



n. 17 / aprile 2024

# LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI  
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE  
WWW.ASIMUSEI.IT

[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)

# FIAT E LANCIA, STORIA NOSTRA

## A Torino un grande museo per Fiat Lancia e Abarth



*Aldo Zana*



*Danilo Castellarin*

La storia del motorismo torinese, che è anche storia dell'Italia, è stata per oltre un secolo plasmata da Fiat, dal 1898, e Lancia, dal 1905. A queste due marche è dedicato lo Hub Mirafiori di Stellantis, una esposizione-museo di 15.000 metri quadri che presenta anche esemplari di Abarth e qualche sparuta Alfa Romeo. Lo Hub Mirafiori si affianca ma non si sovrappone al Centro Storico Fiat e al Mauto, entrambi a Torino, per quanto riguarda Fiat e Lancia e ignora, per motivi di marketing e di posizionamento, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo che hanno un proprio reparto heritage o propri musei.



Superba l'esposizione dedicata alle Lancia

Per sottolineare il legame tra Torino e l'industria automobilistica è stata scelta come sede l'ex-Officina 81 di Mirafiori che, avviata nel 1968, fu per oltre trent'anni centro attivo di produzione dedicato soprattutto alla meccanica. Lo spazio è stato sottoposto a un restauro conservativo che ne ha salvaguardato l'anima industriale, mantenendo il pavimento di cemento grezzo e le cromie originali dell'epoca: background che ospita oltre 300 vetture di grande serie, esemplari unici, concept cars, modelli da record e da competizione.



Al centro dello spazio espositivo figurano 64 vetture storiche, suddivise in otto aree tematiche: Records and Races, pochi esemplari importanti; Concepts and Fuoriserie, vetture importanti e pezzi unici; Archistars, modelli che hanno cambiato l'architettura dell'automobile, pur rispettando i dogmi di produttività e funzionalità; Eco and Sustainable, che raccoglie i prototipi che più si sono distinti nel rispetto dell'ambiente; Small and Safe, modelli che hanno saputo unire sicurezza e dimensioni contenute; Style Marks, concept cars che hanno fatto la storia del design; Epic Journeys, automobili che si sono rese protagoniste di viaggi indimenticabili; The Rally Era con le Fiat e Lancia dell'epoca d'oro dei rallyes.



Quando le protagoniste dei rally erano espressione del Made in Italy



Notevole la rappresentazione sportiva di modelli Lancia con livrea Martini



131 Abarth, Stratos e 124 Abarth ricordano il dominio Fiat e Lancia negli Anni Settanta

Sui due lati lunghi dell'edificio è allineato il grosso della collezione, divisa per marchi e ordinata con criterio cronologico. Oltre alle vetture Fiat e Lancia sono in mostra esemplari selezionati dei marchi Alfa Romeo, Autobianchi e Jeep. Non mancano le particolarità, come l'area dedicata a 16 vetture storiche Fiat dell'Arma dei Carabinieri: dalla 600 Multipla alla Panda, passando per le 1100 e le Campagnola, la selezione copre un arco temporale di quasi mezzo secolo.

La zona all'ingresso del padiglione raccoglie una selezione di foto sulla storia di Mirafiori dal 1939 a testimonianza del "genius loci" che lega l'Heritage Hub alle vetture qui custodite. A conferma della sua natura polifunzionale, lo spazio ospita anche un'area attrezzata per workshop e una zona riservata alle conferenze, con una capienza fino a 200 persone.





In alta uniforme color blu notte la piccola Seicento dei Carabinieri assume un prestigio particolare

Cornice poco valorizzata dello spazio dedicato agli incontri è la “area motori”, con due lunghi tavoli su cui è appoggiata una selezione di oltre trenta tra i più importanti propulsori progettati e costruiti da Fiat e Lancia. Vere e proprie pietre miliari nella storia della motorizzazione nazionale come il 4 cilindri della “serie 100”, che debuttò nel 1955 sulla Fiat 600 ed è poi stato utilizzato, nelle sue diverse evoluzioni, per circa cinquant’anni. On mancano esemplari sperimentali di propulsori elettrici, a turbina e addirittura a vapore.

Nessuna cura particolare è invece dedicata ai pochissimi esempi di motori aeronautici, tra i quali il primo motore a getto realizzato dalla Fiat su licenza De Havilland nei primi anni Cinquanta.

Oltre ad essere fruibile per il tramite delle visite guidate – disponibili in italiano, inglese e, su richiesta, anche nelle altre principali lingue europee – lo spazio può accogliere eventi culturali e aziendali di enti e società esterne a Stellantis. Per maggiori informazioni e per richiedere un preventivo dettagliato, è disponibile la posta elettronica [heritagehub@stellantis.com](mailto:heritagehub@stellantis.com)



Le Fiat furono per lunghi anni le vetture dell'Esercito, dei Carabinieri e della Polizia



# Fiat Lancia Abarth e le corse e i record

Del lungo rapporto tra la Fiat e le corse non bisogna pretendere di vedere le Grand Prix dei primi anni Venti del Novecento o i mastodonti delle Coppe Vanderbilt di inizio secolo. Non esistono più. Solo la Mefistofele del record di velocità 1924, basata su di un telaio del 1907, è conservata al Centro Storico Fiat.

Allo Heritage Hub risplendono scintillanti le 124 Sport e le 131 Abarth che hanno una lunga serie di vittorie nei rallies anni Settanta e Ottanta. C'è anche la piccola 500, modificata da Abarth per una serie di record di durata sulla sopraelevata di Monza nel 1958: arrivò a sette giorni percorrendo 18.186,440 km alla media di 108,252 km/h. Con il che si misero a tacere tutti i dubbi del mercato su affidabilità e prestazioni della "Nuova 500".

Altri record conquistati dall'Abarth sono testimoniati dalle due eleganti vetture profilate da Pininfarina e Bertone per le classi 750 e 1000, motore derivato da quello della 600 nel 1956, e dalla monoposto a motore 1000 montato asu di un telaio F2, guidato personalmente da Carlo Abarth per i primati con partenza da fermo nel 1965..

La gloriosa, lunga, versatile produzione corsaiola Abarth si trova in musei e collezioni private sparsi per il mondo.

Pochi esemplari anche per la breve ma mitica storia delle Lancia specializzate per le corse negli anni Cinquanta. Il pezzo più importante è una delle due monoposto originali F1 2,5 litri modello D50 del 1954-1955 arrivate fino ai giorni nostri. Questa è stata resa funzionante qualche anno fa grazie a Raffaele Terlizzi. Funzionante è anche l'esemplare unico D25 del 1955 che non ha mai corso ed è l'ultima delle Sport biposto della Lancia.



Il focus è centrato sulla gloriosa Fulvia numero 14 portata da Sandro Munari alla vittoria nel Rallye di Montecarlo 1972, forse l'esemplare più significativo dell'intera collezione. Le fanno corona varie Stratos che furono protagoniste dei rallies nella seconda metà degli anni Settanta.

Più rare le due Lancia prototipo LC1 e LC2: la prima conquistò il titolo mondiale marche 1981 grazie all'interpretazione del regolamento, la seconda non riuscì mai a brillare nel Gruppo C dei campionati mondiali marche degli anni successivi.



# Auto indimenticabili di tutti i giorni

Chi da bambino riconosceva dal rumore le poche automobili che passavano per le strade allora quasi deserte, le ritrova qui, salvate dalle ingiurie del tempo che passa e tirate a lucido. Ci sono la Cinquecento in un caleidoscopio di colori, la Seicento, la 1100, la 130 Station Wagon voluta e guidata da Gianni Agnelli, le Lancia protagoniste di tanti rally internazionali, tre Abarth, esemplari unici, da record.

Gli esemplari esposti sono in massima parte del secondo dopoguerra, i pre-war sono pochissimi. Tutti hanno un loro valore quali esempi della cultura automobilistica italiana: capacità di coniugare innovazione, alla ricerca del giusto equilibrio tra forma e funzione, con progresso tecnico e gusto estetico.



Abarth 750 1000 record

Passeggiando in questi lunghi corridoi si avverte il legittimo orgoglio di un'appartenenza. Conquistato nelle competizioni e, principalmente, in tante domeniche "fuori porta", storie vissute in ambienti esclusivi o sulle strade di tutti i giorni, tutte capaci di raccontare un'epoca: specchio dell'evoluzione dell'automobile e, insieme, riflesso della crescita come persone e come società.

"L'obiettivo per cui nasce FCA Heritage - spiega Roberto Giolito, ex-capo designer del Centro Stile Fiat e Abarth, padre della Multipla del 1998 e della 500 del 2007 e responsabile dell'Heritage Hub FCA - è difendere e ricordare la tradizione e la storia per consegnarle al futuro".



Fiat Abarth 124 Sport Rally



Lancia Stratos Rally





Nei primi del Novecento le Lancia erano le vetture da battere nelle competizioni internazionali



Lancia D50



Lancia Fulvia Montecarlo 1972



Abarth record da fermo



Fiat 500 Abarth record

## DOVE, COME E QUANDO

Heritage Hub FCA Mirafiori  
via Plava, 80 TORINO (TO) - Italia

Email: [heritagehub@stellantis.com](mailto:heritagehub@stellantis.com)  
Sitoweb: [www.fcaheritage.com](http://www.fcaheritage.com)

Le visite all'Heritage Hub FCA Mirafiori sono a orario fisso e programmato nei seguenti giorni:

venerdì alle ore 10.30 e 15.30  
sabato alle ore 10.30, 15.30 e 18.00  
domenica alle ore 10.30 e 15.30  
Aperto da martedì a domenica dalle 11 alle 19



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

# MULLIN: LA FINE DI UN GRANDE MUSEO

## Prevista un'asta venerdì 26 aprile



*Aldo Zana*

Peter Mullin è morto il 18 settembre 2023. Aveva 82 anni. Era un grande collezionista di auto storiche. Era focalizzato alle auto francesi anni Trenta, quelle dell'Art Déco. Nel 2010 aveva esposto la sua collezione in un grande museo a Oxnard, città della California, un centinaio di miglia a nord di Los Angeles.

Aveva dato nuova vita al suo pensiero: “Sono un collezionista di auto storiche. La mia responsabilità è preservarle, condividerle e anche educare la gente ad apprezzare queste auto”.

Più volte vincitore del Best of Show a Pebble Beach, aveva acquistato nel 2006 l'edificio di 4.350 metri quadri della ex-collezione di moto e auto di Otis Chandler, ricco azionista principale del Los Angeles Times (il quotidiano più diffuso nell'area), dispersa all'asta qualche anno prima.



L'edificio, anonimo all'esterno, era stato trasformato in un ambiente interno ispirato al Gand Palais di Parigi, dove andavano in scena i Saloni dell'Auto negli anni Trenta. Ambiente su misura per oltre un centinaio di capolavori Art Déco. Tutti francesi.

E che auto! Sopra una piattaforma circolare troneggiava la Bugatti Atlantic telaio 57374 ex-Williamson, la più autentica e originale delle tre costruite e sopravvissute, perchè la terza è un replica con poche parti originali costruita nel 2010. L'Atlantic del Museo aveva vinto il Best of Show nel 2003 a Pebble Beach. Già a inizio 2010 la proprietà era stata ceduta in parte a un investitore misterioso a fronte di una valutazione di oltre 25 milioni di dollari, record per l'epoca. Un segno, preoccupante, che anche un super-ricco appassionato quale era Peter Mullin, doveva tenere conto del valore venale della sua collezione.







Bugatti Atlantic telaio n. 57374

L'altra star del Museo era la magniloquente, esagerata Delahaye 135M Cabriolet Figoni e Falaschi 1937 telaio 49150. Le due star erano scortate da capolavori quali una Talbot-Lago Figoni e Falaschi "Gotte d'Eau" 1937, una Buccioli Type 86 1924, una Bugatti 57C Aravis Special Cabriolet 1939, una Hispano-Suiza J12 Cabriolet 1935, una Delage D8-120 Cabriolet 1937.

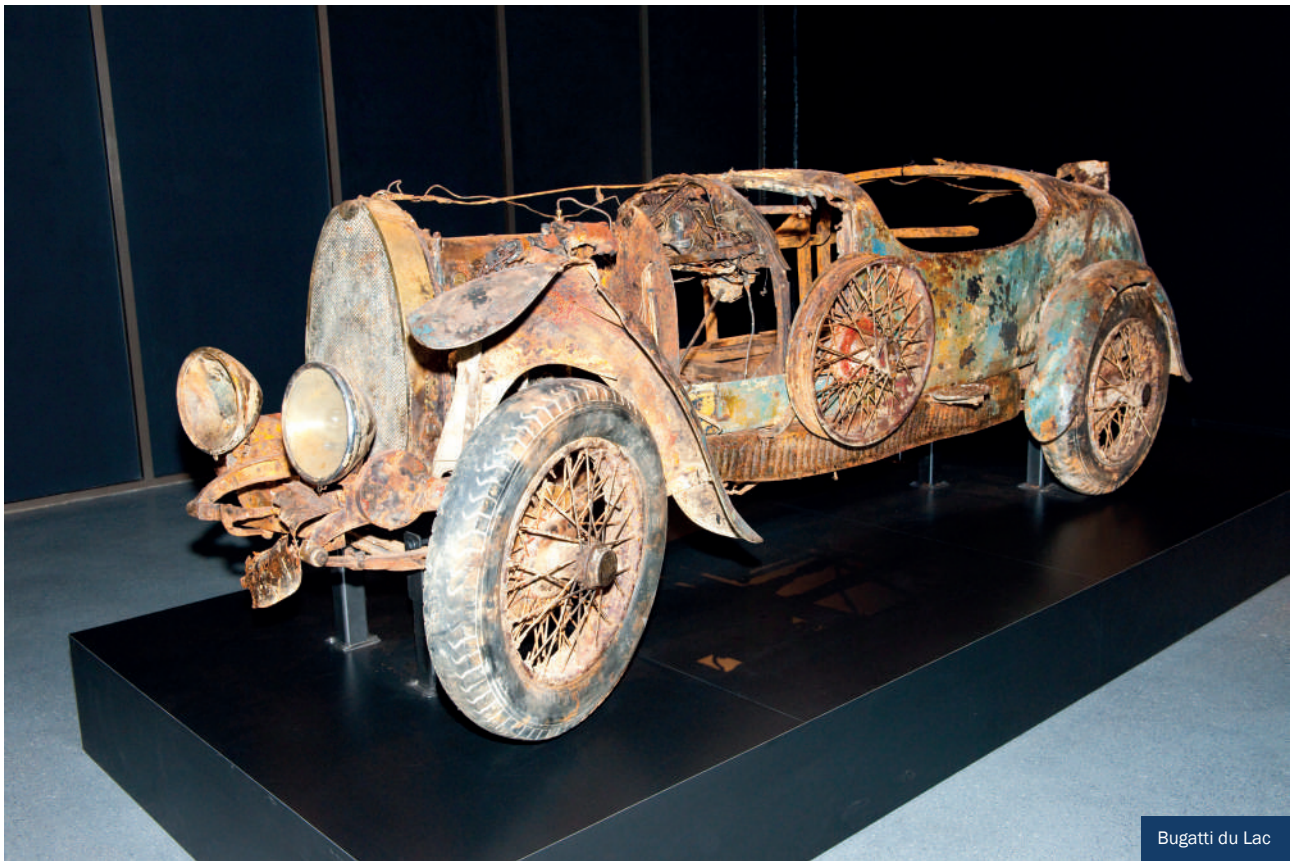
E poi la ventina di Bugatti non restaurate acquistate nel 2009 all'asta della Reserve Collection degli Schlumpf a Mulhouse, affascinanti con i loro danni, la patina, la ruggine dei decenni. Mai restaurate e mai da restaurare, come deciso da Peter Mullin.



Delahaye 135 Figoni e Falaschi

Il grande mezzanino affacciato sull'ambiente principale ospitava le auto da corsa, prima tra tutte la Delahaye 4.500 guidata nel 1937 da René Dreyfus nella vittoriosa Course du Million davanti alla Bugatti T59/50 di Jean-Pierre Wimille. E' proprio quella originale, e ce n'era anche un'altra, giusto per abbondare, guidata da Peter Mullin nelle corse storiche. E poi si potevano vedere anche una Talbot-Lago T26 monoposto F1 del 1949, una Delage V12 Monoposto del 1936 e così via.





Bugatti du Lac

Da sola, in un piccolo ambiente laterale, illuminata da spot da palcoscenico, era la “Bugatti du Lac”, la Bugatti Brescia ripescata dal fondale del Lago Maggiore davanti ad Ascona (Svizzera) e acquistata all’asta nel 2009 a Retro-mobilità Parigi. Poteva innescare molti pensieri al confronto con le altre auto scintillanti nel loro perfetto restauro o, semplicemente rammentare come il tempo sia inesorabile nel disfacimento di tutto quanto è vivo. Anche un’auto-mobilità.

Anche un museo.



Renault 40CV Tourer del 1927



A soli tre mesi dalla scomparsa di Peter Mullin gli eredi si sono decisi (o sono stati obbligati) a monetizzare la collezione da lui raccolta in un'intera vita, probabilmente contraendo grandi debiti con banche e fondi. Chiuso il Museo, già visitabile raramente, hanno affidato a Gooding & Company per l'asta di Amelia Island (Florida), 29 febbraio-1 marzo 2024, 20 esemplari della collezione, tutti senza riserva, tra i quali una Bugatti 35C 1925 pronta per le corse storiche, una Bugatti 49 Berline Gangloff 1935, una Voisin C28 Clarière Berline 1936.

E' stata una prova generale, positiva, per la grande asta di venerdì 26 aprile 2024 proprio nell'edificio del Museo. Tutti i lotti saranno senza riserva. Ci saranno la Bugatti 57C Aravis, la Hispano-Suiza J12, la Delage D8-120, la Bugatti 46 Semi-Profilée Coupé, le auto provenienti dalla Reserve Collection Schlumpf oltre a un gruppo di auto francesi del primo decennio del secolo scorso. Completeranno i lotti in asta alcuni esemplari che nulla hanno a che vedere con il Museo Mullin: una Porsche 356A Super Speedster e una Mercedes 300SL Roadster.

Il mercato e, più brutalmente, i dollari vincono sulla passione e sui più nobili intendimenti.



Bugatti della Reserve Collection Schlumpf



Voisin C27 del 1934 replica



Talbot-Lago Goutte d'Eau del 1938



# LA 'COLLEZIONE MOBILE' DI CLAUDIO MONTAGNI



*Danilo Castellarin*

Fra le numerose raccolte pubblicate in [www.asimusei.it](http://www.asimusei.it), la Collezione Montagni è davvero un 'unicum' per lo straordinario sistema di parcheggio ed esposizione adottati dal suo ideatore. Claudio Montagni, esponente di punta della famosa Scuderia Saint Ambroeus, è un ingegnere che ha raccolto, restaurato e conservato con infinita passione decine di superbe vetture negli edifici precedentemente occupati dagli stabilimenti Eldorado di Milano.



Lo studio e il design, grazie anche alla collaborazione del fratello architetto Dario, hanno creato un luogo suggestivo ed elegante con mezzi di elevato livello, e molti veicoli anteguerra come Ceirano, Bugatti, Lancia, Alfa, Fiat e tante altre auto pregevoli ed iconiche testimoni degli anni Quaranta, Cinquanta, Sessanta e Settanta.

L'idea è partita dal 'Gioco dei Quindici' creato nel 1874 dall' americano Noyes Palmer Chapman (1811-1889) e si basa su una tabellina sulla quale sono posizionate 15 tessere quadrate, numerate progressivamente. Le tessere possono scorrere in orizzontale o verticale, ma il loro spostamento è limitato dall'esistenza di un singolo spazio vuoto. Scopo del gioco è riordinare le tessere in ordine progressivo dopo averle "mescolate" in modo casuale.

Il sistema adottato da Montagni per la sua Collezione riduce drasticamente la quantità di spazio necessario per parcheggiare ciascun veicolo ed ha un tempo di recupero di pochi minuti. Il movimento della macchina su piattaforme è ottenuto tramite due motori elettrici che permettono il movimento orizzontale frontale e laterale.



Il parcheggio è controllato da un sistema computerizzato integrato e può essere visualizzato tramite uno schermo. Una volta selezionata la vettura da utilizzare, l'impianto conduce il veicolo dall'area di parcheggio verso l'uscita.

“Questa soluzione”, spiega il suo ideatore, “è rivolta a costruttori, progettisti, amatori e collezionisti e può essere applicata a edifici residenziali, ristrutturazioni, condomini, edifici commerciali, rivenditori d'auto, showrooms”.

Il sistema di ottimizzazione dei posti auto, permette di aumentare le possibilità di parcheggio raddoppiando o addirittura triplicando lo spazio esistente, con un costo complessivo del 50% in meno rispetto ai maggiori competitors.

Poiché le vetture (e le moto) erano tante, nello stesso edificio ex Eldorado, Montagni ha ricavato un ulteriore salone espositivo a due piani, impreziosito da poster in bianconero di grandi dimensioni.





## INFO & CONTATTI

Collezione Claudio Montagni  
Via Gallarate 221, 20100 Milano

Telefono: 338-9863739  
Internet: [www.dominobox.it](http://www.dominobox.it)



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO  
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

# FONDAZIONE KAWASAKI KVMX MUSEUM



*Giuseppe Valenza*

Nel dicembre del 2015 l'ASDPJ 4X Racing Team, presieduto da Paolo Marozzo, inaugurava il primo Museo Storico Kawasaki WMX (Vintage Motocross), con il patrocinio del Comune di Castrolibero, del C.O.N.I. e della Regione Calabria, con il riconoscimento ufficiale dell'importatore Kawasaki Italia e dell'AHRMA (American Historic Motorcycle Association).



Il MIBACT, Direzione Generale Musei, avrebbe contribuito a sua volta alla creazione del sito web del Museo [www.kawasakivmxmuseum.it](http://www.kawasakivmxmuseum.it) e alla realizzazione del museo virtuale, nell'ambito del Progetto di Digitalizzazione dei Musei (D.M. n.451/2020 e D.M. n.62/2021).

Dopo una intensa e positiva fase gestazionale che, negli ultimi anni, ha portato al traguardo delle 10.000 presenze annuali grazie anche alle attività collaterali come gli open day, le tavole rotonde con gli studenti, le mostre d'arte e fotografiche tematiche, e agli incontri con campioni del motociclismo (la più emozionante è stata quella con il grande Alessandro "Ciro" De Petri) il Museo si è trasferito nella nuova prestigiosa sede a Camigliatello Silano, celebre località sciistica in Calabria, del Comune di Spezzano della Sila (CS). Un Museo innovativo ed altamente tecnologico progettato per accogliere visitatori da tutto il mondo ed incentivare i flussi turistici nella regione. La nuova struttura museale ha una superficie complessiva di 1500 Mq distribuita su tre livelli di 500 Mq ciascuno che includono: un settore dedicato a Steve Mc Queen, alla sua Kawasaki originale del 1970 ed alla sua cinematografia, un settore dedicato alla Biblioteca dello Sport (in collaborazione con il CONI e intitolata alla memoria del celebre giornalista fotografo del Mondiale di Motocross "Adriano Dondi", un settore, quello principale, dedicato alla esposizione "Statica e Multimediale" dei modelli Kawasaki che hanno fatto la storia del motocross internazionale.



L'attuale collezione, dall'inestimabile valore e divenuta di proprietà della Fondazione Kawasaki VMX Museum Italy, comprende attualmente 15 esemplari prototipi originali (No Repliche) della serie SR che hanno gareggiato in tutto il mondo. Si tratta della Kawasaki F81M 250 (1970), uno dei sei esemplari Kawasaki che la casa giapponese aveva dato in promozione a Steve Mc Queen durante la realizzazione del film Le Mans ed appartenuto successivamente alla collezione privata dell'attore Burt Reynolds; delle Kawasaki KX 450 F12 (1974) della Kawasaki KX 250 A5 (1979) della Kawasaki 500 SR (1980) di Brad Lackey, primo ed unico americano a vincere il Campionato Mondiale Motocross nella categoria 500cc nel 1982; delle Kawasaki KX 250 A1 (1974) e Kawasaki KX 250 A2 (1975) guidate a scopo promozionale per Kawasaki USA da Ryan Villopoto, pilota americano attivo tra il 2006 e il 2014 e vincitore di ben 83 competizioni nelle categorie 250cc e 450cc dell' American Motorcyclist Association (AMA); della Kawasaki KX 400 A2 (1976) donata dall'associazione americana Raccolta Fondi Reduci Vietnam; della Kawasaki KX 250 A4 (1978), dell'americano Gary Semics; della Kawasaki KX 250 A7 (1981) di David Bailey, pilota americano con all'attivo 30 vittorie nei campionati dell'AMA e campione nella 250cc e 250CX cc nel 1983 e nella 500cc nel 1986 e 1987; della Kawasaki KX 250 B1 Prototype SR (1982) Kawasaki Japan; della Kawasaki KX 250 C1 SR (1983) di Billy Liles pilota americano attivo nelle competizioni del Mondiale Motocross tra il 1982 e il 1994; della Kawasaki KX 500 B2 (1986), USA version, pilotata in alcune gare di Supercross americano da Georges Jobè, vincitore di cinque titoli mondiali motocross nella 250cc (1980 e 1981) e nella 500cc (1987, 1991 e 1992); della Kawasaki KX 500 C1 (1987), destinata alla guida del pilota italiano Eno Carducci del Kawasaki-Cinti Team, partecipante al Motocross World Championship nel 1986 e 1987; la Kawasaki KX 250 F1 (1988) di Larry Brooks, pilota americano dalla lunga carriera alla guida di varie case motociclistiche ed, infine, la Kawasaki KX 60 B15 1999 con cui iniziò a correre Jorge Lorenzo, pilota spagnolo con all'attivo ben cinque titoli nel moto GP. Entro l'anno la collezione verrà arricchita con altri sei prestigiosi esemplari di provenienza Kawasaki USA appartenuti a piloti iconici del Supercross tra cui Jeff Ward e Ron Lechien e tutti da 500 cc.



## DOVE, COME E QUANDO

Fondazione Kawasaki KVMX Museum  
SP256, 60 - Camigliatello Silano (CS)  
Telefono: 392 484 5370  
Sitoweb: [www.kawasakivmxmuseum.it](http://www.kawasakivmxmuseum.it)

Giorni di apertura  
Venerdi – Sabato – Domenica  
Orari: dalle 10,00 alle 20,00



AUTOMOTOCCLUB 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**

**Elissabetta Cozzi**

**Ugo Elio Giacobbe**

**Davide Lorenzone**

**Silvia Nicolis**

**Giuseppe Valenza**

**Roberto Vellani**

Grafica e impaginazione

**netplanet**



[www.asimusei.it](http://www.asimusei.it)