



n. 11 / luglio 2022

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

IL MUSEO DI LE MANS

La storia di uomini ed auto trasformano la visita in esperienza mistica



Diego Filippi

Il Museo di Le Mans non celebra soltanto la sete di vittoria e la fama, ma anche la fatica, il sudore, il sangue degli uomini, le débâcle delle vetture sotto lo sforzo continuo nell'affrontare il tracciato, l'ingegneria della velocità ed affidabilità, gli pneumatici che possono essere performanti o meno, il genio nel sapersi adattare alle mutevoli variazioni del clima.



Poi le emozioni: i sogni che si avverano o si infrangono, l'entusiasmo nel partecipare, la rabbia o i sorrisi a fine competizione.

La rimonta riuscita con tenacia e la resistenza che si sbriciola giro dopo giro.

Il motore che perde un pistone e, forti del vantaggio accumulato, si attende ad oltranza ai box per poi percorrere un ultimo giro lentamente - e trionfare!!! -.

Non bastano questi elementi e neppure sono sufficienti ad inquadrare la particolare densità dell'aria del luogo.

Proviamo a rappresentarla: il museo è stato inaugurato nel 1961 e ospitava 65 vetture su una superficie di 1.100 metri quadri.

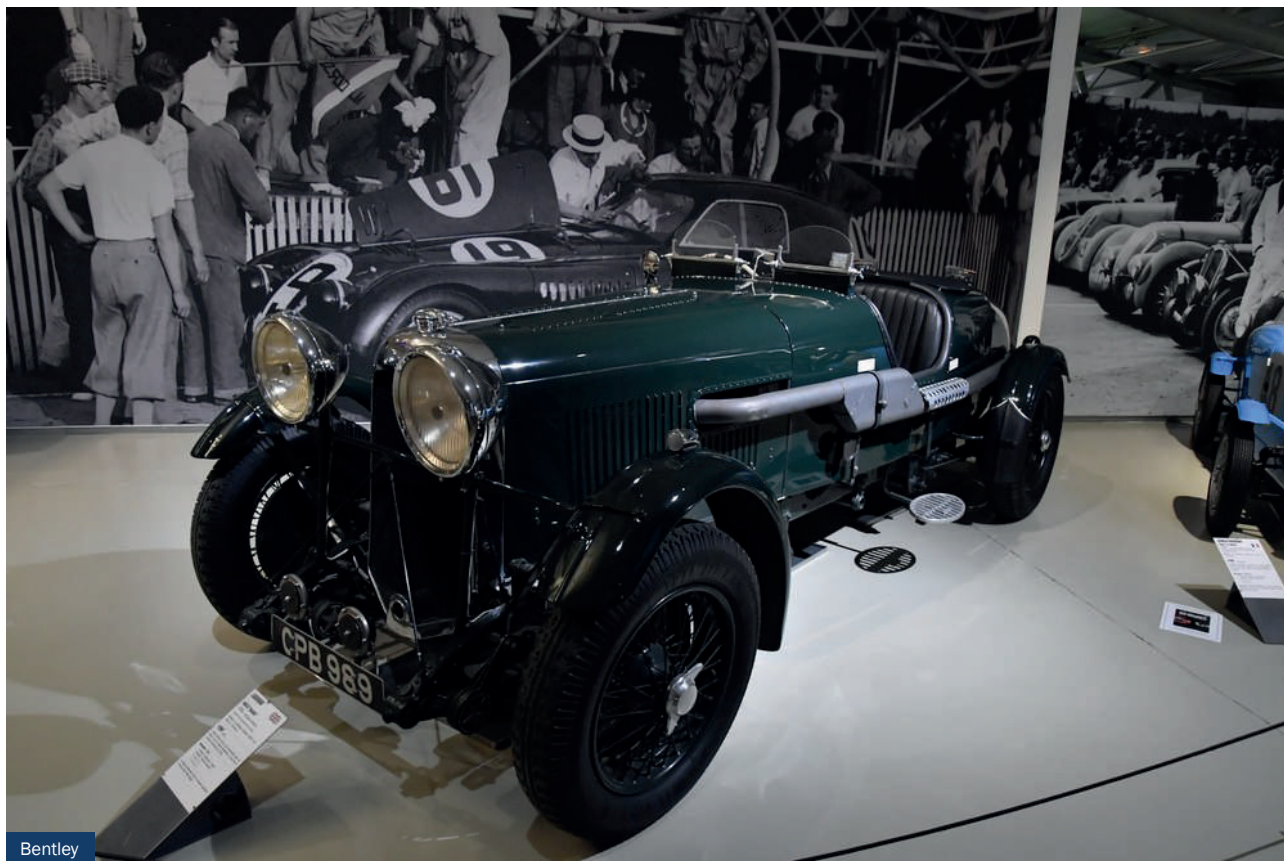
Demolito nel 1991 l'edificio originario, è stato quindi realizzato il "Musée automobile de la Sarthe" che occupa la superficie di 4.000 metri quadrati che nel 2009 ha accolto 105 veicoli fino al 2019 in cui sono stati esposti 140 automobili.

Stiamo parlando del "Musée des 24 Heures du Le Mans", situato in Place Luigi Chinetti, posto a fianco all'accesso dell'autodromo, raggiungibile dalla prospiciente Rue des Bentley Boys.



Dimentichiamo per ora i film di Hollywood, acquistiamo il biglietto e immergiamoci nell'atmosfera del mito della 24 ore e non solo: si attraversa un corridoio ai cui lati sono poste delle teche con alcuni oggetti personali riguardanti i pilastri della storia della competizione di durata.

Si va da Ettore Bugatti, a cui è dedicato il circuito e dove le sue vetture vinsero due volte (1937 e 1939), a Luigi Chinetti che si impose per la prima volta nel 1932 e poi nel 1934 con l'Alfa Romeo e che, peraltro, colse la prima vittoria della Ferrari nel 1949, ai Bentley Boys, ricchi nobiluomini che portarono al trionfo la Bentley per quattro volte dal 1927 al 1930, a Tazio Nuvolari che si impose con Raymond Sommer nel 1933 su Alfa Romeo, al belga Jackie Ickx che stabilì il primo record di sei vittorie alla classica francese, poi superato dal danese Tom Kristensen, che si è imposto ben nove volte.



Si raggiunge quindi una sala circolare ai cui lati sono disposte le vetrinette che accolgono tutti i modellini delle vetture che hanno trionfato alla 24 ore mentre al centro, un plastico del circuito illustra il nome di ciascuna località toccata dal percorso (chicane Dunlop, Tetre Rouge, Hunaudières, Mulsanne, Chateau d'eau, curva Indianapolis, Arnage, curva Porsche, curva Ford, Maison Blanche), lo sviluppo per chilometri e le velocità massime raggiungibili.

Ricordiamo che una porzione fa parte del circuito permanente mentre la maggior parte si sviluppa sulle strade normalmente aperte al traffico.

Di seguito si accede alla sala dedicata ai campioni delle due ruote ed alle motociclette da competizione. Per l'appassionato della materia è un'immersione eccezionale: si parte con motociclette d'epoca adattate alle competizioni fino alle moto moderne, senza dimenticare tute e caschi che spesso portano i segni delle cadute. Da ricordare che sul circuito permanente, sono ospitate le competizioni motociclistiche che attirano un pubblico competente.

Le Mans non è solo la 24 ore, a dispetto delle grandi immagini che la richiamano in ogni dove, sia nel museo che nella città.

Dalla stessa sala dedicata alle motociclette c'è una vetrata che permette di osservare l'officina interna al museo dove si realizzano piccoli restauri sulle auto esposte.

Si prosegue la visita lungo una galleria che esibisce alcuni bolidi francesi d'antan i cui marchi sono scomparsi da tempo (Lèon Bollée Corrè, Cheanrd & Walcker, Delahaye, CGE Tudor) per poi scoprire vetture stradali che si susseguono dagli albori del 20° secolo fino agli anni Cinquanta tra cui si annoverano Peugeot, Renault, Bugatti, Rolls Royce, Lancia, Hispano Suiza, Voisin, Panhard e Levassor, Tatra, il tutto coadiuvato da vetrinette che espongono cimeli di pubblicità, oggettistica, modellini d'epoca.



Si passa a una nuova sala per rendere omaggio al marchio francese forse più innovativo: Citroën.

Fanno bella mostra un veicolo cingolato della Crociera, due vissute e simpatiche 2 CV reduci dai raid che gli avventurosi giovani percorrevano all'epoca per dimostrare la solidità dei veicoli del double chevron, una Traction Avant e una DS nella sua forma ideale, priva degli pneumatici, posta verticalmente, quasi fosse un razzo pronto al decollo. Ricordiamo che nel design di queste vetture, c'era la matita del talentuoso artista varesino Flaminio Bertoni che sempre restò fedele alla marchio fino alla morte.



Ferrari 512M

Si prosegue con vetture particolari da turismo che parteciparono alla 24 ore: vetture quasi di serie, non espressamente dedicate alla classica competizione dove possiamo individuare dei pezzi davvero pregiati di cui ricordiamo: una Chenard & Walker del 1925 dalla caratteristica carrozzeria a tank (precursori di questa forma furono Bugatti e Voisin nel 1923), una Tracta a trazione anteriore del 1929, una Bugatti tipo 40 del 1929, una Lagonda del 1935, una bella Peugeot Darl'mat del 1937.

Da questo piano si torna verso l'ingresso del museo, scendendo di un livello per salire nell'olimpico: davanti a noi due Ferrari di cui, la più importante è la 166 MM barchetta carrozzeria Touring che vinse nel 1949 la 24 ore con alla guida Luigi Chinetti e Peter Mitchell-Thomson affiancata da una 512 M.

E se ora siamo al batticuore, respiro corto e sindrome di Stendhal, ecco apparire una parata di bleu France con alcune Deutch-Bonnet, Renault, Panhard... l'orgoglio francese si gonfia, anche perché molte di queste vetture corsero (e vinsero) nella classifica dell'indice del consumo.



Porsche 904



Peugeot



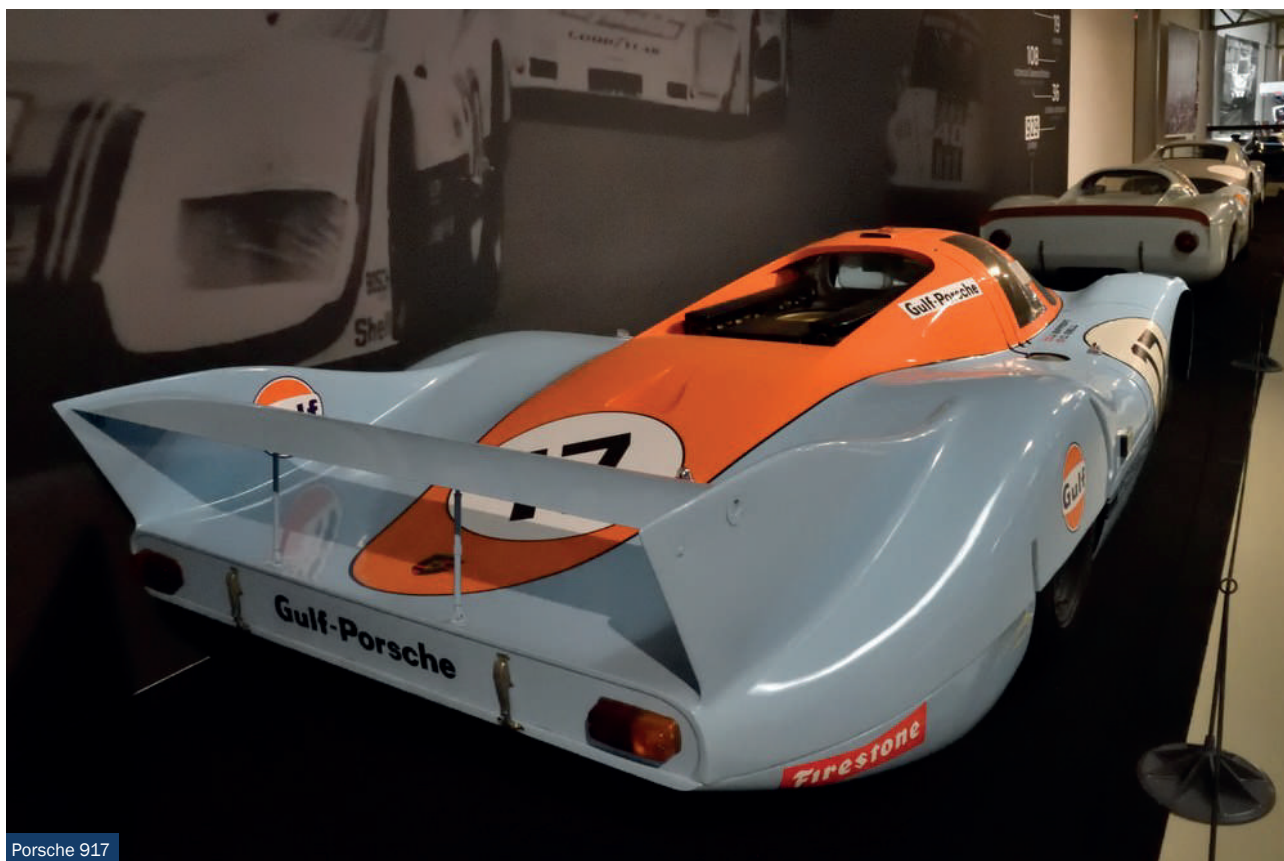
Proseguono gli anni Cinquanta con Lotus Eleven e Elite, Renè Bonnet, ecco i Sessanta e Settanta con Ford Gt 40, Matra Simca, C.D. Peugeot, Renault turbo A442B (prima vittoria turbo a Le Mans, il nuovo corso della Règè), Rondeau. Ora gli anni Novanta con Mazda 787B (prima ed unica vittoria del motore Wankel), Jaguar XJR-12 (il ritorno alla vittoria del Giaguaro nel 1990 dopo oltre trent'anni di assenza), l'elegantissima Peugeot 905 (con l'innovativo motore V10).



Alpine Renault

Si apre il nuovo millennio con la Bentley Speed 8 (in pratica un'Audi con il ritorno alla vittoria dopo oltre 70 anni dall'ultimo trionfo), Peugeot 908 hdi (prima vittoria di un motore turbodiesel).

Si apre una carellata sulla assoluta dominatrice Porsche con 18 vittorie all'attivo: una 904, una 907, una 917, 919 (ibrida del 2016) e la mattatrice degli ultimi 4 anni: la Toyota TS050, naturalmente ibrida, accompagnata da una 94C-V del 1993: sono trascorsi 25 anni perché il colosso giapponese arrivasse alla vittoria.



Porsche 917



Chi scrive ha poi cercato, nel traffico urbano, i tratti della pista normalmente aperti al traffico.

Provo ancora i brividi davanti al ristorante Tetre Rouge, lungo il rettilineo dell'Hunaudières.

Place des Jacobins, l'intento era di visitare la cattedrale di San Giuliano nonchè osservare l'intorno della scena iniziale del film Le Mans.

Chissà se gli uomini della 24 ore, chiedevano, in epoche in cui correre e subire un incidente era un biglietto di sola andata per il cimitero, una grazia o un gesto benevolo dal Cielo dedicando una breve preghiera in questa chiesa.

Le Mans vale comunque una visita, è una cittadina magica e la fama della 24 ore che il prossimo anno festeggerà i cent'anni l'ha resa famosa nel mondo intero.



Alpine e Matra



Porsche 907



Ford MKII



Peugeot e Bentley



Lotus



IN CORSA A DUE PASSI DAL MUSEO

Il Porsche Sprint Challenge



Giuseppe Valenza



Porsche Sprint Panoramica

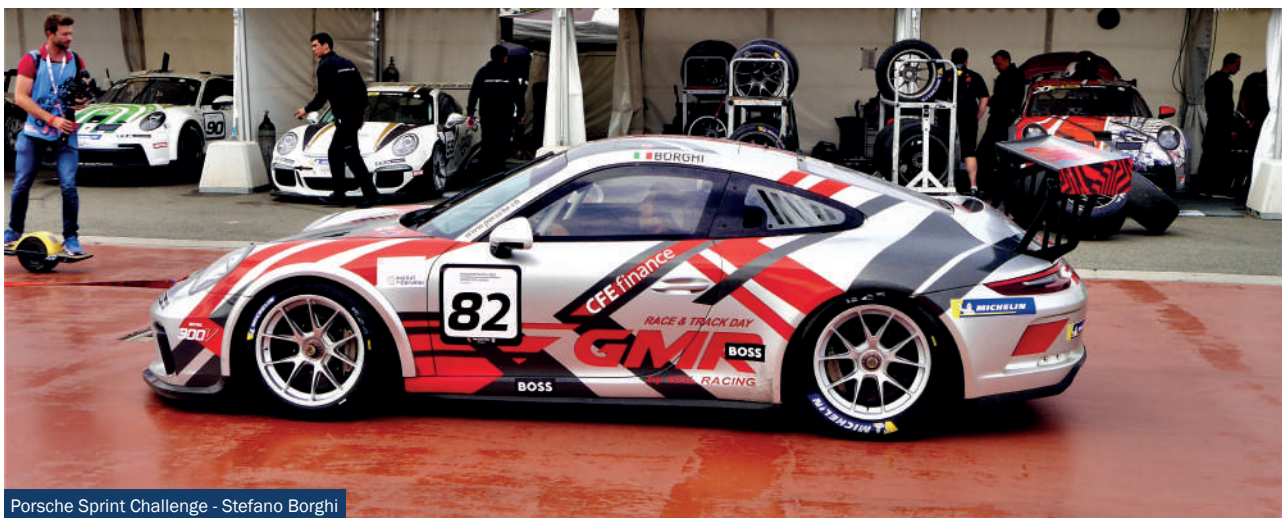
Proprio vicino al Museo di Le Mans, dall'8 al 10 giugno si è disputato Il Porsche Sprint Challenge, un campionato monomarca che si corre in Usa, Brasile, Australia, Europa. La gara è stata un'anteprima della celeberrima 24 Ore. Il Porsche Sprint Challenge era organizzato dal Club Motorsport di Francia che ha in calendario altri simili eventi sulle piste di Magny-Cours, Dijon, Le Castellet, Val de Vienne e Lédénon. L'organizzazione era diretta in maniera impeccabile da Patrick Vegeais.

Il regolamento del Porsche Sprint Challenge ha visto 991 GT3 R, 991 GT3 Cup Phase I, 991 GT3 Cup Phase II, 992 GT3 Cup, 718 Cayman GT4 Clubsport e 981 Cayman Clubsport.

Nell'evento di Le Mans hanno partecipato 71 vetture al cui volante si sono alternati 97 piloti, in gran parte di nazionalità francese e, per il rimanente, belga, tedesca, italiana, americana, svedese, malaysiana, britannica, araba, canadese, messicana e monegasca. Ben 28 i team racing, anche questi di varia nazionalità, alloggiati nel paddock della Maison Blanche. I team maggiormente rappresentati per consistenza numerica di vetture sono quelli del Berto Moteurs (7), CLRT (6), 911 Impact e Racing Technology. Tutte le vetture sono state rifornite con identico carburante ed equipaggiate con pneumatici Michelin, main sponsor dell'evento.

I concorrenti sono stati suddivisi in due gruppi per le prove di qualificazione alle quali sono poi seguite le sessioni di gara di 45' ciascuna. Nella prima prova ha registrato il miglior tempo sul giro Bashar Mardini (Huber Racing) con 4:04.165 seguito da Marion Hernandez (CLRT) con 4:04.529 e Jean Glorieux (Martinet by Almeras) con 4:04.727. Nella seconda prova di qualificazione ha prevalso Jean Glorieux (Martinet by Almeras) con 4:02.869 seguito da Kim André Hauschild (HRT Performance) 4:03.349 e Bashar Mardini (Huber Racing) 4:03.737. Durante la prova per la finale si sono visti alcuni incidenti per fortuna senza conseguenze per i piloti.

La classifica finale ha visto prevalere su tutti l'arabo Bashar Mardini (Huber Racing) al volante della 992 GT3 Cup con il tempo complessivo di 38:52.215 alla media di 147,1 km/h e che ha registrato anche il miglior tempo al giro, il terzo, con 4.03.657 alla media di 201.3 km/h. Al secondo e terzo posto si sono avvicendati le 992 GT3 Cup dei belgi Jean Glorieux (Martinet by Almeras) (+1.164) e John de Wilde (Speed Lover) (+1.458.). I piloti classificati sono stati 63. Otto le vetture ritirate.



Porsche Sprint Challenge - Stefano Borghi



UNA STORIA A QUATTRO RUOTE

Grande festa a Carpi per il Museo di San Martino in Rio



Roberto Vellani

“Sbaglia chi afferma che i musei espongono cose morte da guardare. Non sono morte ma vive, o meglio, vanno tenute vive”. Diceva così Vic Vicenzi, una delle anime del Museo di San Martino in Rio che per festeggiare i suoi 65 anni ha organizzato nella suggestiva piazza Martiri di Carpi una grande mostra di auto e storia del Novecento.



Così, domenica 22 maggio 2022, un'ottantina di auto e moto sono sfilate con lo sfondo di grandi pannelli che raccontavano le grandi conquiste per l'umanità, compreso lo sbarco sulla Luna, i voli aerei e siderali, i computer. Ma nessuna invenzione come l'automobile ha coinvolto la quasi totalità della popolazione mondiale, che meritava dunque una celebrazione corale. Alla giornata hanno presenziato esponenti di Città dei Motori, MotorValley, i sindaci di San Martino in Rio e di Maranello e numerosi assessori. ASI era rappresentata da Danilo Castellarin, presidente della Commissione Storia e Musei e da Tiziano Romeo, esponente della Commissione Manifestazioni Auto. L'expo era suddivisa per periodi storici. Ogni isola espositiva rappresentava un decennio del Novecento con totem esplicativi sia della produzione automobilistica, sia dei maggiori avvenimenti mondiali della decade, in modo di avere una cronologia comparativa su produzione automobilistica e storia. La proposta, molto apprezzata dal pubblico, è stata insomma quella di sfogliare un libro a cielo aperto, con le protagoniste, auto e moto, che uscivano dalle pagine per trasmettere la loro testimonianza di vita vissuta.





Primi veicoli in mostra erano un biciclo a ruota alta mosso dal miglior bicilindrico del mondo, le nostre gambe. Segue poi una vettura a vapore sottolineando come questo mezzo a motore esotermico abbia avuto un pregevole successo negli Stati Uniti grazie ad una discreta autonomia e soprattutto estremo confort senza rumore o vibrazioni. Va sottolineato che le strade degli Stati Uniti sono ben diverse di quelle europee da farle sembrare linee ferroviarie di asfalto e l'auto a vapore poteva percorrerle agevolmente. Il periodo 1900-1910 era rappresentato dalla Zedel DB della Regina Margherita, carrozzata Alessio con motore biblocco e dalla Aquila Italiana, vettura da corsa costruita in pochissimi esemplari. In quegli anni si affaccia però la Ford T, che arriverà ad essere prodotta in 15 milioni di esemplari, il cui costo si abbasserà da 960 a 270 dollari. Gli anni Venti e Trenta sono caratterizzati dalla lenta ma progressiva affermazione dell'automobile che avvicina le distanze. Grandi feste in Francia ed Inghilterra, mentre la Germania si sforza di superare le sanzioni dovute alla prima guerra mondiale. La crisi americana del '29 arriverà coi suoi effetti in Europa qualche tempo dopo. Sono gli anni dove a fronte della produzione di serie delle grandi aziende rappresentati dalla Fiat 509 e dalla Ford A, si accompagnano gioielli di nicchia

come la Ballilla Coupè Royale con raffinate soluzioni stilistiche e la MG TB che rappresenta il regalo di laurea per i giovani studenti inglesi, discostandosi dalla più spartana produzione MG. L'Ansaldo con le sue particolarità meccaniche e la Topolino, nuova arma di Fiat per la motorizzazione di massa. Le Lancia coi modelli Augusta ed Ardena per clienti agiati, come per la Fiat Ardita NSU cabrio. Sul finire degli anni Trenta l'entusiasmo comincia a svanire, sia per la crisi economica sia per i venti di guerra ma in Inghilterra resta il simbolo del lusso, con la maestosa Rolls Royce. Il decennio Quaranta è stato presentato alla mostra di Carpi con la tecnologia di guerra: Jeep Willys e Sidecar BMW 750 in testa, accompagnate da un camioncino Ballilla per sottolineare come in quegli anni contasse più le praticità delle ricostruzioni che la vanità dei nuovi modelli.



Negli anni Cinquanta si riparte, con Giulietta Sprint e Spider che diventano i sogni proibiti degli italiani, la Mercedes presenta la 190 SL dallo stile accattivante, versione economica della blasonata 300. Si viaggia da signori con l'Aurelia di Lancia ed in Costa Azzurra Brigitte Bardot sfreccia con la sua Floride e la Fiat presenta la 600 e la 500 che spopolano tra i modelli economici. La Porsche inizia la sua storia di successo con la 356.

Dieci anni dopo troviamo due grandi estremi: da un lato le produzioni di massa, dall'altro le auto di nicchia, sognate da molti ma possedute da pochi, come Jaguar, Porsche, Chevrolet Corvette e Lancia Flaminia. Sorgono i "fenomeni sociali" con veicoli che diventano simboli per determinate categorie, dai Bulli Volkswagen per i "figli dei fiori", alla 500 Spiaggina e i Dune Buggy per i più giovani. Continuano i contrasti produttivi, dalla Fiat 127 alla Montreal dell'Alfa Romeo. Inizia la produzione delle "piccole bombe" derivate da produzione di serie.



La Fiat rende sportiva la 850, l'Autobianchi rende più pepata la 112 Abarth, la Lancia ha la Fulvia che diventerà campione del mondo Rally e verrà seguita prima dalla Stratos e poi dalla Delta. Alfa Romeo ha già fama di auto sportiva ed i suoi tentativi di nicchia si trovano nella SZ con carrozzeria in vetroresina. Non manca la produzione Ferrari con la 365, auto da "commenda" a quattro posti e la più sportiva 208 Turbo. Spicca la Citroen col suo modello simbolico, la DS. Arriva poi il decennio di quelle che oggi sono Young Timer, ma faranno scuola per il futuro prossimo. Quasi tutte di produzione teutonica, BMW, Porsche e Mercedes la fanno da padrone, contrastate da Alfa Romeo. In serata tutte le auto hanno sfilato sotto il palco al cospetto del Duomo presentate da Francesca Manzini coadiuvata dagli speaker Marino Marastoni e Franco Boni.



UNA RAGAZZINA DI 65 ANNI Al Museo di Torino festeggiata la 500



Ugo Elio Giacobbe

Fino al 4 settembre è visitabile al Mauto la mostra “65 anni di un mito – Fiat 500: icona del made in Italy”, organizzata dal Fiat 500 Club Italia per festeggiare i 65 anni della simpatica utilitaria.



In esposizione alcuni esemplari messi a disposizione dai soci, motori e pannelli con cenni storici, curiosità, spunti di approfondimento e tante immagini. Presentato anche il catalogo a cura di Francesca Caneri, Francesco Mignano e Stefania Ponzone con il servizio fotografico realizzato da UMDC, con le vetture a Stupinigi, dove si svolsero riunioni cruciali dei vertici Fiat per la progettazione della 500.



All'inaugurazione hanno preso parte i relatori Maurizio Torchio direttore del Centro Storico Fiat (in videoconferenza), il critico d'arte Luca Beatrice, Roberto Giolito di FCA Heritage e il presidente dell'ASI Alberto Scuro.

La direttrice del Museo Nazionale dell'Automobile Mariella Mengozzi ha ricordato che “la Fiat 500 da 65 anni rappresenta la creatività e l'ingegno italiano nel mondo e che ha saputo creare una rete trasversale di relazioni, ispirate alla stessa passione”.

La figura di Giacosa (presenti la moglie Mariella e la figlia Francesca) è stata evocata dal fondatore del Fiat 500 Club Italia Domenico Romano, che ha ricordato la sua partecipazione al primo raduno di Garlenda nell'ormai lontano 1984.

Per maggiori informazioni, il **Museo della 500** ha sede a Garlenda (SV) in via Roma 90.
Telefono 0182-582282, fax 0182-580015



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

NUOVO SUCCESSO DELLA “PROVA DI RESISTENZA” Partenza dal Museo Bonfanti-Vimar



Umberto Voltolin

L'idea di realizzare una rievocazione della prima corsa interamente svoltasi in territorio Veneto nel lontano 1899 mi frullava in testa da molti anni. Con il nostro club, il CVAE, già avevamo organizzato una prima rievocazione nell'occasione dei 100 anni ammettendo autovetture costruite entro il 1918, ma la mia idea era quella di effettuare una manifestazione unica nel suo genere in Italia, riservandola esclusivamente a veicoli ante 1905, stile London-Brighton.



L'idea di realizzare una rievocazione della prima corsa interamente svoltasi in territorio Veneto nel lontano 1899 mi frullava in testa da molti anni. Con il nostro club, il CVAE, già avevamo organizzato una prima rievocazione nell'occasione dei 100 anni ammettendo autovetture costruite entro il 1918, ma la mia idea era quella di effettuare una manifestazione unica nel suo genere in Italia, riservandola esclusivamente a veicoli ante 1905, stile London-Brighton. Quest'anno la 'Prova di Resistenza' si è svolta a metà luglio. C'erano motociclette, tricicli, quadricicli e 18 autovetture. Purtroppo i veicoli effettivamente alla partenza sono risultati un po' di meno a causa di problemi Covid piuttosto che meccanici e, udite udite, per rottura delle automobili moderne destinate al traino dei carrelli. Come di consueto il Museo Bonfanti Vimar è stata la degna sede di partenza della manifestazione.

Sabato 16 luglio alle 9, 30 la partenza. Ad aprire le danze il fedelissimo tedesco Christoph Schmidt, che dopo aver incantato tutti con l'accensione del motore, si è avviato con la sua Benz Velo del 1896. A seguirlo l'allegre brigata dei tricicli e quadricicli equamente suddivisi tra uomini e donne, Osvaldo Faustini e Vittorio Bogoni rispettivamente con Triciclo Rochet del 1900 ed il Quadriciclo Automoto del 1898 mentre Cinzia Bogoni ed Elvira Dal Degan erano su un Triciclo Singer del 1901 ed un Quadriciclo Peugeot del 1902. Il francese Jean Alain Greze in corsa sulla rarissima Renault type C corsa del 1900 seguito da Fabio Verin su Isotta Fraschini 1901.



C'era anche Alexis De Dietrich sulla De Dietrich del 1899 realizzata dall'illustre bisnonno, famoso costruttore. Ecco poi Antonio Calleri con la sua Renault Type G del 1902, seguito dalla splendida Aster del 1902 di Franco Roero e dalla Oldsmobile Curved Dash del 1902 di Alessandro Ciapparelli. Tra pedalate e scoppietti partono anche i valorosi motociclisti, Silvano Chesi con la Minerva del 1903 ed Enrico Viti con la Quentin del 1904. A completare le partenze la splendida Leon Buat del 1903 del tedesco Wolfgang Kramer seguito dalla Peugeot Bebé type 69 del 1905 di Nino Delogu e dalla Aster 4/9 hp del 1907 di Raffaele Barbieri.

Un piacevole percorso lungo stradine di campagna, senza escludere tratti di sterrato che ci proiettavano direttamente ai primi delm '900, ha portato gli arditi autieri a raggiungere le tappe di San Zenone degli Ezzelini con sosta alla Villa Albrizzi Marini, poi Loria e Castelfranco Veneto nella maestosa Villa Bolasco, sede dell'Università di Padova che eccezionalmente ha aderito al nostro evento. Dopo il pranzo il rombante corteo ha raggiunto Cittadella. Ripartenza per Nove, città della ceramica, per concludere a Bassano del Grappa dopo oltre 80 chilometri magistralmente superati dai vari equipaggi.

La domenica le ultracentenarie hanno ripreso la strada per raggiungere la splendida sede della Nardini con premiazioni finali.



Auto e moto partecipanti

Benz Velo - 1896

Quadriciclo Automoto - 1898

De Dietrich - 1899

Peugeot - 1899

Renault type C - 1900

Triciclo Rochet - 1900

Locomobile - 1900

Quadriciclo Peugeot - 1901

Triciclo Singer - 1901

De Dion Bouton - 1901

Clement Panhard - 1901

Isotta Fraschini - 1901

Renault type G - 1902

Aster - 1902

Oldsmobile - 1902

Moto Minerva - 1903

Covert A - 1903

Leon Buat - 1903

Moto J.Quentin - 1904

La Vie Runabout - 1904

Oldsmobile - 1904

Peugeot - 1905

Adler 4/9 hp



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

AL MUSEO GUGGENHEIM DI BILBAO 40 AUTO DA SOGNO

Fra le vetture in mostra fino al 18 settembre Ferrari GTO, Bugatti Atlantic e Pegaso

E' intitolata "Motion. Autos, Art, Architecture" la bella mostra che Norman Foster, famoso architetto inglese, ha organizzato nel Museo Guggenheim di Bilbao, in Spagna, dove sono stati inserite le 40 vetture più rappresentative di tutti i tempi che, a tutti gli effetti, hanno fatto segnare una tappa importante nella storia dell'automobile. La rassegna resterà aperta fino al 18 settembre.



L'esposizione coniuga i tratti tipici (sia quelli estetici sia quelli provenienti dal settore della meccanica e dell'aerodinamica) del mondo automotive con quelli che contraddistinguono l'arte contemporanea, dove figurano gli ambiti della pittura, dell'architettura, della fotografia e addirittura del cinema. Non è un caso che i modelli presenti nella mostra (scelti personalmente dallo stesso Foster e provenienti da collezioni private) siano inseriti in saloni con opere d'arte provenienti da diverse epoche, in modo da creare un vero e proprio punto d'incontro tra le varie discipline. La mostra "Motion. Autos, Art, Architecture" propone veicoli di ogni epoca storica, dall'avveniristica Porsche Phaeton che, già all'inizio del XX secolo, era provvista di motori elettrici alla Bugatti Type 57SC Atlantic, dalla mitica Alfa Romeo BAT numero 7 all'altrettanto iconica Ferrari 250 GTO del 1962 - senza dimenticare le bellissime Firebirds della General Motors e, in tempi più recenti, la vittoriosa Mercedes W11 che ha conquistato il Mondiale di F1 2020 con il britannico Lewis Hamilton.

Così Norman Foster ha commentato la mostra: "Le automobili non hanno solo influenzato la vita culturale del XX secolo, ma ne hanno letteralmente plasmato ogni aspetto, dal fisico al metafisico. Quasi tutti gli aspetti presenti sul nostro pianeta sono stati toccati dalle conseguenze della mobilità, che ha progressivamente definito la nostra era e i nostri comportamenti".





Ferrari 250 GTO



Bugatti Atlantic Type 57



Bugatti Type 35



Pegaso Z-102

Si ringrazia Laura Bortolotti per le foto scattate alla mostra di Bilbao.

INFO & CONTATTI

MUSEO GUGGENHEIM BILBAO

Avenida Abandoibarra, 2
48009 Bilbao

Aperto da martedì a domenica dalle 11 alle 19

Telefoni

+34 944 35 90 00
+34 944 35 90 80

Informazioni pratiche

informacion@guggenheim-bilbao.eus

Contatti

contacto@guggenheim-bilbao.eus



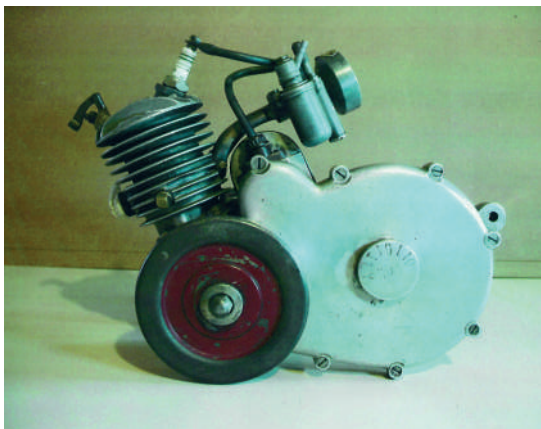
AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ARTIGLIO 38



Eugenio Maffei

Non bisogna soffermarsi all'apparenza dei musei, che erroneamente molti giudicano come depositi di cose superate dal tempo. Ogni museo o collezione è in realtà artefice di una laboriosa attività di ricerca per sottrarre all'incuria o allo sfacelo -e poi trasmettere al futuro- le tessere del mosaico disegnato dalla storia. Lo dimostra questo servizio di Eugenio Maffei, fondatore del Museo omonimo di Olbia (SS) che racconta il salvataggio di un piccolo propulsore.



Nella mia costante quanto "morbosa" ricerca di marchi rari e/o scomparsi, quando non addirittura di esemplari unici, mi sono imbattuto casualmente nell'Artiglio 38. Ricordo che ricevetti una telefonata dall'amico Ettore Trentadue il quale mi chiedeva lumi su un micromotore realizzato ad Empoli. Immediatamente contattai un caro amico che vi risiede anche se, pensai, è troppo giovane per poter avere sentore di quel micromotore. Mi resi conto che l'impresa per reperire notizie e/o informazioni attendibili era quanto mai ardua ma, con mio grande stupore, il mio giovane amico mi mise in contatto con una persona, già avanti negli anni, che nientemeno aveva collaborato alla realizzazione dell'Artiglio.

Andai subito a conoscere il Sig. Lamberto Pucci il quale era solito frequentare negli anni '46/'47 l'officina meccanica del Sig. Francesco Darii, personaggio noto per le sue particolari capacità tecniche e manuali. Orbene, il mio interlocutore vista la mia genuina curiosità cominciò con il raccontarmi che il Sig. Darii in compagnia di un giovanissimo Pucci, si trovò un giorno nell'officina di un collega, certo Dario Polidori, e notò un micromotore Mosquito 38 (certamente delle primissime serie) che faceva bella mostra di se montato su una comune bicicletta. Darii fu colpito a tal punto da questo piccolo "gioiello" che decise lì per lì di costruirsene uno simile ma migliorato e dotato di trasmissione finale a catena.

L'idea divenne presto una realtà; furono eseguiti i disegni e successivamente si passò alla realizzazione di un modello in legno a grandezza naturale. L'esecuzione dei pezzi venne curata personalmente dal Sig. Darii il quale cercò di utilizzare alcuni componenti del Mosquito quali: pistone, albero motore e ingranaggio di trasmissione, seppure con alcune varianti. Per l'estetica del carter si ispirò a quella del propulsore Garelli, mantenendo le tipiche nervature orizzontali. La cilindrata rimase di 38 cc., e per l'accensione venne utilizzato un magnete identico a quello montato sul coetaneo Alpino "laterale", così come per l'alimentazione si ricorse ad un carburatore Dell'Orto simile a quello impiegato sul propulsore "stradellino". Il motore, costruito in un unico esemplare, venne allocato al centro del telaio di una bicicletta e pare abbia fornito buone prestazioni. Ahimè, l'iniziativa si concluse lì e l'Artiglio giacque inoperoso per lunghi anni nell'officina del suo realizzatore fino alla scomparsa di questi.

Il motorino venne in seguito venduto dal figlio del Sig. Darii, e successivamente acquisito da un appassionato collezionista di micromotori.

La visita di Forghieri

Mica vero che i progettisti pensano sempre e solo alle auto o alle moto di domani. Talvolta, come testimonia questa immagine inviata da Eugenio Maffei, fanno visita alle collezioni private che raccolgono i cimeli del passato. Così ha fatto l'ingegnere Mauro Forghieri, per trent'anni direttore tecnico della Ferrari sui più svariati campi di gara come Formula 1, Formula 2, Sport-Prototipi, Can-Am, Campionato Europeo della Montagna, Tasman Cup, Temporada Argentina. Forghieri ha reso felice con una sua visita Eugenio Maffei, verace sangue toscano, che ad Olbia ha organizzato un museo della moto visitabile su 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

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it