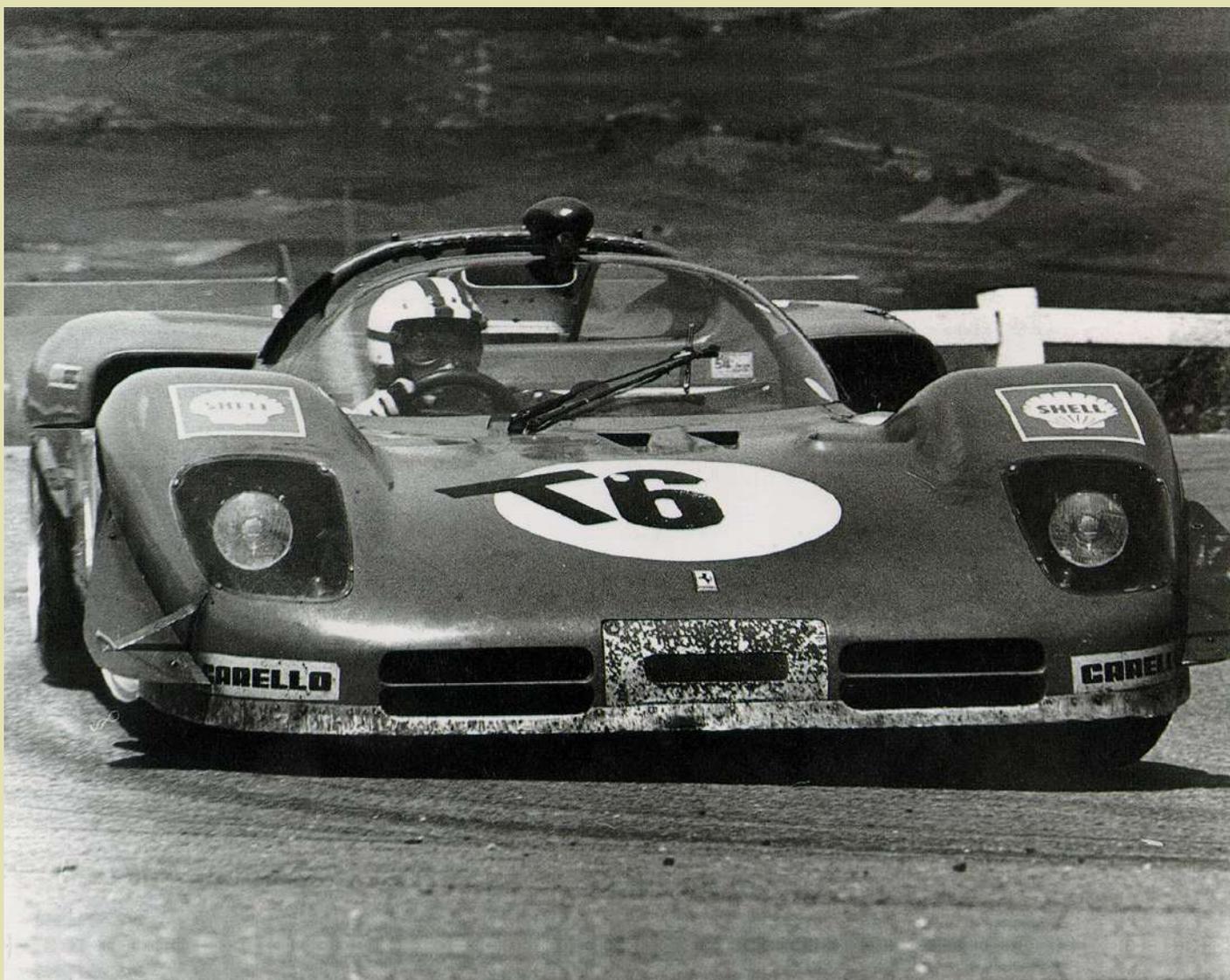




n. 7 / ottobre 2021

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

I MUSEI 'TARGA FLORIO' RICORDANO NINO VACCARELLA



Danilo Castellarin

Nei musei siciliani dedicati alla Targa Florio, e in particolare in quelli di Collesano, Cerda, Termini Imerese e Mogam di Catania, sono conservate preziose fotografie di Nino Vaccarella, scomparso il 23 settembre a 88 anni a Palermo. Si tratta di preziose testimonianze storiche per ricordare questo grande asso italiano che si impose in importanti competizioni internazionali (Le Mans, Sebring, Nurburgring) e in tre edizioni della Targa Florio (1965, 1971 e 1975) eguagliando il primato di Umberto Maglioli e Olivier Gendebien. Ma le statistiche confermano che avrebbe potuto agevolmente vincerne altre cinque edizioni (1960, 1966, 1967, 1968 e 1973) se solo banali imprevisti o sciocchi incidenti non ne avessero decretato il ritiro quando era al comando, e in numerose altre gare. Tutto questo senza mai diventare pilota a tempo pieno perché Vaccarella, laureato in Giurisprudenza, dirigeva l'Istituto Oriani di Palermo e per tale ragione venne definito il "Preside Volante".

Per capire l'uomo e il pilota bisogna ricordare la Targa Florio del 1967, che Nino si giocò per salutare i suoi tifosi quando era in testa con la Ferrari P4. Era domenica 14 maggio e quattro giorni prima, mercoledì 10, dopo tre giorni di agonia, era morto Lorenzo Bandini. Inutile dire a chi sarebbe stata dedicata la vittoria della Ferrari di Vaccarella-Scarfiotti, unica grossa Sport iscritta da Maranello alla Targa, oltre alla Dino 206 di Klass-Casoni.



Vaccarella su Ferrari 330 P4 alla Targa Florio 1967



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Ecco come finì la Ferrari 330 P4 guidata da Vaccarella alla Targa Florio 1967



C'era il fascino della Sicilia, il calore della gente, il mare di Cefalù, i fiori, i profumi, insomma un bouquet d'emozioni che decongelava anche i british, sempre misurati, a volte ironici e gelidi, spesso più testa che cuore. In gara la novità era la Chaparral 2F di Phill Hill, che scattava un minuto prima di Nino. Alla partenza i giornalisti avevano chiesto al "Preside volante" se quell'auto americana, con il gigantesco alettone posteriore, sarebbe stata un'avversaria temibile. Lui aveva risposto con mimica sicula, quasi una smorfia, alzando leggermente il capo al cronista con un gesto che sembrava un sì, e invece voleva dire no, che la bianca Chaparral non era temibile per niente, che se la sarebbe mangiata in un boccone. E per rinforzare la dose suggerì a Lino Ceccarelli, inviato della Rai, il punto probabile del sorpasso. La squadra tv non se lo fece ripetere due volte e ordinò al pilota dell'elicottero con a bordo l'operatore di seguire le fasi di gara dopo

l'abitato di Cerda. Vaccarella, mantenne la promessa. Acciuffò la bianca Chaparral e la risucchiò in accelerazione piena, con l'urlo strepitoso dei dodici cilindri che riempiva la vallata. Anche i ciuchi si fermarono, roba da brivido a fior di pelle.

Senonchè, dopo un po' di chilometri in testa, dalle parti di Collesano, bivio di Piano Battaglia, la P4 scivolò sull'asfalto viscido e finì la corsa contro un muretto in pietra, a bordo strada, sfasciando cerchi e sospensioni. Gara finita.

Qualcuno andò a riferire al direttore sportivo Franco Lini che Nino si era distratto salutando la folla. E scoppiò il finimondo. Mauro Forghieri andò fuori dai gangheri. Ma lui, Vaccarella, raggiunti i box, rispose con garbo che quella non era Modena, era la Sicilia e i sentimenti del pubblico andavano rispettati.

Molti anni dopo ammetterà: «Io credo che la presenza di tanti appassionati facesse perdere almeno un minuto al giro. Questo era tanto più vero nel mio caso perchè i tifosi, quando mi sentivano arrivare, si mettevano letteralmente in mezzo alla strada impedendomi di disegnare le traiettorie ideali. Anche le scritte dipinte con la vernice bianca sull'asfalto, che il più delle volte inneggiavano la mia persona, non erano certo un vantaggio per l'aderenza e la stabilità della macchina. E poi, scusi, che male c'era rispondere a tutto quell'affetto? Credo fosse il minimo per gratificare migliaia di appassionati che aspettavano ore e ore il passaggio di bolidi e piloti...».



La Ferrari 512S di Giunti e Vaccarella alla Targa Florio 1970 inseguita dalla Porsche 908 di Siffert



De Cadenet, Vaccarella e Redman



LE AUTO E IL BELLO DEL DESIGN

Il nuovo museo ADI di Milano

Associazione per il Design Industriale



Aldo Zana

L'automobile è del design industriale un'applicazione laterale, coercitiva, moda-dipendente ma fa sempre e comunque una gran scena.



Fiat Nuova 500 del 1957 e reinterpretazione odierna. Simboli della mostra "Uno a uno" che illustra il cambio del design dall'originale iconico a oggi.

Per questo è l'elemento più visibile della mostra "Uno a uno" con la quale a maggio 2021 è stato inaugurato a Milano il bellissimo Museo del Design della Fondazione ADI - Collezione Compasso d'Oro grazie ai contributi di fondazioni bancarie, aziende, professionisti, privati che ancora tramandano il gusto e la cultura del bello e contribuiscono a fare di Milano uno dei riferimenti internazionali del design.

Le due coppie di auto nel Museo intendono sintetizzare il concetto della mostra: come a un oggetto disegnato nel passato e diventato iconico si collegano oggi la rielaborazione o la riscrittura di stili consacrati o, al contrario, dimenticati.





Ferrari SP1 del 2018 e Abarth 1000 del 1960 inserite nell'adattamento di un vecchio edificio industriale.

La prima coppia mette a confronto la Fiat Nuova 500 del 1957 (una Targa Oro ASI) con quella opera di Roberto Giolito, in vendita dal 2007. Al visitatore è lasciato il giudizio.

L'altra coppia è più difficile da collegare: un "Millino" Abarth Zagato del 1960 a fianco di una Ferrari SP1 del 2018. La prima è una berlinetta nata per le corse sulla base della razionalità Zagato, la cui semplicità e funzionalità la adorna di una bellezza incontaminata dal tempo. La seconda è un disomogeneo, esagerato, squilibrato veicolo, preteso rilancio della mitica "Barchetta" Touring del 1948, trasformato in un mostro a motore anteriore da 810 CV ricavati da un V12 da 6,5 litri per una velocità massima di 300 km/h. Al prezzo di listino da 1,6 milioni di euro (a crescere) interessa ultraricchi, boss colombiani della droga, gran visir arabi del petrolio, oligarchi russi e compagnia cantando.

In questo tempio della cultura e del bello razionale, perdoniamone la presenza quale strumento per acchiappare i visitatori più sensibili alle grossolanità dei social. La presenza del motorismo è significativa anche nelle parti dedicate alla collezione permanente dell'ADI: tutti oggetti che hanno vinto o partecipato alle varie edizioni del Compasso d'Oro dal 1954, il premio dell'ADI per il miglior oggetto di design dell'anno.



Difficile riconoscere un'evoluzione del design tra l'Abarth e la Ferrari.

In mostra ci sono una ruota in lega leggera della Fiat e della Cromodora del 1967, autentico esempio di design che unisce funzionalità, razionalità, estetica, producibilità. Dalla Pininfarina e dal CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) proviene un modellone da galleria del vento per lo studio aerodinamico di una berlina passeggeri del 1967, fortunatamente rimasto senza seguito. Sempre dalla Pininfarina arriva il "Nido", improbabile nome di una vetturetta da città proposta nel 2004.



Un altro modello bello e dettagliato, presenta l'Alfa Romeo Brera disegnata da Giorgetto Giugiaro nel 2004 per l'Italdesign. Non ebbe un vero seguito produttivo, ma merita un posto d'onore nei vertici del design automobilistico.



Modello in scala 1:4 della Alfa Romeo Brera, disegno di Giorgetto Giugiaro-Italdesign 2004.

Ferrari è presente con altri due modelli: la F12 berlinetta, scala 1:4, disegnata da Flavio Manzoni nel 2012. Si confronta da sicura vincitrice con la FXX del 2014, modello in scala 1:8, sempre di Flavio Manzoni con Werner Gruber, entrambi del Ferrari Design. Il modello è rifinito con una livrea corsaiaola che ne facilita l'accettazione nonostante l'esuberanza di spigoli vivi, bocche fameliche d'aria, ruote da camion con pneumatici di profilo ultra-ribassato.

Le moto sono un oggetto ancora più complesso da affrontare in termini di design. Ne sono esposte solamente due, ignorando tutto quello che è stato fatto in Italia fuori del Compasso d'Oro. Piaggio presenta la "Sfera", scooter del 1991 con evidenti richiami alla tradizione della Vespa, ma senza il medesimo successo di pubblico.

Curioso è il ciclomotore ripiegabile "Tender" disegnato da Italo Cammarata nel 1984 quale veicolo da tenere sugli yacht e utilizzare per i brevi spostamenti appena fuori del porto. Idea ripresa dai prototipi di moped costruiti per i paracadutisti americani durante la seconda guerra mondiale, che ispirarono l'ingegnere Corradino D'Ascanio nel progettare la prima Vespa nel 1946, 38 anni prima.

Varie sezioni dedicate ai premiati del Compasso d'Oro presentano foto, depliant, disegni, schizzi, documenti di qualche altra auto: la Panda, la Fiat 600, la Nuova Panda. C'è anche un pannello dedicato all'immagine coordinata Iveco realizzata da Giovanni Brunazzi.



Modello in scala 1:8 della Ferrari FXX del 2014. Disegno di Flavio Manzoni con Werner Gruber.



Nel Museo, mq 5.135 senza barriere architettoniche, sono esposte 2.500 opere e circa 10.000 documenti della Collezione Fondazione ADI Compasso d'Oro. L'esposizione è ricavata da un vecchio edificio nato come rimessa per i primi tram di Milano e poi diventato sottostazione elettrica e uffici tecnici. L'enorme area, in posizione semicentrale, di fronte al Cimitero Monumentale (area verde) è stata completamente ristrutturata e ricostruita. Il padiglione centrale del Museo ha il tetto trasparente retto da splendide capriate in metallo. In uno degli ambienti laterali è stata conservata la struttura di un grande trasformatore a olio, retaggio dell'utilizzo precedente dell'edificio.



Ferrari SP1 del 2018. Motore anteriore V12 6,5 litri, 810 CV.



Paretina dedicata alla Fiat 500 mediante il depliant promozionale.



Il profilo funzionale e razionale quindi bello dell'Abarth 1000 del 1960.



Dove, come, quando

Il Museo è aperto dal martedì alla domenica, ore 10.30-20

E' facilmente accessibile con tram e metropolitane.
Ha l'ingresso principale da via Cenisio 7 e quello secondario in via Bramante 42.



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

UN LIBRO DAL GARAGE

E' davvero inconsueto che le amministrazioni pubbliche conservino i mezzi che hanno contribuito al miglioramento della qualità della vita nei rispettivi territori. Uno dei primi comuni italiani a dimostrare sensibilità per la tutela storica dei suoi mezzi è stato Montecchio Maggiore (Vicenza). Qui, grazie all'impegno dei due architetti Giovanni Fossà e Francesco Manelli, è stato inaugurato nel 2013 il "Garage Storico", con l'obiettivo di preservare i veicoli, le attrezzature e gli strumenti di lavoro più rappresentativi tra quelli utilizzati negli ultimi 50 anni dai Servizi operativi del Comune vicentino. L'iniziativa dell'Amministrazione vicentina (e speriamo in un prossimo futuro anche di quella piacentina) è la dimostrazione di come anche un ente locale possa contribuire direttamente alla conservazione del patrimonio motoristico, oltre a rappresentare un riconoscimento agli uomini che hanno prestato il loro servizio alle dipendenze del Comune. Veicoli e persone che con il lavoro quotidiano sul territorio, asfaltando una strada oppure riparando l'impianto di riscaldamento di una scuola, sono diventati per i cittadini qualcosa di riconoscibile e familiare. Il "Garage Storico" di Montecchio riveste anche una funzione didattica per gli studenti che, visitando la collezione di mezzi storici assieme ai moderni Magazzini comunali, hanno la possibilità di apprendere come si svolgevano un tempo le attività del Comune, confrontandole con le moderne modalità operative ed attrezzature oggi a disposizione. Ora il 'Garage Storico' ha fatto di più. Ed ha realizzato una gradevole pubblicazione sui mezzi arricchendo i contenuti con altri argomenti sui motori storici, sempre legati però al territorio di appartenenza e così parlando del Raduno nazionale di camion e autobus storici del 2018, del Museo delle Forze Armate di Montecchio e le moto di Ceccato. Ideazione, creazione ed impaginazione sono state autonome, senza ricorrere ad incarichi esterni, riducendo così i costi. Il volumetto di 80 pagine è stato presentato la sera di venerdì 15 ottobre nella Sala Civica a Montecchio Maggiore.

GARAGE & TORICO Magazzini Comunali di Montecchio Maggiore

Pubblicazione dell'Amministrazione Comunale sui motori storici a Montecchio Maggiore - Autunno Duemilaventuno



Il raduno nazionale di camion ed autobus storici a Montecchio Maggiore



Ceccato: le moto montecchiane



Il carro armato FIAT "2000"

Il Museo delle Forze Armate 1914 - 1945



AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

IL MUSA VALORIZZA LA REALTA' DEL SANNIO



Giuseppe Valenza

(con la collaborazione di Maria Beatrice Fucci e Ilaria Sgambato)

Il MUSA (Museo del Sannio) fa parte del Polo Museale della Tecnica e del Lavoro in Agricoltura finalizzato al recupero delle tradizioni e del paesaggio rurale della Provincia di Benevento (l'antica Maleventum) che si trova in quella estesa area della Campania nota come Sannio. Le conseguenze legate alla modernizzazione e allo scarso reddito che il lavoro dei campi offriva, nonostante l'affrancamento dalla fatica dovuta alla meccanizzazione, ha provocato l'abbandono di terreni, di edifici rurali e mezzi agricoli. Identica sorte subivano le reti ferroviarie ed altre importanti realtà locali che venivano dismesse. Nel 1999, nel tentativo di recuperare la memoria di ciò che aveva riguardato l'attività agricola dell'area, nasceva il Polo Museale della Provincia di Benevento che prevedeva, tra l'altro, la fondazione del MUSA fortemente sostenuta dal presidente Carmine Nardone.

Il progetto del MUSA prevedeva la realizzazione di un'area espositiva su una superficie coperta di diecimila metri quadrati con un'arena, per lo svolgimento di eventi, ed un laboratorio didattico multimediale.



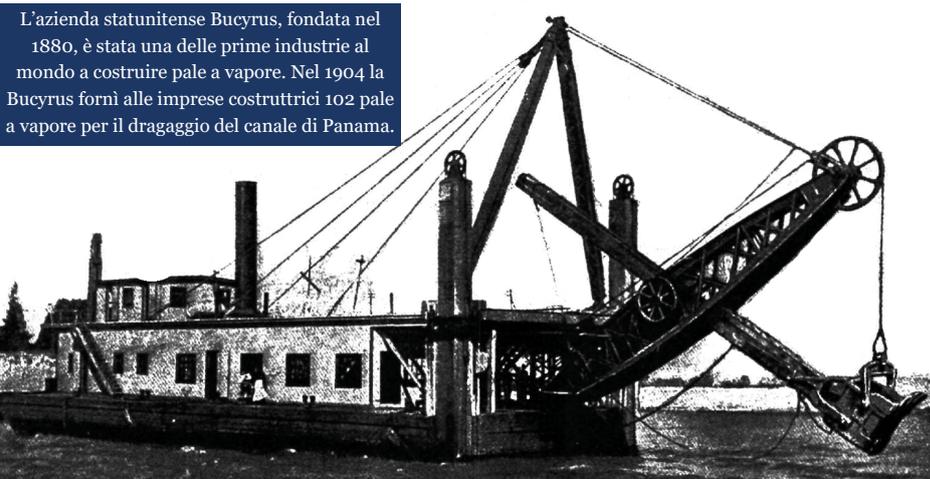
Il megatrattore prodotto dall'industria americana Avery Company prodotto nel 1912. Questo grosso trattore, del costo iniziale era di 2.650 dollari, pesava 22.000 libbre (9,76 tonnellate).



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

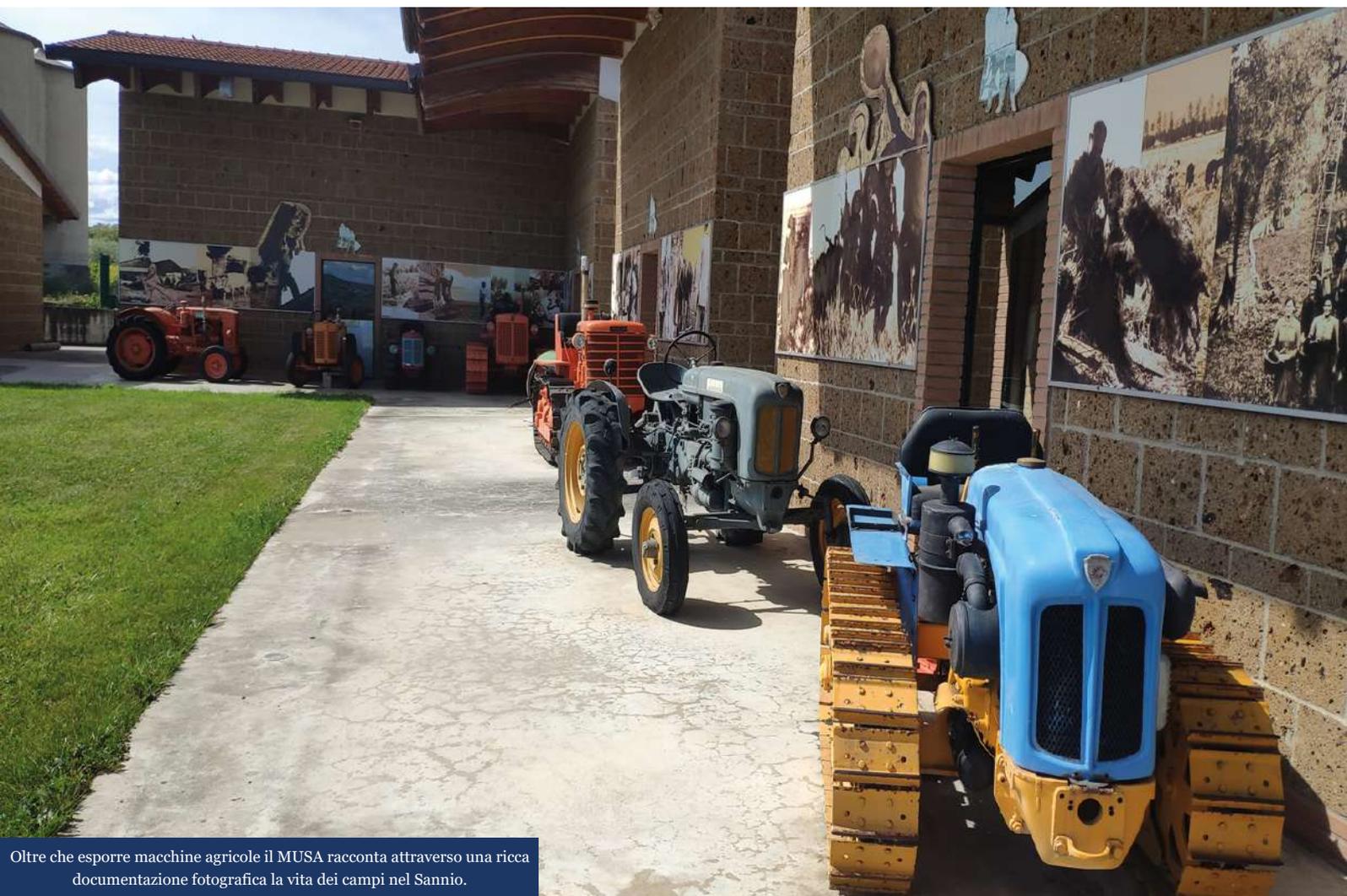
Il MUSA racconta lo sviluppo dell'agricoltura nel Sannio attraverso l'esposizione di attrezzi manuali e da traino, macchine agricole, falciatrici, mietilegatrici, trebbiatrici (anche a vapore), trattori d'ogni dimensione, epoca e provenienza. La collezione è tenuta in perfetto ordine e funzionamento. Tra i mezzi meccanici esposti stupisce per le sue dimensioni e la posizione sotto-top del motore, che lo fa assomigliare a quello di una locomotiva, un trattore della Avery Company (USA) che nel 1912 sviluppò il modello 40-80 CV. Questo grosso trattore, del costo iniziale di 2.650 dollari, pesava 22.000 libbre (9,76 tonnellate).

L'azienda statunitense Bucyrus, fondata nel 1880, è stata una delle prime industrie al mondo a costruire pale a vapore. Nel 1904 la Bucyrus fornì alle imprese costruttrici 102 pale a vapore per il dragaggio del canale di Panama.



Il motore a quattro cilindri aveva una velocità nominale di 600 giri/min. La classificazione 40-80 CV rimase fino all'ottobre del 1920, quando sulla base di nuovi test il trattore venne classificato come un 45-65 CV. Tra gli altri "giganti" cingolati si distingue l'International TD 24 Series 241 completo di aratro SO.GE.MA tipo 10PAI del 1958 con verricello prodotto dall'azienda statunitense Bucyrus che partecipò, tra l'altro, al dragaggio del canale di Panama. Una sezione del MUSA è dedicata ai "carioche", trattori realizzati alla fine del secondo conflitto mondiale da meccanici e artigiani sanniti che assemblarono componenti di mezzi bellici

abbandonati, come ad esempio i motori di camion, e li adattarono a mezzi agricoli altrimenti inutilizzabili. In un'altra esposizione si possono ammirare i trattori "testa calda" nelle due versioni: a ruote e cingolati. I "testa calda" comparvero nella metà degli anni '20 del XX secolo. Nonostante la macchinosità della procedura di avviamento (riscaldamento preventivo a fuoco della testata e strappo a braccia del grande volano), questi trattori furono apprezzati sia per l'economicità del carburante (diesel ad olio pesante) che per la resistenza alla trebbiatura. Tra i "testa calda" si distingue per la rarità il modello della OM.



Oltre che esporre macchine agricole il MUSA racconta attraverso una ricca documentazione fotografica la vita dei campi nel Sannio.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Comparazione tra le dimensioni del mega Avery e un minitrattore



Al restauro dei mezzi agricoli, che sono i principali oggetti dell'esposizione museale, hanno partecipato Nazzareno Savini, Giuseppe Zuzolo, Antonio Nardone, Vincenzo Pascucci, Francesco Mignone, Domenico Vicario, Antonio e Domenik Zuzolo, Giovanni Cervone, Mario Lombardi, Marisa Miele. Alla realizzazione della cineteca, che raccoglie filmati della vita rurale, ha collaborato: Cesare Ferzi - MAC film. All'allestimento e scenografia Salvatore Michelino (docente di scenografia all'Accademia Delle Belle Arti di Napoli, ed i suoi collaboratori: Luigi Ferrigno, Luca de Nicola, Luigi Ruoppolo, Laura Rinaldi). Per la collaborazione scientifica MUSA si è avvalsa della consulenza di Ennio De Simone, Roberto Costanzo, Mario Pedicini e Donato Matassino mentre per quella tecnica MUSA è intervenuto l'agronomo Giuseppe De Ioanni. L'allestimento multimediale (una quadrisfera multimediale racconta, in un complesso sistema di video e specchi, l'evoluzione del paesaggio rurale con l'alternarsi delle stagioni) è stato curato dalla Paco Lanciano Mizar srl e Giovanni Caturano SpinVector.



Esposizione di trattori sui quali si distingue un prodotto della Deere & Co. (in verde, al centro). La casa americana venne fondata da John Deere nel 1836 a Grand Detour in Illinois.

Info & Contatti

MUSA
Contrada Piano Cappelle - Benevento (BN)
Telefono: 0824372267
Mobile: 3664315773
Email: musa@artsanniocampania.it



Il MUSA dispone di un'area espositiva coperta di 10.000 mq.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

PROVA DI RESISTENZA PER VECCHIE QUERCE

Per i trent'anni del Museo Bonfanti-Vimar



Umberto Voltolin



Umberto Voltolin sulla Locomobile
Styl 2 a vapore del 1900

Sono sopravvissute a due guerre mondiali, a regimi crudeli e a tutti i mutamenti che il Novecento ha segnato nelle pagine dei libri di storia. Dal Museo dell'Automobile Bonfanti Vimar di Romano d'Ezzelino, vicino a Bassano del Grappa, è partita lo scorso luglio la 'Prova di Resistenza' di automobili con un secolo sulle ruote. Dopo lo stop forzato del 2020 il Circolo Veneto Automoto d'Epoca ha dato vita alla seconda edizione di questo evento internazionale che intendeva rievocare la prima corsa automobilistica svoltasi interamente in territorio veneto nel lontano giugno 1899. Caratteristica della manifestazione è stata la partecipazione di veicoli ante 1905 ed un percorso che in linea con quello originario attraversa le tre province venete di Padova, Vicenza e Treviso. Logicamente più ridotto il tragitto rispetto all'originale di 172 km, ma comunque una bella galoppata di oltre 80 km per le arzille ultracentenarie lungo strade secondarie attraverso Bassano del Grappa, Castelfranco Veneto e Cittadella. Si controllano l'acqua e i vari oliatori, ci si accerta di aver sufficiente carburante. Intanto, mentre alcune signore sfoggiano abbigliamento in linea con il periodo dei veicoli, si prova con successo ad avviare un fantastico triciclo Phebus del 1896 la cui musica è presto sovrastata dal rombo di una motocicletta da corsa J.Quentin del 1904. Si prepara quindi al via la magnifica Benz Velo del 1896 del simpatico collezionista tedesco Christoph Schmidt, che con maestria ed ammirazione generale compie le manovre di accensione ed inizia l'avventura. A seguirlo l'importante cimelio dell'Automobile Club di Torino, una De Dion Bouton Vis a Vis del 1898 con un raggiante Giorgio Ungaretti alla guida, dopo l'esperienza della London Brighton del 2017. E' la volta poi di Fabrizio Rossi alla prima uscita della sua Clement Panhard VCP del 1900 presto seguito dall'incredibile Renault Type C da corsa del 1900, magistralmente condotta dall'esperto francese Jean Alain Greze, a suo agio al posto di guida che fu di Marcel e Louis Renault. C'era anche la prima Isotta Fraschini del 1901 della collezione Lopresto, condotta dalle mani esperte di Fabio Verin. Antonio Calleri seguiva con la splendida Renault type G del 1902. Elegantissima con la sua capote si avvia anche la Aster del 1902 di Franco Boero seguita dalla vettura americana Covert model A del 1903 del tedesco Wolfgang Presinger e dalla incredibile Leon Buat del 1903 dell'altro tedesco Wolfgang Kramer entrambi importanti esponenti dell'Allgemeiner Schnauferl Club. Dall'Austria l'inarrestabile Oldsmobile Curved Dash del 1904 di Franz Hofer, mentre Silvano Chesi cercava di domare la prestante motocicletta J. Quentin del 1904.



Il ventitreenne Giulio Delogu guidava la Peugeot 69 Bebè del 1905 e Raffaele Barbieri un'originalissima Adler 4/9 hp del 1907. A chiudere, dopo imprevisti elettrici presto risolti, Luigi Baulino con una De Dion Bouton type G Vis a Vis del 1901. Su Locomobile Styl 2 del 1900 c'era l'autore di questo reportage, con una vettura a vapore che il proprietario Piermario Cavallari ha voluto fare oggetto di donazione al Museo Bonfanti Vimar, andando così con questo prezioso cimelio ad arricchire l'importante collezione. Sbuffando, arrancando e rincorrendosi l'incredibile comitiva ha raggiunto la prima tappa nella pace meravigliosa del parco della cinquecentesca Villa Albrizzi Marini a San Zenone degli Ezzelini per una piacevole sosta per le vetture e gli arditi autieri! Dopo il pranzo presso il Ristorante San Piero e la visita alla stupenda collezione di trattori del suo proprietario, i veicoli hanno raggiunto i magnifici giardini delle mura di Castelfranco Veneto, sede a fine ottocento del Café Chantant.

L'imponente cinta muraria medievale di Cittadella, esempio unico in Europa interamente percorribile sugli spalti, ha sorpreso i partecipanti. Dopo un gradevole rinfresco a base di frutta si riparte per raggiungere Nove, famosa per i suoi numerosissimi laboratori di ceramica, attraverso un piacevole tratto sterrato in grado effettivamente di far immaginare un salto nel tempo dove queste erano le strade migliori percorse da questi autentici gioielli. Infine l'arrivo a Bassano del Grappa, gremita di pubblico che fino sera inoltrata ha ammirato questo straordinario museo in movimento, che sembrava uscito come per miracolo da un libro di storia.



Franco Boero su Aster del 1902



Lo schieramento delle antecetre alla sosta pranzo



La Covert 1903 e Leon Buat 1903 provenienti dalla Germania nel parco di Villa Albrizzi Marini



Isotta Fraschini 1901 e De Dion Bouton 1901 a Cittadella



DAL MUSEO MILLE MIGLIA PARTE LA STORIA

Successo della Settimana Motoristica Bresciana

E' partita dal Museo Mille Miglia di Sant'Eufemia di Brescia la Settimana Motoristica Bresciana 2021 che si è svolta dal 3 a 5 settembre ed ha goduto del patrocinio Asi Circuito Tricolore come evento internazionale e la presenza di numerosi autoveicoli e moto anteriori al 1918. "La Settimana Motoristica Bresciana", ha dichiarato Mauro Pasotti, presidente del Musical Watch Veteran car Club, organizzatore dell'evento, "si svolse dal 1901 al 1907 e soprattutto nelle edizioni del 1905 e 1907 fu il primo Motor Show italiano, con prove su strada per possibili acquirenti, prove di portata per i camion, perfino test per natanti ed aerei.



La Itala 35/45 del 1910 e la Wolseley Siddeley del 1911

Era insomma un antesignano festival dei motori e la nostra rievocazione, giunta alla dodicesima edizione, vuole ricordare quell'epoca lontana d'inizio secolo, quando i mezzi motorizzati tentavano di affermarsi sostituendosi alla trazione animale che per secoli aveva assicurato i trasporti, ovviamente molto più lentamente di quanto sarebbe avvenuto grazie allo sviluppo motoristico". La Coppa Florio è stata la denominazione assunta a partire dal 1905 da una competizione automobilistica che già si svolgeva a partire dal 1900 e derivò dalla decisione dell'imprenditore palermitano Vincenzo Florio di istituire un premio di 50.000 lire e una coppa opera dell'artista parigino Polak. La coppa sarebbe stata definitivamente assegnata alla casa costruttrice che avesse vinto più volte nell'arco di sette edizioni (a partire da quella del 1905). Poiché si affermarono sette marche diverse, fu solo all'ottava edizione (1925) che la Peugeot riuscì ad aggiudicarsi la coppa.





La Fiat Ansaldo Brevetti del 1908



La Metz 22HP del 1915

Per scelta di Lucien Rosengart, amministratore della Peugeot, la coppa tornò in palio con lo stesso regolamento. Ad aggiudicarsi la seconda, e ultima, coppa fu la Bugatti che vinse altre edizioni della corsa.

Vari i tracciati sui quali si disputò la Coppa Florio: il Circuito di Brescia, il Circuito di Bologna e il Circuito delle Madonie. Ricordato anche il francese Circuiti Saint-Brieuc organizzato in onore della Peugeot, vincitrice della prima Coppa. Alla Settimana Motoristica 2021 hanno partecipato mezzi autentici e costruiti prima del 1918. Per questa edizione e per evitare assembramenti è stato evitato il passaggio dal lago di Garda. Tuttavia il percorso Brescia Cremona Mantova Brescia ha voluto ricordare la Coppa Florio, nata nella città lombarda. Alla partenza i partecipanti hanno potuto visitare il Museo Mille Miglia e a Cremona il Museo del violino, il Museo Civico ed il Museo archeologico. Sul lago d'Iseo ai partecipanti è stata offerta una simpatica crociera dai barcaioli di Monte Isola.



La Fiat Tipo 2 B del 1916





www.asimusei.it

