



n. 19 / settembre 2024

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE
WWW.ASIMUSEI.IT

www.asimusei.it

PASSEGGIANDO IN CALIFORNIA IL PETERSEN AUTOMOTIVE MUSEUM



Testo e foto di Stefano Chiminelli

Los Angeles è universalmente conosciuta come la città degli “Angeli”!
Oppure la città del cinema, Hollywood, Beverly Hills, le ville degli attori e la consegna degli Oscar.
Un luogo che invita a sognare e per gli appassionati di motorismo storico i sogni diventano realtà
al Petersen Automotive Museum.



Fondato nel 1994 dal magnate dell'editoria Robert E. Petersen (editore, tra l'altro, di Hot Rod e Motor Trend), festeggia, in questi giorni, i 30 anni di vita ed è gestito da una Fondazione no profit che annovera, tra i suoi Consiglieri, nomi del calibro di Greg Penske, Bobby Rahal e Merle Mullin, già proprietaria del Mullin Museum. Il Presidente è Riccardo Varner, un passato da petroliere con una passione sfrenata soprattutto per il mondo delle Moto.

Il museo è situato nell'elegante Miracle Mile, quartiere conosciuto anche come Museum Row, al numero 6060 di Wilshire Boulevard ed è immediatamente riconoscibile per i 308 nastri metallici rosso fuoco che circondano la struttura. Nel 2015 è stato completamente ristrutturato, al costo esorbitante di 125 milioni di dollari, dallo studio degli architetti Kohn, Pedersen e Fox, uno dei più famosi degli States, che gli hanno conferito la forma attuale. All'interno della struttura, un comodissimo parcheggio multipiano permette al visitatore di accedere direttamente alla biglietteria del museo.





Robotaxi Waymo by Jaguar

Il Petersen è strutturato su tre livelli, in linea con i moderni dettami dell'edilizia museale, che si visitano partendo dall'alto. Si possono visitare 25 gallerie, ognuna dedicata ad una personalità della storia del Motorismo Mondiale, tutte ispirate ad un tema principale: La Storia, L'Industria, L'Arte dell'Automobile. Oltre alle esposizioni stabili, nelle varie gallerie si alternano mostre sempre diverse ed interessanti, rendendo dunque questo incredibile museo -uno dei più grandi al mondo- un autentico ed inesauribile serbatoio di idee, sogni, emozioni.

Durante la mia visita, erano attive tre mostre. La prima definita La Strada di Waymo verso il Trasporto Autonomo perché San Francisco viaggia nel futuro ed ha più di 700 Robotaxi già circolanti del progetto Waymo su base Jaguar. La seconda intitolata Super/Iper le automobili definitive. La terza Low Rider - Icone della strada e dello Spettacolo. Molto interessante Waymo, una vera finestra sul futuro ormai prossimo e che in molte parti degli States è già realtà consolidata. Molte postazioni interattive illustrano in maniera esaustiva quello che a breve vedremo circolare anche nelle nostre strade.



Bugatti Divo del 2020





Chevrolet Impala stile Low Rider

Super/Iper presenta le ultimissime ipercar, tra le quali svetta sicuramente la Bugatti Divo, una delle solo 40 prodotte, dedicata al pilota francese Albert Divo, uno dei maggiori interpreti della casa di Molsheim. Motore 16 cilindri, 4 turbo, 8 litri, 1500 cavalli il tutto al prezzo scontato di oltre 5 milioni di dollari!

Incredibile, invece, la mostra sulle Low Rider, fenomeno poco conosciuto e praticato in Italia ma che negli Stati Uniti ha raggiunto vette inimmaginabili. Difficile descrivere le auto e le moto esposte! Anche le fotografie illustrano a malapena questi folli “capolavori”. Vederne così tante e tutte insieme non mi era mai capitato e, nonostante io non le apprezzo particolarmente, devo ammettere che l'effetto era strabiliante!

Sicuramente la galleria che più rapisce lo sguardo e il cuore di noi appassionati è quella dedicata ai “Tesori” della collezione del Petersen Museum che si intitola ‘Splendore e Velocità’. Qui è d'obbligo soffermarsi su alcune vetture esposte. La prima e più iconica del museo che troneggia sotto i riflettori al centro della sala è la Rolls Royce Phantom 1 del 1925, meglio conosciuta come “Round Door”.



Rolls Royce Phantom del 1925

L'auto fu realizzata nel secolo scorso con carrozzeria cabriolet di Hooper per la signora Hugh Dillman di Detroit che però non la ritirò mai. Fu allora rivenduta al Raja di Nanpara. Nel 1934, il successivo proprietario la inviò in Belgio presso la carrozzeria Jonckheere per un aggiornamento stilistico. Ecco allora la nostra RR trasformarsi con una carrozzeria aerodinamica che scimmiettava le forme dei carrozzieri francesi, completa di doppi tetti, radiatore inclinato e, soprattutto, portiere perfettamente rotonde!

Appartenuta poi a diversi altri proprietari, tra cui il Duca di Windsor, venne poi ritrovata in pessime condizioni nei primi anni '50 nel New Jersey da Max Obie che, dopo averla fatta dipingere d'oro, la esibiva, al costo di un dollaro a biglietto, all'interno di una speciale box. Dopo un periodo trascorso tra la costa est degli USA e il Giappone, nel 2001 entra a far parte, dopo un poderoso restauro, dei gioielli di famiglia di Petersen.





Jaguar XK SS del 1957 ex Steve McQueen

Meno appariscente, ma sicuramente sinuosa ed affascinante, ecco quella che ritengo una delle automobili più belle al mondo: la Jaguar XK SS del 1957, una delle sole 14 costruite. Non è una XK SS qualunque, ma quella appartenuta a Steve McQueen. Originalmente bianca con gli interni rossi, fu poi riverniciata nel classico British Racing Green proprio dal famoso attore Hollywoodiano, che non disdegnava sporcarsi le mani all'interno del vano motore.

Altro gioiello della corona, per la categoria Velocità, una incredibile Ford GT 40 MK III del 1967. Questa è la versione stradale delle GT 40, plurivincitrici a Le Mans e che costrinsero Ferrari ad abbondanti dosi di Malox.

Delle sette Ford GT40 Mark III costruite, quattro sono state consegnate con guida a sinistra come questa vettura. Si tratta di un raro esemplare omologato per la strada (telaiο MK3 1105) originariamente di proprietà del famoso direttore d'orchestra austriaco Herbert von Karajan, che la guidava con parsimonia e mai sotto la pioggia. La Mark III differiva dalle versioni precedenti in quanto aveva fari rotondi anziché oblungi, uno spazio per i bagagli, sospensioni meno rigide e interni più confortevoli.

Nel mezzo della galleria, splendente nel suo nero abbagliante, ecco un'altra gemma rara di cui non conoscevo l'esistenza: Ferrari 212/225 barchetta Touring Superleggera del 1952. Questa è l'ultima Ferrari "barchetta" non da corsa carrozzata dalla Carrozzeria Touring Superleggera. Un vero lupo travestito da agnello. Fu ordinata dalla Ford Motor Company a nome di Henry Ford II e consegnata con un motore 225 a tre carburatori preparato per le corse. Attentamente studiata ed esaminata dagli stilisti e dai tecnici Ford durante lo sviluppo della Thunderbird del 1955, tra cui la griglia a nido d'ape, la presa d'aria sul cofano e le proporzioni complessive.



Ford GT 40 MK III del 1967





Il capolavoro di Savonuzzi - Cisitalia 202 SC berlinetta

Sempre restando in tema Italia, ecco un capolavoro universalmente riconosciuto: la splendida Cisitalia SC 202 Berlinetta Pinin Farina del 1947. Nata dalla felice penna di Savonuzzi, poi leggermente modificata da Pinin ma sufficiente ad attribuirgliene la paternità, la berlinetta made in Dusio è una pietra miliare nel mondo delle GT, tracciando il solco tra le forme ridondanti anteguerra e le filanti ed essenziali linee degli anni 50 ed oltre. Innovativa a tal punto da essere esposta perennemente al MoMa di New York come scultura semovente.

Non posso non menzionare una vettura che mi colpì dalla copertina di un Quattroruote di un'era fa e che, casualmente, ho ritrovato proprio qui, nella galleria intitolata "Eyes on the road" che presenta, come recita il sottotitolo "Il ruolo dell'auto nel plasmare l'ambiente circostante e l'influenza sugli artisti". Enigmatico ma efficace! Alle pareti quadri di Andy Warhol, Roger Kunts, Vic Muniz, Ed Ruscha e molti altri.

Ed al centro del salone ecco la magnifica Lei: Gilda!

Il nome mutuato da quello del film noir del 1946 con una conturbante Rossa che rispondeva al nome di Rita Hayworth, il progetto della Chrysler a guida Virgil Exner seguendo il filone stilistico "Forward Look" e la matita, ancora una volta di Giovanni Savonuzzi che, nella sua parentesi americana sotto le insegne di Ghia, progetta questa futuribile concept car, esposta al Salone dell'auto di Torino del 1955 e poi, come detto, stupenda immagine su fondo dark in copertina del settimanale della Domus. Questa interpretazione stilistica rivoluzionerà il design automobilistico della Chrysler.

Già tutto questo vale sicuramente il viaggio a Los Angeles. Ma la mia sorpresa è diventata autentica meraviglia quando, dopo oltre due ore di visita, in prossimità dell'uscita, già sognando una sosta per riprendere fiato, una solerte bigliettaia mi suggeriva, con voce suadente e pagando naturalmente un secondo biglietto, di visitare il Vault, ossia la cassaforte del Petersen Museum, con altre 300 auto e motociclette stoccate nei sotterranei. Mia moglie ha avuto un lieve mancamento. Ma io ho tenuto duro e vi racconterò questa seconda meraviglia nel prossimo numero de 'La Rivista dei Musei'.



Chrysler Gilda del 1955, con il motore a turbina



Ferrari 212-225 barchetta Touring ex Henry Ford



SCHLUMPF COSI' NACQUE IL MUSEO PIU' FAMOSO



Roberto Vellani

Hans e Fritz Schlumpf, due fratelli alsaziani di Mulhouse intrapresero una redditizia attività legata al tessile negli anni '20. Diventati capitani d'industria con notevoli risorse economiche, affiancarono alla gestione aziendale una passione travolgente per le vetture da corsa ed in particolare per le Bugatti, considerate l'apoteosi in fatto di stile ed aggressività corsaiaola.



La Bugatti che Fritz Schlumpf utilizzava nelle corse degli anni Venti

Nel 1936 Fritz si regalò la prima Bugatti con la quale iniziò a correre con alterni risultati.

Di "Gentleman Driver" ancora nessuno parlava, ma Fritz ne rappresentava la primordiale evoluzione.

Ricco, giovane, amante del rischio, era facile vederlo circondato da belle donne, affascinate dal suo stile di vita e dalla sua disponibilità.

Terminata la stagione delle corse, dopo aver cambiato svariati modelli, Fritz, assieme al fratello Hans, inizia nel 1951 la raccolta delle vetture che furono i loro sogni fin da bambini. Non c'era Bugatti disponibile sul mercato che non fosse acquistata dai due facoltosi fratelli. Un interessamento che sfiorava la fobia. Non importava il modello, l'essenza era il radiatore a ferro di cavallo con la scritta Bugatti.

La loro raccolta -sempre più grande- non venne inizialmente molto considerata perché in quegli anni, nel dopoguerra, le priorità erano altre. Fino al 1957 Fritz si occupò saltuariamente della collezione che veniva gestita più come accumulo seriale che come un'esposizione museale. Proprio nel 1957 avvenne la svolta, uno degli stabilimenti tessili Schlumpf di Mulhouse venne chiuso per ristrutturazione e mai più destinato alla produzione industriale.



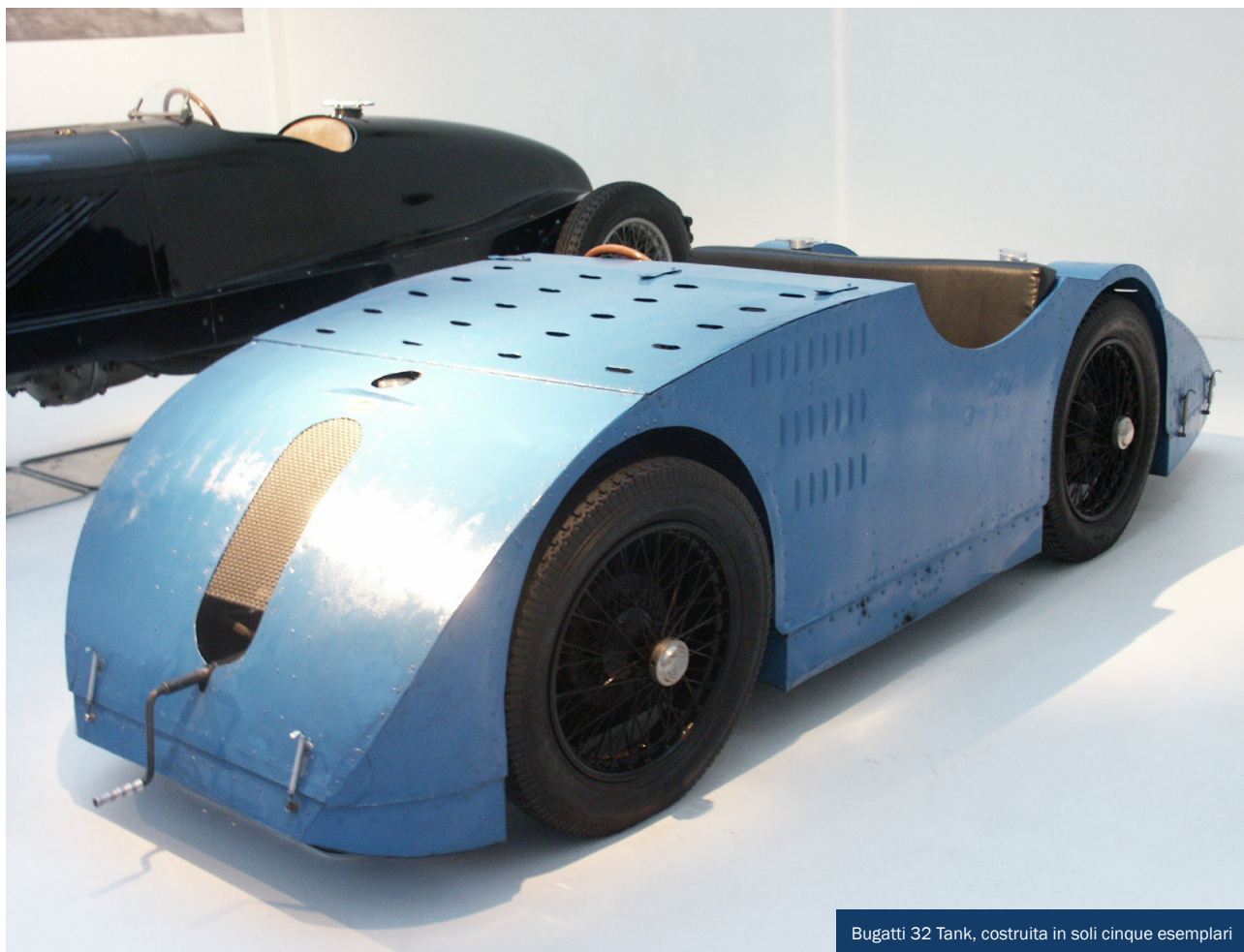
AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Apparentemente abbandonato, cominciò ad essere riempito con le vetture che i due fratelli andavano continuamente ad acquisire.

All'interno avevano già iniziato le fasi di restauro. E la maggior parte della gente -afflitta da ben altri bisogni- guardava quella impresa come una bizzarra iniziativa. Insomma tutti pensavano che restaurare vecchi catorci di basso valore economico significava soltanto avere risorse disponibili che mai sarebbero tornate economicamente redditizie.

Quella che era una innocua passione doveva però fare i conti con la storia sociale che cambiava. Se la rivoluzione francese di due secoli prima aveva segnato un'epoca, altrettanto si poteva dire del "Sessantotto francese" quando i giovanili venti rivendicativi scossero non solo la Francia, ma l'America e l'Europa intera. I giovani chiedono libertà, cessazione della guerra nel Vietnam, accesso all'Università per tutte le scuole, riconoscimento del ruolo femminile all'interno di una famiglia meno patriarcale, insomma un'etica più laica. Il mondo operaio chiede salari equi e i giovani contestano l'autoritarismo della borghesia, spesso ispirato all'ipocrisia più che al merito. Il colosso Schlumpf inizia a scricchiolare, fors'anche per la mediocre gestione imprenditoriale dei titolari che dedicavano più tempo alle auto che alla loro azienda. La crisi del petrolio del '73 assestò il colpo finale e venne dichiarato il fallimento.

I fratelli Schlumpf fuggirono in Svizzera, riparando a Basilea, e le loro fabbriche vennero occupate.



Bugatti 32 Tank, costruita in soli cinque esemplari

Lo stabilimento di Mulhouse, non essendo operativo, in un primo momento venne risparmiato. Pochi sapevano che cosa si celasse all'interno, auto di valore storico, ma all'epoca di valore economico non ritenuto rilevante dalla gran parte della gente. Intanto decine e decine di lavoratori con famiglie da mantenere erano da mesi senza salario. La rabbia cresceva perchè gli operai senza lavoro avevano visto fuggire in Svizzera i loro titolari, mentre loro faticavano a sbarcare il lunario.

Venne il giorno in cui, un certo numero di lavoratori esasperati, volle vedere cosa si celasse all'interno del vecchio stabile, forse con l'intenzione di occuparlo. All'apertura delle porte si resero conto che quello era un sito non produttivo, ma pieno zeppo di vecchie auto, moltissime Bugatti, vero sfizio dei proprietari. In alcuni affiorò l'istinto di distruggerle per vendicarsi del crac aziendale nato dall'insipienza dei loro datori di lavoro che a tutto pensavano tranne alla salvaguardia del lavoro dei loro collaboratori.

Altri, più astuti, smontarono fanali, accessori, sedili e ricambi d'ogni genere e, per mettere d'accordo il pranzo con



la cena, vendettero ricambi ad altri musei, Italia compresa, che acquistarono i preziosi oggetti fingendo di ignorarne la provenienza. Fortuna volle che un sindacalista illuminato rabbonì le maestranze dicendo loro che la vendita dei ricambi poteva essere solo una parziale soluzione ai loro problemi. Forse quell'uomo era un appassionato di ruote classiche, impossibile saperlo, ma sicuramente era aggiornato sul crescente interesse che in quegli anni riscuotevano le auto da collezione. A seguito del boom economico degli anni '60, il motorismo storico era infatti uscito dal limbo di quella che era comunemente considerata una lucida follia e cominciava a riscuotere un crescente interesse economico.



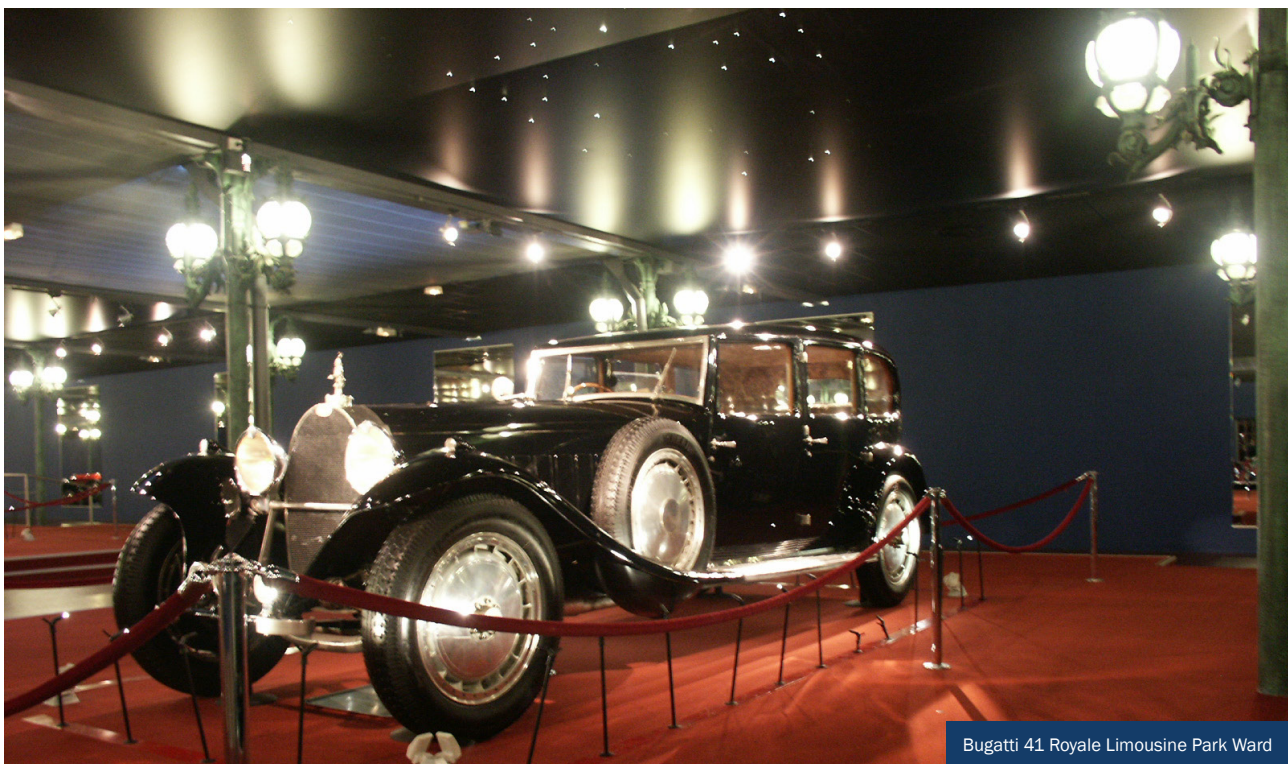
Fra le vetture esposte in questo museo statalizzato dal governo francese molte Bugatti

Andò a finire che i lavoratori prima rallentarono e poi cessarono lo smontaggio e le vendite ed iniziarono le battaglie legali per salvare stipendi e liquidazioni. La Magistratura francese diede ragione ai lavoratori e autorizzò la rivalsa dei loro stipendi attraverso il sequestro della collezione, la cui vendita avrebbe saldato i creditori. Ma i francesi, si sa, amano difendere i beni nazionali, a differenza di altri paesi.



Non mancano anche le vetture Ancêtres, le antenate delle automobili





Bugatti 41 Royale Limousine Park Ward

Così il governo francese creò un Museo di interesse nazionale e “statalizzò” le perdite, liquidò le pendenze economiche del gruppo Schlumpf e acquisì definitivamente la proprietà di edifici e vetture.

La vicenda ebbe notevoli strascichi perché, a quel punto, i fratelli Schlumpf dalla finestra protetta di Basilea dove erano fuggiti, fedeli alla massima secondo la quale gli utili sono sempre privati e le perdite pubbliche, chiesero la restituzione dei loro beni, sostenendo il loro valore era superiore ai debiti accumulati negli anni di dissennata gestione aziendale. La giustizia francese rispose picche, e nacque così il Musée National de l'Automobile – Collezione Schlumpf. Probabilmente il fatto di inserire il nome Schlumpf nella intestazione ufficiale deriva da un qualche accordo scaturito dopo annose liti giudiziarie. Per gli amanti dei motori è stata una fortuna, per lo Stato francese pure, e anche i lavoratori ne uscirono soddisfatti, pur restando senza lavoro. E ai fratelli Schlumpf, anche se non la medaglia di illuminati imprenditori, va sicuramente il merito di aver raccolto e conservato per lunghi anni automobili oggi diventate preziose, autentiche opere d'arte.



Il Museo Schlumpf offre una panoramica eccezionale di vetture del Novecento



IL MAUTO RICORDA SENNA

FINO AL 13 OTTOBRE UNA MOSTRA IN SUO ONORE



Danilo Castellarin

Difficile dimenticare il 1° maggio 1994, quando alla curva del Tamburello di Imola finì la vita di Ayrton Senna. Fino al 13 ottobre 2024 la bella mostra Senna Forever onora la sua memoria al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino che raccoglie oggetti di diverso genere, ripercorrendo la carriera del pilota brasiliano, dalle esperienze sui kart fino alle monoposto di Formula 1. Vetture, documenti, pubblicazioni e memorabilia: tra questi, la più completa raccolta delle tute da corsa e dei caschi del pilota e un'ampia selezione di tutte le pubblicazioni uscite, nel mondo, su Ayrton Senna. Ma non è solo la carriera del pilota a finire sotto la lente di un'esposizione che sa anche essere struggente ed emozionante perché in mostra ci sono molti oggetti, dettagli, ricordi personali, oltre a filmati che dimostrano cos'era e com'era la Formula 1 prima dello sbarco del chiassoso baraccone contemporaneo, urlato da speaker orfani di storia. Le immagini (fra le prime on board camera) dimostrano cosa voleva dire guidare una F.1 di fine '900, con l'auto che ad ogni curva, ad ogni imperfezione dell'asfalto (e ce n'erano davvero tante) sembrava fare del suo meglio per sfuggire alle mani del pilota per portarlo a mare (siamo a Montecarlo) o contro le barriere.



Se i grandi schermi trasmettono come guidava, alcune frasi scritte sulle bianche pareti del Mauto ricordano come e cosa pensava Ayrton Senna. «Voglio vivere pienamente e molto intensamente. Non vorrei mai vivere parzialmente, soffrendo di malattie o infortuni. Se mai mi capiterà di avere un incidente che mi costerà la vita, spero che accada in un istante». Oppure: «La sensazione del pericolo è emozionante. La sfida è trovare nuovi pericoli». E ancora: «Non so guidare in un altro modo che non sia rischioso. Ognuno deve migliorare se stesso. Ogni pilota ha il suo limite. Il mio limite è un po' più lontano di quello degli altri».



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Il Gran Premio del Portogallo del 21 aprile 1985 è una delle tappe più importanti nella carriera di Ayrton Senna

Ad ognuno trarre le conclusioni su questi concetti che portarono il brasiliano anche ad azioni non propriamente corrette, soprattutto contro Alain Prost, nemico giurato. O a enfatizzare il suo rapporto con Dio, rendendolo pubblico, esibito, quasi partenopeo. Eccessi che contribuirono a disegnare quel personaggio irripetibile (come lo fu Gilles Villeneuve) così lontano dai futuri colleghi omologati dal marketing che hanno reciso ogni rapporto con i media -e dunque con gli appassionati- per non turbare sponsor e interessi milionari e diventando così desolatamente uguali e omologati, come raccomandato dal libretto istruzioni per l'uso. Aiuta a capire l'impatto che la sua morte suscitò rileggendo l'articolo di Enzo Biagi sulla prima pagina del Corriere della Sera, uscito il 3 maggio 1994. Biagi è vivamente colpito dalla scomparsa a Imola, in pochi giorni, di Roland Ratzenberger e di Ayrton Senna.

La fine dei due piloti scatena la consueta ondata di riprovazione contro l'automobilismo nella quale interviene anche il presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro, che chiede di "accertare la responsabilità di questi dolorosi eventi". Dopo numerose verifiche, perizie, processi, la Corte di Cassazione stabilisce che il decesso di Senna è stato cagionato dalla rottura dello sterzo, come conseguenza di una modifica malamente eseguita prima della gara, che il pilota stesso aveva richiesto per avere una migliore posizione di guida. Biagi è attratto dall'automobilismo. Ha scritto un bel libro-intervista su Enzo Ferrari e sa di cosa parla, a differenza di molti colleghi che intervengono a vanvera sull'argomento solo perchè fa notizia. Così, dopo la morte del campione brasiliano, prende il telefono in mano e chiama Chiti per avere un suo parere. «Chiesi all'ingegner Chiti: 'Che cosa si prova quando uno dei tuoi corridori si ammazza?' Risposta: 'Uno cerca di essere freddo, è un mestiere brutto. È come fare l'ufficiale in guerra. Piangi perchè c'è l'assalto?'».



Lotus-Honda 99T4 Camel vincitrice con Senna al GP di Monaco 1987 e concessa al Mauto dal Classic Team Lotus Collection



In esposizione anche moltissime fotografie, selezionate dal giornalista Carlo Cavicchi e dalla direttrice del museo Lorenza Bravetta tra oltre 12 mila scattate dai più grandi fotografi dell'epoca: Angelo Orsi, Bernard Asset, Ercole Colombo, Martyn Elford, Rainer Schlegelmilch, Steven Tee, Keith & Mark Sutton, a cui si aggiungono quelle degli archivi di Autosprint, Motorsport Images e LAT Images. In mostra anche la monoposto più triste, la Williams-Renault FW16 1994, quella con cui Senna fece l'incidente mortale alla curva Tamburello del circuito di Imola, durante il Gran Premio di San Marino del 1994. L'inchiesta accertò il cedimento dello sterzo a causa di una modifica richiesta dal campione brasiliano per alzare la posizione di guida.



La prima pagina del Corriere della Sera del 3 maggio 1994



La McLaren-Honda MP4/7 1992 della Collezione Barilla, a bordo della quale Ayrton Senna ha vinto il Gran Premio d'Ungheria 1992



Il Dap Kart usato da Senna nella stagione 1982 e oggi della collezione Apicella



Le tute del campione brasiliano

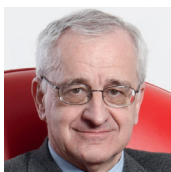


Le innumerevoli pubblicazioni dedicate ad Ayrton



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

BERNAU: UN MUSEO PICCOLO PICCOLO



Testo e foto di Aldo Zana

Chi tra i collezionisti di giocattoli e automodelli non ha qualche volta sognato di realizzare un museo dove metterli in mostra?

Un collezionista bavarese lo ha fatto. E' Thomas Schneider di Bernau, cittadina ai bordi del Chiemsee, il lago più visitato della Germania.



L'esterno elegante del Museo.

Il "suo" museo è ospitato in un edificio di nuova costruzione nel comprensorio del Tennis Club locale che ha anche un grande parcheggio attrezzato per camper e roulotte, fornito di tutti i servizi. La superficie del Museo è poco più di un centinaio di metri quadri. Bastano perché il nucleo dei modelli esposti sono quelli mini, teoricamente in scala 1:87 cioè adatti ai trenini HO.

Non solo automodelli, principalmente Wiking e Schuco Piccolo, ma anche le bellissime navi in zama, lunghe una diecina di centimetri, prodotte dalla Wiking, complete di accessori per costruire un mini-porto. Ci sono anche decine di modelli Wiking in zama degli aerei tedeschi della guerra e dell'anteguerra: e chi li aveva mai visti?

Thomas era stato contagiato dalla passione per il collezionismo di automodelli nel 1969. Arrivato a oltre 20.000 esemplari, allargati a Siku, Märklin, Matchbox, anche a qualcosina di Lego, ha deciso di fare il Museo.

I modelli, tutti di piccole dimensioni, sono esposti in luminose vetrine a muro che ne contengono centinaia ciascuna. I vetri spessi rendono difficoltosa la fotografia ma non costituiscono un ostacolo per gli occhi umani.





Modelli Volkswagen in plastica, scala H0 della Wiking.

Si possono ammirare centinaia di mini-aerei Wiking, serie complete di esemplari Schuco Piccolo di colori vari, tra i quali le riproduzioni (si fa per dire) della Maserati 4CTL e della Ferrari 125 Grand Prix: entrambe praticamente mai vendute in Italia.

Ci sono automodelli in scala 1:43 compresa una selezione dei Märklin anteguerra, quasi più completa di quella visibile al Märklineum di Göppingen nel museo aziendale. Un espositore circolare è riempito di modelli Solido 1:43 degli anni Sessanta e Settanta.

C'è poco di veramente raro o unico. Lo spirito del museo è presentare la collezione di un privato, diremmo qualunque, che si è dedicato alla sua passione acquistando dapprima in negozio e poi, crescendo in età e disponibilità finanziarie, girando per Borse e mercatini.

Commendevole la scelta di evitare le infinite varianti moderne dei camion e pullman H0 Herpa, Busch e simili.

L'interesse più recente di Thomas Schneider sono i miniplastici H0 con le costruzioni e gli accessori di Faller, Preiser, Vaupe. In mostra se ne vede qualcuno.

Lo spazio limitato permette un microscopico shop che offre qualche esemplare Wiking personalizzato per il Museo.



Modelli vari Wiking in plastica, scala H0





L'interno del Museo. Tutto sotto vetro.



Vetrina dedicata agli Schuco.



Vetrina con i modelli 1:43 Solido.

DOVE, COME E QUANDO

Modellautomuseum Bernau
 Buchenstrasse 17
 Bernau am Chiemsee, Germania

Per gli orari di apertura dalla primavera
 all'autunno, consultare il sito
www.modellautomuseum-bernau.de



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

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it