



n. 12 / ottobre 2022

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

UN LIBRO “MOTORE DI CULTURA” Il Ministero dei Beni Culturali promuove ‘La Strada dei Musei’



Danilo Castellarin

Il Ministero della Cultura ha concesso il patrocinio alla presentazione del volume ASI ‘La Strada dei Musei’ che avverrà sabato 22 ottobre al Salone di Padova.

Si tratta di un’anteprima editoriale dell’Automotoclub Storico Italiano e di ASI Service che si sviluppa su oltre 360 pagine e offre schede informative su più di 260 collezioni e musei della mobilità, con indirizzi, telefoni, foto e info digitali.



Il bagaglio tecnico e culturale del motorismo storico italiano non ha pari al mondo e ASI si adopera dal 1966 per non disperdere questo autentico patrimonio e farlo conoscere.

In quest’ottica la Commissione Storia e Musei si è prodigata per censire e catalogare i musei della mobilità (auto, moto, camion, mezzi di soccorso, militari e commerciali, aerei, treni, natanti, biciclette e carrozze) presenti nelle nostre regioni e testimoni della bellezza del ‘Made in Italy’. Collezioni e Musei, pubblici e privati, concretizzano il sogno del MIDA, il Museo Italiano Diffuso dell’Automobile, una sola parola per abbracciare tante realtà.



Il lavoro è iniziato nel 2014 con il censimento nazionale dei Musei e delle Collezioni motoristiche, visibile a tutti gratuitamente sul sito www.asimusei.it realizzato in collaborazione con netplanet.it e suddiviso per regioni. A questa prima realizzazione è seguita la stampa e la diffusione della brochure 'La Strada dei Musei' che, in versione cartacea, ha riassunto sinteticamente e in doppia lingua (italiano e inglese) i primi contenuti del website. Nel settembre 2019 la Commissione Storia e Musei ha organizzato Asimuseishow nell'ambito della Giornata nazionale dedicata ai veicoli d'epoca e durante la quale, pochi mesi prima dello scoppio del Covid-19, più di cento musei e collezioni hanno aperto le porte gratuitamente a tutti i nostri Soci e a tutti gli appassionati. Per diffondere ancor più il messaggio storico-museale è stata poi ideata 'La Rivista dei Musei' che periodicamente raggiunge i Direttori di Collezioni e Musei, i vertici ASI e i Presidenti di Club e da questi inoltrata a tutti i Soci ASI. Oltre a questi risultati sono state organizzate decine di relazioni, incontri, convegni, interviste ad autorevoli testimoni e approfondimenti storico-culturali.



Un tributo speciale è stato riconosciuto a Giampaolo Dallara perché la sua bella mostra chiamata 'Academy' ha coinciso con il 200° museo catalogato da ASI.

Ora la ricerca si è trasformata in libro, che diventa messaggero di storia e cultura, aggiornato e arricchito con molte new entry.

Il volume è al tempo stesso vademecum e guida per disegnare insieme una vacanza o trasformare un raduno in scoperta di tanti piccoli grandi tesori custoditi con amore per essere visitati e raccontati al futuro.

Musei e Collezioni possono diventare piacevole meta di un raduno, una rievocazione storica, una gita.

Tessere preziose di un mosaico di passione che si fonde in un territorio già ricco di suggestioni storiche, artistiche e architettoniche che solo l'Italia offre al viaggiatore interessato alla cultura e all'emozione espressa in ogni sua forma.



Ministero della cultura
UFFICIO DI GABINETTO

Gentile
Dott. Alberto Scuro
TORINO

presidenza@asifed.it

OGGETTO: ASI - Automotoclub Storico Italiano - Presentazione del volume "La Strada dei Musei" - Padova, 22 ottobre 2022 - **Concessione di Patrocinio.**

Sono lieta di comunicarLe che l'On. Ministro Dario Franceschini ha concesso il Patrocinio del Ministero della cultura all'iniziativa indicata in oggetto.

Nel formulare i migliori auguri per il successo dell'evento, colgo l'occasione per inviarLe cordiali saluti.

D'ORDINE DEL MINISTRO
IL CAPO DI GABINETTO
Cons. Annalisa Cipollone



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Dunque una proposta in più offerta da ASI per valorizzare le nostre realtà.

Perché Musei e Collezioni non sono silenziosi segnap tempo, ma un caleidoscopio colorato ed affascinante, volano di emozioni per il motorismo.

Giova ricordare alcune cifre. La passione che anima questo grande movimento genera un indotto economico che è secondo solo al calcio: il motorismo storico è una vera e propria “industria sociale”, capace di coinvolgere gli ambiti più disparati del quotidiano individuale. Un autorevole istituto di ricerca ha valutato in 2,2 miliardi di euro il valore economico annuo generato dal motorismo storico italiano, di cui il 52% deriva dalla gestione e manutenzione dei veicoli, il 22% dalla loro acquisizione e il 26% dal turismo indotto. Inoltre, il 64% degli intervistati ha dichiarato un marcato interesse per il settore e il 68% ha assistito dal vivo ad una manifestazione legata ai veicoli d’epoca.

Sono cifre importanti, che collocano il motorismo storico ai primi posti dei valori culturali nazionali, ambito nel quale operano anche - e soprattutto - i Musei e le Collezioni dedicate, che hanno realizzato con impegno dimensioni davvero magiche per custodire, conservare e trasmettere.

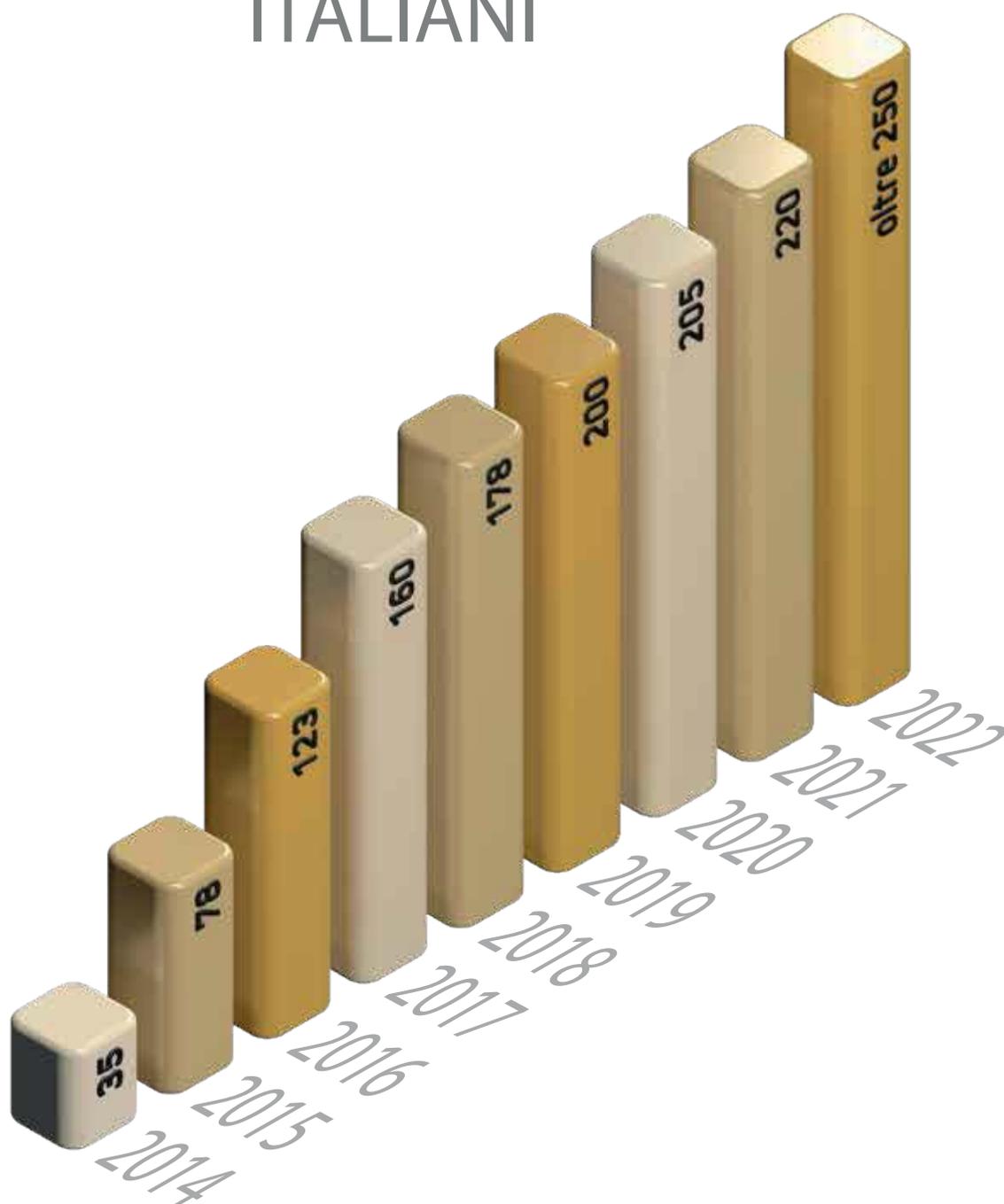


AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



COMMISSIONE STORIA E MUSEI

PROGRESSIONE DEL CENSIMENTO DELLE COLLEZIONI E DEI MUSEI ITALIANI



RINATO DALLE CENERI, COME UNA FENICE



Davide Brancalion

Distrutto dal devastante incendio del gennaio 2021, il Top Mountain Motorcycle Museum di Hochgurgl (Austria) - cioè il museo della motocicletta e dell'auto "più alto d'Europa" - è stato riaperto ai visitatori il 18 novembre 2021, giorno che coincideva - e non è certo un caso - con l'apertura della stagione sciistica sul Passo Rombo.



Per rimmetterlo a nuovo ci sono voluti dieci mesi di duro lavoro. Ma ora il nuovo Museo è più ricco e più grande: si è infatti passati dai 4000 agli 8000 metri quadrati, all'interno dei quali, troviamo esposti ben 510 oggetti tra auto, moto ed automobilia, di cui oltre 250 moto provenienti da collezionisti di tutto il mondo.

La visita si è svolta nel cuore dell'estate, grazie all'invito dei proprietari, i gemelli Alban e Attila Scheiber. La strada per raggiungere il Passo Rombo merita alcune citazioni. Tornanti, rettilinei, gallerie ed un panorama eccezionale ci accompagnano su fino a 2509 metri e già questo ci riempie di gioia. Poi una discesa di otto chilometri fino alla barriera, un'imponente struttura in legno che ben si sposa con il territorio ed un ampio spazio riservato ai parcheggi, tutti ben delimitati, liberi e gratuiti.



All'ingresso siamo accolti da Basilius, prezioso assistente dei titolari, che spiega le caratteristiche dei primi oggetti in mostra: decine di ciclomotori.

Al piano terreno ci aspetta una ricca collezione di auto, moto e oggettistica in qualche modo legati alle gesta del pioniere tirolese Max Reisch, padre di Peter e socio del Veteran Car Team.

Al secondo piano troviamo una sequenza di motociclette davvero impressionante ed una quantità davvero considerevole di reperti storici.

Fra questi, la motocicletta Megola costruita a Monaco di Baviera tra il 1921 ed il 1925 che utilizzava un motore rotativo all'interno della ruota anteriore, cinque motori formavano una stella ed avevano una cilindrata di 640 cc.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Alban e Attila Scheiber



Tra le auto, una Porsche 919 Hybrid ed una Porsche 911 RSR entrambe in livrea 24 ore di Le Mans e concesse direttamente dalla Porsche di Stoccarda. Affascinante il siluro originale Indian di 1.000 cc. con il quale nel 1967 venne battuto il record di velocità a ben 285 km/h. Più di cento i marchi di motociclette in mostra, davvero impossibile elencarli tutti, a conferma del fatto che una visita a questo museo è davvero imperdibile.

Al suo interno oltre 100 produttori diversi e di tutte le epoche, fra le quali Guzzi, MV Agusta, Ducati, BMW, DKW, Zündapp, Triumph, Sunbeam, Matchless, Brough Superior, Vincent, Honda, Henderson, Indian e ultime ma non meno importanti, le Harley Davidson. Il modello più antico in mostra risale al periodo imperiale: una Laurin & Klement del 1905. Grazie a restauri meticolosi sono state salvate e recuperate molte moto. L'edificio ospita anche la stazione a valle della cabinovia Kirchenkar, un meraviglioso ristorante panoramico e la stazione di pedaggio stradale del Passo del Rombo. In poche parole, un luogo perfetto dove fermarsi e vivere un'esperienza unica, anche perché a costruire la strada di Passo del Rombo fu proprio il nonno dei fratelli Scheiber, negli anni Cinquanta.





INFO & CONTATTI

MOUNTAIN MOTORCYCLE GmbH & CoKG

Timmelsjochstrasse 8
6456 Hochgurgl

Telefono

+43 (0) 5256 - 6265 910

Sito internet

www.crosspoint.tirol



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

IL MUSEO DI JEREZ DE LA FRONTERA



Diego Filippi

A Jerez de la Frontera, all'interno del sedime del circuito Angel Nieto si trova il Museo del Motore. Si tratta di una piccola struttura dall'architettura moderna che accoglie motociclette da competizione di varia natura con alcune divagazioni automobilistiche costituite da vetture di Formula 1: non manca la memorabilia che riguarda le due e le quattro ruote.



Motociclette Derbi

Il circuito è stato inaugurato nel 1985 e da allora ha sempre ospitato il campionato mondiale di motociclette e la categoria della superbike mentre la formula 1 ha corso dal 1986 al 1997 per sette occasioni.

In questo circuito hanno vinto molti dei piloti più celebrati dal mondo come Mike Doohan, Alex Crivillè, Valentino Rossi, Sete Gibernau, Daniel Pedrosa, Jorge Lorenzo, Marc Marquez, Ayrton Senna, Nigel Mansell, Alain Prost, Michael Schumacher e Mika Hakkinen.

L'atmosfera andalusa che si respira all'esterno, dentro scompare: la luminosa hall con annesso shop di oggettistica del circuito, dei piloti e di qualche bottiglia di vino cherry (da cui il nome Jerez) Tio Pepe (patrocinatore della costruzione del circuito) introduce nelle sale.

Sul percorso dedicato ai visitatori, rialzati su pedane, sono esposti i vari veicoli e alcune vetture di formula 1: davanti a noi troneggia la Williams-Honda FW 11B del 1987 pilotata da Nigel Mansell e vincitrice della gara spagnola.

Si sposta la vista a destra, e fanno bella mostra una Renault monoposto trofeo ed una Arrows A 20 del 1999 pilotata dallo spagnolo Pedro della Rosa.

Non mancano manichini che indossano le tute di campioni delle quattro ruote: Micheal Schumacher, Lewis Hamilton (con casco), Davis Coulthard, Robert Kubica, Sébastien Bourdais, Jaime Alguersuari.

Si prosegue nella visita tra piccole botti autografate da vari piloti delle due e quattro ruote mentre le prime moto da competizione (superbike) aprono gli orizzonti sulle due ruote.

Piccola finestra sull'arte: su una parete sono affissi una grande immagine con Salvador Dali con un pennello che sta autografando il cofano anteriore di una Simca, a lato lo stesso cofano firmato col colore verde.





Panorama Sala Moro anni '80

Si passa quindi in una sala vetrata su tre lati: sul lato cieco si trovano vetrinette con infiniti modellini di autovetture, lungo il perimetro vetrato sono presenti varie motociclette stradali degli anni Ottanta quali le classiche giapponesi Suzuki, Honda e Yamaha, ma pure molte italiane tra cui Aprilia (una con i colori con cui correva Valentino Rossi nella categoria 125), Moto Guzzi, Cagiva (una pregevole Freccia 125), Gilera (originale nel design la KK 125 ATPS) Ducati ed una scomparsa Malanca.



Williams Honda FW 11B

Dopo avere riassaporato l'emozione e la gioia degli anni Ottanta, si ritorna nel corpo centrale del museo dove si è accolti, in stile hollywoodiano, dalle moto dei campioni accompagnate dai calchi delle mani dei centauri che le hanno pilotate tra cui Giacomo Agostini, Kevin Schwantz, Carlos Checa, Valentino Rossi e ci si catapulta nel mondo delle moto da competizione spagnole Derbi, per il cui team ha lavorato anche l'ingegnere vicentino Luigi Dall'Igna (oggi direttore tecnico della Ducati MotoGP). Esposta anche una Honda CBR stradale con i colori della spagnola Repsol dove è possibile accomodarsi e farsi scattare una fotografia

con lo sfondo del circuito, sognando di essere - per un istante - in lotta con Marquez o Bagnaia. Abbandonata la Honda ed i nostri voli pindarici, incontriamo delle moto da competizione dai colori storici: Honda con i colori Rothmans e Suzuki con i loghi della Lucky Strikes.

Una piccola stretta al cuore nel vedere i cappellini della Ferrari che recano la firma di Fernando Alonso o di Sebastian Vettel.

Si ritorna nella hall di ingresso e la nostra visita volge al termine.

INFO & CONTATTI

MUSEO CIRCUITO DI JEREZ

Carretera Jerez – Arcos, kilómetro 10
11405 Jerez de la Frontera, Cadice (Andalusia)

Telefono
+34 956151100

Email
info@circuitodejerez.com

Sito internet
www.circuitodejerez.com



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA STORIA DELLO SCOOTER FIAT

Visibile al Museo Salsapariglia



Antonello De Marco

Nel Museo Salsapariglia di Pieve Rossa di Bagnolo in Piano, vicino a Reggio Emilia, c'è fra le molte due ruote in esposizione il primo prototipo di uno scooter Fiat concepito nel 1938 e poi accantonato per lo scoppio della guerra. Era provvisto del logo Fiat all'altezza del parafango anteriore, dotato di motore Sachs da 98 cc a due tempi, cambio (con leva) a due rapporti, velocità massima circa 70 Km/h.



Scoter Fiat esposto al Mauto di Torino

Il telaio misto tubi lamiera era avvolto da una carrozzeria spartana (con un sellino unico) che nella parte posteriore anticipava la linea del prototipo MP5 della Piaggio, denominato Paperino, sviluppato nel periodo 1944-46. Vale a dire quel motoscooter antesignano della prima versione dell'iconica Vespa ideata dall'ingegnere Corradino D'Ascanio e prodotta a Pontedera a far tempo dal 1946. La realizzazione del prototipo dello scooter Fiat era della Aermoto Volugrafo di Torino, azienda nota pure per la produzione, nel 1940, della famosa minimoto paracadutabile – destinata al Regio Esercito – dotata di un motore Sachs così come la due ruote a marchio Fiat.

Vi sono almeno due ragioni che hanno indotto la Fiat a non avventurarsi nel settore motociclistico.

La prima era che nell'immediato dopoguerra l'obiettivo della Fiat era di consolidare il settore delle utilitarie, grazie agli aiuti del Piano Marshall. Da non sottovalutare il collegamento della produzione automobilistica con lo sviluppo della rete stradale e autostradale, settore al quale Fiat aveva dedicato un suo ramo d'azienda.



La seconda ragione era lo stabile presidio del settore scooteristico negli anni Cinquanta, di Piaggio e Innocenti che, rispettivamente, con la Vespa e la Lambretta e i loro derivati commerciali Ape e Lambro avevano raggiunto un notevole successo.

In verità, nei primi anni Cinquanta, Dante Giacosa -padre della Fiat 500 Topolino - aveva preso in considerazione una minivettura ispirata alla Vespa Piaggio.

La stessa Piaggio nel periodo 1953-56 aveva condotto i collaudi di una propria utilitaria - denominata Vespa 400 - progettata da Corradino D'Ascanio e destinata a entrare in produzione nel 1957. Si trattava di una tre volumi decapottabile, lunga poco meno di tre metri, due posti, dotata di un motore da 393 cc, 2 cilindri in linea, 2 tempi, alimentato a miscela (come la Vespa), che erogava 13 CV sufficienti, sfruttando il cambio a 3 rapporti, a spingere la "piccolletta" alla velocità massima, non disprezzabile, di 90 Km/h.



L'utilitaria Piaggio 400. Un modello di questo tipo è visibile al Museo Le nostre Vespe a Carmagnola (TO)

Ma quando alla Fiat si venne a sapere dell'esistenza dei prototipi della Vespa 400 che scorrazzavano per le strade toscane, Vittorio Valletta impose manu militari al patron dell'azienda di Pontedera Enrico Piaggio di non produrre la Vespa a 4 ruote, peraltro già pronta per essere immessa sul mercato italiano. E la Piaggio, dovette obbedire all'ordine. Per contro il Professor Valletta si impegnava a non produrre veicoli a due ruote. Si giunse così al 1957. La Fiat presentò a Torino, in luglio la Nuova 500 che per dimensioni, caratteristiche tecniche e prestazioni, si avvicinava alla Vespa 400. Seguì a Milano, in settembre, la presentazione della "cugina" Bianchina assemblata a Desio dalla consociata Autobianchi. La Piaggio, da par suo, presentò il 26 settembre sempre del 1957 la sua utilitaria, presso il Principato di Monaco. Testimonial d'eccezione, per una abile operazione mediatica, furono - in qualità di padrini - i campioni del volante come il monegasco Louis Chiron, il francese Jean Behra e l'argentino, cinque volte Campione del Mondo di F. 1, Juan Manuel Fangio. L'Auto-Journal la salutò così "Vespa 400 une nouvelle 2CV Française!"

Ma perché la Casa di Pontedera dovette ricorrere a una promozione fuori dai confini italiani? Non potendo produrre in Italia la sua utilitaria, la Piaggio fu costretta a farla costruire e commercializzare in "esilio" in Francia presso lo stabilimento della propria consociata ACMA (Ateliers de Construction de Motocycles et Automobiles) situata nei pressi della cittadina di Fourchambault nel dipartimento della Nièvre. E riscuotendo un discreto successo con una produzione di oltre 30mila esemplari, nelle versioni di serie nonché, Luxe, Tourism e GT, venduti fra il 1957 il 1961. In sintesi: a Mirafiori non produssero mai veicoli a due ruote ma si impedì a Pontedera di mettere in produzione una interessante ed economica vetturina che, fra gli acquirenti italiani, avrebbe potuto vantare anche i più fedeli vespiisti decisi ad affrancarsi dai rigori dell'inverno.

Un'ultima curiosità: la Fiat, osteggiò, con ogni mezzo, l'importazione in Italia della Vespa 400 per proteggere le vendite della 500. Cosicché dalla Francia arrivarono nel Belpaese soltanto un centinaio di modelli della ACMA. Alcuni dei quali furono assegnati ai funzionari Piaggio. Una Vespa 400, sia come sia, finì nella disponibilità di Giovanni Agnelli. Si tratta dello stesso esemplare ospitato presso il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino e donato dallo stesso Avvocato nel 1983. Un'indicazione in merito alla donazione, riportata sul documento di trasporto, specificava che il dono era "in ricordo di Enrico Piaggio". Quando si dice il destino...

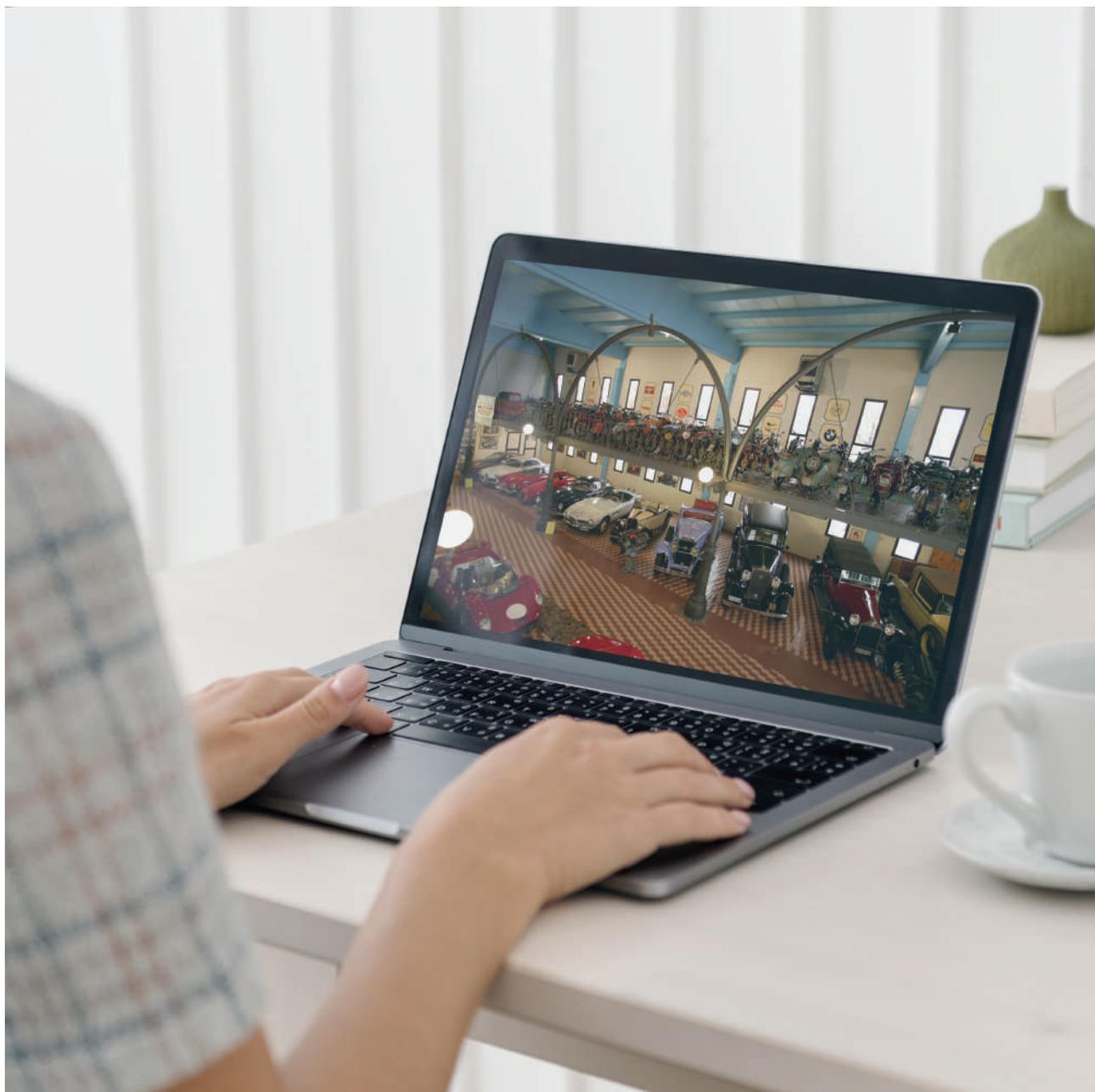


MUSEI DIGITALI, REALTA' FUTURA

Riflessioni per un settore strategico

Danilo Castellarin

Collezioni e musei dovranno adeguarsi alla cultura digitale, che sconta in Italia, nonostante l'immenso patrimonio artistico e culturale, un grave ritardo.



Nel nostro Paese ci sono 5.000 tra musei, parchi archeologici e monumenti. Solo per il nostro specifico settore, la mobilità, la Commissione Storia e Musei ha catalogato più di 250 realtà con un'escalation impressionante e nonostante molte collezioni restino ancora celate per i più diversi motivi.

Secondo gli ultimi dati Istat il livello della digitalizzazione non è incoraggiante.

Lo strumento con cui vengono veicolate le informazioni è solo in alcuni casi il sito web, ma il dato preoccupante è che solo il 60% dei musei lo possiede. E nel settore del motorismo tale percentuale precipita al 28%.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Andando a fondo bisognerebbe pure indagare quanti di questi siano di tipo “responsive”, cioè progettati per una corretta navigazione da dispositivi mobili, visto che ormai tablet e smartphone hanno soppiantato il computer fisso come strumenti di navigazione preferiti per l’accesso al web.

Basterebbe questo per farci capire la situazione, ma non si può non tenere conto anche di altri aspetti, come la presenza sui social network (Facebook, Twitter e Instagram), l’uso di strumenti interattivi e di servizi online. Proprio questi ultimi (adottati da meno del 20% dei musei) andrebbero potenziati, includendo la possibilità di vedere da pc o smartphone le opere dei musei, magari tramite una visita virtuale a 360°.

Anche se in questi anni il trend è stato positivo, con un aumento dei visitatori, soprattutto stranieri, nei nostri poli culturali, ancora il 70% degli italiani sembra non interessato a visitare musei e opere d’arte.

Tutto questo dovrebbe spingere a un ripensamento sul ruolo stesso dei musei. Oggi il consumatore-turista-utente è cambiato, perché diversi sono i modi attraverso cui fruire delle informazioni e godere delle opere d’arte. Che si tratti di prodotti, città, marchi o musei poco cambia: la differenza la fa l’esperienza che si riesce a trasmettere alle persone, il valore aggiunto che viene loro offerto. Arte e cultura comprese.



Per essere competitivi da questo punto di vista, ai musei italiani gioverebbe dotarsi di strumenti adatti all’analisi dei dati. Dopo aver capito a fondo i comportamenti del pubblico si potrebbe agire di conseguenza per creare servizi ad hoc, migliorare l’esperienza fisica e aumentare il coinvolgimento.

Fondamentale in questa fase il capitale umano, perché servono persone competenti e specializzate che sappiano capire i vantaggi e le opportunità che il digitale ha da offrire.

La semplice visita di uno spazio culturale non può più esaurirsi nell’arco di due ore, ma continuare a vivere anche dopo, attraverso luoghi dedicati, il racconto sul web e l’interazione con gli utenti.

In altre parole: per far sì che i musei diventino dei veri e propri messaggeri della cultura servono partecipazione, interazione e una buona dose di creatività.

La sfida sarà quella di riuscire a conquistare un pubblico sempre più eterogeneo, sia giovane (aspetto fondamentale) che maturo. Una caratteristica preziosa potrebbe essere quella della valorizzazione territoriale, leva preziosa per creare l’unicità, enfatizzando quei particolari storici, imprenditoriali o sportivi legati ad auto, moto, camion, navi, aerei, treni, trattori, bici capaci di identificare e promuovere come tipicità esclusiva quel determinato territorio.



GRAND PRIX SHOW NOTTURNO A VILLAFRANCA È partito dal Museo Nicolis

Nel cuore dell'estate, sabato 6 agosto, è tornata la magia notturna del Grand Prix di Villafranca di Verona, organizzato dal Veteran Car Club Enrico Bernardi Verona che con orgoglio diffonde il nome del primo inventore del motore a scoppio funzionante a benzina.



Nel cuore dell'estate, sabato 6 agosto, è tornata la magia notturna del Grand Prix di Villafranca di Verona, organizzato dal Veteran Car Club Enrico Bernardi Verona che con orgoglio diffonde il nome del primo inventore del motore a scoppio funzionante a benzina. Dopo il ritrovo presso il Museo Nicolis per l'accreditamento, le auto partecipanti sono partite verso le ore 20 seguendo la staffetta dell'organizzazione per posizionarsi lungo il Corso antistante il Castello Scaligero, la storica struttura medioevale del XIII secolo (ricostruito nel 1243) e nel quale William Shakespeare ambientò alcune scene del dramma di Romeo e Giulietta.

Un folto pubblico ha accolto con particolare interesse l'evento. Una serie di birilli posizionati lungo il Corso Vittorio Emanuele delineavano il percorso della prova e l'abilità degli equipaggi consisteva nel rispettare il tempo imposto dai cronometristi a una velocità di assoluta sicurezza all'interno di un percorso transennato e appositamente chiuso al traffico stradale.

Malgrado alcuni equipaggi provenienti da altre città avessero dato forfait a causa del cattivo tempo, diverse auto ante 1960 hanno preso il via e fra queste Fiat Balilla spyder del 1932, Fiat 514 Coppa Alpi del 1933, Bianchi S 5 del 1934, Buick del 1951, Lancia Aurelia B 20 del 1958. E ancora Abarth 1000 bialbero del '63, Jaguar C replica, Alpine Renault A 110 del 1971, Ferrari Dino del 1976, Corvette C 3 del 1977. Dopo la prova di abilità, terminata alle ore 21,30, la manifestazione si è conclusa con le premiazioni che hanno visto la vittoria di Giorgio Bondioli su Fiat 514 Sport del 1933.



LA DONAZIONE DELLA COLLEZIONE ARENA AI MUSEI DELLA TARGA FLORIO



Giuseppe Valenza



La famiglia Arena ha donato ai tre Musei che si ispirano alla Targa Florio alcuni cimeli del pilota Vincenzo Arena, catanese, classe 1931, che nel 1964 aveva corso la Targa su Shelby Cobra Ford Roadster 4700 con Vito Coco. Nel 1966 con Antonio Pucci, Arena arrivò terzo su Porsche Carrera 6.

Arena fu anche cofondatore della Scuderia Etna e partecipò al Giro di Sicilia, Monza, la Trapani-Erice, la Catania-Etna, la Bologna-Raticosa, la Montepellegrino, la Coppa Nissena e la 1000 km del Nürburgring, nella quale si infortunò seriamente.

La parte più cospicua della collezione è andata al Museo Vincenzo Florio fondato gestito da Antonio Catanzaro nei

locali dell'Hotel Aurim, un tempo adibiti a quartiere generale dell'Autodelta. Altre coppe sono state destinate al Museo Targa Florio di Collesano e al Museo del Motorismo Storico Siciliano e della Targa Florio di Termini Imerese. Giova ricordare che le donazioni ai musei preservano dall'incuria e dall'abbandono e perpetuano la memoria, arricchendo al tempo stesso l'offerta museale che, grazie a loro, si rinnova.

LE PERLE DEL SUD 2022 Numeri in crescita, con un grande seguito di partecipanti e di pubblico

I Musei possono diventare baricentro di manifestazioni. E' accaduto a 'Le Perle del Sud', la bella kermesse itinerante in auto d'epoca, giunta alla sua terza edizione. Cinque intensi giorni, caratterizzati dal calore del pubblico e da quello atmosferico, per godere le bellezze della Puglia. Come consuetudine si è partiti dal Murgia Museum Proscia di Cassano delle Murge, nel barese, dove si sono radunati circa 140 equipaggi, in rappresentanza della produzione nazionale e straniera. Diverse sono state poi le vetture che, nei giorni successivi, hanno percorso gli oltre 500 km del tour. Passando da Sannicandro di Bari, Locorotondo, Oria, Lecce, Otranto e Castellana Grotte. Quest'anno il filo conduttore è stato quello dei castelli e degli spettacoli folkloristici in abiti medievali. La presenza dei primi equipaggi stranieri ha confermato la validità della formula ispirata al turismo di qualità, senza necessariamente l'assillo del cronometro. Altre info su internet www.leperledelsud.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