



n. 5 / maggio 2021

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOC CLUB 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

Costantino Frontalini

Ugo Elio Giacobbe

Mariella Mengozzi

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

COLLEZIONI E MUSEI, TESORI DA SCOPRIRE



Per il secondo anno 'La Rivista dei Musei' torna ad informarci sulle Collezioni italiane. In questo numero, curato con la consueta passione dalla Commissione Storia e Musei dell'ASI, troviamo alcuni spunti di notevole interesse come il servizio d'apertura dedicato alla suggestiva mostra "Cavalli Marini"

organizzata al Museo Alfa Romeo di Arese denominato "La macchina del Tempo". Di sicuro interesse anche il servizio dedicato alla pista Speedway di Mirafiori che nel 1948, Carlo Biscaretti di Ruffia, fondatore del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, accolse con grande favore, descrivendo "emozionantissime lotte fianco a fianco delle macchine, audaci sorpassi, sbandate nelle curve e volteggi nella chicane". Dal Mauto -che proprio il 20 maggio inaugurerà una bella mostra su Pininfarina- arrivano alcuni interessanti spunti di riflessione sul Covid 19 e dal Museo Bonfanti-Vimar una sagace analisi sulle mutate tendenze di mercato. Non manca un approfondimento sul settore ferroviario, dedicato al Museo Ferroviario di Lecce, un'autentica eccellenza italiana.

A voi tutti, buona lettura!

Alberto Scuro

Presidente Automotoclub Storico Italiano

Grafica e impaginazione

netplanet

CAVALLI MARINI: LE “ALFANAUTICHE” Sul filo dell’onda a 250 chilometri orari

Cinque titoli mondiali, i primi due campionati di Formula 1 della storia, 11 Mille Miglia, 10 Targa Florio, centinaia di altri trionfi nelle categorie Sport e Turismo: la storia sportiva di Alfa Romeo su strada e su pista è nota. Meno conosciuta è invece un'altra pagina di storia, quella scritta sull'acqua. Tecnologie e innovazioni sviluppate da Alfa Romeo, infatti, sono state impiegate anche nella motonautica, sport avvincente quanto l'automobilismo e capace di calamitare gli entusiasmi del pubblico. Dagli anni Trenta agli anni Ottanta, Alfa Romeo è stata tra i protagonisti assoluti anche in questo campo. Sono stati adattati all'uso marino motori aeronautici e automobilistici, di serie e da competizione, derivati non solo dalle leggendarie Alfette durante e dopo la loro carriera automobilistica, ma anche da Giulietta, Giulia GTA, Montreal, 2600 e altri. Fra record e titoli mondiali, europei e italiani nelle diverse classi, Alfa Romeo ha vinto sull'acqua quasi quanto in pista e su strada. Nell'anno del 110° anniversario Alfa Romeo, il Museo di Arese rende omaggio a questo capitolo affascinante e non ancora pienamente esplorato con una esposizione dal titolo «Cavalli Marini», citazione di un articolo pubblicato sulla rivista Quadrifoglio nel 1973. In mostra, fino al prossimo autunno, imbarcazioni e oggetti che raccontano l'«altra vita» dei motori del Biscione, dalle competizioni al trasporto pubblico, dai mezzi militari alle barche da diporto, fino ai motopescherecci utilizzati a cavallo della II° guerra mondiale per rifornire le mense aziendali. Nove delle imbarcazioni esposte hanno collezionato 11 record del mondo, 6 campionati mondiali, 7 europei e 9 italiani, oltre a 5 medaglie d'oro del Coni. L'esposizione ripercorre tutti i tipi di motorizzazione che hanno dominato la motonautica: dalle leggendarie Alfetta alle varie declinazioni del bialbero, fino alla Montreal e al Tipo 33. In campo motonautico i motori, modificati in versione marina, erano spesso dati in esclusiva solo in uso temporaneo e gestiti sui campi di gara direttamente dal reparto corse Alfa Romeo. È il caso, ad esempio, dei motori delle Alfetta.



Alfa-Romeo HP Alfetta e Arno





Così la mostra è l'occasione per una storica rentrée: l'incontro tra Arno II° - un filante monoscafo costruito dai cantieri Picchiotti di Viareggio nel 1946, appositamente restaurato, dopo 70 anni, per questa esposizione - e il motore che all'epoca montava, quello della Alfetta 158. Un propulsore che, quando nel 1950 regalò ad Alfa Romeo il primo titolo di Formula 1 della storia, sull'acqua aveva già vinto tre campionati del mondo, un titolo italiano, aveva battuto il record mondiale di velocità e molto altro, con Achille Castoldi come pilota. Proprio Castoldi aveva ottenuto sin dal 1938 l'uso in esclusiva in competizioni motonautiche del motore 158. E fu sempre lui nel 1943 a mettere in salvo alcune delle Alfette nascondendole nella sua fattoria di Abbiategrosso, al riparo da bombardamenti e requisizioni.

Abbate - Alfa-Romeo Laura I - 1953

Arno II° fu pilotato persino da Achille Varzi, che salì sul podio della Luino Cup nel 1948. Alla fine del 1949 fu messo a riposo, senza motore, e mai più utilizzato. Ma il propulsore nella versione stradale vinse i primi due titoli nella storia della Formula 1, nel 1950 con Nino Farina e nel 1951 con Juan Manuel Fangio. Quando, l'anno successivo, Alfa Romeo si ritirò dalla F1, per il motore delle Alfette iniziò una nuova, straordinaria avventura. E a testimoniarla, in mostra è presente il Laura 1°, che insieme a Moschetti, Tamiri e Laura 3° - quest'ultimo addirittura spinto da due propulsori Alfetta in linea - ha scritto pagine memorabili di sport, con assi del calibro di Mario Verga, Ezio Selva e lo stesso Castoldi, accumulando vittorie in gara e record di velocità.



Picchiotti - Alfa-Romeo Arno II - 1946



Parata di campioni del mondo

In esposizione anche altri esemplari dal palmarès impressionante: il Loustic 2, un entroborde-racer della classe LV-1300 costruito dal cantiere Celli di Venezia e motorizzato con il motore 1300 della Giulietta AR530. Nel 1964 si aggiudicò tre record mondiali di fondo delle 5, 10 e 15 miglia della sua classe. C'è poi il Molinari-Alfa Romeo 2500 che nel 1966 vinse il titolo mondiale. Costruito per il motonauta del team Agusta Fortunato Libanori, ha la carrozzeria in lega d'alluminio aeronautico fatta dal reparto Elicotteri Agusta. In onore alla collaborazione nel settore, la coda riporta la colorazione degli aerei di linea Alitalia. E ancora: lo scafo «Dalla Pietà – Alfa Romeo» che nella categoria Runabouts europei / Entrobordo sport vinse, tra il 1968 e il 1970, 3 titoli europei e due italiani. Esemplare unico, era stato costruito per Luigi Raineri, famoso preparatore di motori da corsa Alfa Romeo marini. In esposizione anche «Molivio – Alfa Romeo GTA» su cui correva Leopoldo Casanova, pilota e recordman

su entroborde motorizzati Alfa Romeo Autodelta: dal 1968 al 1972 vinse un titolo europeo, 4 titoli italiani, segnò per 4 volte il record del mondo di velocità in 3 classi. Il «Celli» del 1970 è il primo dei 4 racers 2500 motorizzati con il Montreal-Autodelta marino ed era pilotata da Antonio Pietrobelli, famoso pilota vincitore per oltre 10 anni di titoli italiani, europei e mondiali di gare in circuito. Completa la serie di motoscafi da corsa un racer costruito dai cantieri Lucini di Como per Franco Cantando, il Lucini-Alfa Romeo 2000 vincitore del record mondiale R3 nel 1974 e, l'anno successivo, campione del mondo. C'è infine il «Popoli-Alfa Romeo» della Collezione del Museo Alfa Romeo. Con questo scafo e motore Tipo 33 portato a due litri e mezzo da Autodelta, Leopoldo Casanova ha fatto registrare il record mondiale di velocità in classe KC 500 KG, tuttora imbattuto, alla media oraria di 225.145 Km/h.



Molinari - Alfa-Romeo 34 - 1966



Dalla Pietà - Alfa Romeo II - 1967



Dai barchini esplosivi ai battelli alle barche da diporto

La storia scritta da Alfa Romeo sull'acqua non è fatta solo di corse e record, ma anche di molto altro. A testimoniare l'impiego dei motori del Biscione in campo turistico c'è "Glauco", un rarissimo monoscafo tradizionale da diporto Vidoli del 1932, eccezionalmente motorizzato da un altrettanto raro motore 6C 1750, classico tipo di barca da turismo delle famiglie agiate dell'epoca, proveniente dalla Collezione del Museo Barca Lariana di Como. Le vittorie, le sfide ma anche la storia dei vaporetto di Venezia motorizzati Alfa Romeo o dei famigerati "barchini esplosivi" della Seconda guerra mondiale sono infine raccontati attraverso esemplari unici di modellini in scala, immagini storiche e una ricca raccolta di oggetti e documenti. La bella iniziativa, caduta purtroppo in un periodo sfortunato che tutti si augurano possa presto passare, si avvale della generosa partecipazione di alcune fra le più importanti collezioni a livello internazionale e del Museo Barca Lariana - Lake Como International Museum of Vintage Boats, con il patrocinio della Federazione Italiana Motonautica-Coni.



Celli - Alfa Romeo 38 - 1970



Aliscafo Freccia dei Gerani

Nuova vita alla Freccia dei Gerani

Il Museo della Barca Larina ha acquisito l'aliscafo Freccia dei Gerani che, dopo decenni di onorato servizio, causa raggiunto limite d'età, stava per essere demolita dalla compagnia che gestisce la navigazione sul Lago di Como. Grazie a un gruppo di amici appassionati è stata invece salvata e donata al Museo Barca Lariana. La 'Freccia', per oltre vent'anni, ha trasportato fra Como e Colico migliaia di studenti, lavoratori e turisti in cerca di bellezza. "Ora che è al sicuro", racconta Ferdinando Zanoletti che ha curato 'salvataggio' e recupero, "desideriamo qualcosa di più e vogliamo trasformare la Freccia in uno spazio multimediale, un luogo dove potrà raccontarsi, un luogo dove ascoltare, scrivere, comunicare, condividere. Vogliamo offrire al territorio un nuovo spazio pubblico di cultura. Perché mai come ora sappiamo quanto la cultura sia indispensabile per la nostra quotidianità. La Freccia dei Gerani è un pezzo della nostra storia".



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

GESTIONE MUSEALE: UNA LEZIONE DAL COVID 19

Cosa imparare dai tempi difficili della pandemia



Mariella Mengozzi

Direttrice del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

Lo scorso 19 marzo 2021 il Mauto ha celebrato i dieci anni dalla riapertura dopo lunghi anni di ristrutturazione, ampliamento e riallestimento del percorso espositivo, con un evento in streaming. Già questa "dissonanza" tra il museo da celebrare - edificio, collezione, percorso, centro congressi, etc. - e la modalità dell'evento - museo chiuso, nessun ospite presente, pubblico virtuale - rende evidente la distanza che si è creata rispetto alla riapertura del 2011, in un lasso di tempo tutto sommato breve. Il Museo Nazionale dell'Automobile, fondato nel 1933, trovò un'adeguata sede solo il 3 novembre del 1960, quando venne inaugurata l'attuale edificio di Corso Unità d'Italia, pochi mesi prima delle celebrazioni del 1961. Per molti anni ha svolto la sua missione con continuità, pur nelle tante difficoltà e momenti drammatici la pandemia del 2020 ha reso necessario che il museo adattasse velocemente i processi operativi (smart-working), le relazioni con il pubblico (a distanza), la comunicazione (digitalizzazione dei contenuti), la didattica (laboratori virtuali) e, senza scampo, ci ha imposto di rivedere in modo sostanziale il piano strategico dei prossimi dieci anni. È infatti chiaro che, anche quando questa emergenza sanitaria sarà rientrata, e in effetti ormai sembra che siamo prossimi ad un graduale ritorno alla "normalità", esiste la possibilità che situazioni analoghe possano ripresentarsi, e che dobbiamo quindi prepararci a rendere l'"emergenza" una condizione ordinaria. Anche se tutti speriamo che così non sia.



Itala Pechino-Parigi

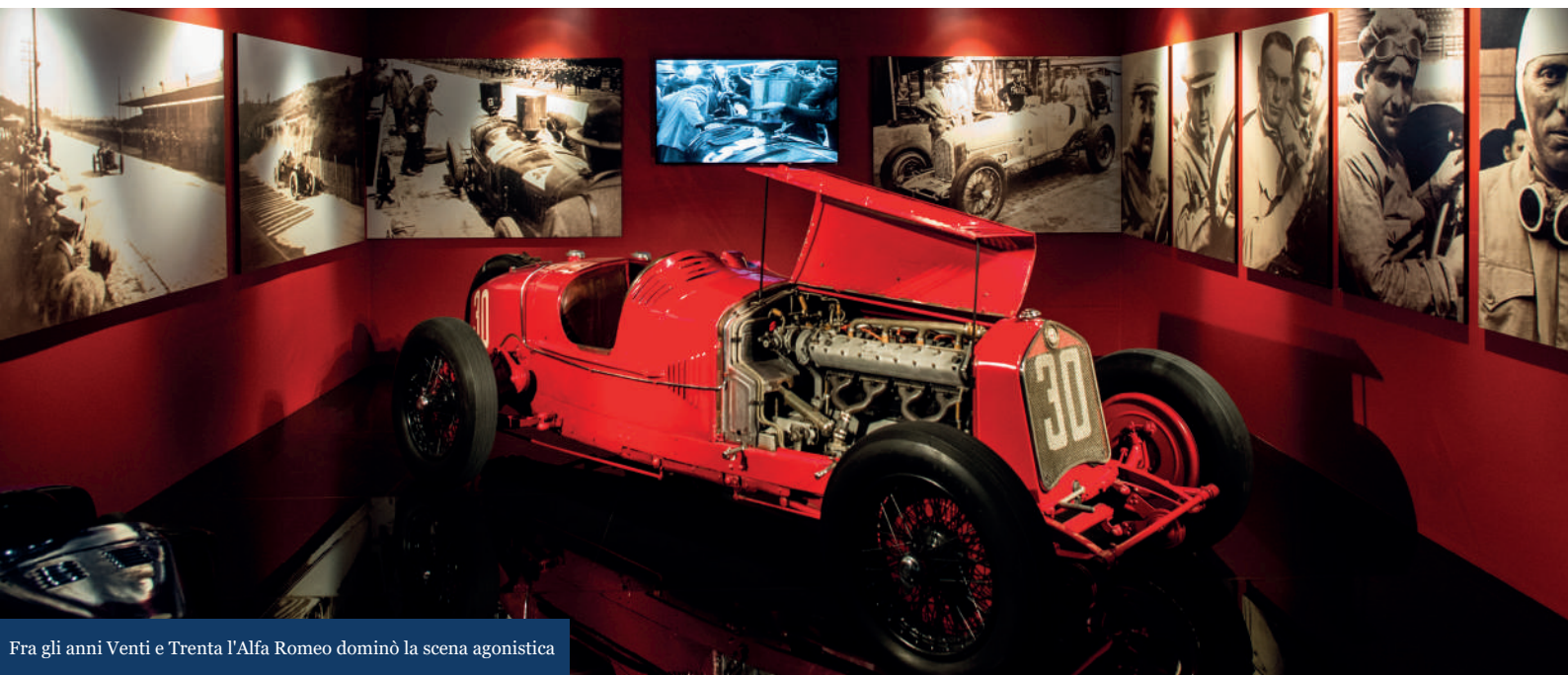


AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Rari esemplari del primo Novecento

A posteriori, ci si domanda persino se i cospicui investimenti assorbiti dalla ristrutturazione del Mauto non sarebbero stati più efficacemente destinati ad una modernizzazione dei processi di gestione dei contatti con i visitatori (CRM, Customer Relationship Management, ossia la strategia per la gestione di tutti i rapporti e le interazioni), all'organizzazione digitale dei contenuti (collezione, archivio, mostre, laboratori didattici, eventi, etc.), alla riduzione dell'impatto ambientale (impianti termici, di condizionamento e di illuminazione più efficienti e con energie rinnovabili, smaltimento rifiuti, recupero acqua piovana, etc.), all'adeguamento dello staff e delle loro competenze, più orientate all'uso di nuove tecnologie, secondo una visione più globale e futuristica del ruolo del museo rispetto alla tradizionale concezione incentrata sull'esposizione, ancorché "coinvolgente e immersiva", delle nostre prestigiose vetture. Sembra facile dirlo ora, ma esistono esempi virtuosi di musei che già da anni hanno investito in questa direzione, e che infatti hanno saputo affrontare la pandemia limitando gli effetti negativi della mancanza di visitatori "fisici", che in tutto il mondo si sono ridotti del 75%.



Fra gli anni Venti e Trenta l'Alfa Romeo dominò la scena agonistica

Come tutte le minacce, anche l'emergenza sanitaria ha infatti svelato alcune opportunità, derivanti soprattutto dalla possibilità di raggiungere un pubblico sempre più vasto attraverso le attività online, cui prima non si pensava affatto. Può sembrare un paradosso, ma la conferenza streaming di celebrazione dei dieci anni del Mauto è stata seguita da oltre cinquemila persone, a costi molto contenuti: in condizioni normali, avremmo al massimo potuto ospitare quattrocento persone nel nostro centro congressi, con costi certamente più elevati. Aggiungo che senza le restrizioni anti-Covid non avremmo affatto considerato di trasmettere l'evento in presenza anche in streaming, sia per un'errata percezione dell'esclusività dell'iniziativa, sia per un approccio consolidato alla struttura dei costi delle varie iniziative, che non comprendeva quelli per la produzione e lo streaming, considerati non essenziali. Credo che da questa esperienza ci sia davvero molto su cui riflettere.

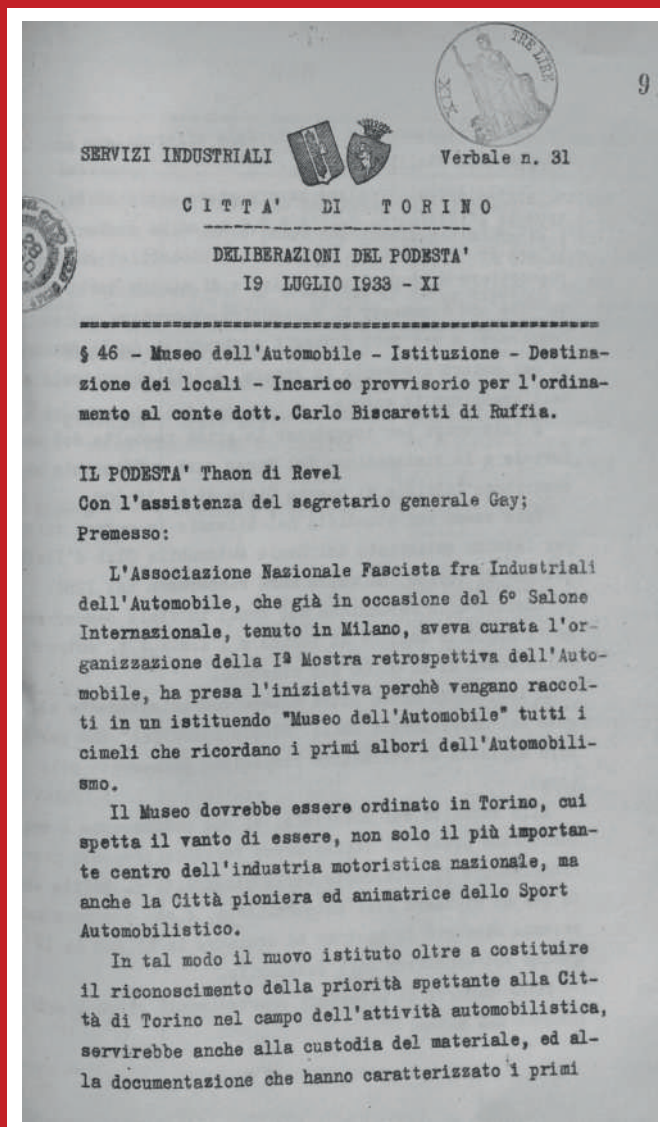


Lo studio che vide nascere la bella Cisitalia



Anno di nascita: 1933

L'idea del museo di Torino risale al 1932, quando Cesare Goria Gatti e Roberto Biscaretti di Ruffia la presentarono ad un convegno, dando incarico a Carlo Biscaretti di raccogliere alcune vetture significative per farne un'esposizione. Il Museo dell'Automobile fu poi fondato con delibera del Podestà il 19 luglio 1933, come dimostrano i documenti pubblicati in queste pagine e custoditi dal Centro di documentazione storica del Mauto. Lo stesso anno Mussolini lo decretò Museo Nazionale. Al Museo erano assegnati alcuni locali dello Stadio comunale Mussolini. Le vetture vennero conservate sotto gli spalti dello stadio per decenni e sottratte ai bombardamenti. Biscaretti soffrì la mancanza di alleanze nel mondo dell'industria automobilistica torinese e lottò con tutte le sue forze per trovare una collocazione adeguata al patrimonio museale faticosamente raccolto. Fortunatamente i tempi cambiarono e finalmente, in occasione di Italia '61 e grazie anche a Gianni Agnelli, il Comune destinò al Museo il lotto su Corso Unità d'Italia (così nominato perchè tutta quell'area fu teatro delle celebrazioni dell'unità nazionale). Il progetto architettonico fu affidato ad Amedeo Albertini, architetto della famiglia Agnelli. La nuova sede museale fu quindi inaugurata il 3 novembre del 1960, pochi mesi prima delle celebrazioni del 1961, ma purtroppo a più di un anno dalla morte del suo ispiratore, Carlo Biscaretti, morto a Ripafratta il 7 settembre 1959. Mezzo secolo dopo anni dopo, il 19 marzo 2011, in occasione dei 150 anni dall'unità nazionale, dopo alcuni anni di lavori, il Museo riaprì la sede ampliata e ristrutturata da Cino Zucchi, con il nuovo percorso di Francois Confino.



La Forma del Futuro

Il Mauto inaugura la mostra "La Forma del Futuro", uno percorso espositivo che racconta con 16 esemplari la capacità di Pininfarina di immaginare il futuro e dargli forma anticipando i tempi e dettando le tendenze. Una selezione di prototipi di ricerca, dream car e vetture esclusive che testimoniano il genio espresso dalla casa di design italiana nel corso di tre generazioni e oltre 90 anni di storia, con un approccio progettuale che, combinando stile e funzione, ha segnato l'evoluzione dell'automobile. La mostra durerà dal 20 maggio al 12 settembre 2021.



SPEEDWAY A MIRAFIORI

Quando le auto gareggiavano sulla pista dei cavalli



Antonello De Marco

Nell'immediato dopoguerra, anno 1948, Carlo Biscaretti di Ruffia, fondatore del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, accolse con grande favore la pista del galoppatoio di Torino e scrisse in un suo articolo: *“Torino ha il vanto di aver inaugurato in Italia le corse automobilistiche, su piste di sabbia, usufruendo dell'Ippodromo allestito a Mirafiori, per le corse al trotto [...] spettacolo davvero avvincente il carosello delle piccole vetture impegnatesi a pochi metri una dall'altra, e che restano costantemente sotto gli occhi degli spettatori [...] emozionantissime le lotte fianco a fianco delle macchine, gli audaci sorpassi, le sbandate nelle curve, i volteggi nella chicane. Torino è particolarmente favorita trovando già approntata la superba pista per le corse al trotto larga più di venti metri e tale da prestarsi ad un ottimo gioco di macchine senza che i piloti abbiano da correre dei seri pericoli con una limitazione agli eccessi di velocità costituita dalla elaborata chicane”.*



Le Sport 750 protagoniste sul Circuito dell'Ippodromo





Valenzano su Nardi-Danese 750

L'impianto, immerso nel verde, si sviluppava su una pista di 1800 metri con tribune. L'attività dell'impianto di Mirafiori procedette regolarmente anche all'indomani della prima guerra mondiale. Un pubblico elegante e competente faceva da cornice a varie prestigiose competizioni ippiche organizzate con cura dalle autorità sportive del settore. Dopo il conflitto, si avviò la ricostruzione e con essa la ripresa delle competizioni automobilistiche. Al parco del Valentino nel '46 si era disputata la "Coppa Brezzi" con protagoniste le monoposto "monomarca" Cisitalia D46. Nel '48 era andata in scena, sempre su tracciato del Valentino, la "Coppa Michelin" gara di contorno a quella riservata alle vetture Grand Prix. Fu così che si pensò di utilizzare il tracciato in terra battuta dell'Ippodromo di Mirafiori per gare speedway, una novità per l'Europa. Le competizioni si disputavano anche in notturna - così come quelle dei cavalli e lo spettacolo era assicurato dal regolamento che prevedeva due "batterie" sulla distanza di 20 giri cadauna e una finale di 30, ad una velocità media di 80 Km/h. L'impianto di Mirafiori ospitò le competizioni motoristiche fra il 1948 e il 1949. Il debutto della struttura, come terreno di gara automobilistico, viene fatto risalire al 19 settembre del 1948 con la disputa della "Coppa Edoardo Agnelli".

La gara inaugurale fu vinta da Marino Brandoli su Fiat-Marino 750. Le vetture protagoniste erano perlopiù della categoria Sport Classe 750. Il regolamento dell'epoca ne permetteva la partecipazione sia nella categoria Corsa (monoposto senza parafanghi) sia come Sport biposto, previo l'obbligatorio montaggio dei parafanghi di tipo motociclistico o l'utilizzo di una carrozzeria con parafanghi in solido con la stessa secondo i canoni della linea a ponton. Si trattava di vetture (protagoniste anche sui vari circuiti cittadini italiani e alle cronoscalate) come le Siata, Nardi-Danese BMW, Fiat-Marino, Fiat-Testadoro, Giannini e le Dagrada, tutte costruite a Torino (tranne le Giannini e le Dagrada) da piccoli appassionati costruttori. Le Siata 750 erano assemblate sotto l'impulso del patron Giorgio Ambrosini con alcuni esemplari esportati poi negli USA agli inizi degli anni Cinquanta; le Nardi-Danese BMW venivano allestite dall'azienda dell'ingegner Enrico Nardi (nota anche per la produzione dei suoi pregevoli volanti sportivi) con sede in via Monginevro 107; le Fiat-Marino erano prodotte dal costruttore e preparatore Marino Brandoli (con atelier al 51/b di corso Peschiera) e dotate della "Testa Marino" ideata dallo stesso Brandoli. Tale testata era commercializzata a beneficio pure di altri costruttori o clienti piloti e reclamizzata come La testa delle vittorie. A contendere il successo nelle gare sulla pista di Mirafiori alle varie Siata, Nardi e Marino, vi era la concittadina Testadoro Sport 750 costruita dal pilota e costruttore Giorgio Giusti. Anche tale vetturetta disponeva, come le concorrenti, del motore derivato dalla Fiat 500 Topolino utilizzando la speciale testata denominata "Testadoro" realizzata da Giusti la cui azienda aveva sede in Piazza Adriano Imperatore al numero civico 5. Quanto ai piloti protagonisti delle "riunioni" in quel di Mirafiori (per dirla con i cronisti dell'epoca), la pattuglia di questi appassionati conduttori era composta per lo più da torinesi in rappresentanza di due generazioni: i "senatori" del volante, con esperienza maturata ante guerra, e le scalpitati giovani promesse. Fra i "manici veterani" spiccava Marino Brandoli - classe 1908 - uso a collaudare, in gare come la Mille Miglia o le cronoscalate, le vetture da lui costruite. Tra i giovani conduttori torinesi più promettenti si distingueva Luigi (Gino) Valenzano fra i più assidui al Galoppatoio con la Nardi-Danese BMW. Valenzano (classe 1920), successivamente, dopo l'esperienza maturata con la Scuderia Abarth, piloterà come pilota ufficiale per la Lancia e la Maserati.



Partenza gara diurna, a destra Valenzano n. 20 (N-D Bmw 750) ultima fila al centro Brandoli su Fiat Marino



COME CAMBIANO I GUSTI DEI COLLEZIONISTI

Perché le regine di molti musei sono le auto sportive



Stefano Chiminelli



Amilcar e Delage ritrovate in Francia nel 1962

Come tutti gli avvenimenti legati alla socialità in senso lato, anche il collezionismo, nel nostro caso quello riferito al motorismo storico, subisce le influenze delle mode.

Un caso emblematico è questo, relativo ad un acquisto avvenuto quasi 60 anni fa da parte di un pioniere del collezionismo, il veronese Marino Cecconi. Le cronache non raccontano il come, ma, dopo aver scoperto in Francia, precisamente a Lione, due vetture da collezione, una Delage modello T 6^a serie Spider Chesnot del 1911 ed una Amilcar CGS con carrozzeria Sport, decide di acquistarle entrambe.

Lione è stata per la Francia quello che Torino ha rappresentato per l'Italia: la nascita dell'industria automobilistica di inizio secolo. Negli anni precedenti la I^a Guerra Mondiale, a Lione si contavano 221 fabbriche di automobili, da vere e proprie industrie a semplici botteghe di "carrozzai" convertiti sulla strada del progresso.

Ed è proprio in questa città, in Rue Garibaldi al 259 che Cecconi trova nel garage di Robert Pegaz-Paquet quelle che per lui rappresentavano l'inizio di una collezione destinata, negli anni, ad arricchirsi sempre di più di gemme preziose.

Indicativo di come fosse inteso il collezionismo di quella lontana epoca in Italia: la Spider Delage venne valutata più di tre volte la Amilcar CGS, a parità di condizioni.

La stessa operazione, ma realizzata ai giorni nostri, avrebbe sicuramente dato esito completamente opposto, se non addirittura ulteriormente sbilanciato a favore della Amilcar.

Il collezionismo degli albori, infatti, era a quasi totale partecipazione di automezzi molto più consoni con l'uso quotidiano. I raduni erano popolati di paciose berline da viaggio, atte a trasportare tutta la famiglia, al massimo degli agili spider con annesso "posto della suocera".

I pochi raduni di inizio anni '60 sono per lo più ritrovi di amici che amano affrontare i percorsi scelti con uno stile di guida moderatamente lento, per meglio gustare i panorami lungo la via, insomma un automobilismo dolce e rilassante che sicuramente non conosce i cronometri ed i pressostati ma, al massimo, attende con trepidazione il giudizio sulla propria vettura ai rari Concorsi di Eleganza di allora.

Il cambiamento radicale ha una data ed un artefice. Nel 1970 Giulio Dubbini inaugura, a livello nazionale, i raduni per auto da corsa o da competizione. Parte da Padova la prima rievocazione storica della Mille Miglia. In effetti c'era stato qualche altro timido avvenimento al quale avevano partecipato anche alcune auto prettamente sportive e i collezionisti avevano imparato il valore, anche economico, di una Bugatti 35 o di una Alfa Romeo 6C 1750, soprattutto se vestita da Zagato e con la sigla GS.

Ma la Mille Miglia ha rappresentato il vero spartiacque nel mondo del collezionismo, relegando nei garage le berline, soprattutto se anteguerra, a favore di tutta una categoria di autovetture da corsa o almeno di impostazione sportiva.

Chi ha più visto ad un raduno una Fiat Balilla o una Lancia Augusta?

Eppure erano le regine indiscusse fino agli anni '80, in ogni raduno se ne contavano anche a decine, accanto alle più imponenti Fiat a 6 cilindri o le avveniristiche Lancia dai nomi mutuati dal greco. Raramente qualche americana o inglese.





PARIS-WIEN 1965

Robert PEGAZ-PAQUET
ACHAT - VENTE DE TOUS VÉHICULES AUTOMOBILES
ET PIÈCES DÉTACHÉES

R. C. Lyon 42 A 586 Entrepôts : 52, Rue de la Rize C. C. P. LYON 3838-18
 Adresse courante : 259, Rue Garibaldi
LYON (5^e) - Tél. : 72-06-97

Le T. AOUT 1965

Monsieur CECIONI Marine - Via XX Settembre 17 - LEGNANO (VERONA) Doit

I	VOITURE d'occasion DELAGE, type T, série A N° de série I 825, carrosserie cabriolet 2 Places Moteur 4 Cylindres, Puissance 11 CV	2300 NF
I	VOITURE Automobile d'occasion, marque AMILCAR Type CGS, N° matricule 140 RX 21, carrosserie sport 2 Places, moteur 4 Cylindres, Puissance 7 CV	700 NF
	Véhicules sans de l'acheteur, vendus sans aucune garantie	3000 NF
VALEUR EN V/REGLEMENT		
Payables par accordif irrévocable en sa faveur Banque CREDIT LYONNAIS, place Jean Macé, LYON N° Cte Bancaire 38-12,419		

228150
 PEGAZ-PAQUET
 LYON



Omologazione CTX n° 0158
 Omologazione EEVA n°

VETERAN CAR CLUB D'ITALIA
 Commissione Tecnica Nazionale
 Scheda di Omologazione

1. Proprietario del veicolo: Nome MARINO
 Cognome CECIONI
 Indirizzo VIA XX SETTEMBRE 17 - LEGNANO

2. Veicolo n° n° a ruote

3. Casa costruttrice DELAGE Modello T Ser. 6" A

4. n° di serie (autolegato) 1925 Costruttore DELAGE
 (motore) 1230 S 1 Costruttore DELAGE

5. Tipo di carrozzeria SPIDER Costruttore G. CHERCOT

6. Anno di costruzione 1911

7. Peso totale del veicolo in assetto di marcia, con acqua, olio, comb.
 stabile, ruote di scorta e attrezzi vari kg 850

Trofeo della CTX del VCCI
 V. C. C. I.
 COMMISSIONE TECNICA NAZIONALE
 IL PEGAZ

Con l'avvento dei cronometri, il collezionismo ha virato decisamente verso modelli costruiti per un uso sportiveggiante, che permettono sì di percorrere lunghe distanze, scandite da pressostati e fotocellule, ma tralasciando il gusto del semplice "Viaggiare" di Goethiana memoria.

Naturalmente, seguendo le leggi di mercato, e nella fattispecie quella della domanda e dell'offerta, anche i valori finanziari delle singole vetture si sono adeguati a questa nuova richiesta, basti vedere l'offerta dei giornali specializzati o delle frequenti aste che si svolgono in tutto il mondo.

Interessante analizzare il lavoro di Historica Selecta che da 25 anni pubblicano i risultati delle aste nel mondo, corredandoli di interessantissime analisi comparative. Nella top ten del 1993, il primo posto è ad appannaggio di una Rolls-Royce Silver Ghost Tourer del 1912, seguita da tutta una serie di auto sportive. Nel 2019, per trovare una qualsivoglia vettura, a 2 o 4 posti, non prettamente sportiva e senza la possibilità di prendere il via alla Mille Miglia, bisogna scendere al 38° posto per una Isotta Fraschini tipo IM del 1913.

Tutto ciò, a mio parere, non è nè meglio nè peggio, ma solo indicativo dei nostri tempi, vissuti freneticamente, dove tutto scorre e passa alle volte troppo velocemente per lasciare una traccia nella nostra anima.

La ricetta potrebbe essere riscoprire la "velocità" Delage, anche solo per saltuariamente, e lasciare nei garage i cronometri.



LECCE: IL MUSEO FERROVIARIO DELLA PUGLIA



Gabriele Savi

Referente nazionale ASI Settore Ferroviario



Cari lettori della Rivista dei Musei, inauguriamo la sezione “ferroviaria” della testata con la recensione del bellissimo Museo Ferroviario di Lecce, una autentica eccellenza italiana in questo settore della preservazione. Nel 1989 presso il Dopolavoro Ferroviario di Lecce si costituiva tra alcuni appassionati di ferrovie, il Gruppo Salentino Amatori Ferrovie (GSAF), con lo scopo di diffondere la “cultura ferroviaria” attraverso mostre e manifestazioni. Nel 1997, con l’esperienza maturata ed il materiale acquisito in otto anni di attività, alcuni soci del Gruppo del Dopolavoro Ferroviario ed alcuni appassionati decisero di fondare una nuova Associazione di volontariato con lo scopo precipuo di istituire a Lecce un museo ferroviario. Nasceva così l’A.I.S.A.F. Onlus (Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie), sodalizio legalmente istituito con

finalità no-profit, iscritto nell’Albo Regionale delle Organizzazioni Non Lucrative di Utilità Sociale. Dall’anno della sua fondazione l’AISAF, in collaborazione con l’Associazione Dopolavoro Ferroviario di Lecce e con l’allora responsabile dell’Attività Museale e Cultura Storica Ferroviaria delle Ferrovie dello Stato ing. Piero Muscolino, si è resa promotrice della realizzazione del museo ferroviario a Lecce, come strumento di valorizzazione dell’area urbana e del territorio regionale.

L’ubicazione a Lecce di un Museo Ferroviario assume particolare significato per la presenza della - un tempo - più estesa rete ferroviaria in concessione d’Italia (le Ferrovie del Sud Est, ieri grande gruppo privato, oggi comunque appartenenti alla Holding Ferrovie dello Stato), ricca di notevoli peculiarità testimoniabili con la conservazione di vecchi rotabili ancora esistenti, per cui il museo potrà essere valido punto di riferimento.

La sede individuata per il Museo è stata fin dal primo momento la ex Squadra Rialzo Ferrovie dello Stato di Lecce, situata in Stazione sul lato opposto al fabbricato viaggiatori e costituita da due strutture affiancate, con accesso da Via Giuseppe Codacci Pisanelli e con binari ancora raccordati alla rete ferroviaria.



Frontale della locomotiva a vapore FS 905.043



Carri e carrozze FSE all'interno del museo



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Superando enormi difficoltà, grazie alla disponibilità di alcuni dirigenti e ferrovieri sostenitori dell'iniziativa, a partire dal 2000 sono giunti a Lecce e quindi inseriti provvisoriamente nella struttura, i rotabili d'interesse storico e tecnico che man mano si recuperavano nel territorio pugliese.

Contemporaneamente i locali sono stati ripuliti ed attrezzati alla meglio, riutilizzando parte degli impianti residui, per consentire un sia pure minimale percorso di visita.

Dal 2001 l' AISAF, con l'autorizzazione della direzione territoriale di Rete Ferroviaria Italiana, ha avviato una serie di visite guidate al nascente museo dirette in particolar modo al coinvolgimento delle scuole elementari e medie di Lecce e provincia.

Facendo proprio il progetto dell' AISAF di costituzione di un Museo Ferroviario, il Comune di Lecce nel 2007 ha acquistato dalle FS i fabbricati e parte dell'area di pertinenza, provvedendo alla loro ristrutturazione. Nel 2010 è stata sottoscritta una convenzione con la quale l'Amministrazione Comunale ha affidato all' AISAF Onlus gli edifici ristrutturati e l'area per l'organizzazione e la gestione del Museo Ferroviario della Puglia; AISAF aderisce alla Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM) e alla Federazione Italiana Modellisti Ferroviari (FIMF).

Nel periodo dal 1998 al 2018 sono stati recuperati 31 rotabili tra locomotive, carri e carrozze. Tutto il materiale, parte del quale tuttora in corso di restauro estetico, è visionabile.

Alcuni rotabili esposti nel museo sono particolarmente rari e pregiati, come ad esempio la locomotiva a vapore Gr.905.043 delle FS, una delle due ancora esistenti del suo gruppo. E come può osservare facilmente il visitatore, ampio spazio è riservato non solo alle locomotive: anche carri merce e carrozze trovano il giusto riconoscimento negli splendidi ambienti del museo. Citeremo qui lo splendido treno merci delle Ferrovie del Sud Est, perfettamente restaurato per esposizione statica e composto di carri merce delle tipologie più disparate, dei quali diversi pezzi sono ultracentenari. Inoltre, è presente nel museo un treno passeggeri, sempre delle Ferrovie del Sud Est, soprannominato "Salento Express", risalente alla prima metà del secolo scorso: ebbene, questo convoglio grazie ad AISAF fino al 2015 è stato completamente operativo, in servizio con treni storici e turistici lungo le splendide linee del Salento, al traino della locomotiva diesel elettrica BB159 FSE (costruzione OMI Reggiane-Marelli del 1959). Tale convoglio oggi è fermo all'interno del museo a causa delle variazioni degli assetti societari delle Ferrovie del Sud Est negli ultimi anni, e di conseguenza dei mutati orientamenti della dirigenza circa l'utilizzo di tale convoglio. Da parte del museo e dell'Associazione AISAF, si sta lavorando a tutta forza per riportare a breve in servizio il "Salento Express".

Dove, come e quando

Museo Ferroviario della Puglia

Via G. Codacci Pisanelli 3 - 73100 Lecce

Per visite e/o prenotazioni: 0832.228821 - 335.6397167

Email: info@museoferroviariodellapuglia.it

ELENCO DEI ROTABILI IN ESPOSIZIONE

Locomotiva a vapore Gr. 905.043 FS - Breda, 1911
Locomotiva a vapore 316 FSE - OMI Reggiane, 1913
Locomotiva a vapore Gr. 835.244 FS - OM Napoli, 1911
Locomotiva elettrica E 626.033 FS - OM-CGE, 1932
Locomotive elettriche da manovra E.323.105+E.324.105 FS - TIBB, 1966
Locomotiva Diesel-elettrica BB 159 FSE - Reggiane-Marelli, 1959
Locomotiva Diesel-idraulica B 103 FSE - Greco/Deutz, 1959
Automotore 207.023 FS - Badoni, 1934
Automotore 216.0042 FS - Badoni, 1967
Automotore V L 5169/L Manifattura Tabacchi Lecce - Badoni, 1963
Automotore n.56298 Manifattura Tabacchi Lecce - Greco Reggio Emilia, 1956
Automotrice "MAN" Ad 06 FSE - OMS, 1939
Automotrice "Breda" Ad 72 FSE - IMAM-AERFER, 1959
Bagagliaio a due assi DU 950 - FSE OMS, 1937
Bagagliaio-riscaldatore VDrz 809.251 FS - Breda, 1942
Bagagliaio per treni merci Dm 98.891 FS - Cantieri Monfalcone, 1932
Carro chiuso Manifattura Tabacchi Lecce - Officine Ferroviarie Meridionali, 1926
Carro cisterna M 550150 FS - GYOR, Ungheria, 1900
Carro cisterna M 550842 FS - Breda, 1917
Carro merci chiuso con garitta F 1402 FSE - L'Industrie, Louvain, Belgio, 1900
Carro merci sponde basse P 6221 FSE - L'Industrie, Louvain, Belgio, 1900
Carro merci sponde alte con garitta L 4000 FSE - OMI Reggiane, 1911
Carro merci cisterna Ma 5000 FSE - OMI Reggiane, 1911
Carrozze Bz 36111 FS - Officine Tallero Milano, 1931
Carrozze Bz 36484 FS - Officine Tallero Milano, 1933
Carrozza cellulare Kz 48622 FS - Trasformazione 1954 da altro rotabile
Carrozza a due assi CTcr 454 FSE - Miani Silvestri & C., 1903
Carrozza a due assi C 151 FSE - Piaggio, 1925
Carrozza a carrelli ABz 758 FSE - Carminati & Toselli, 1936
Carrozze a carrelli Bz 612 e Bz 614 FSE - Breda, 1947
Jeep su ruote ferroviarie FSE - Jeep USA, 1948





www.asimusei.it