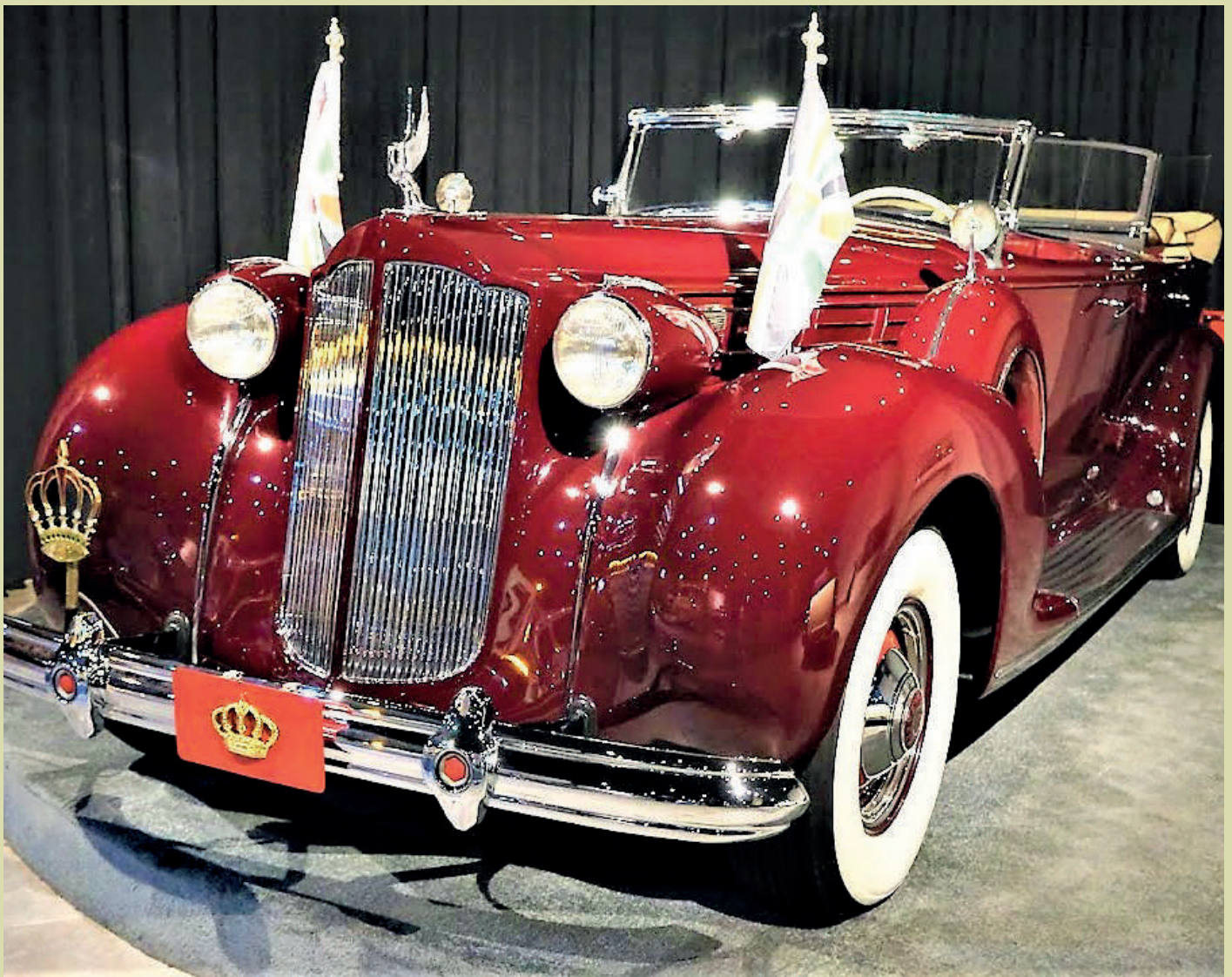




n. 13 / maggio 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

ROYAL AUTOMOBILE MUSEUM AMMAN

Eccezionale reportage dal Museo di re Hussein di Giordania



Roberto Bocco

Il 'Royal Automobile Museum' situato alla periferia di Amman, nel parco intitolato al defunto Re Hussein. Fu inaugurato nel 2003 per iniziativa di Re Abdullah II come tributo alla passione sua e del padre per tutto ciò che concerne il mondo dei motori.



Alvis 20 Speed - 1936

E' interessante non solo per gli appassionati di auto e moto, ma anche come spaccato di storia del paese grazie a una serie di foto delle varie epoche, molte delle quali ritraggono le auto del Re durante le parate con a bordo i vari capi di stato nelle visite ufficiali durante i 47 anni di regno di Re Hussein, dalla morte di Re Abdullah I fino alla successione di Re Abdullah II.

La visita al museo inizia con la presentazione di un mezzo avveniristico: lo Speeder di Stars Wars, utilizzato per le riprese nello scenico deserto del Wadi Rum e omaggiato al museo come ringraziamento per l'accoglienza riservata alla produzione Disney.

A seguire troviamo la Rolls Royce Armoured vehicle che peraltro è una fedele replica, in mancanza dell'originale. E' lecito supporre che questa Rolls, appartenuta a Lawrence d'Arabia, sia stata una delle prime auto utilizzate nella regione.

Agli inizi della Prima guerra mondiale alcune Silver Ghost furono richiamate dalla casa madre per dotarle di questa carrozzeria blindata e poi furono inviate in Egitto e da lì ad Aqaba fino a unirle alle truppe della grande rivolta araba. Molto interessanti le fotografie alle pareti che presentano il traffico di Amman già affollata negli anni Sessanta, con parecchie Mercedes ed auto americane.

Seguendo il percorso di visita troviamo la Humber Super Snipe del 1946 utilizzata per alcuni anni da Re Abdullah I (fondatore della moderna Giordania) prima di essere assassinato.



Il 1946 coincide con la fine del mandato britannico in Giordania e l'inizio del regno di Abdullah I, incoronato monarca proprio in quell'anno.

Significativa la presenza dell'Aston Martin DB2 Vantage del 1962, uno dei 309 esemplari prodotti tra il 1950 e il 1953.

Questa vettura fu ritirata personalmente presso l'Aston Martin da Hussein (non ancora incoronato re) quando studiava a Sandhurst, in Inghilterra.

Dopo averla guidata per un certo periodo la regalò al cugino Re Feisal d'Iraq. Molti anni dopo giunse voce di una simile auto in pessime condizioni in Iraq.

La storia di quest'auto fu inspiegabile fino a quando venne individuato il foro originale per l'asta della bandiera sotto il rivestimento del tetto.

La DB2 venne allora inviata in Inghilterra alla factory inglese per riportarla alle condizioni originali e Re Hussein la ritirò personalmente in Aston Martin per la seconda volta.

La prima motocicletta che si incontra lungo il percorso di visita è la Triumph T6 del 1952, una delle superbike dell'epoca e anche una delle più veloci per quegli anni che raggiungeva la ragguardevole velocità di 160 km/h e fu utilizzata personalmente da Re Hussein.

A seguire troviamo la Rover P4 75 del 1952 che fu la prima vettura che il giovane Principe Hussein ricevette quando studiava ad Harrow, una perfetta e poco eccitante auto da famiglia che venne poi affiancata da ben più prestigiose Aston Martin e Bristol.

Nella sua autobiografia Re Hussein menzionò la sua Rover P4 spiegando che proprio da lì iniziò il suo amore per i motori.

Con la splendida Lincoln Capri convertibile inizia la rassegna delle vetture di rappresentanza.



Aston Martin DB2 Vantage - 1952

Questo esemplare fu commissionato per l'incoronazione di Re Hussein nel maggio 1953 e poi regolarmente utilizzato nelle occasioni ufficiali fin quando venne rimpiazzato da vetture più moderne, pur rimanendo sempre nel garage reale come una delle vetture più significative.

La Buick Roadmaster del 1949 fu invece la vettura per le cerimonie ufficiali di Re Abdullah I e ancora successivamente utilizzata da Re Hussein per visite private.

Di Mercedes 300 la casa reale giordana ne possedette due: con una 300 S coupè il re iniziò a correre disputando la Rumman Hill Clumb e successivamente la destinò ad un uso quotidiano.

Molto particolare la 300SC roadster del 1960, modello che divenne famoso dopo la visita di Kennedy a Berlino nel 1961 ed è conosciuta come 'Adenauer' dal nome del cancelliere tedesco Conrad Adenauer che la utilizzò in quell'occasione.

Nella collezione del 'Motor Museum' non poteva mancare la futuristica Cord 810 Westchester del 1936. L'esemplare esposto (originariamente nero) fu donato a Re Hussein e alla Principessa Dina in occasione del loro matrimonio, dal papà di lei Sharif Abdul Amid.



Nel 1956 la Cadillac realizzò con la Fleetwood la più lussuosa limousine americana dell'epoca dotata di tutti gli accessori all'avanguardia.

La Fleetwood fu un dono del presidente degli Stati Uniti e fu la prima auto blindata della moderna Giordania, poi utilizzata da Re Hussein per un viaggio ufficiale in Iraq e ancora, occasionalmente, fino al 1970.



Cord 810 Westchester - 1936

Splendida la Lincoln Continental Cabriolet del 1965, la cui scocca venne particolarmente rinforzata viste le notevoli dimensioni della vettura il cui progetto iniziale prevedeva solo la versione limousine.

Anche la Continental appare nelle fotografie esposte in occasione di parate ufficiali mentre transita tra ali di folla.

Presenti nel museo anche diversi esemplari di Rolls Royce: la più sobria è la Silver Shadow del 1968 utilizzata durante la visita di Richard Nixon.

Nel 1975 fu la volta della Mercedes 600 Pullman utilizzata in occasione del ritorno in patria di Re Hussein dalla clinica americana Mayo il 19 gennaio 1999 e rimarrà sempre nella memoria di tutti coloro che videro il Re in quel memorabile giorno.



Rover 75



Buick Roadmaster Convertibile - 1949



Cadillac Fleetwood - 1956



Chrysler Cabriolet



Significativa anche la presenza della Papamobile utilizzata da Papa Francesco durante la visita nel maggio 2014 e realizzata sulla base di una Land Rover Defender. Qui è esposta con le bandiere della Giordania e del Vaticano. Questa Defender fu dapprima utilizzata da Re Hussein durante i suoi numerosi viaggi nelle varie regioni della Giordania e gli fu proposta per il suo ritorno in patria dalla clinica americana Mayo, dove aveva iniziato a farsi curare, ma egli preferì la Mercedes 600.

Un'altra 4x4 particolare è la Mercedes G500 del 1997 in versione militare.

Fu l'ultimo Scià di Persia a convincere la Mercedes a produrre la classe G dopo averne ordinato un certo numero per l'esercito iraniano.

La versione militare montava un semplice 4 cilindri invece del consueto 8V utilizzato sulle versioni civili, ma Sua Maestà Re Hussein volle che sui mezzi ordinati per il suo esercito fosse montato il propulsore ad otto cilindri.

La Mercedes rifiutò e gli realizzò un solo esemplare per uso personale, tuttora esposto al Museo e proprio questa vettura servì come carro funebre per il suo funerale.



Panoramica collezione moto



Lincoln Capri Convertibile - 1952



Lincoln Continental cabriolet presidenziale



Rolls Royce Silver Wraith



Mercedes 600 Pullman



Nelle fotografie retrostanti si vede la folta schiera di autorità presenti alle esequie nel 1999, si riconoscono i presidenti Chirac e Clinton che era accompagnato da ben tre ex presidenti americani: Ford, Carter e George Bush, un onore riservato davvero a pochi.

Da ricordare che nel 1983 una Mercedes 280GE appositamente preparata vinse la Paris Dakar.

Altre spettacolari auto presenti al museo sono l'elegante Alvis dalla livrea panna con parafanghi blu e la lussuosa Packard del 1938 carrozzata Rollston.

Questa Packard fu allestita per l'incoronazione nel 1953 di Re Feisal II d'Iraq (contemporaneamente alla salita al trono di Hussein) che fu poi assassinato nel 1958.

La Packard fu ritrovata in Libano nel 1970 ed esportata negli Stati Uniti dove fu totalmente restaurata e per un ventennio vinse numerosi premi in molti concorsi di eleganza. E' presente al museo da poco tempo.

Singolare anche la presenza della Mercedes 180, cosiddetta 'bauletto' per la forma della carrozzeria posteriore, nella livrea del Taxi di Amman.

Queste auto divennero particolarmente popolari in Medio Oriente ma soprattutto in Giordania e in Libano.

C'erano due tipi di servizio taxi locali: il classico a corsa singola e quello 'collettivo' dove ognuno poteva salire e scendere in un percorso predefinito, servizio questo molto popolare ed economico e utilizzato da ogni ceto sociale.

Le Mercedes 180 rimasero in servizio fino all'avvento delle più moderne 190. L'esemplare esposto fu donato al museo e utilizzato in occasione di eventi, parate e tour culturali. Ben rappresentata l'italiana Vespa, oltre a varie Harley Davidson, BSA, Triumph e Indian.



Mercedes 300 SC Roadster Cabriolet - 1956

Nella sala dedicata alle vetture private della famiglia reale spiccano la Porsche 930 turbo 1987, la 3.6 turbo del 1993, la Carrera GT, un paio di potenti Ferrari e una splendida Mercedes SLR McLaren del 2009, uno dei 75 esemplari prodotti, ceduto in comodato dal museo Mercedes di Stoccarda.

Troviamo inoltre una rara Amphicar del 1968, varie Bmw, R8 Gordini, Bugatti Veyron, Mercedes 300 SL roadster e una Chrysler Town & Country del 1948.

Ampio spazio è dedicato alle esperienze corsaiole di Re Hussein che si distingueva nei rally con varie auto, tra cui Ford e Bmw.

Chiunque arrivi ad Amman può visitare questo museo che racchiude un importante capitolo storico del Novecento e ben racconta lo sviluppo motoristico della Giordania.



La Famiglia Reale



Re Hussein

Re Abdullah II bin Al Hussein è stato investito dei poteri costituzionali in qualità di re del Regno Hashemita di Giordania il 7 febbraio 1999, data in cui suo padre, il compianto re Hussein, è venuto a mancare.

Re Hussein bin Talal, padre della moderna Giordania, sarà sempre ricordato come il capo che ha guidato il paese mettendo fine a lotte e tumulti per trasformarlo in un'oasi di pace, stabilità e moderazione nel cuore del Medio Oriente. I suoi connazionali lo ricordano come colui che ha consentito la nascita in Giordania di un clima di apertura, tolleranza e solidarietà. Conosciuto dalla sua gente come Al-Malik Al-Insan ("Il re umano"), re Hussein apparteneva alla quarantaduesima generazione dei discendenti diretti del profeta Maometto. Nato ad Amman il 14 novembre 1935, dal principe Talal bin Abdullah e dalla principessa Zein al-Sharaf bint Jamil, re Hussein ha frequentato il Victoria College ad Alessandria d'Egitto e la Harrow School in Inghilterra. Ha quindi completato la sua formazione militare presso la Royal Military Academy di Sandhurst in Inghilterra.

Hussein fu proclamato re del Regno Hashemita di Giordania l'11 agosto 1952. Un Consiglio di Reggenza è rimasto in carica fino a quando re Hussein non è salito ufficialmente al trono il 2 maggio 1953, data in cui ha assunto i poteri costituzionali al compimento del diciottesimo anno di età, secondo il calendario islamico.

Durante il suo regno lungo e movimentato, re Hussein ha lavorato molto per l'ammodernamento del paese e per innalzare gli standard di vita di tutti i cittadini giordani. Inizialmente re Hussein si dedicò alla costruzione di un'infrastruttura economica e industriale in grado di favorire il progresso e migliorare la qualità di vita della popolazione. Negli anni '60, vennero sviluppate le principali industrie della Giordania, fra queste anche quelle per la produzione di fosfati, cloruro di potassio e cemento, in parallelo con la rete di autostrade che attraversava tutto il Regno.



Lincoln con Hussein durante una cerimonia



Sfilata Lincoln Capri anni Cinquanta

Re Hussein si è sempre impegnato, durante i suoi 47 anni di regno, a promuovere la pace in Medio Oriente. Ha sposato la regina Noor il 15 giugno 1978, che gli ha dato due figli - Hamzah e Hashem - e due figlie - Iman e Raiyah. Altri tre figli (Abdullah, Faisal e Ali) e cinque figlie (Alia, Zein, Aisha, Haya e Abeer) sono nati da precedenti matrimoni. Con il passare degli anni, Re Hussein è diventato anche l'orgoglioso nonno di un numero crescente di nipoti. Re Abdullah II, nato ad Amman il 30 gennaio 1962, è il primogenito di re Hussein e di Sua Altezza Reale la Principessa Muna Al Hussein. Ha frequentato la scuola primaria presso l'Islamic Educational College di Amman e, in seguito, la St. Edmund's School nel Surrey, in Inghilterra. Per la sua istruzione secondaria, ha frequentato la Eaglebrook School e la Deerfield Academy negli Stati Uniti d'America.

Abdullah II ha frequentato la Royal Military Academy Sandhurst nel Regno Unito nel 1980, ottenendo il grado di secondo luogotenente nel 1981. In seguito è stato nominato capo delle truppe di ricognizione del 13° e 18° battaglione degli ussari reali (Esercito Britannico) nella Germania (occidentale) e in Inghilterra. Nel 1982, ha frequentato l'Università di Oxford, dove ha completato un corso di studi speciali in Affari del Medio Oriente. Una volta tornato nel suo paese, Abdullah II si è arruolato nell'esercito giordano. Fin dalla sua ascesa al trono, Abdullah II Al Hussein si è impegnato a costruire sull'eredità del padre per istituzionalizzare ulteriormente il pluralismo democratico e politico in Giordania. Hussein II° ha sposato la Regina Rania il 10 giugno 1993. La coppia ha quattro figli, due maschi e due femmine.



Il Museo

Il primo museo automobilistico pubblico della regione araba, inaugurato da Sua Maestà il Re Abdullah II nel 2003, è un tributo al defunto Re Hussein e al contempo una testimonianza della storia della Giordania. Il museo espone 80 auto e moto del defunto re, alcune delle quali risalgono al 1909. Ogni veicolo, in condizioni immacolate, racconta una storia unica lungo l'arco della vita di Re Hussein lungo i 47 anni del suo regno. Costruito in omaggio al re Hussein, appassionato di automobili, questo museo racconta la storia della Giordania attraverso le auto dei monarchi che si sono succeduti. La ricchissima collezione esposta saprà conquistare gli specialisti. Uno dei pezzi principali del museo è la Lincoln Capri decapottabile che il re Hussein usò durante l'incoronazione nel 1953. Si possono ammirare anche alcune foto di Amman in vari periodi e osservare la sua urbanizzazione galoppante.



Humber Super Snipe - 1949

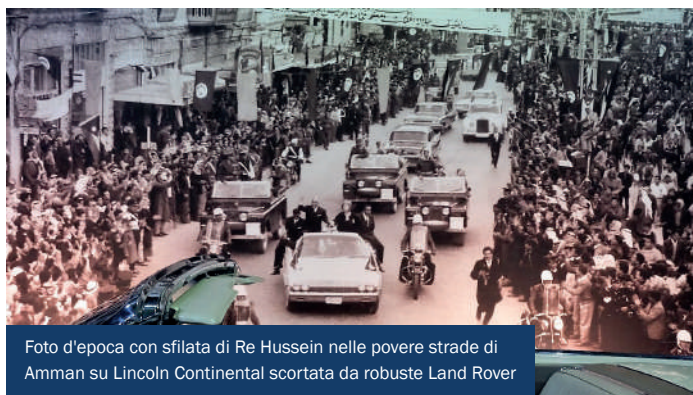


Foto d'epoca con sfilata di Re Hussein nelle povere strade di Amman su Lincoln Continental scortata da robuste Land Rover



Buick Skylark 1954

INFO & CONTATTI



Indirizzo

King Hussien Park - Amman - Jordan

E-mail

info@royalautomuseum.jo

Telefono

+962 6 541 1392



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ZEPPELIN MUSEUM

I giganti che solcavano i cieli



Umberto Anerdi

A Friedrichshafen, sul lago di Costanza, dove nella prima metà del secolo scorso venivano costruiti i dirigibili Zeppelin, sorge l'omonimo Museo dedicato alla storia di queste aeronavi che fino agli anni '30 hanno solcato i cieli. Il Museo è ospitato nell'edificio della ex Hafenbahnhof (stazione ferroviaria del porto) ed è operativo dal 1996.

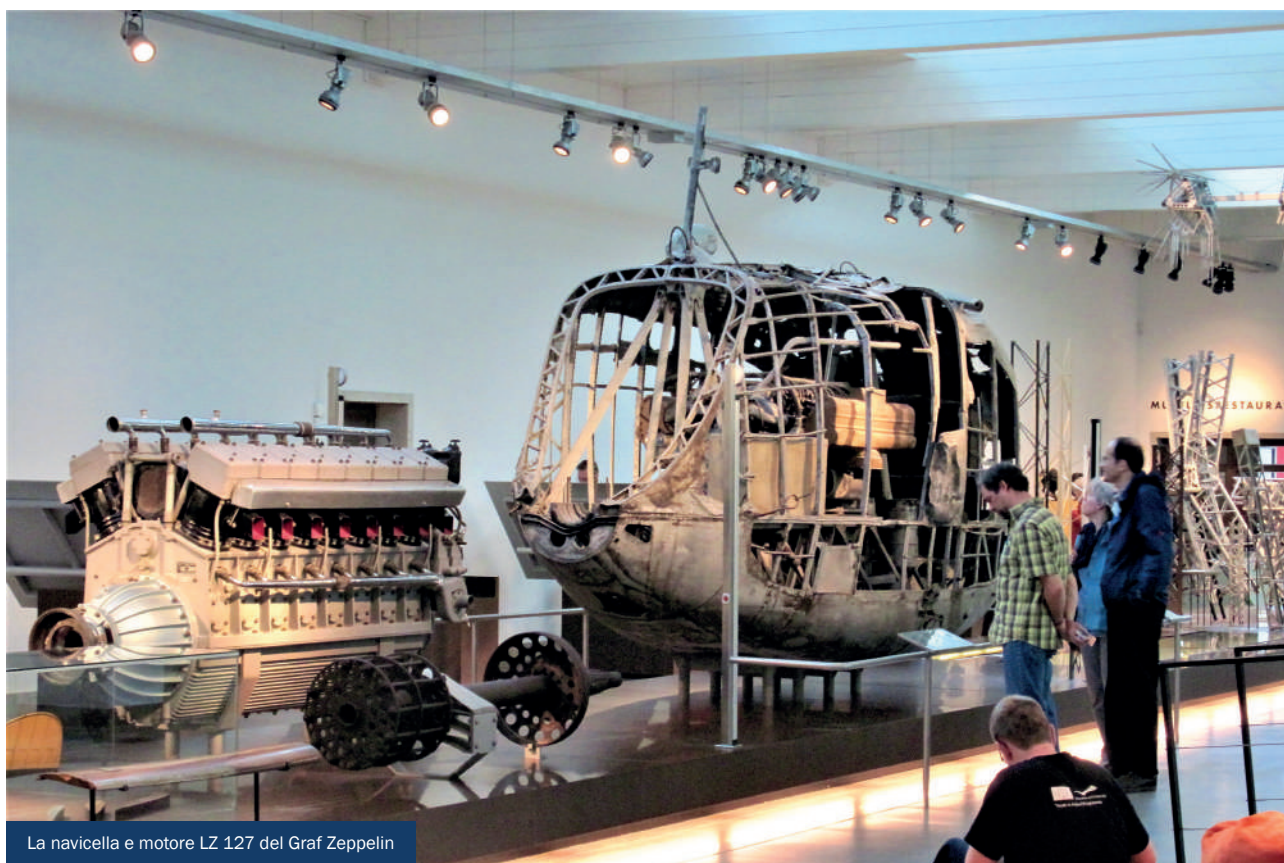


L'incendio dell'Hindenburg avvenuto il 6 maggio 1937 nel New Jersey

La parte più interessante dell'esposizione è la ricostruzione di un tratto del dirigibile LZ 129 Hindenburg, riproduzione fedele di una parte dei locali destinati ai passeggeri. Il livello più basso comprende la sala da fumo e i servizi igienici, mentre quello superiore mostra alcune cabine (simili a quelle dei vagoni letto), il bar, il salone di soggiorno, la sala di lettura e la passeggiata panoramica da cui era possibile ammirare il paesaggio durante il volo. E' stata inoltre ricostruita una parte della struttura in alluminio che sorreggeva l'involucro. La mostra include una gondola motore del LZ 127 Graf Zeppelin, conservata così come è stata ritrovata, con all'interno il motore Maybach alimentato a benzina; accanto è esposto un motore Daimler Benz diesel a 16 cilindri da 900/1200 CV, dello stesso tipo di quelli che equipaggiavano il successivo LZ 129 Hindenburg. Di quest'ultimo sono presenti diversi reperti recuperati dall'incendio avvenuto a Lakehurst nel 1937, tra cui la parte più avanzata del dispositivo di prua con il pignone di attracco alla torre di ormeggio. La storia delle aeronavi è inoltre illustrata con modelli in scala, nonché con filmati e



fotografie. Il dirigibile Hindenburg portava il nome del secondo presidente della Repubblica di Weimar, Paul von Hindenburg, ed era il più grande mai costruito. Basti dire che la sua lunghezza era di 245 metri, ossia 24 m meno del transatlantico Titanic, che non aveva avuto miglior fortuna. Compì il suo primo volo nel marzo del 1936 e completò una doppia traversata atlantica, nel tempo record di 5 giorni, 19 ore e 51 minuti, nel luglio dello stesso anno.

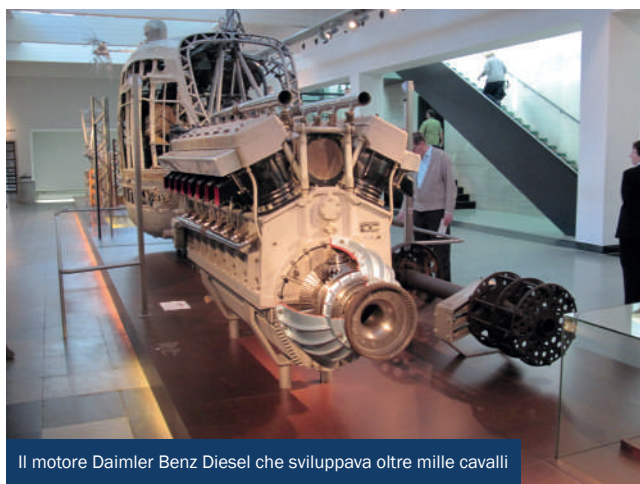


La navicella e motore LZ 127 del Graf Zeppelin

L'Hindenburg era stato pensato per essere riempito con elio ma un embargo militare statunitense su questa sostanza costrinse i tedeschi a utilizzare l'altamente infiammabile idrogeno. Conoscendo i rischi che l'idrogeno comportava, gli ingegneri impiegavano diverse misure di sicurezza per evitare che causasse incendi in caso di perdite, e realizzarono il rivestimento dell'aeronave in modo da prevenire le scintille elettriche che potessero causare il fuoco.

Il disastro avvenne il 6 maggio 1937 alle 19,25, mentre cercava di attraccare al pilone di ormeggio della stazione aeronavale di Lakehurst, nel New Jersey. Nel disastro morirono decine di persone, fra passeggeri, ufficiali di bordo e personale di terra addetto all'ormeggio. Insieme al dirigibile, precipitò la fiducia del pubblico nelle aeronavi anche a causa delle spettacolari sequenze cinematografiche e delle registrazioni sonore della drammatica sequenza.

A causa del clamore sollevato dalla vicenda, i trasporti con gli Zeppelin vennero sospesi. L'evento segnò dunque la fine dell'epoca del trasporto passeggeri sulle gigantesche aeronavi rigide, i giganti dei cieli.



Il motore Daimler Benz Diesel che sviluppava oltre mille cavalli



Una parte della struttura dell'Indenburg salvata dall' incendio





Ricostruzione interna dei posti a sedere sull' Hindenburg

INFORMAZIONI UTILI

Dopo aver attraversato il confine con la Svizzera a Ponte Chiasso (CO), raggiungere Lugano e proseguire verso il Liechtenstein; da qui raggiungere il lago di Costanza seguendo le indicazioni per Bregenz.

Proseguire lungo la sponda settentrionale del lago e raggiungere Friedrichshafen. La località è piccola e il percorso è molto ben segnalato. Il Museo non ha parcheggio, ma nelle immediate vicinanze si trova un silos presso un supermercato.

L'esposizione è aperta tutti giorni da marzo a metà novembre, dalle ore 10 alle 18. Arrivando invece da Konstanz (Costanza), sulla sponda meridionale del lago, conviene utilizzare il traghetto che porta direttamente a Friedrichshafen. I battelli sono frequenti e l'attracco è proprio di fronte all'ingresso del Museo.



L'ETA' D'ORO DEI RALLY

Interessante rassegna al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

Ha riscosso grande successo al Museo nazionale dell'Automobile di Torino la mostra tematica The Golden Age Of Rally, l'inedita esposizione che ha proposto un viaggio nelle grandi sfide dei rallies, dagli anni Sessanta agli anni Novanta, attraverso i mitici esemplari della Fondazione Gino Macaluso.



Lancia Fulvia, Fiat 124, Alpine e Stratos, quattro regine dei rallies anni Settanta

Una collezione unica nel suo genere per il palmares delle vetture presenti che hanno gareggiato e vinto per alcune delle più prestigiose squadre corse al mondo. I modelli, conservati nel loro stato originale, provengono dalla collezione di Gino Macaluso, imprenditore, designer, navigatore di rally. Gli spettatori avranno così l'occasione di rivivere le emozioni delle grandi sfide tra case automobilistiche e squadre corse, dal leggendario duello fra trazione posteriore (Lancia Rally 037) e quattro ruote motrici (Audi quattro), fino alle "mostruose" del Gruppo B, passando alle competizioni intercontinentali, come quella tra Toyota Celica e Lancia Delta Integrale 16 valvole. Speciali piattaforme sceniche simulano i manti stradali su cui si sono dati battaglia piloti e vetture, dalla sabbia del Sahara alla neve del Col de Turini, fino al duro asfalto. Grazie a una proiezione a 180° dei video delle gare più iconiche, ricostruiti e montati con una grafica emozionante, il visitatore potrà sincronizzare il proprio battito cardiaco con il rombo di motori mitici e lasciarsi trasportare indietro nel tempo, in un'epoca dominata dalla meccanica, dalla velocità, dalla sfida dei limiti, che ha visto protagonisti auto e piloti leggendari. Nomi come Biasion, Mäkinen, Kankkunen, Mouton, Pinto, Sainz. In mostra 19 esemplari. Si comincia con BMC Mini Cooper S (1966), Ford Cortina Lotus (1966), Ford Escort RS Miki (1969), passando di sala in sala si attraversano gli anni '70, con la Porche 911 st (1970), la Lancia Fulvia Coupè HF 1.6 (1970), la Fiat 124 Spider (1971), l'Alpine Renault A110 (1973), la Lancia Stratos (1976), la Fiat 131 Abarth GR.4 (1978).



E poi le protagoniste delle grandi sfide tra gli anni '80 e '90, le Lancia in livrea Martini racing - Lancia rally 037 (1984), Lancia Delta S4 (1986), Lancia Delta HF Integrale 16v (1990), Lancia Delta HF Evoluzione Safari (1992) – con le loro antagoniste Audi quattro (1981), Renault R5 Turbo (1981), la Peugeot 205 Turbo 16 (1986), gentilmente concessa dal museo L'Aventure Peugeot di Sochaux (Francia) e la Toyota Celica GT-4 ST165 (1990). Fiore all'occhiello dell'esposizione, il rarissimo esemplare di Fiat X1/9 Abarth prototipo, al cui sviluppo Gino Macaluso lavorò, in qualità di capoprogetto, per la squadra corse Fiat, su incarico dell'ingegner Aurelio Lampredi. Un modello studiato per i rally, che venne però pensionato prima di vedere la produzione di serie e l'omologazione in Gruppo 4: un cambio strategico di Fiat decretò la fine del progetto poco dopo il termine del Giro d'Italia automobilistico del 1974, che Gino aveva appena corso accanto a Clay Regazzoni, proprio a bordo della X1/9 in mostra.



BMC Mini Cooper



Renault R5Turbo



La Delta nello scenario dell'East African Safari



Porsche 911S



Lancia Stratos Alitalia



GUIDANDO NEL GHIACCIO E NEL FUOCO

Michele Gallione racconta le sue avventure



Stefania Ponzone

Oggi le possiamo ammirare in luoghi quali il MAUTO, il Centro Storico Fiat e l'Heritage Hub a Torino, il Museo Storico Alfa Romeo di Arese (MI) e il Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" di Garlenda (SV), ove si godono il meritato riposo dopo aver macinato chilometri sulle strade d'Italia e del mondo.



In tre alla scoperta delle Dolomiti,
destrinazioneCortina d'Ampezzo, 1958

Ma cosa c'è nel passato di auto quali la Fiat 500, la Fiat 850, l'Autobianchi Primula, l'Alfetta GTV 2000? E, soprattutto, chi? Fra le tante figure di ingegneri, designer, manager, fino agli operai che le hanno materialmente costruite, non bisogna dimenticare chi le ha collaudate e pilotate in appassionanti gare e, magari, continua a farlo ancora oggi negli eventi dedicati ai veicoli storici.

Una di queste figure è Michele Gallione, classe 1937, tessera 454 e referente regionale per il Piemonte del Fiat 500 Club Italia. Ascoltare il racconto delle sue esperienze è perdersi nel tempo in cui occuparsi di automobili aveva ancora una componente avventurosa e pionieristica.

«Dopo il triennio alla scuola Allievi Fiat, a soli 18 anni andai in sede alla DEA (Dipartimento Esperienze Autoveicoli) – inizia a narrare Gallione. – Dopo 5 anni in sala prova motori e frequentando la scuola serale all'Avogadro, mi diplomai perito industriale. Passai al collaudo su strada delle future vetture. Esaminare il comportamento e la tenuta dei veicoli, sia nazionali sia esteri, divenne il mio lavoro: per ogni mezzo si stendevano relazioni riguardanti la velocità,



i consumi di carburante e il comportamento su strada. Le prove venivano effettuate in climi molto freddi o molto caldi e questo mi portò sia al Circolo Polare Artico sia in Africa Equatoriale».

Sfogliando il suo album personale, colpisce una foto datata gennaio 1964, che si riferisce ai test della 850 nella penisola scandinava. L'auto giunse in loco su un furgone per ovvie ragioni di... segretezza industriale. Michele fa giustamente notare che, allora come oggi, c'era molto in gioco, a livello di prestigio tecnico e commerciale. Cartina alla mano, egli rammenta bene luoghi come il Lago di Torneträsk, Lulea, Kiruna... e poi verso il confine con la Finlandia. «E ci fu anche il problema del lato guida diverso!» in quanto fino al settembre 1967 in Svezia si guidava a sinistra, mentre in Finlandia e Norvegia a destra.



A febbraio 1964 si ritrovò invece nella polvere delle piste del Kenya, con un caldo che era in grado di deformare la plastica del cruscotto, muovendosi tra un esclusivo resort e la ricca fauna dell'Amboseli National Park. «I guardiaparco non furono molto felici del fatto che ci fossimo avvicinati tanto alle giraffe!» precisa Gallione. Altre foto testimoniano l'avventura africana: il passaggio all'Equatore, El Doret, Nairobi verso Dar Es Salaam... Uganda... Tanzania...

Ma la 500? La prima N è del 1958 e il ricordo è legato al viaggio sulle Dolomiti in compagnia del fratello Renzo e dell'amico Giuseppe: «Abbiamo percorso i Passi del Pordoi, Falzarego e Costalunga senza mai avere problemi».

I cinquini si sono poi susseguiti negli anni, acquistati e rivenduti, fino all'ultima R e all'incontro con il Fiat 500 Club Italia, che lo indusse a non venderla e a farsi socio nel 1990.

Accanto però alla guida per lavoro, Gallione si è dedicato alla guida per passione e per sport: «Sono stato pilota nei rally e nelle competizioni di regolarità e ancora oggi partecipo alle gare di regolarità per auto storiche». Tra gli ultimi appuntamenti che hanno visto Michele coinvolto, la Cesana-Sestriere Experience.

Continuando a sfogliare il suo album dei ricordi, troviamo varie competizioni: Giro dei laghi novaresi (1965) e poi Roma più o meno nello stesso periodo (1966-1967) per la "1.000 km dei giornalisti", che comprendeva prove di velocità (come la Civitavecchia-Rimini-Riccione) e di regolarità; le vetture qui sono la 124, la 124 coupé e la 850 coupé. Ancora, una Primula quattro porte. Erano i tempi del Gruppo Sportivo Fiat. 1972: ecco Michele al Giro dei Monti Savonesi e nello stesso anno al Giro delle Valli Canavesane; ancora, Rally Team'97 del 1975, Aosta-Gran San Bernardo su Alfetta GTV 2000 (2005) e poi la 500: Sestriere Storico (2000), Ruota d'Oro Storica (2001), ASI Show (2006).

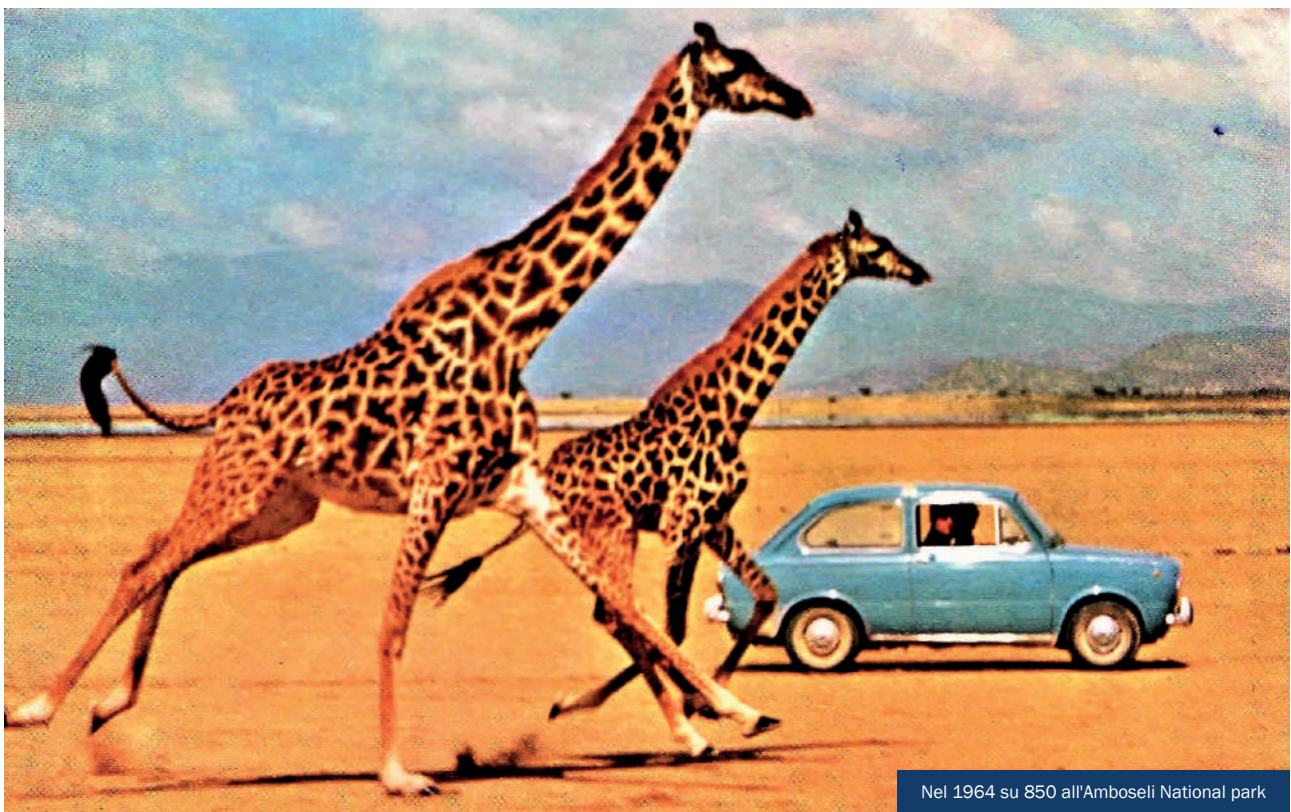
«Sono arrivato a fare 18 gare in un anno tra Piemonte, Liguria e Lombardia» racconta Gallione, che sottolinea un particolare non da poco a proposito delle dotazioni di sicurezza: «In passato non c'era l'obbligo di cinture, casco o abbigliamento particolare, era a discrezione del pilota. E si sfrecciava in mezzo alla gente, come quella volta con la Primula, a 140 all'ora sul lungomare di Riccione!».





Michele Gallione, classe 1937, tessera 454 e referente regionale per il Piemonte del Fiat 500 Club Italia su Fiat 500 all'Asi Show 2006

In Michele è poi vivido il ricordo dei colleghi, dei superiori, degli amici, con un pensiero particolare per chi non c'è più. La sensazione è di un grande lavoro di squadra, in cui la competenza e la sensibilità di ognuno (un autentico "sentire", per interfacciarsi davvero con il mezzo) contavano molto. Non si poteva comunicare sempre e comunque come possiamo fare oggi con gli smartphone, non c'erano sofisticati computer e simulazioni, ma, al di là di ogni previsione, la verità su ciascuna auto veniva fuori sul campo, grazie all'opera di uomini come Michele Gallione.



Nel 1964 su 850 all'Amboseli National park



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



www.asimusei.it

