



LA STORIA DELLA MOTORIZZAZIONE NEL NUOVO MUSEO DELL'AUTO

I lavori di ampliamento hanno portato a 19 mila metri quadrati
la superficie espositiva

L'ambientazione dello svizzero François Confino visualizza
in trenta scenografiche tematiche
la storia dei veicoli su quattro ruote

Dopo 4 anni di lavori il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino ha riaperto i battenti, presentandosi al pubblico profondamente rinnovato. Una ristrutturazione radicale, che ha richiesto ingenti sforzi finanziari e un lavoro attento di regia per inserire questa struttura nell'ambito delle proposte museali di Torino, accresciute e ulteriormente arricchite nell'ambito dei festeggiamenti dell'Unità d'Italia, che vedono la capitale sabauda al centro dell'attenzione.

Così il nuovo percorso museale si presenta adatto a soddisfare la curiosità anche di chi non è appassionato di motorismo storico, ma desidera farsi una cultura generalista della storia dell'automobile e delle sue conseguenze sulla vita dell'uomo.

Un passo importante ed epocale per il Museo, che ha ri-

chiesto il coinvolgimento dell'architetto svizzero François Confino, conosciuto a Torino per le scenografie del Museo del Cinema, tra i più visitati d'Italia.

Confino ha lavorato a stretto contatto con il direttore Rodolfo Gaffino Rossi e il suo staff, con particolare riferimento a Donatella Biffignandi che per l'elvetico ha curato le ricerche, in modo da poter offrire al pubblico un prodotto culturale storicamente corretto.

Ne è scaturito un itinerario espositivo completo e, come già detto, curioso anche per chi non conosce l'argomento. L'appassionato dovrà quindi fare un piccolo sforzo per superare alcuni concetti generalisti, ma saprà meglio apprezzare la ricchezza di argomenti e di notizie, articolate in 30 sezioni, su una superficie di 19.000 metri quadrati.

A cominciare dall'origine dell'automobile, spiegata nel-

L'edificio che ospita il rinnovato Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Rispetto alla sede inaugurata nel novembre del 1960, è stata costruita una nuova palazzina di 6 piani nella parte posteriore della struttura; anteriormente è stato parzialmente ricoperto anche il cortile, per ospitare eventi e manifestazioni.

la sezione “Genesis” con tavole interattive che illustrano i problemi relativi allo scorrimento delle ruote. Nella stessa sala c'è la ricostruzione del carro semovente immaginato da Leonardo da Vinci nel 1478 e il carro a vapore di Cugnot, che risale al 1769.

Sfruttando la sua collezione davvero unica, la parte denominata “I cavalli diventano fantasmi” espone la carrozza a vapore costruita a Torino nel 1854 da Virginio Bordino.

“A tutta velocità” presenta le nuove forme studiate per ridurre l'attrito con l'aria, rappresentate dalla ricostruzione della Jamais Contente, realizzata dal belga Camille Jenatton, con motore elettrico, il primo veicolo al mondo che il 29 aprile 1899 ha superato il muro dei 100 km all'ora (105 km/h, per l'esattezza).

Spettacolare la sezione “Il grande garage del futuro”, una riproduzione di un'officina d'inizio Novecento, con una serie di vetture notevole per qualità: la Benz Victoria del 1893, la Peugeot Tipo 3 del 1892, prima auto acquistata in Italia; la Bernardi 3,5 CV del 1896, prima auto a tre ruote costruita in Italia; la Benz Break - quasi un taxi antelitteram - del 1899; la De Dion & Bouton 8 HP del 1903; la Panhard Levassor B1 del 1899; la Renault 3,5 HP del 1899; la Ceirano del 1901; la Darracq 5HP del 1902; la Florentia del 1903, unico esemplare tuttora esistente di questa marca; l'Oldsmobile Curved Dash del 1904, primo veicolo con caratteristiche utilitarie; la Fiat 4 HP del 1899, il modello d'esordio della Casa torinese; la Fiat 8 HP del 1901 che partecipò al primo Giro d'Italia; la Fiat 12/16 HP del 1902, prima Fiat ad essere esportata; la Fiat 16/20 HP del 1903 (turismo).

Un richiamo al futurismo” si trova nella sala denominata “Fervore meccanico del Novecento”, dove sono esposte le vetture Fiat 24/32 HP del 1905, Fiat 24/40 HP del 1906; Fiat Zero del 1912, capostipite delle utilitarie torinesi; Brixia Züst 10 HP del 1908; l'elettrica Stae del 1909, la Legnano del 1908; De Dion Bouton BG del 1907; la Fiat landaulet 18/24 HP del 1908, appartenuta al conte Biscaretti; la ricostruzione della sagoma dell'Alfa Romeo Ricotti del 1914.

A sinistra, molto suggestiva la sala dedicata alle automobili da competizione, schierata su una lunga curva parabolica, davanti a una scenografia formata da proiezioni dinamiche; a destra, una delle sezioni che illustra il lavoro dell'uomo e le sue creazioni.



L'Italia della Pechino-Parigi del 1907 è protagonista della sezione “Fino al centro del mondo” mentre l'Italia del 1909, appartenuta alla Regina Margherita e da lei battezzata “Palombella”, fa bella mostra di sé nella tematica “Il lusso dell'Auto” insieme all'Isotta Fraschini AN 20-30 HP del 1909 e alla Delage AB-8 del 1913.

Il percorso storico prosegue con “La guerra scombina le carte”: ecco una Renault AG- Fiacre Paris del 1910, il taxi che portò i soldati francesi al fronte sulla Marna salvando Parigi dall'invasione tedesca e la Fiat 4 del 1911, utilizzata nella versione militare dall'Esercito Italiano.

Dopo la guerra “I folli anni Venti e Trenta” con la Rolls Royce 40-50 Hp del 1914; l'Isotta Fraschini 8 del 1920 e 8A (un modello fu acquistato persino da Rodolfo Valentino) del 1929; la Spa 23 S del 1922; la Diatto 30 del 1928; la Citroën C3 del 1922.

L'“Aerodinamica” rivoluziona la progettazione negli anni Quaranta: la Lancia Aprilia del 1948 ne è un valido esempio. A livello internazionale la crisi del '29 provoca grandi stravolgimenti sociali, economici e politici che coinvolgono non solo l'Europa ma il mondo intero: “Tutto cambia” illustra l'imporre dei grandi regimi totalitari d'Europa e l'imminenza dello scoppio della seconda guerra mondiale. Qui sono presentate la Mercedes Benz 500 K del 1936, classica vettura dei gerarchi nazisti; la Fiat 508 “Balilla” del 1932, la Austin Seven del 1932 (uno dei primi veicoli autenticamente utilitari); la Packard Super-Eight 1501 del 1937, la Citroën Traction Avant del 1934, di concezione rivoluzionaria; la Fiat 500 del 1936, la più piccola auto mai costruita in grande serie nel mondo; la Ford Jeep del 1941, il “General Purpose” nato in America per scopi militari.

“Rivoluzione italiana” spiega come l'industria automobilistica nazionale ritrovi la sua autorevolezza grazie all'estro dei suoi carrozzieri e stilisti, come dimostrano le due vetture esposte: la Cisitalia 202 del 1948, “scultura semovente” del secolo e la Fiat Turbina del 1954, prototipo sperimentale con turbomotore a gas.

La “Rivoluzione francese” è invece dominata da una vettura Citroën che ancora oggi è considerata un vero capolavoro: ➤





la Citroën DS 19 (Déesse) del 1955, presentata al Salone di Parigi e da allora alla ribalta della costruzione automobilistica per le sue caratteristiche straordinarie, che la rendono diversa da tutte le altre auto in produzione e con le quali sembra anticipare i tempi di almeno dieci anni. La linea, esaltata dall'allestimento con cui la vettura era stata presentata alla Triennale di Milano del 1957, è disegnata dall'italiano Bertoni.

“Gli anni della ripresa” in Italia vedono apparire nelle famiglie alcuni timidi segnali di benessere. La Fiat 600 è la prima vera utilitaria italiana e permette una mobilità agli strati della popolazione che finora ne erano stati esclusi. Sono gli anni dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint, certo non una vettura di massa, simbolo della bella linea italiana. In scena anche la Fiat Multipla 1955 nella rivisitazione di IDEA Institute del 1995.

“Davide e Golia” mette a confronto l'opulento stile ame-

ricano con quello europeo, più razionale, contrapponendo la Cadillac 62 del 1947, uno dei modelli di punta della casa americana, la “micro vettura” Acma Vespa 400 del 1958 - progettata dalla Piaggio e prodotta in Francia - e le ricostruzioni delle sagome della Cadillac Eldorado e della Chevrolet Impala.

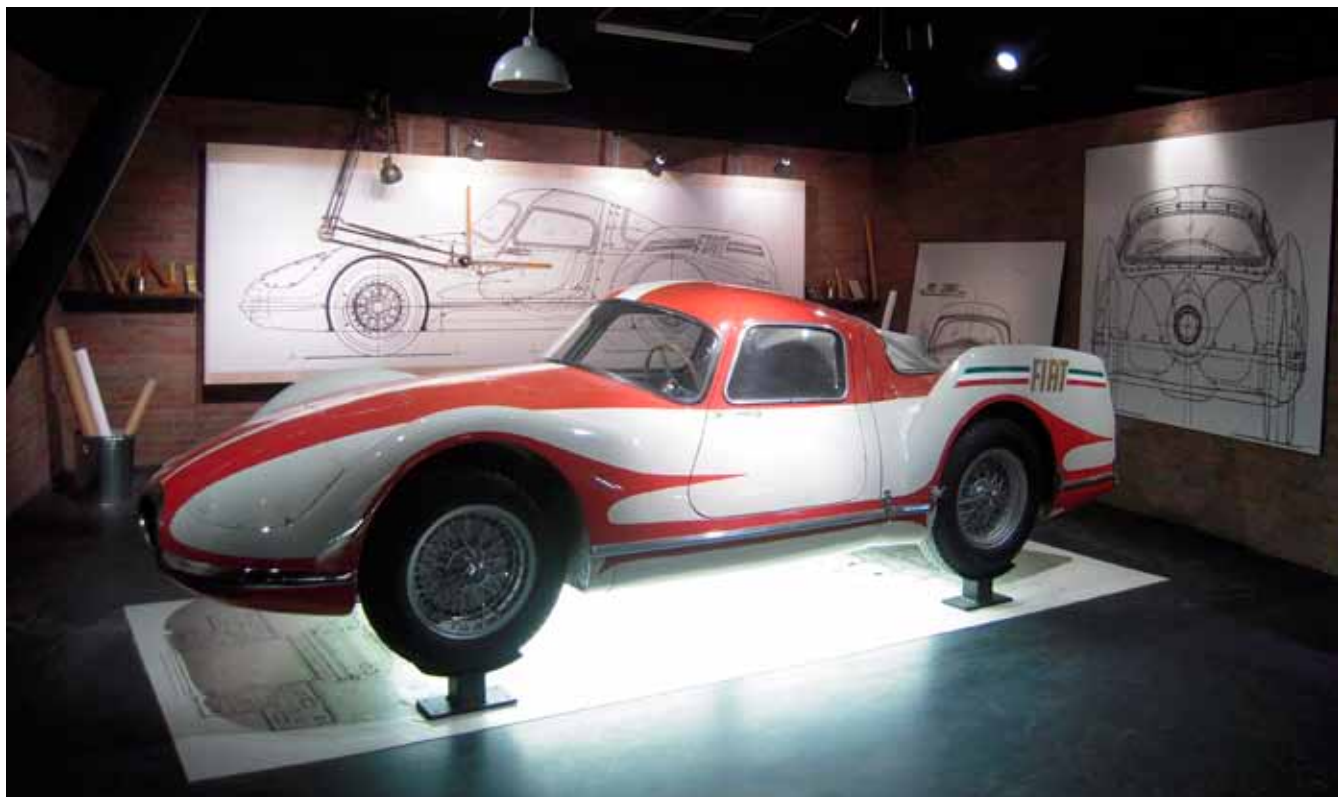
“Arriva la felicità” illustra il boom economico (1958-1963); vanno in scena la Fiat 1900 GL del 1958, la Fiat 600 del 1955 e la Fiat 500 del 1957, le due utilitarie-simbolo della casa torinese; la Morris Mini del 1959 del geniale progettista Issigonis, la Jaguar E Type.

Nella sezione “I giovani alla conquista del mondo” sono raccontati gli anni della lotta studentesca, dei “figli dei fiori”, della 2 CV Citroën e del pulmino Volkswagen, universalmente sinonimi di avventura e anticonformismo.

Dopo la crisi petrolifera d'inizio anni Settanta si scoprono “Nuove tendenze in Europa e nel mondo”. Sono i tempi

In alto, la Cisitalia 202 è collocata in un contesto che esprime il lavoro del designer nel secondo dopoguerra; in basso, a sinistra, la sezione “Addio a Lenin” con una Trabant dietro il muro di Berlino; a destra, la Fiat 600 Multipla rivisitata da IDEA con la Lambretta, due icone del boom economico degli anni Sessanta.





della Ferrari 308 GTB Carburatori del 1980 di Pinfarina, della Iso Rivolta Lele F del 1972, progettata da Bertone e della NSU R0 80, con motore Wankel a pistoni rotanti. Nella sezione "Good bye Lenin" siamo al Check Point Charlie, il famoso posto di blocco per il passaggio da Berlino Est a Berlino Ovest, con Trabant e Syrena, due piccole utilitarie dell'Est. Dall'altra parte del muro una Ferrari rossa. Con gli anni Novanta il mondo conosce la "globalizzazione" e la sensibilità verso l'ambiente.

Il "Destino", ultima sezione del secondo piano, mostra una risposta concreta al bisogno sempre più forte di rispetto e tutela della natura attraverso la ricerca e l'applicazione di soluzioni eco-compatibili. In scena la Phoenix II elettrosolare del 1987 e la Fiat Ecobasic del 2000.

Con "Autorino" il percorso di visita scende al primo piano: oltre 70 le aziende automobilistiche nate nel capoluogo piemontese nel corso del Novecento, oltre 80 i carrozzieri

che vi operano e, ancora oggi, sede di poli di eccellenza nel campo della progettazione e del design. In questa sezione sono esposte la Fiat 500 del 1962, la Storero del 1914, la Scat-Ceirano 150S del 1926, la Temperino del 1920, la Fiat 509 del 1929 e la piccola FOD del 1926.

Gli appassionati troveranno molto interessante la sezione "Sinfonia meccanica", dove sono esposti i motori, i telai e le ruote, che ne costituiscono l'essenza interiore, contrapposta alla carrozzeria, il suo abito esteriore. In scena il telaio Chiribiri 1924, telaio San Giusto 750 del 1924, telaio Lancia Lambda del 1924, telaio Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale del 1928, telaio Fiat 1500 del 1935, 27 motori, 14 ruote e 7 copertoni.

La sezione "Metamorfosi" espone la relazione tra uomo e produzione industriale in serie, sperimentata per la prima volta in America nelle officine Ford per la costruzione della T (15 milioni di auto in 19 anni), è il "motore" del Novecento, ➤

In alto, uno dei "pezzi forti" della collezione: la Fiat Turbina in esemplare unico del 1954. A destra, la sala denominata "Il lusso dell'auto".



UNA RISTRUTTURAZIONE DA 33 MILIONI DI EURO

L'intervento è costato 33 milioni di euro: 22 destinati alla ristrutturazione dell'edificio e 11 agli allestimenti interni.

Quasi raddoppiati gli spazi, passati da 11.000 a 19.000 metri quadrati. La collezione è costituita da circa 200 vetture di 85 marche provenienti da 8 paesi del mondo: Italia, Francia, Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna, Polonia e Stati Uniti.

è il processo che permette la fabbricazione e diffusione di milioni di oggetti tutti uguali in tutto il mondo a prezzi sempre più accessibili. A rappresentare questa serialità ci sono l'Autobianchi Primula del 1967, la Fiat 850S del 1969, la Volkswagen Tipo 1 del 1952, l'Autobianchi Bianchina del 1959, la Ford T del 1916, la Lloyd Alexander TS del 1958.

Nella "Pubblicità" i marchingegni allineati lungo le pareti, totem mediatici in metallo, rimandano al concetto di "lavaggio del cervello" di cui la pubblicità è spesso accusata.

L'amore esagerato, grottesco e caricaturale per l'automobile è al centro della sezione "Follia": come ogni passione, anche quella per l'auto può trasformarsi in ossessione.

E poi ancora la "giungla" dei segnali stradali tra i quali le automobili si muovono nelle nostre strade.

Molto spettacolare il salone "Formula", con una pista sulla quale sono allineate la Fiat F2 130 HP del 1907, la Fiat S 57/14 B del 1914, l'Aquila Italiana 25/30 HP del 1912, l'Itala 11 del 1925, la Maserati 26B del 1928, la Maserati 250 F del 1954, la Bugatti 35 B del 1929, l'Alfa Romeo P2 del 1930, l'Alfa Romeo 159 del 1951, l'Alfa Romeo 179B del 1981, l'Alfa Romeo 33 TT 12 del 1975, l'Alfa Romeo 155 V6TI del 1996, la Monaco Trossi del 1935, il bi-siluro Tarf del 1948, la Ferrari 500 F2 del 1952, la Ferrari 156 F1 del 1963, la Ferrari 312 T5 del 1980, la Ferrari 246 F1 del 1960, la Mercedes Benz RW196 del 1954, la Lancia

D50 del 1955, il Nibbio 2 del 1955, il Dragster del 1965, la Lancia D24 del 1953, la Ferrari F40 1987, la Ferrari F1 di ultima generazione.

Infine il "Design" con una rassegna che parte dall'Itala 25/35 HP del 1912, per passare poi all'Alfa Romeo RL SS del 1926, alla Fiat 520 del 1928, l'Alfa Romeo 8C 2300 del 1934; poi la Lancia Aurelia B20 del 1958, il mascherone dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1954, la Fiat 519 S del 1923, la Lancia Lambda torpedo del 1930, la Cisitalia 202 SMM spider Nuvolari del 1947, l'Alfa Romeo Disco Volante del 1952, la Lancia Flaminia presidenziale del 1961, l'Abarth 2400 coupé Alemanno del 1964, l'Alfa Romeo 2600 Touring spider del 1965, la Maserati Mexico del 1968, la Ferrari 208 GTB turbo del 1982. ■

ORARI DI APERTURA

Lunedì: mattina 10-14 ; pomeriggio chiuso

Martedì: mattina chiuso; pomeriggio 14-19

Mercoledì, giovedì e domenica: 10-19

Venerdì e sabato: 10-21

Costo biglietti: intero 8 euro; ridotto 6 euro; scuole 2,50 euro

Per informazione e prenotazioni:

011.6599872; 011.677666/7 fax 011.6647148

L'AUTO DELLE AZIENDE

Tra le sezioni più interessanti dal punto di vista tecnico quella dedicata alla storia del telaio e della scocca risulta di facile comprensione. Al centro della sala campeggia una sagoma in plexiglas, a forma di auto, nella quale sono montati, ben visibili al pubblico, una serie di componenti, raggruppati nelle 4 applicazioni principali

(motore escluso, trattato in un'altra area del museo): il mozzo ruota, le trasmissioni, le sospensioni e lo sterzo. I touchscreen, realizzati da SKF, consentono di ottenere informazioni con diversi gradi di approfondimento sulle applicazioni, sui dettagli dei prodotti e sull'evoluzione che questi hanno avuto e che potranno avere in futuro.



?????????