



n. 14-15 / ottobre 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

ALDO ZANA

L'AUTORE DEL REPORTAGE



C'è chi trascorre le vacanze nelle spiagge affollate, chi cerca la pace sulle vette alpine e chi, come Aldo Zana, giornalista e scrittore, per anni esponente della Commissione Storia e Musei dell'ASI, sceglie i musei d'Oltralpe per arricchire gli orizzonti e trovare la grande bellezza.

Questo numero speciale de 'La Rivista dei Musei' è dedicato al reportage storico e fotografico di Zana che, a fine agosto, ha visitato in Austria e Germania il Museo Mercedes e il Museo Porsche di Stoccarda, il Technik Museum di Sinsheim, il Technik Museum di Speyer, l'Autovision Museum di Altlußheim, il Fahr(T)raum Museum di Mattsee, il Manro Museum e l'Hangar 7 Museum di Salisburgo e infine il Märklineum di Göppingen. Un viaggio davvero eccezionale nella storia, documentato da splendide foto.

Il suo amichevole contributo di alto livello offre nuovi spunti a noi tutti per organizzare un viaggio, una vacanza, una visita. E diventa occasione di confronto, spunto e suggerimento anche per i titolari di collezioni e musei italiani.

Aldo Zana vive a Milano ed ha pubblicato molti libri, fra i quali L'Epopèa delle Sport e Prototipi, Monzanapolis, Piloti dell'altro mondo, Come non ci fosse domani, Salone di Milano, Fast on Sand, I Saloni dell'Auto: Milano 1901-1947, La mia bella nave bianca, Aerei, Direttori In & Out ed altri ancora.

Fra i fondatori di Aisa (Associazione Italiana Storia dell'Automobile), direttore di Agenpress e ottimo fotografo, ha sempre privilegiato nei suoi reportages dall'Italia e dall'estero la cronaca obiettiva, secca come le noci, scarna di infingimenti, esaltazioni prêt-à-porter e agiografie più o meno interessate, come i maestri del giornalismo raccomandavano nel Novecento. DC



Aldo Zana, a sinistra nella foto con occhiali scuri e giacca grigia, mentre punta l'obiettivo su John Surtees che si infila nell'abitacolo della Ferrari 330P3 con la quale vincerà la Mille Chilometri di Monza 1966 in coppia con Mike Parkes. Sullo sfondo (casco argento) si nota Lorenzo Bandini, di spalle, che convessa con il ds Eugenio Dragoni e si classificherà decimo assoluto con Lodovico Scarfiotti su Dino 206S.

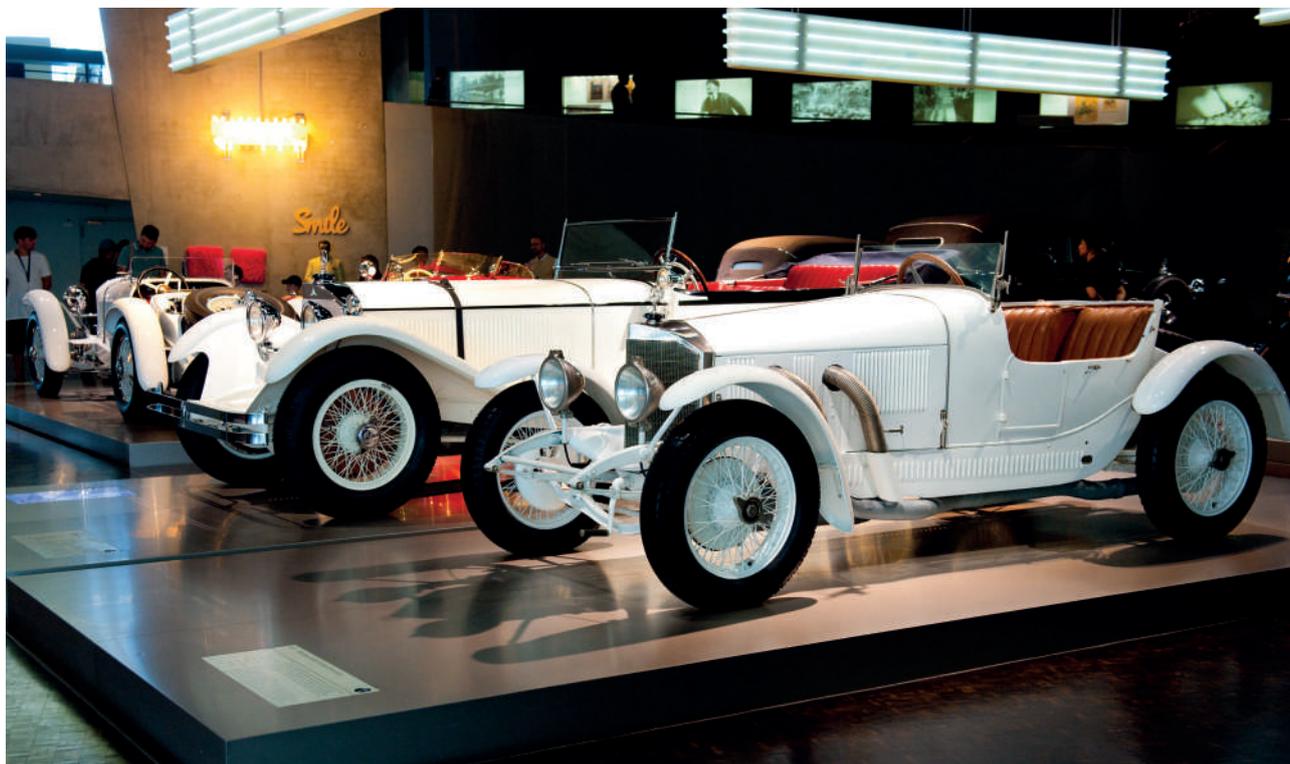


AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

MERCEDES-BENZ

LA STORIA DELL'AUTO

Gottlieb Daimler e Karl Benz quando inventarono l'automobile e il motore a scoppio a fine Ottocento non potevano pensare che le loro piccole fabbriche sarebbero state riunite nel 1926 nella marca che ancora oggi è tra i leader mondiali di immagine, notorietà, vittorie sportive. Il Museo di Stoccarda lo conferma.



Le grandi sportive Mercedes di fine anni Venti/inizio anni Trenta. In primo piano il Tipo S del 1928: con il compressore il motore erogava 180 CV buoni per 160 km/h. Subito dietro, un modello SSK del 1929. La versione SSKL (L=Leicht, leggera) vinse la Mille Miglia 1931 guidata da Rudi Caracciola alla media di 101,147 km/h.

Ci hanno pensato bene. E hanno visto giusto quelli della Mercedes-Benz quando hanno costruito il loro nuovo museo dopo gli oltre 30 anni in cui aveva occupato un'ala secondaria all'interno del grande stabilimento di Unterturkheim, immediata periferia est di Stoccarda. Il Museo Mercedes-Benz, inaugurato a gennaio 2006, è subito diventato un landmark architettonico e ha attirato così tanti milioni di visitatori che in due anni ha ripagato l'investimento di 150 milioni di euro.

Tra i dieci più visitati musei di ogni tipo in Germania (dati 2022), il Mercedes è al quarto posto. Il Museo Porsche, dall'altra parte di Stoccarda, si piazza all'ottavo. In sesta posizione c'è il Museo BMW a Monaco. Tre musei monomarca di automobili nella lista nazionale: un record unico al mondo.

Il Museo Mercedes-Benz è stato disegnato dallo Studio di architettura olandese UN che si è ispirato, alla lontana, al Guggenheim Museum di Frank Lloyd Wright a New York. I piani sono collegati da una rampa a spirale. E si inizia dall'alto, scesi da un ascensore che porta a 35 metri sopra l'ingresso. Si finisce la visita, seguendo la spirale o (scelta un po' masochista) le scale, nel sotterraneo dove si trovano ristorante, bar-caffè, shop, sale riunione.

Tutti piani e il sotterraneo hanno una parete a vetri che apre alla vista sulla città, la vicina autostrada, il fiume Neckar. Mai si prova un senso di imprigionamento.

I sette piani principali raccontano la storia dell'azienda attraverso le auto: scelte con il criterio di emozionare il visitatore più che con l'intenzione di evidenziarne pregi, novità, valori tecnici ed estetici. La geniale illuminazione, studiata da esperti, amplifica il messaggio di eccellenza che viene dalle auto. E semplifica la vita anche a chi fotografa con il telefonino, cioè la totalità dei visitatori.





Replica moderna del triciclo di Karl Benz guidato da Cäcilie Bertha, moglie di Karl, nel primo viaggio fuori porta nella storia dell'automobile il 5 agosto 1888. Viaggiò dall'alba al tramonto per arrivare a Pforzheim dopo 90 km da Mannheim, dove abitava.

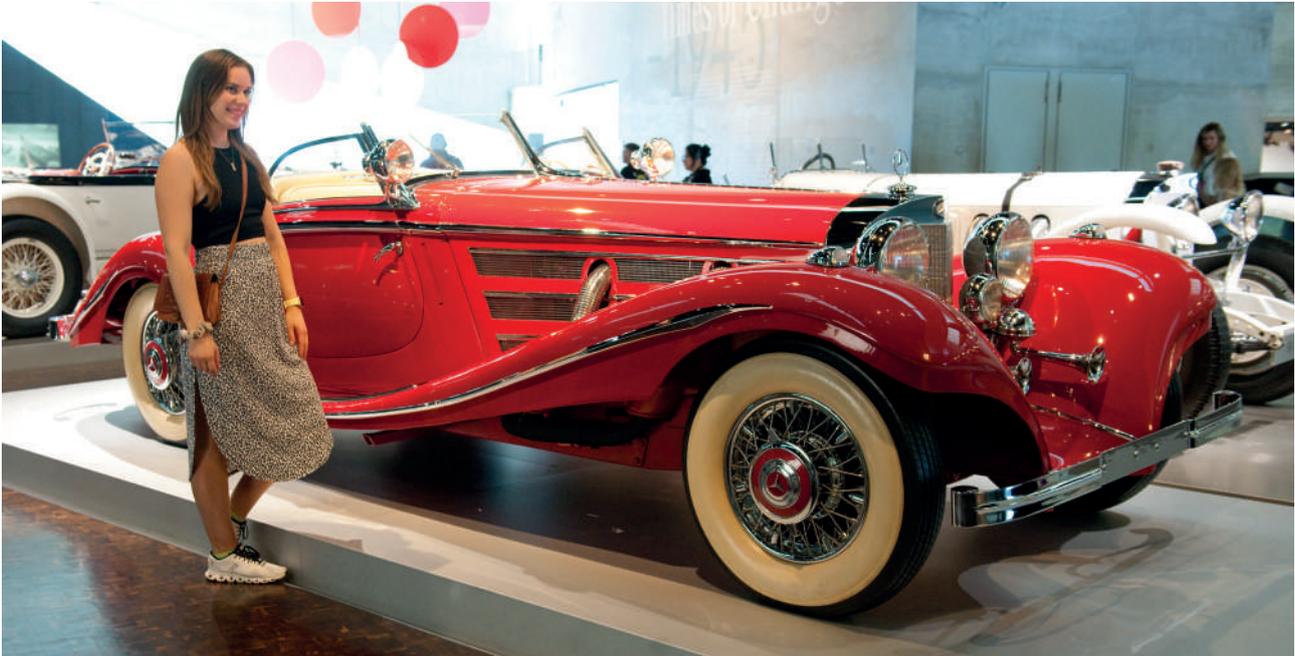
I cinque piani laterali, alternati a fianco di quelli principali, presentano i veicoli di maggiori dimensioni: autobus, camion, mezzi di servizio per Polizia, emergenza sanitaria, pompieri, pulizie stradali. Uno di questi piani è dedicato a un'esposizione temporanea: un anno era riservata alla C 111 nelle sue varie versioni.

Fare partire la visita dal piano più alto risponde alla moda dell'infliggere al visitatore la sensazione straniante del buio e del tempo all'incontrario.



All'altro estremo della storia Mercedes il prototipo full-electric del 2022. Niente di nuovo nella sagoma tipica della marca. Il colore bianco può sembrare un indicatore della pretesa purezza: emissioni zero.





Mercedes 500K Spezial Roadster del 1936. La supercar degli anni Trenta accessibile soltanto agli straricchi per il prezzo esorbitante. La 500K fu prodotta con otto varianti di carrozzeria in 342 esemplari. Con massa di almeno 2.200 kg a vuoto e lunga oltre cinque metri richiedeva un bel coraggio per correre a 160 km/h fuori delle autostrade tedesche.

Il primo salone è dedicato ai pionieri che dal 1886 al 1900 hanno inventato l'automobile. Ben illuminato nei buio dell'ambiente compare quale fantasma, vista la sua leggerezza quasi trasparente, al centro di una piattaforma bianca translucida, il primo triciclo motore di Karl Benz (1844-1929), replica di quello che Cäcilie Bertha Benz, moglie di Karl, guidò il 5 agosto 1888 con i due figli a bordo da Mannheim, dove vivevano ed era la fabbrica, a Pforzheim, 90 km tra alba e tramonto. E tornò poi a casa: dimostrazione che l'automobile funzionava, era affidabile e sicura. E poteva essere affidata a una donna. Espressione, questa, che oggi suona biecamente antifemminista ma allora non era affatto così.



La supercar Mercedes degli anni Cinquanta è la 300 SL in primo piano nella versione Cabrio. Dietro compare il coupé "Ala di Gabbiano", probabilmente l'auto più iconica del decennio, ricercatissima e molto costosa ancora oggi.

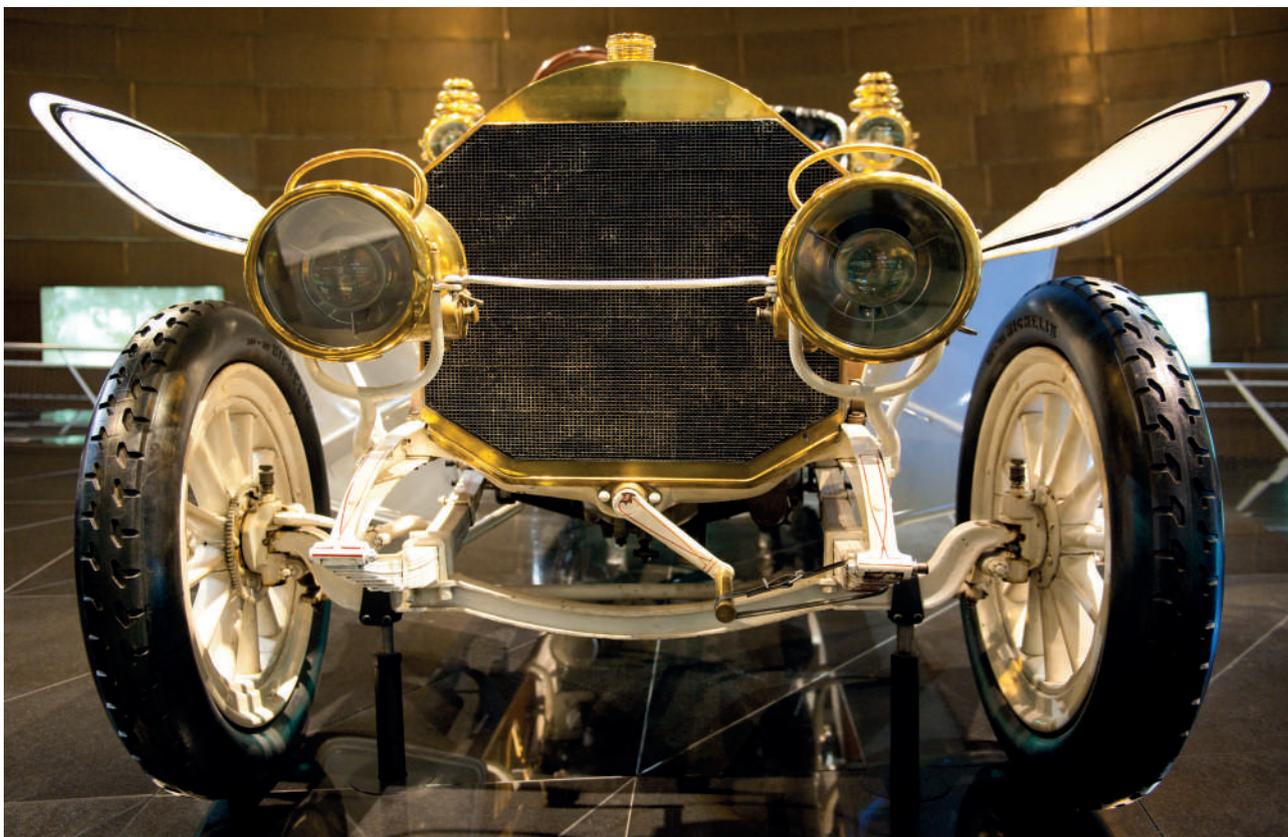


Scendendo per la spirale si affiancano i primi prodotti di Gottlieb Daimler (1834-1900), tra i quali il primo autocarro della storia, prodotto nel 1898.

Il secondo salone principale espone le prime automobili quando le Benz iniziano a cedere nell'alto di gamma alle Mercedes della Daimler, tra le quali primeggia l'imponente Simplex 60PS Reiselimousine (berlina da viaggio) del 1903, derivata dalla versione da corsa.

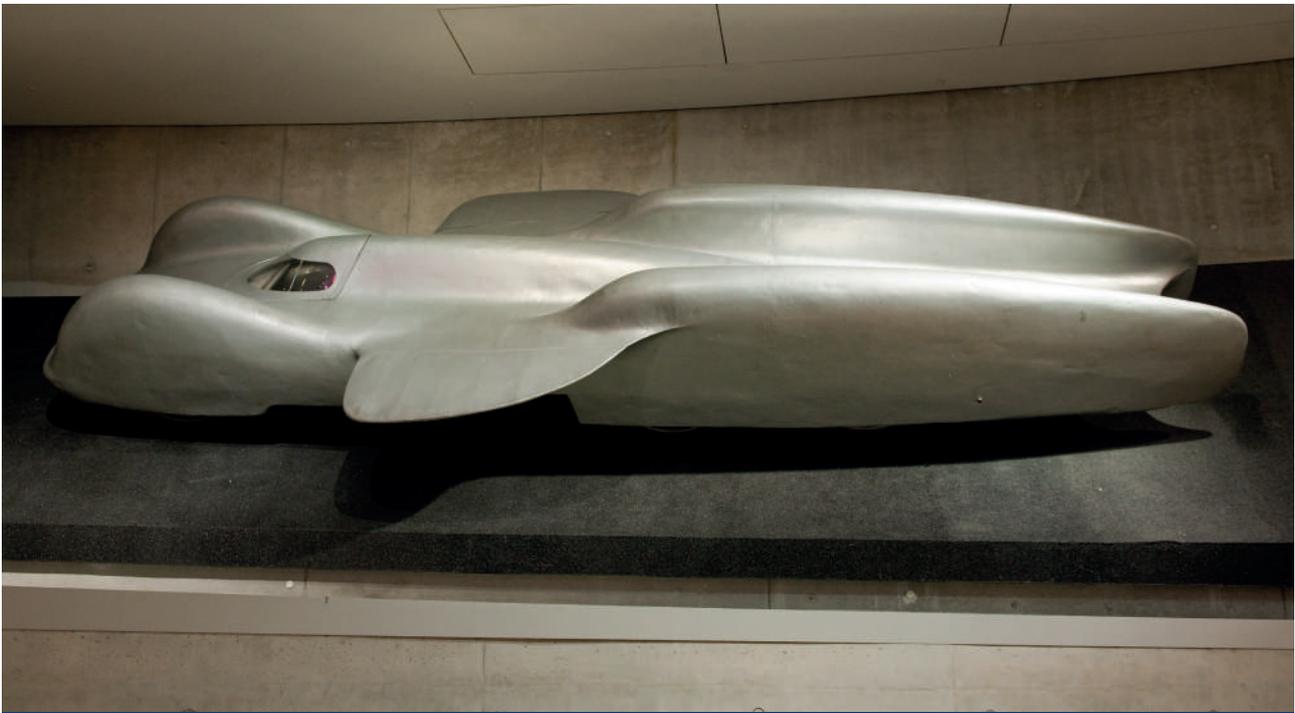
Con un lungo salto storico viene scavalcata la fusione della Daimler con la Benz voluta dalle banche creditrici nel 1926. Il terzo piano è illuminato dalle bianche Mercedes degli anni Venti e Trenta: SS, SSK, SSKL. Splendente nella verniciatura rossa troneggia la 500K Spezial Roadster del 1936, un gigante con motore otto cilindri cinque litri, 160 CV con compressore, 160 km/h di velocità massima. Allora costava 28.000 Reichsmark. Cifra che oggi potrebbe essere traslata aritmeticamente in circa 98.000 euro, ma sarebbe ridicolmente bassa se comparata con i prezzi delle supercar di oggi e il potere d'acquisto di allora.

Scesi di un piano si arriva agli "Anni Meravigliosi" (definizione loro!): 1945-1960. Ignorati i disastri devastanti della guerra e i comportamenti criminali dell'azienda al servizio di Hitler, spinti da parte i primi modelli del dopoguerra con le loro linee ormai obsolete, si inneggia alla 300 SL Ala di Gabbiano e alla Cabriolet. Dopo un accurato e acculturato restauro è esposto anche l'esemplare unico 300 SLR berlinetta, sviluppato da Rudolf Uhlenhaut per uso personale. Si adegua ai tempi odierni il messaggio del piano cinque: sicurezza ed ecologia per le Mercedes del periodo 1960-1982. Fortunatamente non mancano le belle "Pagoda" della serie 190.



In alto a sinistra la Mercedes W196 Carenata F1 del 1955, secondo anno del dominio tedesco nel Campionato Mondiale grazie alle vittorie di Juan Manuel Fangio. In alto a destra, la Mercedes 300 SL prima alla Carrera Panamericana (Messico) 1952 con Karl Kling-Hans Klenk. In basso, l'aggressivo frontale della Mercedes-Simplex 60 PS (CV) del 1904. Motore 4 cilindri da 9.236 cc. Velocità massima 80 km/h.





La carrozzeria originale della Mercedes T-80, veicolo per il record assoluto di velocità costruito nel 1939 su progetto dello Studio Porsche. Completato, non riuscì mai a percorrere un solo metro con il suo motore aeronautico Daimler-Benz DB 603. La seconda guerra mondiale ne impedì la messa a punto.

Piano sei e si viene sprofondati nella mobilità a emissione zero: brutti prototipi e assurdi concept cars full-electric. Rassegnati a scendere agli inferi assieme alla vecchia, inquinante automobile con motore a benzina o diesel, si arriva al piano terra dove una specie di curva sopraelevata presenta le più famose e vincenti Mercedes da corsa. Quelle più arretrate dallo spettatore sono quasi invisibili. Tutto sommato, una delusione per il fanatico delle corse: la selezione è molto parziale e discutibile, quasi a voler giocare alla falsa modestia. Come se le Freccie d'Argento non avessero scritto la storia delle corse fino al 1939, poi negli anni Cinquanta e dominato la F1 nel periodo 2014-2020. Sette mondiali su sette.

Ancora più maltrattate le auto da record appese per il fianco destro sulla parete che circonda il bar dopo l'uscita. Meglio non guardare troppo da vicino quei veicoli preziosi e unici, restaurati con incosciente disprezzo della salvaguardia dell'autenticità.

Prima di scendere nel sotterraneo e compiere il sacro rito dello shopping del merchandising griffato Mercedes si possono ammirare non tanto i concept cars issati su splendide piattaforme sopraelevate, quasi volanti nella loro leggerezza visiva, ma è doveroso ammirare la prospettiva dell'architettura dell'edificio. Non ci si è quasi accorti che si sono percorsi 16.500 metri quadri di esposizione.

Ultima sorpresa: una 911 nuova nuova che promuove la mostra dei 75 anni di storia della Porsche al Museo dei concorrenti dall'altra parte di Stoccarda.



INFO & CONTATTI

Mercedesstrasse 100, D-70372 Stuttgart.

Aperto martedì-domenica 9-18. Parcheggio sotto il museo. Attenzione alla visita di sabato nelle giornate in cui c'è la partita di calcio nello stadio di fronte al Museo: la polizia chiude la parte finale della strada e obbliga a un'camminata di oltre 1 km per raggiungere il museo.

Sito: www.mercedes-benz.com/museum



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

IL TUTTO-PORSCHE (E LA CISITALIA 360)

Completato nel 2007 con un investimento di 90 milioni di euro è diventato un landmark di Stoccarda che richiama milioni di visitatori. I 75 anni della Porsche sono stati celebrati nel 2023 con qualche esemplare storico in più rispetto a quelli che fanno rivivere i grandi anni delle corse per il Campionato Marche.



Porsche 356/2 modello 1950, uno degli ultimi coupé prodotti nella sede temporanea di Gmünd (Austria) prima del trasferimento a Stoccarda. Il modello ebbe molti successivi miglioramenti e restò in listino fino alla presentazione della 911 nel 1963.

Non puoi avere sbagliato quando arrivi in cima a Zuffenhausen. Sei in Porscheplatz, vedi al centro della piazza tre frecce ricurve alte 30 metri che puntano verso il cielo altrettante 911 (ispirate a una delle sculture del Festival of Speed a Goodwood). Il lato principale della piazza è per il Museo Porsche. Sul fronte piazza compare anche il claim dell'anniversario dei 75 anni: "Driven by Dreams" (guidati dai sogni).

La struttura a parallelepipedo asimmetrico merita attenzione per le forme singolari: non c'è un angolo retto, non si vede una base completa. Il corpo dell'edificio, che contiene il Museo, è quasi tutto a sbalzo appoggiato su tre enormi pilastri in cemento armato. Sono state utilizzate 35.000 tonnellate di ferro, più di tre volte che per la Torre Eiffel.

Si accede alla parte museale salendo una lunga scala mobile che porta a un ambiente unico, scandito da basse pareti e scalinate da teatro greco. Tutto è bianco nei quasi 6.500 metri quadri in cui splendono 80 auto che hanno fatto la storia della marca. Presentate in gruppi omogenei secondo la logica sequenza temporale.

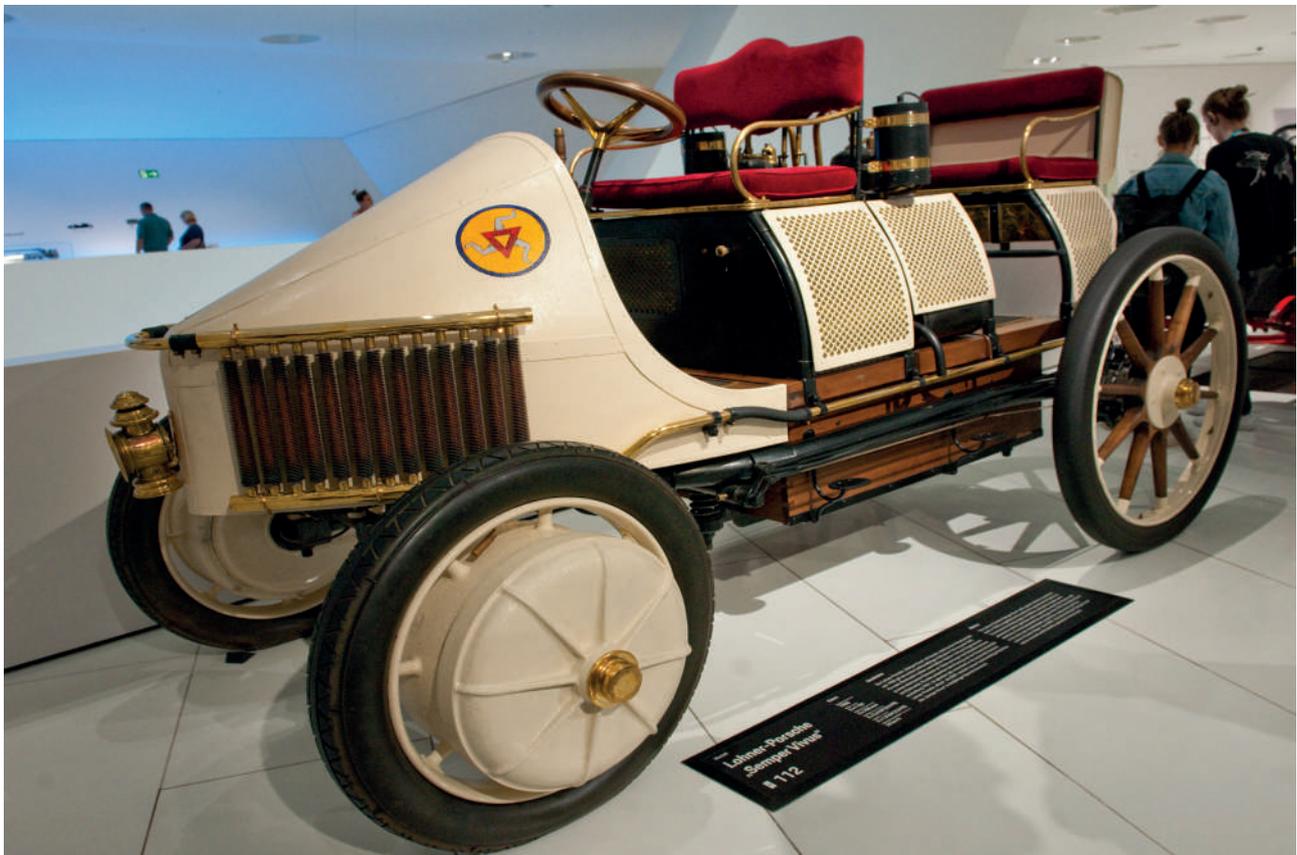
Si incomincia con la prima cabriolet e la prima 356 uscite nel 1948 dalla piccola officina temporanea di Gmünd in Austria. Poi è tutto un trionfo di auto da competizione che fanno tornare il magone a chi ricorda i decenni delle grandi sfide nei Mondiali Marche. Fredde sigle numeriche: 550, 904, 906, 907, 908, 917 ma una somma infinita di vittorie, valori, velocità, coraggio e prestigio di piloti ormai (purtroppo) dimenticati.

Divertente la 956 Gruppo C, campione del mondo dal 1982 al 1985, appesa a testa in giù sul soffitto a dimostrare la downforce: a 321,4 km/h raggiungeva un valore superiore al peso della vettura in corsa. Avrebbe teoricamente potuto correre sul soffitto..

I 75 anni di storia della marca sono coperti in prevalenza dai modelli della serie 911 a partire dal prototipo 754 T7 del 1966, che era già definitivo nel frontale ma aveva una coda hatchback, abbandonata nel disegno finale.

Molte, forse troppe, le versioni successive della 911 fino alle varie GT sempre più modificate e allargate per le corse fino a perdere il feeling originale.





Lohner ibrida 1901 progettata da Ferdinand Porsche allora giovane ingegnere a Vienna. I motori elettrici di trazione erano montati direttamente sulle ruote anteriori. L'elettricità veniva fornita da una dinamo collegata al motore quattro cilindri a benzina sotto il cofano anteriore.

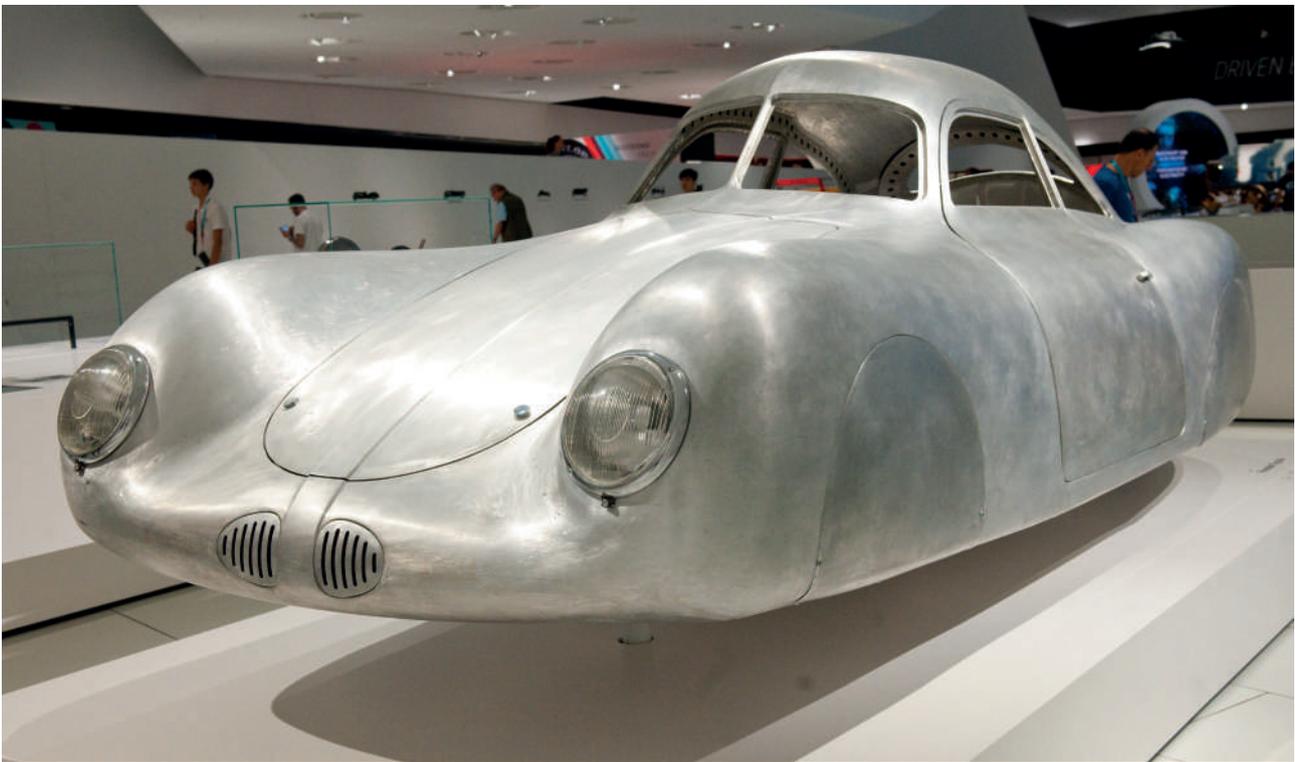
Ovvia pubblicità alla gamma attuale le Macan, Cayenne, Boxer, Panamerica.

Ci sono anche le Porsche a motore anteriore, 924, 944, 928, che ricordano il più colossale errore di marketing dell'azienda, rapidamente corretto e dimenticato a reperti da museo.



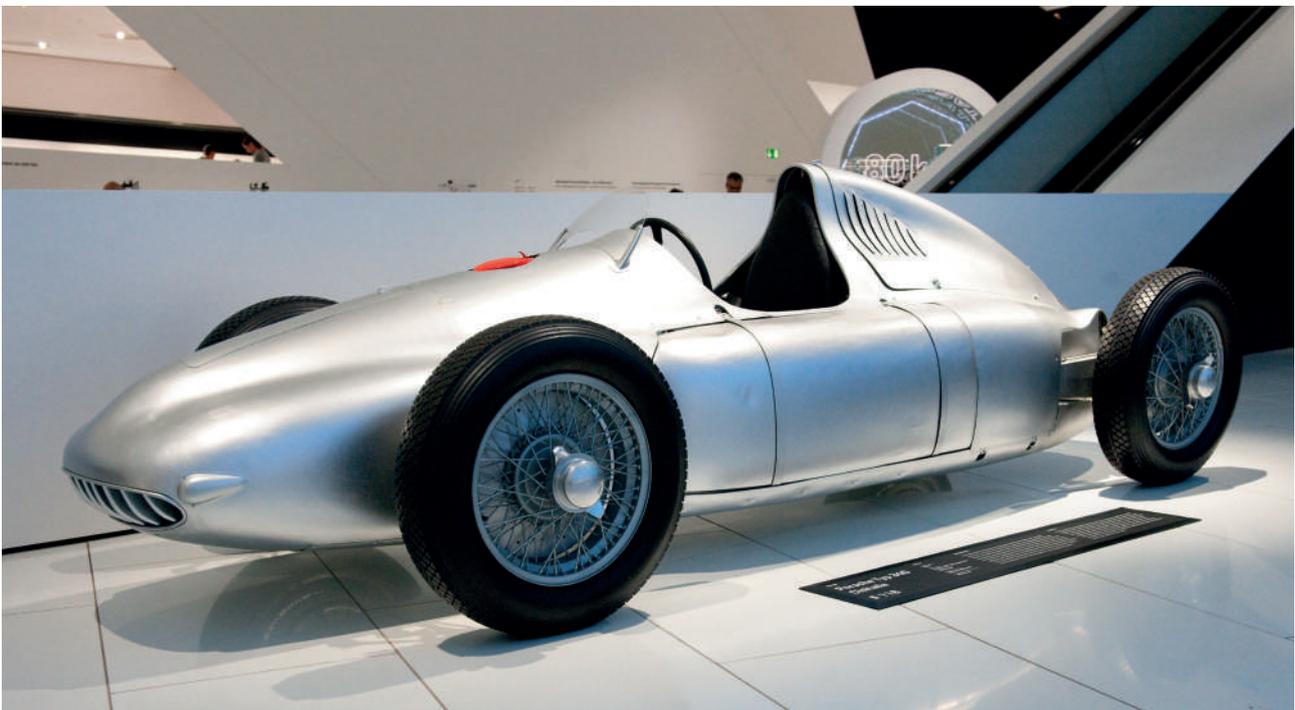
Porsche 550 Spyder 1,5 litri 1954 nei colori della vettura ufficiale guidata da Hans Herrmann al terzo posto assoluto nella Carrera Panamericana di quell'anno. Risultato eccezionale subito dietro le due Ferrari 375 con motore 5 litri. Vinse Umberto Maglioli.





Altro ricordo dei lavori dello Studio Porsche prima della costituzione dell'azienda, la carrozzeria in alluminio della Porsche Typ 64, versione aerodinamica della Volkswagen progettata per la corsa Berlino-Roma-Berlino 1939 non disputata per la guerra.

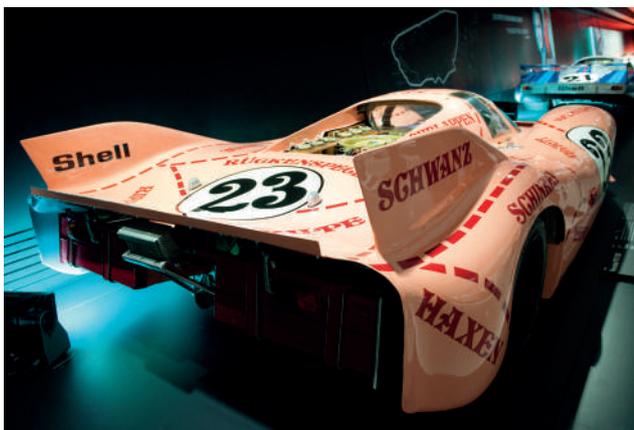
La moda delle auto a emissione zero non ha ancora contaminato del tutto la Porsche che, nel Museo, si limita a una monoposto della Formula E dotata di un'aerodinamica eccessiva, della cui efficacia è lecito dubitare. Il passato remoto è accennato dalla Cisitalia 360, monoposto disegnata dallo Studio Porsche per Piero Dusio nel 1947. E' un involucro vuoto senza motore e trasmissione che ancora esistono in due esemplari: uno è in costruzione (ricostruzione?) presso uno specialista in Italia per un collezionista tedesco di cui pare si siano perse le tracce. La Porsche deve avere mano leggera nel presentare le realizzazioni storiche del Professore e dello Studio Porsche prima del 1948: la loro comunicazione è privilegio di Audi Volkswagen. Anche se Porsche è nello stesso Gruppo e i proprietari/azionisti Porsche possiedono il controllo del Gruppo.



Cisitalia 360 Grand Prix progettata dallo Studio Porsche per Piero Dusio a Torino nel 1947. Trazione integrale, motore 12 cilindri piatto 1,5 litri con compressore. Non gareggiò mai. Nell'esemplare del Museo manca l'intera meccanica.



Così, solo in un angolo, si trova un esemplare (replica?) della Lohner ibrida 1901 progettata dal Professore. Lì vicino risplende di rosso una motopompa Austro Daimler su telaio 9/20 rimasta in servizio per 50 anni dal 1912 in un villaggio austriaco. Una replica moderna della sola carrozzeria della Volkswagen (Porsche Typ 64) per la corsa Berlino-Roma-Berlino 1939, mai disputata, troneggia su di un piedestallo in un settore laterale dell'ambiente.



In alto da sinistra, Porsche 917 LH prima alle Ventiquattro Ore di Le Mans 1971. Porsche 919 Hybrid Sport Prototyping LMP1 del 2014. Segnò il ritorno della marca nel Campionato Endurance finendo al secondo posto nella classifica finale e vinse a Le Mans nel 2015. Al centro da sinistra, la speciale Porsche 917/20 "Maialino Rosa" schierata a Le Mans 1971. La 908/2, qui in versione spyder coda corta, contribuì a portare alla Porsche il primo titolo mondiale nel Campionato Marche. Ceduta ai privati, rimase competitiva per un decennio.
In basso, la Porsche 917 versione 1969 è uno dei 25 esemplari costruiti per l'omologazione nella categoria Sport. Profondamente modificata nella carrozzeria, dominò i Campionati Mondiali 1970 e 1971.





L'abitacolo della Cisitalia 360 del 1947. Furono costruiti due esemplari, di cui uno non finito. Due motori con la trasmissione pare esistano tuttora.

Quasi a farsi scusare il tono basso riservato al fondatore che ha dato il nome alla marca, una parete riporta la frase sul futuro Professore che all'Esposizione di Parigi 1900 pronunciò Ludwig Lohner (quello della vettura ibrida): "E' un uomo che ha una grande carriera davanti. Questa non è di sicuro l'ultima volta che sentirete parlare di lui". E dopo quasi 150 anni dalla nascita di Ferdinand Porsche siamo qui a solennizzare i 75 anni della marca che lui ha visto nascere e poi fu fatta grande dalla sua famiglia.



INFO & CONTATTI

**Porscheplatz, D-70435 Stuttgart-Zuffenhausen.
Aperto martedì-domenica 9-18. Parcheggio nel prezzo
d'ingresso, sotto il museo.**

Sito: www.porsche.de/museum



**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

SINSHEIM

TERRA, MARE, CIELO

Può sembrare impossibile che ci sia un uomo solo dietro questo colossale museo di tutto quanto si muove grazie a un motore. E anche del museo gemello di Speyer. Ma il risultato è lì da vedere e ammirare: se gli aerei sono gli oggetti più grandi e visibili, le auto sono la maggioranza.

I due più grandi musei europei della tecnica (auto, aerei, navi, locomotive ferroviarie e tutto quanto è mosso da un motore) sono in Germania: a Sinsheim e a Speyer, il primo nel Baden Württemberg, il secondo nel Rheinland-Pfalz, sulle due rive del fiume Reno a mezz'ora di auto l'uno dall'altro. Entrambi sono opera di Ebehardt Layher (1921-2012) che dopo aver portato la fabbrica di famiglia al predominio nazionale nei sistemi integrati di impalcature per costruzioni ha ideato, costituito e diretto due Associazioni per creare i Musei della Tecnica a Sinsheim (1981) e Speyer (1991).

Sinsheim occupa un'area di 50.000 metri quadri, di cui 30.000 coperti: superficie più ampia di quella del centro abitato in cui si trova. Come Speyer, ha una media attorno a 1 milione di visitatori l'anno e si regge sulle entrate dei biglietti d'ingresso, dei contributi dei soci e degli incassi di attività collaterali.

Dimensioni e visibilità da lontano fanno degli aerei, quasi tutti su supporti che li congelano come in volo, il simbolo più visibile di Sinsheim. I tetti dei grandi padiglioni sono dominati dal Tupolev Tu-144, il solo, fallimentare, supersonico passeggeri costruito in Unione Sovietica, acquisito nel 2000, e dal Concorde, il supersonico passeggeri franco-inglese che coprì regolarmente il servizio transatlantico dal 1976 al 2003 con venti esemplari per Air France e British Airways.- Quello di Sinsheim è stato ceduto da Air France nel 2003 al prezzo simbolico di 1 euro.



La Rolls-Royce Phantom II Boattail Tourer del 1933 ricarrozata nei primi anni Cinquanta su disegno di Hooper usando legno di tek del Kenya per il rivestimento delle fiancate posteriori e della coda.





Il MiG-15 acquistato a prezzo di rottame dopo il crollo del sistema sovietico nell'Europa dell'Est e restaurato con una livrea appariscente ma fantasiosa.

Distribuiti tra cortili e tetti si lanciano aerei quali il Canadair CL-215 anti-incendio canadese e con marche francesi, il MiG 21 caccia bisonico sovietico, il T-33 addestratore a getto americano di prima generazione recuperato in Belgio, il Tu-134 bireattore passeggeri prodotto in Urss e qui nei colori della Malev ungherese.

A Sinsheim gli aerei, esposti all'aperto e nei padiglioni, sono 60, le moto 200, le locomotive 27 comprese il Tipo 01 delle ferrovie tedesche (considerata la più bella locomotiva a vapore della storia ferroviaria), il Coccodrillo elettrico svizzero. Ci sono anche barche, piccole navi per missioni SAR (search and rescue), una Mostra Marina.

Abbondanza e oggetti di questo livello richiederebbero pagine di descrizioni e più giorni per la visione. Ci limitiamo alle auto, oltre 300 antiche (in Germania le chiamano Oldtimer), 50 più recenti (le Youngtimer) e 40 monoposto F1. Questa è la collezione più numerosa in Europa e copre i decenni del 1980 al 2010. Si vedono auto dalla vita breve di cui la F1 ha cancellato il ricordo assieme a pezzi che hanno vinto Gran Premi e Campionati Mondiali e hanno costruito l'immagine della F1. Scelte a caso: Jordan Honda EJ2, Dallara Ferrari BMS192 della Scuderia Italia, Sauber BMW F1.07, Williams Honda FW11B, Copersucar F08 (progetto di un giovane Adrian Newey assieme a Harvey Postlethwaite), McLaren Mercedes MP4-12, Sauber C17 Red Bull, Tyrrell Cosworth P34 a sei ruote. Nel paddock c'è anche la Ferrari F310 del 1996, progettata da John Barnard, portata da Michael Schumacher a tre vittorie nel suo primo Mondiale a Maranello. Distopica appare la Maserati 250 F del 1956-1957: la carrozzeria splendente e le lamiere perfette la identificano quale replica, anche se non denunciata nel cartello.

Tra le decine di auto storiche in mostra a Sinsheim non si possono trascurare la Bugatti 57 modello Ventoux originale del 1935, la curiosa Rolls-Royce Phantom II Boattail Tourer del 1933 con carrozzeria in legno di tek costruita da Hooper a Londra; la Mercedes-Benz 500 K Roadster 1936, una delle glorie dell'automobile tedesca.

Mai vista da nessuna altra parte una Mercedes-Benz G4 del 1938, restaurata e verniciata in un irrealistico bianco per coprire i terribili ricordi del nero originale di questo mastodonte a tre assi utilizzato dai più atroci dittatori del periodo: Hitler, Mussolini, Franco.

Pezzo unico del Museo il Blue Flame, veicolo da record con motore a razzo che il 23 ottobre 1970 sulle Bonneville Salt Flats stabilì il nuovo record assoluto di velocità a 1.001,667 km/h con Gary Gabelich alla guida. Per la prima volta un veicolo terrestre superò 1.000 km/h.



Da sinistra, la Schwimmwagen tedesca copre la jeep americana nel reparto dedicato ai veicoli della seconda guerra mondiale. Il Bren Carrier piccolo cingolato dell'Esercito Britannico. Il trattore leggero di artiglieria semicingolato Sd. Kfz. Demag-D7 del 1939 per la Wehrmacht tedesca.



Il veicolo venne completato nonostante molte diatribe e litigi tra progettisti, sponsor e proprietari. Problemi che ne impedirono lo sfruttamento pubblicitario post-record e portarono all'ostracismo negli USA. Fortunatamente, l'Europa offrì una casa a questo veicolo importante: prima esposto a Lucerna nel Museo dei Trasporti e poi nella sua sede definitiva a Sinsheim.

La motorizzazione ha generato innumerevoli veicoli per la guerra: il Museo ospita molti carri armati, corazzati, ruotati, semicingolati, anfibi della seconda guerra mondiale. Per rispetto dell'uguaglianza storica ci sono quelli usati dalla Wehrmacht, non solo quelli degli Alleati vincitori. Il relitto ricomposto di un Jagdpanzer V Jagdpanther, caccia-carri pesante tedesco, colpito e incendiato in combattimento, testimonia non solo la crudeltà degli effetti della guerra sui mezzi meccanici ma fa riflettere sulla sorte dei cinque uomini a bordo di quel carro e delle altre migliaia di carristi che hanno combattuto sui vari fronti. Più che giustificabile la scelta di averlo confinato nell'angolo meno visibile e fotografabile. Da appassionati di automobili, meglio rinfanciarsi guardando la Volkswagen berlina in colori desertici dell'Afrikakorps, la versione militare Kubelwagen (la jeep tedesca) e la quasi simpatica Schwimmwagen anfibia con la sua forma a vasca da bagno.

Altra storia quella raccontata da una grande vetrina a parete che ospita memorabilia di Huschke von Hanstein (1911-1996), pilota da corsa e poi direttore sportivo della Porsche. Vinse la Mille Miglia del 1940 guidando la BMW 328 con carrozzeria berlina aerodinamica Touring. Sorprende la modestia della coppa vinta in quella gara, donata dalla famiglia al Museo: piccola venti centimetri, in metallo autarchico con il solo segno bronzeo (scolorito) di un'aquila imperiale. La mostra temporanea dell'anno 2013, allestita molto bene, era dedicata al centenario delle 24 Ore di Le Mans. Scelta già fatta da molti altri musei e collezioni nel mondo e che, di conseguenza, non poteva portare a Sinsheim tante auto importanti. Anche perché ben pochi proprietari, marche, musei, raccolte avrebbero prestato le loro auto per nove mesi.

Comunque gli organizzatori sono riusciti a radunare una selezione significativa anche se orientata sul moderno. E così, nessuna Ferrari, un'Alfa Romeo anteguerra che non c'entra nulla, una Bentley degli anni Venti (ma sembrano tutte uguali), una sola Porsche storica: una 962 del 1985, una generica Jaguar D replica splendente in rosso italiano, due interessanti e poco viste Gruppo C2 della Gebhardt tedesca nel 1985. Porsche e Audi hanno concesso i simulacri della 919 Hybrid del 2019 e di tre vincitrici compresa la R18 E-tron Quattro, prima ibrida a vincere nel 2014. La storia centenaria della corsa era meglio condensata nelle due vetrine che raccoglievano bei modelli 1:43 di circa 200 auto protagoniste.



La Porsche 962 protagonista della mostra temporanea per i 100 anni delle Ventiquattro Ore di Le Mans.



INFO & CONTATTI

**Technik Museum Sinsheim,
Museumplatz, D-74889 Sinsheim.**

Aperto tutto l'anno 9-18. Ottimo hotel quattro stelle accanto al complesso museale. Tariffa speciale, economica e conveniente, che comprende i biglietti d'ingresso ai due musei. Visibile e accessibile dall'autostrada A6 uscita 33 Sinsheim/Museo.

Parcheggio facile accanto all'ingresso.

Sito: www.technik-museum.de



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

SPEYER DI TUTTO E DI PIU'

Museo gemello di Sinsheim, nello storico edificio della fabbrica di aeroplani Pfalz ai tempi della Grande Guerra, Speyer espone così tanti aerei da fare sembrare poche le centinaia di auto in mostra. Oltre a locomotive a vapore ed elettriche, barche e navi, il sommergibile tedesco U9 del 1967.



Il Boeing 747 di Speyer è l'unico esposto fuori di un'area aeroportuale. È stato trasportato su di una chiatta rimorchiata sul Reno da Francoforte e poi via terra su di uno speciale veicolo. Sotto il 747 il quadrimotore a turboelica Vickers Viscount sembra piccolo: portava 100 passeggeri negli anni Cinquanta.

Concluso il giro del grande a Sinsheim, una mezzoretta di autostrada (inevitabili code comprese) e si affonda nel gigantesco del Museo gemello a Speyer. La superficie totale è due volte e mezza più grande di Sinsheim, gli edifici comprendono la storica fabbrica di aeroplani Pfalz, enorme per i primi anni del secolo scorso; gli spazi all'aperto sono più che sufficienti per l'aeroplano a turboelica più grande del mondo, un Boeing 747 della Lufthansa e una ventina di altri grandi aerei; il sommergibile tedesco U9 del 1967 lungo 46 metri e largo 5.

L'edificio più nuovo, completato nel 1993, protegge uno dei due esemplari sperimentali della navetta spaziale sovietica Buran del 1984: lunghezza 36,37 metri, apertura alare 23,92; peso a vuoto 43 tonnellate. La sola visibile in Occidente. L'edificio di 5.000 metri quadri è più che sufficiente anche per aerei, veicoli spaziali, tra i quali una navicella Soyuz; una replica del Lunar Landing Module delle Missioni Apollo; mostre sullo Spazio; automobili storiche.

Appesi sopra lo Spazio volano aerei storici: uno dei tre Junkers Ju 52 del Museo il Modello 3 ex-trasporto militare. Atterrato nell'inverno 1943 su di un lago ghiacciato in Norvegia, fu colpito e danneggiato da uno strike di aerei inglesi e lasciato sul posto. Con la primavera il ghiaccio si sciolse e l'aereo affondò sul fondo dove rimase perfettamente conservato dalla bassa temperatura e dalla purezza dell'acqua. Ripescato nel 1986 fu ripulito e acquistato dal Museo. Storie come questa si potrebbero raccontare su decine di altri oggetti esposti a Speyer, ma richiederebbero una piccola enciclopedia.

Sempre in tema aeronautico vanno citati l'Antonov AN-22, un gigante da 64 metri di apertura alare, lunghezza 57 metri, altezza 12,51 metri, quattro motori turboelica ciascuno con due eliche coassiali, oltre 100 tonnellate di carico utile nella fusoliera con diametro di 5,5 metri. Questo gigante nel 1999 arrivò da Kiev in volo al vicino aeroporto di Speyer. Nonostante la pista di soli 1.300 metri e dopo due tentativi, i piloti ucraini riuscirono ad atterrare e restare nei limiti della pista. L'aereo fu poi trasportato per strada nel Museo a nord dell'aeroporto dove poterono rimontare sui due grandi edifici il tetto che era stato necessario togliere per consentire l'atterraggio in sicurezza.





Tra i 70 aerei a Speyer, parecchi provengono dai Paesi dell'ex-blocco sovietico, qualcuno come il caccia supersonico Sukhoi Su-22 M4 del 1967 non dovette compiere un lungo tragitto dalla sua base nella ex-DDR (Germania Est) a Speyer. Esposto all'aperto e purtroppo destinato a un rapido deterioramento è il raro bireattore Jakovlev Jak-27R, forse l'unico in Occidente. In linea dal 1959 quale multiruolo, ricognitore, bombardiere leggero, caccia a lungo raggio, ha forme emblematiche della mentalità di progetto sovietico e compendia le teorie degli aerei militari supersonici progettati in URSS dal 1945 agli anni Sessanta.

Non si possono ignorare oltre al Boeing 747 Lufthansa l'inglese Vickers Viscount 814, quadrimotore civile a medio raggio, quattro turboeliche, 74 passeggeri, in servizio con la Lufthansa dal 1962 al 1972. (Volava anche con Alitalia). Issato su di un supporto vicino al 747 ci sta tutto sotto una delle ali del Jumbo Jet.



In alto, replica in grandezza naturale del Lunar Landing Module e di un astronauta USA sulla Luna negli anni del programma Apollo 1969-1972. In centro da sinistra, lo shuttle spaziale sovietico Buran del 1984. Unico esemplare musealizzato in Occidente. L'Antonov AN-22 del 1965 quadrimotore a turboelica capace di trasportare oltre 100 tonnellate di carico utile. Il Messerschmitt Me 109, il caccia più diffuso della Luftwaffe tedesca nella seconda guerra mondiale. In basso, il raro bireattore multiruolo sovietico Jakovlev Jak-27R del 1959, purtroppo esposto all'aperto.



Poco comuni nei musei europei sono il McDonnell F101 Voodoo, caccia bireattore pesante USA in linea dal 1959 al 1984 e il più recente Grumman F14 Tomcat (quello di Top Gun). Tra gli esemplari storici, limitiamoci a citare il Nord Aviation Noratlas 1953-1989, bimotore francese da trasporto, copia dell'americano Fairchild C-119 "Vagone Volante" usato anche dall'Aeronautica Militare Italiana; il caccia multiruolo svedese Saab J35 Draken del 1960, protetto perché appeso al chiuso sopra la navetta Buran; il De Havilland DH 112 Mk 4 Venom ex-aeronautica militare svizzera dal 1956 al 1984; uno dei tanti Mig-15 sovietici musealizzati in Occidente; l'ultimo biplano costruito in serie in Ucraina dal 1947 agli anni Sessanta in 18.000 esemplari: il sovietico Antonov An-2.

Non potevano mancare il 109 e il 190, cioè il Messerschmitt Bf 109 G-4 del 1942 e il Focke-Wulf FW 190, due caccia monomotore giudicati i migliori prodotti volanti tedeschi nella seconda guerra mondiale. Le decorazioni, abbastanza realistiche, evitano la svastica nazista, proibita per legge in Germania.

Lo spazio impedisce di fornire un riassunto delle centinaia di autocarri, locomotive ferroviarie e stradali, automobili (BMW, Bugatti, Chevrolet, Cord, DKW, Ford, Maybach, Mercedes, Opel, Packard, Rolls-Royce, Wanderer ecc.) nel Museo. Accanto al Buran, Speyer ospita una piccola mostra speciale dedicata alla Francia e concentrata sulle automobili. Tra le poche, la Peugeot Vis-à-vis 1898, ricostruita e ridecorata con la precisione e il dettaglio di una tappezzeria; la Rosengart LR 4N2, berlina economica del 1936. C'è persino una Renault R4, forse quale simbolo di quella francesità vissuta cinquanta o sessanta anni fa anche dai giovani in Italia.



In alto, Mercedes-Benz 500K roadster speciale personalizzato per il re dell'Iraq nel 1936. Restauro moderno. In basso da sinistra: Mercedes-Benz G5 del 1934-1938 a quattro ruote motrici e sterzanti. Mercedes-Benz 130 del 1936, unica vettura a motore posteriore della marca. Ricordo del primo dopoguerra in Germania, l'Isetta prodotta localmente dalla BMW.



INFO & CONTATTI

Technik Museum Speyer

Am Technik Museum 1, D-7346 Speyer.

Aperto tutti i giorni 9-18. Buon hotel direttamente nel complesso museale. Agevolmente raggiungibile dall'autostrada A61 uscita Hockenheim o Speyer.

Parcheggio accanto all'ingresso, gratuito se all'hotel.

Sito: www.speyer.technik-museum.de

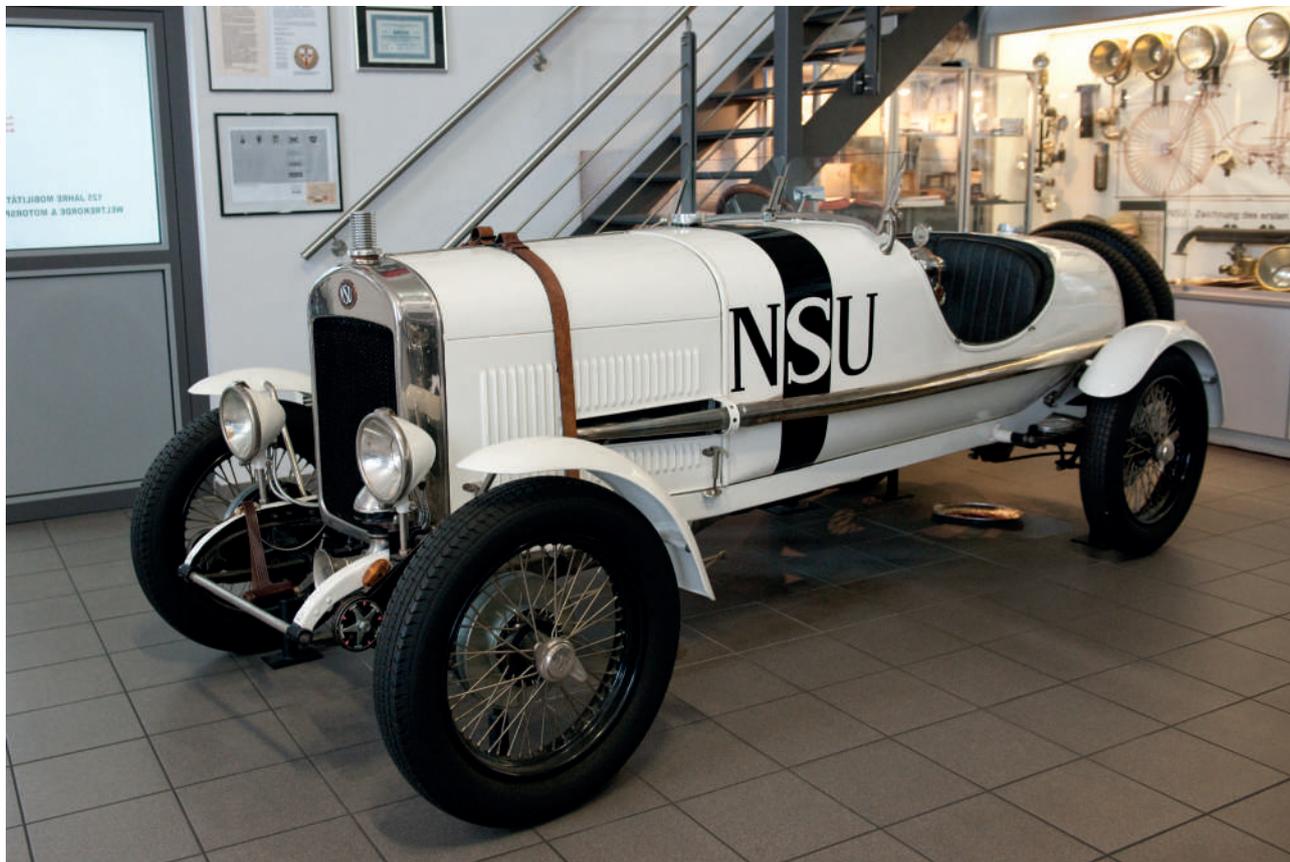


**AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

MUSEUM AUTOVISION

Passato certo futuro confuso

La storia è una certezza confermata dalla notevole collezione di NSU auto e moto d'epoca. Il passato ritorna con le bellissime Bugatti 57 repliche moderne. Il futuro è peggio che confuso.



La NSU 5/25/40 del 1923-1925 motore 1.332 cc quattro cilindri con compressore per 40 CV. Vettura da competizione che vinse nella sua categoria le corse all'Avus (Berlino) dal 1923 al 1925. Restaurata.

Altusheim bisogna proprio cercarlo su Google Maps o sulla carta del Baden Württemberg: paesino di 6.000 abitanti con una sola strada che lo attraversa, ovviamente chiamata Hauptstrasse (strada principale). Nel raggio di 5 km ci sono due località note: Hockenheim (la celebre pista usata anche dalla Formula 1) e Speyer, città antichissima di origine romana, in italiano Spira.

A un estremo della Hauptstrasse, al numero 154, appena prima della campagna attorno al fiume Reno si trova un museo singolare dedicato all'automobile. Più che singolare, unico: sogno compiuto dell'ingegnere elettrotecnico Horst Schultz, tempio della NSU, memoriale del motore Wankel, tetto per le repliche delle Bugatti 57 di Jean Bugatti, aula di apprendimento e riflessione sul futuro dei motori dell'automobile. Tutto nei due piani di un edificio di oltre 3.000 metri quadri sotto l'insegna "Autovision".

Schultz e la moglie Brigitte hanno costituito una fondazione cui hanno affidato il museo e tutto quanto contiene. Il loro obiettivo, concretato nel Museo Autovision, è tramandare alle nuove generazioni la storia della mobilità e prepararle al futuro a emissione zero.

Pubblicano libri tra i quali un catalogo dell'automobilità ieri oggi domani e quello dedicato all'utilizzo dell'acqua e dell'idrogeno in essa contenuto come carburante dei motori di domani. Di ottima forma editoriale, cartonati, illustrati a colori, contenuti chiari e informativi, sono in vendita al Museo a prezzi decisamente bassi 24,90 e 39,90 euro.

Il primo salone è centrato sulle prime auto NSU. Quanti sanno che la NSU commercializzò dalla propria fabbrica di Stoccarda i primissimi veicoli automobili di Gottlieb Daimler nel 1888-1889? Produسه e commercializzò anche auto Panhard & Levassor e Peugeot. Nel 1906 costruì la prima auto di propria progettazione: la 6/10 bicilindrica.



Il Museo espone una bella, unica, raccolta di auto NSU dalla 8/15 Landulet 1907 alla 5/25/40 Kompressor destinata alle corse del 1924. Con la costruzione del nuovo stabilimento a Heilbronn (a nord di Stoccarda) nel 1924 la gamma si ampliò a berline e sportive con motori a sei cilindri. Il top di gamma nel 1931 era la 10/52 Roadster 2+2, motore 2,5 litri con potenza di 52 CV.

Il salone sotterraneo della sezione storica allinea 120 motociclette NSU 1900-1939 e i modelli più rappresentativi del dopoguerra. Divertente rivedere la Lambretta Carenata del 1951 prodotta su licenza. Tra le moto da competizione e record spiccano la bicilindrica 250 cc dei Mondiali 1952-1954 e la speciale Baumm II profilata che negli anni 1954-1956 stabilì numerosi record mondiali per motocicli con motori da 50 a 250 cc pilotata da Hermann Paul Müller (1909-1975) sulle Bonneville Salt Flats. Con il piccolo motore da 50 cc raggiunse la media di 196 km/h.

Il dopoguerra della NSU è legato al motore Wankel cui il Museo dedica una intera sezione: la celebre Prinz nei vari modelli berlina e coupé sport; la grande, ambiziosa, fallimentare Ro 80 del 1967; le Mazda che resistono sul mercato sfruttando l'onda della sensazionale vittoria della 787B nelle 24 Ore di Mans 1991; le moto prodotte in Germania Est, Gran Bretagna, Giappone.

La sfilata di motori Wankel, anche per gli aeroplani, è completata da spaccati, disegni e diagrammi che ne spiegano chiaramente il funzionamento e le caratteristiche. Il tocco umano è rappresentato dallo studio dell'inventore Felix Heinrich Wankel (1902-1988), qui trapuntato nella sua modesta interezza. Stupisce la totale mancanza di strumenti computerizzati o elettronici, ma negli anni Cinquanta non c'erano ancora: inventori e tecnici lavoravano con tecnigrafo e regolo calcolatore.

Per la storia, sono elencate le 26 marche automobilistiche e motoristiche che acquistarono la licenza del motore nel periodo della Wankel-mania dal 1960 al 1973. In Italia la acquistò solo l'Alfa Romeo nel 1964 in confronto a nove tedesche, quattro americane, sette giapponesi. Curioso uno degli acquirenti tedeschi: la Graupner, allora grande azienda di modellismo, che mise in catalogo un motore Wankel in miniatura per gli aeromodelli: funzionava bene, leggero, piccolo, potente.

Il successivo salone del Museo è dedicato alle ipotesi, teorie, tentativi applicativi, prototipi delle motorizzazioni del futuro a inquinamento zero: batterie, celle a combustibile (fuel cells), idrogeno, acqua. Sì, anche l'acqua di cui non viene ignorata l'estrema difficoltà di riuscire a utilizzarla su di un veicolo. In breve: bisogna stivarla a -254 °C quando ridiventa liquida oppure comprimerla a 400 atmosfere (qualcuno ha provato con 700 atmosfere) per trasformarla in gas. Procedimenti non facili, costosi, energivori (quindi inquinanti) che obbligherebbero a installare in auto vere bombe ad acqua potenzialmente micidiali. A valle servirebbe un sistema per separare idrogeno e ossigeno: attualmente gli studi sembrano orientati su catalizzatori bimetallici, di cui costo, complessità, volume, bilancio energetico totale vengono ignorati. Poi ancora ci vorrebbero le fuel cells per generare elettricità e infine un motore elettrico che faccia girare le ruote.

Gli esempi, i prototipi, le spiegazioni (chiare) forniti dal Museo rendono applicabile la prima frase del famoso aforisma di Mao-Tse-Tung: "C'è una grande confusione sotto il sole". Del tutto falsa suonerebbe la seconda parte: "La situazione è ottima".



Citroën Tipo B 15 motore 1.539 cc quattro cilindri 22 CV carrozzato autobus da hotel in Germania 1926-1928. Capacità di carico 1 ton. Unico veicolo storico straniero in mostra ad Autovision.



NSU Ro-80 del 1967. Prima auto europea di classe media prodotta in serie con l'innovativo motore Wankel. Si rivelò un colossale errore tecnico e di mercato che segnò la rapida fine dell'utilizzo del Wankel in Europa.



Per ora (e, forse, ancora per qualche decennio) possiamo credere nel motore ciclo otto di Daimler, Benz, Maybach e, sempre al Museo, goderci l'ultimo salone riservato alle Bugatti 57, capolavori degli anni 1934-1937, che comprendono anche la Grand Prix Tipo 59. Vengono presentate come ispirate o progettate da Jean Bugatti (1909-1939) figlio di patron Ettore.

Sui cartelli che presentano queste Bugatti viene scritto o fatto intendere che si tratta di repliche moderne, non degli originali. Sarebbe impossibile credere il contrario, a meno di una ignoranza assoluta del passato e della conservazione delle auto storiche. Le repliche sono opera di bravissimi specialisti, principalmente tedeschi, e dimostrano nella loro perfezione l'utilizzo di macchinari e tecniche attuali. Le finiture e i colori sono fedeli al vero, tolta la Atlantic nera come quella fatta riverniciare da Ralph Lauren che possiede l'esemplare originale ex-Pope.

Repliche emozionanti sono la 57S Roadster, esemplare unico di show-car disegnato da Jean Bugatti per il Salone di Parigi 1936, e la 57G prima a Le Mans 1937. Basta guardarle quali opere d'arte, come in verità sono, e non stare a sofisticare sul valore, addirittura, la moralità di esporre repliche "false" pur dicendolo.

Comunque si esce dal Museo con negli occhi le forme e i colori di queste Bugatti soddisfatti di continuare a guidare e rispettare le nostre automobili a benzina o diesel. Saranno inquinanti e non più politically correct ma hanno saputo creare tante opere d'arte.



La show car disegnata da Jean Bugatti per il Salone dell'Automobile a Parigi 1936 sul telaio 57S. Disegno vistoso, poco in linea con il rigore stilistico della marca. Ruote anteriori coperte da una carenatura sterzante assieme alle ruote. Replica moderna.



Nei primi anni Cinquanta quando la Germania ancora soffriva del dopoguerra gli scooter ebbero grande successo per la prima motorizzazione. La NSU produsse su licenza Innocenti la Lambretta Carenata del 1951, a sinistra nella foto. Fu poi seguita dalla "Prima" progetto originale NSU: una Lambretta più sofisticata ed elegante.



INFO & CONTATTI

Autovision Museum

Hauptstrasse 154, D-68804 Altlussheim

Coordinate 49°17'53.1 N 8°30'20.8.

Aperto venerdì e domenica 10-17, sabato 13-17

Pochi parcheggi sulla strada davanti all'ingresso.

Sito: www.museum-autovision.com



**AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

FAHR(T)RAUM, UN GIOVANE INGEGNERE A VIENNA

Fahr(T)raum a Mattsee è l'omaggio della famiglia Piëch-Porsche al fondatore della dinastia e della marca: l'ingegnere Ferdinand Porsche, protagonista della storia dell'automobile con il titolo di Professore. Qui si celebrano i primi anni di lavoro del Professore a Vienna all'inizio del secolo scorso prima alla Lohner poi per 17 anni alla Austro Daimler e un biennio alla Steyr.



La sfilata di Austro Daimler dei decenni Dieci e Venti del Novecento. Auto di classe top e prezzo elevato. Ferdinand Porsche fu il direttore tecnico e il capo-progettista dal 1906 al 1923.

Lasciato Salisburgo e presa la strada del Salzkammergut, la bellissima zona a nord della città, tutta dolci colline e romantici laghi, tutto perfetto nella natura, nelle case e nei paesini, si arriva a Mattsee, sulla rive di uno dei laghi più affascinanti. Sarebbe un ambiente perfetto per una classica operetta viennese.

In un edificio anonimo, in fondo al paese, da 10 anni si trova il Fahr(T)raum(*), museo delle auto austriache creato in omaggio al genio di Ferdinand Porsche (1875-1951) che nelle fabbriche austriache di automobili iniziò la sua carriera. Va ricordato che Porsche (il "Professore") era nato a Maffersdorf, nome tedesco del paese di Vratislavice nad Nisou, allora nella provincia boema dell'Impero Austro-Ungarico, oggi in Cechia.

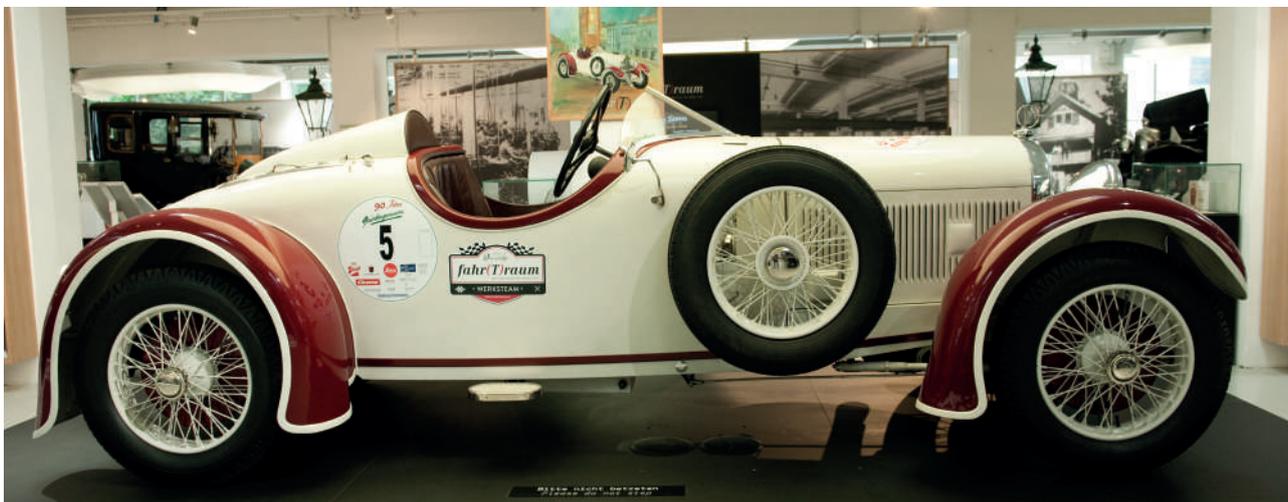
In Austria ci mise il suo genio come direttore tecnico della Lohner, piccola fabbrica di Vienna, che nel 1901 produsse il primo veicolo ibrido: motori elettrici direttamente sulle ruote anteriori, piccolo cofano che conteneva un motore a benzina a quattro cilindri Austro Daimler da 25 CV per azionare il generatore di elettricità. La batteria serviva solo per l'avviamento. Un esemplare è esposto a Mattsee. Un altro è adesso al Museo Porsche a Stuttgart.

Dal 1906 al 1923, Porsche fu prima direttore tecnico poi capo supremo della Austro Daimler, fabbrica a Wiener Neustadt, allora uno dei marchi europei di maggior prestigio e qualità.

Il Museo espone un'esemplare restaurato (anche troppo) del modello 22/86 del 1911 che si fece un nome come vettura da competizione affidabile e vincente.

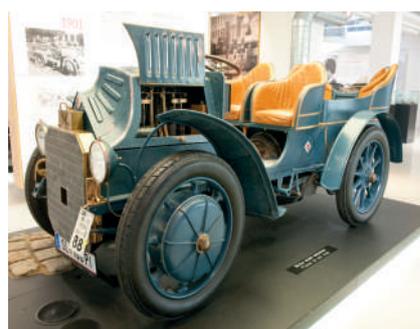
A tutt'altro utilizzo era destinata la grande berlina formale 28/32 del 1912, una delle prime accettate nelle scuderie (poi garage) imperiali di Vienna. L'aveva voluta Francesco Giuseppe e l'altezza spropositata della carrozzeria era stata espressamente richiesta dal committente che voleva entrarci a busto eretto e con il colbacco o la corona in testa. Ammonì il carrozziere: "L'imperatore si inchina soltanto davanti a Dio".





Austro Daimler "Prinz Heinrich" 1911. Versione migliorata del modello che dominò la corsa di 2.000 km attraverso la Germania "Prinz-Heinrich-Fahrt" 1910. Restauro accurato recente.

Il Museo, molto razionale e perfettamente ordinato, è completato da parecchie Steyr, altra marca austriaca di cui il professor Porsche fu il capo negli anni 1929 e 1930 prima di trasferirsi definitivamente in Germania a Stuttgart e avviare il proprio studio di progettazione cui si devono (tanto per non dimenticarlo) l'Auto Union P-Wagen, la Volkswagen KdF "Maggiolino", la vettura per il record assoluto di velocità Mercedes T-80, il carro armato pesante Maus. Fahr(T)raum è stato voluto e finanziato da Ernst Piëch (1929) nipote del professore in quanto figlio di Louise (1904-1999), figlia di Ferdinand Porsche, che sposò Anton Piëch (1894-1952). Celebra la gloria della famiglia che ha avuto un ruolo fondamentale nella storia dell'attuale Porsche e tramanda i risultati dell'industria automobilistica dell'Austria, che di solito viene trascurata tra i grandi Paesi produttori di automobili.



Da sinistra, la Austro Daimler 28/32 del 1912 per l'imperatore Francesco Giuseppe. La Austro Daimler AD 35 PS Double Phaeton "Louise Wagen" 1920. La Lohner Mixte ibrida 1901.

(*) La grafia del nome deriva dall'inserzione della T nella parola Fahrraum che da un banale "spazio del viaggio" diventa "sogno del viaggio". Traum significa infatti "sogno".



INFO & CONTATTI

Fahr(T)raum Museum (Ferdinand Porsche Erlebniswelten)

Passauerstrasse 30, A-5136 Mattsee

Aperto tutti i giorni 10-17.

Parcheggio gratuito.

Sito www.fahrtraum.at



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

YOUNGTIMER AL MUSEO

Tra il verde delle colline attorno a Salisburgo il Manro Museum raccoglie oltre 100 auto dei decenni più vicini a noi. Qualcuno doveva pur conservarle per i posteri. Il museo è l'iniziativa di un collezionista privato che ha anche la passione per la musica.



Sintesi delle passioni di Manfred P. Rotschne, fondatore del Manro Museum, il palco con gli avatar dei Beatles inquadrati da uno splendido juke-box Rock-Ola Stereo anni Sessanta e da una perfetta Porsche 356 Cabriolet anni Cinquanta.

Da Salisburgo puntando a est tra le verdi ondulazioni dietro il monte del Gaisberg si incrocia a Klopp, adagiato nel verde, il Manro Museum: un anonimo edificio industriale con un ingresso che bisogna cercarlo. Non si può sbagliare il posto. Sul prato tra edificio e strada giacciono un F104 ex-Luftwaffe e un Alpha Jet, addestratore a getto, versione tedesca Dornier dell'aereo della Dassault francese. La conferma che siamo al posto giusto viene da una scultura della Jaguar E coupé, realizzata con grande esattezza e senso artistico saldando componenti meccaniche metalliche. Il museo è un autentico scrigno di auto che i musei tendono a dimenticare. Le italiane sono la maggioranza: moltissime chi se le ricorda più o le ha viste per strada, ai tempi loro o ai raduni delle storiche?

E' stato aperto nel 2005 da Manfred P. Rotschne, ingegnere-imprenditore che nella vita professionale ha diretto vari importatori di auto, ha organizzato un'azienda di riparazioni automobilistiche, si è poi concentrato sull'immobiliare. Ha conservato molte delle auto che ha posseduto o avuto in vendita nelle sue molteplici attività. E infine ha deciso di esporle nel museo: ne ha più dello spazio disponibile ed è obbligato a farle ruotare nel tempo. Il Museo merita quindi più di una visita, a distanza di qualche tempo.

Manro Museum prende il nome dalle attività commerciali di famiglia. E' un'iniziativa privata, ben inserita nel circuito della cultura delle auto storiche in Austria e Germania.

Il Museo di autodefinisce delle automobili e della musica. Quest'ultima è rappresentata da una specie di palcoscenico che ospita pupazzi-avatar dei Beatles con i loro strumenti. Silenziosi. Tacciono anche i numerosi Juke-box, ricordi di un'epoca che sembra preistorica ma risale, per gli europei, soltanto agli anni Cinquanta del Novecento. E chi se li ricordava più quei catafalchi rutilanti e cangianti più di un flipper?



L'ambiente unico raccoglie oltre 100 auto, soprattutto quelle che gli appassionati di lingua germanica chiamano Youngtimer, cioè difficilmente si va più indietro degli anni Sessanta. Ci sono 13 Ferrari dalla 330 GT 2+2 del 1963 alla Testarossa del 1987, tutte funzionanti e utilizzate per raduni vintage. Belle le Maserati Indy e Khamsin e fanno la loro figura una Fiat 850 Sport Spider e la versione della Fiat 500 prodotta in Austria dalla Styer-Puch nel 1958, preparata per le corse con motore da 40 CV e peso alleggerito a 460 kg.

C'è un po' di tutto, poche auto perfettamente restaurate, la maggioranza in condizioni (buone o ottime) d'origine: MG, Triumph, Alvis, Bentley, Sprite, una Rolls-Royce Silver Wraith, Cadillac, Chrysler, Chevrolet, Packard, Volvo, Lancia, una solitaria Giulietta Sprint.

Decisamente al periodo Oldtimer appartiene la Fiat 1900 B Granluce del 1958, versione speciale a due porte realizzata direttamente dalla Fiat nel suo reparto Carrozzerie Speciali, pare in circa 1.500 esemplari. Elegante, curata negli allestimenti e nelle finiture, fa la sua bella figura anche agli occhi odierni, benissimo conservata.

Altre Fiat evidentemente ricercate e stimate in Austria e Germania sono le spider Fiat 1500 Cabriolet 1962 e 1200 Cabriolet Pininfarina, rosse e grintose, in ottime condizioni d'origine con poche migliaia di km sul contachilometri.

Più indietro nel tempo si va con la BMW 321 Coupé, costruita nel 1949 a Eisenach in quella che allora era la DDR (Germania Est). Era lo stesso modello del 1939 con il classico motore due litri sei cilindri e la potenza di soli 45 CV.

Decisamente innovativa e avanzata è la berlina Tatra, progetto di Hans Ledwinka negli anni Trenta e proseguita nel dopoguerra. L'esemplare al Museo è del tipo 600 Tatrplan del 1948, motore posteriore piatto a quattro cilindri raffreddato ad aria. Il modello era regolarmente importato in Austria dal 1947 al 1952. E' stato prodotto in 6.342 esemplari nello stabilimento di Mladá Boleslav (allora Cecoslovacchia). Appare in condizioni d'origine. Messa di fronte a una parete tutta specchio, si riesce a vederla sia anteriormente sia posteriormente.

Peccato che la ristrettezza dell'edificio obblighi a esporre quasi tutte le auto a spina di pesce, l'una vicina dell'altra.



Da sinistra, Styer-Puch 500 del 1958 preparata racing. Fiat 1900 Granluce 1958 in ottime condizioni d'origine. Maserati Khamsin ben conservata e guidata nelle manifestazioni e raduni.

Nonostante il poco spazio le auto vengono spesso mosse non soltanto per ruotare l'esposizione ma anche per partecipare a raduni e manifestazioni come dimostrano le targhe applicate a parecchi esemplari.

Unica auto che sicuramente non viene mossa la Red Bull F1 all'entrata dell'esposizione: manca il motore. E' un doveroso ossequio alla scuderia austriaca oggi più vincente in F1.



INFO & CONTATTI

Manro Museum, Gewerbepark

Habach 1, A-5321 Koppl bei Salzburg.

Aperto tutti i giorni escluso mercoledì 9.30-17.

Da 1.11 a 30.4 aperto solo sabato e domenica 9.30-17.

Parcheggio gratuito.

Sito: www.manro-classic.at



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA GLORIA DELLA RED BULL

La Red Bull ha eretto a sua gloria un monumento vivo e aperto gratis a tutti nell'aeroporto di Salisburgo. Hangar 7 ospita aerei unici in Europa, tutti volanti, assieme alle monoposto F1 che raccontano una storia ventennale. Mancano le più recenti che corrono e vincono oggi.



Monoposto storica la Toro Rosso TR3-03 con motore Ferrari V8 Tipo 056 guidata da Sebastian Vettel alla sua prima vittoria: GP d'Italia 14 settembre 2008. Il pilota l'aveva chiamata Giulia.

In città, all'aeroporto, si trova l'Hangar 7, tempio tecnologico edificato a monumento della Red Bull. La struttura è impressionante per la bellezza formale e l'audacia architettonica e strutturale: 1.200 tonnellate di acciaio e 380 tonnellate di vetro per coprire, senza alcuna colonna, un edificio di forma quasi-circolare che ospita auto Red Bull e Toro Rosso e gli aerei della collezione Flying Bulls.



Il Lockheed P-38 americano della seconda guerra mondiale. Unico esemplare volante in Europa, è stato rifinito con un'assurda lucidatura dell'alluminio che nulla a che vedere con l'esattezza storica.





Chance Vought F4U caccia imbarcato sulle portaerei della US Navy sul fronte del Pacifico nella seconda guerra mondiale. Esemplare volante, unico in Europa, rifinito con molte licenze per propagandare la Red Bull. Sullo sfondo domina la sagoma imponente del Douglas DC6B.

La sola parete verticale, aperta su di un piazzale dell'aeroporto, permette l'entrata (per poi stare bello largo) di un aereo come il Douglas DC6B, quadrimotore passeggeri del 1952 per rotte transatlantiche, lungo 32,19 metri, alto 8,66 metri, apertura alare 35,81 metri. Trasportava 102 passeggeri. Usato dalle compagnie aeree di tutto il mondo, comprese Alitalia e LAI (Linee Aeree Italiane), oggi il solo esemplare volante in Europa è questo che la Red Bull ha recuperato in Zambia e restaurato con cura pur senza rispettare le finiture esterne, sostituite con i simboli della marca su di una lucidatura irreale dell'alluminio.

Allo stesso livello di esagerazione nel restauro e dell'efficienza volante sono il Lockheed P-38, caccia pesante USAF, Il Corsair F4U della US Navy, Il bombardiere medio bimotore North American B-25 Mitchell dell'USAF. Tutti aerei significativi della seconda guerra mondiale. Tutti esemplari unici volanti in Europa.

Con gran parte dello spazio occupato da aerei di queste dimensioni e valore (non per nulla, si chiama Hangar e non Museo), le auto se ne stanno tranquille sotto le ali e accanto alle ruote dei carrelli. Non c'è una sequenza tecnica o temporale tra le monoposto in mostra: l'importante è che il visitatore si trovi ben piantato in testa il marchio Red Bull. E, a completamento, quello Toro Rosso. Chi ha voglia di leggere i cartelli che accompagnano quasi ogni auto può anche farsi un'idea dell'evoluzione (involuzione?) dei veicoli che corrono in F1.

Noblesse oblige: le monoposto di Vettel nei suoi quattro mondiali sono mescolate alle Sauber e a tutte le altre monoposto dei "bibitari" come li chiamavano sprezzantemente quelli di Maranello. E vincevano. E continuano a vincere.



INFO & CONTATTI

Hangar 7 Red Bull

Wilhelm-Spezier-Strasse 7A, A-5020 Salzburg.

Aperto tutti i giorni anche festivi, orario 9-22. Ingresso e parcheggio gratuiti. Si trova sul lato opposto a quello dell'aerostazione dell'aeroporto. Dal centro città la strada si imbecca a sinistra al semaforo prima del tunnel sotto la pista.

Sito: www.hangar-7.com



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

MÄRKLIN = MUSEO MÄRKLIN

Il Sacro Graal del giocattolo meccanico

Il più famoso produttore di giocattoli “tecnici” ha rinnovato il museo privilegiando i modelli di treni dove è leader mondiale. Peccato abbia sacrificato gli automodelli ignorando gli esemplari di inizio secolo scorso.



Su di una tavola elegantemente imbandita la decorazione è costituita dai “trenini” moderni in scala H0. Si intrecciano sopra una selezione di automodelli del dopoguerra. Le bottiglie di champagne grand cru vogliono passare il messaggio che dopo 160 anni Märklin può ancora festeggiare la propria leadership.

Un po' di delusione. Si va a Göppingen, cittadina del Baden Württemberg in Germania, con la aspettativa fideistica di prostrarsi davanti al Sacro Graal del giocattolo intelligente, in casa del leader mondiale dei modelli ferroviari (sarebbe disonesto chiamarli “trenini”): Märklineum, il museo della Märklin completamente ricostruito e riaperto dopo parecchi anni il 18 giugno 2021.

Il Museo occupa un'ala dello storico edificio della fabbrica. Nel cortile trasformato in comodo parcheggio per i visitatori, una intera parete è occupata da una locomotiva a vapore Serie 44, capolavoro delle ferrovie germaniche. Questo esemplare è del 1942 ed è stato restaurato esteticamente e protetto sotto una tettoia con il marchio Märklin, sagomata come fosse una gigantesca scatola di modello.

Nelle vetrine del Museo, spesso male illuminate e piene di riflessi, si trova una selezione limitata del bendiddio prodotto in oltre 160 anni di attività della marca. Oggetti che hanno accompagnato la crescita di generazioni di bambini e ragazzi. Anche adulti collezionisti. (L'uso del maschile e non del generico asessuato è in questo caso praticamente d'obbligo. Quante bambine, fanciulle, signorine, signore hanno giocato con i Märklin?)

Era ovvio che l'azienda facesse una scelta tra le molte migliaia di prodotti ma non è giustificabile limitare a due vetrine e a poche, piccole scatole il meccano Märklin. Per chiarezza, chiamiamo con il nome inglese, come fosse un vocabolo generico, il Gioco di Costruzioni Meccaniche che è stato il sogno di tanti ragazzi – ricchi – dai Venti ai Cinquanta del secolo scorso. E ha avuto decine di imitatori nel mondo.

Le leggendarie scatole di montaggio con viti e bulloni di modelli di auto e aerei degli anni Trenta sono ridotte nel Museo alle due (rarissime) dell'aereo trimotore Junkers Ju 52. Le auto e i veicoli commerciali ci sono quasi tutti, ma solo montati. E qualcuno appare restaurato perdendo così il valore e la patina dell'originalità.





Negli anni Novanta del secolo scorso Märklin realizzò una serie di riproduzioni in lamierino stampato montate con viti e bulloni riprendendo lo stile delle autogiocattolo degli anni Trenta. La Mercedes 300 SL "Ala di Gabbiano" era la più complessa e costosa della serie.

Solo le piccole didascalie distinguono, per il visitatore non esperto, la serie anteguerra da quelle ricreate o prodotte nuove negli anni Novanta: stesso sistema di costruzione in lamierino metallico, dimensioni e proporzioni simili, ma tutto un altro fascino: vuoi mettere il modello della Mercedes 300 SL "Ala di Gabbiano" (molto bello e realistico) della serie nuova con la Rennsport con il numero 7, carrozzeria rossa, parafranghi bianchi, scarichi metallo naturale, oppure con i camion leggeri, stesso telaio e abitacolo, zona di carico differente, della serie del 1936-1937? Nemmeno Märklin ha conservato o voluto esporre le prime autogiocattolo in lamierino metallico di inizio Novecento (*). Avrebbero fatto intuire ai visitatori la rapida evoluzione dell'automobile.

Viene da pensare che ci sia un criterio di marketing nel selezionare gli oggetti da esporre: Märklin è oggi focalizzata sui modelli di treni, anche con le marche Trix (scala HO a corrente continua), Minitrix (scala N) e LGB (grandi modelli da giardino in scala 1). Tutto il resto, anche del passato remoto, avrebbe forse potuto intaccare l'immagine e la vendibilità odierna del Sistema Märklin dei trenini.



La Junkers Ju 52 fu il più diffuso aereo da trasporto negli anni Trenta in Germania: Volò con le insegne civili e con quelle militari della Luftwaffe. Nel 1936 Märklin realizzò uno splendido modello in lamierino stampato e litografato da assemblare con il sistema di viti e bulloni. Un kit aggiuntivo conteneva un potente motore a orologeria per azionare le tre eliche e le ruote del carrello. Entrambi i kit sono rarissimi.



Criterio che ha portato a tralasciare capolavori quali i modelli naviganti di battelli e navi prodotti a cavallo del XX secolo, motori a orologeria o a vapore vivo. Capolavori prodotti uno alla volta da artisti lattonieri e decoratori, prezzi accessibili solo a rampolli di famiglie ricchissime, regnanti o nobili feudatari.

Interessante scoprire che nel 1934 Märklin vendeva già un sistema di slot racing con piste in metallo stampato e litografato, con le due rotaie centrali dei contatti elettrici isolate tra loro e rispetto alla pista. La guida del modello era assicurata dalle prese rigide del contatto elettrico che agivano sul fianco esterno delle rotaie di contatto.



Sulla sinistra un esempio delle costruzioni possibili con il Gioco delle Costruzioni Meccaniche che Märklin realizzò sullo stile del Meccano inglese. Scatole molto costose, imitate anche in Italia. A destra in alto: modello di un autobus di Berlino anni Cinquanta nella serie in metallo pressofuso del dopoguerra come l'autocisterna articolata in basso a destra.



Il modello della monoposto Mercedes W154 del 1938 riprodotto in metallo pressofuso in scala circa 1:64 poi imitata dall'italiana Mercury nel dopoguerra.

(*) Una selezione di queste autogiocattolo Märklin si può ammirare al Museo Traumwerk di Hans-Peter Porsche di Aufham (Baviera). Si veda l'articolo pubblicato sul numero 4 - dicembre 2020 della Rivista dei Musei.

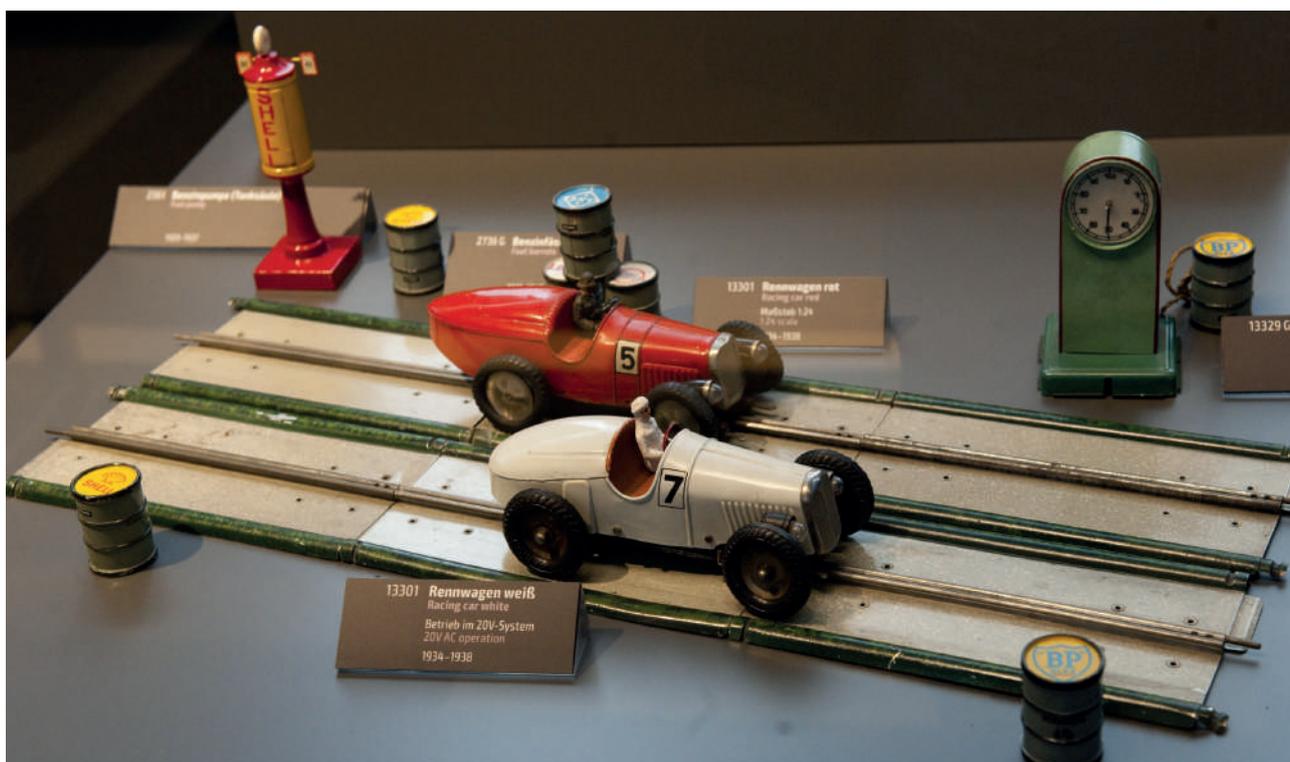


Le ruote anteriori erano sterzanti. Tra gli accessori c'era anche il contagiri. Il sistema è stato rilanciato nel 1937. Non sappiamo nulla del successo commerciale di allora. Speriamo migliore delle piste slot racing in plastica, costose e perdenti di fronte a Scalextric e Polistil negli anni Sessanta e Settanta.

Quasi complete le serie di automodelli in scala circa 1:43 dell'anteguerra (serie 5521) e del dopoguerra, anni Cinquanta e Sessanta. Forse perché tengono poco spazio, ma ci sono tutti i modelli più importanti compresi i veicoli commerciali del dopoguerra, stampati con una lega di zamak che garantiva durata nel tempo, spessori e fedeltà al vero allora unici. Quasi sconosciuti in Italia i due terzetti in scala circa 1:64 chiamati Märklin Pico che riproducono in colori diversi con buona fedeltà la Volkswagen Maggiolino e la monoposto Mercedes W 154 del 1938.



Sopra, la più famosa autogiocattolo della serie iniziata nel 1934 da Märkin in kit con parti in lamierino stampato e verniciato da assemblare con viti e bulloni. Richiama la Mercedes SS da competizione. Il colore rosso era una licenza per aumentare l'appeal sui bambini. Sotto: Märklin commercializzò nel 1934 uno dei primi sistemi di automodelli slot racing. Pista e modelli in lamierino metallico, prese di corrente che strisciano lateralmente sulle rotaie centrali isolate. Disponibili accessori quali il contagiri, i bidoni del carburante, le balle di paglia: tutto in metallo.



Il numero maggiore di vetrine è giustamente dedicato ai treni. Sono presenti esemplari, tutti in ottime condizioni originali, dei primi anni del secolo scorso quando i Märklin erano i dominatori mondiali del settore di quello che ancora non si chiamava fermodellismo.

Con il passaggio dal movimento a orologeria al motore elettrico l'azienda si distacca dalla concorrenza e inizia a ridurre le dimensioni di binari, locomotive, vagoni passeggeri e carri merce. Sceglie l'alimentazione in corrente alternata che richiede la terza rotaia. Sistema in uso ancora oggi.

Negli anni Venti il catalogo viene personalizzato per mercato di destinazione del treno in miniatura: al Museo possiamo ammirare vagoni e locomotive con forme, colori, insegne svizzere, francesi, americane, inglesi. I pezzi più affascinanti sono nella scala 0 (circa 1:45 rispetto al vero): tra i tanti, la locomotiva a vapore tedesca tipo Pacific, il Coccodrillo elettrico svizzero, lo Schienenzeppelin, esperimento tedesco di vettura ferroviaria superveloce (230 km/h) mossa da un'elica aerea, il duplex automotore diesel-elettrico veloce "Amburghese Volante" tedesco anteguerra, la "Freccia Rossa" delle Ferrovie Federali Svizzere, la possente locomotiva a vapore 231 Pacific della rete francese PLM. Tutti modelli che sono nella storia del modellismo e collezionismo ferroviario.

A epoche più recenti risalgono i modelli in scala H0 (1:87), oggi sempre più perfezionati, in scala esatta, con dispositivi elettronici. Il progresso dai primi anni Cinquanta è immenso. Arrivati a queste vetrine, a questi modelli, si comprende e quasi si giustifica che l'azienda abbia focalizzato ai treni in miniatura il suo museo-vetrina.

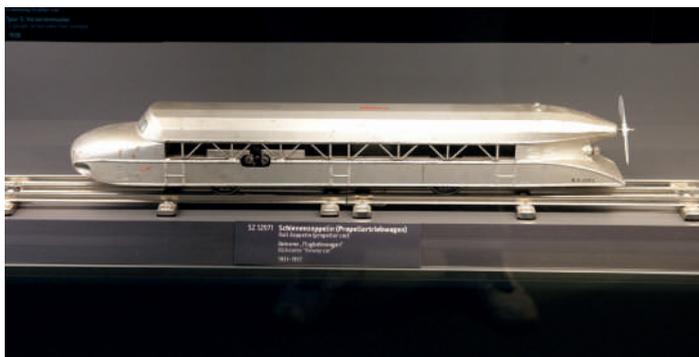
Alla fine del giro dei due piani delle vetrine si torna al plastico in scala H0 di 40 metri quadri costruito nel seminterrato. Impianto ben curato nei dettagli ma che, per le dimensioni, non può competere con il Miniatur Wunderland di Amburgo che ha innalzato lo standard per i plastici ferroviari a un livello irraggiungibile dagli altri. Non per nulla è il museo/attrazione più frequentato dell'intera Germania: oltre 22 milioni di visitatori negli ultimi 20 anni.

In conclusione: non si può mancare lo shop che offre una gamma completa dei marchi dell'azienda assieme ai kit di abitazioni, edifici industriali, alberi e particolari nelle varie scale assieme a tanti altri accessori per il fermodellismo. Pensato proprio per gli appassionati il corner che offre assistenza tecnica, parti di ricambio, riparazioni, dispositivi digitali oltre a un mercatino dell'usato.

Dove si conferma che Märklin non è solo un sistema per il fermodellismo. E uno stile di vita da tramandare da padre in figlio (oggi anche figlia).



Modello elettrico in scala 0 (1:43,5 a quel tempo approssimata) del treno-bandiera veloce delle Ferrovie Statali Tedesche Henschel-Wegmann del 1936-1939. La fedeltà di riproduzione è già notevole.



Modello Märklin in scala 0 dello Schienenzeppelin del 1930-1939. Se il vero originale non ebbe seguito dopo il record di velocità a 230 km/h, il modello è durato per parecchi decenni anche in scala H0 e Z.

INFO & CONTATTI



Märklineum

Reuschstrasse 6, D-73033 Göppingen.

Aperto martedì-domenica 10-18.

Parcheggio gratuito nel cortile della fabbrica e del museo.

Sito: www.maerklineum.com



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



LA RIVISTA DEI MUSEI

Periodico della Commissione Storia e Musei
dell'Automotoclub Storico Italiano

COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Presidente

Danilo Castellarin

Commissari

Stefano Chiminelli

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it