



n. 3 / agosto 2020

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

LE MOTO MILITARI DEL MUSEO DELLA GUERRA DI ROVERETO



Davide Zendri

L'uso bellico dei motocicli fu una delle innovazioni tecnologiche introdotte all'inizio del XX secolo. Come per molti altri mezzi a motore, la guerra italo-turca si può considerare la prima occasione di utilizzo bellico delle motociclette. L'Italia impiegò sul fronte libico un piccolo contingente di motociclette prodotte dallo Stabilimento Italiano Applicazioni Meccaniche di Torino al seguito del Corpo di Spedizione. Nata nel 1907, la 2¼ HP aveva una cilindrata di 262 cm³ e pesava 35 Kg. L'agile moto venne destinata al collegamento fra i reparti e, successivamente, a operazioni di avanguardia ed esplorazione. Durante la I^a Guerra mondiale le moto vennero impiegate prevalentemente come mezzo porta-ordini. Dopo la Grande Guerra le potenze alleate istituirono veri e propri reparti mobili su motocicli per utilizzarli in ricognizione. All'inizio del conflitto la nazione che sfruttò in maniera più massiccia i motocicli fu la Germania che schierò addirittura una compagnia mobile (su due ruote o sidecar) per ogni divisione, all'interno del battaglione esplorante. Anche il Regio Esercito utilizzò in maniera diffusa le motociclette commissionandone migliaia di esemplari a Guzzi, Bianchi, Gilera e Benelli, che furono impiegate su ogni fronte di combattimento.

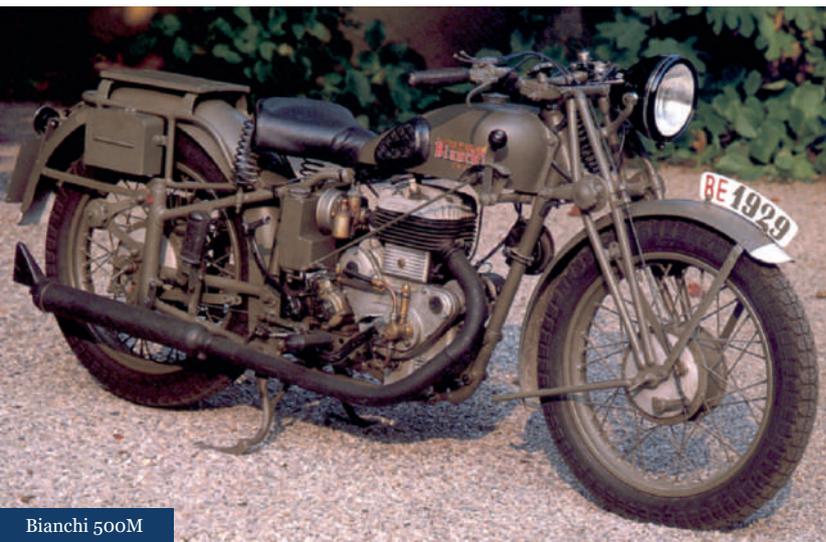


Aereo Nieuport-Macchi Ni-10 prodotto nel 1918

Nonostante si fosse cercato di installare sulle motociclette militari delle armi automatiche, come mitragliatrici e fucili mitragliatori, ci si rese presto conto che ciò ne limitava molto le caratteristiche di agilità e mobilità aumentandone l'ingombro e il peso. Il mezzo inoltre non permetteva nessuna protezione ai soldati a bordo perciò raramente le moto furono utilizzate in combattimento. Ai motocicli da ricognizione, soprattutto da parte degli anglo-americani, furono preferiti mezzi a quattro ruote leggeri come la famosa "Jeep". Tali mezzi garantivano una migliore stabilità fuori strada e una maggiore capacità di carico. Leggerezza e compattezza invece furono le peculiarità di alcuni motocicli, concepiti durante la guerra, che andarono ad equipaggiare le truppe aviotrasportate.



Questo è il caso della Welbike prodotta in poche migliaia di esemplari dalla Excelsior Motor Company di Birmingham per i paracadutisti inglesi. I motocicli durante il periodo bellico furono largamente diffusi anche nelle retrovie come ad esempio nei complessi militari, nelle grandi basi e negli aeroporti dove garantivano collegamenti e sorveglianza. Dopo la II^a Guerra mondiale si cercò di migliorarne le caratteristiche di moto fuori strada alleggerendole e semplificandone la manutenzione. Nonostante le migliorie apportate verso la fine del XX secolo il ruolo tattico delle moto militari andò comunque ad esaurirsi.



Bianchi 500M

Oggi l'Esercito Italiano mantiene in organico la moto Cagiva 350 con compiti essenzialmente esplorativi. I reggimenti logistici le utilizzano invece in maniera più intensa per la scorta alle colonne e la gestione del traffico. I reggimenti di cavalleria sono quelli che utilizzano maggiormente i motocicli all'interno delle compagnie blindo-esploranti, in combinazione con mezzi ad otto, sei e a quattro ruote. Il reggimento Savoia Cavalleria, come i reggimenti paracadutisti, utilizzano la Cagiva 350 negli aviolanci.

Dopo il secondo dopoguerra se nell'esercito i mezzi su due ruote vedono un progressivo ridimensionamento, il loro utilizzo da parte degli altri corpi armati dello Stato invece si accentua. Le caratteristiche di mobilità dalle grandi arterie stradali ai sentieri di montagna rendono ancora le moto particolarmente utili agli specialisti della Polizia, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Guardia Forestale.

Ospitato nel Castello di Rovereto, il Museo Storico Italiano della Guerra dalla sua inaugurazione nel 1921 è uno dei principali musei italiani dedicati alla I^a Guerra mondiale. Le sue collezioni hanno cominciato a formarsi attraverso la raccolta di materiale bellico donato da reduci, famigliari di caduti e privati cittadini. Negli anni successivi sono pervenute nuove donazioni da istituzioni nazionali e governi stranieri. Nel tempo il Museo ha esteso i propri interessi e le proprie raccolte anche ad altri conflitti, dall'età moderna alle guerre coloniali, alla Seconda guerra mondiale, alla Guerra fredda. I materiali esposti e quelli conservati comprendono armi, uniformi e dotazioni dei soldati, materiale tecnico, oggetti militari di uso quotidiano, manufatti artistici, onorificenze, manifesti e cartoline, diari e lettere. Particolarmente ricca anche la collezione di mezzi militari che, grazie a recenti donazioni, ha raggiunto i sessanta veicoli: camion, autoveicoli, mezzi corazzati, aerei, fotoelettriche e motoveicoli.



Vista Castello Rovereto

Fino a pochi anni fa il Museo della Guerra conservava solamente tre motocicli acquisiti negli anni '90 del secolo scorso e risalenti alla Seconda guerra mondiale. La situazione è cambiata in maniera sostanziale dal 2016, quando un collezionista di Colle Val d'Elsa (SI), Vanni Bertini, decise di donare le moto militari di sua proprietà. Grande appassionato di motociclette, Bertini durante la sua vita ha raccolto decine di esemplari, formando così un'importante collezione che abbraccia la storia del motociclismo europeo fra gli anni '30 e gli anni '80 del '900. La parte non marginale della raccolta costituita dai motocicli d'impiego militare sono stati ceduti al Museo in due differenti donazioni nel 2016 e nel 2019. Si tratta di undici motocicli italiani e inglesi risalenti alla Seconda guerra mondiale e ai decenni immediatamente successivi. A corredo della donazione è stata versata anche un'importante selezione di taniche di carburante, alcune radio e altri materiali d'equipaggiamento.

Nonostante le condizioni di conservazione di alcune moto non siano ottimali, il corpus dei materiali riveste un grande interesse collezionistico e storico. Alcuni pezzi, dopo una pulizia e una sistemazione da parte di un'officina specializzata, sono stati esposti nella mostra temporanea "La pelle del soldato" e all'entrata del Museo, dimostrando la versatilità e l'adattabilità di questa tipologia di mezzi militari in un'ottica espositiva.

La collezione di mezzi a due ruote del Museo, se consideriamo anche le biciclette conservate, abbraccia tutto il Novecento e ci permette di documentare l'evoluzione dell'uso bellico, soprattutto da parte del soldato italiano, di questi importanti mezzi di trasporto. Fondamentale, per la futura valorizzazione di questo patrimonio, sarà la collaborazione con enti pubblici e privati. Un primo passo in questa direzione è stato compiuto con questo breve articolo al quale hanno contribuito alcuni soci del Museo, come Alberto Trinco delle Officine Trinco e Vincenzo Migliaccio, capitano in forza al 2° Reggimento Genio Guastatori di Trento, ma anche altri appassionati e "amici" del Museo, come Maurizio Italiani dell'Automotoclub Storico Italiano, Giuseppe Lo Gaglio delle associazioni Vestigia Belli - Bunker Soratte e Fabio Temeroli dell'Associazione Raggruppamento SPA.





Moto Guzzi Alce



Gilera Marte



Welbike Parascooter



Motociclisti italiani verso il fronte 1915-1918

I MOTOCICLI CHE COMPONGONO LA COLLEZIONE

Motocicletta Bianchi mod. 500 M	Italia	1937-1944
Motocicletta Steyr-Daimler Puch mod. S125	Germania	1942
Motocicletta Welbike Parascooter	Gran Bretagna	1943
Motocicletta Moto Guzzi Alce	Italia	1940
Motocicletta Matchless W39/G3	Gran Bretagna	1939-1941
Motocicletta Moto Guzzi Nuovo Falcone	Italia	1970
Motociclo Gilera 175	Italia	1956-1960
Motociclo Moto Guzzi Stornello 160	Italia	1968-1974
Motocicletta Triumph 3HW	Gran Bretagna	1942-1945
Motocicletta BSA Model M20	Gran Bretagna	1939-1945
Motocicletta Royal Enfield Model WD/C	Gran Bretagna	1942-1945
Motociclo Tattico Bianchi MT61	Italia	1961-1963
Motocarozzetta Gilera Marte	Italia	1941-1943
Motocicletta Moto Guzzi Superalce	Italia	1948-1957

Dov'è il Museo della Guerra
Via Castelbarco 7 Rovereto (TN)
Tel. 0464438100
www.museodellaguerra.it



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA PUBBLICITA' FORMATO SEGNALIBRO

Alex Merseburger



Figura 1



Figura 1b

Le nostre automobili saranno presto equipaggiate con motori elettrici rendendo l'utilizzo della benzina inutile? Oppure le auto ibride elettriche conquisteranno il mercato delle automobili? In questo caso ci sarà ancora necessità del carburante per alimentare parzialmente i nostri veicoli.

A prescindere da quello che il futuro ha in serbo per noi, questo articolo si incentra sui segnalibri che, nel corso dei decenni, le industrie del petrolio hanno distribuito per promuovere le loro benzine e lubrificanti con particolare enfasi ai pezzi storici. Per iniziare vediamo i pezzi che Shell ed Esso, due delle *Oil and Gas supermajor* o per dirla con Enrico Mattei due delle *Sette Sorelle*, ci hanno lasciato. Ambedue hanno una presenza che copre l'intero globo e non è una sorpresa vedere segnalibri provenienti da continenti differenti.

Royal Dutch Shell PLC, comunemente conosciuta come Shell, è un'azienda anglo-olandese. Costituita nel 1907, registrata nel Regno Unito e con quartier generale nei Paesi Bassi, nel 2018 è stata la terza compagnia più grande del mondo per fatturato. Shell nel 2013 è stata l'azienda leader nella classifica *Fortune Global 500*; in quell'anno i suoi ricavi sono stati equivalenti al 84% del prodotto interno lordo olandese. Opera in più di 70 paesi con 85.000 dipendenti e possiede in tutto il mondo 44.000 stazioni di servizio che distribuiscono i suoi prodotti.

Guardiamo i segnalibri disponibili partendo dal più vecchio. L'inconfondibile conchiglia come logo appare nel piccolo riquadro sotto le zampe del leone (*figure 1-1b*).

L'altro lato di questo segnalibro fa riferimento ai Giochi Olimpici tenutisi ad Amsterdam nel 1928. Bataafsche Petroleum Maatschappij (olandese per Batavian Oil Company), la compagnia sponsor dei giochi, era la filiale della Shell nelle Indie Orientali Olandesi e successivamente in Indonesia.

Al 1929, solo un anno dopo, risale un bel calendario-segnalibro emesso dalla Shell italiana. Sul fronte un ragazzino felicemente orgoglioso ha dipinto su un muro nome e logo con lo slogan che recita: *i colori della Marca di fiducia!* Sul retro vi appaiono il secondo semestre, l'immagine di una pompa di benzina e le frasi qualità purissima e di fianco misura visibile. Il calendario del 1931 presenta il retro identico, mentre sul fronte fa bella mostra un'illustrazione del famoso artista pubblicitario Marcello Dudovich. Un'automobile, un motoscafo e un aeroplano denotano che tutti i loro motori beneficiano dei carburanti Shell e Aureola (*figura 3*).

Attraversando l'oceano è giunto a noi un segnalibro del 1935 (*figura 4*) sul quale al retro è sovrastampato il programma degli incontri di Fresno State (oggi California State University) il team universitario che partecipava al campionato di football americano.

In conclusione, provenienti dagli anni Sessanta, possiamo mostrare una serie di segnalibri britannici. Tutti questi sono destinati agli inglesi che viaggiavano in auto all'estero, prevalentemente per turismo. Su uno di essi, sorprendentemente, compare questa frase: *Dovunque tu possa viaggiare in Europa occidentale, eccetto la Spagna...* Mi chiedo: perché Shell ha scelto di non operare in Spagna?

Exxonmobil Corporation deriva dalla Standard Oil, fondata nel 1870, di John D. Rockefeller e attualmente, con le sue 37 raffinerie sparse in 21 nazioni, è il più grande raffinatore del mondo.

Esso è il nome commerciale per la Exxonmobil e le sue aziende collegate. È stata fondata nel 1912 e in gran parte del mondo Esso (che deriva da Eastern States Standard Oil) e Mobil sono le marche principali della Exxonmobil Corp. Per completezza d'informazione, oggi il marchio commerciale Exxon è utilizzato solamente negli USA.



Figura 3



Figura 4



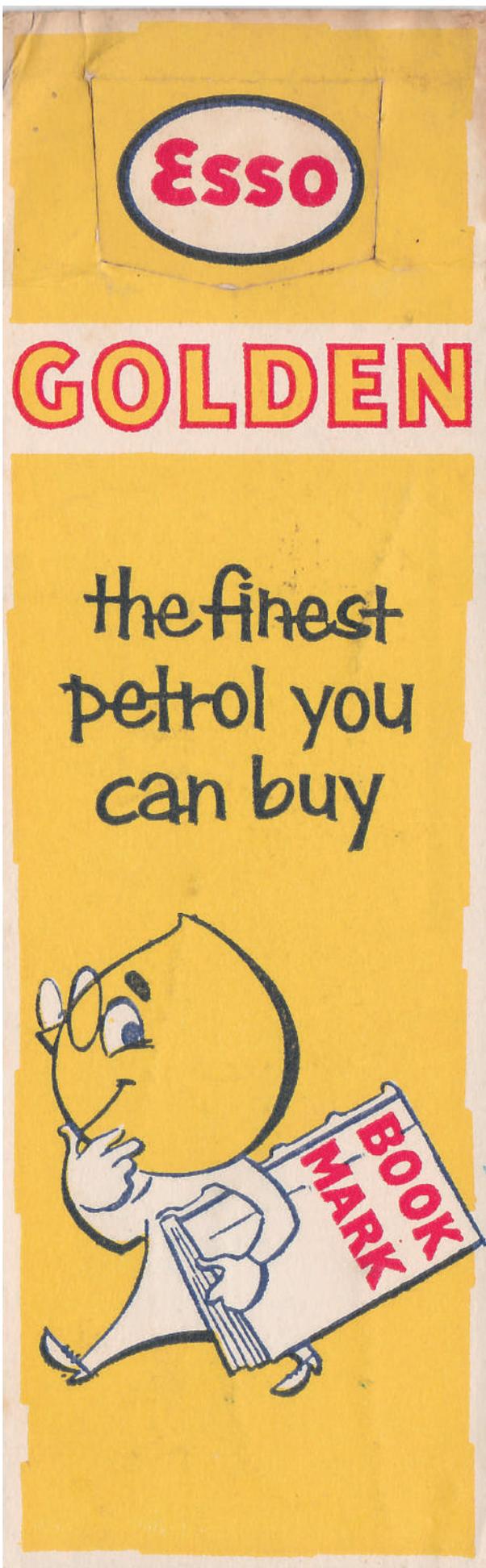


Figura 9

Della Esso possiamo mostrare tre bei segnalibri britannici (figure 9-10-11) che senza dubbio sono stati usati come segnapagina, perché tale era l'indicazione e possiedono un taglio che permette di incastrarli sulla pagina del libro. Sul loro retro appaiono gli indirizzi di stazioni di servizio locali.

Esso si è stabilita in Italia nel 1891 e due segnalibri del Ventesimo secolo (figure 12-13) non promuovono la sua benzina, ma i lubrificanti. Sul primo c'è scritto: *Attenzione al sotto 0°* mentre sul secondo: *Lubrificanti per auto e industria*.

Per quanto riguarda Mobil, è giunto fino a noi un solo segnalibro, proveniente del Regno Unito (figura 14). Il suo simbolo, un cavallo alato rosso, risale al diciannovesimo secolo ed è uno dei più antichi marchi industriali ancora in uso. Sul retro, oltre alla benzina, Mobil Gas promuove anche il suo olio lubrificante.

A seguire ora c'è una miscellanea di segnalibri italiani e australiani di diversi produttori.



Figura 11



Figura 10



Figura 12



Figura 13



Figura 14



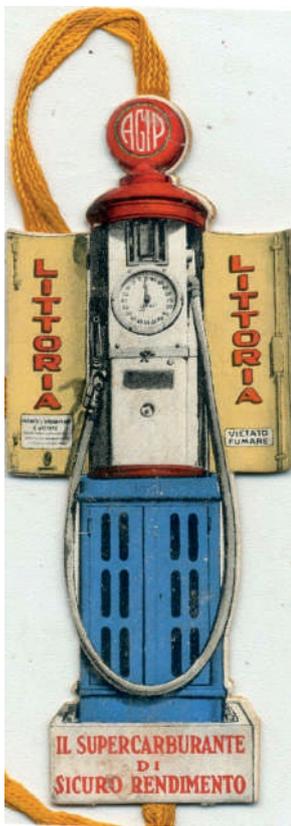


Figura 15

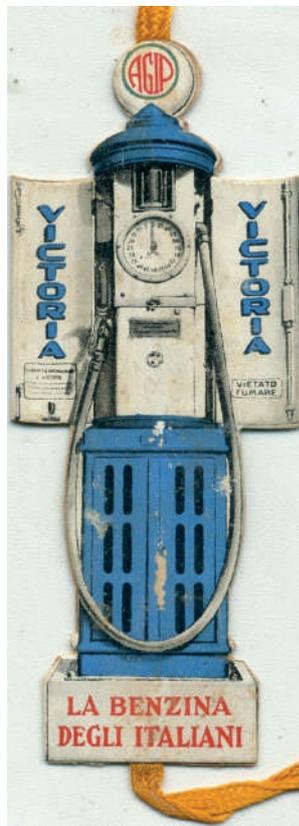


Figura 15b

Agip acronimo di Azienda Generale Italiana Petroli, fondata nel 1926 è stata un'azienda statale e oggi appartiene all'Eni. Durante il ventennio fascista Agip ha prodotto un bel segnalibro fustellato (figure 15-15b) per la promozione di due delle sue benzine: *Littoria il super carburante di sicuro rendimento* e *Victoria la benzina degli Italiani*. Più recente (figura 16) è un altro piccolo segnalibro fustellato e dotato di nastrino dove, oltre al carburante, sono pubblicizzati gli *Olii per auto Italoil*.

Aquila, raffineria di petrolio minerale, era una marca di benzina con sede a Trieste che, nel 1936, raffinava un quinto del consumo totale di petrolio italiano. Ci ha lasciato un segnalibro interessante (figura 17). Non sono una novità l'immagine della pompa di benzina e la lista dei prodotti offerti; è particolare il cordoncino che termina con un bottone cartaceo dove, su un lato abbiamo l'immagine di San Cristoforo che trasporta il piccolo Gesù attraverso il fiume in piena. Noi cattolici lo consideriamo il Santo protettore dei viaggiatori e spesso gli autisti posizionano piccole sue icone magnetiche sul cruscotto dei loro veicoli. L'azienda automobilistica Fiat vendeva anche prodotti per la manutenzione. Questo segnalibro fustellato a forma di lattina di lubrificante (figura 18) è datato 1965. Il retro non necessita di traduzione perché è scritto in cinque lingue.

Dall'Australia arriva il segnalibro Atlantic Union Oil Company (figura 19) una raffineria di benzina che, nel 1933, fu assorbita dalla Standard Oil e che successivamente diventò Exxon.

(Vedi anche TBS News 2020-36, Bookmark Society)



Figura 16

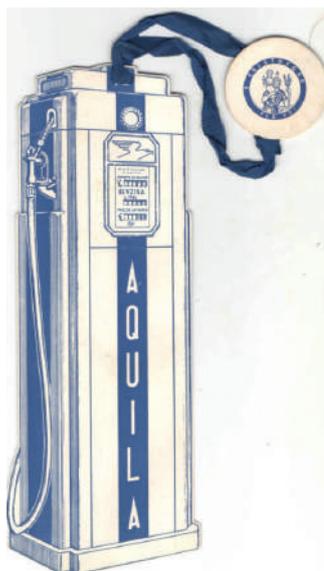


Figura 17



Figura 18



Figura 19

Curiosamente, la parola inglese petrol in italiano significa benzina, mentre il nostro petrolio si traduce con oil, creando possibili fraintendimenti. Lo scrivente è particolarmente conscio di ciò essendo stato involontario protagonista di un divertente episodio che mi capitò a Milano, negli anni Ottanta. Da neolaureato, ero stato assunto nella filiale italiana di una multinazionale svedese. A tavola, con alcuni colleghi provenienti dalla sede di Stoccolma, in qualità di padrone di casa, educatamente chiesi loro se qualcuno desiderasse aggiungere dell'olio di oliva a crudo. Tradussi così, dall'italiano all'inglese: "Would you like to add some drops of crude oil on your food?" Il significato, malauguratamente per me, era questo: "Gradite aggiungere alla vostra pietanza qualche goccia di petrolio greggio?". Non serve aggiungere che tutti scoppiarono in una fragorosa risata. Non capii e dovettero spiegarmi il motivo delle loro risate...a.m.



A TUTTO VAPORE

In ricordo di Franco Risi



Mino Faralli



Costantino Frontalini

Nel 1997, quando venne istituita in seno all'ASI la Commissione Tecnica "Macchine Agricole & Industriali" il mondo del vapore era poco valorizzato rispetto ai trattori dotati di motore a scoppio, anche se entrambi avevano alleviato la fatica di uomini e donne nelle popolose campagne.



In questo panorama di relativa indifferenza, una persona umile e schiva riscopriva i segreti del vapore e delle sue gigan-tesche macchine ormai inutili, ingombranti e pericolose, delle quali si erano persi la memoria ed il senso logico. Il vapore, in pressione, è una forza eccezionale e temibile ma Franco Risi è riuscito a domarla. La rivoluzione introdotta dal vapore fu travolgente in tutti i settori, in particolare quello agricolo. Si potevano arare campi immensi in poco tempo grazie all'aratura funicolare, realizzata utilizzando due locomobili ed un aratro che si muoveva tra di esse tirato da un cavo. Le locomobili a vapore vennero utilizzate anche per azionare le trebbiatrici e consentire la battitura meccanica del grano. Nel 1980 Franco Risi restaurò finalmente, realizzando il "sogno vapore", la prima locomobile, una Hofner

Schranz Clayton Shuttleworth, oggi esposta al museo e presentata con orgoglio dalla moglie Bruna e dai figli Sauro e Sandro. Fu proprio dai suggerimenti di Risi, in accordo con l'allora Presidente di Commissione Mino Faralli, che l'ASI modificò il nome della Commissione Tecnica Nazionale da "Trattori storici" in "Macchine Agricole & Industriali". Risi non volle la nomina a Commissario Tecnico per la sua naturale riservatezza, ma collaborò sempre da "esterno" con passione e competenza.

La vita

Il fascino negli occhi e la fantasia del bambino gli fanno realizzare, in miniatura, a 14 anni, una locomobile perfettamente funzionante: nasce una passione che non si spegnerà più e che lo farà gioire e soffrire, stando lontano da questa disciplina per esigenze di lavoro e formazione e crescita della famiglia, fino agli anni Settanta, quando potrà cominciare la ricerca e il restauro delle sue amate. Locomobili, locomotive, rulli compressori, ma anche motori stazionari, quelli che nelle aziende o nelle industrie "facevano girare il sistema industriale o aziendale ... una azienda o una industria si presentava dichiarando la potenza installata. A metà dello scorso maggio, nella stagione in cui si preparavano le macchine per le trebbiature e arature funicolari, dopo una lunga malattia Franco ci ha consegnato le chiavi del museo e il prezioso carteggio storico acquisito; ad 85 anni.



Mino Faralli con la famiglia Risi all'interno del museo



Il Museo

Dai rottami o esemplari incompleti ritrovati e salvati, sia in Italia che all'estero, anche in pessime condizioni oggi sono esposte nel percorso museale oltre una ventina di macchine: a prima vista può sembrare un numero esiguo ma considerando le dimensioni dei motori a vapore è una collezione notevolissima. Siamo stati accolti dalla moglie, che candidamente ci ha confidato "gli ho voluto comunque molto bene!". Quel "comunque" ci racconta perfettamente dei numerosi sacrifici che ogni collezionista deve fronteggiare, arrivando talvolta a coinvolgere i rapporti familiari. Gli auto-ri, la Commissione Storia e Musei e l'ASI ringraziano, anche a nome delle generazioni future.



Uno scorcio del museo

Contatti

Il Museo si trova a San Giovanni in Persiceto (BO) in via Biancolina n. 4 ed è aperto tutto l'anno, previo preavviso, con possibilità di visite guidate da parte dei figli Sandro e Sauro. Ingresso libero. Tel. 051.823093 - 347.8778586 - www.museodelvapore.it



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

COLLEZIONE BENITO RENZO BATTILANI

Raccogliere e aggiustare “ferri vecchi”, come ama chiamarli Benito Renzo Battilani, lo hanno portato a creare nella sua casa una collezione che percorre la storia della motocicletta dalle origini fino alla seconda guerra mondiale.



Non poteva essere diversamente se pensiamo che fin da bambino, negli anni duri del dopoguerra, con i pochi soldi racimolati anziché comprare le caramelle si recava da un vicino rigattiere a rovistare nella ferraglia per cercare oggettini contorti che accendessero la sua fantasia, per poi studiare come poter realizzare un motorino in miniatura in grado di dargli movimento.

Arrivò il periodo della scuola; per frequentarla doveva spostarsi in bicicletta per una cinquantina di chilometri sognando una moto. I soldi erano pochi ma l'idea di realizzare il suo sogno era sempre presente. Decise di fare ogni genere di lavoretto e, con un amico nelle sue stesse condizioni, si impegnarono a lavorare e risparmiare su tutto finché il sogno si avverò con l'acquisto di una vecchia Harley Davidson monocilindrica pagata a un prezzo da strozzino, considerando che le moto del momento erano tutt'altra cosa. La portarono dal meccanico del paese ma questo era già passato alle moto moderne e alla vista della Harley li cacciò dicendo che non avrebbe mai messo mano su un vecchio catorcio. Portata la moto da uno zio compiacente si improvvisarono meccanici e ci presero anche gusto; tutti gli sforzi furono premiati e alla fine la moto partì, e partì anche il tarlo che avrebbe portato Battilani alla collezione che oggi possiamo ammirare.

Era la fine degli anni Cinquanta e quelli che andavano a caccia di vecchie moto erano pochi, e ancor meno quelli che avevano voglia e tempo di metterci le mani; non esistevano ancora il restauro e il collezionismo.



Battilani riceve personalmente i visitatori e dopo il benvenuto si raccomanda di fare domande per il piacere di soddisfare le curiosità che portano inevitabilmente a concentrarsi sulla storia e sulla tecnica di quei periodi storici.

Si apre la visita alla collezione con un bel colpo d'occhio nella prima sala dove le moto sono suddivise per tematiche. Un angolo è riservato alle pioniere dove spicca la moto più anziana, una Adler del 1902 seguita da una Wanderer del 1905 ecc.

Interessante la parete delle sportive con prestigiose moto da corsa degli anni Venti sia italiane che straniere, dalle raffinate Borgo dotate di soluzioni tecniche inusuali per l'epoca alla Triumph Ricardo, alla AJS Big Port, alle Sunbeam, ecc.



La zona centrale contiene una parata di quattro cilindri, le moto che rappresentano la storia e l'evoluzione tecnica: si passa dalla FN del 1905, alle americane Henderson, Ace, Indian, fino alla caratteristica Nimbus Stovepipe emblema della Danimarca.

Scelta non casuale rispecchia la parete delle Harley Davidson con i prestigiosi modelli della casa di Milwaukee dal 1916 al 1930: non a caso Battilani ritiene che sotto il profilo tecnologico fossero avanti dieci anni rispetto alle europee.

Completa la sala una serie di moto rare specialmente italiane perché ritiene doveroso salvare la nostra produzione che è stata di servizio quasi esclusivamente in patria e pertanto non così conosciuta da tanti appassionati.

A conferma del suo desiderio di salvare la nostra storia si entra in una sala interamente dedicata a una marca, la Frera, la marca più importante dell'Italia dall'inizio del Novecento fino agli anni Trenta, fornitrice del Regio Esercito durante la Grande Guerra; sfoggiano in bella vista manifesti, fotografie e cimeli che raccontano la storia della casa costruttrice.

Si scende poi in un locale dove si trovano le moto con sidecar e l'officina dove si respira l'aria del lavoro lungo, paziente e minuzioso del Battilani per riportare gli esemplari all'antico splendore, una gioia per tutti gli appassionati di meccanica.

Tante altre curiosità portano i visitatori a disperdersi fra vetrinette con pezzi di ricambio, moto ancora in attesa di restauro, una raccolta di vecchie candele in attesa di sistemazione, ecc., sempre col Battilani pronto ad esaudire le eventuali richieste con l'entusiasmo che lo contraddistingue.

Nota di orgoglio è per lui l'assegnazione nel 2017 del "Grifo di Cristallo" da parte della Città di Imola, un riconoscimento che la città offre al suo cittadino per essersi distinto per la diffusione della cultura motoristica anche attraverso l'ampia documentazione del suo archivio a disposizione di chi è interessato.



Arte & Musei

SE IL MUSEO DIVENTA GALLERIA



Danilo Castellarin

I musei possono diventare un luogo ideale per ospitare mostre tematiche legate al motorismo e così attirare nuovi visitatori. Auto, moto, aerei ed ogni altro mezzo di trasporto hanno ispirato molti artisti che hanno fermato nelle loro tele i magici momenti del secolo scorso, come il britannico Peregrine Heathcote, pittore vivente, proposto in questo servizio.



Nato a Londra nel 1973, Peregrine Heathcote ha trascorso la sua infanzia in Gran Bretagna e a Dubai, dove la sua immaginazione è stata libera di crescere, influenzata da una cultura internazionale che ha stimolato la sua fantasia che si riflette spesso nei suoi quadri. Nel 1995 Peregrine si è diplomato all'Accademia d'Arte di Firenze. Le sue immagini di fanciulle che intraprendono viaggi di lusso con auto, aerei d'epoca e navi da crociera, evocano un mondo glamour ed intrigante. L'artista accosta un senso di nostalgia con il mondo contemporaneo, creando storie narrative nelle sue vernici. La Belle Epoque vista attraverso gli occhi ed il pennello di Heathcote trasmettono piacere di vivere, bellezza e leggerezza. In periodi cupi le sue tele sono un vero elisir. Non a caso i suoi quadri "catturano" suggestive immagini del Novecento, il secolo dell'happy car, l'auto felice, non ancora sottomessa ai divieti di sosta perché i parcheggi si trovavano ovunque e i varchi elettronici non fermavano le auto prima di raggiungere il cuore delle nostre città.

Ospitare un "angolo dell'arte" in un museo può essere molto conveniente perché spesso gli artisti cercano spazi adeguati per proporre le loro opere e sono disposti a collaborare gratuitamente con collezioni e sale espositive.

Collezioni e musei, dal canto loro, hanno tutta la convenienza di offrire al pubblico un motivo diverso per fare visita alle loro realtà espositive, perché in questo modo promuovono la loro immagine e ampliano i followers grazie ai moderni mezzi di comunicazione che amplificano le conoscenze e suscitano curiosità anche in settori di pubblico imprevedibili e inesplorati.



Donne di classe

L'atteggiamento un po' snob, i vestiti eleganti, l'aria sofisticata e il cielo mai terso. In primo piano graziose figure femminili, auto potenti ed esclusive, aerei che comunicano il fascino dell'avventura. Sono alcuni degli ingredienti di questi dipinti made in England. Tutti propongono un Novecento capace ancor oggi di suscitare emozioni intense, talvolta un po' di nostalgia, addirittura un dolce rammarico in chi non ha vissuto quell'epoca. Le donne diventano protagoniste di un'autentica rivalsa, quasi un riscatto. Per anni il gentil sesso è stato relegato dal mondo motoristico ad un ruolo ancillare, quasi tollerato dai maschi che lo etichettava con facili battute come "Donna al volante pericolo costante". Ci voleva l'arte per riconoscerne il fascino esclusivo, l'indispensabilità, il doveroso tocco di classe in un mondo per lunghi anni coniugato esclusivamente al maschile. DC



LA GUARDIA DI FINANZA PORTA AL MAUTO LE AUTO SEQUESTRATE



Il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino ha esposto nel cuore dell'estate una "particolare" collezione di veicoli d'epoca e di lusso. Auto e moto provengono infatti dal sequestro portato a termine dalla Guardia di Finanza a Genova nell'ambito di un'operazione internazionale denominata "Rien ne va plus". L'organizzazione criminale aveva destinato auto e moto ad essere commercializzati in diversi Paesi, anche attraverso rinomate case d'asta. La Procura della Repubblica di Genova li ha recentemente affidati in custodia al Mauto, dove potranno essere ammirati dagli appassionati e conservati in modo adeguato. La collezione comprendeva complessivamente 20 unità, per un valore di oltre 1 milione di euro. Al Mauto sono arrivati 17 dei modelli sequestrati, di cui 14 automobili e 3 motociclette, tra cui Ferrari Testarossa, Lamborghini Diablo, Chevrolet Corvette. L'obiettivo, in accordo con la Procura della Repubblica di Genova ed il Museo dell'automobile, è quello di coniugare la corretta conservazione e valorizzazione della collezione e dall'altra di rendere disponibili i pezzi pregiati che la Guardia di Finanza ha recuperato a beneficio dell'erario e della collettività. Dall'inchiesta, coordinata dalla Procura della Repubblica di Genova, è emerso come l'intera collezione era riconducibile ad un soggetto privato genovese che esercitava abitualmente il commercio di auto di lusso e storiche e che aveva accumulato quattro milioni e mezzo di euro di debiti con il fisco. Proprio per tale esposizione economica con l'erario, il disinvoltato commerciante si era spogliato di tutti i beni a lui intestati, attribuendoli fittiziamente ai parenti della propria compagna -tutti sprovvisti di reddito- ed altri soggetti compiacenti, tra i quali due italiani -un torinese ed un lodigiano- oggi residenti a Montecarlo, anche attraverso reimmatricolazioni nel Principato di Monaco e configurando in tal modo il reato di sottrazione fraudolenta al pagamento delle imposte.



Bixio, Tomei, Camerana, Mengozzi



Chevrolet Corvette





Ferrari 360



Ferrari Testarossa

Il giro d'affari sommerso aveva portato alla vendita tra il 2015 e il 2018 di 25 autovetture di grande valore, quali Maserati, Lamborghini, Porsche, Bentley e diverse Ferrari, tra cui la "166 inter" del 1948 venduta per 1 milione di dollari ad un collezionista statunitense. L'operazione è nata a maggio 2018 a seguito dell'apertura di una verifica fiscale nei confronti del principale indagato, selezionato attraverso un esame degli indici di rischio. L'analisi forense condotta sullo smartphone dell'indagato ha portato alla luce numerosi documenti, attestanti l'interposizione fittizia di ben otto prestanome per le auto poi sottoposte a sequestro. Successivamente all'apertura della verifica, il titolare effettivo di tutta la collezione si stava adoperando per procedere alla vendita all'asta in due blasonati eventi internazionali (il "Classic & Sport Cars" di Montecarlo ed il prestigioso "Goodwood Festival of Speed" nel Regno Unito) di otto tra le autovetture della sua collezione, tra cui tre Ferrari, una Corvette di altissimo valore collezionistico e una Lamborghini Murcielago, esemplare nr.26 delle 185 complessivamente prodotte, che aveva lasciato l'Italia alla volta dei salotti britannici. Vista l'imminente vendita all'incanto, la Procura della Repubblica di Genova ha emesso un provvedimento di sequestro preventivo finalizzato alla confisca, con procedura d'urgenza, che è stato immediatamente eseguito dai militari del I Gruppo Genova, i quali sono riusciti a recuperare - in un'operazione durata una settimana - le autovetture in Italia e all'estero ed hanno bloccato - grazie all'utilizzo dei canali di cooperazione internazionale attivati dal II Reparto del Comando Generale della Guardia di Finanza - la vendita all'asta nel Regno Unito e nel Principato di Monaco. Il prosieguo delle indagini ha poi consentito di individuare e porre sotto sequestro ulteriori alcuni beni immobili di pregio siti in Genova tra cui un attico di 300 metri quadrati.



Harley Davidson FL3 Road King



Fiat 500 Gamine Vignale

LE MOSTRE AL MAUTO

Fino al 27 settembre: Lancia Aurelia – Mito senza tempo

Dal 3 dicembre, fino a maggio 2021, le automobili della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica saranno protagoniste di "The Golden Age of Rally - Le grandi sfide", una grande mostra sulla storia dei campionati mondiali di rally.

Fino al 29 settembre, presso lo Spazio Museale di San Francesco a Cuneo, è visitabile la grande mostra "Quei temerari delle strade bianche Nuvolari, Varzi, Campari e altri eroi alla Cuneo - Colle della Madalena". Realizzata dal MAUTO insieme al Comune di Cuneo, affianca alle spettacolari immagini dell'archivio del fotografo Adriano Scoffone le auto che parteciparono alla leggendaria corsa tra il 1925 e il 1930, documenti, scenografie e musiche originali. La mostra arriverà a Torino nel 2021.





www.asimusei.it