggetti di automobilia e la saletta per la proiezioni di immagini e filmati. Le visite sono guidate dallo stesso Giovanni Pollini e hanno una durata minima di circa tre ore; per gruppi composti da almeno 15 persone (e con un massimo di 40) il tour può essere personalizzato in base a specifiche esigenze. **RC**





Trionfi ovunque

La Stanguellini è celebre soprattutto per le sue vetture di Formula Junior, ma anche per le sue Sport molto performanti, che vinsero in circuito e su strada in ogni parte del mondo. Notevole è anche il suo palmarès nei record di velocità.

È un affare di famiglia. E infatti il museo nasce nel 1996 per volontà di Francesco Stanguellini, figlio di Vittorio (scomparso nel 1981 all'età di 72 anni), il fondatore della piccola, ma agguerrita, Casa automobilistica, colui che per una trentina d'anni con il suo lavoro di costruttore di vetture, non solo da corsa, si è fatto conoscere in tutto il mondo, guadagnandosi una notorietà ancora vivida.

Il museo riserva grande attenzione anche alla figura del padre di Vittorio, Francesco, che fu il primo modenese a interessarsi ai motori, fin dal 1900. Iniziò

a correre con un triciclo a motore, per poi passare alla guida di una Ceirano e di una Scat. Francesco, divenuto primo rappresentante della Fiat a Modena, creò una vera e propria scuderia da corsa che divenne famosa anche perché nel 1925 in cui faceva gareggiare, con successi trionfali, le motociclette modenesi Mignon. Francesco Stanguellini scomparve prematuramente nel 1932, lasciando l'azienda di famiglia al figlio Vittorio, all'epoca diciottenne.

Nel 2018 la nipote di Vittorio, Francesca, ha seguito i lavori per la ristrutturazione del museo, aumentando la superficie dell'esposizione. Il museo si

è andato via via arricchendo di prestigiosi pezzi rari che hanno ampliato ed impreziosito la collezione, che oggi comprende 40 auto, tra vetture da corsa e coupé sportive. Da segnalare la Colibrì del 1963 che ottenne ben sei record di velocità sul circuito di Monza, con carrozzeria di tipo aeronautico, sospensioni a 4 ruote indipendenti, monocilindrico Moto Guzzi di 248 cm³ collocato in posizione posteriore-centrale e freni a disco. Numerose sono le monoposto di Formula Junior, una categoria che ha costituito un vero e proprio "terreno di caccia" ideale per la fabbrica modenese e che ha costituito l'ossatura della produzione



PASSIONE E TALENTO MADE IN EMILIA

Francesco, il primo modenese con i motori nel sangue, e poi il figlio Vittorio hanno dato origine alla meravigliosa epopea della piccola Casa, oggi raccontata nel museo di famiglia

Testo di **Marco DiPietro**



SCHEDA

MUSEO STANGUELLINI

Indirizzo

Via Emilia Est, 756 - 41100 Modena

Telefono

059 361105

Sito Internet

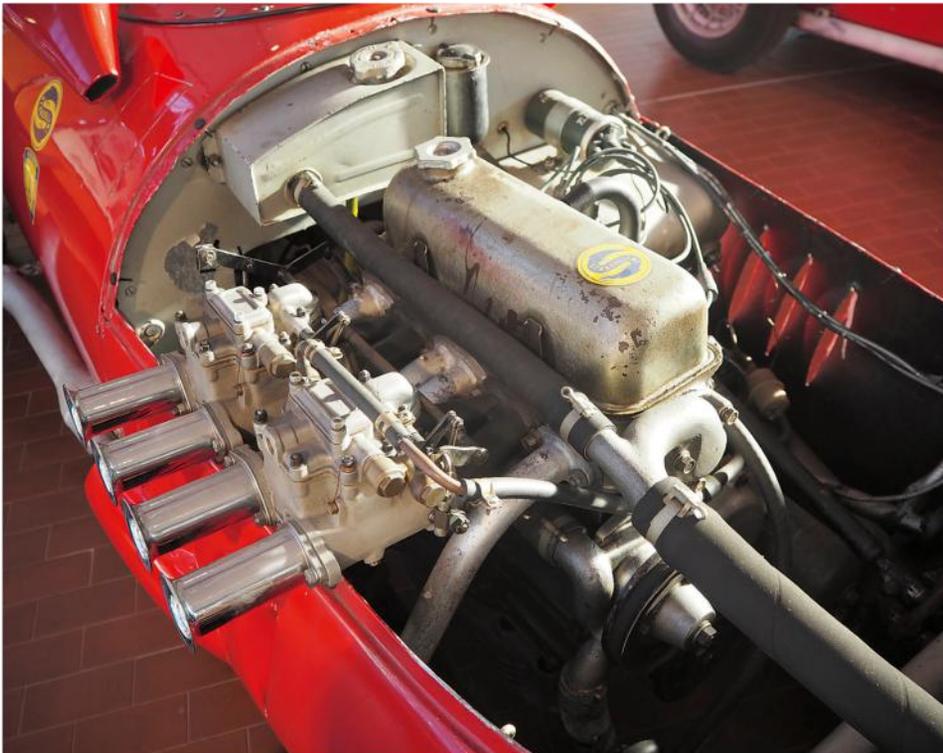
stanguellini.it/museo/

Email

info@stanguellini.it

Orari di apertura

visita su appuntamento



Per tutti i gusti

In alto, a destra, la Fiat Tipo Zero del 1908 di famiglia, la prima auto immatricolata a Modena; sotto, l'abitacolo della Colibrì. A destra, una parata di vetture di Formula Junior. Più a destra, la collezione comprende anche molte vetture raccolte dalla Concessionaria Fiat Stanguellini. Nella pagina accanto, la Stanguellini 1100 Bertone.



dell'azienda: ne sono state costruite circa 220 unità, equivalenti a un terzo dell'intera attività della Stanguellini Automobili.

La Casa ha vinto il Campionato Italiano di Formula Junior per tre anni consecutivi, dal 1958 al 1960, quello Europeo nel 1958 e 1959 e ha dominato le corse di categoria in ogni parte del mondo. Una delle fotografie più famose della storia della Stanguellini ritrae Lorenzo Bandini che riceve una calorosa stretta di mano da Fidel Castro, dopo aver vinto il Grand Prix dell'Avana. La Stanguellini Formula Junior si dimostrò vincente anche perché era stata collaudata personalmente da Juan Manuel Fangio, che

era amico personale della famiglia.

Presente la vincitrice del Grand Prix Junior di Monaco nel 1959. Ma c'è anche la Junior "Delfino", una monoposto (a motore posteriore) con una carrozzeria aerodinamica e con il frontale carenato che assomiglia al muso del mammifero

acquatico. Moltissime le Sport 750 e 1100 di derivazione Fiat. Si tratta di auto da corsa che hanno vinto importanti campionati italiani ed europei, dominando la propria Classe nelle più note competizioni internazionali: Mille Miglia, Targa Florio e Coppa Vanderbilt solo per

**FRANCESCO STANGUELLINI FU IL PRIMO
MODENESE APPASSIONATO DI MOTORI,
FIN DAL 1900. È STATO UN PIONIERE
DELLA COSIDDETTA MOTOR VALLEY**



citare alcune. Particolarmente significativa è la Barchetta 750 Sport Internazionale, dotata di un 4 cilindri in grado di sviluppare 90 CV. Adottava una carrozzeria molto profilata a 2 posti realizzata preferibilmente da Allegretti o da Campana. È stata protagonista di moltissime gare, con vittorie di classe, alla 24 Ore di Le Mans, alla Mille Miglia e alla Targa Florio negli anni tra il 1952 e il 1956. Accanto a questi modelli destinati alle competizioni occorre segnalare la splendida berlina 1100 allestita da Bertone su disegno di Fabio Luigi Rapi e presentata alla Coppa d'Oro Villa d'Este il

27 settembre del 1947. Una coupé dalle linee molto moderne, con fiancate lisce con parafanghi integrati ("ponton"), uno stile che si affermerà definitivamente negli anni Cinquanta. Nel museo però non figurano soltanto le Stanguellini, ma anche alcune vetture raccolte dalla concessionaria di famiglia nel corso della sua lunga attività: Jaguar, Mercedes, Porsche e ovviamente Fiat. Tra queste ultime merita senza dubbio attenzione la Tipo Zero del 1908, la prima automobile immatricolata a Modena: per permettere la circolazione furono aggiunti i fanali a carburo, le ruote in acciaio a raggi (che sostituiscono le originali in legno) e i

parafanghi. Questa Fiat veniva impiegata dalla famiglia Stanguellini come veicolo privato oppure come "motrice" per trainare sia le auto da corsa verso l'Aerodromo sia i modelli nuovi che, giunti a Modena col treno, dovevano essere trasferiti dalla stazione ferroviaria alla concessionaria.

In esposizione non ci sono solo automobili, ma anche i componenti per l'elaborazione di modelli di serie, un gran numero di motori e gli attrezzi originali utilizzati dalle Officine Stanguellini per la messa a punto delle vetture da competizione. **RC**

UNA PERLA NASCOSTA

Solo 75 vetture dal 1946 al 1992. Materia per pochi adepti. Eppure Ilario Bandini con la licenza di “sesta elementare” costruì sportive di razza, guadagnando la simpatia del “Drake”

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**

Loro hanno definito la perla nascosta della Motor Valley ed è, in effetti, un luogo per intenditori. Le vicende, esclusivamente sportive, della Automobili Bandini sono poco note al grande pubblico (e totalmente sconosciute ai giovani). Il marchio è scomparso da un quarto di secolo e le vetture prodotte tra il 1946 e il 1992 sono solo settantacinque. Anche il piccolo museo, tipico “garage delle meraviglie” con cimeli di contorno, assolve ottimamente al compito di conservazione e studio, ma non parla la lingua moderna. Eppure la storia narrata, la qualità delle “opere” esposte e la loro reputazione nel mondo dei conoscitori, fanno del Museo Bandini un luogo unico, in cui vale la pena fermarsi. Anche solo per stupirsi e imparare una storia da zero.

La collezione, si diceva, è nota e rispettata a livello internazionale, anche perché il registro storico delle vetture (ad oggi ne conteggia 47 ancora in vita) è tenuto in famiglia. Il nipote Dino ha dedicato tempo e sostanza a tracciare, studiare e - fin quando è stato possibile - riportare a casa le Bandini sparse nel mondo. Dagli Stati Uniti al Giappone, dove sono sempre più ricercate. Ma, tornando alle buone ragioni di una sosta, anche i “millenials” al seguito di papà “iniziati”, o coraggiosi esploratori del mondo, potrebbero emozionarsi seguendo le gesta di questo giovane un po’ magico di tanto tempo fa.

Nel 1981 Bandini ricevette, per il suo settantesimo compleanno, una laurea honoris causa in ingegneria. Ma in tasca, fino a quel giorno, aveva solo la pagella della “sesta elementare”, una buona



SCHEDA

MUSEO BANDINI

Indirizzo Via del Braldo 80
Rovere (FC)

Telefono
0543 67448

Email
dr.bandini@libero.it

Orari
visita su appuntamento



Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

Museo Bandini
Via Del Draculo, 83 Rovereto - Forno - Italia
info@bandini.it

Racing Team
Le FONTI
la passione
di fare
sport

1968 "Gino Barto" 500V
1970 "Gino Barto" 500V
1972 "Gino Barto" 500V



1968 "Gino Barto" 500V



Vestita da Zagato

Sopra, la Bandini Gran Turismo Veloce del 1955, equipaggiata con un motore "750" da 62 CV e carrozzata dalla Zagato. In alto, a destra, la 1000 Turbo Berlinetta del 1992. A destra, la 750 Sport Siluro del 1953.



esperienza di operaio al tornio e poi di meccanico, sulle tremende strade dell'Eritrea coloniale. Quello che fece la differenza e lo rese celebre, però, fu la passione per le corse e... un tecnografo che si era fatto in casa. Ilario, dopo la guerra, si improvvisò telaista, carrozziere, perfino disegnatore meccanico. Perché era, a modo suo, bravissimo. Progettava le vetture senza alcun aiuto esterno, si faceva un'idea, la metteva su carta e poi andava a Bologna in fonderia, e si faceva realizzare i pezzi su misura.

"I telai brevettati Bandini - racconta il nipote - erano costruiti con tubolari a sezione ovale di 1,5 mm di spessore, pesavano solo 17 kg. Questo consentiva di realizzare vetture leggerissime: 350-400 kg a vuoto. Quindi anche con motori '750' e '1000', capaci di una settantina di cavalli, le prestazioni diventavano notevoli. Si può poi immaginare l'eccezionale rapporto

peso-potenza di una vettura come la Bandini-Maserati, che montava un propulsore del Tridente".

Negli Stati Uniti, ma soprattutto in Giappone, le Bandini sono oggi vere auto di culto. Basti pensare che delle Sport internazionale '57, ne esistono solo nove e quattro sono proprio a Tokyo. Ne è stata recentemente battuta all'asta una per 1,2 milioni di euro, diritti esclusi. L'interesse per queste sorelline minori di Ferrari e Maserati, ed il numero di falsi incontrati in varie occasioni, è diventato tale che Dino Bandini ha costituito un registro ufficiale. Di cui è l'insindacabile arbitro.

A proposito dei rapporti con Maranello, dalle memorie di casa sembra emergere una certa familiarità tra Bandini e il "Drake", che sicuramente lo guardava dall'alto, ma da sportivo vero aveva simpatia per questo "quasi conterraneo" (la diatriba tra emiliani

e romagnoli è irriducibile), venuto dal nulla e che in pista sapeva fare un po' di tutto.

Per chi non avrà la fortuna di essere accolto a Rovere da Bandini Jr. e godersi la sua ricca aneddotica, aggiungiamo che l'idea della collezione è nata negli anni 80, quando Dino ha iniziato a cercare le Bandini in America e a spedire decine di fax a commercianti specializzati chiedendone notizie. Qualche cimelio è stato localizzato e riacquistato a cifre ragionevoli. Tra i fan d'Oltreoceano c'era anche un ex pilota, tale Kemp, che ormai ottantenne viveva nel terrore che i figli vendessero la sua beniamina, una Bandini 750 "saponetta" del '57. Per assicurarsi che la cosa potesse accadere solo a "cose fatte" aveva piantato un platano davanti alla porta del garage nello Utah. Sono passati molti anni, Mr. Kemp riposa in pace, il platano è stato tagliato, e la 750 è tornata a casa. **RC**



RUOTECLASSICHE

GALERIE PEUGEOT

IL LEONE IN TOSCANA

È l'unica esposizione dedicata alla Casa d'Oltralpe fuori dai confini francesi e ripercorre la storia del marchio attraverso una trentina di "pezzi" di gran pregio

Testo di **Fabrizio Greggio**



SCHEDA

GALERIE PEUGEOT

Indirizzo

Via di Fugnano 23
53037 San Gimignano (SI)

Telefono

335 6567417

Email

edizionibellucci@gmail.com

Orari

visita su appuntamento





Non siamo a Sochaux, bensì in provincia di Siena, precisamente alle porte di San Gimignano. A meno di un chilometro dalle mura medievali del famoso borgo ha sede la Galerie Peugeot, museo nato dalla passione viscerale di Daniele Bellucci per il marchio francese.

Inaugurato nel 2007 alla presenza di Thierry Peugeot e della dirigenza della filiale italiana della Casa, ha avuto la fortuna di accogliere, in occasione di vari eventi ciclicamente organizzati, vetture di assoluto pregio ed interesse storico, come la Tipo 3 del 1892, la prima auto circolante in Italia,

e la 205 Turbo 16 Gran Raid, con la quale Juha Kankunen nel 1988 vinse l'estenuante Parigi-Dakar. Senza dimenticare i numerosi prototipi e maquettes che hanno caratterizzato la lunga storia della Peugeot.

Stabilmente sono esposti circa trenta "pezzi", appartenenti alla collezione privata di Daniele; altri, di proprietà del museo di Sochaux, vengono prestati ed esposti soprattutto in occasione di eventi particolari.

Tra le ospiti di maggior interesse sempre presenti troviamo una Bebè del 1916 (modello progettato da Ettore Bugatti), una 201 del 1932 (un conservato d'eccezione con soli 9500 km all'attivo e mai restaurato), una

coppia di 301 D Cabriolet e Coupé aerodinamiche del 1935, una 202 "Canadienne", la 604 del 1975 donata dalla Peugeot al direttore del Tour de France (telaio numero 53, una preserie) e da questi utilizzata durante la gara e infine la 604 Limousine Heuliez del 1980 usata da Giovanni Paolo II in occasione della sua prima visita in Francia. In fase di restauro vi è una 402 Eclipse del 1938. Significativo è anche lo spazio riservato alle coupé e cabriolet progettate e costruite in Italia da Pininfarina per Peugeot, da uno dei primissimi esemplari di 404 Cabriolet (1962) alla 504 Coupé V6 TI (1980).



Che carrellata!

Nella pagina a fianco, al centro, la 172 Quadrilette del 1924. In questa pagina, sopra, da sinistra la 404 Cabriolet del 1962, la 404 Coupé del 1966 e la 202 del 1948. A fianco, la 202 U "Paquet de Tabac".



Importante anche la sezione riservata alle youngtimer, con una bella rappresentanza di 205 e 106; alla 306 "Maxi" è affidato il compito di ricordare l'impegno della Casa nel campo del motorismo sportivo. Ma alla Galerie sono esposti anche una serie di utensili, macinini, biciclette e una splendida motocicletta del 1936 con soli 700 km originali, un pezzo veramente unico, di proprietà del museo "ufficiale". Da quasi dieci anni la Galerie Peugeot pubblica libri dedicati all'approfondimento della conoscenza e alla corretta identificazione delle vetture del marchio del Leone. **RC**





LA STORIA DELLA SICUREZZA

Vegliano per tutelare l'incolumità dei cittadini, un compito gravoso e spesso sottovalutato. Settant'anni di evoluzione dei veicoli delle Forze dell'Ordine

Testo e foto **Alfredo Albertini**

Di stanza a Roma, il Museo delle Auto della Polizia di Stato è davvero un unicum, una tappa obbligata di grande interesse per coloro che desiderano conoscere l'evoluzione dei mezzi che hanno assicurato e assicurano la sicurezza sulle nostre strade. È ospitato in un grande capannone della ex Fiera della Capitale, poco distante dal viale Cristoforo Colombo. Al suo interno una sessantina di mezzi tra vetture, motociclette, furgoni, tutti funzionanti, dal dopoguerra sino ai giorni nostri, ma anche oggetti ed equipaggiamenti in dotazione al personale. Il museo è visitato annualmente da diecimila persone e le scolaresche di ogni

età sono una presenza abituale. Dalla sua fondazione, che risale a più di quindici anni fa, questa singolare collezione si è arricchita di nuovi modelli, come il prototipo dell'attuale Alfa Romeo Giulietta, verniciata in colore rosso amaranto in omaggio alla prima livrea delle auto della Polizia. Ma c'è anche una potente Lamborghini Gallardo, che viene utilizzata per il trasporto di organi, un'attività che deve essere svolta nel minor tempo possibile. Appena entrati si può ammirare uno dei "pezzi" più importanti, l'Alfa Romeo 1900 Super Speciale del 1958, l'antesignana di tutte le Pantere, ovvero i mezzi di pronto intervento. Rigorosamente nera, ha tetto apribile, parabrezza blindato, faro

brandeggiabile, radiotelefono e catenelle parapioiettili davanti alle ruote anteriori. La 1900 è la prima auto della Polizia a mostrare sulla carrozzeria il disegno della pantera. Passando oltre, inizia la sfilata dei mezzi color rosso amaranto, la tinta in uso fino all'inizio degli anni Sessanta, quando venne adottato il successivo grigioverde. Ecco quindi l'americana Willys del Reparto Celere, le Fiat 1100 e 1100/103 e l'Alfa Romeo "Matta", il fuoristrada prodotto all'inizio degli anni Cinquanta e così soprannominato per le sue capacità folli di arrampicarsi e di compiere imprese al limite. Conclusa la parte in rosso inizia quella in grigioverde, dove sono allineate anche le vetture in dotazione alla Polizia



Sempre di corsa

Nella foto grande, la Lamborghini Gallardo, utilizzata per il trasporto di organi. Sopra, la Jeep del Reparto Celere. In alto, le Moto Guzzi Falcone ed Airone. In basso a sinistra, in primo piano l'Alfa Romeo Giulietta seguita dalla 2000 Sprint. Qui sotto, vetrine con oggetti storici della Polizia.

SCHEDA

MUSEO DELLE AUTO DELLA POLIZIA DI STATO

Indirizzo

Via dell'Arcadia 20, 00153 Roma

Telefono 065141861

Sito Internet

www.poliziadistato.it/articolo/555

Orari

da lunedì a sabato 9 - 13





Stradale, come l'Alfa Romeo Giulia Speciale, la 2600 Sprint, la Fiat 124 Familiare e la 1100 R. Per potere prendere il volante della 2600 Sprint era previsto che gli agenti dovessero partecipare a un corso di guida a Castelfusano, nei pressi di Ostia. Sempre in grigioverde c'è un furgone Fiat 238B del 1971 che era in forza alle pattuglie per rilevare gli incidenti stradali. Aprendo la porta laterale si può osservare la completa dotazione di ufficio mobile; tramite una scaletta ripiegabile si può accedere alla piattaforma sul tetto per scattare fotografie dall'alto. Un posto d'onore è riservato alla Giulia Super, forse la più amata delle auto della Polizia, autentico simbolo degli anni

Sessanta e Settanta, protagonista degli "anni di piombo" e di tanti film dell'epoca, dove è stata protagonista di inseguimenti memorabili grazie alla sua tenuta di strada e alle straordinarie capacità di guida degli agenti. Proseguendo nella visita e passando da un locale all'altro si ha la possibilità di attraversare un lungo periodo della storia del nostro Paese e di vedere dal vivo mezzi molto speciali. Come il motocarro da montagna Moto Guzzi 3x3 "Mulo Meccanico", ma anche il camion OM dotato di ponte radio per i collegamenti in emergenza in caso di calamità o fatti gravi in località spesso sperdute. E come non rimanere affascinati dall'eleganza della

Lancia Flaminia berlina, il cui uso era riservato ai vertici della Polizia, o stupefatti di fronte alla nera Ferrari 250 GT 2+2 che fu del mitico maresciallo Spatafora? Persino il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, recentemente, è salito al posto di guida e non ha resistito alla tentazione di avviare il motore e di compiere un breve giro di prova. Spicca quindi la De Tomaso 892 Deauville blindata (2,5 tonnellate di peso), impiegata per le scorte e per ospitare in tutta sicurezza importanti personalità. E infine, spazio alle vetture più recenti, quelle verniciate in azzurro e bianco, livrea in uso dalla metà anni Settanta: Alfasud, Alfa 155, Fiat Marea, Subaru e Smart. **RC**

L'ALFA ROMEO 1900 È STATA
LA PRIMA VETTURA A ESIBIRE
SULLA CARROZZERIA
IL DISEGNO DELLA PANTERA



Due e quattro ruote

Anche la Fiat 500 D ha fatto parte della Polizia: la vediamo nella foto grande accanto alla Fiat Campagnola. In alto, l'Alfa Romeo 1900 Super Speciale e, qui sopra, alcune moderne moto BMW (a sinistra) e la Fiat 509 in uso alla ex-Regia Questura di Firenze. A lato, la Giulia Super della Squadra Volante.



RUOTE IN DIVISA

Una collezione mirabile, con pezzi rarissimi, il tutto in una cornice di notevole suggestione. Peccato che gli orari di visita ridotti e un'impostazione datata lo rendano poco fruibile

Testo di **Giosuè Boetto Cohen**



SCHEMA

MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

Indirizzo

Viale dell'Esercito 170,
Roma-Cecchignola

Telefono

06 50237374

Sito Internet

esercito.difesa.it/storia/musei/Museo-Storico-della-Motorizzazione-Militare

Orari

sabato 9 - 12 su appuntamento



Tipico esempio di tesoro "nascosto", grazie al suo non proprio funzionale orario limitato al sabato dalle 9 alle 12, il Museo Storico della Motorizzazione Militare vale però lo sforzo di una visita.

Gli appassionati del genere troveranno innumerevoli oggetti di culto, ma anche le vetture meno bellicose custodite alla Cecchignola riservano

sorprese e non poche emozioni. Dalle auto speciali della polizia a quelle dei capi di Stato e di governo, dai muli meccanici della Grande Guerra alle ambulanze degli anni 40, il monumentale garage è veramente di pregio. Purtroppo si tratta proprio di un "garage", che se ha avuto il merito di ospitare e conservare, per quanto riguarda i criteri di esposizione è rimasto al secolo dei lumi (quelli di cera), come peraltro un'altra collezione

mozzafiato come quella dell'Aeronautica a Vigna di Valle. Gli esperti di musei e comunicazione che abbiamo interpellato nelle prime pagine di questo volume non sarebbero contenti ed è un peccato che nell'era della comunicazione la Difesa non riesca a trovare una formula, anche di partnership, per poter raccontare meglio la sua storia.

Ma tant'è. Il museo, unico nel suo genere, nasce nel 1955 quando, su



LA STORIA ATTRAVERSO I MEZZI CHE HANNO AFFIANCATO I NOSTRI SOLDATI

iniziativa del Capo del Servizio Automobilistico allora in carica, Tenente Generale Alfio Marziani, fu disposto di dare avvio alla raccolta di tutto il materiale tecnico, storico e sportivo della Motorizzazione Militare, disperso tra vari Enti e Reparti dell'Esercito. Da allora, mediante una paziente e appassionata opera di ricerca e di cernita, l'istituzione si è arricchita notevolmente, tanto che oggi detiene la raccolta quasi completa dei veicoli a motore che furono adottati dall'Esercito Italiano dai primordi della motorizzazione fino ai tempi più moderni, oltre a particolari meccanici e ad una vasta documentazione fotografica. Molti dei mezzi sono funzionanti e - fortunatamente, vista l'inaccessibilità del luogo - vengono esposti a raduni, mostre statiche e sfilate.

Scopo del Museo Storico della Motorizzazione Militare è quello di raccogliere e custodire i cimeli e i ricordi che testimoniano le gesta compiute, in pace ed in guerra, dagli appartenenti al Servizio Automobilistico ed al Servizio Tecnico della Motorizzazione. La struttura, situata a Roma presso la "Città Militare Cecchignola", consta di sei padiglioni compresi in un'area di circa 50.000 mq con ampi viali, adibiti anch'essi ad aree espositive. All'interno e all'esterno è possibile ammirare circa trecento esemplari di veicoli militari italiani e non: carri armati, autoblindo, artiglierie, semoventi, motocicli, ma anche vetture, autocarri, auto-carrette, carrozze, trattori, nonché esemplari civili di cospicuo valore storico. Nell'insieme, attestano i passaggi più significativi dell'evoluzione del mezzo

meccanico e dei progressi compiuti dall'industria italiana, dall'inizio della produzione fino ai tempi moderni. Un filo invisibile che accomuna la meccanizzazione alle vicende della storia.

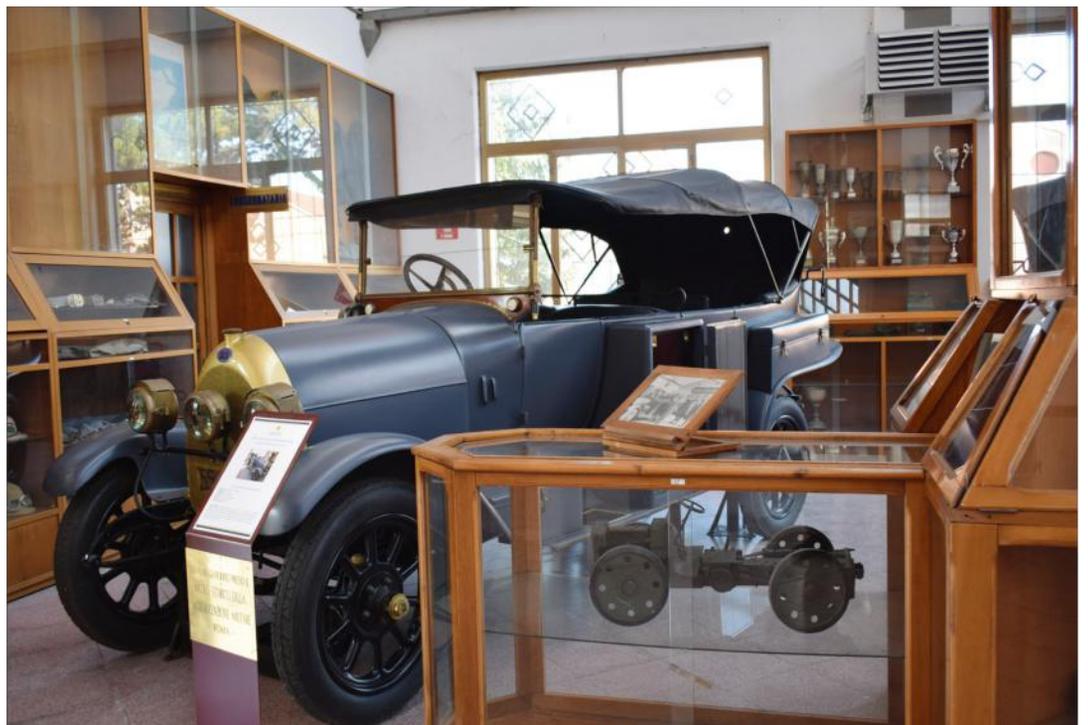
Tra i pezzi più significativi e di maggiore rilevanza storica si annoverano gli autocarri modelli Fiat 15 Ter e 18 BL di inizio Novecento, una Fiat 501 Torpedo, un'Alfa Romeo 6C Coloniale, una rara Autoblindo Lancia Astura Lince del 1942, un autocarro SPA Dovunque 35, la Fiat Tipo 4 del 1910 soprannominata "La Saetta del Re" e utilizzata da Vittorio Emanuele III per gli spostamenti sul fronte della prima guerra mondiale, nonché la celebre ambulanza del film "Addio alle armi", una Fiat Tipo 2 del 1910. Il modello custodito è l'unico esemplare rimasto al mondo ed è stato restaurato nel 2011

RUOTECLASSICHE

MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE



Al servizio del Re
Nella foto,
il Motociccolo
Bernardi del 1896.
Nella pagina accanto,
in alto, una Fiat 501
Torpedo del 1919;
in basso, la Fiat
Tipo 4 "Saetta
del Re" del 1910.



mantenendone la perfetta originalità.

Ai crescenti appassionati del genere farà tremare i polsi il trattore Pavesi P4/100 del 1925, utilizzato per il traino delle artiglierie ed esportato in ben 50 Paesi, quale gioiello della tecnologia italiana. Opera più "pop", per quanto raffinatissima, l'Alfa Romeo 6C 1750 Zagato del 1929, che ha partecipato alla 1000 Miglia 2019 con un equipaggio del museo.

I grandi capannoni della Cecchignola custodiscono anche uno dei cinque esemplari esistenti del triciclo Bernardi del 1896, prima vetturessa a tre ruote costruita in Italia con motore a combustione interna. Sono esposte anche le motociclette dell'Esercito, tra cui una Frera del 1916, le Moto Guzzi Alce 500, 500 GTV e Falcone, le Gilera 500 biposto, Saturno 500 e 175 GT, le Bianchi, Indian e Morini.

Nelle aree espositive esterne sono parcheggiati numerosi armati e blindati della seconda guerra mondiale come: gli M4 Sherman, l'M24, l'M47 Patton, gli Ansaldo L3/38 e l'M15/42, di recente restaurato dal personale dell'Esercito. Sono in mostra anche le vetture dei Capi di Stato e di Governo e, prima di queste, un padiglione dedicato raccoglie le carrozze di Casa Savoia.

A questo punto non si può che riconoscere come la collezione raccolta e diligentemente preservata alla Cecchignola costituisca un patrimonio di grande valore. Gli oggetti, spesso unici, che la compongono vengono costantemente seguiti dal personale addetto per evitarne il decadimento, specie per gli automezzi più vetusti e di particolare rarità. Nella presentazione

che ci ha inviato, l'attuale direttore, colonnello Luisi, scrive "Una visita al Museo è occasione da non perdere, non solo per appassionati del settore e cultori del collezionismo o per chi vuol riscoprire ricordi ed emozioni di una giovinezza più o meno lontana. Ma è attesa la più ampia partecipazione di un pubblico di giovani, perché attraverso quei frammenti essi possano colmare il silenzio calato sulle vicende di storia patria della cui genesi ed evoluzione poco o nulla conoscono". Non potremmo essere più d'accordo. Solo che per parlare ai giovani bisogna conoscere il loro linguaggio. Fare un passo nella loro direzione. Forza colonnello, conosciamo i problemi, ma il denaro non è tutto. Anche se un po' ne serve. Mettiamoci insieme e tiriamo fuori le idee. **RC**

UN ATTESO RITORNO

Dopo anni di oblio e una riuscita ristrutturazione, nel giugno scorso la struttura ha riaperto i battenti. All'interno alcune chicche, come la Fiat 130 di Aldo Moro e il prototipo della Montreal con il motore "1600"



SCHEDA

**MUSEO STORICO DELLA
MOTORIZZAZIONE CIVILE**

Indirizzo

Via di Settebagni 333
00138 Roma (RM)

Telefono

06 872881

Sito Internet

www.csrp.ad.it

Orari

visita su appuntamento

Presso il Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli, ossia la sede principale della Motorizzazione di Roma, c'è un piccolo museo aperto negli anni Ottanta e rimasto trascurato per anni fino al recente ripristino, portato a termine anche con il supporto della Commissione Tecnica Auto dell'Asi.

Nella piccola raccolta di veicoli, alcuni "pezzi" importanti dal punto di vista storico: in primis, la Fiat 130 berlina ministeriale di Aldo Moro, la vettura protagonista di uno degli eventi più drammatici della storia della

Repubblica, la strage di via Fani del 16 marzo 1978.

La berlina è conservata in condizioni di originalità assoluta, compresi i segni del tamponamento provocato dalle Brigate Rosse e i fori dei proiettili. C'è anche uno dei primissimi prototipi dell'Alfa Romeo Montreal, ancora dotato di motorizzazione di derivazione Giulia 1600, poi sostituito dal V8 di serie. Presenti anche una Fiat 500 dell'anteguerra, una "Balilla", una Fiat 1900 Ministeriale, un autocarro Fiat 18 BL, alcune motociclette d'epoca e, soprattutto, una preziosa selezione di documentazione storica della Motorizzazione



Civile. Inaugurato nel giugno scorso, attualmente il Museo Storico della Motorizzazione Civile è visitabile con

prenotazione previo accordo telefonico, ma prossimamente sarà aperto al pubblico con orari settimanali. **RIC**

UN'ARTE ORMAI DEFUNTA

Una esposizione non certo adatta ai superstiziosi, ma unica al mondo e con veicoli che consentono di apprezzare un'arte destinata a scomparire



Agostino Fasulo, classe 1987, è uno dei titolari delle Onoranze Funebri Sandrino Russo, agenzia fondata ad Atripalda, provincia di Avellino, dal nonno nel 1951. Non deve quindi stupire più di tanto che il giovane Agostino abbia fondato il Museo Nazionale dell'Autofunebre, divenendone il curatore. "Fin da bambino - racconta Agostino - ho bazzicato il deposito ove venivano custodite le autofunebri

dell'azienda di famiglia, rimanendo affascinato dai loro complessi decori". Ovvio quindi che l'interesse di Agostino si sia indirizzato in particolar modo sui veicoli della cosiddetta scuola napoletana, caratterizzati da carrozzerie molto ornate, impreziosite da elementi in stile barocco, con lavorazioni molto complesse (statue intagliate a mano da maestri d'arte), a sottolineare la tipica religiosità campana. "L'allestimento di questi 'carri', che coinvolgeva intagliatori, scultori, stuccatori

ecc., poteva richiedere anche 3-4 anni di lavoro". Tra i "pezzi" della collezione, che al momento conta 13 veicoli, spicca il carro funebre più grande del mondo, realizzato sulla base meccanica di un Fiat 616, alto 5 metri, lungo 7 e pesante più di 50 quintali: quasi una cattedrale viaggiante. Interessante anche la Cadillac De Ville degli anni 50, una rarità in Europa. Non mancano esemplari più sobri, provenienti dal Nord Italia. Ma questi sono decisamente meno scenografici. **RC**

SCHEDA

MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOFUNEBRE

Indirizzo

Via Pianodardine 132
Atripalda (AV)

Telefono

328 6285189

Email

agostinofasulo87@libero.it

Orari

8-20



OLTRE UN SECOLO DI DEDIZIONE ASSOLUTA

Per Michele Guerra la sicurezza è un obiettivo primario, una missione. Con una vasta e ricca esposizione ha voluto rendere omaggio a due istituzioni da sempre impegnate nel salvare vite umane

Nel 1968 il giovane Michele Guerra lavora alle catene di montaggio delle 850 e 128 a

Mirafiori. Una notte assiste impotente a un tragico incidente che coinvolge due addetti alla manutenzione delle presse. Un ricordo indelebile che segna la sua carriera professionale. A fine anni 80 fonda a Manfredonia (FG) la società Euroambiente, azienda specializzata nella consulenza e nella formazione

in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro. L'attenzione di Michele verso un argomento di tale rilevanza (purtroppo spesso trascurato) lo induce a dare vita al Museo Storico dei Pompieri e della Croce Rossa Italiana. Una struttura che riunisce al suo interno materiale di notevole rilevanza: una raccolta di circa 3000 reperti racconta l'evoluzione di due istituzioni sempre presenti nei momenti di difficoltà. Il percorso si apre con un lungo corridoio che

ospita 17 espositori nei quali sono disposte circa 80 uniformi dei pompieri e della Croce Rossa Italiana, che vanno dalla prima metà dell'Ottocento alla fine del Novecento. Nella parte sinistra del corridoio si apre un "piazzale" dedicato a San Lorenzo Martire, primo santo protettore dei pompieri, dove è visibile una notevole quantità di documenti (notificazioni, regolamenti, libri, stampe, cataloghi, incisioni, foto, cartoline,

SCHEDA

MUSEO STORICO DEI POMPIERI E DELLA CROCE ROSSA ITALIANA

Indirizzo Viale Antonio Meucci,
snc - Zona Industriale D46
71040 Manfredonia (FG)

Telefono 0884 541995

Sito Internet

museostoricopompieri.it

Orari da lunedì a venerdì
9 - 12.30; 15.30 - 17.30

sabato, domenica e festivi visite su
appuntamento (minimo 6 persone)



Mezzi e divise
 Il Museo dei Pompieri e della Croce Rossa espone la più importante collezione in Italia di uniformi: sono oltre 80, alcune delle quali dell'Ottocento. Cospicuo il numero di veicoli, da quelli a trazione animale a quelli motorizzati.



illustrazioni, diplomi), che rappresentano la più ricca e straordinaria raccolta sull'argomento. Nel padiglione intitolato a Sant'Antonio Abate, il secondo protettore dei pompieri, sono esposti i cimeli legati alla storia della Croce Rossa Italiana (carro lettiga, ambulanza ippotrainata, lettighe di varie epoche, bici soccorso, uniformi ecc.). La terza sala, dedicata a Santa Barbara, attuale protettrice dei pompieri, contiene

attrezzature, mezzi, uniformi e altro che raccontano la storia dei vigili del fuoco aziendali, ai quali si sono ispirati i più importanti corpi pompieristici del mondo. Infine, il quarto e ultimo padiglione intitolato a San Floriano di Lorch, particolarmente venerato nei Paesi del Nord-Est italiano, raccoglie tutti i sistemi di salvamento aerei impiegati nel corso dei secoli tra cui la rete di salvataggio, i teli circolari da salto, lenzuola

e teli tubolari, la rampa di discesa dei pompieri, scale a corda e a pioli e altro ancora. Alla fine del corridoio lungo circa 45 metri si trova la Centrale di Allarme ("Magazzino Pompieri"), all'interno della quale sono esposti tutti i sistemi di segnalazione impiegati nel corso dei secoli (telefoni metallici e in legno, campane, tamburi, trombe, cornette, fischietti normali e bitonali). Usciti dalla casetta del pompiere trombetta,

si entra in uno spazio di 1550 mq intitolato "La lotta al fuoco nei secoli": un percorso cronologico dove, partendo dalla famosa bici dei pompieri equipaggiata di tutto l'occorrente per prestare un primo intervento, sono stati ricostruiti nei minimi particolari i più importanti eventi calamitosi che hanno caratterizzato la nostra storia. In questo tour a serpentina sono esposte attrezzature e mezzi spinti a mano, ippotrainati e motorizzati. **RC**

LA RISCOSSA DELLA PUGLIA

Una presenza unica nella splendida Regione e nata per iniziativa di Vito Proscia. Un polo non solo espositivo, ma una sede per restauri e corsi di formazione. E che promuove tour e manifestazioni



A Cassano delle Murge, in provincia di Bari, nell'aprile 2015 apre i battenti l'unica struttura museale dedicata alle quattro ruote d'antan della Regione. Si tratta del Murgia Museum, nato dalla passione di Vito Proscia. La struttura è ubicata nella zona industriale e artigianale di Cassano delle Murge ed è costituita da una parte coperta, suddivisa su due piani di circa 500 mq

cadauno, con un ampio spazio espositivo, e da una vasta area esterna adiacente di circa 2500 mq destinata ai visitatori e ai collezionisti, che hanno trovato nel museo un punto d'incontro indispensabile.

Il piano terra è riservato alle auto da restaurare (o in fase di ripristino) e all'esposizione di ricambi, accumulati in tanti anni, delle diverse Case automobilistiche. Quest'area inoltre offre lo spazio ideale per organizzare corsi di formazione. Il piano

superiore invece ospita l'esposizione vera e propria, costituita da 42 "pezzi", dal 1918 al 1980. Tra le vetture presenti sono da annoverare Ford T Roadster del 1918, il "pezzo" più datato, Ford T coupé del 1926, Rolls-Royce 20/25 Sport Saloon del 1935, Rolls-Royce Silver Cloud del 1950, Bentley Mk VI del 1951, Kadison Kelson del 1954, Fiat 1500 GT Ghia, Formula Monza 875 Vargiu Scuderia Giovanni Salvati, Vanden Plas Princess e tante altre.

SCHEDA

MURGIA MUSEUM

Indirizzo Viale Magna Grecia - Cassano delle Murge (BA)

Telefono

080 776611 - 339 7067104

Sito Internet

murgiamuseum.it

Email

murgiamuseum@libero.it

Orari

visita su appuntamento



All'interno vi sono testimonianze fotografiche dei vari restauri effettuati; di notevole interesse la fornita biblioteca, nella quale sono raccolti manuali d'officina, libretti uso e manutenzione, enciclopedie, fascicoli, documenti e notizie storiche. A corredo vi sono flipper, jukebox, televisori, radio e grammofoni. L'amore per il tempo che fu riguarda non solo l'automobile, bensì anche oggetti legati alla quotidianità. Corretto quindi

inserire i veicoli nella coeva cornice sociale e culturale; solo così si può comprendere appieno il significato storico rivestito da un particolare modello. Il Murgia vanta il riconoscimento della Commissione Musei dell'Asi e di recente è stato affiliato ad Aci Storico. Lodevole è l'impegno nell'organizzazione di manifestazioni dedicate ai veicoli d'epoca, come per esempio Le Perle del Sud Auto Classic Tour, giunto quest'anno alla seconda edizione. **RC**



ACCOPPIATA VINCENTE

Arte e motori: un matrimonio che la struttura di Catania ha celebrato con lungimiranza e che stabilisce come l'auto sia opera dell'ingegno



Acronimo di Modern Gallery of Arts and Motors, il Mogam è ospitato in una sede espositiva di circa 2000 mq di superficie, immersa in uno splendido parco a Catania. Come suggerisce il nome, a essere protagoniste non sono solamente le automobili, ma anche una prestigiosa esposizione di dipinti e sculture dal Futurismo al Contemporaneo; oltre 100 opere di maestri

quali Boccioni, Depero, Russolo, Rizzo, Baldessari, Sironi, Fontana, Pomodoro e così via. Un "matrimonio" quanto mai attuale quello proposto dalla struttura presieduta da Veronica Parasiliti, considerando il recente pronunciamento del Tribunale di Bologna che ha equiparato una vettura d'epoca (nello specifico una Ferrari 250 GTO) ad un'opera d'arte. Ma torniamo a noi. Per quanto riguarda i motori, il museo propone una

collezione di vetture di pregio tra le più importanti a livello nazionale. Circa trenta sportive e monoposto, tra cui spiccano diversi capolavori di Maranello: F40, Dino 206 SP e 166 F2, 275 GTB/4, GTO, Enzo e la F1 2014 di Alonso/Raikkonen. A completare il prestigioso parterre Alfa Romeo (recentissima acquisizione è una 4C), Abarth, Lancia e Maserati. Non mancano infine numerose motociclette (MV Agusta, Laverda, Ducati ecc.),

SCHEDA

MOGAM

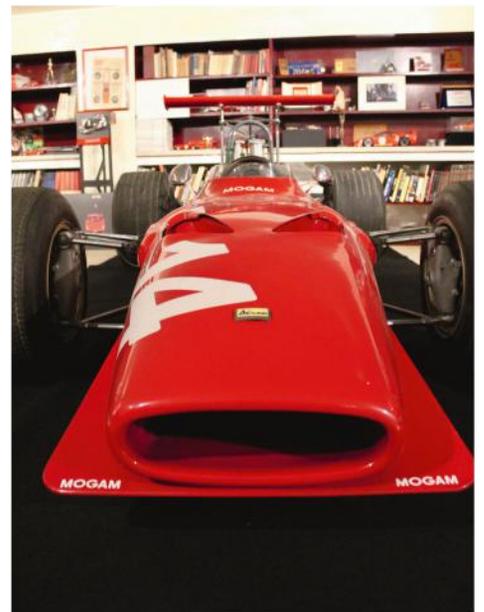
Indirizzo Via Galermo 171
95123 Catania

Telefono
346 6245514

Sito Internet
mogam.it

Email
galleriamogam@gmail.com

Orari
visita su appuntamento



alcuni motori e motoscafi d'epoca da competizione.

Una sala, e non potrebbe essere diversamente, è dedicata alla mitica Targa Florio: qui sono ospitati cimeli, libri, trofei e fotografie. Il concetto di museo si sta evolvendo rapidamente: non più semplice raccolta di "pezzi", bensì centro di cultura che promuove molteplici attività volte a trasformare un luogo statico in una realtà dinamica in costante dialogo col pubblico.

Inserendosi in questa nuova corrente di pensiero, il Mogam mette a disposizione parte dei suoi spazi per congressi, vernissage, mostre e degustazioni. Non solo, ma la struttura "viaggia", prestando a fondazioni ed enti alcuni dei suoi tesori; in occasione dei 60 anni della Ferrari, celebrati nel giugno del 2007 a Maranello, il Mogam ha spedito la propria Dino 166 di Formula 2, la monoposto con cui Andrea De Adamich vinse nel 1968 la Temporada Argentina. 



OLTRE TRENTA VETTURE DI PREGIO, TRA CUI LE FERRARI F40, 206 SP, 275 GTB/4

SULLE STRADE DELLA SICILIA

Alle porte del Parco delle Madonie, scenario di una delle competizioni automobilistiche più leggendarie, una pregevole raccolta di cimeli fa rivivere un'epoca indimenticabile

Collesano (PA), porta naturale del Parco delle Madonie, il 27 giugno 2004 nasce il Museo Targa Florio, riconosciuto da (Aci) e dalla fondazione Targa Florio. L'obiettivo ovviamente è mantenere ben vivo il ricordo della mitica gara creata da Vincenzo Florio e disputata per la prima volta il 6 maggio del 1906. Il traguardo è stato raggiunto grazie alla passione e alla dedizione di un collesanese doc, cresciuto nel culto della competizione siciliana, Giacinto Gargano. Oggi il museo è curato e presieduto dal figlio Michele, che continua con grande entusiasmo la "missione" intrapresa dal padre.

Ospitato in un ex convento domenicano, adiacente la casa comunale, in un ambiente raffinato ed elegante, il Museo Targa Florio propone un percorso ideale che, attraverso foto, cartoline commemorative, documenti ed oggetti, particolari di auto e set di gara dei piloti, ripercorre la storia della competizione. Tra i reperti più rappresentativi ed esclusivi, sono esposte le targhe in bronzo degli anni 1921-32-37-50 e la targa del 1965, edizione vinta da Nino Vaccarella (in coppia con Lorenzo Bandini su Ferrari 275 P2), soprannominato il "Preside volante"; in virtù delle sue tre vittorie (1965, 1971 e 1975), il pilota palermitano è stato nominato presidente onorario del museo. Si possono ammirare i caschi di Elford, Hezemans, Giunti, Scarfiotti e Pucci; di notevole interesse i set di gara di Vaccarella, Merzario, Müller, Baghetti, De Adamich, Galli, Maria Teresa De Filippis



SCHEDA

MUSEO TARGA FLORIO

Indirizzo

Corso Vittorio Emanuele 3
90016 Collesano (PA)

Telefono

0921 664684 – 328 4730955

Sito Internet

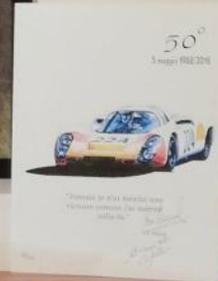
museotargaflorio.it

Email

m.gargano.museotargaflorio@gmail.com

Orari

da lunedì a domenica 9,30 - 12,30;
15,30 alle 19
(appuntamento consigliato)





e Munari. Una sala è dedicata al Rally Targa Florio, nato nel 1978 come ideale continuazione della mitica gara di velocità. In tale spazio si possono ammirare i set sportivi dei piloti protagonisti della nuova formula: Paolo Andreucci e Anna Andreussi, Longhi, Deila, Riolo e Nucita.

L'Aula Officina Meccanica, dedicata ai fratelli meccanici Vito ed Elio Lombardo, espone l'attrezzatura da loro utilizzata dalla fine della seconda guerra mondiale agli anni Settanta.

Nell'Aula Multimediale i visitatori potranno immergersi in un viaggio suggestivo grazie alla proiezione di

filmati inediti dell'epoca. Lungo il circuito storico di Collesano, in una sorta di museo a cielo aperto, sono ubicati dei pannelli tematici in ceramica che raffigurano edizioni memorabili della Targa Florio. Oggi la struttura è meta di turisti appassionati dell'automobilismo sportivo, un centro intorno al quale orbitano club nazionali e internazionali. Non solo, ma l'istituzione guidata da

Michele Gargano è impegnata in una costante attività organizzativa di eventi per la promozione turistica, culturale ed enogastronomica della splendida Sicilia. Ogni anno il museo organizza il "Memorial Giacinto Gargano", dedicando di volta in volta una mostra tematica a un pilota o a un personaggio che ha fatto la storia dell'automobilismo sportivo e che ha legato il proprio nome alla Targa Florio. **RC**

**NINO VACCARELLA,
VINCITORE DI TRE EDIZIONI,
È PRESIDENTE ONORARIO**

LANCIA
CLASSICHE

LA TUA AUTO, LA SUA STORIA

SERVIZI DI CERTIFICAZIONE E RESTAURO
LANCIA CLASSICHE



Heritage

PASSIONE SENZA TEMPO



Lancia Classiche - Torino, Italia

www.fcaheritage.com | Numero Verde Universale 00800 52624200



**OGNI AUTO
RACCONTA UNA STORIA.**



**SOLO ALCUNE
DIVENTANO CLASSICHE.**

**Trasforma la tua Abarth in un oggetto da collezione.
Scopri i nostri servizi di certificazione e restauro.**

ABARTH CLASSICHE - OFFICINE ABARTH - TORINO, ITALIA

WWW.FCAHERITAGE.COM

NUMERO VERDE: 0080022278400

ENTRA NELLA COMMUNITY.
SCORPIONSHIP.ABARTH.COM



Heritage

