



n. 6 / luglio 2021

# LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI  
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)



# RITORNO A CASA

## La collezione Morbidelli resta in Italia



*Costantino Frontalini*

*Finalmente si è conclusa l'odissea della collezione Morbidelli. Domenica 6 giugno è stata inaugurata l'esposizione delle moto recuperate in extremis dall'ASI e ora conservate all'interno del Museo Benelli di Pesaro.*



La collezione Morbidelli

L'evento si è svolto alla presenza del sindaco di Pesaro, Matteo Ricci, dei dirigenti del Museo Benelli e di alcuni dirigenti ASI tra cui il presidente Alberto Scuro ed il consigliere federale Leonardo Greco, già incaricato del recupero dei veicoli prima della vendita all'asta. Il tutto ha avuto luogo all'interno delle ex Officine Benelli, ora sede del Registro Storico Benelli.

E' stato soprattutto un tributo alla figura di Giancarlo Morbidelli che, grazie alla sua passione e alla sua continua ricerca, ha creato una delle collezioni di motociclette storiche più importanti al mondo. Un altro concetto fondamentale scaturito dall'evento è stata la voglia di rinascita del collezionismo storico che, causa pandemia, ha vissuto l'ultimo anno e mezzo in *stand by*.

Giancarlo Morbidelli, scomparso lo scorso anno, è stato un genio della moto. In carriera ha vinto quattro mondiali piloti e tre mondiali costruttori battendo le case giapponesi, molto più ricche e con un numero impressionante di addetti. La Morbidelli vinceva i mondiali con quattro meccanici ed un genio al comando. Negli anni Giancarlo Morbidelli si appassionò alle moto d'epoca e ne raccolse oltre 200.







Erano presenti all'evento anche i dirigenti dell'associazione "Terra di Piloti e Motori", che si propone di far conoscere il territorio pesarese attraverso la sua eccellente tradizione motoristica. Una tradizione di marche (Benelli e Morbidelli) e piloti fenomenali (partendo da Tonino Benelli e arrivando a Valentino Rossi). Dal 2017 questa associazione si impegna nel valorizzare e conservare l'enorme patrimonio motoristico in armonia con un processo di sviluppo turistico del territorio.

Il sindaco di Pesaro ha espresso una profonda gratitudine all'ASI per l'opera di recupero della meravigliosa collezione Morbidelli. L'Automotoclub Storico Italiano, a sua volta, si è impegnato a valorizzare l'intero patrimonio motoristico pesarese. Perché Pesaro è "terra di piloti e motori".

"A Pesaro la tradizione motociclistica è profonda", ha detto Matteo Ricci, aggiungendo che "Quando abbiamo rischiato di perdere un patrimonio così importante come la collezione Morbidelli è stato un grande dolore. L'ASI è stata determinata, concreta, ha capito il valore della collezione e si è messa all'opera per acquistare, che oggi inauguriamo. Grazie al Museo Benelli, grazie all'ASI e a tutte le associazioni che ci hanno lavorato". Anche il presidente dell'ASI Alberto Scuro non ha fatto mancare il suo entusiasmo. "Il passaggio della Collezione ASI Morbidelli nei locali del Museo Benelli - ha commentato -

*rappresenta un'altra importante tappa del nostro viaggio. Stiamo costruendo un percorso virtuoso insieme alle istituzioni e agli appassionati. Siamo partiti con il proposito di salvare un pezzo importante del patrimonio motoristico nazionale per rimmetterlo a disposizione dell'intera comunità e siamo onorati di poter contare sul supporto e sulla fiducia del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e delle istituzioni locali. Inoltre, ringrazio di cuore il Museo Benelli per la straordinaria accoglienza offerta e per l'allestimento realizzato appositamente per la Collezione".*

E' così che l'ASI si "rimette in moto".



Il presidente ASI Alberto Scuro, al centro, con il consigliere federale Leonardo Greco ed il componente della Commissione Storia e Musei Costantino Frontalini.





# LE AUTO DI STATO NEI MUSEI ITALIANI

## Silenziose testimoni della nostra storia



*Giuseppe Calzavara*

Le auto a servizio della Repubblica italiana non erano semplici mezzi di trasporto. Per il loro rilievo alcune di esse sono entrate nei libri di storia, seguendo il destino dei loro importanti passeggeri.

In questo numero de 'La Rivista dei Musei' vogliamo ricordare tre collezioni che hanno accolto e conservato alcune automobili profondamente incise nella memoria collettiva.

Al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino si trova la Lancia Flaminia 335 Landauet cabriolet Belmonte che venne ordinata dal Quirinale quando, nel 1960, l'ormai vetusta Fiat 2800 torpedo ministeriale di Gronchi subiva un guasto alla bobina nel corso di una cerimonia ufficiale. Sarebbe stato rischioso accogliere con questa berlina la Regina Elisabetta II d'Inghilterra in vista delle celebrazioni dell'Unità d'Italia nel 1961. Ecco quindi il motivo della richiesta alla Pininfarina di alcune Landauet-Limousine da parata, che furono completate in soli sei mesi. Il nome Landauet significava un'auto allungata rispetto alla limousine, con la zona per gli autisti coperta. La Flaminia 335, deve il suo nome alla misura del passo, allungato rispetto ai 287 cm. della versione di serie. La meccanica prevedeva una pompa del carburante elettrica ed una bobina di scorta su indicazione del Presidente, memore del guasto capitato sulla 2800.



La Flaminia 'Belmonte' che accolse la regina Elisabetta con il presidente Gronchi nel 1961







Lancia Flaminia Presidenziale 'Belsito'

Il rapporto di trasmissione, opera della General Motors, era accorciato per la marcia a passo d'uomo. La capote era elettrica, e l'auto era equipaggiata con due autoradio Voxson 801. Le quattro Flaminia a sette posti furono immatricolate a Roma il 27 aprile 1961, intestate al Ministero del Tesoro. Percorsero il viaggio Torino Roma (collaudo e rodaggio) nello stesso momento, nei tratti percorribili della neonata Autostrada del sole, alla velocità massima raggiunta di 120 km/ora. La Belmonte, telaio 813.99.1002, targa Roma 454306, accolse Gronchi e la Regina Elisabetta nel maggio 1961. Quando nel 2000 la Regina tornò in Italia nel 2000, fu accolta di nuovo con la stessa auto. Le altre tre Flaminia vennero soprannominate Belvedere, telaio 813.99.1003, targa Roma 454307, Belfiore, telaio 813.99.1001, targa Roma 454308 e Belsito, telaio 813.99.1004, targa Roma 474229.

Nel settennato del presidente Sandro Pertini (dal 1978 al 1985) le quattro Flaminia Landauet furono messe a riposo. Un curioso fatto le riportò sulla strada, allorché la Maserati Quattroporte che era stata di Pertini, subì un guasto.

In extremis fu riattivata la Belfiore e si decise allora di ripristinare anche la Belvedere. Queste due Flaminia sono ora accolte nel garage del Quirinale in via della Dataria, per uscirvi in occasioni istituzionali. Destini diversi, e comunque onorevoli, furono riservati a Belmonte, che fa ora mostra di sé del Museo dell'Automobile di Torino, e la Belsito, che fu donata al Museo Storico della Motorizzazione Militare di Roma. Le quattro auto furono restaurate dalla Fiat nel 2001 e sono attualmente in possesso del certificato d'identità Asi con Targa Oro. Al Museo Storico della Motorizzazione Militare di Roma sono state destinate la Lancia Flaminia 335 Landauet Cabriolet Belsito e la Maserati Quattroporte III serie di Sandro Pertini. Nello stesso museo si possono vedere anche altre auto della scorta del Quirinale come una Lancia Flaminia e un'Alfa Romeo 2500 carrozzata Boneschi.

La Belsito fu l'unica Flaminia 335 a subire delle variazioni nella carrozzeria. La modifica più importante venne sollecitata dal presidente Antonio Segni nel 1962.

Il Capo dello Stato chiese espressamente un tettuccio rigido trasparente in perspex. Il 30 ottobre 1963 la Landauet Limousine accompagnò il Capo dello Stato all'inaugurazione del Salone di Torino. La Maserati Quattroporte III serie era stata donata al presidente Sandro Pertini nei giardini del Quirinale da Alejandro De Tomaso il 14 dicembre 1979. Nel 1983 venne donato anche un esemplare blindato, targato Roma 90044D, dotato di un bracciolo con portapipe. Fu chiamata "Calliope" perché richiamava la bella voce del suo poderoso otto cilindri. Sandro Pertini si appassionò alla sua Maserati III serie, e viaggiava spesso sul sedile del passeggero anteriore. Le quattro Flaminia 335 Landauet cabriolet furono in quel tempo messe a riposo.



Una Fiat 1900 utilizzata nel 1957 dallo staff del Quirinale



Alfa Romeo 2500 Boneschi utilizzata negli anni Quaranta dallo staff della Presidenza della Repubblica





Sempre a Roma, ma presso il Museo Storico della Motorizzazione Civile, è conservata la Fiat 130 sulla quale viaggiava Aldo Moro il 16 marzo 1978. Immatricolata nel 1973, con targa Roma L59812 e priva di blindatura, la berlina non potè difendere il presidente della Democrazia Cristiana e la sua scorta.



La Fiat 130 sulla quale viaggiava Aldo Moro



I fori dei proiettili sul parabrezza della Fiat 130



Gli interni della Fiat 130 dopo l'agguato





Erano giorni cruciali per la politica italiana, perché stava divenendo realtà un governo di unità nazionale che avrebbe potuto contare sulla partecipazione del Partito Comunista Italiano, all'epoca rappresentativo di oltre il 30% delle preferenze elettorali. L'ipotesi era però contrastata da alcune componenti politiche interne oltre che dalle cancellerie degli Stati Uniti e della stessa Unione Sovietica, poco favorevoli alla famosa "terza via" auspicata da Enrico Berlinguer e Aldo Moro. Nell'agguato delle Brigate Rosse vennero freddati il carabiniere Domenico Ricci, il maresciallo Oreste Leonardi che viaggiavano sulla 130 e gli agenti Raffaele Iozzino, Giulio Rivera, Francesco Zizzi, che seguivano sull'Alfetta di scorta. Il leader della Democrazia Cristiana venne rapito e ucciso il 9 maggio 1978. A nulla valse la preghiera e il monito di papa Paolo VI, molto legato a Moro. La Fiat 130 colpisce ed emoziona il visitatore perché testimonia l'efferatezza di un delitto atroce, che non fu solo crudele ma cambiò il destino di un intero Paese. Il Museo della Motorizzazione Civile di Roma presenta la '130' in tutta la drammaticità di quel tragico agguato: i fori dei proiettili sulla carrozzeria, i cristalli trafitti, la tappezzeria ed i pannelli tagliati in più punti per le indagini della polizia scientifica, le tracce di sangue ancora visibili sul panno grigio che riveste i sedili.



L'agguato ad Aldo Moro in Via Fani nel 1978





# LA LIBERTA' CORRE COME UN CAPRIOLO

## Suggestiva mostra al Museo Caproni di Trento

Resterà aperta al pubblico fino al 31 dicembre 2021 l'interessante mostra "Dalle ali alle ruote: il Capriolo", epopea di una moto trentina costruita dal 1951 al 1962, organizzata dal Registro Storico Capriolo nella magica cornice del Museo Caproni di Trento, poco distante dall'aeroporto e facilmente raggiungibile dal casello Trento Sud dell'Autostrada del Brennero. Va ricordato che l'industria Aero Caproni Trento, proprio in quel periodo, realizzò negli stabilimenti di Arco e di Gardolo migliaia di motociclette Capriolo, prima sotto l'insegna dell'Aero Caproni (1951-1957), poi sotto quella di Aeromere (1957-1962). La retrospettiva rende omaggio a quella stagione che coincide, fra l'altro, con gli anni della ripresa del nostro Paese, dopo il duro periodo del primo dopoguerra italiano. L'allestimento, nato dalla collaborazione tra Fondazione Museo storico del Trentino e Registro Storico Capriolo, espone otto Capriolo d'epoca. Si tratta di esemplari originali (o restaurati come gli originali), di cilindrata diversa e caratteristiche costruttive differenti e che racchiudono la storia di questa moto trentina. All'inaugurazione, avvenuta venerdì 25 giugno, hanno fatto gli onori di casa il dottor Giuseppe Ferrandi (direttore della Fondazione Museo Storico del Trentino) con l'avvocato Franco Nardelli (presidente del Registro Storico Capriolo e curatore della mostra assieme all'ingegnere Riccardo Benelli e all'ingegnere Marco Felli, nonché presidente del Collegio dei Probiviri dell'Automotoclub Storico Italiano) e il dottor Alberto Ianes (curatore della Fondazione Museo Storico del Trentino). Sono altresì graditamente intervenuti il dottor Alberto Scuro (presidente dell'Automotoclub Storico Italiano), il senatore dottor Giorgio Postal (presidente della Fondazione Museo Storico del Trentino) e il dottor Danilo Castellarin (presidente della Commissione Storia e Musei dell'Automotoclub Storico Italiano). L'esposizione è arricchita da testi, foto e documenti, che testimoniano l'evoluzione storica e tecnico-costruttiva.



Aero Caproni Capriolo 150 del 1955







Aeromere 75 Regularità del 1961



Aero Caproni Capriolo 75 del 1952



Aero Caproni Capriolo 75 Corsa del 1957





# GIOCATTOLI DA MUSEO

## Navi e treni firmate Märklin al Museo Hans-Peter Porsche di Aufham



*Aldo Zana*

*L'automobile è nata mezzo secolo dopo che i giocattolai dell'area di Norimberga (Germania) iniziarono a trasformare in industria la loro produzione artigianale casalinga.*



Battello fluviale "Loreley" (tedesco)

Nella seconda metà dell'Ottocento non esistevano ancora le macchine utensili e la produzione industriale dei giocattoli era già sviluppata anche se tutta manuale: opera di gente di eccellenza nel mestiere. Principalmente uomini. Le donne entrarono nelle fabbriche di giocattoli verso fine secolo. Stiamo parlando di giocattoli meccanici, non di bambole e peluches.

Negli anni Sessanta dell'Ottocento le più celebri marche tedesche di giocattoli iniziarono a usare il lamierino metallico per sagomare i giocattoli al posto del legno. Le parti più piccole erano stampate con una pressa a mano, quelle più grandi venivano formate per martellatura su di un mascherone in legno duro: lo stesso processo usato per decenni dai carrozzieri di automobili.

L'unione delle parti avveniva per saldatura o con l'incastro di piccole linguette ripiegate. Verniciature e decorazioni erano opera di autentici artisti, responsabili anche della preparazione dei colori. Anche i filetti colorati, quando necessari, erano eseguiti a mano libera.







Transatlantico inglese "Mauretania", che nel 1909 conquistò il prestigioso Nastro Azzurro per la traversata atlantica più veloce e detenne il primato per vent'anni

L'automobile era ancora da inventare e, a maggior ragione, i giocattoli a essa ispirati quando la famiglia Märklin entrò nel 1859 nel mondo dei giocattoli meccanici in lamierino. Scelse di produrre dove abitavano, Göppingen in Svevia (oggi, Württemberg), 40 km a est di Stoccarda e lontana da Norimberga. Gli inizi non furono facili ma riuscirono a crescere grazie alle capacità organizzative e commerciali di Caroline Hettich (1826-1893), seconda moglie del fondatore Theodor Friedrich Wilhelm Märklin (1817-1886). Furono i loro figli, Wilhelm, Karl e principalmente Eugen (1861-1947) a sviluppare l'azienda e farla prosperare attraverso le inevitabili crisi finanziarie e di crescita.

Nell'ultimo decennio dell'Ottocento la Gebrüder Märklin & Cie. (Fratelli Märklin & Soci) era tra i leader europei del giocattolo, sicuramente il migliore per quelli meccanici in lamierino. Alla vigilia della Grande Guerra la fabbrica di Göppingen contava 600 dipendenti. Märklin esportava nel mondo ed era leader di mercato in Germania, Svizzera, Gran Bretagna e USA grazie ai suoi treni-giocattolo e agli scafi in miniatura ispirati alle navi passeggeri e militari dell'epoca.

In quei tempi nessuno chiedeva la riproduzione esatta degli originali, ma voleva un giocattolo ben costruito e rifinito, di forte valore educativo e ludico. Soprattutto robusto: visto il loro prezzo dovevano durare, altro che l'usa e getta di oggi.

La robustezza Märklin era proverbiale perché era il solo produttore a utilizzare un lamierino speciale, importato dal Galles, di spessore e consistenza maggiori di quelli dei concorrenti. Il metallo subiva tutta una serie di trattamenti superficiali che hanno impedito il fiorire della ruggine. Anche per questo i Märklin si sono conservati dopo un secolo abbondante e sono la presenza più consistente nei pochi musei europei del giocattolo.

Bisogna poi considerare che già nel 1902 il catalogo elencava 1.650 giocattoli diversi, destinati a crescere rapidamente, in varietà e volumi produttivi, con l'introduzione delle nuove tecniche dello stampaggio meccanico e del lamierino litografato al posto di quello dipinto a mano.



L'incrociatore corazzato italiano "Giuseppe Garibaldi": nella realtà una nave da battaglia con queste forme non è mai esistita





I pezzi ante-1914, diventati opere d'arte, hanno i posti d'onore nel Museo Hans-Peter Porsche di Aufham (Baviera), cui abbiamo dedicato un articolo sull'ultimo numero de La Rivista dei Musei del 2020.

I treni giocattolo sono i più numerosi in quanto produzione principale dell'azienda e quindi hanno la maggiore probabilità di comparire nelle collezioni private e nei musei. Märklin introdusse le rotaie sagomate a fungo (come quelle vere) nel 1891 e fu anche la prima a personalizzare locomotive e vagoni in funzione del mercato di destinazione. Il primo treno elettrico alimentato in corrente alternata dalle tre rotaie è del 1904 e questa è ancora la caratteristica di tutti i treni-modello della marca.

Fino agli anni Venti la maggioranza dei treni-giocattolo era mossa da un motore a orologeria, prodotto in azienda, che assicurava una scarica lunga e costante.

A complemento del treno-giocattolo, Märklin offriva riproduzioni di stazioni, tettoie, marciapiedi, figurine di viaggiatori in piombo modellato, tutti belli e curati altrettanto o più dei treni. Oggi sono giustamente l'orgoglio del Museo H-P Porsche.

I prodotti più spettacolari dell'Azienda e del Museo sono quelli ispirati alle navi: tutti galleggianti, azionati da un potente motore a orologeria o, solo in pochi casi, a vapore.

Questi modelli galleggianti furono in produzione dal 1895 all'inizio degli anni Venti. Quelli che destano più ammirazione sono stati prodotti prima del 1914. Con lunghezze che possono superare di poco il metro, venivano prodotti saldando le parti della carena sagomate a mano per martellatura e poi fissando le sovrastrutture. Erano pezzi quasi unici, decorati completamente a mano. I più richiesti erano quelli ispirati alle navi da battaglia anche perché la dotazione di piccoli cannoni funzionanti ne aumentava il valore ludico (e il prezzo).

Erano costosissimi e per questo venivano conservati con cura e, probabilmente, lasciati raramente in a mano ai bambini cui, in teoria, erano destinati.

Se appare un po' triste pensare a bambini privilegiati, figli di famiglie reali, nobili, ricchissime, che si potevano permettere di avere simili giocattoli, ma solo da vedere e non toccare, perlomeno ci consoliamo perché, poco o nulla giocati, li possiamo ammirare perfetti ancora oggi.

Opere d'arte dentro bacheche sigillate di cristallo: vedere e non toccare, appunto.



Giocattoli e modelli ferroviari, che erano (e sono ancora oggi) la principale produzione dell'azienda e che venivano proposti alla raffinata e ricca clientela dell'epoca insieme a stazioni, tettoie, marciapiedi e figurine di viaggiatori in piombo modellato.





# OMAGGIO ALLA 127: UN'ICONA DEGLI ANNI SETTANTA

Continuerà fino al 5 settembre la mostra dedicata alla Fiat 127 al Museo Nazionale dell'Automobile Gianni Agnelli di Torino che celebra il cinquantesimo compleanno di una della Fiat più amate e di successo: la piccola e ancor oggi moderna 127



Fiat 127 del 1971

È l'occasione per rendere uno speciale omaggio anche alla figura del suo designer, Pio Manzù. La sua visione sul tema della mobilità, la sua cultura nel disegno industriale sono, anch'essi, di particolare attualità. Accanto alle vetture, una ricca selezione di disegni, modelli e progetti che Pio Manzù realizzò durante la sua vita, breve ma straordinariamente feconda. Dalla celebre lampada Parentesi (realizzata insieme ad Achille Castiglioni nel '68), alla rivoluzionaria Autonova FAM del '64 (primo monovolume della storia moderna), al prototipo del City Taxi su meccanica Fiat 850. Le 127 esposte al Mauto sono sette: due modelli prima serie, la Rustica, la Sport, la Top, la Panorama e la City Taxi. In mostra anche i disegni originali dell'Autonova FAM del 1964, progettata dallo stesso autore, primo piccolo monovolume della nostra era, insieme alla sua versione GT e il modello in

scala dell'Autobianchi Coupè. Nel 1971 questa Fiat ottenne il riconoscimento di "Car of the year" perché era spaziosa dentro e piccola fuori, brillante e sportiva allo stesso tempo. Restò in produzione per 16 anni e venne prodotta in oltre cinque milioni di esemplari, rappresentando nella storia della Fiat una tra le vetture di maggior successo. Interessanti i filmati dell'epoca e le interviste a personaggi del mondo del design che completano questa simpatica retrospettiva.

## Dal passato al futuro

La lunga storia della Fiat 127 ha acceso la fantasia di molti designer che vorrebbero vederla rivivere, in versione aggiornata, magari con motore ibrido o addirittura elettrico. Ecco una suggestiva ed azzeccata interpretazione del 2021, a mezzo secolo di distanza dalla presentazione avvenuta nel 1971. Speriamo abbia più fortuna della Lancia Fulvia Coupè che venne ridisegnata nel 2003 da valenti designers e che, dopo aver riscosso il plauso di esperti e l'approvazione di moltissimi appassionati, non venne messa in produzione dalla Lancia, che oggi, a dispetto del marchio famoso, tira a campare con la Ypsilon.





# IL MUSEO NICOLIS PREMIATO A POLTU QUATU L'evento più glamour dell'estate

Il Museo Nicolis si è aggiudicato il Best of Show alla sesta edizione del Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic che si è svolto in Sarsegna, sulla Costa Smeralda, nei giorni 2, 3 e 4 luglio. Erano presenti importanti collezioni di auto d'epoca provenienti da Italia, Stati Uniti, Olanda, Germania e Principato di Monaco. Silvia Nicolis ha portato una Fiat 1100 Sport Barchetta Mille Miglia del 1948 realizzata in unico esemplare dal carrozziere torinese Rocco Motto con telaio elaborato dalla Stanguellini di Modena. Questa vettura prese parte alla Mille Miglia storica nel 1948 con il numero di gara 395, pilotata dall'equipaggio Pedretti- Alessio.

Il 2 luglio erano Silvia Nicolis e Riccardo Meggiorini a bordo di quest'automobile sportiva che ha riportato alla memoria il difficile periodo del Dopoguerra, quando molti artigiani e preparatori realizzarono modelli sportivi col poco che c'era, a volte partendo da residuati. Una delle basi di partenza più utilizzate era la Fiat 1100: lo dimostrano le tantissime iscrizioni di questo modello a varie edizioni della mitica "Mille Miglia. Dal libretto della Fiat Motto risulta che l'ultimo proprietario sia stato un medico condotto, che utilizzava l'auto per correre dai suoi pazienti. In quel periodo la vettura subì alcune modifiche necessarie per l'adempimento del mestiere: la ruota di scorta venne posizionata sopra il baule per guadagnare maggiore spazio dove riporre i "ferri del mestiere".



Silvia Nicolis su Fiat Sport



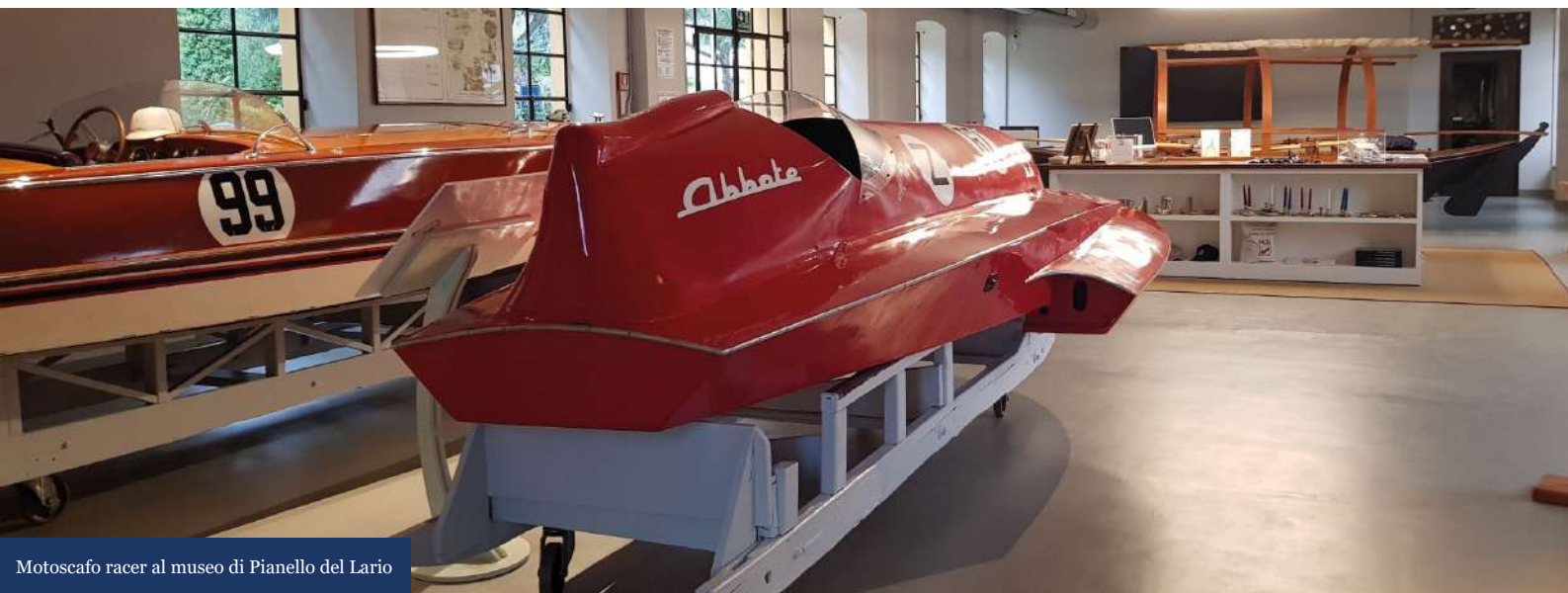
AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



# UN PO' DI LUCE SUL MISTERO DEL LAGO

## Iniziativa del Museo Barca Lariana di Pianello del Lario

Sabato 26 giugno il Museo Barca Lariana di Pianello del Lario (CO) ha presentato "Cent'anni in fondo al lago", per ricordare la storia di un misterioso relitto che giace nelle acque del Lago di Como dal 1920, quando un pilota della squadra dell'ingegnere e imprenditore Francesco Kalin scese in profondità alla ricerca del MAS144 dei Cantieri Taroni, affondato in prova nel 1918.



Motoscafo racer al museo di Pianello del Lario



Il suggestivo edificio del museo navale

Francesco Kalin, classe 1889 e triestino di nascita, affermato ingegnere e imprenditore, aveva progettato e realizzato un raro prototipo di batisfera capace di raggiungere le profondità degli abissi. Grazie ad esso avrebbe scandagliato i fondali del lago in cerca del relitto del MAS144 ("Motoscafo Armato Silurante", una piccola imbarcazione militare usata come mezzo d'assalto veloce nelle due Guerre Mondiali), costruito dai Cantieri Taroni a Ponte di Carate Lario e affondato nel 1918 durante il collaudo. Riccardo Schena, fidato meccanico di Kalin, alla guida della batisfera, iniziò l'esplorazione, ma per motivi ad oggi ancora sconosciuti, la sfera degli abissi imbarcò acqua e affondò insieme a lui. Dopo questa triste vicenda, l'ing. Kalin proseguì le sue ricerche per costruire nuovi apparecchi per la perlustrazione delle profondità, ma la sua vita rimase per sempre segnata da questo incidente.

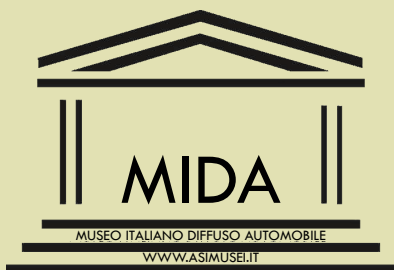
Situato a Pianello del Lario (CO), in una splendida filanda ottocentesca, il Museo si pone fra i principali esempi lombardi di museo diffuso, ovvero presidio di tutela attiva del territorio su cui si trova, esprimendo così appieno il concetto del rapporto tra musei e paesaggi culturali. La raccolta conta oltre 400 scafi storici fra barche a remi, gondole, barche da pesca, caccia e contrabbando, motoscafi entrobordo e fuoribordo, vaporette per trasporto passeggeri, tre punti e catamarani da competizione, barche a vela e antichi barconi da lavoro. Da tener presente anche il numero di motori, oltre 300 pezzi, e le migliaia di oggetti attinenti alla costruzione e l'uso delle barche. Non si contano le diapositive, le foto d'epoca, le infinite registrazioni e testimonianze di maestri d'ascia, barcaioi, pescatori. Degna di interesse la vasta biblioteca con oltre 2.500 libri e riviste storiche e di settore. L'idea del museo è nata da un gruppo di persone amanti del lago, l'Associazione La Raccolta della Barca Lariana. L'Associazione ha avuto a disposizione una ex filanda a Pianello Lario, da decenni in abbandono (3000 metri quadrati di cui 2000 coperti). All'esterno l'ha restituita alla sua bellezza originale e all'interno ha affidato il restauro e l'adattamento all'architetto milanese Vittorio Bega che, nel rispetto della struttura originale, ha dato spazio e luce ai saloni per il museo.











[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)

