



n. 9 / febbraio 2022

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

SE CE L'HANNO FATTA LORO...

Storia a lieto fine di un'automobile coraggiosa



Danilo Castellarin

Dopo due anni di limitazioni e sacrifici, abbiamo chiesto ad auto e moto dei nostri musei di raccontarci le loro storie di rinascita per aiutarci a ritrovare fiducia e buoni pensieri. Iniziamo con la Fiat 505 Coupè de Ville 1925 del Museo Nicolis.



Lo so che il momento è difficile, figuratevi se non lo so. Anch'io, vi assicuro, ho attraversato momenti poco piacevoli. Eppure ce l'ho fatta a venirme fuori, anche se vi confesso che, a un certo punto della mia vita, avevo perso ogni speranza. Ora vi racconto com'è andata.

Mi chiamo Fiat "505 Coupé de Ville" e sono nata quasi cent'anni fa, nel 1925, ma altre mie sorelle, intendo dire modelli uguali a me, avevano iniziato a vedere la luce subito dopo la prima guerra mondiale, che solo gli scrittori chiamano Grande Guerra, perché fu un macello. Comunque, chi mi concepì, intendo dire i progettisti della Fiat, mi misero al mondo con l'intenzione di creare un'auto di lusso, partendo dal modello 501, ma proponendo però dimensioni e cilindrata maggiori. Tutto questo per rispondere alle esigenze di clienti che, finita la guerra, avevano più pretese ed erano alla ricerca di carrozzerie più accurate e meglio rifinite.

Diventai perfino una vettura regale: i sovrani d'Inghilterra in visita a Roma, furono fatti accomodare proprio su una Fiat 505 e il modello "Coupé de Ville", come sono io. Lei aveva una carrozzeria berlina, con divisorio fra la parte anteriore e quella posteriore e all'occorrenza il posto dell'autista poteva venire coperto con un telo avvolgibile.

Io venni acquistata a Milano nel 1925, niente meno che da un conte, e con lui ho vissuto momenti bellissimi. Mi portava in giro con ospiti importanti e donne fascinosi. Se la tappezzeria del mio abitacolo potesse parlare, vi racconterebbe aneddoti strepitosi. Purtroppo da qualche anno è saltata fuori la legge sulla privacy e così devo starmene zitta



e tenere per me i segreti di quella magica stagione della mia vita. Perché negli Anni Venti del Novecento c'era una grande ansia di vivere, probabilmente per gettare via i brutti ricordi della guerra appena passata e fors'anche per la ritrovata fiducia che era germogliata nel cosiddetto Secolo dei Lumi e aveva visto fiorire un'invenzione dopo l'altra.

Nel 1925, quando nacqui io, c'era voglia di rivalsa, di tornare a vivere con gioia. Succedeva in ogni parte del mondo. Non a caso gli americani chiamarono quel decennio "the Roaring Twenties", anni ruggenti, termine che è stato tradotto in diverse lingue, *Années Folles*, *Felices Años Veinte*, *Goldene Zwanziger*. Anche l'Europa cominciava a rialzarsi economicamente con nuove forme d'arte e generi musicali. E proprio nel 1920, grazie a un emendamento della Costituzione, venne concesso a tutte le donne americane il diritto di voto. In Italia, bisognerà aspettare il 1946...

Ma anche senza il voto, erano arrivate dalle nostre parti le seguaci delle flappers, ossia le ragazze con capelli e gonne corte, che rimasero indelebili nell'immaginario collettivo per quei loro abiti leggiadri ed eleganti che sfioravano la mia tappezzeria, e fumavano, e apparivano molto disinibite. Se poi ballavano il charleston, muovevano le gambe magre come fossero inquietanti fenicotteri.

Quante ne ho viste salire e scendere dai miei sedili. Fino al 1933, quando il conte milanese che mi aveva acquistato, decise di vendermi a un proprietario terriero di Mantova. Anche lui fu gentile con me. E mi guidò con perizia e amore sulle strade italiane per condividere con la sua giovanissima moglie il viaggio di nozze. Ma le belle favole, purtroppo, non durano per sempre. Capito che mi ammalai ai carburatori, una specie di fastidiosa influenza che mi faceva tossicchiare e si diffuse presto ad altri organi vitali. Un po' di ruggine, le molle dei sedili che cedevano, lo sterzo sempre meno preciso, le sospensioni meno morbide. Andò a finire che gli acciacchi aumentarono e il mio padrone decise che non valeva la pena di curarmi, anche perché si avvicinavano i tempi di una nuova guerra e i raccolti nei campi non erano stati per niente generosi. Per farla breve, pensò di vendermi.

Finii nelle mani di un contadino, una bravissima persona, forse un po' troppo concreta, che certo non poteva permettersi di frequentare le belle donne che avevo visto in gioventù, tutte paillettes e scollature da capogiro. Un brutto giorno arrivarono certi suoi amici robusti con cesoie e martelli. Mi fecero a pezzi. Tagliarono la carrozzeria e mi trasformarono in uno sgranatoio, una specie di macchina agricola che serviva per sgranare il mais. Capito anche ad altre automobili di finire così, con destinazioni diverse, sempre legate al mondo agricolo. Ci chiamavano "carioche". Il guaio è che restavo sempre lì, ferma nello stesso luogo. Un'umiliazione per un'automobile nata per muoversi, scoprire nuovi territori, favorire l'incontro delle persone. Vedevo trascorrere le stagioni sempre nella stessa corte colonica, come fossi prigioniera, insomma una specie di lockdown come lo chiamate voi oggi. Passarono molti anni.



Le ragazze degli Anni Venti vestivano alla moda delle 'Flappers'



Luciano Nicolis alla guida della sua Fiat 505 nel film 'Uno scandalo per bene'

E ormai pensavo che la mia vita di un tempo non sarebbe più tornata. Sbagliavo. Perché un bel giorno, verso la fine degli anni Settanta, capitò nella fattoria un signore di Villafranca dal volto sorridente e bonario. Si chiamava Luciano Nicolis e sapeva tutto della mia storia. Per la verità conosceva la storia di tutte le automobili del mondo. Io cercai di origliare per capire che cosa stesse confabulando con chi mi aveva tagliato e trasformato in un misero utensile da lavoro. Non riuscivo a capire bene ma vidi che a un certo punto si strinsero la mano, in segno d'intesa.





All'improvviso la mia vita cambiò. Arrivò un camioncino, mi caricarono con molte attenzioni e mi sottoposero a cure amorevoli, restauri appassionati grazie a mani esperte che lavorarono parecchio per farmi tornare in forma, e alla fine del lavoro mi lucidarono a lungo con cere speciali.

Alla fine di questa lunga cura tornai quello che ero stata: una splendida Fiat "505 Coupé de Ville" del 1925. Ero così lucida e splendente che mi portarono addirittura nelle sale esclusive ed eleganti di un museo a Villafranca di Verona, che portava il nome di quel signore. Dentro c'erano molte altre ragazze come me, tutte in splendida forma e per loro il tempo sembrava essersi fermato. A dirla tutta, qualcuna provò una certa invidia quando il famoso regista Pasquale Festa Campanile scelse proprio me come automobile protagonista di un film di successo del 1984, intitolato 'Uno scandalo per bene'.

Pensate che Luciano Nicolis, il mio nuovo proprietario, accettò l'invito del regista a condizione che sarebbe stato solo lui a guidarmi. E così fu. Andò a finire che il film si assicurò la "nominazione" al Leone d'Oro della Mostra del Cinema di Venezia e l'anno dopo, 1985, riuscì addirittura a vincere il David di Donatello. Credo anche un po' per merito mio e di Luciano.



UN'AUTOMOBILE SIMBOLO DI UN'EPOCA



Marca: Fiat
Modello: 505 Coupé de Ville
N. Cilindri : 4
Cilindrata: 2296 cc
Potenza: 33 CV a 2600 g/min
Velocità: 80 km/h

Peso: 1425 kg
Lunghezza: 420 cm
Larghezza: 170 cm
Altezza: 190 cm
Anno: 1925

MUSEO NICOLIS

Il Museo Nicolis si trova in Viale Postumia a Villafranca di Verona.

Sito internet: www.museonicolis.com



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

A TUTTO VAPORE

L'auto che sbalordì il Principe



Nino Balestra

Dal dicembre 2021 è esposta al Museo Bonfanti-Vimar di Bassano del Grappa una Locomobile a vapore del 1900 donata da Piermario Meletti Cavallari, cultore di auto centenarie. La vettura è stata revisionata grazie alla tenacia di Umberto Voltolin, attuale presidente del Museo, ha percorso qualche centinaio di metri nel più assoluto silenzio e ha lasciato dietro di sé una nuvola di candido vapore, simbolo di un'epoca che non c'è più.



Locomobile esposta al Museo Bonfanti Vimar

Il singolare veicolo riporta a uno dei precursori della motorizzazione, il conte veneziano Nicola Pisani, che dilapidò il patrimonio di famiglia in sfortunate imprese.

Ma chi era il conte Pisani? Nasce verso la metà dell'800 a Venezia in una ricca famiglia patrizia, si laurea in ingegneria meccanica all'Università di Padova e intravede nel motore a vapore una enorme opportunità. La madre, contessa Pisani-Balbi, sospirava: "Devo economizzare per recuperare quanto mio figlio sperpera". Quando lei muore, Nicola non ha più freni. Studia e progetta un servizio di trasporto nei canali di Venezia sino al Lido, con grossi mezzi azionati a vapore, che dopo un secolo e mezzo a Venezia chiamano ancora "vaporetti". L'idea è ottima, ma si lascia soffiare tutto da intraprendenti personaggi e perde una fortuna. Studia poi una grande lavanderia industriale, naturalmente a vapore. E si getta a capofitto nel campo delle bonifiche agrarie e mille altre imprese, tutte andate storte. L'unica attività che funziona e crea un leggero e costante utile è una fabbrica di candele e saponi che apre a Mira, paese dell'entroterra veneziano.



AUTOMOTOCUBO STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La locomobile in azione

E' qui che, fra il 1881 e il 1882, Nicola progetta e costruisce con il fido Bepi (Giuseppe) Nogara un veicolo a vapore per viaggiare più veloci di una carrozza sulle polverose strade di allora. La possiamo definire una auto-mobilità ben concepita ed evoluta. Dispone di un telaio in tubi di ferro, con lo sterzo di tipo moderno, le ruote che sterzano a destra o sinistra grazie ad una leva chiamata all'epoca "queue de vache". Dispone di quattro doppie molle a balestra, un freno efficiente, con comando a mano e a pedale che muove un tampone sulle ruote posteriori. Il motore, con un solo cilindro funzionante a vapore, è posizionato posteriormente e trasmette il moto tramite catena, è alimentato a legna e spinge il mezzo fino ai venti all'ora. Leve e strumenti sono posizionati davanti al guidatore, in quello che ancora oggi chiamiamo cruscotto

(da "crusca" il pasto preferito dal cavallo). La carrozzeria è in legno, simile al corpo di un calesse, con due comodi posti e soffici cuscini in pelle. Le ruote a razze di legno sono guarnite di gomma piena e dotate di quattro parafanghi realizzati in sottile tondino di ferro e poi foderati in cuoio. Due fanali da carrozza con candela davanti ed un piccolo lumino rosso posteriore completano il veicolo che, volendo, può essere dotato di una capota a mantice.

La figlia Olga Pisani, molti anni dopo, la descrisse così: "La prima vettura venne esposta a Parigi all'Esposizione Universale del 1889, ideata dall'ingegnere Serpollet. Diciassette anni prima, cioè nel 1882, mio padre aveva costruito a proprie spese e su suoi disegni, una macchina automobile a vapore, che andava a legna. Con tale macchina, accompagnato dal suo fido Bepi Nogara che l'aveva aiutato nella costruzione, mio padre raggiunse Milano. Durante il percorso incrociò una lussuosa carrozza trainata da una bella pariglia di cavalli. La carrozza fu fatta fermare e mio padre arrestò a sua volta la sua macchina. Dalla carrozza scese un ragazzino piccolo, magro, ed un signore imponente e gentile, il quale pose molte domande a mio padre, mentre il ragazzino voleva vedere, toccare, salire in macchina, divertendosi un mondo. Era il principe ereditario Vittorio Emanuele con il suo precettore. Al ritorno mio padre domandò alle autorità Municipali di Mira, il permesso di far circolare quell'automobile, che intendeva poi costruire in un certo numero. Ma ottenne un fermo rifiuto, perché i vetturini del luogo si erano allarmati ed avevano agito in difesa dei loro interessi". Purtroppo nessuno conservò i disegni di quella prima automobile.

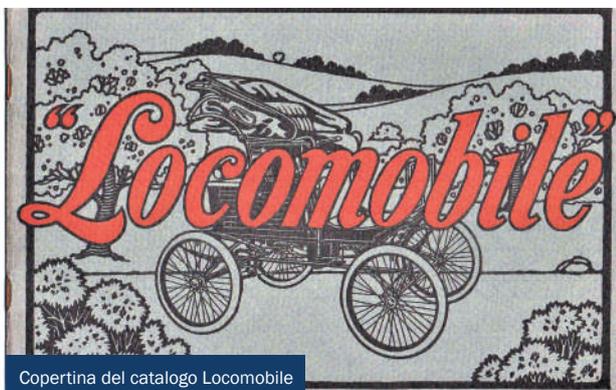
La voglia di saperne di più spinse gli storici del Museo Bonfanti a rintracciare alcune decine di famiglie Nogara, tutte di Venezia o dell'entroterra, alle quali, nel 1999, venne inviata una lettera spiegando brevemente le ragioni della ricerca. Rispose Antonio Marco, discendente di Giuseppe Nogara. La sua testimonianza permise di ricostruire che i ragazzi di Mira, all'inizio del Novecento, ricordavano i resti, ormai abbandonati in una baracca sul retro della villa cadente e disabitata, di un veicolo costruito un telaio in tubi di ferro, sopra al quale era stato installato il sedile di una carrozzeria e posteriormente un motore a vapore. C'era una lunga leva per sterzare le ruote e resti di altri congegni. I tubi di rame erano stati quasi tutti asportati, così pure altri elementi.

Il conte Pisani non ebbe miglior fortuna nelle bonifiche delle paludi ferraresi. Un affare colossale, sembrava. Non andò così. E Pisani accordò crediti e avallò i debiti di un tal Merighi, che morì suicida in un albergo di Firenze, lasciando il Pisani con il classico cerino in mano. Non restò che vendere tutto, anzi svendere. Via le campagne di Gambarre e di Cadoneghe,



Disegno della fabbrica di saponi del conte Pisani, a Mira





Copertina del catalogo Locomobile

via terreni e villa di Mira, via il palazzo Pisani sul Canal Grande, valutato all'epoca 180.000 lire e venduto all'asta per 9.000. Via la fabbrica di candele e saponi di Mira, rilevata da un torinese Lanza e trasformata subito in Mira-Lanza, un marchio famoso che durerà sino al 2001.

Al conte Pisani venne affidato l'incarico di Ingegnere capo della Provincia, grazie all'intervento di un gruppo di amici che non potevano lasciarlo nella più assoluta miseria. Morirà sull'uscio di casa, colpito da un ictus

poco tempo dopo, era il 25 luglio del 1893. Il tempo non lasciò traccia del suo veicolo a vapore. Ma quell'epoca straordinaria è testimoniata dalla locomobile a vapore esposta al Museo Bonfanti.

Style No. 02

Price . . . \$850
f.o.b. Bridgeport, Conn.

Carriage body two inches wider and two inches longer than Style No. 2. Special finish and upholstery

Data

Seating capacity	Two passengers
Wheels	28 inches in diameter; steel spokes
Tires	2 1/2-inch single-tube pneumatics
Tread	4 feet 6 inches
Weight, empty	700 pounds
Weight, tanks filled	950 pounds
Capacity of fuel tank	5 gallons
Capacity of water tank	26 gallons
Extreme length	7 feet 4 inches
Extreme width	4 feet 10 3/4 inches
Extreme height	5 feet 3 3/4 inches
Seat	Panel back

Equipment

Rubber bucket, rubber blanket, side lamps, gong, cyclometer, full set of tools.

"Locomobile"

19

Pagina interna dei catalogo illustrativo di una Locomobile a vapore del 1900

LA GALLERIA DELL'INGEGNO VENETO

Museo Bonfanti-Vimar
Via Torino, 2
36060 ROMANO D'EZZELINO (VI)
Tel. e Fax. 0424/513690
<http://www.museobonfanti.veneto.it>
mail: info@museobonfanti.veneto.it



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LE AUTO IN ROSA DEI NOSTRI MUSEI



Antonello De Marco

I musei dedicati all'automobile come quello dell'Alfa Romeo di Arese, il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino e il Museo Cozzi di Legnano ospitano vetture legate, sotto il profilo storico, alle vicende non solo dei piloti di rango ma anche alle imprese sportive di alcune valide donne pilota. In questo numero ne ricordiamo quattro, fra le più famose, che nel Novecento gonfio di pregiudizi ebbero il coraggio di sfidare convenienze e luoghi comuni.

Maria Antonietta Avanzo

Il modello 20-30, esposto presso Arese nella versione stradale, si abbina, con la versione corsa 20-30 ES, alla storia degli esordi agonistici di Maria Antonietta Bellan coniugata con Eustachio Avanzo facoltoso proprietario terriero veneto. La Avanzo, dopo lo sfortunato debutto alla XI Targa Florio del 1920 con una inaffidabile Buick, il 7 settembre del 1921 con l'Alfa 20-30 ES si classificava terza di classe al primo G.P. d'Italia, in quel di Brescia. Per poi, ancora in terra bresciana, l'11 settembre, piazzarsi al terzo posto assoluto al G.P. Gentleman con la stessa vettura, aggiudicandosi altresì la Coppa delle Dame.



Maria Antonietta Avanzo su Alfa Romeo 1921 ES 20-30
al G.P. Gentlemen di Brescia del settembre 1921

11951



L'“amazzone veneta”, sempre con l'Alfa Romeo, ritentava l'anno dopo l'avventura alla XII Targa Florio. Anche in questa occasione era costretta al ritiro dopo aver duellato con gente del calibro di Ugo Sivocci, Antonio Ascari e un giovane Enzo Ferrari. Di spirito indipendente, dopo aver gareggiato nel 1921 in Danimarca, Avanzo si trasferiva in Australia per duellare con i conduttori locali. Fu anche la prima dama del volante a partecipare alla Mille Miglia nel 1928 con una Chrysler in coppia con il brasiliano De Teffè. Si ritirò nei pressi di Perugia. Nel 1932 tornava a pilotare un'Alfa Romeo - la 1750 6C Touring - come pilota ufficiale della Società Anonima Scuderia Ferrari. Nello stesso anno, attratta dal sogno americano, si recava negli Stati Uniti nell'intento di gareggiare sul Circuito di Indianapolis. Alla vigilia della gara, però, rinunciava a prendere il via dopo le prove effettuate sul difficile e veloce “catino” americano. Grande fondista, alla fine degli anni '30 si era messa in luce, nuovamente, come “scalatrice” di successo alle classiche dell'epoca come la Pontedecimo-Giovi e la Coppa dello Stelvio. Continuava a pilotare fino al 1940 dopo un ottimo piazzamento alla Tobruk-Tripoli del 1939 con una berlinetta Fiat 1100. Ritiratasi dalle competizioni (anche se i suoi amici D'Annunzio, Marinetti e Mascagni erano ormai mancati), nel secondo dopoguerra continuò a frequentare il mondo dell'arte, della cultura e della cinematografia. Dopo tutto Maria Antonietta era la zia di Roberto Rossellini, mentre suo figlio Renzo (attore e aiuto regista) aveva sposato Uberta Visconti, sorella di Luchino.

Anna Maria Peduzzi

La storia dell'Alfa Romeo 1500 6C, in bella mostra al Museo dell'Alfa Romeo, si lega con il debutto alle corse della comasca Anna Maria Peduzzi. L'avvenente “Marocchina”, acquistava nel giugno del 1933 proprio un'Alfa Romeo 1500 6C (versione Gran Sport). La giovane signora faceva carrozzare la sua 1500 da Zagato nella versione corsaiola. La dislocazione della pedaliera invertita, come usava a quel tempo, con il pedale dell'acceleratore al centro e una leva del cambio dall'eccessiva escursione ne facevano una vettura non facile.



1956 Rome GP - Anna Maria Peduzzi-Stanguellini



Questioni tecniche che non impensierivano una donna determinata come la conduttrice comasca. Tant'è che la Peduzzi, sempre nel 1933, si aggiudicava con la sua Alfa Romeo la Coppa Principessa di Piemonte dopo essersi piazzata 3a di Classe e 13a assoluta alla Targa Abruzzo. Nel 1934, con la medesima auto prendeva parte, insieme al marito Gianfranco Comotti, alla Mille Miglia conquistando il primato nella classe 1500 e il 13° assoluto. Questa edizione della "Freccia Rossa", la VIII, veniva vinta dall'equipaggio Varzi-Bignami, ma gli applausi più calorosi all'arrivo andarono alla signora di Olgiate Comasco. Elegante, laureata in ingegneria mineraria, era solita iscriversi alle gare degli anni '30 con lo pseudonimo di "Marocchina", quasi a sottolineare la carnagione scura che le conferiva un certo charme. Sempre impeccabile nelle sue tenute sportive, la sua espressione era marcata da un velo di malinconia che celava i ricordi non sopiti di una malattia non del tutto debellata. Fra il 1950 e il 1961, prese parte a molte altre competizioni. La sua 1500 "testa fissa" venne ritrovata e acquistata nel 2009 dall'attuale proprietario Mark Gessler (presidente della HVA - Historic Vehicle Association). Costui, con idoneo restauro, riportava la macchina alle condizioni originarie del 1933. L'auto per onorare la sua nuova vita si aggiudicava l'edizione storica 2012 della Mille Miglia con l'equipaggio argentino Scalise-Claramunt.



Anna Maria Peduzzi su Alfa Romeo 1750

Ada Pace

Al Museo Cozzi di Legnano fa bella mostra di sé, insieme a molte altre auto del Biscione, una Giulietta Sprint. Questo modello venne presentato al 36° Salone dell'Automobile di Torino del 1954 anticipando di un anno il lancio sul mercato della tanto attesa berlina Giulietta. La versione Sprint mostrò ben presto la sua indole corsaiola, diventando imbattibile nella categoria GT 1300 nelle cronoscalate, in pista e nei rally dell'epoca. E fra i "giuliettisti" più veloci

Ada Pace su Alfa Romeo Giulietta SV 1957



brillava Ada Pace che dopo le esperienze nella regolarità sulle due ruote, aveva acquistato nel '56 una Giulietta Sprint nella versione SV color "rosso Alfa", numero di motore 30046, targata TO 205398. Con tale vettura e successivamente con il coupé nella versione SVZ (numero 01949) la ragioniera torinese fra il 1956 e i primi anni '60 raggiungeva, gareggiando perfino all'estero, un palmares invidiabile, grazie anche alle "cure" di Conrero e Facetti. Con le sue vittorie nella GT 1300 Ada Pace era divenuta la spina nel fianco dei più noti "giuliettisti" come Laureati,

Toselli, Carlo Facetti, i fratelli Leto di Priolo, Elio Zagato, "Kim" (alias Sergio Pedretti.) e il suo compagno-rivale di scuderia (Racing Club 19) Carlo Mario Abate. Memorabile la sua conquista del primo posto assoluto, nel 1958, con la sua 1300 SVZ (Conrero) alla Trieste-Opicina, dove sbaragliava tutti i conduttori maschi. Persino quelli dotati delle Sport 2000 e 3000. Fra questi Scarfiotti, Bussinello, Cagianca, Lualdi Gabardi. Anche se il cambiamento improvviso del tempo la favorì. Ada pace corse sovente con lo pseudonimo "Sayonara", che suonava come provocazione: "arrivederci, ti aspetto al traguardo". La torinese venne anche ingaggiata dalla Lancia per partecipare nel 1964 al Campionato Europeo Turismo su Flaminia Coupè. Fu il suo ultimo anno di corse perché al Rally dei Fiori 1965 si scontrò contro un camion mentre era in corsa con la sua Giulietta Sprint. Uscita illesa ma provata, per quanto nel corso della sua carriera avesse subito altri gravi incidenti, decideva di appendere il casco al chiodo e si ritirò in una villetta che portava il suo nome, Villa Ada, sulle rive del lago di Avigliana, a pochi chilometri da Torino.





Maserati 250F esposta al Mauto di Torino

Maria Teresa De Filippis

Al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino troneggia, fra le tante, la Maserati 250F. Nel 1958 Maria Teresa De Filippis, dopo molte corse su vetture Sport come Taraschi-Bmw, Osca 1100 e Maserati A6GCS, decideva di debuttare in Formula 1. Consigliata da Guerino Bertocchi, scelse proprio una Maserati 250F, telaio e motore 2523. Si trattava di un esemplare ormai superato (il cui progetto risaliva al '54) e senza possibilità di sviluppo giacché nel 1958 la Casa del Tridente aveva deciso di ritirarsi. Ma il motore di 2500 cc erogava 270 cavalli e raggiungeva e 290 Km/h. Per non parlare della difficile manovrabilità del cambio (5 marce nell'ultima versione) a causa della disposizione della leva fra le gambe, con pedale del gas e freno invertiti, secondo i canoni anteguerra. La 250F veniva consegnata personalmente a "Pilotino" all'ottavo G.P. di Siracusa - non valido per il Mondiale - scelto per il debutto, dove Maria Teresa si classificò al quinto posto. Ebbe, la De Filippis, il privilegio di correre con Mike Hawthorn, Maurice Trintignant, Luigi Musso (al quale si legò affettivamente prima di Fiamma Breschi), Wolfgang Von Trips, Peter Collins, Jack Brabham, Jean Behra, Joakim Bonnier. Tutti prodighi di consigli e per niente infastiditi dalla presenza in pista di una ragazza determinata al volante quanto ricca di aristocratica eleganza e stile fuori dall'abitacolo. La De Filippis, dopo il debutto al G.P. di Siracusa non si qualificava a Montecarlo ma era 10a al G.P. del Belgio. A Reims la direzione di gara la escludeva dalla competizione: un eccesso di prudenza o misoginia? In Portogallo (G.P. di Oporto) si qualificava ma era costretta al ritiro per rottura del motore. Si ritirava pure il 7 settembre a Monza al 52° giro per rottura di una biella. Nel 1959, ceduta la sua Maserati 250F a Giorgio Scarlatti, non riusciva a qualificarsi al G.P. di Montecarlo con la Porsche, a corto di cavalli, della Scuderia Behra. Affranta per la morte dell'amico Behra morto all'AVUS, abbandonava le corse. Sulla decisione pesava pure il ricordo della tragedia di Musso perito nel 1958 a Reims.

UN LIBRO DEDICATO AI VOLANTI ROSA

Il giornalista Antonello De Marco, originario di Sassari e torinese d'adozione, autore di questo servizio, è un profondo conoscitore della storia dell'automobile ed apprezzato collaboratore editoriale del 'Racing Club 19', la scuderia torinese che annoverò campioni di rango. Nel 2019 ha pubblicato per Chiaramonte Editore l'interessante volume 'Volanti Rosa', storia tra romanticismo e leggenda delle campionesse italiane dell'automobilismo, 351 pagine, 25 euro, ricco di aneddoti e retroscena inediti sulle campionesse italiane del secolo scorso.



DAL MUSEO DEL QUIRINALE E' SPUNTATA LA FLAMINIA Per la seconda elezione consecutiva del Presidente Mattarella

Danilo Castellarin



La Flaminia con Mattarella e Draghi davanti all'Altare della Patria

Giovedì 3 febbraio 2022, cinque giorni dopo la sua seconda elezione a Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella è tornato a bordo della Lancia Flaminia, perla rara del Museo del Quirinale. Dopo l'omaggio al Milite Ignoto all'Altare della Patria, è salito a bordo della Lancia decapottabile con il presidente del consiglio Mario Draghi e il segretario generale del Quirinale Ugo Zampetti. La Flaminia è custodita nel garage del colle più alto di Roma, dove sono conservati molti esemplari delle icone della produzione automobilistica italiana. Ogni presidente amava dare un tocco personale al parco auto. Luigi Einaudi usava un'Alfa Romeo 1900 come del resto Antonio Segni che, però, fece arrivare diversi modelli Fiat, la 1300, la 1500 e la 1800. Il torinese Giuseppe Saragat usava soltanto le Fiat 130 mentre il napoletano Giovanni Leone un'Alfa Romeo 2500, marchio milanese ma di origini partenopee come il suo fondatore, l'ingegnere Nicola Romeo. Sandro Pertini amava la Maserati Quattroporte, mentre Oscar Luigi Scalfaro viaggiava a bordo di una Lancia Thema blindata, come Francesco Cossiga.



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Fu Carlo Azeglio Ciampi a ordinare il restauro della Flaminia. Nel medesimo complesso è il Museo delle Carrozze del Quirinale, composto da 105 carrozze, ubicato nelle antiche scuderie facenti parte del palazzo edificato dai papi nel XVIII secolo nella piazza del Quirinale. Nel XIX secolo, essendosi insediato al Quirinale Vittorio Emanuele II, per volere del Ministero della Real Casa le scuderie furono notevolmente ampliate per contenere le carrozze, i cavalli ed i corredi di scuderia che erano utilizzati da tutto il numeroso seguito del re. Fra le carrozze che oggi fanno parte della collezione ce ne sono davvero di molto interessanti e fra queste anche quella che venne usata in occasione delle nozze di Vittorio Emanuele II. Tornando alla Flaminia 335 (sigla che indica la misura del

passo in centimetri) ricordiamo che l'ASI aveva esaminato le quattro Flaminia del Quirinale nell'autunno 2014. Battezzate Belfiore (telaio 813-99-1001, targa Roma 454308), Belmonte (telaio 813-99-1002, targa Roma 454306), Belvedere (telaio 813-99-1003, targa Roma 454307) e Belsito (telaio 813-99-1004, targa Roma 474229), risultano ancora oggi conservate in perfetto stato: colore blu notte, selleria in pelle Connolly nera, interfono per comunicare con l'autista, cinque sedute posteriori con ampio divano e due strapuntini. Condizioni originali che hanno portato all'omologazione ASI e al rilascio della "Targa Oro": simbolo italiano di eccellenza per il collezionismo mondiale.

La Flaminia Presidenziale con carrozzeria "landaulet-cabriolet" è figlia del modello presentato nel 1957 al Salone di Ginevra come ammiraglia di alta classe caratterizzata da linea elegante, interni e finiture lussuose. Nel 1961, la Carrozzeria Pinin Farina realizzò la versione Presidenziale a passo lungo. La vettura venne utilizzata per la prima volta dal Presidente Giovanni Gronchi in occasione della visita in Italia della regina Elisabetta II d'Inghilterra. In pochi mesi ne vennero realizzati quattro esemplari, battezzati con i nomi propri di cavalli purosangue delle scuderie del Quirinale.

Fra gli illustri passeggeri, oltre alla Regina Elisabetta d'Inghilterra, John Fitzgerald Kennedy e Charles De Gaulle. Attualmente, la Belfiore e la Belvedere sono al Quirinale per le grandi occasioni del Capo dello Stato e delle più alte cariche della Repubblica. La Belsito è visibile presso il Museo Storico della Motorizzazione Militare di Roma, mentre la Belmonte è esposta al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.



La Flaminia "335" è la più famosa, ma il lungo elenco delle auto presidenziali inizia con sei Fiat 2800 Cabriolet acquistate nel 1939. Tre di queste - Aceste (targa Roma 73183), Admeto (Roma 73184) e Alcino (Roma 73185) - sono rimaste in servizio fino all'inizio degli anni '60 servendo De Nicola, Einaudi e Gronchi. Tra il 1956 e il 1962 sono apparse la Lancia Aurelia B12 - Tortora (targata Roma 252481) - e due Flaminia berlina, Urania (Roma 292747) e Zodiaco (Roma 354128). Negli anni '70 sono arrivate le Fiat 130 e le prime blindate, a partire dall'Alfa Romeo 2000. Sandro Pertini ha introdotto la Maserati Quattroporte, poi sostituita dalle Lancia Thema e K Limousine di Scalfaro. Più recentemente la Thesis Limousine. È stato quindi il turno della Maserati Quattroporte "Livorno", dal 2005 con la presidenza Ciampi. Non a caso Ciampi era nativo proprio di Livorno. Infine, Giorgio Napolitano e Sergio Mattarella hanno avuto a loro disposizione le Lancia Thema di ultima generazione, le Maserati Quattroporte e l'Audi A8, che di italiano ha ben poco.



L'ACCELERATA DEL MUSEO COZZI

Raffica di iniziative pe reagire al Covid

Nonostante il periodo difficile, una prova di vitalità in ambito museale è arrivata dal Museo Cozzi di Legnano (MI) che per tutto il 2021 ha organizzato molte iniziative -tutte rispettando i dettami legislativi e quindi nella massima sicurezza- puntando sul coinvolgimento del territorio.



Un momento della presentazione

Ragioni di spazio ci impediscono di elencarle tutte nel dettaglio, ma ci auguriamo che le annotazioni che ci ha inviato Elisabetta Cozzi, relative all'ultima parte del 2021, possano offrire ad altre realtà qualche idea e stimolo per reagire -con iniziative concrete- al periodo decisamente impegnativo che stiamo attraversando. Nella primavera 2021 ha riscosso molto successo l'evento digitale 'Gli anni '60, 60 anni dopo'. Centinaia di visitatori accolti in piena pandemia: come si fa? "Con un evento tutto digitale e indimenticabile", risponde Elisabetta Cozzi. Si è così viaggiato nel tempo attraverso le auto: società, cultura, design, cinema, attualità. Ma anche ricordi del territorio: notizie, pubblicità ed annunci hanno raccontato come si presentavano le auto sessant'anni fa. Nel settembre 2021 è stato organizzato il Raduno Alfa Matta per festeggiare lo storico modello AR51 che ha compiuto 70 anni. Il mese dopo, in ottobre, è stato proposto un tour alla scoperta del museo nell'ambito di Milano MuseoCity, l'associazione dei quasi cento musei della città metropolitana di Milano. Nel mese di ottobre è partita 'Le scuole tornano al museo' con una rinnovata offerta didattica per ripartire, in sicurezza, con la diffusione della cultura automobilistica italiana anche alle giovani generazioni. Fiore all'occhiello di fine anno è stata la XX^a Settimana Nazionale della Cultura di Impresa-MuseImpresa, con uno straordinario calendario di incontri per celebrare gli oltre 100 musei di impresa italiani e le loro iniziative. Fra questi, ha riscosso molto successo "La Stagione dei Gentlemen Drivers" organizzato da Aisa, l'associazione dedicata alla



Da sinistra Lualdi e Castellarin



storia dell'automobile. Ospite d'onore è stato Edoardo Lualdi Gabardi, classe 1931, pluricampione italiano su Ferrari dal 1958 al 1972. L'evento è stato curato da Danilo Castellarin che ha presentato la stagione dei Gentlemen Drivers con un' interessante analisi storico-sociale, la proiezione di un filmato inedito a colori sulle cronoscalate anni Sessanta e conducendo poi l'intervista a Lualdi che ha risposto con una memoria ferrea, spesso con simpatiche battute di spirito che hanno rallegrato i partecipanti, fra i quali c'erano Gianni Cancellieri, Carlo Cavicchi, Francesco Pelizzari, Aldo Zana, Annibale Cecconi e tanti altri personaggi del motorismo storico italiano.



Lorenzo Boscarelli, presidente AISA



Prima della conferenza, il pubblico ha visitato il Museo



Sono accorsi in tanti per ascoltare Lualdi



Su un grande schermo, dopo i saluti del presidente Aisa Lorenzo Boscarelli e del museum director Elisabetta Cozzi, sono state proiettate centinaia di foto che hanno suscitato molta emozione nel numeroso pubblico. Commovente l'ultima risposta di Lualdi, a proposito del suo forzato ritiro dopo l'incidente del 1972: "Delle corse mi manca tutto, potrei dirti che la mia vita è finita a Castell'Arquato quella domenica 14 maggio 1972". Lo ha ripagato delle sue imprese il folto pubblico che si è riunito per ascoltarlo, nonostante siano trascorsi cinquant'anni.



Un'Alfa 4C esposta al Museo Cozzi

IL MUSEO DELLA PASSIONE

Il Museo Fratelli Cozzi, aperto nell'ottobre del 2015, nasce dalla passione di Pietro Cozzi per il marchio Alfa Romeo. Oggi il Museo raccoglie oltre 60 auto, comprendendo nella collezione 2 auto uniche al mondo ed alcuni modelli rarissimi. Oltre alle auto, nel Cozzi.LAB sono conservati più di 300 poster originali, migliaia di fotografie, depliant, libretti d'uso, cataloghi auto e ricambi, manuali di riparazione, trofei, oggetti d'arte insieme alle maggiori riviste e libri di settore, e tutti i documenti che testimoniano il percorso commerciale, le tecniche di vendita e marketing della concessionaria che le ha vendute. Sono tante le storie che il Museo racconta e, tra queste, quella di Pietro Cozzi: un imprenditore che ha fatto della sua passione una professione, che ha voluto condividere con tutti attraverso il Museo. Dalla sua nascita, il Museo Fratelli Cozzi ha ricevuto ogni anno il Certificato d'Eccellenza di Tripadvisor, collocandosi al primo posto tra le attività della Città di Legnano. Nel 2020 il riconoscimento Travellers' Choice: il museo viene inserito tra il 10% delle migliori attrazioni del mondo. Membro della rete di MuseImpresa, del Circuito Lombardo dei Musei del Design e dell'associazione MuseoCity, nelle Giornate di Primavera 2019 il Museo è stato scelto dal FAI tra i 1100 Beni del patrimonio italiano aperti al pubblico, registrando un record per numero di visitatori. Il Museo, che è associato a www.asimusei.it della Commissione Storia e Musei ASI, è anche la sede di un movimento dedicato alla valorizzazione del mondo femminile, giunto al tredicesimo anno di vita: Woman In Power.

Il Museo Cozzi è in viale Pietro Toselli 46, Legnano (MI), telefono 0331 427939, internet www.museofratellicozzi.com





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

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it