



n. 4 / dicembre 2020

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

ALLA SCOPERTA DEL MITO

I Musei Ferrari di Modena e Maranello

C'è una sola Formula 1 al mondo che corre ininterrottamente il Campionato Mondiale dal 1950, anno della sua fondazione e che proprio nel 2020 ha celebrato i settant'anni. Quella Casa è la Ferrari. Al sogno dell'Uomo di Maranello sono dedicati i due musei Ferrari di Modena e Maranello che riservano ai loro visitatori l'opportunità di effettuare la visita combinata di entrambi a condizioni davvero speciali.



Enzo Ferrari con Sergio Pininfarina nel 1956 durante una visita a Torino.
Foto: Archivio della Ferrari SpA - 2010

Al Museo di Maranello Enzo Ferrari e Sergio Pininfarina sembrano guardare una rossa 250, uno dei tanti frutti del loro geniale lavoro

Con l'acquisto del nuovo "Musei Ferrari Pass" il visitatore può usufruire di un biglietto unico con tariffa ridotta, pari a 24 Euro, per la visita dei due Musei. Anche per i minori di 19 anni accompagnati da un familiare è disponibile una tariffa dedicata di 10 Euro. In fase di acquisto dei biglietti Combinati Modena & Maranello è necessario indicare data e ora della visita di ciascun museo, i due musei dovranno essere visitati al massimo entro 48 ore l'uno dall'altro. Con Musei Ferrari Pass diventa ancora più facile scoprire dove è nata la leggenda, visitando il coinvolgente ed emozionante Museo dedicato ad Enzo Ferrari, e vivere il sogno del Cavallino Rampante, con un tuffo nella storia di ieri e di oggi e un viaggio nel tempo verso il futuro, al Museo di Maranello. A Modena una delle ultime iniziative è il Grand Tour, proprio come gli europei più facoltosi chiamavano il viaggio in Italia nei secoli scorsi. Lui, il Drake, non amava viaggiare. Ma riuscì con il suo ingegno e le sue creazioni a richiamare il mondo a casa sua.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



In una mostra al MEF venne esibita la Lancia Ferrari F1 che nel 1956 permise la conquista all'argentino Juan Manuel Fangio del quarto titolo mondiale

Così da oltre 70 anni i cancelli di Maranello rappresentano il punto di partenza di una storia fatta di fascino e stile che ha conquistato clienti e appassionati provenienti da ogni continente. Il Grand Tour comincia qui e segna le sue tappe nelle più affascinanti città del mondo: il glamour delle luci di Parigi, le avanguardie londinesi, l'energia travolgente di New York e degli Stati Uniti, passando dal lusso medio-orientale e terminando con l'estetica millenaria della Cina e dell'Estremo Oriente, Ferrari si racconta attraverso momenti memorabili e personaggi che nel tempo hanno scelto le sue auto come simbolo di bellezza e prestigio. I numerosi successi sui campi di gara, a partire dalla prima vittoria al Gran Premio di Roma sul circuito di Caracalla, hanno influenzato piloti professionisti, gentlemen drivers e celebrities rimaste folgorate da quel fascino speciale e vincente prerogativa di Ferrari. Luoghi iconici e personaggi indimenticabili sono gli elementi di una lunga, bellissima storia che si dipana tra tempo e spazio, e che vede Ferrari sempre protagonista insieme alle sue auto da sogno. Il Grand Tour termina idealmente in Italia, con l'ultima nata



Esposizione interna Gran Turismo Ferrari al Museo di Maranello

della casa del Cavallino Rampante che reinterpreta in chiave contemporanea l'eleganza e la raffinatezza del lifestyle tipico della Dolce Vita degli anni '50-'60 e che qui viene presentata al mondo intero dal palcoscenico della Città Eterna. Il Museo Ferrari di Maranello riserva ai suoi visitatori l'opportunità di effettuare un esclusivo tour panoramico in navetta all'interno della Pista di Fiorano e lungo il viale Enzo Ferrari in Fabbrica. Una guida del Museo illustrerà, in italiano e in inglese, le caratteristiche e i contenuti del circuito della Ferrari, dove dal 1972 si sono svolti i test delle vetture da competizione e stradali, e della Cittadella Ferrari, cuore degli Stabilimenti dove vengono prodotte tutte le vetture del Cavallino. Di particolare interesse le strutture architettoniche realizzate da celebri architetti come Renzo Piano, Massimiliano Fuksas, Jean Nouelle,



Marco Visconti e Luigi Sturchio. Altrettanto interessante la parte storica accuratamente conservata, a partire dall'androne di ingresso che è lo stesso dal 1947. Non è consentito scendere dalla navetta, né fare foto o riprese. Per accedere al tour, disponibile fino ad esaurimento posti, occorre effettuare la prenotazione dal sito del Museo. È necessario acquistare on-line prima il biglietto d'ingresso al Museo, attendere poi conferma e codice di prenotazione inviati via e-mail e procedere infine all'acquisto del tour in navetta. È consigliabile verificare la disponibilità di posti sulla navetta nella data desiderata, prima di effettuare l'acquisto dei biglietti di ingresso al Museo. La data della visita del Museo e del tour dovrà essere la stessa. Relativamente all'orario, la visita al Museo potrà essere effettuata liberamente all'interno dell'orario di apertura, mentre per il tour in navetta sono previste 2 partenze al giorno, alle ore 12:30 e alle 13:30, davanti all'ingresso del Museo. Il programma potrà subire modifiche e annullamenti, in base agli impegni della Pista di Fiorano e della Fabbrica, che potranno essere comunicati fino all'ultimo momento.



Una Ferrari 250 Berlinetta trionfatrice negli Anni '50 in molte gare su strada si gode il meritato riposo a Maranello



La moderna struttura museale del MEF di Modena



E se il tuffo nella storia non vi basta ma volete provare in diretta il brivido della pista, in entrambi i Musei Ferrari c'è la possibilità di calarsi nell'abitacolo di due simulatori semiprofessionali, a disposizione di chi vuole provare l'emozione di guidare una monoposto Ferrari di Formula1 su alcuni dei circuiti più famosi: Monza, Barcellona, Silverstone, Imola, Nürburgring, Zandvoort, Spa Francorchamps e Mugello. La vettura fa percepire il fondo stradale, reagisce in maniera realistica quando si sale sui cordoli e,



Simulatore di guida per provare le emozioni della F.1 nei due Musei Ferrari

soprattutto, ha una straordinaria sensibilità all'accelerazione e alla frenata che permette di provare il brivido della velocità al volante di un mezzo tanto sofisticato. Con un vantaggio: dopo ogni eventuale incidente o testacoda, è sempre possibile ripartire senza danni collaterali. Prima di salire a bordo si riceve un briefing da parte di un pilota o tecnico che spiega come usare il cambio (di tipo F1, con le leve dietro al volante) e quali marce usare nei punti più importanti del circuito. Un'esperienza straordinaria da raccontare agli amici e, perché no, da mettere online per condividere questa emozione con chi non ha avuto la fortuna di scoprire cos'è una Formula1. Il simulatore, che ha requisiti professionali, è tarato per una guida da pilota gentleman. A richiesta, per chi ha esperienza di corsa o di simulatori, può essere configurato in posizione professionale. Una corsa, della durata di 7 minuti, costa 25 euro.



Ingresso Museo Ferrari di Maranello



Il Museo Ferrari di Modena

Dove, come e quando

Museo Ferrari Maranello

Via Alfredo Dino Ferrari, 43, 41053 Maranello MO

Telefono: 0536949713

Internet: www.ferrari.com

E mail museo@ferrari.com

MEF Museo Enzo Ferrari Modena

Via Paolo Ferrari, 85, 41121 Modena

Telefono: 0594397979

Internet: www.ferrari.com

E mail: biglietteriamef@ferrari.com



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

UN MUSEO CHE GUARDA AL FUTURO

Non solo reperti, ma laboratori didattici per diffondere la prevenzione.



Danilo Castellarin



Panoramica del museo

I musei si possono realizzare per passione, nostalgia, memoria storica. Michele Guerra ha fondato il Museo Storico dei Pompieri e della Croce Rossa di Manfredonia (Foggia) dopo un tragico episodio del quale fu testimone nel lontano 1968. “All’epoca lavoravo alla catena di montaggio delle officine n° 17 della Fiat Mirafiori di Torino e una notte, mentre ero addetto alla produzione delle carrozzerie dei modelli 850 e 128, assistetti all’atroce fine di due giovani operatori addetti alla manutenzione delle presse che persero la vita. Fu in quel preciso momento che nacque in me l’esigenza di tutelare meglio le condizioni di sicurezza e di salute dei lavoratori”.

Guerra fonda negli anni Ottanta l’azienda Euroambiente che punta sulla sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro. In breve tempo, questa piccola eccellenza locale varca i confini del territorio per espandersi in tutta Italia. Il 1° luglio 2017 Michele Guerra”, inaugura la “Cittadella della Sicurezza e della Formazione”, che ospita al suo interno la sede centrale di Euroambiente e il Museo Storico dei Pompieri e della Croce Rossa Italiana. Se in un primo momento il Museo aveva come scopo principale quello didattico e veniva utilizzato per istruire le figure preposte alla prevenzione di incendi e soccorso presenti obbligatoriamente in tutte le aziende, oggi è un importante luogo di memoria che racconta la storia di questi due gloriosi Corpi. La visita si estende in oltre 2500 mq. Di superficie espositiva con veicoli dei pompieri dalla fine del 1700 alla metà del 1900 oltre a divise, documenti, laboratori didattici. Il Museo dispone anche di aree ludiche e si sviluppa in quattro padiglioni con migliaia di reperti.



Michele Guerra, fondatore del museo



Fra i mezzi più significativi una pompa a vapore, l'autopompa Fiat 501 del 1919 (Torpedo), l'autopompa Fiat 503 del 1927, l'autopompa Fiat 521 del 1928 e la Moto Guzzi PE238 del 1938. Oltre 3000 pezzi - perfettamente conservati - raccontano come un tempo funzionava il servizio di soccorso in caso d'incendio: dalla chiamata fino al rientro. Ogni luogo è stato meticolosamente progettato dal titolare e ricostruito dal maestro d'ascia Antonio Berardinetti. All'interno vi è anche una sezione dedicata ai Vigili del Fuoco impegnati per anni nella controversa vicenda dell'Enichem e dei suoi numerosi incidenti. "Obiettivo di questa realizzazione", sottolinea Guerra, "non è solamente la testimonianza storica ma anche la diffusione di una mentalità sociale più attenta alla sicurezza e alla salute, uno stimolo alla cittadinanza per promuovere la prevenzione e il senso civico". Fra i tanti scopi di questa interessante struttura la lotta alla piaga degli incendi estivi che sfregiano il territorio. "Conoscere le gesta eroiche dei Pompieri e della Croce Rossa Italiana rappresenta una preziosa testimonianza dell'opera di intervento e soccorso a servizio della gente", conclude Guerra.



Fiat 521 del 1928 - Pompieri Rosarno Reggio Calabria



Fiat 503F del 1927 - Pompieri Milano



Ricostruzione scenario soccorsi del 1943





Nuovo Falcone Guzzi del 1970



Moto Guzzi PE 238 del 1938



Fiat 626 del 1947

Dove, come e quando

Il Museo si trova in via Antonio Meucci Manfredonia (FG) ed è aperto dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 17.30. Il sabato e la domenica su prenotazione per gruppi di almeno sei persone.

Telefoni: 0884-541995 e 340-0852706

Internet: www.museostoricopompieri.it

Email: info@museostoricopompieri.it



AUTOMOTOCUBO STORICO ITALIANO
 COMMISSIONE STORIA E MUSEI

I MEZZI DEL MUSEO DELLE FORZE ARMATE 1914-45 DI MONTECCHIO MAGGIORE



Stefano Guderzo

Direttore Museo Forze Armate Montecchio Maggiore

Uno degli scopi del Museo delle Forze Armate 1914-45 di Montecchio Maggiore (VI) è offrire ai visitatori un percorso museale vario che possa stimolare la curiosità e far riflettere sui molti aspetti che hanno caratterizzato le vicende della prima metà del Novecento. La meccanizzazione militare ed il suo sviluppo è raccontata dalla collezione dei veicoli, (motocicli, jeep, camion, blindati e corazzati), che abbraccia l'ampio periodo che va dalla Grande Guerra fino agli anni Cinquanta.



Sidecar tedesco BMW R75 Seconda Guerra Mondiale

L'esposizione conta complessivamente una trentina di mezzi tra cui due importanti testimoni della Prima Guerra Mondiale: un Fiat 18 BL, impiegato anche in prestigiose produzioni cinematografiche e un trattore d'artiglieria Pavese Tolotti tipo B (quest'ultimo di proprietà dell'Ass. Raggruppamento SPA). Altri veicoli italiani visibili sono i trattori d'artiglieria SPA TL37 e TM40 che assieme al carro veloce L3-35 (proprietà dell'Ass. Museale W. Rama) completano al momento l'esposizione dei mezzi del Regio Esercito. Le forze dell'Asse sono rappresentate anche dai quattro sidecar tedeschi (due BMW R75 e due Zundapp KS, una 600 e l'altra 750) oltre che da un semicingolato OT-810 cecoslovacco con livrea della Wehrmacht.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La maggior parte dei mezzi raccolti però sono statunitensi, comprese diverse Jeep e veicoli logistici, tattici e da combattimento (come lo Scout Car White M3A1 ed il semicingolato M16A1 con quadrinata Maxtron). Diversificata è anche l'esposizione di mezzi post bellici, dalle jeep (Ford M151 MUTT, Fiat Campagnola, Alfa Matta) ai cingolati porta mortaio M106. I veicoli, grazie alla passione del presidente Giancarlo Marin che ne ha curato il restauro, sono oggi tutti marcianti e negli anni hanno partecipato a numerosi eventi culturali e commemorativi. Ricordiamo che il Museo sarà anche la casa dell'ormai concluso carro armato pesante FIAT 2000, progettato durante la Grande Guerra e ricostruito grazie ad una comunione d'intenti tra Museo delle Forze Armate, ANCI e Raggruppamento SPA.

Fiat BL 18 utilizzato nella Prima Guerra Mondiale



Ingresso del Museo Forze Armate di Montecchio



Fiat 2000



Trattore artiglieria pesante SPA TM 40, usato nella II Guerra Mondiale

Dove, come e quando

Museo delle Forze Armate 1914-45

Via del Lavoro 66, 36075, Montecchio Maggiore (Vicenza)

Sito internet: www.museostorico.com

Email: museoforzearmate@gmail.com

Tel. 340 5978913 (anche whatsapp)



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

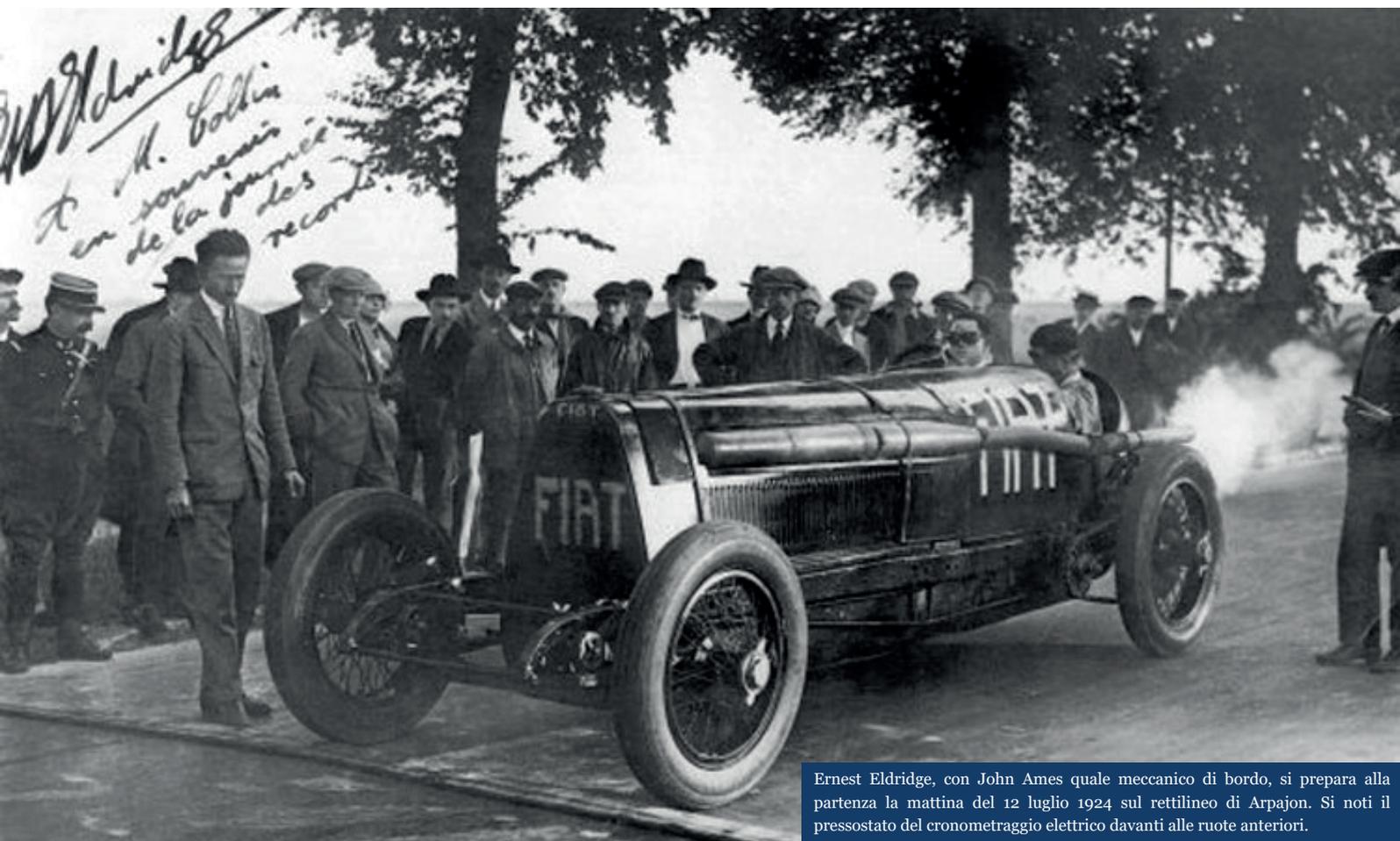
Musei delle Corse

LA MEFISTOFELE CHE SPUTAVA FIAMME



Giuseppe Valenza

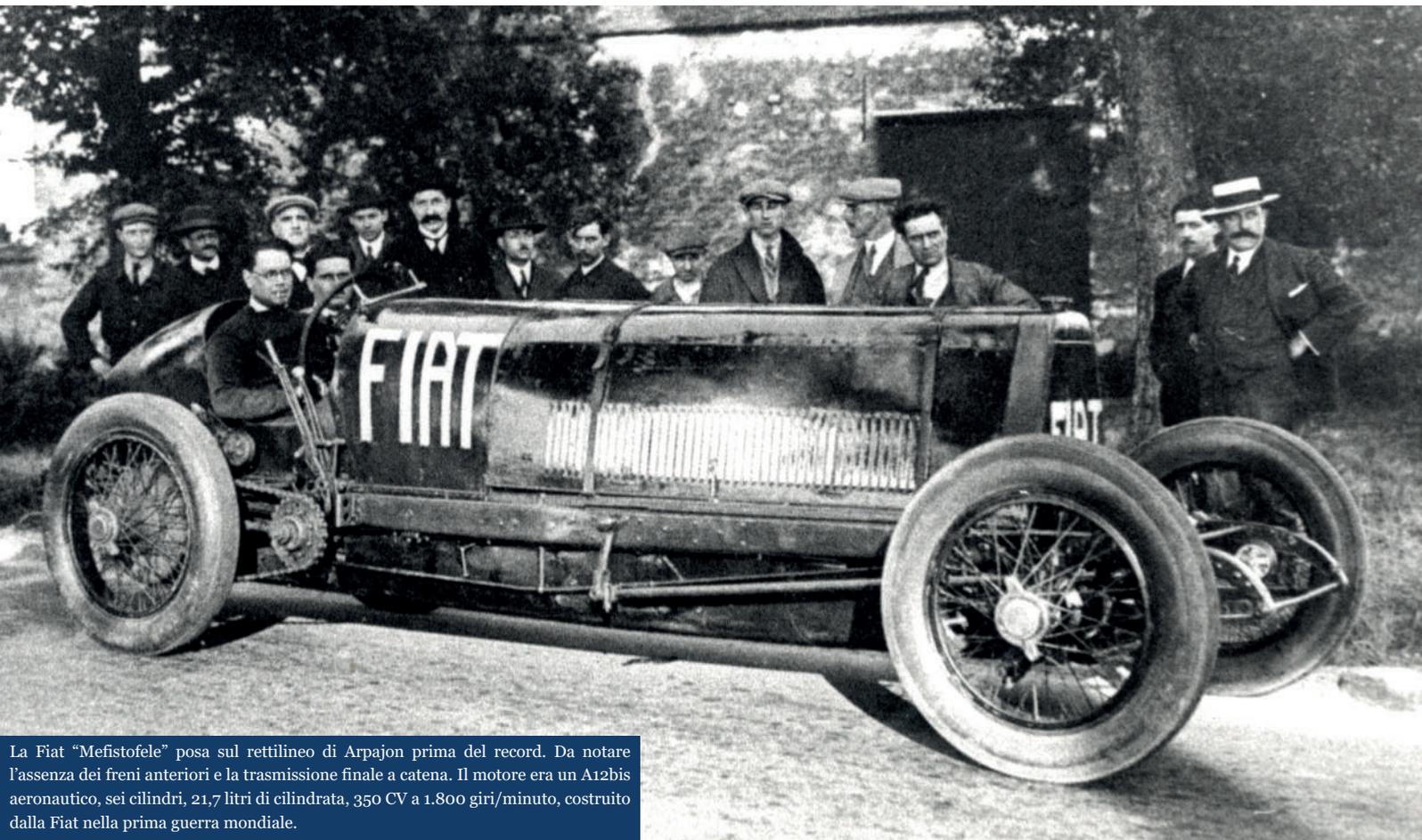
Uno dei più interessanti Musei dedicati alle auto è sicuramente quello del Centro Storico Fiat che ancora oggi ricorda le imprese sportive compiute dalla casa torinese nel secolo scorso. Emblematico e unico veicolo di origine italiana nella storia del record assoluto di velocità è la Mefistofele del 1924. Basata sul telaio Fiat SB-4 del 1908 e con motore aeronautico Fiat A12bis fu costruita da Ernest Eldridge in Inghilterra e acquistata dalla Fiat nel 1970.



Costruita a Torino nel 1908 con la sigla SB-4, l'auto venne pilotata da Felice Nazzaro nella sfida vittoriosa contro l'inglese Napier sulla pista di Brooklands. Nel 1921 venne acquistata da John Duff, che la schierò in qualche corsa dimostrando subito una buona capacità di guida che, unita alla potenza (175 CV) e alla velocità della Fiat gli fecero assegnare handicap piuttosto pesanti. Per ricavarne ancora più potenza e velocità, John Duff, oltre a migliorare la forma della carrozzeria, fece elaborare il motore a Henri Ricardo che, pare, sostituì i pistoni e aumentò il rapporto di compressione. Dopo un terzo posto in una corsa di 100 miglia, il motore ormai inesorabilmente invecchiato esplose: un paio di cilindri si staccarono dal basamento e uscirono dal cofano. Fortunatamente, John rimase illeso.



A fine 1921 il rottame venne acquistato da Ernest Eldridge, buon pilota inglese e progettista-costruttore geniale pur non essendo ingegnere laureato. Il suo obiettivo era farne un superbolide con motore aeronautico, quale allora si vedevano correre a Brooklands e servivano anche per il record di velocità sul miglio lanciato. Eldridge modificò il telaio allungandolo con parti, dice la leggenda, prese da un autobus di Londra per alloggiare un motore aeronautico Fiat A12bis, sei cilindri, 21.706 cc, 300 CV (teorici). Così lungo, dipinto di nero, il veicolo aveva l'aspetto di un serpente dalla lingua di fuoco. In accelerazione sbandava vistosamente per la grande potenza ed era molto difficile da guidare. Era quasi impossibile controllarlo anche sulle grandi curve sopraelevate di Brooklands ed Eldridge decise di focalizzarlo al record di velocità in linea retta.



La Fiat "Mefistofele" posa sul rettilineo di Arpajon prima del record. Da notare l'assenza dei freni anteriori e la trasmissione finale a catena. Il motore era un A12bis aeronautico, sei cilindri, 21,7 litri di cilindrata, 350 CV a 1.800 giri/minuto, costruito dalla Fiat nella prima guerra mondiale.

A inizio luglio 1924 l'inglese accettò la sfida del francese René Thomas che, sulla Delage V12, molto più moderna ed evoluta, puntava al record sulla strada rettilinea da Arpajon a Etampes, nei pressi di Parigi. Domando quella belva scatenata su quella strada stretta, contornata da alberi, Eldridge il 6 luglio 1924 conquistò il titolo di più veloce in terra coprendo il miglio lanciato a 236,314 km/h, superando di 21,17 km/h il primato esistente.

Thomas inoltrò reclamo perché il veicolo di Eldridge non aveva la retromarcia, allora obbligatoria su tutte le auto da corsa e record: il primato di Eldridge venne annullato. Lo stesso 6 luglio, Thomas si prese il record ufficiale spingendo la sua Delage a 230,643 km/h. La Delage festeggiò il successo esponendo la vettura del record nel suo salone sugli Champs Elysée a Parigi.

Eldridge riuscì a montare la retromarcia e il 12 luglio si ripresentò ad Arpajon per dimostrare che il più veloce del mondo era lui: percorse il miglio lanciato a 234,791 km/h e si prese anche i primati sul km lanciato (234,980 km/h) e sul km da fermo (137,562 km/h). I giornalisti descrissero le corse di Eldridge quale spettacolo spaventoso, degno di un mostro infernale. Forse da qui nacque il nome faustiano di "Mefistofele" con il quale il veicolo è passato alla storia.

Quello fu l'ultimo record di velocità stabilito con il meccanico a bordo e su di una strada. Poi si usarono solo spiagge e laghi prosciugati e coperti di sale o fango essiccati.

Eldridge, tornando a Parigi, parcheggiò il suo veicolo davanti al salone Delage e poi lo mise in mostra nel salone Fiat per rimarcare agli sportivi francesi l'eccezionale risultato da lui raggiunto.

La Mefistofele fu ritrovata nel 1947 in Inghilterra e il nuovo proprietario la mantenne funzionante fino agli anni Sessanta. Ridipinta in rosso e tolti gli ingranaggi della retromarcia, subì piccole modifiche nella forma della coda e fu vista per la prima volta in Italia, Autodromo di Monza, il 27 maggio 1962. La Fiat nel 1970 riuscì meritoriamente ad acquistarla per esporla nel suo Centro Storico a Torino. Rimessa in condizioni di marcia, fu portata al Festival of Speed 2001 a Goodwood (Inghilterra) dove si incontrò nuovamente con la Delage V12 come 77 anni prima.

La Fiat Mefistofele è l'unico veicolo italiano, telaio e motore, nella lunga lista del record di velocità sul miglio lanciato.

Pochi mesi dopo Arpajon, il 25 settembre 1924 a Pendine Sands nel Galles, Malcolm Campbell batté il record di Eldridge al volante della sua Sunbeam 350 HP alla velocità di 235,220 km/h.





La Mefistofele esposta al Centro Storico FIAT di Torino.



La coda è stata cambiata dopo il record del 1924: in origine era più corta e arrotondata. La registrazione e i bolli dei Festival of Speed sono aggiunte recenti.



Sulla fiancata è stato aggiunto negli ultimi anni il nome "Mefistofele". La carrozzeria, nera in origine, era stata ridipinta in rosso probabilmente dopo il 1947 in Inghilterra.



IL PAESE DEI BALOCCHI

Un museo di antichi giocattoli realizzato in Baviera da Hans-Peter Porsche



Aldo Zana

Un paradiso in terra. Nel sud della Baviera, al limite delle prime elevazioni delle Alpi. Un edificio moderno di 2.500 mq, un museo inaugurato nel 2016, razionale, acculturato, intelligente. Non offre solo curiosità: per chi capisce il valore culturale, formativo, insostituibile del gioco espresso nell'arte e nell'intelligenza del giocattolo questo museo è veramente il paradiso in terra.



L'auto da corsa Gordon Bennet della Günthermann nel 1910, uno degli esemplari in lamierino litografato di soggetto automobilistico tra i più famosi e ricercati. La bellezza della riproduzione del veicolo è potenziata dalle figurine, in piombo, di pilota e meccanico piegati in avanti per ridurre la resistenza aerodinamica.

E' il "Traumwerk" (traducibile con un po' di libertà, ma con perfetta aderenza in: "La realtà del sogno"): sogno realizzato di Hans-Peter Porsche, 80 anni, ingegnere, terzo dei quattro figli di Ferry (1909-1998), nipote del professore Ferdinand (1875-1951). Con quel cognome non poteva che realizzare qualcosa di eccezionale, unico, se pure laterale rispetto al focus della famiglia.

Il suo sogno sono sempre stati i giocattoli. Giocattoli storici, intelligenti, pieni di cultura, prodotti dell'abilità e competenza di persone e aziende specializzate. Capolavori costruiti in un centinaio di anni tra Ottocento e Novecento, dopo il legno e prima della plastica. Tutti in lamierino di acciaio sagomato e dipinto o litografato. Oltre 2.000 gli esemplari in esposizione.





L'auto da corsa costruita con una delle scatole di montaggio Märklin presentate nel 1936. Erano disponibili, sullo stesso telaio con motore a orologeria, le carrozzerie berlina aerodinamica, limousine quattro porte in due varianti, autocisterna "Standard", autocarro a pianale con sponde basse, autoblinda con colorazione mimetica.

Giocattoli "meccanici": auto, treni, navi, aerei. Niente bambole e pelouches. Il Museo presenta qualche auto vera, come è logico visto il nome di famiglia: dalla Volkswagen "Maggiolino", progettata dal nonno, alle prime 356, costruite dal padre, agli esemplari più recenti della serie 911. Sono in una grande sala accanto alla reception, che viene affittata per matrimoni e feste private. Al primo piano del bell'edificio, nuovo, moderno, elegante, funzionale, si entra nel sogno diventato realtà. Tutti i giocattoli sono esposti in grandi vetrine di cristallo pulitissime. La luce è bassa per preservare smalti, litografie, colori vecchi di oltre un secolo. Cristalli e semioscurità bloccano la stupida mania dei selfie e le orribili foto con il telefonino, che sono oggi la ragione di visita (e vita) dei turisti di ogni età e provenienza.



Autofurgone prodotto da Bing circa 1930. Il carico in primo piano era venduto assieme al modello.

La Germania della seconda metà dell'Ottocento e dei primi decenni del secolo scorso è stata leader mondiale nei giocattoli di metallo: nomi quali Märklin, Fleischmann, Bing, Carette, Günthermann e poi Schuco, Distler, Hausser, Gama hanno fatto la storia del giocattolo. Nonostante le vicissitudini e le tragedie attraversate da Germania ed Europa nel secolo scorso, parecchi esemplari si sono salvati in condizioni d'origine: nulla di restaurato è qui esposto. Il progresso dell'automobile è ben raccontato da decine di esemplari, quasi tutti abbastanza precisi per l'epoca, costruiti dai grandi produttori tedeschi. Dalle riproduzioni delle vetture vis-à-vis di fine Ottocento si arriva rapidamente alla prime berline a guida interna, le cui forme squadrate facilitavano lo stampaggio del modello.



Molti esemplari sono corredati da figurini di chauffeur e passeggeri e vengono presentati in mini-diorami con accessori d'epoca: autorimesse, lampioni, stazioni di servizio. Le scatole di montaggio di auto e camion Märklin del 1936 sono ben rappresentate, comprese un paio di confezioni perfette nella scatola originale.



Non solo giocattoli. Ecco due gioielli firmati Porsche esposti al Museo: una 356 argento e una 904 rossa della svizzera Scuderia Filipinetti.

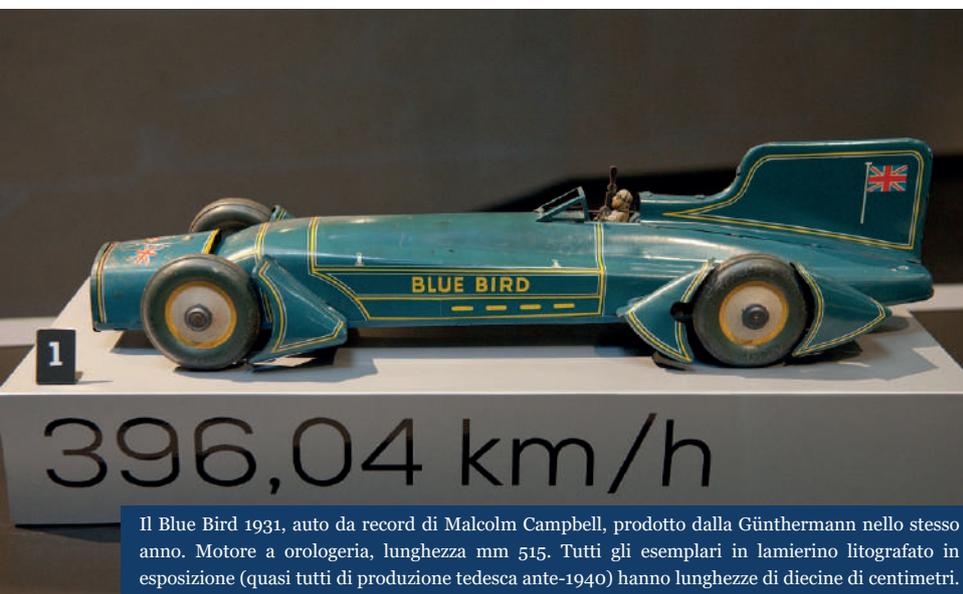


Limousine prodotta da Carette nel 1908. Come tutti i pezzi in esposizione, anche questo è in perfette condizioni originali, stupefacenti dopo oltre un secolo.



"Motorwagen" (veicolo a motore) prodotto da Märklin nel 1904. La produzione Märklin dei primi anni del secolo scorso seguiva fedelmente l'evoluzione dell'automobile.





Il Blue Bird 1931, auto da record di Malcolm Campbell, prodotto dalla Günthermann nello stesso anno. Motore a orologeria, lunghezza mm 515. Tutti gli esemplari in lamierino litografato in esposizione (quasi tutti di produzione tedesca ante-1940) hanno lunghezze di decine di centimetri.

Sicuramente frutto di una scelta a priori è la scarsa presenza di veicoli militari, cannoni, carri armati, soldatini, peraltro importanti nei cataloghi dei produttori. I soggetti in esposizione variano negli anni e se qualche pezzo può mancare, ne vengono aggiunti altri altrettanto importanti e affascinanti. Nei primi anni di apertura del Museo, grandi vetrine erano dedicate alle marche iconiche dell'automodellismo: Schuco, Gama e anche Dinky Toys. Poi sono sparite, forse ritenute troppo commerciali e, nell'ultimo caso, senza lo spirito e la cultura teutonica del giocattolo. C'era anche una grande pista slot-racing Carrera in scala 1:24 (tedesca), ma è sparita perché del tutto insignificante per i bambini di oggi, cresciuti a videogames e realtà virtuale.

Ogni anno viene organizzata un'esposizione temporanea a tema: nel 2020 era dedicata ai 50 anni dalla prima vittoria Porsche a Le Mans attraverso modelli in scala 1:43 e in dimensioni più grandi, tutti reperibili in commercio.



L'ingresso del Museo Hans-Peter Porsche ad Aufham, Baviera, Germania. L'edificio è stato progettato dall'architetto berlinese Volker Staub con grande razionalità e rispetto delle esigenze e comodità dei visitatori. Copre una superficie di 2.500 metri quadri organizzati su due piani espositivi oltre a un ristorante, uno shop ricco di ottime proposte, un favoloso plastico ferroviario in scala Ho, una sala per eventi ed esposizioni, normalmente dedicata alle auto Porsche.

Dove, come e quando

Il Museo (www.hanspeterporsche.com) si trova ad Aufham, paesino accanto ad Anger nel Berchtesgadener Land. L'uscita autostradale più vicina (5 km) è Bad Reichenhall, cittadina termale prima del confine austriaco verso Salisburgo, che dista una quindicina di chilometri. Il Museo è aperto tutti i giorni escluso lunedì. Ottimo il bar-ristorante e rilassante il vasto parco verde di 20.000 mq. attrezzato con giochi per i più piccoli.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

I PIU' GIOVANI SCELGONO IL MUSEO PIU' VECCHIO

E le donne prestano più attenzione alla storia del motorismo d'epoca.



Roberto Vellani



Ragazzi di Brescello in visita al Museo



Anna ammira un' Aquila Italiana del primo Novecento

Il Museo dell'Automobile di San Martino in Rio vanta un primato eccezionale, quello di essere la prima raccolta d'auto d'Italia, in sostanza il primo museo del Paese. Oggi fa piacere rilevare che il museo più vecchio è apprezzato dal pubblico più giovane. Grazie all'esperienza pluriennale in visite guidate, ho notato che le domande più competenti vengono poste dal mondo giovane e femminile.

E confesso che la constatazione di questa mutata realtà mi ha stupito non poco considerato che l'ambiente collezionistico, storico e museale è prevalentemente coniugato al maschile. Tale tendenza ha avuto conferma nelle due manifestazioni che si sono potute svolgere in autunno, la Motor Gallery di Modena del 26-27 Settembre e Automotodepoca di Padova del 22-25 Ottobre.

Nel primo caso abbiamo esposte tre auto centenarie (Zedel DB, Aquila Italiana e Ford T), nel secondo una Matra Djet da corsa, una Aquila Italiana del 1910 e la De Lorean GMC protagonista del film di Zemeckis "Ritorno al Futuro". Il pubblico è stato principalmente di persone under 40, probabilmente gli "over" hanno risentito del timore contagio. Ma ciò che mi ha stupito di più è stato il rilevare che a porre domande erano principalmente coppie di ragazzi dove lui chiedeva qualche dato tecnico e la ragazza era interessata alla storia, agli aneddoti, allo stile di vita dell'epoca. Questa tendenza si sovrappone perfettamente con le visite guidate al Museo di San Martino in Rio dove il metro dell'interessamento viene misurato con le domande che vengono fatte e dalla percentuale di visitatori che resistono fino alla fine della visita (alcune ricerche confermano che la soglia di attenzione in un adulto difficilmente supera i 20 minuti,

soprattutto se postprandiali, mentre gli studenti arrivano a 35). Sempre più spesso i "resistenti" sono la parte femminile del gruppo. Spesso le giovani coppie, conoscendo bene le auto youngtimer, vedono per la prima volta le ancêtres d'anteguerra e rimangono ammirate dalle soluzioni tecniche ed estetiche, degne di autentiche opere d'arte. Se questa tendenza proseguirà nei prossimi anni ci troveremo davanti ad una nuova e rinnovata stagione per il motorismo storico. D'altronde, come disse D'Annunzio, l'Automobile è femmina!





www.asimusei.it