



ANNUARIO 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI A CURA DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it



LA RIVISTA DEI MUSEI

Periodico della Commissione Storia e Musei
dell'Automotoclub Storico Italiano

COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Presidente

Danilo Castellarin

Commissari

Stefano Chiminelli

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet

Stampato nel mese di gennaio 2024 da



GRAFICA e STAMPA

per



PAGINE PREZIOSE CHE RACCONTANO LA STORIA



E' proseguita anche nel 2023 la piacevole tradizione della 'Rivista dei Musei', il periodico online curato dalla Commissione Storia e Musei e poi stampato in questo prezioso Annuario che raccoglie i quattro numeri 2023. Quest'anno 'La Rivista' ha raccontato le straordinarie esperienze di Michele Gallione del DEA (Dipartimento Esperienze Autoveicoli Fiat) incaricato di valutare il comportamento su strada in climi molto freddi o molto caldi, al Circolo Polare Artico e in Africa Equatoriale. Oggi queste automobili si godono il meritato riposo al MAUTO, al Centro Storico Fiat e all'Heritage Hub a Torino, al Museo Storico Alfa Romeo di Arese (MI) e al Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" di Garlenda (SV).

L'orizzonte de 'La Rivista' ha abbracciato anche importanti musei stranieri, con interessanti reportages dal Royal Museum di Amman che custodisce le auto di Re Hussein di Giordania e da Austria e Germania con il Museo Mercedes e il Museo Porsche di Stoccarda, il Technik Museum di Sinsheim, il Technik Museum di Speyer, l'Autovision Museum di Altlusheim, il Fahr(T)raum Museum di Mattsee, il Manro Museum e l'Hangar 7 Museum di Salisburgo e infine il Märklineum di Göppingen.

L'ultimo numero, appena uscito, ci riporta in Italia con il Museo Lambretta di Rodano, la Collezione Lucca di Rovereto, l'inaugurazione della nuova sede della Fondazione Marilù Tregua di Catania e la storia del primo Museo Lancia di Torino, che venne inaugurato nel 1971.

Dunque buona lettura di questo Annuario 2023, da sfogliare e leggere con attenzione, con i migliori auguri per un sereno 2024.

Alberto Scuro

Presidente Automotoclub Storico Italiano



n. 13 / maggio 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

ROYAL AUTOMOBILE MUSEUM AMMAN

Eccezionale reportage dal Museo di re Hussein di Giordania



Roberto Bocco

Il 'Royal Automobile Museum' situato alla periferia di Amman, nel parco intitolato al defunto Re Hussein. Fu inaugurato nel 2003 per iniziativa di Re Abdullah II come tributo alla passione sua e del padre per tutto ciò che concerne il mondo dei motori.



Alvis 20 Speed - 1936

E' interessante non solo per gli appassionati di auto e moto, ma anche come spaccato di storia del paese grazie a una serie di foto delle varie epoche, molte delle quali ritraggono le auto del Re durante le parate con a bordo i vari capi di stato nelle visite ufficiali durante i 47 anni di regno di Re Hussein, dalla morte di Re Abdullah I fino alla successione di Re Abdullah II.

La visita al museo inizia con la presentazione di un mezzo avveniristico: lo Speeder di Stars Wars, utilizzato per le riprese nello scenico deserto del Wadi Rum e omaggiato al museo come ringraziamento per l'accoglienza riservata alla produzione Disney.

A seguire troviamo la Rolls Royce Armoured vehicle che peraltro è una fedele replica, in mancanza dell'originale. E' lecito supporre che questa Rolls, appartenuta a Lawrence d'Arabia, sia stata una delle prime auto utilizzate nelle regione.

Agli inizi della Prima guerra mondiale alcune Silver Ghost furono richiamate dalla casa madre per dotarle di questa carrozzeria blindata e poi furono inviate in Egitto e da lì ad Aqaba fino a unirle alle truppe della grande rivolta araba. Molto interessanti le fotografie alle pareti che presentano il traffico di Amman già affollata negli anni Sessanta, con parecchie Mercedes ed auto americane.

Seguendo il percorso di visita troviamo la Humber Super Snipe del 1946 utilizzata per alcuni anni da Re Abdullah I (fondatore della moderna Giordania) prima di essere assassinato.



Il 1946 coincide con la fine del mandato britannico in Giordania e l'inizio del regno di Abdullah I, incoronato monarca proprio in quell'anno.

Significativa la presenza dell'Aston Martin DB2 Vantage del 1962, uno dei 309 esemplari prodotti tra il 1950 e il 1953.

Questa vettura fu ritirata personalmente presso l'Aston Martin da Hussein (non ancora incoronato re) quando studiava a Sandhurst, in Inghilterra.

Dopo averla guidata per un certo periodo la regalò al cugino Re Feisal d'Iraq. Molti anni dopo giunse voce di una simile auto in pessime condizioni in Iraq.

La storia di quest'auto fu inspiegabile fino a quando venne individuato il foro originale per l'asta della bandiera sotto il rivestimento del tetto.

La DB2 venne allora inviata in Inghilterra alla factory inglese per riportarla alle condizioni originali e Re Hussein la ritirò personalmente in Aston Martin per la seconda volta.

La prima motocicletta che si incontra lungo il percorso di visita è la Triumph T6 del 1952, una delle superbike dell'epoca e anche una delle più veloci per quegli anni che raggiungeva la ragguardevole velocità di 160 km/h e fu utilizzata personalmente da Re Hussein.

A seguire troviamo la Rover P4 75 del 1952 che fu la prima vettura che il giovane Principe Hussein ricevette quando studiava ad Harrow, una perfetta e poco eccitante auto da famiglia che venne poi affiancata da ben più prestigiose Aston Martin e Bristol.

Nella sua autobiografia Re Hussein menzionò la sua Rover P4 spiegando che proprio da lì iniziò il suo amore per i motori.

Con la splendida Lincoln Capri convertibile inizia la rassegna delle vetture di rappresentanza.



Aston Martin DB2 Vantage - 1952

Questo esemplare fu commissionato per l'incoronazione di Re Hussein nel maggio 1953 e poi regolarmente utilizzato nelle occasioni ufficiali fin quando venne rimpiazzato da vetture più moderne, pur rimanendo sempre nel garage reale come una delle vetture più significative.

La Buick Roadmaster del 1949 fu invece la vettura per le cerimonie ufficiali di Re Abdullah I e ancora successivamente utilizzata da Re Hussein per visite private.

Di Mercedes 300 la casa reale giordana ne possedette due: con una 300 S coupè il re iniziò a correre disputando la Rumman Hill Clumb e successivamente la destinò ad un uso quotidiano.

Molto particolare la 300SC roadster del 1960, modello che divenne famoso dopo la visita di Kennedy a Berlino nel 1961 ed è conosciuta come 'Adenauer' dal nome del cancelliere tedesco Conrad Adenauer che la utilizzò in quell'occasione.

Nella collezione del 'Motor Museum' non poteva mancare la futuristica Cord 810 Westchester del 1936. L'esemplare esposto (originariamente nero) fu donato a Re Hussein e alla Principessa Dina in occasione del loro matrimonio, dal papà di lei Sharif Abdul Amid.



Nel 1956 la Cadillac realizzò con la Fleetwood la più lussuosa limousine americana dell'epoca dotata di tutti gli accessori all'avanguardia.

La Fleetwood fu un dono del presidente degli Stati Uniti e fu la prima auto blindata della moderna Giordania, poi utilizzata da Re Hussein per un viaggio ufficiale in Iraq e ancora, occasionalmente, fino al 1970.



Cord 810 Westchester - 1936

Splendida la Lincoln Continental Cabriolet del 1965, la cui scocca venne particolarmente rinforzata viste le notevoli dimensioni della vettura il cui progetto iniziale prevedeva solo la versione limousine.

Anche la Continental appare nelle fotografie esposte in occasione di parate ufficiali mentre transita tra ali di folla.

Presenti nel museo anche diversi esemplari di Rolls Royce: la più sobria è la Silver Shadow del 1968 utilizzata durante la visita di Richard Nixon.

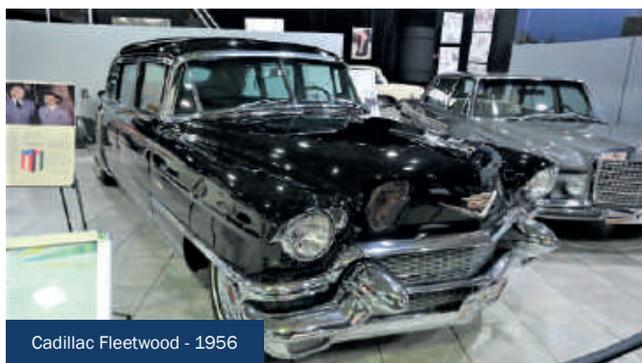
Nel 1975 fu la volta della Mercedes 600 Pullman utilizzata in occasione del ritorno in patria di Re Hussein dalla clinica americana Mayo il 19 gennaio 1999 e rimarrà sempre nella memoria di tutti coloro che videro il Re in quel memorabile giorno.



Rover 75



Buick Roadmaster Convertibile - 1949



Cadillac Fleetwood - 1956



Chrysler Cabriolet



Significativa anche la presenza della Papamobile utilizzata da Papa Francesco durante la visita nel maggio 2014 e realizzata sulla base di una Land Rover Defender. Qui è esposta con le bandiere della Giordania e del Vaticano. Questa Defender fu dapprima utilizzata da Re Hussein durante i suoi numerosi viaggi nelle varie regioni della Giordania e gli fu proposta per il suo ritorno in patria dalla clinica americana Mayo, dove aveva iniziato a farsi curare, ma egli preferì la Mercedes 600.

Un'altra 4x4 particolare è la Mercedes G500 del 1997 in versione militare.

Fu l'ultimo Scià di Persia a convincere la Mercedes a produrre la classe G dopo averne ordinato un certo numero per l'esercito iraniano.

La versione militare montava un semplice 4 cilindri invece del consueto 8V utilizzato sulle versioni civili, ma Sua Maestà Re Hussein volle che sui mezzi ordinati per il suo esercito fosse montato il propulsore ad otto cilindri.

La Mercedes rifiutò e gli realizzò un solo esemplare per uso personale, tuttora esposto al Museo e proprio questa vettura servì come carro funebre per il suo funerale.



Panoramica collezione moto



Lincoln Capri Convertibile - 1952



Lincoln Continental cabriolet presidenziale



Rolls Royce Silver Wraith



Mercedes 600 Pullman



Nelle fotografie retrostanti si vede la folta schiera di autorità presenti alle esequie nel 1999, si riconoscono i presidenti Chirac e Clinton che era accompagnato da ben tre ex presidenti americani: Ford, Carter e George Bush, un onore riservato davvero a pochi.

Da ricordare che nel 1983 una Mercedes 280GE appositamente preparata vinse la Paris Dakar.

Altre spettacolari auto presenti al museo sono l'elegante Alvis dalla livrea panna con parafanghi blu e la lussuosa Packard del 1938 carrozzata Rollston.

Questa Packard fu allestita per l'incoronazione nel 1953 di Re Feisal II d'Iraq (contemporaneamente alla salita al trono di Hussein) che fu poi assassinato nel 1958.

La Packard fu ritrovata in Libano nel 1970 ed esportata negli Stati Uniti dove fu totalmente restaurata e per un ventennio vinse numerosi premi in molti concorsi di eleganza. E' presente al museo da poco tempo.

Singolare anche la presenza della Mercedes 180, cosiddetta 'bauletto' per la forma della carrozzeria posteriore, nella livrea del Taxi di Amman.

Queste auto divennero particolarmente popolari in Medio Oriente ma soprattutto in Giordania e in Libano.

C'erano due tipi di servizio taxi locali: il classico a corsa singola e quello 'collettivo' dove ognuno poteva salire e scendere in un percorso predefinito, servizio questo molto popolare ed economico e utilizzato da ogni ceto sociale.

Le Mercedes 180 rimasero in servizio fino all'avvento delle più moderne 190. L'esemplare esposto fu donato al museo e utilizzato in occasione di eventi, parate e tour culturali. Ben rappresentata l'italiana Vespa, oltre a varie Harley Davidson, BSA, Triumph e Indian.



Mercedes 300 SC Roadster Cabriolet - 1956

Nella sala dedicata alle vetture private della famiglia reale spiccano la Porsche 930 turbo 1987, la 3.6 turbo del 1993, la Carrera GT, un paio di potenti Ferrari e una splendida Mercedes SLR McLaren del 2009, uno dei 75 esemplari prodotti, ceduto in comodato dal museo Mercedes di Stoccarda.

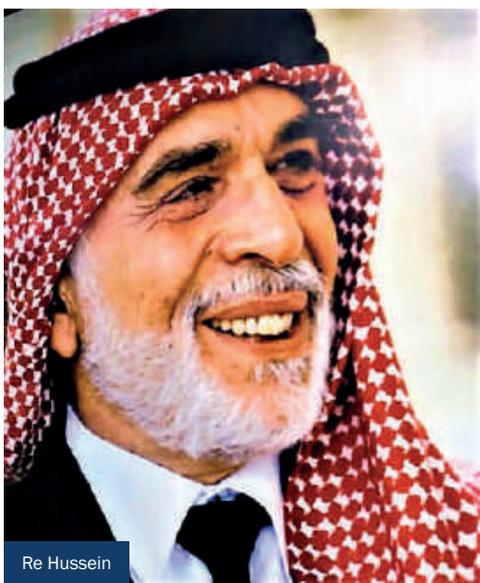
Troviamo inoltre una rara Amphicar del 1968, varie Bmw, R8 Gordini, Bugatti Veyron, Mercedes 300 SL roadster e una Chrysler Town & Country del 1948.

Ampio spazio è dedicato alle esperienze corsaiole di Re Hussein che si distingueva nei rally con varie auto, tra cui Ford e Bmw.

Chiunque arrivi ad Amman può visitare questo museo che racchiude un importante capitolo storico del Novecento e ben racconta lo sviluppo motoristico della Giordania.



La Famiglia Reale



Re Hussein

Re Abdullah II bin Al Hussein è stato investito dei poteri costituzionali in qualità di re del Regno Hashemita di Giordania il 7 febbraio 1999, data in cui suo padre, il compianto re Hussein, è venuto a mancare.

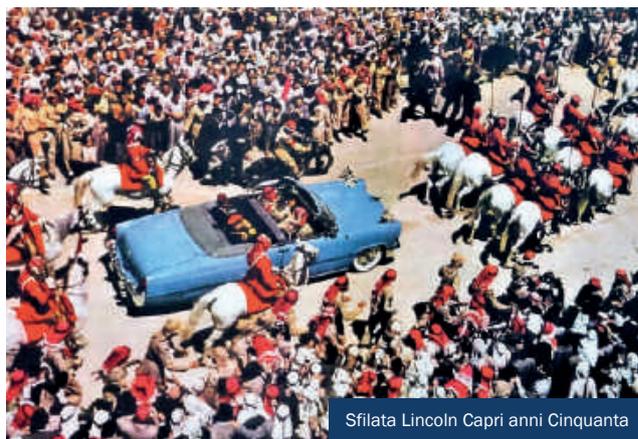
Re Hussein bin Talal, padre della moderna Giordania, sarà sempre ricordato come il capo che ha guidato il paese mettendo fine a lotte e tumulti per trasformarlo in un'oasi di pace, stabilità e moderazione nel cuore del Medio Oriente. I suoi connazionali lo ricordano come colui che ha consentito la nascita in Giordania di un clima di apertura, tolleranza e solidarietà. Conosciuto dalla sua gente come Al-Malik Al-Insan ("Il re umano"), re Hussein apparteneva alla quarantaduesima generazione dei discendenti diretti del profeta Maometto. Nato ad Amman il 14 novembre 1935, dal principe Talal bin Abdullah e dalla principessa Zein al-Sharaf bint Jamil, re Hussein ha frequentato il Victoria College ad Alessandria d'Egitto e la Harrow School in Inghilterra. Ha quindi completato la sua formazione militare presso la Royal Military Academy di Sandhurst in Inghilterra.

Hussein fu proclamato re del Regno Hashemita di Giordania l'11 agosto 1952. Un Consiglio di Reggenza è rimasto in carica fino a quando re Hussein non è salito ufficialmente al trono il 2 maggio 1953, data in cui ha assunto i poteri costituzionali al compimento del diciottesimo anno di età, secondo il calendario islamico.

Durante il suo regno lungo e movimentato, re Hussein ha lavorato molto per l'ammodernamento del paese e per innalzare gli standard di vita di tutti i cittadini giordani. Inizialmente re Hussein si dedicò alla costruzione di un'infrastruttura economica e industriale in grado di favorire il progresso e migliorare la qualità di vita della popolazione. Negli anni '60, vennero sviluppate le principali industrie della Giordania, fra queste anche quelle per la produzione di fosfati, cloruro di potassio e cemento, in parallelo con la rete di autostrade che attraversava tutto il Regno.



Lincoln con Hussein durante una cerimonia



Sfilata Lincoln Capri anni Cinquanta

Re Hussein si è sempre impegnato, durante i suoi 47 anni di regno, a promuovere la pace in Medio Oriente. Ha sposato la regina Noor il 15 giugno 1978, che gli ha dato due figli - Hamzah e Hashem - e due figlie - Iman e Raiyah. Altri tre figli (Abdullah, Faisal e Ali) e cinque figlie (Alia, Zein, Aisha, Haya e Abeer) sono nati da tre precedenti matrimoni. Con il passare degli anni, Re Hussein è diventato anche l'orgoglioso nonno di un numero crescente di nipoti. Re Abdullah II, nato ad Amman il 30 gennaio 1962, è il primogenito di re Hussein e di Sua Altezza Reale la Principessa Muna Al Hussein. Ha frequentato la scuola primaria presso l'Islamic Educational College di Amman e, in seguito, la St. Edmund's School nel Surrey, in Inghilterra. Per la sua istruzione secondaria, ha frequentato la Eaglebrook School e la Deerfield Academy negli Stati Uniti d'America.

Abdullah II ha frequentato la Royal Military Academy Sandhurst nel Regno Unito nel 1980, ottenendo il grado di secondo luogotenente nel 1981. In seguito è stato nominato capo delle truppe di ricognizione del 13° e 18° battaglione degli ussari reali (Esercito Britannico) nella Germania (occidentale) e in Inghilterra. Nel 1982, ha frequentato l'Università di Oxford, dove ha completato un corso di studi speciali in Affari del Medio Oriente. Una volta tornato nel suo paese, Abdullah II si è arruolato nell'esercito giordano. Fin dalla sua ascesa al trono, Abdullah II Al Hussein si è impegnato a costruire sull'eredità del padre per istituzionalizzare ulteriormente il pluralismo democratico e politico in Giordania. Hussein II° ha sposato la Regina Rania il 10 giugno 1993. La coppia ha quattro figli, due maschi e due femmine.



Il Museo

Il primo museo automobilistico pubblico della regione araba, inaugurato da Sua Maestà il Re Abdullah II nel 2003, è un tributo al defunto Re Hussein e al contempo una testimonianza della storia della Giordania. Il museo espone 80 auto e moto del defunto re, alcune delle quali risalgono al 1909. Ogni veicolo, in condizioni immacolate, racconta una storia unica lungo l'arco della vita di Re Hussein lungo i 47 anni del suo regno. Costruito in omaggio al re Hussein, appassionato di automobili, questo museo racconta la storia della Giordania attraverso le auto dei monarchi che si sono succeduti. La ricchissima collezione esposta saprà conquistare gli specialisti. Uno dei pezzi principali del museo è la Lincoln Capri decapottabile che il re Hussein usò durante l'incoronazione nel 1953. Si possono ammirare anche alcune foto di Amman in vari periodi e osservare la sua urbanizzazione galoppante.



Humber Super Snipe - 1949



Foto d'epoca con sfilata di Re Hussein nelle povere strade di Amman su Lincoln Continental scortata da robuste Land Rover



Buick Skylark 1954

INFO & CONTATTI



Indirizzo

King Hussien Park - Amman - Jordan

E-mail

info@royalautomuseum.jo

Telefono

+962 6 541 1392



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ZEPPELIN MUSEUM

I giganti che solcavano i cieli



Umberto Anerdi

A Friedrichshafen, sul lago di Costanza, dove nella prima metà del secolo scorso venivano costruiti i dirigibili Zeppelin, sorge l'omonimo Museo dedicato alla storia di queste aeronavi che fino agli anni '30 hanno solcato i cieli. Il Museo è ospitato nell'edificio della ex Hafenbahnhof (stazione ferroviaria del porto) ed è operativo dal 1996.



L'incendio dell'Hindenburg avvenuto il 6 maggio 1937 nel New Jersey

La parte più interessante dell'esposizione è la ricostruzione di un tratto del dirigibile LZ 129 Hindenburg, riproduzione fedele di una parte dei locali destinati ai passeggeri. Il livello più basso comprende la sala da fumo e i servizi igienici, mentre quello superiore mostra alcune cabine (simili a quelle dei vagoni letto), il bar, il salone di soggiorno, la sala di lettura e la passeggiata panoramica da cui era possibile ammirare il paesaggio durante il volo. E' stata inoltre ricostruita una parte della struttura in alluminio che sorreggeva l'involucro. La mostra include una gondola motore del LZ 127 Graf Zeppelin, conservata così come è stata ritrovata, con all'interno il motore Maybach alimentato a benzina; accanto è esposto un motore Daimler Benz diesel a 16 cilindri da 900/1200 CV, dello stesso tipo di quelli che equipaggiavano il successivo LZ 129 Hindenburg. Di quest'ultimo sono presenti diversi reperti recuperati dall'incendio avvenuto a Lakehurst nel 1937, tra cui la parte più avanzata del dispositivo di prua con il pignone di attracco alla torre di ormeggio. La storia delle aeronavi è inoltre illustrata con modelli in scala, nonché con filmati e



fotografie. Il dirigibile Hindenburg portava il nome del secondo presidente della Repubblica di Weimar, Paul von Hindenburg, ed era il più grande mai costruito. Basti dire che la sua lunghezza era di 245 metri, ossia 24 m meno del transatlantico Titanic, che non aveva avuto miglior fortuna. Compì il suo primo volo nel marzo del 1936 e completò una doppia traversata atlantica, nel tempo record di 5 giorni, 19 ore e 51 minuti, nel luglio dello stesso anno.

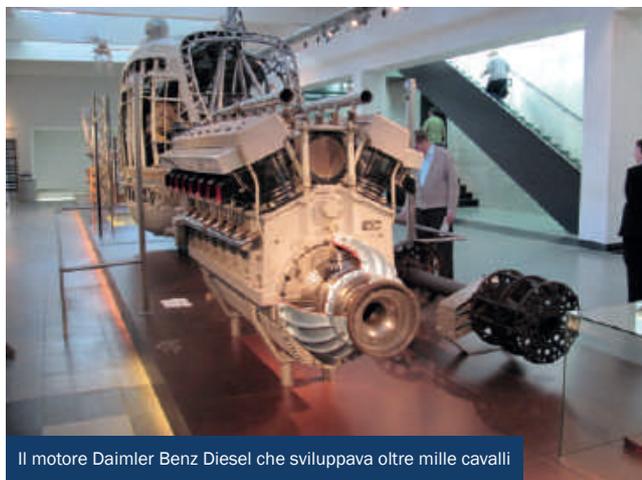


La navicella e motore LZ 127 del Graf Zeppelin

L'Hindenburg era stato pensato per essere riempito con elio ma un embargo militare statunitense su questa sostanza costrinse i tedeschi a utilizzare l'altamente infiammabile idrogeno. Conoscendo i rischi che l'idrogeno comportava, gli ingegneri impiegarono diverse misure di sicurezza per evitare che causasse incendi in caso di perdite, e realizzarono il rivestimento dell'aeronave in modo da prevenire le scintille elettriche che potessero causare il fuoco.

Il disastro avvenne il 6 maggio 1937 alle 19,25, mentre cercava di attraccare al pilone di ormeggio della stazione aeronavale di Lakehurst, nel New Jersey. Nel disastro morirono decine di persone, fra passeggeri, ufficiali di bordo e personale di terra addetto all'ormeggio. Insieme al dirigibile, precipitò la fiducia del pubblico nelle aeronavi anche a causa delle spettacolari sequenze cinematografiche e delle registrazioni sonore della drammatica sequenza.

A causa del clamore sollevato dalla vicenda, i trasporti con gli Zeppelin vennero sospesi. L'evento segnò dunque la fine dell'epoca del trasporto passeggeri sulle gigantesche aeronavi rigide, i giganti dei cieli.



Il motore Daimler Benz Diesel che sviluppava oltre mille cavalli



Una parte della struttura dell'Indenburg salvata dall' incendio





Ricostruzione interna dei posti a sedere sull' Hindenburg

INFORMAZIONI UTILI

Dopo aver attraversato il confine con la Svizzera a Ponte Chiasso (CO), raggiungere Lugano e proseguire verso il Liechtenstein; da qui raggiungere il lago di Costanza seguendo le indicazioni per Bregenz.

Proseguire lungo la sponda settentrionale del lago e raggiungere Friedrichshafen. La località è piccola e il percorso è molto ben segnalato. Il Museo non ha parcheggio, ma nelle immediate vicinanze si trova un silos presso un supermercato.

L'esposizione è aperta tutti giorni da marzo a metà novembre, dalle ore 10 alle 18. Arrivando invece da Konstanz (Costanza), sulla sponda meridionale del lago, conviene utilizzare il traghetto che porta direttamente a Friedrichshafen. I battelli sono frequenti e l'attracco è proprio di fronte all'ingresso del Museo.



L'ETA' D'ORO DEI RALLY

Interessante rassegna al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

Ha riscosso grande successo al Museo nazionale dell'Automobile di Torino la mostra tematica The Golden Age Of Rally, l'inedita esposizione che ha proposto un viaggio nelle grandi sfide dei rallies, dagli anni Sessanta agli anni Novanta, attraverso i mitici esemplari della Fondazione Gino Macaluso.



Lancia Fulvia, Fiat 124, Alpine e Stratos, quattro regine dei rallies anni Settanta

Una collezione unica nel suo genere per il palmares delle vetture presenti che hanno gareggiato e vinto per alcune delle più prestigiose squadre corse al mondo. I modelli, conservati nel loro stato originale, provengono dalla collezione di Gino Macaluso, imprenditore, designer, navigatore di rally. Gli spettatori avranno così l'occasione di rivivere le emozioni delle grandi sfide tra case automobilistiche e squadre corse, dal leggendario duello fra trazione posteriore (Lancia Rally 037) e quattro ruote motrici (Audi quattro), fino alle "mostruose" del Gruppo B, passando alle competizioni intercontinentali, come quella tra Toyota Celica e Lancia Delta Integrale 16 valvole. Speciali piattaforme sceniche simulano i manti stradali su cui si sono dati battaglia piloti e vetture, dalla sabbia del Sahara alla neve del Col de Turini, fino al duro asfalto. Grazie a una proiezione a 180° dei video delle gare più iconiche, ricostruiti e montati con una grafica emozionante, il visitatore potrà sincronizzare il proprio battito cardiaco con il rombo di motori mitici e lasciarsi trasportare indietro nel tempo, in un'epoca dominata dalla meccanica, dalla velocità, dalla sfida dei limiti, che ha visto protagonisti auto e piloti leggendari. Nomi come Biasion, Mäkinen, Kankkunen, Mouton, Pinto, Sainz. In mostra 19 esemplari. Si comincia con BMC Mini Cooper S (1966), Ford Cortina Lotus (1966), Ford Escort RS Miki (1969), passando di sala in sala si attraversano gli anni '70, con la Porche 911 st (1970), la Lancia Fulvia Coupè HF 1.6 (1970), la Fiat 124 Spider (1971), l'Alpine Renault A110 (1973), la Lancia Stratos (1976), la Fiat 131 Abarth GR.4 (1978).



E poi le protagoniste delle grandi sfide tra gli anni '80 e '90, le Lancia in livrea Martini racing - Lancia rally 037 (1984), Lancia Delta S4 (1986), Lancia Delta HF Integrale 16v (1990), Lancia Delta HF Evoluzione Safari (1992) – con le loro antagoniste Audi quattro (1981), Renault R5 Turbo (1981), la Peugeot 205 Turbo 16 (1986), gentilmente concessa dal museo L'Aventure Peugeot di Sochaux (Francia) e la Toyota Celica GT-4 ST165 (1990). Fiore all'occhiello dell'esposizione, il rarissimo esemplare di Fiat X1/9 Abarth prototipo, al cui sviluppo Gino Macaluso lavorò, in qualità di capoprogetto, per la squadra corse Fiat, su incarico dell'ingegner Aurelio Lampredi. Un modello studiato per i rally, che venne però pensionato prima di vedere la produzione di serie e l'omologazione in Gruppo 4: un cambio strategico di Fiat decretò la fine del progetto poco dopo il termine del Giro d'Italia automobilistico del 1974, che Gino aveva appena corso accanto a Clay Regazzoni, proprio a bordo della X1/9 in mostra.



BMC Mini Cooper



Renault R5Turbo



La Delta nello scenario dell'East African Safari



Porsche 911S



Lancia Stratos Alitalia



GUIDANDO NEL GHIACCIO E NEL FUOCO

Michele Gallione racconta le sue avventure



Stefania Ponzone

Oggi le possiamo ammirare in luoghi quali il MAUTO, il Centro Storico Fiat e l'Heritage Hub a Torino, il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (MI) e il Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" di Garlenda (SV), ove si godono il meritato riposo dopo aver macinato chilometri sulle strade d'Italia e del mondo.



In tre alla scoperta delle Dolomiti,
destrinazioneCortina d'Ampezzo, 1958

Ma cosa c'è nel passato di auto quali la Fiat 500, la Fiat 850, l'Autobianchi Primula, l'Alfetta GTV 2000? E, soprattutto, chi? Fra le tante figure di ingegneri, designer, manager, fino agli operai che le hanno materialmente costruite, non bisogna dimenticare chi le ha collaudate e pilotate in appassionanti gare e, magari, continua a farlo ancora oggi negli eventi dedicati ai veicoli storici.

Una di queste figure è Michele Gallione, classe 1937, tessera 454 e referente regionale per il Piemonte del Fiat 500 Club Italia. Ascoltare il racconto delle sue esperienze è perdersi nel tempo in cui occuparsi di automobili aveva ancora una componente avventurosa e pionieristica.

«Dopo il triennio alla scuola Allievi Fiat, a soli 18 anni andai in sede alla DEA (Dipartimento Esperienze Autoveicoli) – inizia a narrare Gallione. – Dopo 5 anni in sala prova motori e frequentando la scuola serale all'Avogadro, mi diplomai perito industriale. Passai al collaudo su strada delle future vetture. Esaminare il comportamento e la tenuta dei veicoli, sia nazionali sia esteri, divenne il mio lavoro: per ogni mezzo si stendevano relazioni riguardanti la velocità,



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

i consumi di carburante e il comportamento su strada. Le prove venivano effettuate in climi molto freddi o molto caldi e questo mi portò sia al Circolo Polare Artico sia in Africa Equatoriale».

Sfogliando il suo album personale, colpisce una foto datata gennaio 1964, che si riferisce ai test della 850 nella penisola scandinava. L'auto giunse in loco su un furgone per ovvie ragioni di... segretezza industriale. Michele fa giustamente notare che, allora come oggi, c'era molto in gioco, a livello di prestigio tecnico e commerciale. Cartina alla mano, egli rammenta bene luoghi come il Lago di Torneträsk, Lulea, Kiruna... e poi verso il confine con la Finlandia. «E ci fu anche il problema del lato guida diverso!» in quanto fino al settembre 1967 in Svezia si guidava a sinistra, mentre in Finlandia e Norvegia a destra.



A febbraio 1964 si ritrovò invece nella polvere delle piste del Kenya, con un caldo che era in grado di deformare la plastica del cruscotto, muovendosi tra un esclusivo resort e la ricca fauna dell'Amboseli National Park. «I guardiaparco non furono molto felici del fatto che ci fossimo avvicinati tanto alle giraffe!» precisa Gallione. Altre foto testimoniano l'avventura africana: il passaggio all'Equatore, El Doret, Nairobi verso Dar Es Salaam... Uganda... Tanzania...

Ma la 500? La prima N è del 1958 e il ricordo è legato al viaggio sulle Dolomiti in compagnia del fratello Renzo e dell'amico Giuseppe: «Abbiamo percorso i Passi del Pordoi, Falzarego e Costalunga senza mai avere problemi».

I cinquini si sono poi susseguiti negli anni, acquistati e rivenduti, fino all'ultima R e all'incontro con il Fiat 500 Club Italia, che lo indusse a non venderla e a farsi socio nel 1990.

Accanto però alla guida per lavoro, Gallione si è dedicato alla guida per passione e per sport: «Sono stato pilota nei rally e nelle competizioni di regolarità e ancora oggi partecipo alle gare di regolarità per auto storiche». Tra gli ultimi appuntamenti che hanno visto Michele coinvolto, la Cesana-Sestriere Experience.

Continuando a sfogliare il suo album dei ricordi, troviamo varie competizioni: Giro dei laghi novaresi (1965) e poi Roma più o meno nello stesso periodo (1966-1967) per la "1.000 km dei giornalisti", che comprendeva prove di velocità (come la Civitavecchia-Rimini-Riccione) e di regolarità; le vetture qui sono la 124, la 124 coupé e la 850 coupé. Ancora, una Primula quattro porte. Erano i tempi del Gruppo Sportivo Fiat. 1972: ecco Michele al Giro dei Monti Savonesi e nello stesso anno al Giro delle Valli Canavesane; ancora, Rally Team'97 del 1975, Aosta-Gran San Bernardo su Alfetta GTV 2000 (2005) e poi la 500: Sestriere Storico (2000), Ruota d'Oro Storica (2001), ASI Show (2006).

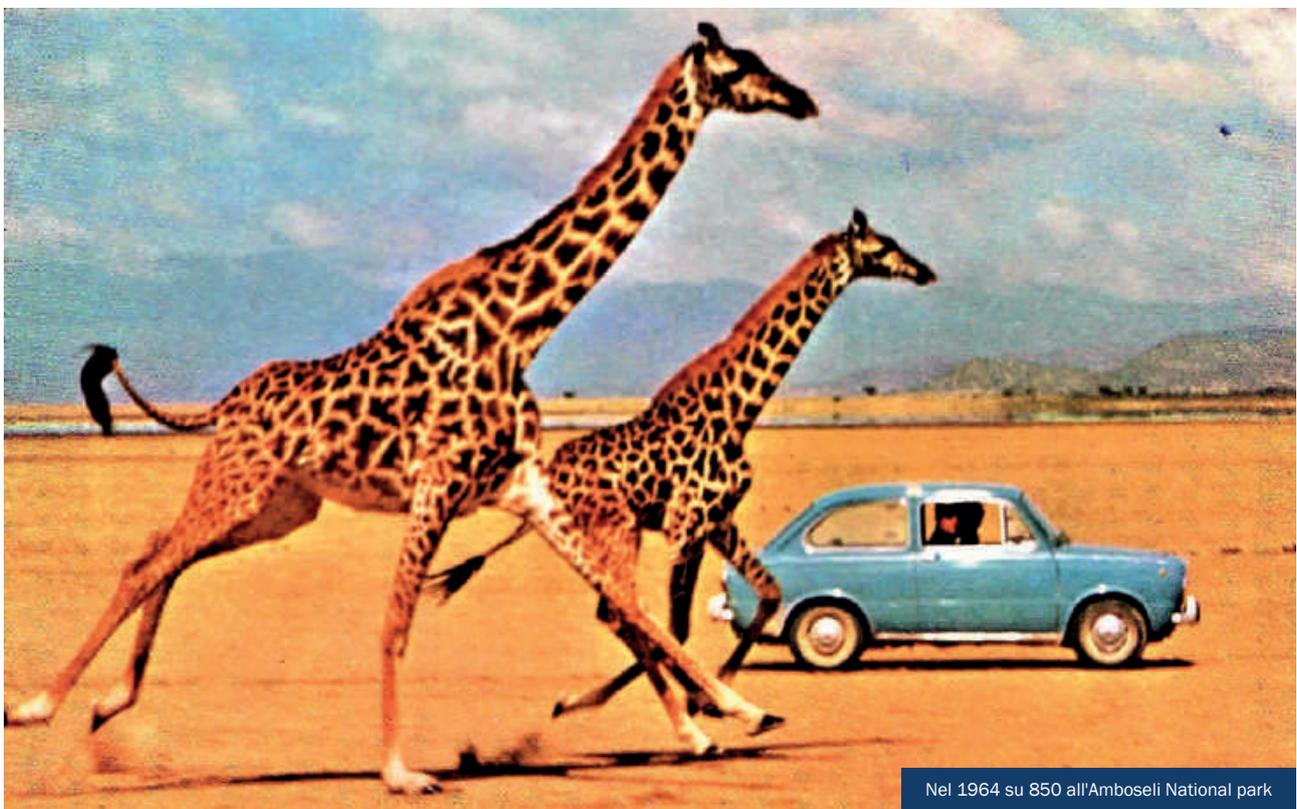
«Sono arrivato a fare 18 gare in un anno tra Piemonte, Liguria e Lombardia» racconta Gallione, che sottolinea un particolare non da poco a proposito delle dotazioni di sicurezza: «In passato non c'era l'obbligo di cinture, casco o abbigliamento particolare, era a discrezione del pilota. E si sfrecciava in mezzo alla gente, come quella volta con la Primula, a 140 all'ora sul lungomare di Riccione!».





Michele Gallione, classe 1937, tessera 454 e referente regionale per il Piemonte del Fiat 500 Club Italia su Fiat 500 all'Asi Show 2006

In Michele è poi vivido il ricordo dei colleghi, dei superiori, degli amici, con un pensiero particolare per chi non c'è più. La sensazione è di un grande lavoro di squadra, in cui la competenza e la sensibilità di ognuno (un autentico "sentire", per interfacciarsi davvero con il mezzo) contavano molto. Non si poteva comunicare sempre e comunque come possiamo fare oggi con gli smartphone, non c'erano sofisticati computer e simulazioni, ma, al di là di ogni previsione, la verità su ciascuna auto veniva fuori sul campo, grazie all'opera di uomini come Michele Gallione.



Nel 1964 su 850 all'Amboseli National park





n. 14-15 / ottobre 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

ALDO ZANA

L'AUTORE DEL REPORTAGE



C'è chi trascorre le vacanze nelle spiagge affollate, chi cerca la pace sulle vette alpine e chi, come Aldo Zana, giornalista e scrittore, per anni esponente della Commissione Storia e Musei dell'ASI, sceglie i musei d'Oltralpe per arricchire gli orizzonti e trovare la grande bellezza.

Questo numero speciale de 'La Rivista dei Musei' è dedicato al reportage storico e fotografico di Zana che, a fine agosto, ha visitato in Austria e Germania il Museo Mercedes e il Museo Porsche di Stoccarda, il Technik Museum di Sinsheim, il Technik Museum di Speyer, l'Autovision Museum di Altlußheim, il Fahr(T)raum Museum di Mattsee, il Manro Museum e l'Hangar 7 Museum di Salisburgo e infine il Märklineum di Göppingen. Un viaggio davvero eccezionale nella storia, documentato da splendide foto.

Il suo amichevole contributo di alto livello offre nuovi spunti a noi tutti per organizzare un viaggio, una vacanza, una visita. E diventa occasione di confronto, spunto e suggerimento anche per i titolari di collezioni e musei italiani.

Aldo Zana vive a Milano ed ha pubblicato molti libri, fra i quali L'Epopèa delle Sport e Prototipi, Monzanapolis, Piloti dell'altro mondo, Come non ci fosse domani, Salone di Milano, Fast on Sand, I Saloni dell'Auto: Milano 1901-1947, La mia bella nave bianca, Aerei, Direttori In & Out ed altri ancora.

Fra i fondatori di Aisa (Associazione Italiana Storia dell'Automobile), direttore di Agenpress e ottimo fotografo, ha sempre privilegiato nei suoi reportages dall'Italia e dall'estero la cronaca obiettiva, secca come le noci, scarna di infingimenti, esaltazioni prêt-à-porter e agiografie più o meno interessate, come i maestri del giornalismo raccomandavano nel Novecento. DC



Aldo Zana, a sinistra nella foto con occhiali scuri e giacca grigia, mentre punta l'obiettivo su John Surtees che si infila nell'abitacolo della Ferrari 330P3 con la quale vincerà la Mille Chilometri di Monza 1966 in coppia con Mike Parkes. Sullo sfondo (casco argento) si nota Lorenzo Bandini, di spalle, che convesca con il ds Eugenio Dragoni e si classificherà decimo assoluto con Lodovico Scarfiotti su Dino 206S.

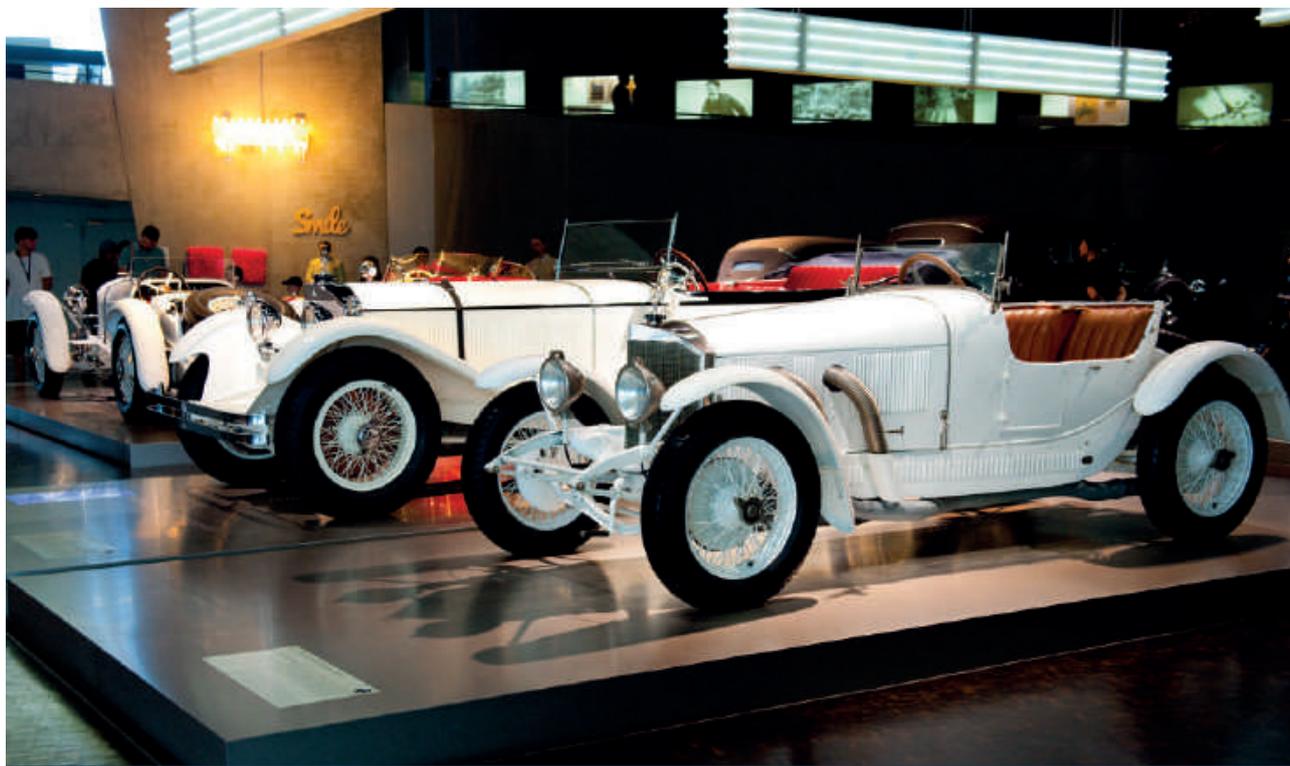


AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

MERCEDES-BENZ

LA STORIA DELL'AUTO

Gottlieb Daimler e Karl Benz quando inventarono l'automobile e il motore a scoppio a fine Ottocento non potevano pensare che le loro piccole fabbriche sarebbero state riunite nel 1926 nella marca che ancora oggi è tra i leader mondiali di immagine, notorietà, vittorie sportive. Il Museo di Stoccarda lo conferma.



Le grandi sportive Mercedes di fine anni Venti/inizio anni Trenta. In primo piano il Tipo S del 1928: con il compressore il motore erogava 180 CV buoni per 160 km/h. Subito dietro, un modello SSK del 1929. La versione SSKL (L=Leicht, leggera) vinse la Mille Miglia 1931 guidata da Rudi Caracciola alla media di 101,147 km/h.

Ci hanno pensato bene. E hanno visto giusto quelli della Mercedes-Benz quando hanno costruito il loro nuovo museo dopo gli oltre 30 anni in cui aveva occupato un'ala secondaria all'interno del grande stabilimento di Unterturkheim, immediata periferia est di Stoccarda. Il Museo Mercedes-Benz, inaugurato a gennaio 2006, è subito diventato un landmark architettonico e ha attirato così tanti milioni di visitatori che in due anni ha ripagato l'investimento di 150 milioni di euro.

Tra i dieci più visitati musei di ogni tipo in Germania (dati 2022), il Mercedes è al quarto posto. Il Museo Porsche, dall'altra parte di Stoccarda, si piazza all'ottavo. In sesta posizione c'è il Museo BMW a Monaco. Tre musei monomarca di automobili nella lista nazionale: un record unico al mondo.

Il Museo Mercedes-Benz è stato disegnato dallo Studio di architettura olandese UN che si è ispirato, alla lontana, al Guggenheim Museum di Frank Lloyd Wright a New York. I piani sono collegati da una rampa a spirale. E si inizia dall'alto, scesi da un ascensore che porta a 35 metri sopra l'ingresso. Si finisce la visita, seguendo la spirale o (scelta un po' masochista) le scale, nel sotterraneo dove si trovano ristorante, bar-caffè, shop, sale riunione.

Tutti piani e il sotterraneo hanno una parete a vetri che apre alla vista sulla città, la vicina autostrada, il fiume Neckar. Mai si prova un senso di imprigionamento.

I sette piani principali raccontano la storia dell'azienda attraverso le auto: scelte con il criterio di emozionare il visitatore più che con l'intenzione di evidenziarne pregi, novità, valori tecnici ed estetici. La geniale illuminazione, studiata da esperti, amplifica il messaggio di eccellenza che viene dalle auto. E semplifica la vita anche a chi fotografa con il telefonino, cioè la totalità dei visitatori.





Replica moderna del triciclo di Karl Benz guidato da Cäcilie Bertha, moglie di Karl, nel primo viaggio fuori porta nella storia dell'automobile il 5 agosto 1888. Viaggiò dall'alba al tramonto per arrivare a Pforzheim dopo 90 km da Mannheim, dove abitava.

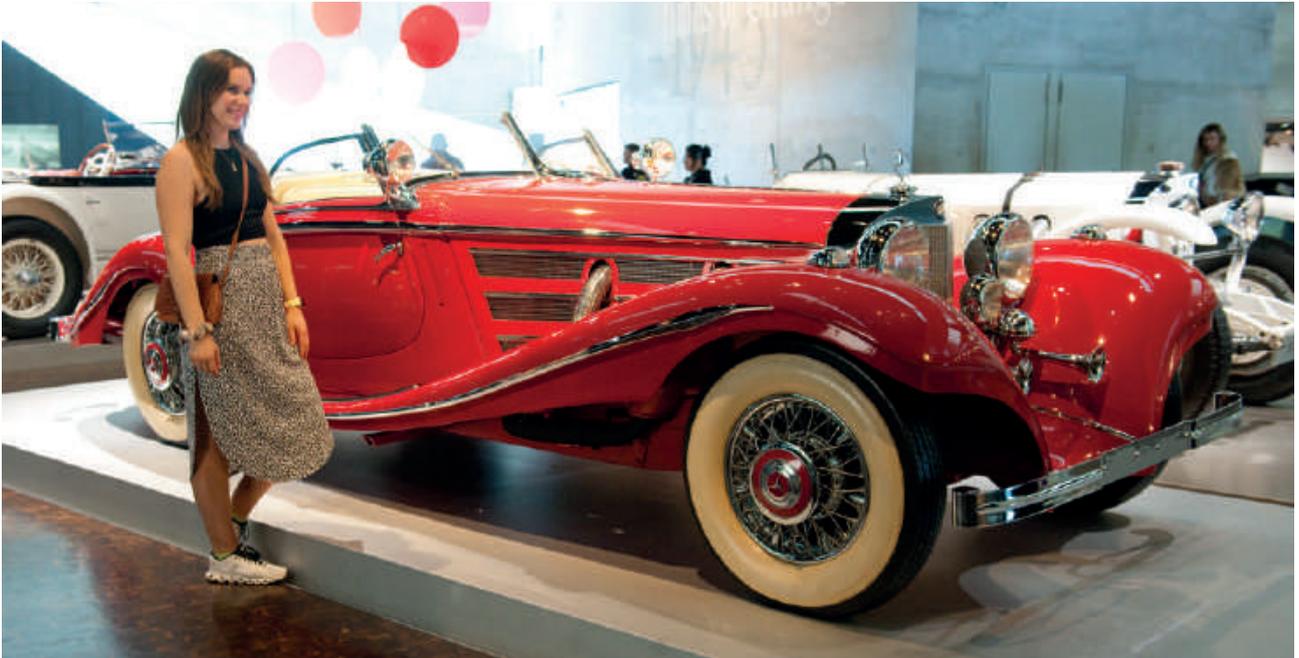
I cinque piani laterali, alternati a fianco di quelli principali, presentano i veicoli di maggiori dimensioni: autobus, camion, mezzi di servizio per Polizia, emergenza sanitaria, pompieri, pulizie stradali. Uno di questi piani è dedicato a un'esposizione temporanea: un anno era riservata alla C 111 nelle sue varie versioni.

Fare partire la visita dal piano più alto risponde alla moda dell'infliggere al visitatore la sensazione straniante del buio e del tempo all'incontrario.



All'altro estremo della storia Mercedes il prototipo full-electric del 2022. Niente di nuovo nella sagoma tipica della marca. Il colore bianco può sembrare un indicatore della pretesa purezza: emissioni zero.





Mercedes 500K Spezial Roadster del 1936. La supercar degli anni Trenta accessibile soltanto agli straricchi per il prezzo esorbitante. La 500K fu prodotta con otto varianti di carrozzeria in 342 esemplari. Con massa di almeno 2.200 kg a vuoto e lunga oltre cinque metri richiedeva un bel coraggio per correre a 160 km/h fuori delle autostrade tedesche.

Il primo salone è dedicato ai pionieri che dal 1886 al 1900 hanno inventato l'automobile. Ben illuminato nei buio dell'ambiente compare quale fantasma, vista la sua leggerezza quasi trasparente, al centro di una piattaforma bianca translucida, il primo triciclo motore di Karl Benz (1844-1929), replica di quello che Cäcilie Bertha Benz, moglie di Karl, guidò il 5 agosto 1888 con i due figli a bordo da Mannheim, dove vivevano ed era la fabbrica, a Pforzheim, 90 km tra alba e tramonto. E tornò poi a casa: dimostrazione che l'automobile funzionava, era affidabile e sicura. E poteva essere affidata a una donna. Espressione, questa, che oggi suona biecamente antifemminista ma allora non era affatto così.



La supercar Mercedes degli anni Cinquanta è la 300 SL in primo piano nella versione Cabrio. Dietro compare il coupé "Ala di Gabbiano", probabilmente l'auto più iconica del decennio, ricercatissima e molto costosa ancora oggi.

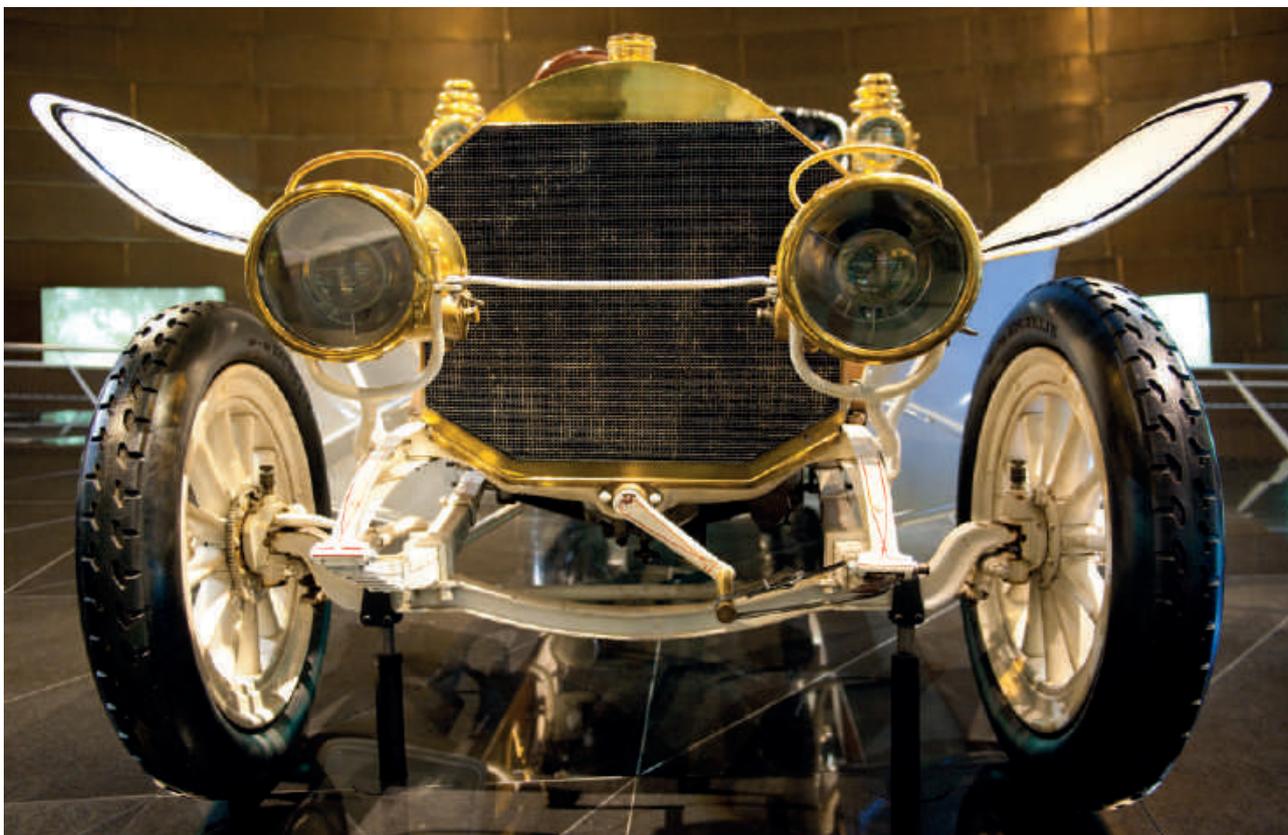


Scendendo per la spirale si affiancano i primi prodotti di Gottlieb Daimler (1834-1900), tra i quali il primo autocarro della storia, prodotto nel 1898.

Il secondo salone principale espone le prime automobili quando le Benz iniziano a cedere nell'alto di gamma alle Mercedes della Daimler, tra le quali primeggia l'imponente Simplex 60PS Reiselimousine (berlina da viaggio) del 1903, derivata dalla versione da corsa.

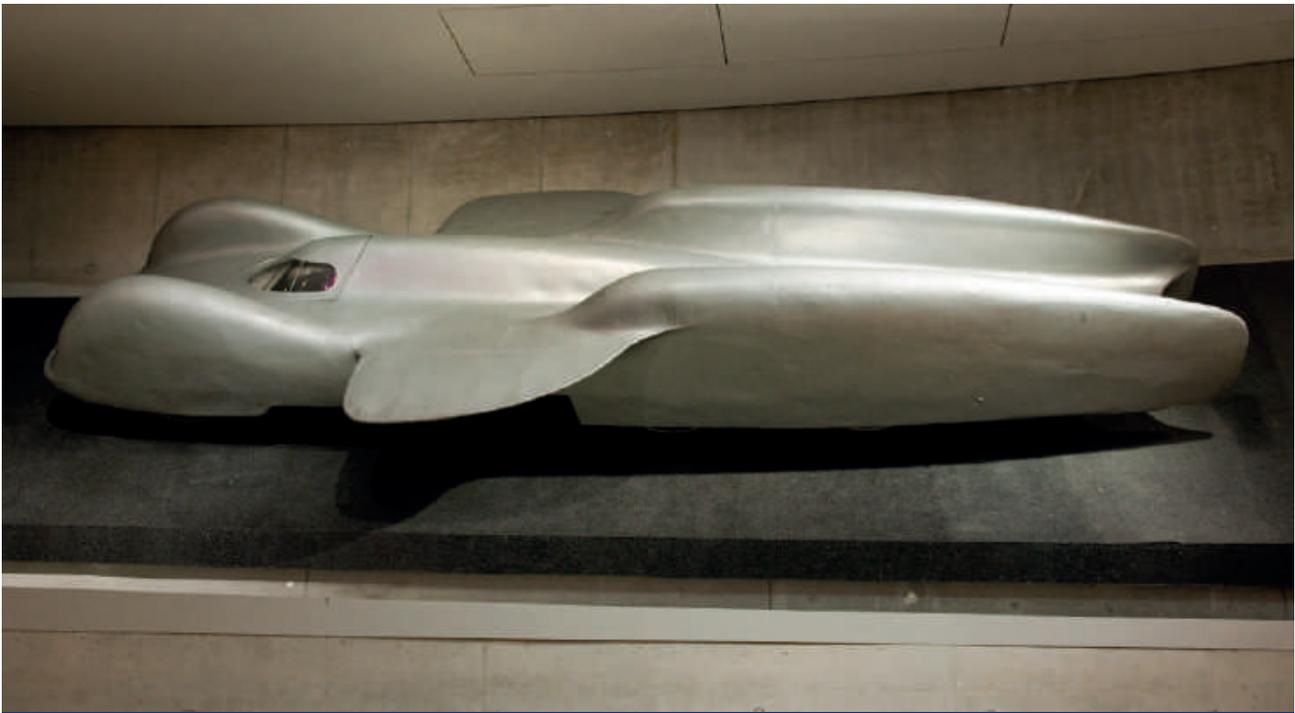
Con un lungo salto storico viene scavalcata la fusione della Daimler con la Benz voluta dalle banche creditrici nel 1926. Il terzo piano è illuminato dalle bianche Mercedes degli anni Venti e Trenta: SS, SSK, SSKL. Splendente nella verniciatura rossa troneggia la 500K Spezial Roadster del 1936, un gigante con motore otto cilindri cinque litri, 160 CV con compressore, 160 km/h di velocità massima. Allora costava 28.000 Reichsmark. Cifra che oggi potrebbe essere traslata aritmeticamente in circa 98.000 euro, ma sarebbe ridicolmente bassa se comparata con i prezzi delle supercar di oggi e il potere d'acquisto di allora.

Scesi di un piano si arriva agli "Anni Meravigliosi" (definizione loro!): 1945-1960. Ignorati i disastri devastanti della guerra e i comportamenti criminali dell'azienda al servizio di Hitler, spinti da parte i primi modelli del dopoguerra con le loro linee ormai obsolete, si inneggia alla 300 SL Ala di Gabbiano e alla Cabriolet. Dopo un accurato e acculturato restauro è esposto anche l'esemplare unico 300 SLR berlina, sviluppato da Rudolf Uhlenhaut per uso personale. Si adegua ai tempi odierni il messaggio del piano cinque: sicurezza ed ecologia per le Mercedes del periodo 1960-1982. Fortunatamente non mancano le belle "Pagoda" della serie 190.



In alto a sinistra la Mercedes W196 Carenata F1 del 1955, secondo anno del dominio tedesco nel Campionato Mondiale grazie alle vittorie di Juan Manuel Fangio. In alto a destra, la Mercedes 300 SL prima alla Carrera Panamericana (Messico) 1952 con Karl Kling-Hans Klenk. In basso, l'aggressivo frontale della Mercedes-Simplex 60 PS (CV) del 1904. Motore 4 cilindri da 9.236 cc. Velocità massima 80 km/h.





La carrozzeria originale della Mercedes T-80, veicolo per il record assoluto di velocità costruito nel 1939 su progetto dello Studio Porsche. Completato, non riuscì mai a percorrere un solo metro con il suo motore aeronautico Daimler-Benz DB 603. La seconda guerra mondiale ne impedì la messa a punto.

Piano sei e si viene sprofondati nella mobilità a emissione zero: brutti prototipi e assurdi concept cars full-electric. Rassegnati a scendere agli inferi assieme alla vecchia, inquinante automobile con motore a benzina o diesel, si arriva al piano terra dove una specie di curva sopraelevata presenta le più famose e vincenti Mercedes da corsa. Quelle più arretrate dallo spettatore sono quasi invisibili. Tutto sommato, una delusione per il fanatico delle corse: la selezione è molto parziale e discutibile, quasi a voler giocare alla falsa modestia. Come se le Freccie d'Argento non avessero scritto la storia delle corse fino al 1939, poi negli anni Cinquanta e dominato la F1 nel periodo 2014-2020. Sette mondiali su sette.

Ancora più maltrattate le auto da record appese per il fianco destro sulla parete che circonda il bar dopo l'uscita. Meglio non guardare troppo da vicino quei veicoli preziosi e unici, restaurati con incosciente disprezzo della salvaguardia dell'autenticità.

Prima di scendere nel sotterraneo e compiere il sacro rito dello shopping del merchandising griffato Mercedes si possono ammirare non tanto i concept cars issati su splendide piattaforme sopraelevate, quasi volanti nella loro leggerezza visiva, ma è doveroso ammirare la prospettiva dell'architettura dell'edificio. Non ci si è quasi accorti che si sono percorsi 16.500 metri quadri di esposizione.

Ultima sorpresa: una 911 nuova nuova che promuove la mostra dei 75 anni di storia della Porsche al Museo dei concorrenti dall'altra parte di Stoccarda.



INFO & CONTATTI

Mercedesstrasse 100, D-70372 Stuttgart.

Aperto martedì-domenica 9-18. Parcheggio sotto il museo. Attenzione alla visita di sabato nelle giornate in cui c'è la partita di calcio nello stadio di fronte al Museo: la polizia chiude la parte finale della strada e obbliga a un' camminata di oltre 1 km per raggiungere il museo.

Sito: www.mercedes-benz.com/museum



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

IL TUTTO-PORSCHE (E LA CISITALIA 360)

Completato nel 2007 con un investimento di 90 milioni di euro è diventato un landmark di Stoccarda che richiama milioni di visitatori. I 75 anni della Porsche sono stati celebrati nel 2023 con qualche esemplare storico in più rispetto a quelli che fanno rivivere i grandi anni delle corse per il Campionato Marche.



Non puoi avere sbagliato quando arrivi in cima a Zuffenhausen. Sei in Porscheplatz, vedi al centro della piazza tre frecce ricurve alte 30 metri che puntano verso il cielo altrettante 911 (ispirate a una delle sculture del Festival of Speed a Goodwood). Il lato principale della piazza è per il Museo Porsche. Sul fronte piazza compare anche il claim dell'anniversario dei 75 anni: "Driven by Dreams" (guidati dai sogni).

La struttura a parallelepipedo asimmetrico merita attenzione per le forme singolari: non c'è un angolo retto, non si vede una base completa. Il corpo dell'edificio, che contiene il Museo, è quasi tutto a sbalzo appoggiato su tre enormi pilastri in cemento armato. Sono state utilizzate 35.000 tonnellate di ferro, più di tre volte che per la Torre Eiffel.

Si accede alla parte museale salendo una lunga scala mobile che porta a un ambiente unico, scandito da basse pareti e scalinate da teatro greco. Tutto è bianco nei quasi 6.500 metri quadri in cui splendono 80 auto che hanno fatto la storia della marca. Presentate in gruppi omogenei secondo la logica sequenza temporale.

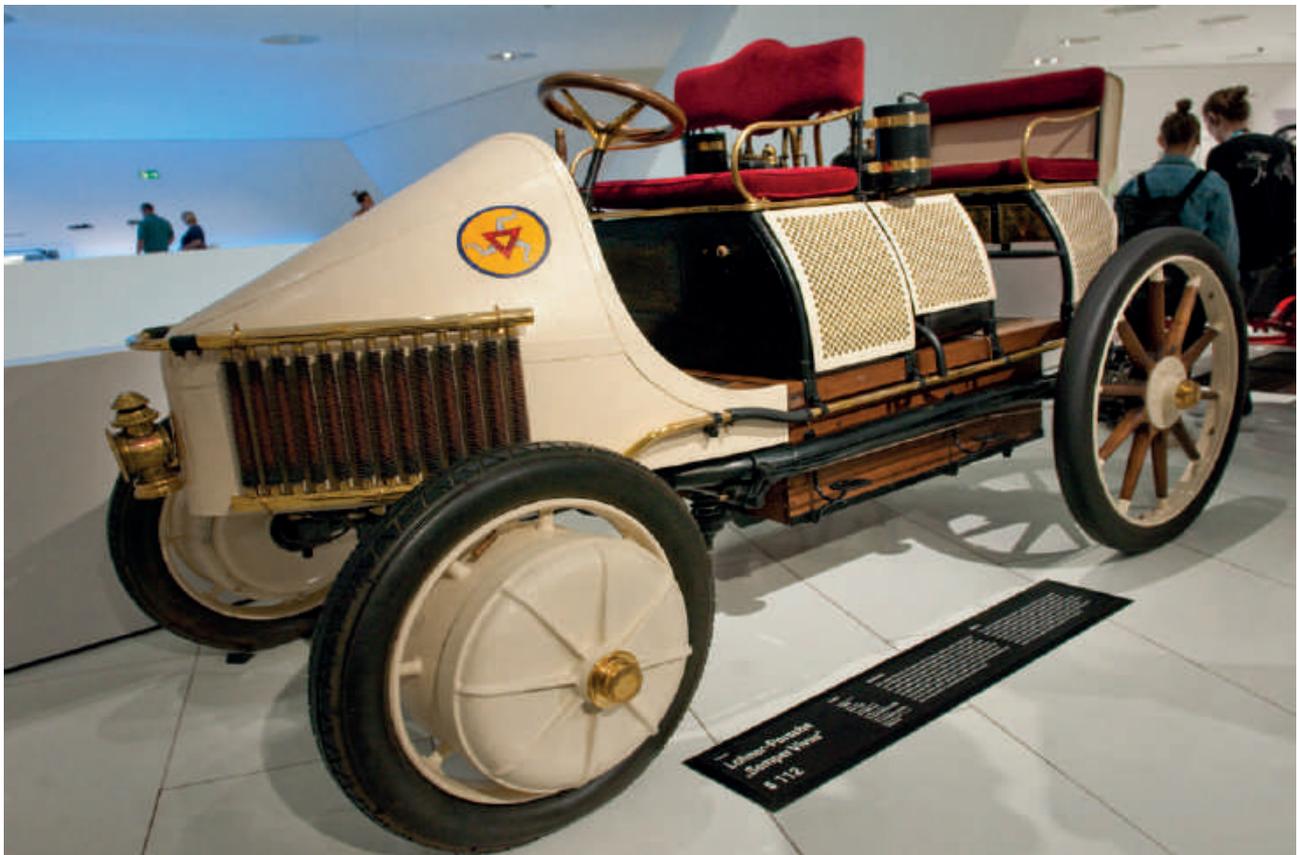
Si incomincia con la prima cabriolet e la prima 356 uscite nel 1948 dalla piccola officina temporanea di Gmünd in Austria. Poi è tutto un trionfo di auto da competizione che fanno tornare il magone a chi ricorda i decenni delle grandi sfide nei Mondiali Marche. Fredde sigle numeriche: 550, 904, 906, 907, 908, 917 ma una somma infinita di vittorie, valori, velocità, coraggio e prestigio di piloti ormai (purtroppo) dimenticati.

Divertente la 956 Gruppo C, campione del mondo dal 1982 al 1985, appesa a testa in giù sul soffitto a dimostrare la downforce: a 321,4 km/h raggiungeva un valore superiore al peso della vettura in corsa. Avrebbe teoricamente potuto correre sul soffitto..

I 75 anni di storia della marca sono coperti in prevalenza dai modelli della serie 911 a partire dal prototipo 754 T7 del 1966, che era già definitivo nel frontale ma aveva una coda hatchback, abbandonata nel disegno finale.

Molte, forse troppe, le versioni successive della 911 fino alle varie GT sempre più modificate e allargate per le corse fino a perdere il feeling originale.





Lohner ibrida 1901 progettata da Ferdinand Porsche allora giovane ingegnere a Vienna. I motori elettrici di trazione erano montati direttamente sulle ruote anteriori. L'elettricità veniva fornita da una dinamo collegata al motore quattro cilindri a benzina sotto il cofano anteriore.

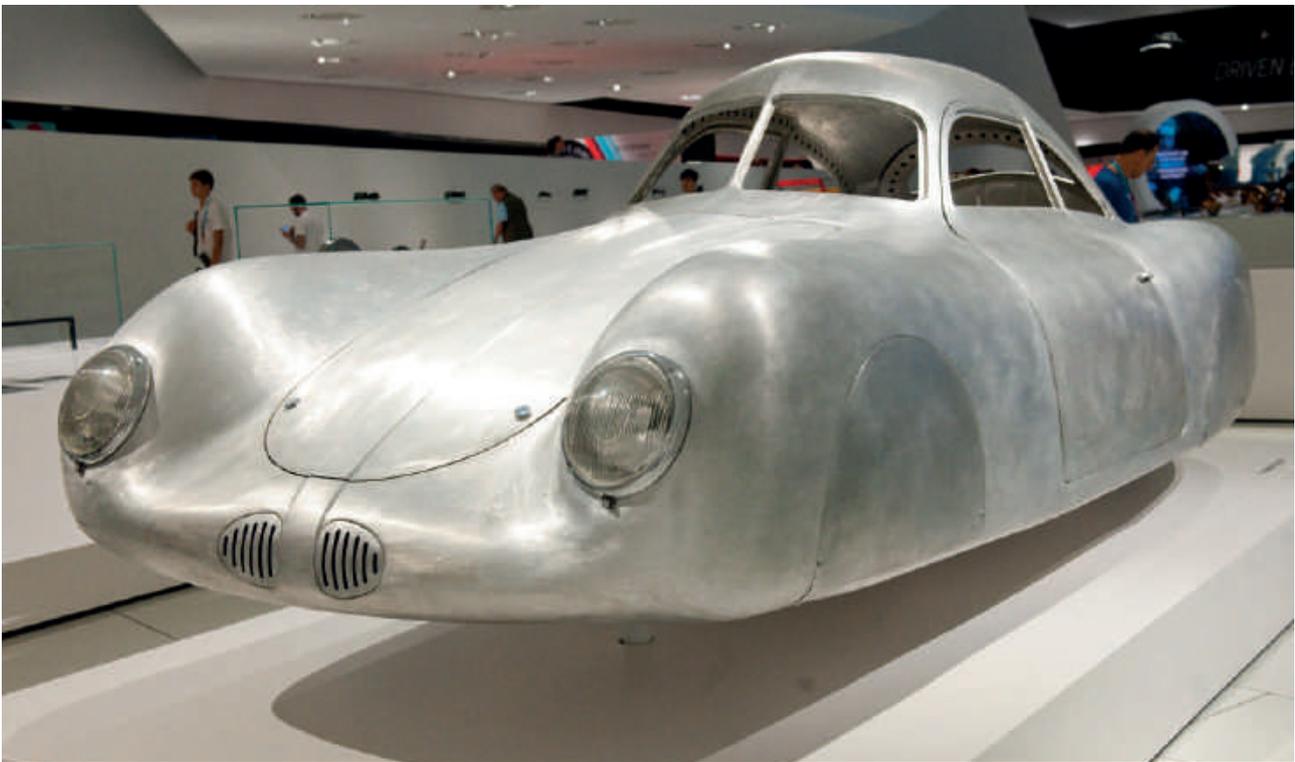
Ovvia pubblicità alla gamma attuale le Macan, Cayenne, Boxer, Panamerica.

Ci sono anche le Porsche a motore anteriore, 924, 944, 928, che ricordano il più colossale errore di marketing dell'azienda, rapidamente corretto e dimenticato a reperti da museo.



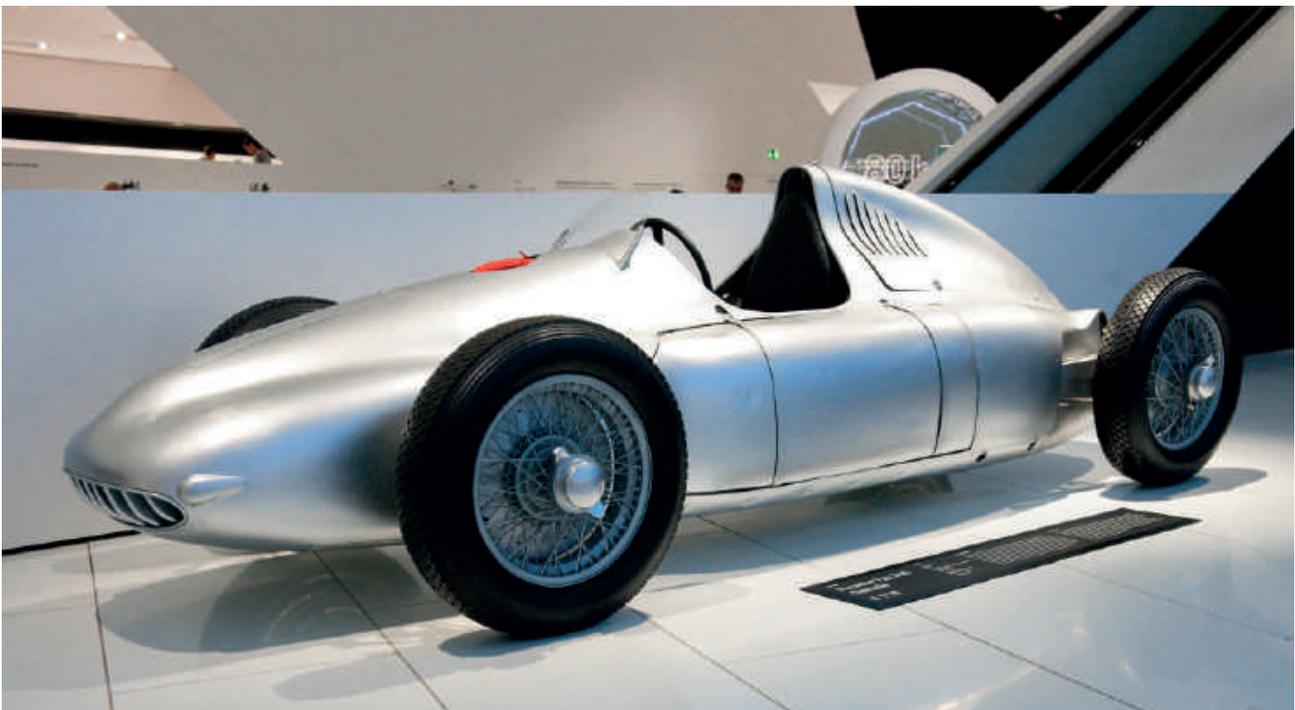
Porsche 550 Spyder 1,5 litri 1954 nei colori della vettura ufficiale guidata da Hans Herrmann al terzo posto assoluto nella Carrera Panamericana di quell'anno. Risultato eccezionale subito dietro le due Ferrari 375 con motore 5 litri. Vinse Umberto Maglioli.





Altro ricordo dei lavori dello Studio Porsche prima della costituzione dell'azienda, la carrozzeria in alluminio della Porsche Typ 64, versione aerodinamica della Volkswagen progettata per la corsa Berlino-Roma-Berlino 1939 non disputata per la guerra.

La moda delle auto a emissione zero non ha ancora contaminato del tutto la Porsche che, nel Museo, si limita a una monoposto della Formula E dotata di un'aerodinamica eccessiva, della cui efficacia è lecito dubitare. Il passato remoto è accennato dalla Cisitalia 360, monoposto disegnata dallo Studio Porsche per Piero Dusio nel 1947. E' un involucro vuoto senza motore e trasmissione che ancora esistono in due esemplari: uno è in costruzione (ricostruzione?) presso uno specialista in Italia per un collezionista tedesco di cui pare si siano perse le tracce. La Porsche deve avere mano leggera nel presentare le realizzazioni storiche del Professore e dello Studio Porsche prima del 1948: la loro comunicazione è privilegio di Audi Volkswagen. Anche se Porsche è nello stesso Gruppo e i proprietari/azionisti Porsche possiedono il controllo del Gruppo.



Cisitalia 360 Grand Prix progettata dallo Studio Porsche per Piero Dusio a Torino nel 1947. Trazione integrale, motore 12 cilindri piatto 1,5 litri con compressore. Non gareggiò mai. Nell'esemplare del Museo manca l'intera meccanica.



Così, solo in un angolo, si trova un esemplare (replica?) della Lohner ibrida 1901 progettata dal Professore. Lì vicino risplende di rosso una motopompa Austro Daimler su telaio 9/20 rimasta in servizio per 50 anni dal 1912 in un villaggio austriaco. Una replica moderna della sola carrozzeria della Volkswagen (Porsche Typ 64) per la corsa Berlino-Roma-Berlino 1939, mai disputata, troneggia su di un piedestallo in un settore laterale dell'ambiente.



In alto da sinistra, Porsche 917 LH prima alle Ventiquattro Ore di Le Mans 1971. Porsche 919 Hybrid Sport Prototyping LMP1 del 2014. Segnò il ritorno della marca nel Campionato Endurance fino al secondo posto nella classifica finale e vinse a Le Mans nel 2015. Al centro da sinistra, la speciale Porsche 917/20 "Maialino Rosa" schierata a Le Mans 1971. La 908/2, qui in versione spyder coda corta, contribuì a portare alla Porsche il primo titolo mondiale nel Campionato Marche. Ceduta ai privati, rimase competitiva per un decennio.
In basso, la Porsche 917 versione 1969 è uno dei 25 esemplari costruiti per l'omologazione nella categoria Sport. Profondamente modificata nella carrozzeria, dominò i Campionati Mondiali 1970 e 1971.





L'abitacolo della Cisitalia 360 del 1947. Furono costruiti due esemplari, di cui uno non finito. Due motori con la trasmissione pare esistano tuttora.

Quasi a farsi scusare il tono basso riservato al fondatore che ha dato il nome alla marca, una parete riporta la frase sul futuro Professore che all'Esposizione di Parigi 1900 pronunciò Ludwig Lohner (quello della vettura ibrida): "E' un uomo che ha una grande carriera davanti. Questa non è di sicuro l'ultima volta che sentirete parlare di lui". E dopo quasi 150 anni dalla nascita di Ferdinand Porsche siamo qui a solennizzare i 75 anni della marca che lui ha visto nascere e poi fu fatta grande dalla sua famiglia.



INFO & CONTATTI

**Porscheplatz, D-70435 Stuttgart-Zuffenhausen.
Aperto martedì-domenica 9-18. Parcheggio nel prezzo
d'ingresso, sotto il museo.**

Sito: www.porsche.de/museum



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

SINSHEIM

TERRA, MARE, CIELO

Può sembrare impossibile che ci sia un uomo solo dietro questo colossale museo di tutto quanto si muove grazie a un motore. E anche del museo gemello di Speyer. Ma il risultato è lì da vedere e ammirare: se gli aerei sono gli oggetti più grandi e visibili, le auto sono la maggioranza.

I due più grandi musei europei della tecnica (auto, aerei, navi, locomotive ferroviarie e tutto quanto è mosso da un motore) sono in Germania: a Sinsheim e a Speyer, il primo nel Baden Württemberg, il secondo nel Rheinland-Pfalz, sulle due rive del fiume Reno a mezz'ora di auto l'uno dall'altro. Entrambi sono opera di Ebehardt Layher (1921-2012) che dopo aver portato la fabbrica di famiglia al predominio nazionale nei sistemi integrati di impalcature per costruzioni ha ideato, costituito e diretto due Associazioni per creare i Musei della Tecnica a Sinsheim (1981) e Speyer (1991).

Sinsheim occupa un'area di 50.000 metri quadri, di cui 30.000 coperti: superficie più ampia di quella del centro abitato in cui si trova. Come Speyer, ha una media attorno a 1 milione di visitatori l'anno e si regge sulle entrate dei biglietti d'ingresso, dei contributi dei soci e degli incassi di attività collaterali.

Dimensioni e visibilità da lontano fanno degli aerei, quasi tutti su supporti che li congelano come in volo, il simbolo più visibile di Sinsheim. I tetti dei grandi padiglioni sono dominati dal Tupolev Tu-144, il solo, fallimentare, supersonico passeggeri costruito in Unione Sovietica, acquisito nel 2000, e dal Concorde, il supersonico passeggeri franco-inglese che coprì regolarmente il servizio transatlantico dal 1976 al 2003 con venti esemplari per Air France e British Airways.- Quello di Sinsheim è stato ceduto da Air France nel 2003 al prezzo simbolico di 1 euro.



La Rolls-Royce Phantom II Boattail Tourer del 1933 ricarrozata nei primi anni Cinquanta su disegno di Hooper usando legno di tek del Kenya per il rivestimento delle fiancate posteriori e della coda.





Il MiG-15 acquistato a prezzo di rottame dopo il crollo del sistema sovietico nell'Europa dell'Est e restaurato con una livrea appariscente ma fantasiosa.

Distribuiti tra cortili e tetti si slanciano aerei quali il Canadair CL-215 anti-incendio canadese e con marche francesi, il MiG 21 caccia bisonico sovietico, il T-33 addestratore a getto americano di prima generazione recuperato in Belgio, il Tu-134 bireattore passeggeri prodotto in Urss e qui nei colori della Malev ungherese.

A Sinsheim gli aerei, esposti all'aperto e nei padiglioni, sono 60, le moto 200, le locomotive 27 comprese il Tipo 01 delle ferrovie tedesche (considerata la più bella locomotiva a vapore della storia ferroviaria), il Coccodrillo elettrico svizzero. Ci sono anche barche, piccole navi per missioni SAR (search and rescue), una Mostra Marina.

Abbondanza e oggetti di questo livello richiederebbero pagine di descrizioni e più giorni per la visione. Ci limitiamo alle auto, oltre 300 antiche (in Germania le chiamano Oldtimer), 50 più recenti (le Youngtimer) e 40 monoposto F1. Questa è la collezione più numerosa in Europa e copre i decenni del 1980 al 2010. Si vedono auto dalla vita breve di cui la F1 ha cancellato il ricordo assieme a pezzi che hanno vinto Gran Premi e Campionati Mondiali e hanno costruito l'immagine della F1. Scelte a caso: Jordan Honda EJ2, Dallara Ferrari BMS192 della Scuderia Italia, Sauber BMW F1.07, Williams Honda FW11B, Copersucar F08 (progetto di un giovane Adrian Newey assieme a Harvey Postlethwaite), McLaren Mercedes MP4-12, Sauber C17 Red Bull, Tyrrell Cosworth P34 a sei ruote. Nel paddock c'è anche la Ferrari F310 del 1996, progettata da John Barnard, portata da Michael Schumacher a tre vittorie nel suo primo Mondiale a Maranello. Distopica appare la Maserati 250 F del 1956-1957: la carrozzeria splendente e le lamiere perfette la identificano quale replica, anche se non denunciata nel cartello.

Tra le decine di auto storiche in mostra a Sinsheim non si possono trascurare la Bugatti 57 modello Ventoux originale del 1935, la curiosa Rolls-Royce Phantom II Boattail Tourer del 1933 con carrozzeria in legno di tek costruita da Hooper a Londra; la Mercedes-Benz 500 K Roadster 1936, una delle glorie dell'automobile tedesca.

Mai vista da nessuna altra parte una Mercedes-Benz G4 del 1938, restaurata e verniciata in un irrealistico bianco per coprire i terribili ricordi del nero originale di questo mastodonte a tre assi utilizzato dai più atroci dittatori del periodo: Hitler, Mussolini, Franco.

Pezzo unico del Museo il Blue Flame, veicolo da record con motore a razzo che il 23 ottobre 1970 sulle Bonneville Salt Flats stabilì il nuovo record assoluto di velocità a 1.001,667 km/h con Gary Gabelich alla guida. Per la prima volta un veicolo terrestre superò 1.000 km/h.



Da sinistra, la Schwimmwagen tedesca copre la jeep americana nel reparto dedicato ai veicoli della seconda guerra mondiale. Il Bren Carrier piccolo cingolato dell'Esercito Britannico. Il trattore leggero di artiglieria semicingolato Sd. Kfz. Demag-D7 del 1939 per la Wehrmacht tedesca.



Il veicolo venne completato nonostante molte diatribe e litigi tra progettisti, sponsor e proprietari. Problemi che ne impedirono lo sfruttamento pubblicitario post-record e portarono all'ostracismo negli USA. Fortunatamente, l'Europa offrì una casa a questo veicolo importante: prima esposto a Lucerna nel Museo dei Trasporti e poi nella sua sede definitiva a Sinsheim.

La motorizzazione ha generato innumerevoli veicoli per la guerra: il Museo ospita molti carri armati, corazzati, ruotati, semicingolati, anfibi della seconda guerra mondiale. Per rispetto dell'uguaglianza storica ci sono quelli usati dalla Wehrmacht, non solo quelli degli Alleati vincitori. Il relitto ricomposto di un Jagdpanzer V Jagdpanther, caccia-carri pesante tedesco, colpito e incendiato in combattimento, testimonia non solo la crudeltà degli effetti della guerra sui mezzi meccanici ma fa riflettere sulla sorte dei cinque uomini a bordo di quel carro e delle altre migliaia di carristi che hanno combattuto sui vari fronti. Più che giustificabile la scelta di averlo confinato nell'angolo meno visibile e fotografabile. Da appassionati di automobili, meglio rinfanciarsi guardando la Volkswagen berlina in colori desertici dell'Afrikakorps, la versione militare Kubelwagen (la jeep tedesca) e la quasi simpatica Schwimmwagen anfibia con la sua forma a vasca da bagno.

Altra storia quella raccontata da una grande vetrina a parete che ospita memorabilia di Huschke von Hanstein (1911-1996), pilota da corsa e poi direttore sportivo della Porsche. Vinse la Mille Miglia del 1940 guidando la BMW 328 con carrozzeria berlina aerodinamica Touring. Sorprende la modestia della coppa vinta in quella gara, donata dalla famiglia al Museo: piccola venti centimetri, in metallo autarchico con il solo segno bronzo (scolorito) di un'aquila imperiale. La mostra temporanea dell'anno 2013, allestita molto bene, era dedicata al centenario delle 24 Ore di Le Mans. Scelta già fatta da molti altri musei e collezioni nel mondo e che, di conseguenza, non poteva portare a Sinsheim tante auto importanti. Anche perché ben pochi proprietari, marche, musei, raccolte avrebbero prestato le loro auto per nove mesi.

Comunque gli organizzatori sono riusciti a radunare una selezione significativa anche se orientata sul moderno. E così, nessuna Ferrari, un'Alfa Romeo anteguerra che non c'entra nulla, una Bentley degli anni Venti (ma sembrano tutte uguali), una sola Porsche storica: una 962 del 1985, una generica Jaguar D replica splendente in rosso italiano, due interessanti e poco viste Gruppo C2 della Gebhardt tedesca nel 1985. Porsche e Audi hanno concesso i simulacri della 919 Hybrid del 2019 e di tre vincitrici compresa la R18 E-tron Quattro, prima ibrida a vincere nel 2014. La storia centenaria della corsa era meglio condensata nelle due vetrine che raccoglievano bei modelli 1:43 di circa 200 auto protagoniste.



La Porsche 962 protagonista della mostra temporanea per i 100 anni delle Ventiquattro Ore di Le Mans.



INFO & CONTATTI

**Technik Museum Sinsheim,
Museumplatz, D-74889 Sinsheim.**

Aperto tutto l'anno 9-18. Ottimo hotel quattro stelle accanto al complesso museale. Tariffa speciale, economica e conveniente, che comprende i biglietti d'ingresso ai due musei. Visibile e accessibile dall'autostrada A6 uscita 33 Sinsheim/Museo.

Parcheggio facile accanto all'ingresso.

Sito: www.technik-museum.de



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

SPEYER DI TUTTO E DI PIU'

Museo gemello di Sinsheim, nello storico edificio della fabbrica di aeroplani Pfalz ai tempi della Grande Guerra, Speyer espone così tanti aerei da fare sembrare poche le centinaia di auto in mostra. Oltre a locomotive a vapore ed elettriche, barche e navi, il sommergibile tedesco U9 del 1967.



Il Boeing 747 di Speyer è l'unico esposto fuori di un'area aeroportuale. È stato trasportato su di una chiatta rimorchiata sul Reno da Francoforte e poi via terra su di uno speciale veicolo. Sotto il 747 il quadrimotore a turboelica Vickers Viscount sembra piccolo: portava 100 passeggeri negli anni Cinquanta.

Concluso il giro del grande a Sinsheim, una mezzoretta di autostrada (inevitabili code comprese) e si affonda nel gigantesco del Museo gemello a Speyer. La superficie totale è due volte e mezza più grande di Sinsheim, gli edifici comprendono la storica fabbrica di aeroplani Pfalz, enorme per i primi anni del secolo scorso; gli spazi all'aperto sono più che sufficienti per l'aeroplano a turboelica più grande del mondo, un Boeing 747 della Lufthansa e una ventina di altri grandi aerei; il sommergibile tedesco U9 del 1967 lungo 46 metri e largo 5.

L'edificio più nuovo, completato nel 1993, protegge uno dei due esemplari sperimentali della navetta spaziale sovietica Buran del 1984: lunghezza 36,37 metri, apertura alare 23,92; peso a vuoto 43 tonnellate. La sola visibile in Occidente. L'edificio di 5.000 metri quadri è più che sufficiente anche per aerei, veicoli spaziali, tra i quali una navicella Soyuz; una replica del Lunar Landing Module delle Missioni Apollo; mostre sullo Spazio; automobili storiche.

Appesi sopra lo Spazio volano aerei storici: uno dei tre Junkers Ju 52 del Museo il Modello 3 ex-trasporto militare. Atterrato nell'inverno 1943 su di un lago ghiacciato in Norvegia, fu colpito e danneggiato da uno strike di aerei inglesi e lasciato sul posto. Con la primavera il ghiaccio si sciolse e l'aereo affondò sul fondo dove rimase perfettamente conservato dalla bassa temperatura e dalla purezza dell'acqua. Ripescato nel 1986 fu ripulito e acquistato dal Museo. Storie come questa si potrebbero raccontare su decine di altri oggetti esposti a Speyer, ma richiederebbero una piccola enciclopedia.

Sempre in tema aeronautico vanno citati l'Antonov AN-22, un gigante da 64 metri di apertura alare, lunghezza 57 metri, altezza 12,51 metri, quattro motori turboelica ciascuno con due eliche coassiali, oltre 100 tonnellate di carico utile nella fusoliera con diametro di 5,5 metri. Questo gigante nel 1999 arrivò da Kiev in volo al vicino aeroporto di Speyer. Nonostante la pista di soli 1.300 metri e dopo due tentativi, i piloti ucraini riuscirono ad atterrare e restare nei limiti della pista. L'aereo fu poi trasportato per strada nel Museo a nord dell'aeroporto dove poterono rimontare sui due grandi edifici il tetto che era stato necessario togliere per consentire l'atterraggio in sicurezza.





Tra i 70 aerei a Speyer, parecchi provengono dai Paesi dell'ex-blocco sovietico, qualcuno come il caccia supersonico Sukhoi Su-22 M4 del 1967 non dovette compiere un lungo tragitto dalla sua base nella ex-DDR (Germania Est) a Speyer. Esposto all'aperto e purtroppo destinato a un rapido deterioramento è il raro bireattore Jakovlev Jak-27R, forse l'unico in Occidente. In linea dal 1959 quale multiruolo, ricognitore, bombardiere leggero, caccia a lungo raggio, ha forme emblematiche della mentalità di progetto sovietico e compendia le teorie degli aerei militari supersonici progettati in URSS dal 1945 agli anni Sessanta.

Non si possono ignorare oltre al Boeing 747 Lufthansa l'inglese Vickers Viscount 814, quadrimotore civile a medio raggio, quattro turboeliche, 74 passeggeri, in servizio con la Lufthansa dal 1962 al 1972. (Volava anche con Alitalia). Issato su di un supporto vicino al 747 ci sta tutto sotto una delle ali del Jumbo Jet.



In alto, replica in grandezza naturale del Lunar Landing Module e di un astronauta USA sulla Luna negli anni del programma Apollo 1969-1972. In centro da sinistra, lo shuttle spaziale sovietico Buran del 1984. Unico esemplare musealizzato in Occidente. L'Antonov AN-22 del 1965 quadrimotore a turboelica capace di trasportare oltre 100 tonnellate di carico utile. Il Messerschmitt Me 109, il caccia più diffuso della Luftwaffe tedesca nella seconda guerra mondiale. In basso, il raro bireattore multiruolo sovietico Jakovlev Jak-27R del 1959, purtroppo esposto all'aperto.



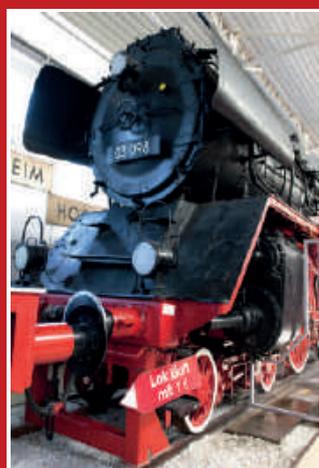
Poco comuni nei musei europei sono il McDonnell F101 Voodoo, caccia bireattore pesante USA in linea dal 1959 al 1984 e il più recente Grumman F14 Tomcat (quello di Top Gun). Tra gli esemplari storici, limitiamoci a citare il Nord Aviation Noratlas 1953-1989, bimotore francese da trasporto, copia dell'americano Fairchild C-119 "Vagone Volante" usato anche dall'Aeronautica Militare Italiana; il caccia multiruolo svedese Saab J35 Draken del 1960, protetto perché appeso al chiuso sopra la navetta Buran; il De Havilland DH 112 Mk 4 Venom ex-aeronautica militare svizzera dal 1956 al 1984; uno dei tanti Mig-15 sovietici musealizzati in Occidente; l'ultimo biplano costruito in serie in Ucraina dal 1947 agli anni Sessanta in 18.000 esemplari: il sovietico Antonov An-2.

Non potevano mancare il 109 e il 190, cioè il Messerschmitt Bf 109 G-4 del 1942 e il Focke-Wulf FW 190, due caccia monomotore giudicati i migliori prodotti volanti tedeschi nella seconda guerra mondiale. Le decorazioni, abbastanza realistiche, evitano la svastica nazista, proibita per legge in Germania.

Lo spazio impedisce di fornire un riassunto delle centinaia di autocarri, locomotive ferroviarie e stradali, automobili (BMW, Bugatti, Chevrolet, Cord, DKW, Ford, Maybach, Mercedes, Opel, Packard, Rolls-Royce, Wanderer ecc.) nel Museo. Accanto al Buran, Speyer ospita una piccola mostra speciale dedicata alla Francia e concentrata sulle automobili. Tra le poche, la Peugeot Vis-à-vis 1898, ricostruita e ridecorata con la precisione e il dettaglio di una tappezzeria; la Rosengart LR 4N2, berlina economica del 1936. C'è persino una Renault R4, forse quale simbolo di quella francesità vissuta cinquanta o sessanta anni fa anche dai giovani in Italia.



In alto, Mercedes-Benz 500K roadster speciale personalizzato per il re dell'Iraq nel 1936. Restauro moderno. In basso da sinistra: Mercedes-Benz G5 del 1934-1938 a quattro ruote motrici e sterzanti. Mercedes-Benz 130 del 1936, unica vettura a motore posteriore della marca. Ricordo del primo dopoguerra in Germania, l'Isetta prodotta localmente dalla BMW.



INFO & CONTATTI

Technik Museum Speyer

Am Technik Museum 1, D-7346 Speyer.

Aperto tutti i giorni 9-18. Buon hotel direttamente nel complesso museale. Agevolmente raggiungibile dall'autostrada A61 uscita Hockenheim o Speyer.

Parcheggio accanto all'ingresso, gratuito se all'hotel.

Sito: www.speyer.technik-museum.de



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

MUSEUM AUTOVISION

Passato certo futuro confuso

La storia è una certezza confermata dalla notevole collezione di NSU auto e moto d'epoca. Il passato ritorna con le bellissime Bugatti 57 repliche moderne. Il futuro è peggio che confuso.



La NSU 5/25/40 del 1923-1925 motore 1.332 cc quattro cilindri con compressore per 40 CV. Vettura da competizione che vinse nella sua categoria le corse all'Avus (Berlino) dal 1923 al 1925. Restaurata.

Altussheim bisogna proprio cercarlo su Google Maps o sulla carta del Baden Württemberg: paesino di 6.000 abitanti con una sola strada che lo attraversa, ovviamente chiamata Hauptstrasse (strada principale). Nel raggio di 5 km ci sono due località note: Hockenheim (la celebre pista usata anche dalla Formula 1) e Speyer, città antichissima di origine romana, in italiano Spira.

A un estremo della Hauptstrasse, al numero 154, appena prima della campagna attorno al fiume Reno si trova un museo singolare dedicato all'automobile. Più che singolare, unico: sogno compiuto dell'ingegnere elettrotecnico Horst Schultz, tempio della NSU, memoriale del motore Wankel, tetto per le repliche delle Bugatti 57 di Jean Bugatti, aula di apprendimento e riflessione sul futuro dei motori dell'automobile. Tutto nei due piani di un edificio di oltre 3.000 metri quadri sotto l'insegna "Autovision".

Schultz e la moglie Brigitte hanno costituito una fondazione cui hanno affidato il museo e tutto quanto contiene. Il loro obiettivo, concretato nel Museo Autovision, è tramandare alle nuove generazioni la storia della mobilità e prepararle al futuro a emissione zero.

Pubblicano libri tra i quali un catalogo dell'automobilità ieri oggi domani e quello dedicato all'utilizzo dell'acqua e dell'idrogeno in essa contenuto come carburante dei motori di domani. Di ottima forma editoriale, cartonati, illustrati a colori, contenuti chiari e informativi, sono in vendita al Museo a prezzi decisamente bassi 24,90 e 39,90 euro.

Il primo salone è centrato sulle prime auto NSU. Quanti sanno che la NSU commercializzò dalla propria fabbrica di Stoccarda i primissimi veicoli automobili di Gottlieb Daimler nel 1888-1889? Produسه e commercializzò anche auto Panhard & Levassor e Peugeot. Nel 1906 costruì la prima auto di propria progettazione: la 6/10 bicilindrica.



Il Museo espone una bella, unica, raccolta di auto NSU dalla 8/15 Landulet 1907 alla 5/25/40 Kompressor destinata alle corse del 1924. Con la costruzione del nuovo stabilimento a Heilbronn (a nord di Stoccarda) nel 1924 la gamma si ampliò a berline e sportive con motori a sei cilindri. Il top di gamma nel 1931 era la 10/52 Roadster 2+2, motore 2,5 litri con potenza di 52 CV.

Il salone sotterraneo della sezione storica allinea 120 motociclette NSU 1900-1939 e i modelli più rappresentativi del dopoguerra. Divertente rivedere la Lambretta Carenata del 1951 prodotta su licenza. Tra le moto da competizione e record spiccano la bicilindrica 250 cc dei Mondiali 1952-1954 e la speciale Baumm II profilata che negli anni 1954-1956 stabilì numerosi record mondiali per motocicli con motori da 50 a 250 cc pilotata da Hermann Paul Müller (1909-1975) sulle Bonneville Salt Flats. Con il piccolo motore da 50 cc raggiunse la media di 196 km/h.

Il dopoguerra della NSU è legato al motore Wankel cui il Museo dedica una intera sezione: la celebre Prinz nei vari modelli berlina e coupé sport; la grande, ambiziosa, fallimentare Ro 80 del 1967; le Mazda che resistono sul mercato sfruttando l'onda della sensazionale vittoria della 787B nelle 24 Ore di Mans 1991; le moto prodotte in Germania Est, Gran Bretagna, Giappone.

La sfilata di motori Wankel, anche per gli aeroplani, è completata da spaccati, disegni e diagrammi che ne spiegano chiaramente il funzionamento e le caratteristiche. Il tocco umano è rappresentato dallo studio dell'inventore Felix Heinrich Wankel (1902-1988), qui trapuntato nella sua modesta interezza. Stupisce la totale mancanza di strumenti computerizzati o elettronici, ma negli anni Cinquanta non c'erano ancora: inventori e tecnici lavoravano con tecnigrafo e regolo calcolatore.

Per la storia, sono elencate le 26 marche automobilistiche e motoristiche che acquistarono la licenza del motore nel periodo della Wankel-mania dal 1960 al 1973. In Italia la acquistò solo l'Alfa Romeo nel 1964 in confronto a nove tedesche, quattro americane, sette giapponesi. Curioso uno degli acquirenti tedeschi: la Graupner, allora grande azienda di modellismo, che mise in catalogo un motore Wankel in miniatura per gli aeromodelli: funzionava bene, leggero, piccolo, potente.

Il successivo salone del Museo è dedicato alle ipotesi, teorie, tentativi applicativi, prototipi delle motorizzazioni del futuro a inquinamento zero: batterie, celle a combustibile (fuel cells), idrogeno, acqua. Sì, anche l'acqua di cui non viene ignorata l'estrema difficoltà di riuscire a utilizzarla su di un veicolo. In breve: bisogna stivarla a -254 °C quando ridiventa liquida oppure comprimerla a 400 atmosfere (qualcuno ha provato con 700 atmosfere) per trasformarla in gas. Procedimenti non facili, costosi, energivori (quindi inquinanti) che obbligherebbero a installare in auto vere bombe ad acqua potenzialmente micidiali. A valle servirebbe un sistema per separare idrogeno e ossigeno: attualmente gli studi sembrano orientati su catalizzatori bimetallici, di cui costo, complessità, volume, bilancio energetico totale vengono ignorati. Poi ancora ci vorrebbero le fuel cells per generare elettricità e infine un motore elettrico che faccia girare le ruote.

Gli esempi, i prototipi, le spiegazioni (chiare) forniti dal Museo rendono applicabile la prima frase del famoso aforisma di Mao-Tse-Tung: "C'è una grande confusione sotto il sole". Del tutto falsa suonerebbe la seconda parte: "La situazione è ottima".



Citroën Tipo B 15 motore 1.539 cc quattro cilindri 22 CV carrozzato autobus da hotel in Germania 1926-1928. Capacità di carico 1 ton. Unico veicolo storico straniero in mostra ad Autovision.



NSU Ro-80 del 1967. Prima auto europea di classe media prodotta in serie con l'innovativo motore Wankel. Si rivelò un colossale errore tecnico e di mercato che segnò la rapida fine dell'utilizzo del Wankel in Europa.



Per ora (e, forse, ancora per qualche decennio) possiamo credere nel motore ciclo otto di Daimler, Benz, Maybach e, sempre al Museo, goderci l'ultimo salone riservato alle Bugatti 57, capolavori degli anni 1934-1937, che comprendono anche la Grand Prix Tipo 59. Vengono presentate come ispirate o progettate da Jean Bugatti (1909-1939) figlio di patron Ettore.

Sui cartelli che presentano queste Bugatti viene scritto o fatto intendere che si tratta di repliche moderne, non degli originali. Sarebbe impossibile credere il contrario, a meno di una ignoranza assoluta del passato e della conservazione delle auto storiche. Le repliche sono opera di bravissimi specialisti, principalmente tedeschi, e dimostrano nella loro perfezione l'utilizzo di macchinari e tecniche attuali. Le finiture e i colori sono fedeli al vero, tolta la Atlantic nera come quella fatta riverniciare da Ralph Lauren che possiede l'esemplare originale ex-Pope.

Repliche emozionanti sono la 57S Roadster, esemplare unico di show-car disegnato da Jean Bugatti per il Salone di Parigi 1936, e la 57G prima a Le Mans 1937. Basta guardarle quali opere d'arte, come in verità sono, e non stare a sofisticare sul valore, addirittura, la moralità di esporre repliche "false" pur dicendolo.

Comunque si esce dal Museo con negli occhi le forme e i colori di queste Bugatti soddisfatti di continuare a guidare e rispettare le nostre automobili a benzina o diesel. Saranno inquinanti e non più politically correct ma hanno saputo creare tante opere d'arte.



La show car disegnata da Jean Bugatti per il Salone dell'Automobile a Parigi 1936 sul telaio 57S. Disegno vistoso, poco in linea con il rigore stilistico della marca. Ruote anteriori coperte da una carenatura sterzante assieme alle ruote. Replica moderna.



Nei primi anni Cinquanta quando la Germania ancora soffriva del dopoguerra gli scooter ebbero grande successo per la prima motorizzazione. La NSU produsse su licenza Innocenti la Lambretta Carenata del 1951, a sinistra nella foto. Fu poi seguita dalla "Prima" progetto originale NSU: una Lambretta più sofisticata ed elegante.



INFO & CONTATTI

Autovision Museum

Hauptstrasse 154, D-68804 Altlussheim

Coordinate 49°17'53.1 N 8°30'20.8.

Aperto venerdì e domenica 10-17, sabato 13-17

Pochi parcheggi sulla strada davanti all'ingresso.

Sito: www.museum-autovision.com



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

FAHR(T)RAUM, UN GIOVANE INGEGNERE A VIENNA

Fahr(T)raum a Mattsee è l'omaggio della famiglia Piëch-Porsche al fondatore della dinastia e della marca: l'ingegnere Ferdinand Porsche, protagonista della storia dell'automobile con il titolo di Professore. Qui si celebrano i primi anni di lavoro del Professore a Vienna all'inizio del secolo scorso prima alla Lohner poi per 17 anni alla Austro Daimler e un biennio alla Steyr.



La sfilata di Austro Daimler dei decenni Dieci e Venti del Novecento. Auto di classe top e prezzo elevato. Ferdinand Porsche fu il direttore tecnico e il capo-progettista dal 1906 al 1923.

Lasciato Salisburgo e presa la strada del Salzkammergut, la bellissima zona a nord della città, tutta dolci colline e romantici laghi, tutto perfetto nella natura, nelle case e nei paesini, si arriva a Mattsee, sulla rive di uno dei laghi più affascinanti. Sarebbe un ambiente perfetto per una classica operetta viennese.

In un edificio anonimo, in fondo al paese, da 10 anni si trova il Fahr(T)raum(*), museo delle auto austriache creato in omaggio al genio di Ferdinand Porsche (1875-1951) che nelle fabbriche austriache di automobili iniziò la sua carriera. Va ricordato che Porsche (il "Professore") era nato a Maffersdorf, nome tedesco del paese di Vratislavice nad Nisou, allora nella provincia boema dell'Impero Austro-Ungarico, oggi in Cechia.

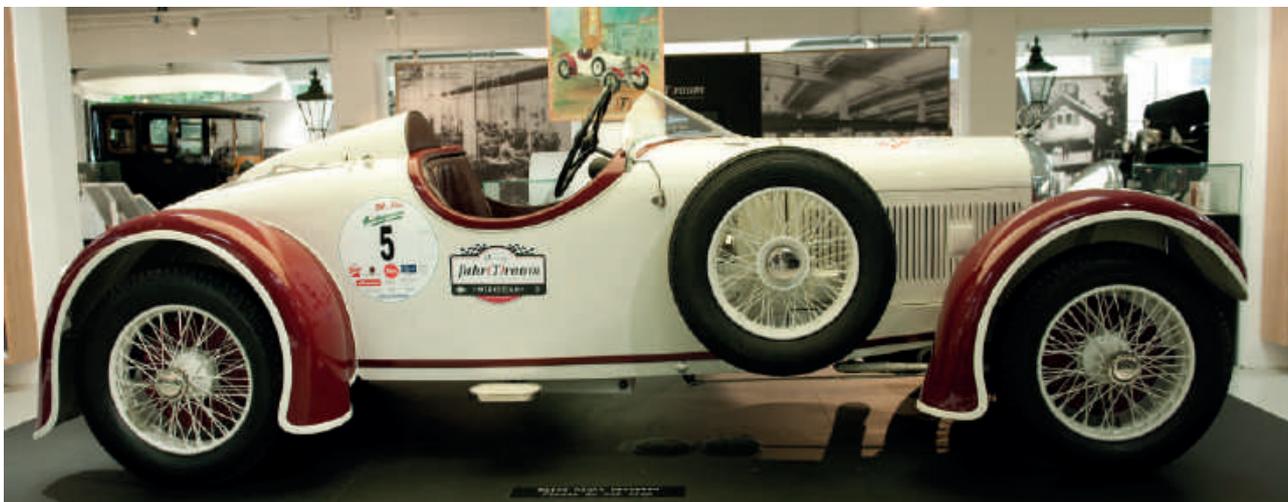
In Austria ci mise il suo genio come direttore tecnico della Lohner, piccola fabbrica di Vienna, che nel 1901 produsse il primo veicolo ibrido: motori elettrici direttamente sulle ruote anteriori, piccolo cofano che conteneva un motore a benzina a quattro cilindri Austro Daimler da 25 CV per azionare il generatore di elettricità. La batteria serviva solo per l'avviamento. Un esemplare è esposto a Mattsee. Un altro è adesso al Museo Porsche a Stuttgart.

Dal 1906 al 1923, Porsche fu prima direttore tecnico poi capo supremo della Austro Daimler, fabbrica a Wiener Neustadt, allora uno dei marchi europei di maggior prestigio e qualità.

Il Museo espone un'esemplare restaurato (anche troppo) del modello 22/86 del 1911 che si fece un nome come vettura da competizione affidabile e vincente.

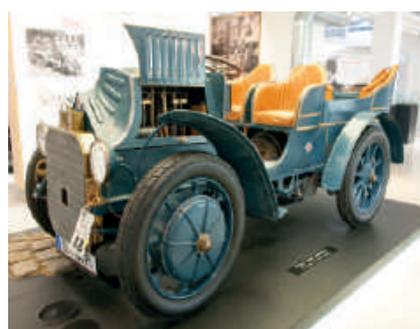
A tutt'altro utilizzo era destinata la grande berlina formale 28/32 del 1912, una delle prime accettate nelle scuderie (poi garage) imperiali di Vienna. L'aveva voluta Francesco Giuseppe e l'altezza spropositata della carrozzeria era stata espressamente richiesta dal committente che voleva entrarci a busto eretto e con il colbacco o la corona in testa. Ammonì il carrozziere: "L'imperatore si inchina soltanto davanti a Dio".





Austro Daimler "Prinz Heinrich" 1911. Versione migliorata del modello che dominò la corsa di 2.000 km attraverso la Germania "Prinz-Heinrich-Fahrt" 1910. Restauro accurato recente.

Il Museo, molto razionale e perfettamente ordinato, è completato da parecchie Steyr, altra marca austriaca di cui il professor Porsche fu il capo negli anni 1929 e 1930 prima di trasferirsi definitivamente in Germania a Stuttgart e avviare il proprio studio di progettazione cui si devono (tanto per non dimenticarlo) l'Auto Union P-Wagen, la Volkswagen KdF "Maggiolino", la vettura per il record assoluto di velocità Mercedes T-80, il carro armato pesante Maus. Fahr(T)raum è stato voluto e finanziato da Ernst Piëch (1929) nipote del professore in quanto figlio di Louise (1904-1999), figlia di Ferdinand Porsche, che sposò Anton Piëch (1894-1952). Celebra la gloria della famiglia che ha avuto un ruolo fondamentale nella storia dell'attuale Porsche e tramanda i risultati dell'industria automobilistica dell'Austria, che di solito viene trascurata tra i grandi Paesi produttori di automobili.



Da sinistra, la Austro Daimler 28/32 del 1912 per l'imperatore Francesco Giuseppe. La Austro Daimler AD 35 PS Double Phaeton "Louise Wagen" 1920. La Lohner Mixte ibrida 1901.

(*) La grafia del nome deriva dall'inserzione della T nella parola Fahrraum che da un banale "spazio del viaggio" diventa "sogno del viaggio". Traum significa infatti "sogno".



INFO & CONTATTI

Fahr(T)raum Museum (Ferdinand Porsche Erlebniswelten)

Passauerstrasse 30, A-5136 Mattsee

Aperto tutti i giorni 10-17.

Parcheggio gratuito.

Sito www.fahrtraum.at



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

YOUNGTIMER AL MUSEO

Tra il verde delle colline attorno a Salisburgo il Manro Museum raccoglie oltre 100 auto dei decenni più vicini a noi. Qualcuno doveva pur conservarle per i posteri. Il museo è l'iniziativa di un collezionista privato che ha anche la passione per la musica.



Sintesi delle passioni di Manfred P. Rotschne, fondatore del Manro Museum, il palco con gli avatar dei Beatles inquadrate da uno splendido juke-box Rock-Ola Stereo anni Sessanta e da una perfetta Porsche 356 Cabriolet anni Cinquanta.

Da Salisburgo puntando a est tra le verdi ondulazioni dietro il monte del Gaisberg si incrocia a Klopp, adagiato nel verde, il Manro Museum: un anonimo edificio industriale con un ingresso che bisogna cercarlo. Non si può sbagliare il posto. Sul prato tra edificio e strada giacciono un F104 ex-Luftwaffe e un Alpha Jet, addestratore a getto, versione tedesca Dornier dell'aereo della Dassault francese. La conferma che siamo al posto giusto viene da una scultura della Jaguar E coupé, realizzata con grande esattezza e senso artistico saldando componenti meccaniche metalliche. Il museo è un autentico scrigno di auto che i musei tendono a dimenticare. Le italiane sono la maggioranza: moltissime chi se le ricorda più o le ha viste per strada, ai tempi loro o ai raduni delle storiche?

E' stato aperto nel 2005 da Manfred P. Rotschne, ingegnere-imprenditore che nella vita professionale ha diretto vari importatori di auto, ha organizzato un'azienda di riparazioni automobilistiche, si è poi concentrato sull'immobiliare. Ha conservato molte delle auto che ha posseduto o avuto in vendita nelle sue molteplici attività. E infine ha deciso di esporle nel museo: ne ha più dello spazio disponibile ed è obbligato a farle ruotare nel tempo. Il Museo merita quindi più di una visita, a distanza di qualche tempo.

Manro Museum prende il nome dalle attività commerciali di famiglia. E' un'iniziativa privata, ben inserita nel circuito della cultura delle auto storiche in Austria e Germania.

Il Museo di autodefinisce delle automobili e della musica. Quest'ultima è rappresentata da una specie di palcoscenico che ospita pupazzi-avatar dei Beatles con i loro strumenti. Silenziosi. Tacciono anche i numerosi Juke-box, ricordi di un'epoca che sembra preistorica ma risale, per gli europei, soltanto agli anni Cinquanta del Novecento. E chi se li ricordava più quei catafalchi rutilanti e cangianti più di un flipper?



L'ambiente unico raccoglie oltre 100 auto, soprattutto quelle che gli appassionati di lingua germanica chiamano Youngtimer, cioè difficilmente si va più indietro degli anni Sessanta. Ci sono 13 Ferrari dalla 330 GT 2+2 del 1963 alla Testarossa del 1987, tutte funzionanti e utilizzate per raduni vintage. Belle le Maserati Indy e Khamsin e fanno la loro figura una Fiat 850 Sport Spider e la versione della Fiat 500 prodotta in Austria dalla Styer-Puch nel 1958, preparata per le corse con motore da 40 CV e peso alleggerito a 460 kg.

C'è un po' di tutto, poche auto perfettamente restaurate, la maggioranza in condizioni (buone o ottime) d'origine: MG, Triumph, Alvis, Bentley, Sprite, una Rolls-Royce Silver Wraith, Cadillac, Chrysler, Chevrolet, Packard, Volvo, Lancia, una solitaria Giulietta Sprint.

Decisamente al periodo Oldtimer appartiene la Fiat 1900 B Granluce del 1958, versione speciale a due porte realizzata direttamente dalla Fiat nel suo reparto Carrozzerie Speciali, pare in circa 1.500 esemplari. Elegante, curata negli allestimenti e nelle finiture, fa la sua bella figura anche agli occhi odierni, benissimo conservata.

Altre Fiat evidentemente ricercate e stimate in Austria e Germania sono le spider Fiat 1500 Cabriolet 1962 e 1200 Cabriolet Pininfarina, rosse e grintose, in ottime condizioni d'origine con poche migliaia di km sul contachilometri.

Più indietro nel tempo si va con la BMW 321 Coupé, costruita nel 1949 a Eisenach in quella che allora era la DDR (Germania Est). Era lo stesso modello del 1939 con il classico motore due litri sei cilindri e la potenza di soli 45 CV. Decisamente innovativa e avanzata è la berlina Tatra, progetto di Hans Ledwinka negli anni Trenta e proseguita nel dopoguerra. L'esemplare al Museo è del tipo 600 Tatrplan del 1948, motore posteriore piatto a quattro cilindri raffreddato ad aria. Il modello era regolarmente importato in Austria dal 1947 al 1952. E' stato prodotto in 6.342 esemplari nello stabilimento di Mladá Boleslav (allora Cecoslovacchia). Appare in condizioni d'origine. Messa di fronte a una parete tutta specchio, si riesce a vederla sia anteriormente sia posteriormente.

Peccato che la ristrettezza dell'edificio obblighi a esporre quasi tutte le auto a spina di pesce, l'una vicina dell'altra.



Da sinistra, Styer-Puch 500 del 1958 preparata racing. Fiat 1900 Granluce 1958 in ottime condizioni d'origine. Maserati Khamsin ben conservata e guidata nelle manifestazioni e raduni.

Nonostante il poco spazio le auto vengono spesso mosse non soltanto per ruotare l'esposizione ma anche per partecipare a raduni e manifestazioni come dimostrano le targhe applicate a parecchi esemplari.

Unica auto che sicuramente non viene mossa la Red Bull F1 all'entrata dell'esposizione: manca il motore. E' un doveroso ossequio alla scuderia austriaca oggi più vincente in F1.



INFO & CONTATTI

Manro Museum, Gewerbepark

Habach 1, A-5321 Koppl bei Salzburg.

Aperto tutti i giorni escluso mercoledì 9.30-17.

Da 1.11 a 30.4 aperto solo sabato e domenica 9.30-17.

Parcheggio gratuito.

Sito: www.manro-classic.at



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA GLORIA DELLA RED BULL

La Red Bull ha eretto a sua gloria un monumento vivo e aperto gratis a tutti nell'aeroporto di Salisburgo. Hangar 7 ospita aerei unici in Europa, tutti volanti, assieme alle monoposto F1 che raccontano una storia ventennale. Mancano le più recenti che corrono e vincono oggi.



Monoposto storica la Toro Rosso TR3-03 con motore Ferrari V8 Tipo 056 guidata da Sebastian Vettel alla sua prima vittoria: GP d'Italia 14 settembre 2008. Il pilota l'aveva chiamata Giulia.

In città, all'aeroporto, si trova l'Hangar 7, tempio tecnologico edificato a monumento della Red Bull. La struttura è impressionante per la bellezza formale e l'audacia architettonica e strutturale: 1.200 tonnellate di acciaio e 380 tonnellate di vetro per coprire, senza alcuna colonna, un edificio di forma quasi-circolare che ospita auto Red Bull e Toro Rosso e gli aerei della collezione Flying Bulls.



Il Lockheed P-38 americano della seconda guerra mondiale. Unico esemplare volante in Europa, è stato rifinito con un'assurda lucidatura dell'alluminio che nulla a che vedere con l'esattezza storica.





Chance Vought F4U caccia imbarcato sulle portaerei della US Navy sul fronte del Pacifico nella seconda guerra mondiale. Esemplare volante, unico in Europa, rifinito con molte licenze per propagandare la Red Bull. Sullo sfondo domina la sagoma imponente del Douglas DC6B.

La sola parete verticale, aperta su di un piazzale dell'aeroporto, permette l'entrata (per poi stare bello largo) di un aereo come il Douglas DC6B, quadrimotore passeggeri del 1952 per rotte transatlantiche, lungo 32,19 metri, alto 8,66 metri, apertura alare 35,81 metri. Trasportava 102 passeggeri. Usato dalle compagnie aeree di tutto il mondo, comprese Alitalia e LAI (Linee Aeree Italiane), oggi il solo esemplare volante in Europa è questo che la Red Bull ha recuperato in Zambia e restaurato con cura pur senza rispettare le finiture esterne, sostituite con i simboli della marca su di una lucidatura irreale dell'alluminio.

Allo stesso livello di esagerazione nel restauro e dell'efficienza volante sono il Lockheed P-38, caccia pesante USAF, Il Corsair F4U della US Navy, Il bombardiere medio bimotore North American B-25 Mitchell dell'USAF. Tutti aerei significativi della seconda guerra mondiale. Tutti esemplari unici volanti in Europa.

Con gran parte dello spazio occupato da aerei di queste dimensioni e valore (non per nulla, si chiama Hangar e non Museo), le auto se ne stanno tranquille sotto le ali e accanto alle ruote dei carrelli. Non c'è una sequenza tecnica o temporale tra le monoposto in mostra: l'importante è che il visitatore si trovi ben piantato in testa il marchio Red Bull. E, a completamento, quello Toro Rosso. Chi ha voglia di leggere i cartelli che accompagnano quasi ogni auto può anche farsi un'idea dell'evoluzione (involuzione?) dei veicoli che corrono in F1.

Noblesse oblige: le monoposto di Vettel nei suoi quattro mondiali sono mescolate alle Sauber e a tutte le altre monoposto dei "bibitari" come li chiamavano sprezzantemente quelli di Maranello. E vincevano. E continuano a vincere.



INFO & CONTATTI

Hangar 7 Red Bull

Wilhelm-Spezier-Strasse 7A, A-5020 Salzburg.

Aperto tutti i giorni anche festivi, orario 9-22. Ingresso e parcheggio gratuiti. Si trova sul lato opposto a quello dell'aerostazione dell'aeroporto. Dal centro città la strada si imbecca a sinistra al semaforo prima del tunnel sotto la pista.

Sito: www.hangar-7.com



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

MÄRKLIN = MUSEO MÄRKLIN

Il Sacro Graal del giocattolo meccanico

Il più famoso produttore di giocattoli “tecnici” ha rinnovato il museo privilegiando i modelli di treni dove è leader mondiale. Peccato abbia sacrificato gli automodelli ignorando gli esemplari di inizio secolo scorso.



Su di una tavola elegantemente imbandita la decorazione è costituita dai “trenini” moderni in scala H0. Si intrecciano sopra una selezione di automodelli del dopoguerra. Le bottiglie di champagne grand cru vogliono passare il messaggio che dopo 160 anni Märklin può ancora festeggiare la propria leadership.

Un po' di delusione. Si va a Göppingen, cittadina del Baden Württemberg in Germania, con la aspettativa fideistica di prostrarsi davanti al Sacro Graal del giocattolo intelligente, in casa del leader mondiale dei modelli ferroviari (sarebbe disonesto chiamarli “trenini”): Märklineum, il museo della Märklin completamente ricostruito e riaperto dopo parecchi anni il 18 giugno 2021.

Il Museo occupa un'ala dello storico edificio della fabbrica. Nel cortile trasformato in comodo parcheggio per i visitatori, una intera parete è occupata da una locomotiva a vapore Serie 44, capolavoro delle ferrovie germaniche. Questo esemplare è del 1942 ed è stato restaurato esteticamente e protetto sotto una tettoia con il marchio Märklin, sagomata come fosse una gigantesca scatola di modello.

Nelle vetrine del Museo, spesso male illuminate e piene di riflessi, si trova una selezione limitata del bendiddio prodotto in oltre 160 anni di attività della marca. Oggetti che hanno accompagnato la crescita di generazioni di bambini e ragazzi. Anche adulti collezionisti. (L'uso del maschile e non del generico asessuato è in questo caso praticamente d'obbligo. Quante bambine, fanciulle, signorine, signore hanno giocato con i Märklin?)

Era ovvio che l'azienda facesse una scelta tra le molte migliaia di prodotti ma non è giustificabile limitare a due vetrine e a poche, piccole scatole il meccano Märklin. Per chiarezza, chiamiamo con il nome inglese, come fosse un vocabolo generico, il Gioco di Costruzioni Meccaniche che è stato il sogno di tanti ragazzi – ricchi – dai Venti ai Cinquanta del secolo scorso. E ha avuto decine di imitatori nel mondo.

Le leggendarie scatole di montaggio con viti e bulloni di modelli di auto e aerei degli anni Trenta sono ridotte nel Museo alle due (rarissime) dell'aereo trimotore Junkers Ju 52. Le auto e i veicoli commerciali ci sono quasi tutti, ma solo montati. E qualcuno appare restaurato perdendo così il valore e la patina dell'originalità.





Negli anni Novanta del secolo scorso Märklin realizzò una serie di riproduzioni in lamierino stampato montate con viti e bulloni riprendendo lo stile delle autogiocattolo degli anni Trenta. La Mercedes 300 SL "Ala di Gabbiano" era la più complessa e costosa della serie.

Solo le piccole didascalie distinguono, per il visitatore non esperto, la serie anteguerra da quelle ricreate o prodotte nuove negli anni Novanta: stesso sistema di costruzione in lamierino metallico, dimensioni e proporzioni simili, ma tutto un altro fascino: vuoi mettere il modello della Mercedes 300 SL "Ala di Gabbiano" (molto bello e realistico) della serie nuova con la Rennsport con il numero 7, carrozzeria rossa, parafranghi bianchi, scarichi metallo naturale, oppure con i camion leggeri, stesso telaio e abitacolo, zona di carico differente, della serie del 1936-1937? Nemmeno Märklin ha conservato o voluto esporre le prime autogiocattolo in lamierino metallico di inizio Novecento (*). Avrebbero fatto intuire ai visitatori la rapida evoluzione dell'automobile.

Viene da pensare che ci sia un criterio di marketing nel selezionare gli oggetti da esporre: Märklin è oggi focalizzata sui modelli di treni, anche con le marche Trix (scala HO a corrente continua), Minitrix (scala N) e LGB (grandi modelli da giardino in scala 1). Tutto il resto, anche del passato remoto, avrebbe forse potuto intaccare l'immagine e la vendibilità odierna del Sistema Märklin dei trenini.



La Junkers Ju 52 fu il più diffuso aereo da trasporto negli anni Trenta in Germania: Volò con le insegne civili e con quelle militari della Luftwaffe. Nel 1936 Märklin realizzò uno splendido modello in lamierino stampato e litografato da assemblare con il sistema di viti e bulloni. Un kit aggiuntivo conteneva un potente motore a orologeria per azionare le tre eliche e le ruote del carrello. Entrambi i kit sono rarissimi.



Criterio che ha portato a tralasciare capolavori quali i modelli naviganti di battelli e navi prodotti a cavallo del XX secolo, motori a orologeria o a vapore vivo. Capolavori prodotti uno alla volta da artisti lattonieri e decoratori, prezzi accessibili solo a rampolli di famiglie ricchissime, regnanti o nobili feudatari.

Interessante scoprire che nel 1934 Märklin vendeva già un sistema di slot racing con piste in metallo stampato e litografato, con le due rotaie centrali dei contatti elettrici isolate tra loro e rispetto alla pista. La guida del modello era assicurata dalle prese rigide del contatto elettrico che agivano sul fianco esterno delle rotaie di contatto.



Sulla sinistra un esempio delle costruzioni possibili con il Gioco delle Costruzioni Meccaniche che Märklin realizzò sullo stile del Meccano inglese. Scatole molto costose, imitate anche in Italia. A destra in alto: modello di un autobus di Berlino anni Cinquanta nella serie in metallo pressofuso del dopoguerra come l'autocisterna articolata in basso a destra.



Il modello della monoposto Mercedes W154 del 1938 riprodotto in metallo pressofuso in scala circa 1:64 poi imitata dall'italiana Mercury nel dopoguerra.

(*) Una selezione di queste autogiocattolo Märklin si può ammirare al Museo Traumwerk di Hans-Peter Porsche di Aufham (Baviera). Si veda l'articolo pubblicato sul numero 4 - dicembre 2020 della Rivista dei Musei.

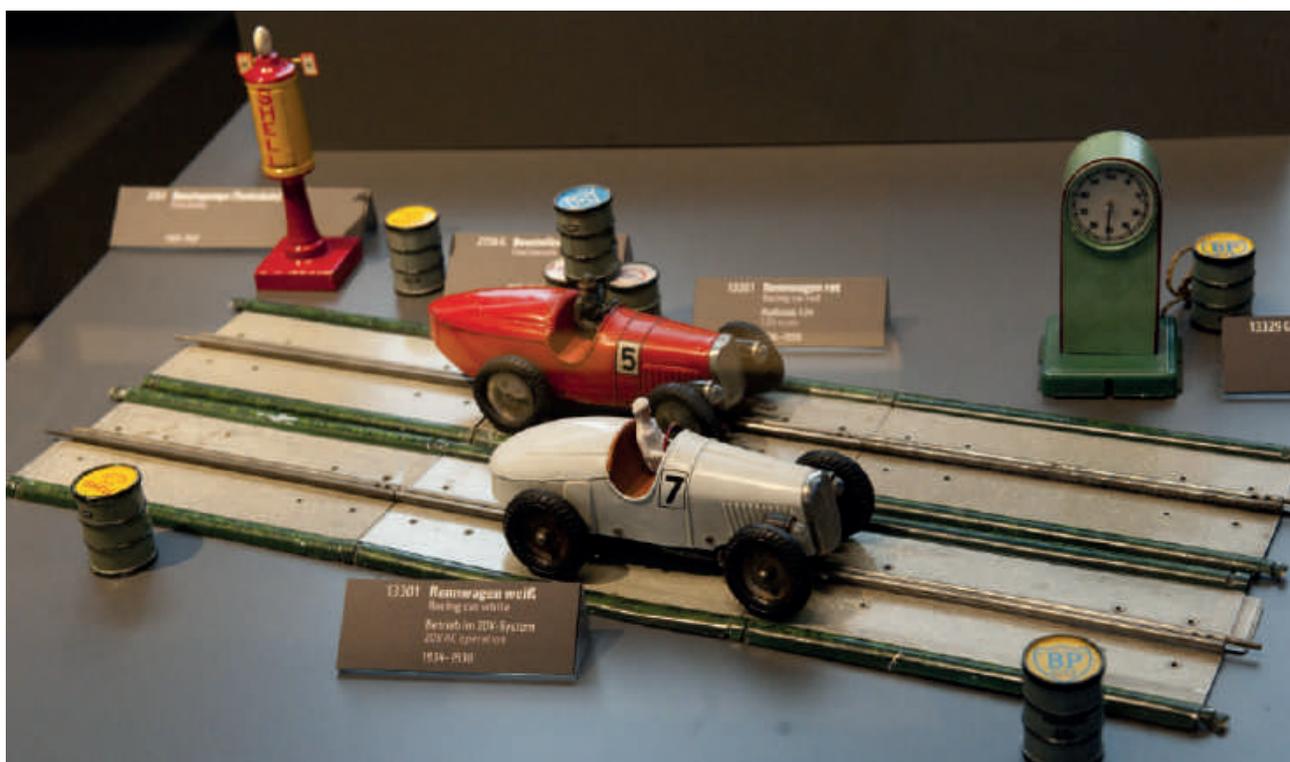


Le ruote anteriori erano sterzanti. Tra gli accessori c'era anche il contagiri. Il sistema è stato rilanciato nel 1937. Non sappiamo nulla del successo commerciale di allora. Speriamo migliore delle piste slot racing in plastica, costose e perdenti di fronte a Scalextric e Polistil negli anni Sessanta e Settanta.

Quasi complete le serie di automodelli in scala circa 1:43 dell'anteguerra (serie 5521) e del dopoguerra, anni Cinquanta e Sessanta. Forse perché tengono poco spazio, ma ci sono tutti i modelli più importanti compresi i veicoli commerciali del dopoguerra, stampati con una lega di zamak che garantiva durata nel tempo, spessori e fedeltà al vero allora unici. Quasi sconosciuti in Italia i due terzetti in scala circa 1:64 chiamati Märklin Pico che riproducono in colori diversi con buona fedeltà la Volkswagen Maggiolino e la monoposto Mercedes W 154 del 1938.



Sopra, la più famosa autogiocattolo della serie iniziata nel 1934 da Märklin in kit con parti in lamierino stampato e verniciato da assemblare con viti e bulloni. Richiama la Mercedes SS da competizione. Il colore rosso era una licenza per aumentare l'appeal sui bambini. Sotto: Märklin commercializzò nel 1934 uno dei primi sistemi di automodelli slot racing. Pista e modelli in lamierino metallico, prese di corrente che strisciano lateralmente sulle rotaie centrali isolate. Disponibili accessori quali il contagiri, i bidoni del carburante, le balle di paglia: tutto in metallo.



Il numero maggiore di vetrine è giustamente dedicato ai treni. Sono presenti esemplari, tutti in ottime condizioni originali, dei primi anni del secolo scorso quando i Märklin erano i dominatori mondiali del settore di quello che ancora non si chiamava fermodellismo.

Con il passaggio dal movimento a orologeria al motore elettrico l'azienda si distacca dalla concorrenza e inizia a ridurre le dimensioni di binari, locomotive, vagoni passeggeri e carri merce. Sceglie l'alimentazione in corrente alternata che richiede la terza rotaia. Sistema in uso ancora oggi.

Negli anni Venti il catalogo viene personalizzato per mercato di destinazione del treno in miniatura: al Museo possiamo ammirare vagoni e locomotive con forme, colori, insegne svizzere, francesi, americane, inglesi. I pezzi più affascinanti sono nella scala 0 (circa 1:45 rispetto al vero): tra i tanti, la locomotiva a vapore tedesca tipo Pacific, il Coccodrillo elettrico svizzero, lo Schienenzeppelin, esperimento tedesco di vettura ferroviaria superveloce (230 km/h) mossa da un'elica aerea, il duplex automotore diesel-elettrico veloce "Amburghese Volante" tedesco anteguerra, la "Freccia Rossa" delle Ferrovie Federali Svizzere, la possente locomotiva a vapore 231 Pacific della rete francese PLM. Tutti modelli che sono nella storia del modellismo e collezionismo ferroviario.

A epoche più recenti risalgono i modelli in scala H0 (1:87), oggi sempre più perfezionati, in scala esatta, con dispositivi elettronici. Il progresso dai primi anni Cinquanta è immenso. Arrivati a queste vetrine, a questi modelli, si comprende e quasi si giustifica che l'azienda abbia focalizzato ai treni in miniatura il suo museo-vetrina.

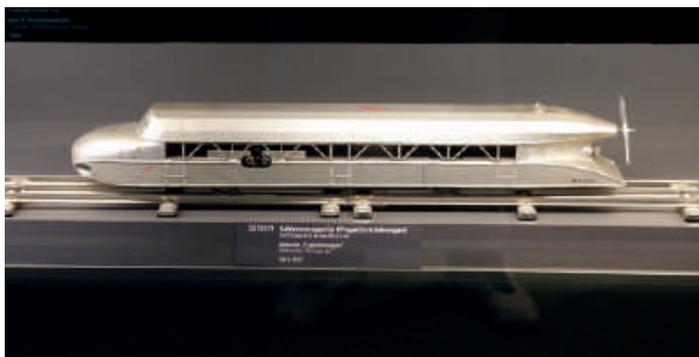
Alla fine del giro dei due piani delle vetrine si torna al plastico in scala H0 di 40 metri quadri costruito nel seminterrato. Impianto ben curato nei dettagli ma che, per le dimensioni, non può competere con il Miniatur Wunderland di Amburgo che ha innalzato lo standard per i plastici ferroviari a un livello irraggiungibile dagli altri. Non per nulla è il museo/attrazione più frequentato dell'intera Germania: oltre 22 milioni di visitatori negli ultimi 20 anni.

In conclusione: non si può mancare lo shop che offre una gamma completa dei marchi dell'azienda assieme ai kit di abitazioni, edifici industriali, alberi e particolari nelle varie scale assieme a tanti altri accessori per il fermodellismo. Pensato proprio per gli appassionati il corner che offre assistenza tecnica, parti di ricambio, riparazioni, dispositivi digitali oltre a un mercatino dell'usato.

Dove si conferma che Märklin non è solo un sistema per il fermodellismo. E uno stile di vita da tramandare da padre in figlio (oggi anche figlia).



Modello elettrico in scala 0 (1:43,5 a quel tempo approssimata) del treno-bandiera veloce delle Ferrovie Statali Tedesche Henschel-Wegmann del 1936-1939. La fedeltà di riproduzione è già notevole.



Modello Märklin in scala 0 dello Schienenzeppelin del 1930-1939. Se il vero originale non ebbe seguito dopo il record di velocità a 230 km/h, il modello è durato per parecchi decenni anche in scala H0 e Z.

INFO & CONTATTI



Märklineum

Reuschstrasse 6, D-73033 Göppingen.

Aperto martedì-domenica 10-18.

Parcheggio gratuito nel cortile della fabbrica e del museo.

Sito: www.maerklineum.com



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



n. 16 / dicembre 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

LAMBRETTA AMORE MIO

Un museo dedicato allo scooter Innocenti



Danilo Castellarin

Come nasce un museo? Prova a spiegarcelo Vittorio Tessera, commissario ASI da quarant'anni che a Rodano, vicino a Milano, ha realizzato il Museo dello Scooter e della Lambretta.

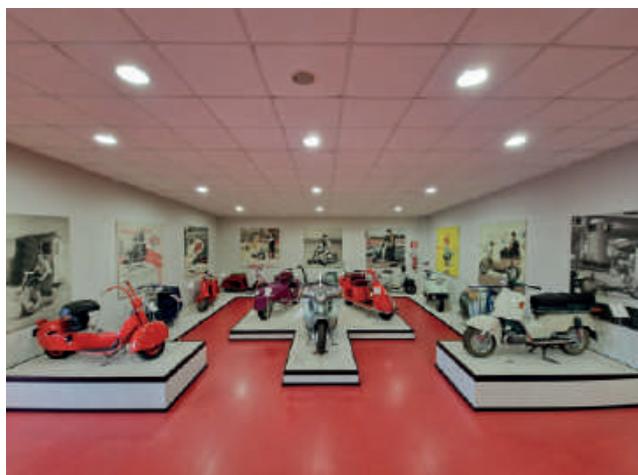
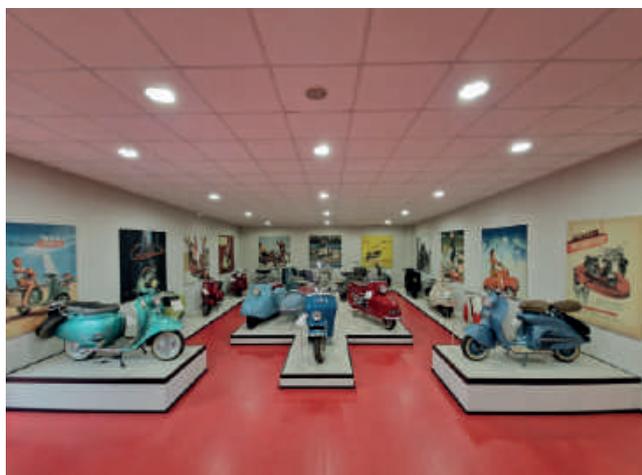


L'imponente scenario della mostra

“Spesso tutto comincia con un ricordo d'infanzia, un desiderio non soddisfatto, altre volte per occupare del tempo libero. Infinite sono le motivazioni che inducono una persona ad iniziare una collezione di qualsiasi genere: dalle farfalle ai tappi di bottiglia, dai trattori ai francobolli, dalle pipe agli scooter; ed eccoci arrivati alla domanda: perchè proprio la Lambretta e gli scooter? Nel mio caso è molto difficile rispondere, a mio papà Gianni piacevano le moto ma non andava d'accordo con il suo Galletto della Moto Guzzi, mio fratello Gaetano aveva avuto delle bellissime motociclette ma mai uno scooter ed io, da ragazzo consideravo lo scooter un sottoprodotto della moto, un mezzo da non considerare. Ma poi, all'età di 15 anni, succede qualcosa di inspiegabile: la Lambretta entra di prepotenza nel mio DNA condizionando i miei primi 47 anni. Grazie all'aiuto di mio fratello Gaetano (maggiore di me di 7 anni) iniziò la ricerca per acquistarne una e, dopo grandi difficoltà, trovo una 125 LD '53 a Bormio, da una anziana levatrice; è l'inizio di una grande passione e di un importante progetto: realizzare una completa collezione di Lambretta in tutte le sue varianti. Mio fratello ed io con pochi intimi amici costituiamo il club "Amici del vecchio scooter", con lo scopo di far riconoscere questo importante mezzo di trasporto e organizzare raduni in tema scooteristico.



In compagnia della mia futura moglie Orietta e dei soci del club percorro migliaia di chilometri in Italia e all'estero in sella alla mia Lambretta, sempre con grande entusiasmo e passione. Nel frattempo la collezione continua ad aumentare, la prima Lambretta 125 B nel 1978 e poi la prima 125 A con sidecar pagata la bellezza di 500.000 lire alla fine del 1978 (una vera pazzia amorosamente sostenuta da papà Gianni e da mamma Laura). L'attività del neonato Club, unico nel suo genere in Italia, comincia a dare i suoi frutti arrivando a raccogliere la bellezza di 32 iscritti! Contemporaneamente, come un sogno che si avvera, all'età di 19 anni apro la mia officina di restauri scooter e Lambretta; è la prima in Italia e lo rimarrà per molti anni. Inizialmente il lavoro di restauro non è molto e, per sopravvivere, a malincuore devo accettare anche riparazioni meno blasonate come motorini e falciaerba. Poi, nel giro di pochi anni, lo scooterismo d'epoca diventa un'importante realtà, e riesco a concentrare il lavoro solo sul settore che più mi piace. Nel frattempo, parallelamente all'acquisto di esemplari per la collezione, mi dedico alla ricerca di tutto il patrimonio storico cartaceo inerente allo scooter: cataloghi, depliant, disegni, fotografie e film. Tra i ritrovamenti più importanti merita sicuramente uno spazio l'acquisizione dell'archivio storico Innocenti. Tutto nasce dall'informazione di un amico che aveva visto delle Lambrette all'interno di uno stabile abbandonato vicino alla Innocenti. Dopo le opportune indagini vengo a sapere che l'edificio è di proprietà della famiglia Innocenti e cerco quindi di contattarla.



Come ben illustrano le immagini pubblicate in questa pagina, il fondatore del Museo della Lambretta di Rodano Vittorio Tessler è riuscito a raccogliere, restaurare e conservare numerosi esemplari di scooter nazionali e stranieri





E' davvero imponente lo schieramento di Lambrette nel museo di Rodano con la grande scritta blu che ripropone il famoso marchio della Innocenti

Dopo molti tentativi le porte si aprono e riesco finalmente a vedere il tesoro: varie Lambretta prototipo, modelli unici, disegni costruttivi, film e tutto quello che un collezionista può immaginare... abbandonato da anni con quello strato di polvere che tanto piace agli appassionati. Tutto questo materiale mi viene generosamente donato dalla Famiglia Innocenti, che ha visto in me la persona più adatta per conservare il grande patrimonio storico. Grazie al Lambretta Club vengo anche a conoscere più direttamente i lambrettisti sparsi per il mondo: dall'Australia all'Argentina, dall'Inghilterra al Giappone; queste conoscenze mi permettono di avere più opportunità nella ricerca di scooter particolari e rari come l'Honda Juno K, il Salisbury Motor Glide o il Morin Scootavia. Con tutto questo materiale raccolto allestisco, nel 2006, un museo permanente dello scooter, che grazie alla generosità del Comune di Rodano, mi dà a disposizione una grande ala di un edificio comunale. Il successo è immediato e centinaia di persone visitano questa importante mostra. La collezione continua ad aumentare e gli spazi diventano stretti e così, nel 2010, decido di acquistare un grande capannone di 800 mq dove poter allestire il più grande museo al mondo dedicato alla storia dello scooter.



Nel Museo una sala è dedicata alle prime biciclette storiche, fra le quali spicca una Draisina originale e conservata del 1820





Panoramica Lambrette

Nella sua veste definitiva il museo è disposto in 7 sale dedicate alla storia dello scooter nei vari paesi del mondo e un grande salone riservato unicamente alla storia della Lambretta dal 1947 al 1971; in totale sono esposti 160 modelli di Lambretta e scooter. Il settore Lambretta contempla anche l'archivio storico Innocenti che è costituito da: oltre 5000 negativi fotografici, 45 film pubblicitari, tutta la serie di disegni costruttivi originali, i cataloghi ed i depliant dell'epoca. Tutto il materiale cartaceo, a causa della sua delicatezza, è visibile solo su richiesta del visitatore, mentre la maggior parte dei film sono già stati trasferiti su CD per una più facile consultazione. Grazie alle generose donazioni di vecchi dipendenti Innocenti e loro amici, oggi il museo è diventato anche un punto di riferimento per tutta la storia dello stabilimento Innocenti (autoveicoli, meccanica pesante, motoveicoli). Un'ultima piccola sala l'ho dedicata alla mia altra grande passione: le biciclette dell'800: sono raccolti 25 modelli, dalla prima Draisina del 1820 (originale e conservata) fino alla Columbia con trasmissione ad albero del 1899, la più giovane della collezione.



Vivaci colori anni Cinquanta

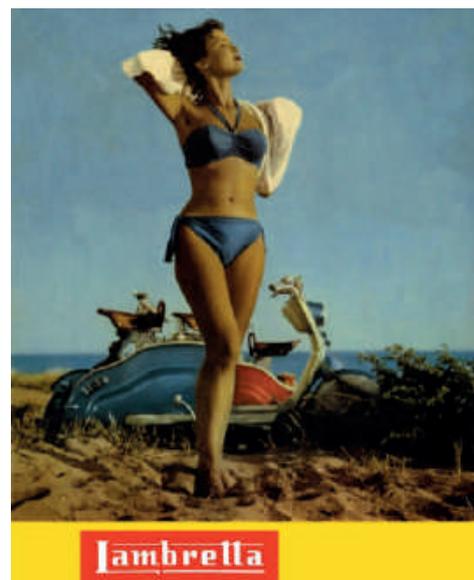
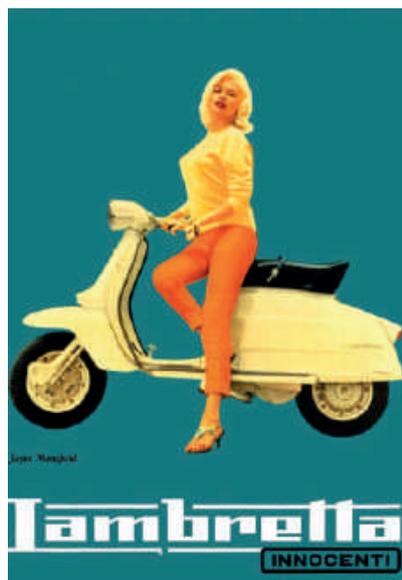


Sidecar Lambretta



Lambretta motocarro modello FD 150





LA STORIA IN UN LIBRO



Vittorio Tessera ha scritto il volume di 258 pagine 'Museo Scooter & Lambretta', una guida completa del Museo, con le immagini a colori di tutti i più importanti scooter del mondo esposti nel suo museo, arricchita da una vasta raccolta di riproduzioni di depliant originali dell'epoca.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

C'ERA UNA VOLTA A TORINO IL MUSEO VINCENZO LANCIA



Aldo Zana

Fu una decisione meritoria quella della Lancia di aprire nel 1971 presso la filiale di Torino il proprio museo di marca. Durò forse una ventina di anni ma qualcuna delle auto allora esposte è rimasta allo Heritage Hub di Mirafiori. Con il piccolo mistero delle D 23 D24 D25.



La D 23 del Museo Louwman esposta a Bologna in ottobre 2023. Dipinta come l'esemplare guidato da Felice Bonetto nel GP dell'Autodromo, Monza 29 giugno 1953.

E' un museo che non c'è più. Anzi si è in parte trasfigurato nello Heritage Hub di Mirafiori. E' il Museo Vincenzo Lancia inaugurato nella sede della filiale Lancia di Torino via Caraglio angolo via San Paolo venerdì 5 novembre 1971. Rimasto aperto fino agli ultimi anni Ottanta, anche se alcune fonti lo dicono chiuso nei primi Novanta.

Il Museo era stato voluto dalla dirigenza Lancia. Agostino Canonica, presidente, Pier Ugo Gobbato, direttore generale, Sandro Fiorio, responsabile pubbliche relazioni, erano tutti presenti alla inaugurazione come debitamente raccontato da Ferruccio Bernabò, uno che di auto ne capiva e molto, nell'articolo su sette colonne al piede della pagina 21 della Stampa del 6 novembre 1971.

Lancia era già parte della galassia Fiat ma faceva orgogliosamente ribadire la propria gloria "restando fedele agli ideali del Fondatore": parole del presidente Canonica.

Il Museo nel 1971 accoglieva 16 modelli rappresentativi iniziando dalla Alfa del 1907 in versione Coupé de Ville. Subito accanto c'era la Beta Double Phaeton del 1909. Poi la Theta del 1919, il telaio della Trikappa del 1922, prima Lancia con motore otto cilindri a V. Spazio per una Lambda III Serie con carrozzeria Torpedo (1924) e per la imponente

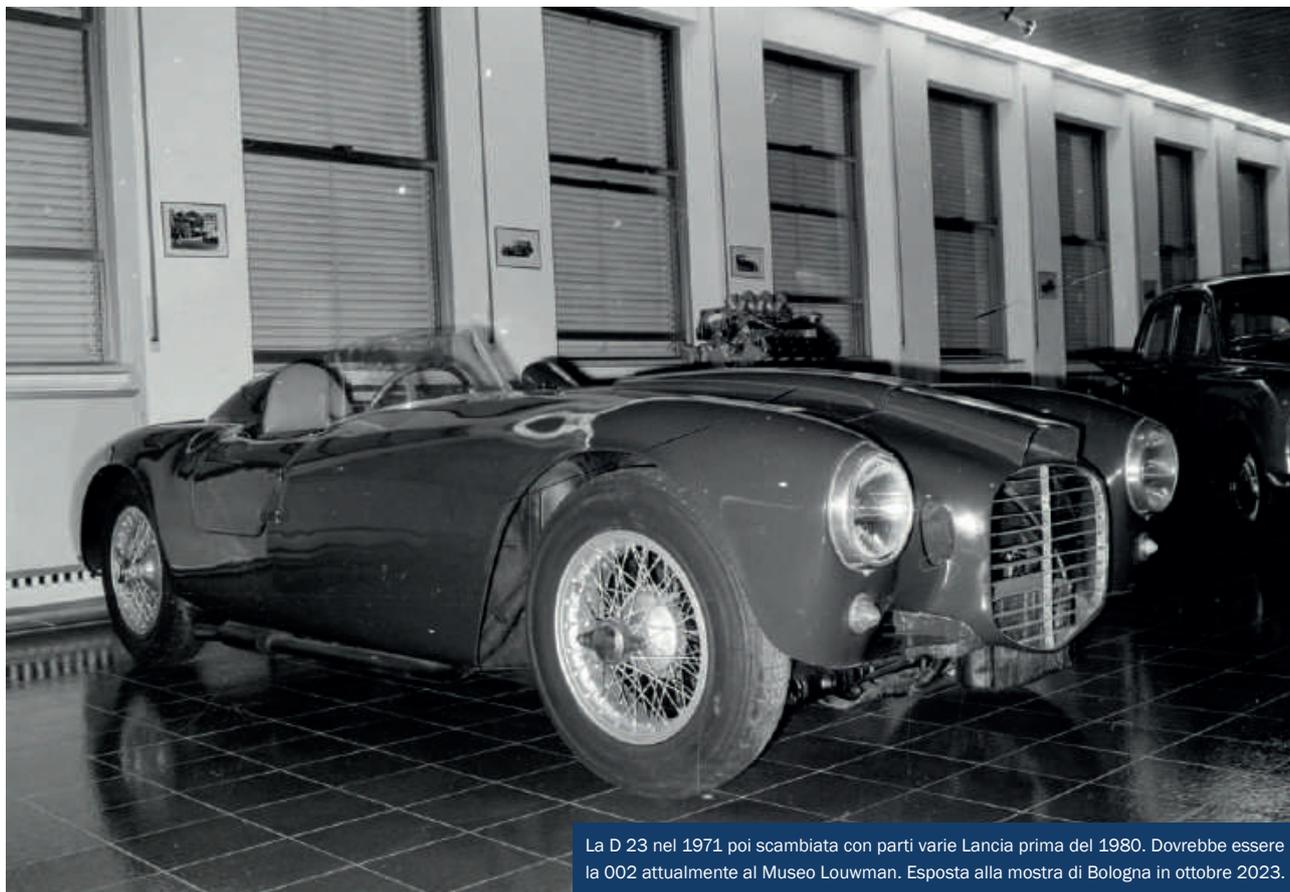


berlina Dilambda carrozzata da Mulliner a Londra, modello di gran lusso prodotto dal 1926 al 1932. L'Artena I Serie berlina iniziava la serie delle vetture con il motore quattro cilindri a V stretto, seguita dalla Augusta del 1937 e dalla Aprilia, auto che ha fatto la storia non solo della marca ma dell'intero mercato automobilistico europeo, prodotta dal 1937.

Il dopoguerra era rappresentato dalla Ardea Quarta Serie (anche se il primo esemplare uscì nel 1939), da una Appia Seconda Serie (1956) e da due versioni della Aurelia: il Coupé B 20 (1953) e lo Spider B 24 S (1955). Allora la storia era ancora quasi cronaca e si chiudeva con la Flaminia Coupé Pininfarina (1963).

Infine, ma non ultime, le auto da corsa. E qui si innesta un piccolo mistero.

La cronaca della Stampa e il lungo articolo sempre di Ferruccio Bernabò sul numero del primo semestre 1973 della Rivista Lancia citano tra le presenze al Museo la biposto sport D 24 evidenziando le vittorie di questa auto con Juan Manuel Fangio nella Carrera Panamericana 1953 e con Alberto Ascari nella Mille Miglia 1954.



La D 23 nel 1971 poi scambiata con parti varie Lancia prima del 1980. Dovrebbe essere la 002 attualmente al Museo Louwman. Esposta alla mostra di Bologna in ottobre 2023.

Chi scrive visitò il Museo nei primi giorni di dicembre 1971 e fotografò la D 23 là esposta. Una D 23, non una D 24. Come da numerose conferme successive, allora esistevano solamente due esemplari originali della D 24: uno al Mauto e l'altro ancora in Argentina dove era stato donato dalla Lancia al presidente Peron. Quello al Museo Lancia sarebbe stato il terzo esemplare, sulla cui effettiva esistenza mai nulla è apparso in seguito.

Sarebbe difficile credere che Bernabò, un vero esperto, abbia preso la D 23 per la D 24. Attribuzione errata, forse comandata dalla Lancia nel tentativo di conferire una maggiore nobiltà a quanto esposto nel Museo.

Non solo. Il catalogo del Museo edito a dicembre 1980 non riporta più nemmeno la vera D 23, che secondo Guido Rosani nel suo libro dedicato alle Lancia Sport, risulta scambiata con parti varie da un collezionista privato negli anni Settanta. Viene quindi logico ritenere che la D 23 del Museo sia quella attualmente di proprietà del Museo Louwman, esposta alla Fiera di Bologna di fine ottobre 2023, ridipinta in azzurro con frecce rosse sopra i fari come si presentava nel Gran Premio dell'Autodromo a Monza il 29 giugno 1953, seconda classificata con Felice Bonetto. L'altra D 23 era guidata da Froilan Gonzalez, ritirato.

Secondo il Rosani furono prodotte tre D 23 ottenute decapitando le berline D 20. Due risultano iscritte alla Carrera Panamericana 1953 accanto alle tre D 24.

La D 23 del Museo Lancia era rossa come alla Carrera con Eugenio Castellotti al volante e come era l'altra D 23 affidata a Giovanni Bracco. Il Museo Louwman afferma che proprio quest'ultima è la sua D 23.



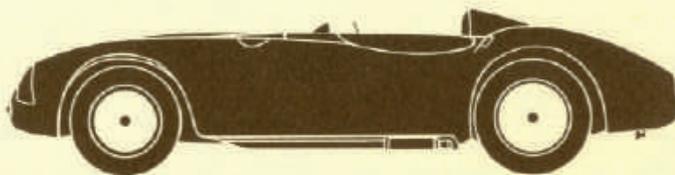
Presente e funzionante nello Heritage Hub è l'esemplare unico D 25, carrozzato da Pininfarina, che non ha mai corso. Era destinata alle corse del 1955 ma la Lancia chiuse quel periodo dopo la morte di Alberto Ascari il 26 maggio 1955. La D 25 è citata nel catalogo di dicembre 1980 e non c'era nel 1971. A complicare ulteriormente l'attribuzione corretta della unica Lancia biposto sport al Museo il catalogo del 1980 la definisce una fantomatica "D 24 Carrera".

Oggi esistono alcune D 24 repliche con parti originali costruite da Guido Rosani.



La D 23 del Museo Vincenzo Lancia nel dicembre 1971. Si notino l'ambiente, molto simile a un lungo corridoio, e l'Aprilia in secondo piano.

D 24 Carrera



Questo modello da competizione, realizzato sotto la guida di Vittorio Jano, ha preso nome dalla clamorosa vittoria ottenuta nella Carrera Panamericana del 1953, quando tre D 24 si aggiudicarono i primi tre posti, rispettivamente con Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi ed Eugenio Castellotti. L'anno successivo, Alberto Ascari si aggiudicò al volante della D 24 la Mille Miglia. Motore 6 cilindri a V di 3100 cmc con potenza 230 CV a 6200 giri (altre versioni furono di 3284 e 3750 cmc); peso 840 kg; velocità 265 chilometri orari.

Ce modèle de compétition, réalisé suivant les directives de Vittorio Jano, doit son nom à l'éclatante victoire remportée dans la Carrera Panaméricaine de 1953 où trois D 24, pilotées respectivement par Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi et Eugenio Castellotti, se placèrent aux trois premières places. L'année suivante Alberto Ascari, au volant d'une D 24, remportait la «Mille Miglia». Moteur 6 cylindres en V de 3100 cm³, puissance 230 ch à 6200 tr/min (d'autres versions furent dotées d'un 3284 et d'un 3750 cm³); poids 840 kg.; vitesse 265 km/h.

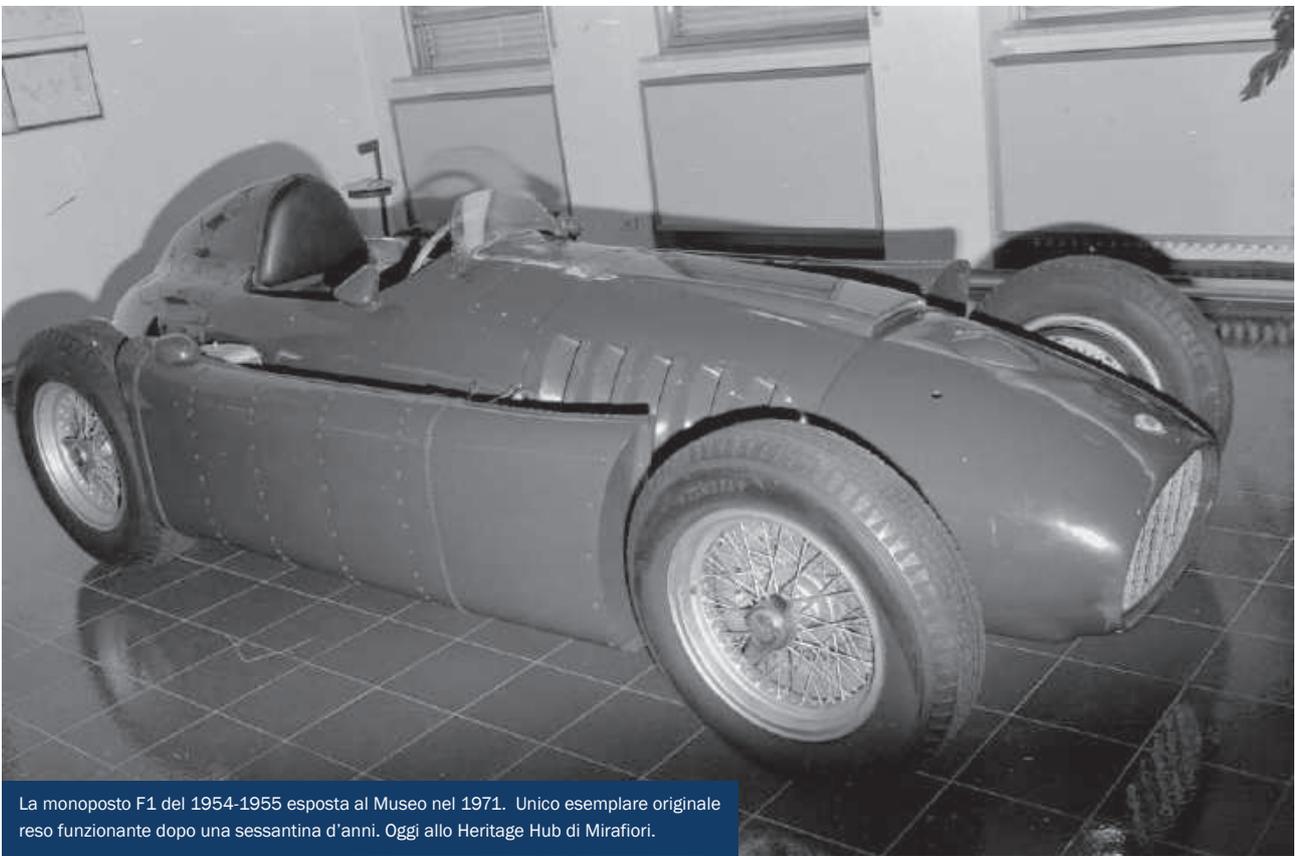
This racing model, developed under Vittorio Jano supervision, has taken its name from the glamorous win in the 1953 Pan American Carrera, when three D 24s obtained the first three places with Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi and Eugenio Castellotti, respectively. The following year Alberto Ascari won the Mille Miglia race driving a D 24 powered by a six-cylinder 3100 c.c.-Vee configuration engine, max. power 230 CV at 6200 r.p.m. Other versions featured 3284 and 3750 c.c. engines, weighing 840 kgs and top speed 265 k.p.h.

Dieses unter der Leitung des Herrn Vittorio Jano verwirklichte Sport-Modell erhielt den Namen vom aufsehenerregenden Sieg der «Carrera Panamericana» im Jahre 1953, wo drei D 24 die ersten drei Plätze belegten, und zwar in der Reihenfolge mit Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi und Eugenio Castellotti. Im darauffolgenden Jahr gewann Alberto Ascari immer mit einem D 24 das Mille-Miglia-Rennen. Sechszylinder-V-Motor von 3100 cm³ mit einer Leistung von 230 PS bei 6200 U/min (es gab weitere Versionen mit den Hubräumen von 3284 und 3750 cm³); Gewicht 840 kg; Höchstgeschwindigkeit 265 km/h.

La pagina del catalogo edito a dicembre 1980 dedicata alla D 25. Nonostante il profilo sia chiaramente quello della D 25 viene indicata quale una fantomatica D 24 Carrera.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La monoposto F1 del 1954-1955 esposta al Museo nel 1971. Unico esemplare originale reso funzionante dopo una sessantina d'anni. Oggi allo Heritage Hub di Mirafiori.

Nel 1971 al Museo c'era la monoposto F1 D 50, poi elencata nel catalogo 1980. Esiste ancora allo Heritage Hub di Mirafiori ed è stata resa funzionante da Raffaele Terlizzi negli anni scorsi. E' l'unica funzionante delle due originali rimaste: l'altra è statica al Mauto. Va detto che circolano nel giro delle corse storiche le repliche di Guido Rosani-Jim Stokes, ormai sdoganate come fossero autentiche.

Il catalogo 1980 elenca esposti al Museo 11 motori, tra i quali uno per uso aeronautico. Sono forse rimasti dimenticati in qualche magazzino fuori mano.



La Lancia D 25 carrozzeria Pininfarina oggi allo Heritage Hub di Mirafiori.



PLURALE FEMMINILE

Dal Museo di Legnano una campagna contro la violenza



Elisabetta Cozzi

Quando sono entrata nel mondo automotive, ormai quasi 20 anni fa, mi sono resa conto di come fosse denigratorio e irrispettoso l'abbinamento tra donne ed automobili.

Ho subito pensato che avrei dovuto fare qualcosa. Che non era possibile accettare quelle immagini, quei modi di dire. Volevo agire per migliorare una figura femminile decisamente bistrattata in ambito automobilistico, ero spinta dalla volontà di presentare e guardare le donne con occhi diversi, per il grande valore che hanno, valore che esprimono ogni giorno in ciò che fanno. Compreso essere al volante di un'auto.

Allontanarsi dagli stereotipi, combattere le immagini che distorcono la realtà, superare la cultura discriminatoria.

"Donne e motori, gioie e dolori" o "Donna al volante, pericolo costante" o anche "Guidi/parcheggi come una donna" Sono solo alcuni dei modi di dire ancora radicati. E poi le immagini di donne sulle auto?

Provate a digitare "donne e motori" su Google Immagini e guardate con i vostri occhi.

Non sono forse anche queste immagini, questi modi di dire, di comunicare che pongono le condizioni per la mancanza di rispetto, di considerazione, che portano a sminuire e dare poco valore alle donne?

Anche questo è violenza e porta alla violenza, anche su questo c'è bisogno di attenzione e divulgazione.

Per questo nel 2008 ho fondato un movimento: Woman In Power che nel tempo ha coinvolto centinaia di donne, il movimento dal 2015 ha sede nel Museo Fratelli Cozzi. Sono stati fatti molti eventi ed iniziative ed è stato presentato in tantissime occasioni.

Da tempo però avevo in mente qualcosa di speciale, qualcosa che potesse mostrare bellezza ed eleganza della figura femminile e l'incontro con la giovane fotografa Camilla Albertini ha dato il via ad un progetto speciale: degli scatti fotografici di Donne di valore a bordo delle meravigliose Alfa Romeo del Museo.

Così è nata nel 2022 la I edizione della mostra fotografica

"Donne e motori? Gioie e basta"

Ed è stata un successo straordinario. Forte e significativo il messaggio di riflessione in essa contenuto che è stato divulgato in molti luoghi pubblici e privati. Raggiungere e salvaguardare una parità vera e concreta, promuovendo un cambio di rotta, prima di tutto a livello culturale.

La II edizione è stata presentata in preview a Milano Autoclassica 2023 e inaugurata al Museo Fratelli Cozzi nell'ambito delle manifestazioni per il 25 novembre, giornata mondiale contro la violenza sulle donne.

Il progetto fotografico, patrocinato da ACI Storico, ASI e FIVA, si è avvalso del supporto di Fineco, NiEW, Würth e Wyler Vetta, della partnership dell'Università Liuc e della media partnership di Quattroruote e Ruoteclassiche.

Un contributo per combattere le immagini che distorcono la realtà e per superare la cultura discriminatoria, 20 donne di alta professionalità sono ritratte a bordo di altrettante auto del Museo. Donne che hanno partecipato al progetto nella convinzione che la violenza contro le donne si combatta anche attraverso un cambiamento culturale, che contrasti le discriminazioni e gli stereotipi di genere, oggi ancora tanto diffusi.

La fotografa Camilla Albertini le ritrae con le mani salde al volante ed il viso nello specchietto, per colpire con la forza delle immagini là dove il luogo comune si svela vuoto e retrogrado.

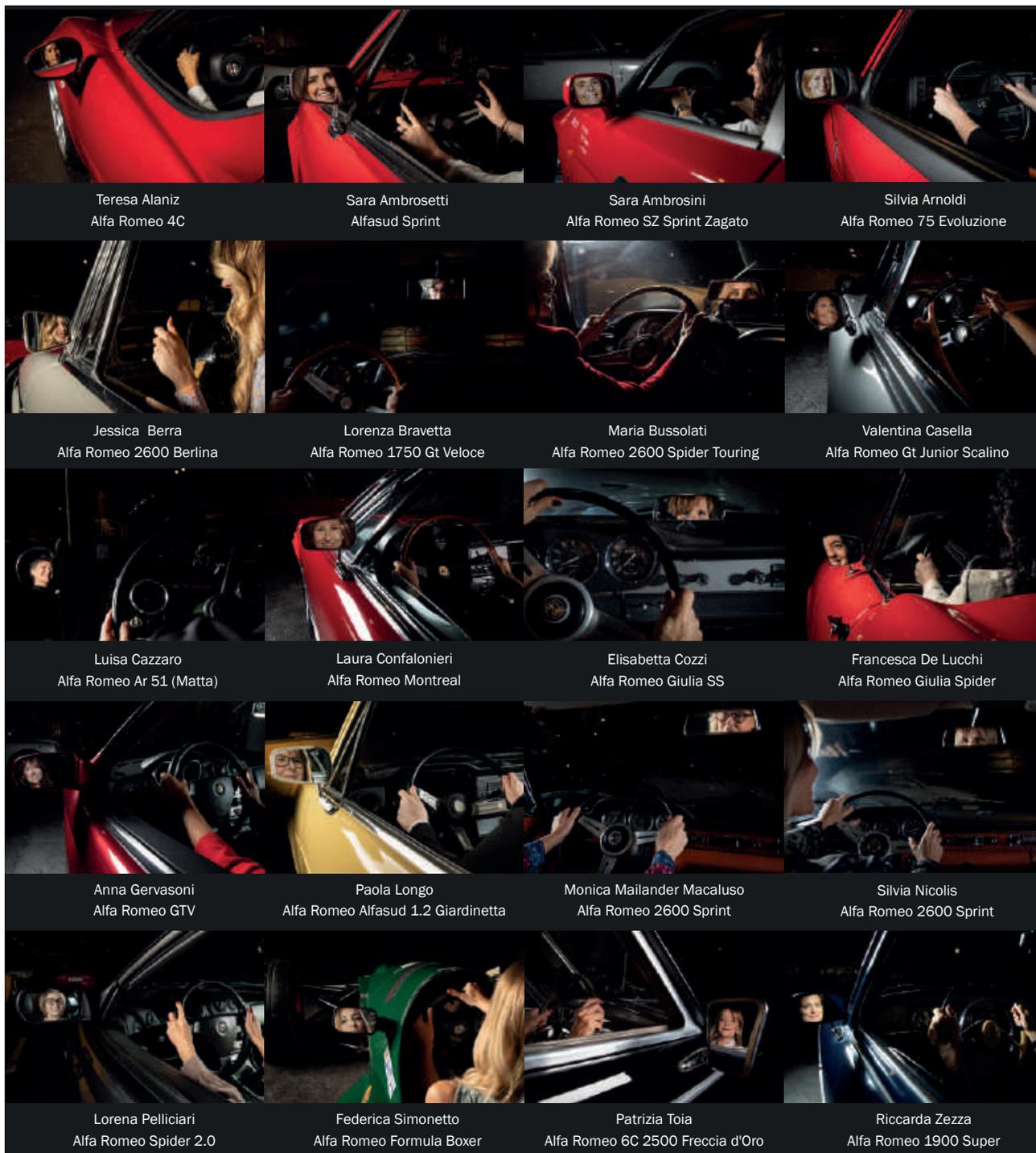
Per sensibilizzare tutti sull'urgenza di una vera parità, che nasce anche dalle battaglie culturali.

Un album corale il cui scopo è quello di ricordare quanto sia urgente raggiungere e salvaguardare una parità vera e concreta attraverso prima di tutto una riflessione sull'importanza della cultura, dell'educazione e del rispetto.

Tra le donne fotografate ci sono le donne che dirigono i più importanti Musei italiani dell'auto, le sole ad essere fotografate con il viso riflesso nello specchietto interno invece che esterno.



Ecco le protagoniste dei 20 scatti di questa II edizione



DA CERDA A TIRANA

La galoppata della Bugatti dalla Sicilia all'Albania



Giuseppe Valenza

L'Automotoclub Storico Italiano e la Commissione Storia e Musei, esattamente due anni fa, premiando con una cerimonia ufficiale e una targa ricordo l'opera in metallo in scala 1:1 realizzata da Calogero Sperandeo per essere esposta al Museo Vincenzo Florio di Cerda, avevano colto la grande originalità di questa creazione. Nel corso di questi due anni la Bugatti è diventata l'attrazione del museo diretto da Antonio Catanzaro. Lo scorso ottobre il fondatore del Museo Vincenzo Florio è stato invitato a presentare la Bugatti in Albania, nazione che ha iniziato a muovere i suoi primi passi in un settore trainante come quello del motorismo sia storico che moderno.

Gli organizzatori dell'Automotive Fair Albania, al Palazzo dei Congressi di Tirana, è giunta quest'anno alla sua seconda edizione. Venuti a conoscenza dell'esistenza della vettura, hanno invitato Antonio Catanzaro e Calogero Sperandeo, ad esporla nel salone fieristico albanese di fine ottobre. I due siciliani, per nulla intimoriti dalle incognite del viaggio che comportava una percorrenza complessiva di 1800 km inframmezzata da quattro traghettementi, hanno accettato ben volentieri. Le immagini che corredano questo breve articolo sono la testimonianza dell'attenzione ricevuta da questo lavoro artigianale e dalla passione che ha mosso due appassionati della Targa Florio.



COLLEZIONE MARIANO LUCCA

Passione di famiglia

Danilo Castellarin

La Collezione Lucca nasce da una passione di famiglia. Perché il padre Aldo e i figli Paolo e Mariano hanno sempre respirato pane e motori. Con officine, assistenze, restauri, vendite, acquisti, competizioni, noleggi, insomma con tutto quello che ha a che fare con le due o le quattro ruote.

“Ricordo che mi avvicinai alla raccolta e alla cura delle auto dopo l'alluvione del 1966, quando ero ancora poco più che un ragazzo e insieme a mio fratello rilevai una mezza dozzina di Alfa Giulia travolte dalla piena del fiume Adige, negli stessi giorni in cui Firenze veniva travolta dal fiume Arno”.

I due fratelli, seguendo scrupolosamente le direttive del padre e lavorando di notte riescono a ridare vita alle Alfa alluvionate. Col tempo all'officina si affianca un autosalone, il giro di auto aumenta ma non tutte vengono vendute perché la passione è forte. Così, mese dopo mese, anno dopo anno, la collezione aumenta e arriva a superare quota 50, con esemplari di rilievo, come Lancia Stratos, Ferrari Testarossa, Ferrari Dino 246, Ferrari 308, Fiat Abarth 131, Lancia Aurelia B20, un ricco ventaglio di Porsche, Jaguar, Alfa. Lucca ama la storia, la ricerca, la divulgazione. Negli anni Ottanta diventa giornalista e collaboratore di Luca Grandori, anima di Auto Capital, la rivista che intuisce le potenzialità del settore.



Nel 1996 arriva anche l'impegno agonistico su Chevron B23 e Osella, che oggi riposano al calduccio in questa bella collezione capace di testimoniare le emozioni dei giovani nati del dopoguerra, quando bastavano quattro cerchi in lega, un volante in legno e l'assetto ribassato per sentirsi campioni su una Cinquecento.

"Purtroppo", sorride Mariano Lucca, "oggi tutto è cambiato e a volte mi sembra che i giovani abbiano perduto la capacità di sognare. Io conservo ancora l'emozione di certi acquisti, la prima moto, i restauri in officina rubando le ore al sonno, la gioia di veder rinascere un'auto destinata al macero. Se dovevo acquistare una moto, non dormivo per una settimana. Anche se poi mi faceva disperare e arrivai a contrarre un mutuo per comperare una Stratos".

Link scheda museo: <https://asimusei.it/museo/collezione-mariano-lucca/>



INFO & CONTATTI

Collezione Mariano Lucca
Via Balista 6, 38068 Rovereto (TN)
Telefono: 0464 421313



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

FONDAZIONE TREGUA, NUOVO MUSEO DI CATANIA

Auto, borse di studio e tante iniziative benefiche

Dalle ceneri della storica ex Concessionaria Citroen è stato presentato a Catania in via Acireale 3, il Museo delle Auto Storiche della Fondazione Etica e Valori Marilù Tregua.

Si tratta di un insolito abbinamento che riunisce una ricchissima collezione di oltre seimila volumi di Diritto a vetture d'epoca. Nel corso della giornata inaugurale, sabato 9 dicembre, la Fondazione Tregua ha consegnato due borse di studio per la frequentazione di master universitari di secondo livello a studenti delle università siciliane che si sono distinti per le loro capacità e che si trovano in una condizione di svantaggio economico. La Fondazione ha anche donato trenta abbonamenti alla stagione 2023-2024 del Teatro Stabile di Catania destinati agli alunni dell'Istituto Omnicomprensivo Pestalozzi del Villaggio S. Agata di Catania. Oltre a questo, nell'ambito di una collaborazione ormai decennale con la sezione catanese di Andos (Associazione nazionale donne operate al seno), presieduta da Francesca Catalano direttore dell'U.O.C. multidisciplinare di senologia dell'ospedale Cannizzaro, è stato presentato il libro "Quando la luna cade nel pozzo. I nostri primi vent'anni" a cura di Pina Travagliante. In rappresentanza dell'Automotoclub Storico Italiano è intervenuto il dottor Giuseppe Valenza, esponente della Commissione Storia e Musei e Vincenzo Carbonaro, presidente dello storico club La Manovella di Acireale nonché componente della Commissione Tecnica Auto dell'ASI, che ha illustrato ai partecipanti, attraverso i mezzi esposti, la lunga storia dell'automobile.

Link scheda museo: <https://asimusei.it/museo/fondazione-marilu-tregua/>



INFO & CONTATTI

Fondazione Marilù Tregua
Via Acireale 3 E/F/G - 95127 Catania (CT)
Telefono: 095 497494



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

*L'automobile è stata la grande innovazione
del Novecento perché ha accorciato le
distanze, avvicinato popoli, favorito
l'incontro di pensieri e culture*

Visita www.asimusei.it
per scoprire i tesori dei musei motoristici italiani





LA RIVISTA DEI MUSEI A CURA DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO