



n. 21 / febbraio 2025

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

COLLEZIONE GIORGETTO E FABRIZIO GIUGIARO

Il censimento ASI ha raggiunto quota 300

Asimusei.it ha tagliato il traguardo delle 300 Collezioni catalogate nel sito. Testimone del prestigioso risultato è stata la Collezione Giorgetto e Fabrizio Giugiaro, situata a Moncalieri, a pochi chilometri da Torino, ospitata in un'area dedicata all'interno di GFG Style, centro stile avanzato fondato dai due designer nel 2015.

Giovedì 20 febbraio i Giugiaro sono stati i protagonisti del Fiva Heritage Hall of Fame Asi Designer Award. Durante la cerimonia organizzata a Villa Rey, alla quale ha partecipato Tidde Bresters, presidente Fiva, è stato premiato anche il designer Paolo Martin.



I Giugiaro sono stati i protagonisti indiscussi del design industriale, creando oltre 300 modelli iconici che si sono trasformati in più di 60 milioni di vetture circolanti nel mondo per oltre 70 marchi, come Alfa Romeo, Maserati, Volkswagen, Fiat, Hyundai, Bugatti, BMW e molti altri.

Per tale ragione le auto che fanno parte della collezione non sono solo degli oggetti, ma dei pezzi di storia che raccontano l'evoluzione del design automobilistico decade dopo decade, dal boom economico degli anni Sessanta a oggi. Dall'introduzione di forme più aerodinamiche negli anni '60 (i primi progetti realizzati presso Bertone e Ghia), fino all'adozione di linee più moderne e innovative (con il marchio GFG Style), ogni vettura rispecchia un certo periodo storico, ma ancora di più mostra la propensione a proiettarsi costantemente nel futuro, immaginando, anzi favorendo, l'evoluzione del design.

Si passa dalle iconiche vetture di serie note in tutto il mondo agli esperimenti e ai prototipi che sembrano tuttora arrivare dal futuro. Ogni pezzo è un'espressione diversa dell'ingegno di Giorgetto e Fabrizio, nato per rispondere a sfide che di volta in volta coinvolgevano ricerche su forme, meccaniche o materiali, così come un esempio di come la loro visione abbia cambiato la storia e la percezione pubblica dell'automobile nel corso dei decenni.

La collezione Giorgetto e Fabrizio Giugiaro vanta una quarantina di automobili e si è sviluppata "spontaneamente" nel corso degli anni. Si compone non solo di vetture di serie ma anche e soprattutto di esemplari rari quando non unici, raramente visibili al pubblico, come prototipi, one-off e modelli di stile.





DOVE, COME E QUANDO

GFG Style
Via Giulio Pastore 6-8
10024 Moncalieri (TO)

Telefono: +39 011 6203339
Email: info@gfgprogetti.it
Internet: <https://www.gfgstyle.it>



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

C'era una volta in America

I MUSEI AUTO DELL'INDIANA



Testo e foto di Aldo Zana

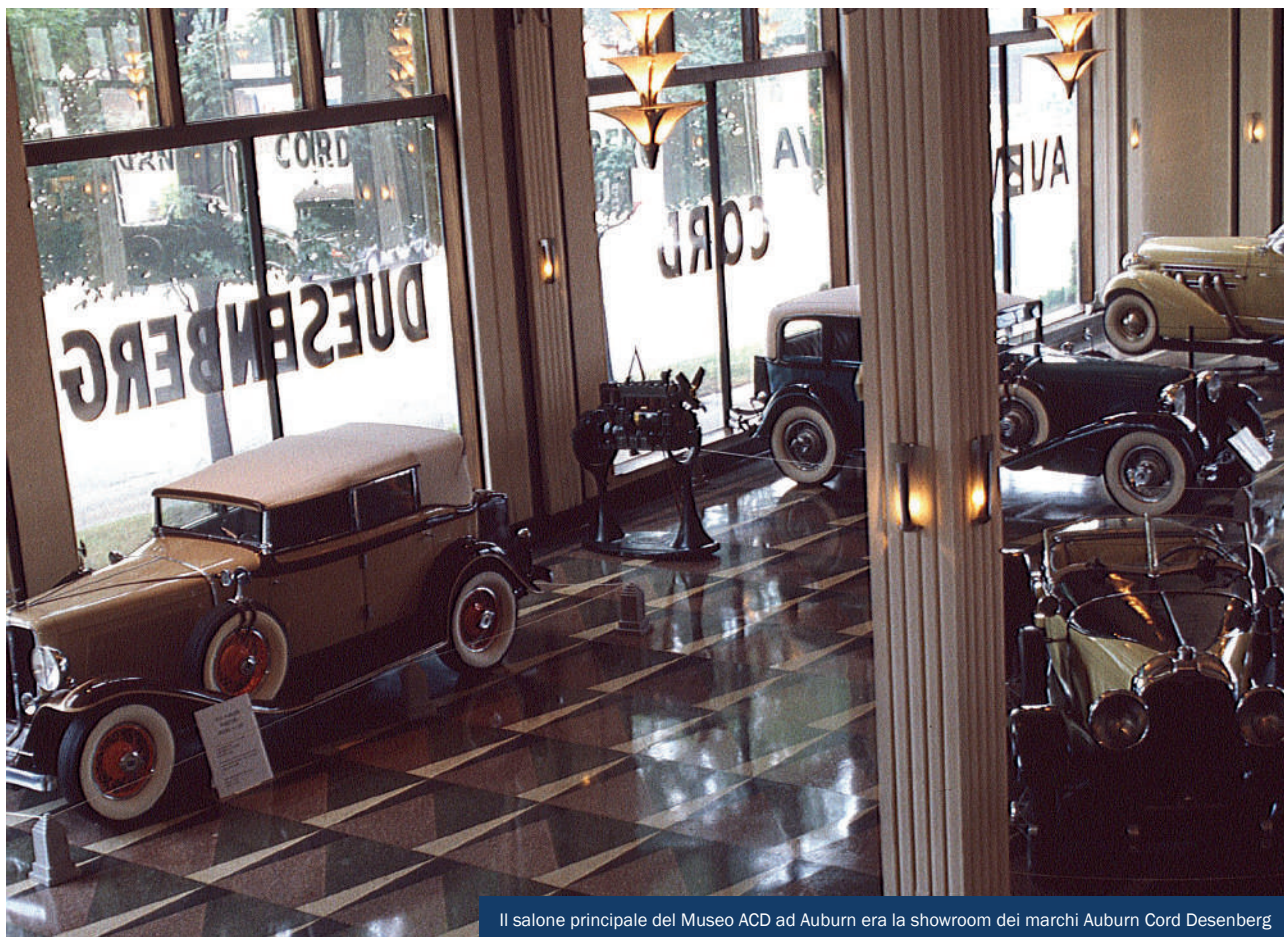
Bei tempi i primi anni Novanta in Usa. Voli interni frequenti, poco costosi, arrivavano dappertutto. Auto a noleggio in ogni aeroporto, economiche, grandi, comode, senza sovrapprezzi se restituite in un'altra location anche in uno Stato diverso. Benzina a pochi centesimi al litro.

Quando arrivavo a New York potevo con poca spesa fare un tour in più tappe prima di arrivare a Monterey, California, per la settimana del Concours di Pebble Beach.

Un anno scelsi l'Indiana come principale tappa intermedia. Trascurati Indianapolis pista e museo, già ben noti, ho visitato gli altri musei di auto storiche nel nord dello Stato.

L'Indiana è la vera culla dell'automobile USA con decine di produttori nei primi anni del Novecento. Prima che Detroit, Michigan, diventasse sinonimo di automobile americana. In Indiana c'erano, e sono durati parecchie decine di anni, fabbriche e marchi quali Stutz, Studebaker, Duesenberg, Frontenac, Graham-Paige, Cord, Auburn, Chevrolet, Packard. Molti fondatori venivano dall'Europa, quella a nord delle Alpi, principalmente Germania.

Prima tappa: Auburn, 250 km da Indianapolis, sede del Museo ACD, raccolta di veicoli storici di Auburn, Cord, Dusenbergh, tre marche fondamentali nella storia dell'automobile USA.

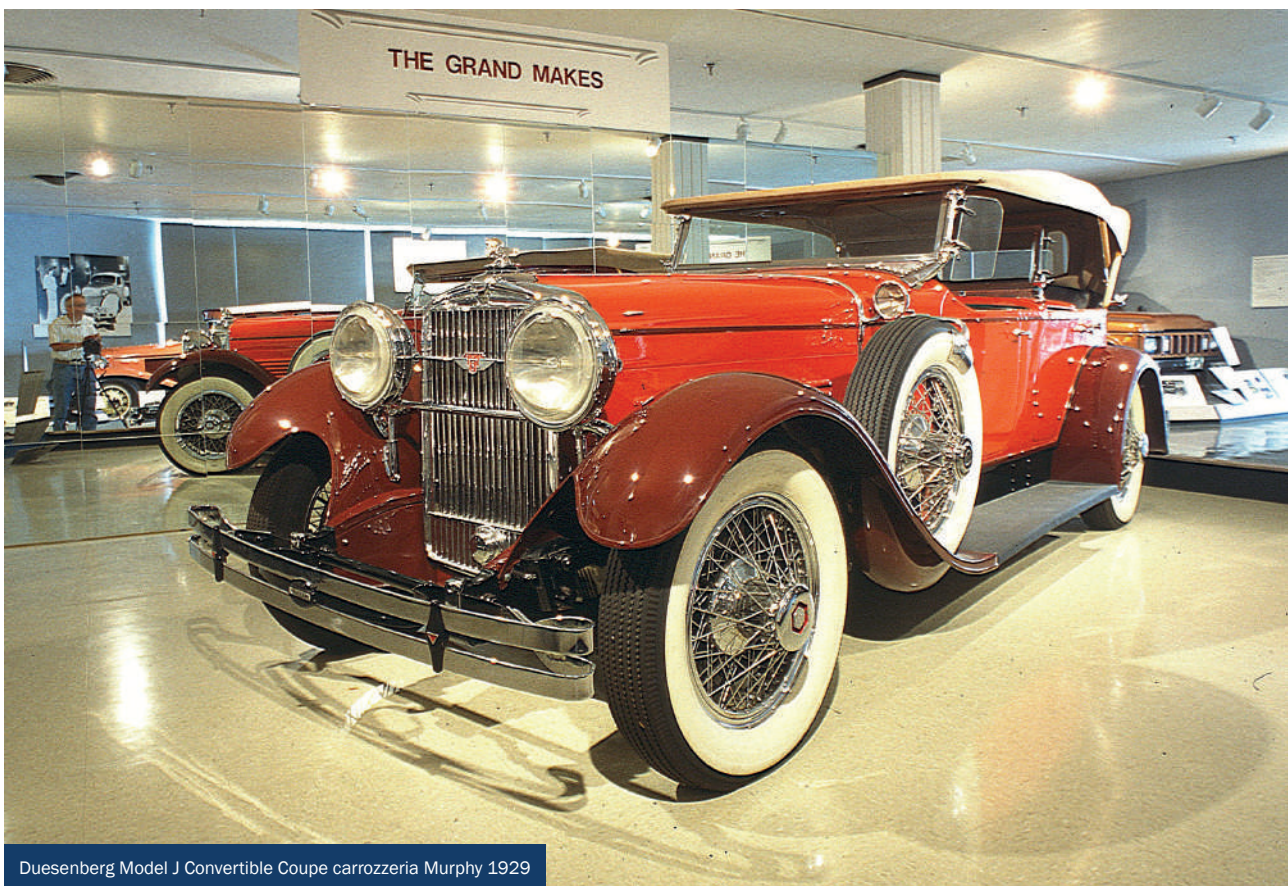


Il salone principale del Museo ACD ad Auburn era la showroom dei marchi Auburn Cord Duesenberg

Il Museo, aperto dal 6 luglio 1974, è ancora oggi nell'edificio originale: showroom e direzione della Auburn, costruito nel 1929 in stile Art Decò. Stile sensazionale per l'intero Midwest americano, terra di fattorie e tanta agricoltura. Finita la fabbrica delle auto Cord nel 1937, l'edificio è caduto in abbandono, per fortuna mai demolito, infine restaurato negli anni Settanta: la showroom è diventata il centro del Museo. Già da sola merita la visita.



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Duesenberg Model J Convertible Coupe carrozzeria Murphy 1929

Sono esposte esempi di Duesenberg, costruite a Indianapolis dai fratelli tedeschi Frederick e August da 1920 al 1940. L'azienda divenne nel 1926 proprietà di Errett Lohann Cord che a Auburn aveva la sua fabbrica delle auto Auburn e Cord. Tutte e tre le marche hanno prodotto auto di grande prestigio e costo, vestite dai maggiori carrozzieri americani. La produzione Auburn e Cord finì nel 1937 ed ebbe tutto il tempo di costruire i capolavori visibili nel Museo accanto alle Duesenberg.

Dietro lo showroom, che fa ripiombare nel lusso automobilistico degli anni Trenta, distopico con il periodo della Grande Depressione, sono stati riadattati a Museo le parti meno nobili dell'edificio: magazzini, centralino telefonico, uffici amministrativi.

L'auto più singolare allora in esposizione non c'entrava nulla con il resto del Museo: la Ferrari 340 Mexico Berlinetta Vignale telaio 0224AT, una delle tre costruite a Maranello per la Carrera Panamericana 1953 dove arrivò terza assoluta guidata da Luigi Chinetti e Jean Lucas. Dopo vari proprietari, tutti americani e tutti ben documentati, era arrivata nel 1979 nella proprietà di Larry Nicklin (1926-2015), uno dei fondatori del Ferrari Club of America, designer e artista di automobili. Una persona che diremmo strana, con il quale ero riuscito a entrare in contatto e che si è sempre rifiutato di rispondermi sulla sua carriera e sulle auto che aveva. Manteneva la 340 perfettamente originale e funzionante. L'aveva prestata al Museo perché fosse ben custodita, protetta, condivisa con il pubblico. Al contrario delle altre auto che possedeva, relegate in un barn (granaio) a Leo, Indiana, paesino vicino ad Auburn.

La Ferrari, ancora di proprietà di Larry Nicklin, è stata venduta all'asta RM di Amelia Island il 12 marzo 2011 per 4 milioni 290 mila dollari.



Ferrari 340 Mexico Berlinetta Vignale 1953 telaio 0224AT di Larry Nicklin



Cord 812, ultimo modello della marca nel 1937

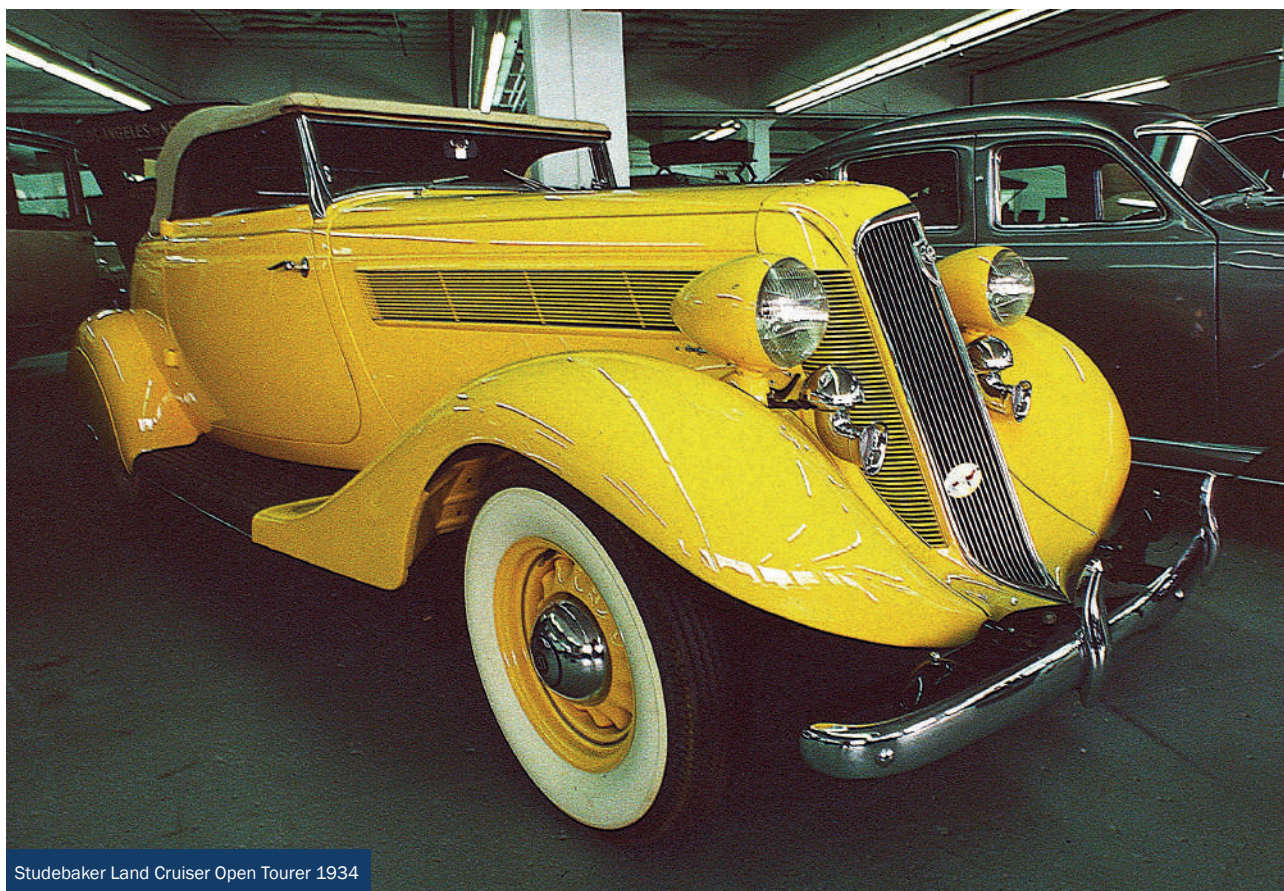


Da Auburn a South Bend sono un centinaio di km per arrivare al Museo Studebaker, una delle marche iconiche USA, fondata nel 1852 quale fabbrica di carri e carrozze dai fratelli Henry e Clement di lontana e incerta origine tedesca. La prima automobile della marca è una elettrica del 1902. Due anni dopo esce il primo modello a benzina. Dagli anni Venti le Studebaker diventano tra le più richieste nella classe medio-alta. Nel 1946 la marca si vanta di essere la prima in USA a produrre un modello completamente nuovo, la Champion disegnata da Raymond Loewy. Incorporata la Packard, produce nei primi anni Cinquanta la gamma Starliner, linee decisamente innovative e disegno ancora di Loewy. Poi evoluta nella gamma Hawk. Due gamme che, per i clienti americani sono rivoluzionarie come lo fu la Citroen DS in Europa. Ma non hanno il successo sperato e precipitano la marca verso la fine. Nel dicembre 1963 la Studebaker deve chiudere lo storico stabilimento di South Bend. La produzione di modelli banali senza la grande tradizione della marca continua, sempre più ridotta, nella fabbrica di Hamilton, Ontario, Canada, fino al 17 marzo 1966.

La collezione Studebaker, conservata dalla casa, torna a South Bend negli anni Settanta. Nel 1982 viene acquistato l'edificio del concessionario locale che nel 1992 diventa il Museo. Quello che ho visitato.

Le auto erano esposte nude e crude, allineate a lisca di pesce senza esaurienti cartelli esplicativi e in assenza di oggettistica memorabile per la marca.

Dall'1 novembre 2005 il Museo è aperto nella nuova sede, sempre a South Bend, in un campus di musei di proprietà pubblica.



Studebaker Land Cruiser Open Tourer 1934



Studebaker Commander 1953, disegnata da Raymond Loewy



Studebaker Silver Hawk Model 1957





Studebaker Starlight Coupe Hardtop "Bullet Nose" 1951

Pochi km da South Bend si arriva a Elkhart, capitale della omonima County (provincia). Oggi ci si può andare per vedere il museo dei camper, qui chiamati RV, Recreational Vehicles. Certamente meno affascinante del defunto Ray Miller Museum, 2130 Middleberry Street, chiuso definitivamente nel 2004 quando, il 28 ottobre, tutte le 44 vetture in esposizione andarono disperse all'asta di RM nello stesso edificio del Museo.

L'asta fruttò un incasso totale di 6 milioni di dollari che permise a Ray Miller di passare i suoi ultimi anni nel tranquillo e agiato pensionamento in Florida, dove morì a 75 anni il 25 novembre 2012.

Il pezzo più costoso dell'asta era la Duesenberg Model J Murphy Roadster 1930 ex-Jake "The Barber" Factor, il legale complice di Al Capone a Chicago.



Ray Miller Museum. Chrysler Model 75 Dual Cowl Phaeton 1929



Il Miller Museum esponeva altri esemplari degli anni Trenta, tutti in ottimo stato di conservazione estetica, presentati in piccoli diorami nei quali realistici manichini femminili con eleganti vestiti dell'epoca contribuivano a inquadrare l'anno di produzione dell'auto.

Allora era un'originale novità per noi europei. Ambientazione poi ripresa, esagerando, da François Confino al Mauto di Torino rinnovato e riaperto nel 2011.

Anche le pareti del Museo erano addobbate con mobili e insegne che restituivano l'epoca delle auto. Capolavori di automobilia che, probabilmente, sono stati poi venduti in qualche asta specializzata.



Ford Model A Runabout 1903

Il Miller Museum non aveva auto eccezionali, che da sole valessero la visita, ma era un insieme armonico, bello, razionale, curato nei dettagli, che lo rendevano unico. Comunque, per la storia dell'automobile made in USA, pezzi quali Ford Model T Speedster 1915, Ford Model A Runabout 1903, Kissel Model 45 Center-Door Tourister 1920, Nash Advanced Eight Victoria Coupé 1932, Ruxton Model C Roadster 1929, Reo Royale Convertible Coupé 1932, Cord 812 Phaeton 1937, Cadillac 355A V8 Roadster 1931 erano pezzi importanti, difficilmente visibili, allora e oggi, nei Musei americani.

Erano il segno tangibile della passione di un collezionista competente e acculturato. Come altri possidenti in USA, ha dapprima voluto il Museo per condividere con gli altri la sua passione per poi cedere di fronte alla realtà economica e monetizzare, distruggendolo all'asta, l'investimento di una vita.

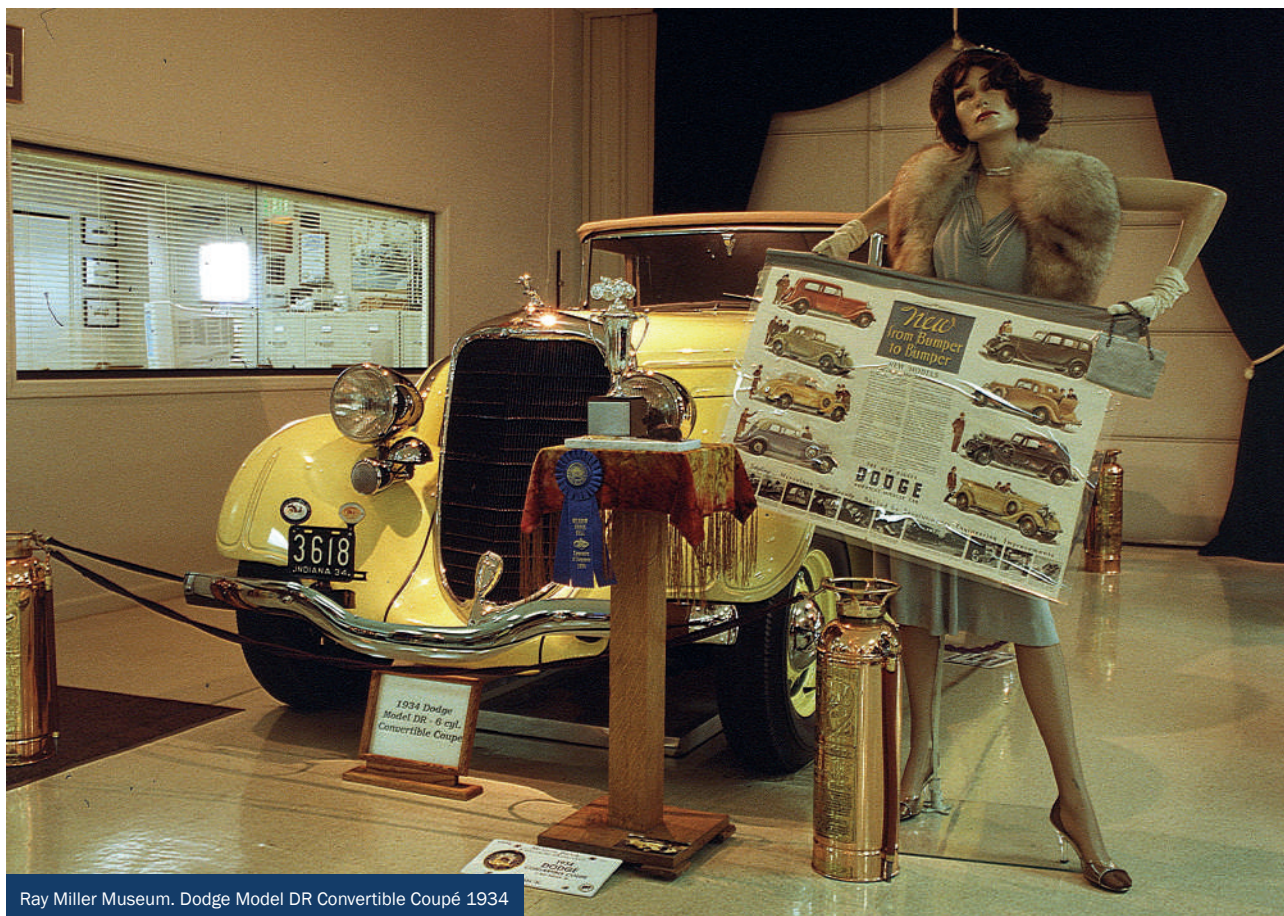


Una tipica "Woody" Estate Car anni Cinquanta



Auburn Model 851 Boattail Speedster 1935





Ray Miller Museum. Dodge Model DR Convertible Coupé 1934

DOVE, COME E QUANDO

ACD (Auburn Cord Duesenberg) Automobile Museum

1600 S. Wayne St., Auburn IN 46706

Aperto tutti I giorni 9-17

sito: automuseum.org,

e-mail: info@automuseum.org.

Ingresso: \$ 15.00

Studebaker National Museum

201 Chapin St., South Bend IN 46601

Aperto lunedì-sabato 10-17 - domenica 12-17

sito: studebakermuseum.org.

Ingresso \$ 11.00



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

SALA MUSEO ACHILLE VARZI

Sono pochi i personaggi capaci di lasciare il segno, di diventare simbolo di sport e cultura. Chi vi riesce può essere certamente annoverato tra le leggende. E' il caso di Achille Varzi, pilota motociclistico e automobilistico a cui Galliate, località in provincia di Novara, deve la sua fama tra gli appassionati di motori. Nella piazza principale, cuore della città di Galliate, dove si erge imponente senza tempo il Castello Visconteo-Sforzesco con al suo interno la Sala Museo Achille Varzi.

Entrare nella Sala Museo Achille Varzi è un viaggio nella storia. Alle pareti sono collocati dei pannelli descrittivi e fotografici, che illustrano le più importanti tappe della vita sportiva e privata di Achille Varzi, intervallati da altri argomentati e firmati da famosi giornalisti. Al centro della sala si trovano delle vetrine espositive contenenti cimeli, oggetti e onorificenze appartenuti a Varzi. Le medesime bacheche delimitano una passerella centrale, dove vengono collocate le moto in esposizione.



INFORMAZIONI UTILI

La Sala Museo Achille Varzi è aperta nelle domeniche pomeriggio, in quanto tappa stabile delle visite al Castello Sforzesco-Visconteo, dalle ore 15,30 come da calendario deliberato dall'Amministrazione Comunale di Galliate. Diversamente per enti, associazioni, club, scolaresche o anche semplici gruppi di appassionati è possibile usufruire di aperture straordinarie concordate, contattando direttamente il Moto Club Achille Varzi al seguente indirizzo: info@achillevarzi.org oppure museo@achillevarzi.org

COME ARRIVARE

In auto, tramite l'Autostrada A4 Torino-Milano, uscita Novara Est. In treno, tramite le Ferrovie Nord, tratta Milano-Saronno-Novara, stazione di Galliate (distante 800 metri).



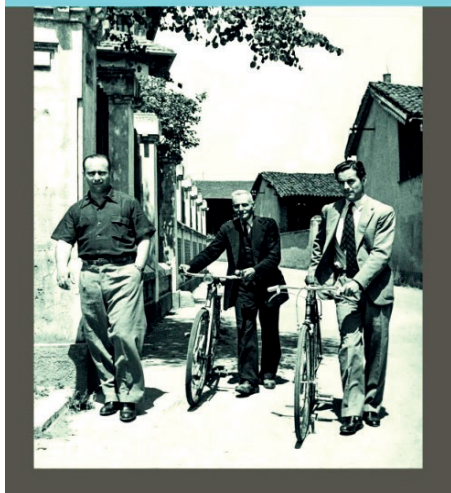
AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

I PRIMI GIORNI ITALIANI DELL'EQUIPO ARGENTINO

Un libro racconta come Juan Manuel Fangio conobbe Achille Varzi

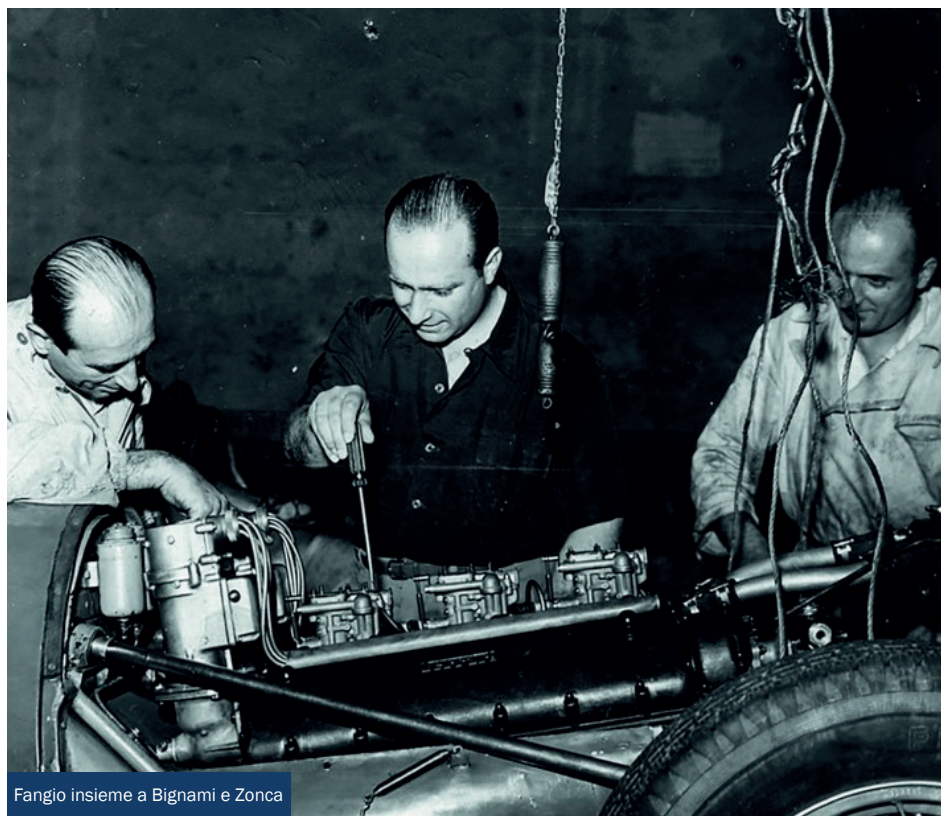
La Pequeña Patria

L'EQUIPO ARGENTINO A GALLIATE
DI JUAN MANUEL FANGIO 1949/1951



L'anima del Museo di Galliate è Ambrogio Pollastro, autore de 'La Pequeña Patria', un'interessante pubblicazione che rievoca l'Equipo Argentino di Juan Manuel Fangio, trasferita proprio a Galliate dopo la morte di Varzi, e ricca di rare testimonianze, documenti e immagini. Scrive l'autore: «Nel Dopoguerra, una delle finalità dell'Automovil Club Argentino era quella di selezionare i piloti per un viaggio in Europa. Il gruppo partì il 25 maggio 1948 ed era composto da Oscar Alfredo Gálvez, Pascual Puòpolo e Juan Manuel Fangio, oltre a Riccardo Nasi e Juan Carlos Guzzi. Dopo l'atterraggio negli Stati Uniti, la delegazione percorse la California facendo visita ad alcuni preparatori locali e ad aziende specializzate nelle corse. Raggiunsero poi Chicago, seguirono con interesse la 500 Miglia di Indianapolis e si trasferirono a Detroit. Infine si imbarcarono per l'Italia, raggiunsero Genova, Sanremo e Ospedaletti, dove si correva una famosa competizione sull'omonimo circuito. Qui avvenne l'incontro tra Fangio e Varzi, che lo invitò nel suo paese, Galliate. Da quel momento si stabilì fra loro una grande amicizia». Il legame con la famiglia Varzi si cementò dopo la morte di Achille su Alfa Romeo 158 n. 28, che avvenne, a ridotta velocità, durante

le prove del Gran Premio di Svizzera il primo luglio 1948, sul circuito di Bremgarten, a Berna. Gli argentini accompagnarono la salma di Varzi a Galliate. Questo gesto commosse Menotti Varzi, padre di Achille, che mise a disposizione degli argentini l'officina del figlio. Per questo motivo, scrive Ambrogio Pollastro, il team sudamericano sbarcato in Europa portò il nome di Achille Varzi. Notevole la documentazione iconografica di questo volume. Da ricordare che il Museo di Galliate aveva organizzato tempo fa un monologo dal titolo "Achille Varzi, il Signore di Galliate" che, dopo l'uscita del libro 'Pequeña Patria', è stato ampliato e nuovamente intitolato "Varzi e Fangio i Signori di Galliate", ed è andato in scena lo scorso anno grazie all'organizzazione di CulturAlfa.



Fangio insieme a Bignami e Zonca



Fangio e Gonzalez



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA “MACCHINA ANIMATA” DI BARSANTI E MATTEUCCI È TORNATA A VIVERE

Il museo galileo di firenze ha ospitato l'accensione del primo motore a scoppio della storia, progettato a lucca nel 1853 da padre eugenio barsanti e dall'ingegner felice matteucci: la sua fedele riproduzione realizzata dal club moto d'epoca fiorentino federato asi si rifà fedelmente all'originale e funziona secondo le specifiche dell'epoca.



Il motore a scoppio è un primato italiano. Siamo stati i primi nel mondo ad inventarlo e a realizzarlo. È successo a Lucca grazie a Padre Eugenio Barsanti e all'ingegnere Felice Matteucci, che nel 1853 depositarono il progetto all'Archivio dei Georgofili e all'Osservatorio Ximeniano di Firenze, completando la costruzione del prototipo presso la Fonderia Benini del capoluogo toscano.

L'idea di una sua fedele riproduzione, funzionante secondo le stesse specifiche dell'epoca, è nata nel 2022 in seno al Club Moto d'Epoca Fiorentino Federato ASI, con l'obiettivo di riaccendere i riflettori su un'invenzione rimasta nell'oblio per lungo tempo, oscurata anche dalla diffusa disinformazione che ha sempre accreditato la nascita del motore a scoppio al tedesco Nikolaus Otto, depositario del suo brevetto solo nel 1862.

Dopo due anni intensi di studi e oltre 5.000 ore di lavoro, la missione del Club Moto d'Epoca Fiorentino ha raggiunto il suo traguardo sabato 11 gennaio, quando la messa in moto “ufficiale” presso il Museo Galileo di Firenze ha coronato l'impegno, gli sforzi e le risorse del gruppo di persone dedicato al progetto.

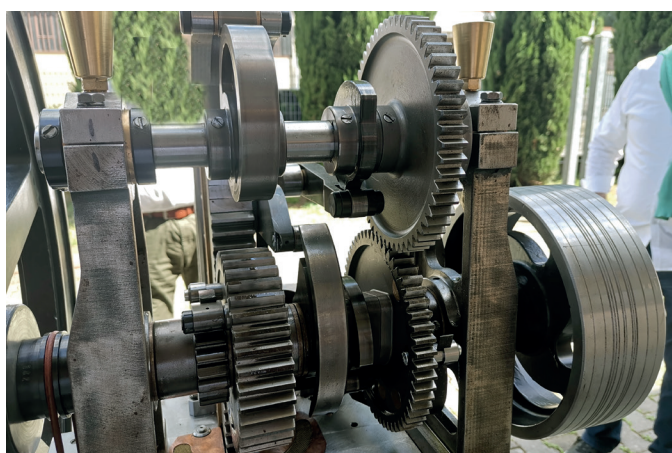
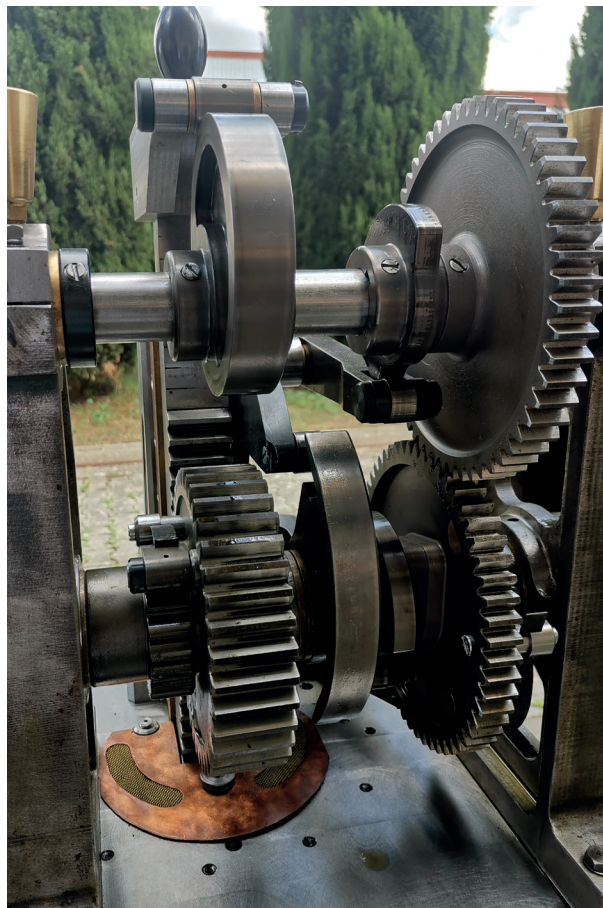
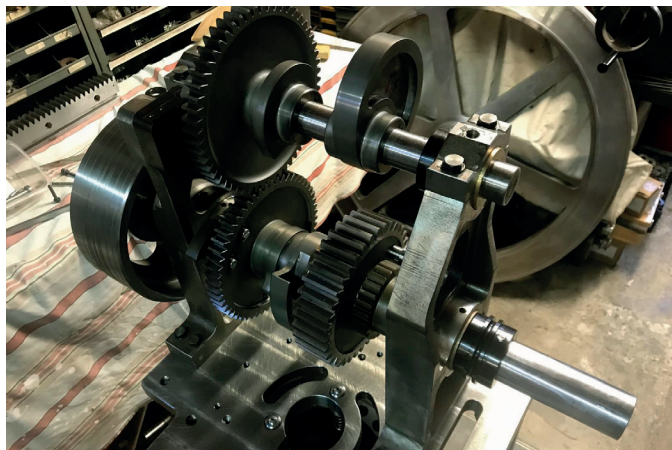
La documentazione storica è stata trovata presso l'Accademia dei Georgofili, l'Osservatorio Ximeniano, il Museo Galileo e l'Archivio di Stato. Lo studio della stessa è stato integrato da importanti informazioni derivate da ulteriori ricerche effettuate su testi, pubblicazioni e carteggi dei due inventori.

La messa in moto del motore è stata preceduta da una conferenza ospitata nel Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio, durante la quale sono stati illustrati gli sviluppi storici del progetto e l'approccio culturale-tecnico-scientifico alla fedele riproduzione del motore.



Sono intervenuti la Vicesindaca di Firenze Paola Galgani, l'Assessore Comunale alla Cultura Giovanni Bettarini, il Professor Giovanni Ferrara della Scuola di Ingegneria dell'Università di Firenze, il Direttore del Museo Galileo Roberto Ferrari, il Vicepresidente della Baker Hughes Nuovo Pignone Paolo Ruggeri, la Presidente della Fondazione Barsanti e Matteucci Maria Luisa Beconcini e, per il Club Moto d'Epoca Fiorentino, il Presidente Graziano Dainelli, Antonio Linari e Maurizio Mugelli.

Presente anche il Presidente ASI Alberto Scuro: "L'invenzione di Barsanti e Matteucci - ha sottolineato - è un primato mondiale senza pari che l'Italia può vantare e che ASI ha contribuito a valorizzare grazie all'iniziativa del suo club motociclistico fiorentino e dei suoi soci. Tramandiamo la cultura dei motori rispettando l'originalità, i documenti, le testimonianze e le fonti affinché la memoria diventi patrimonio della collettività".



COME FUNZIONA IL MOTORE BARSANTI E MATTEUCCI

Il motore di Barsanti e Matteucci è di tipo gravi-atmosferico a tre tempi ad azione differita. Le sue fasi di funzionamento sono solo l'aspirazione, lo scoppio e lo scarico. Manca del tutto la fase di compressione. Una serie di valvole fa confluire aria e gas metano CH₄ (all'epoca era utilizzato il cosiddetto "gas illuminante" con il 50% di idrogeno, 35% di metano, 10% di monossido di carbonio e 5% di etilene) nella camera di combustione posta alla base del singolo cilindro verticale.

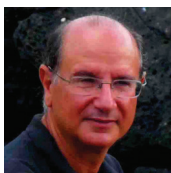
Il pistone sta in posizione bassa e l'esplosione della miscela gas/aria tramite scintilla lo fa letteralmente volare verso l'alto ad un'altezza non sempre uguale. Il raffreddamento dei gas e il peso del pistone stesso favoriscono la successiva discesa verso il punto morto inferiore, in modo da poter continuare con un nuovo ciclo. Il lavoro non viene effettuato durante la fase di espansione, non controllabile in questo tipo di motori, ma durante la fase di raffreddamento e di scarico dei gas combusti.

È proprio la fase discendente che risulta essere attiva e permette, attraverso un'asta a cremagliera, di trasmettere il moto del pistone ad una ruota dentata e quindi alla puleggia del volano. Da qui la definizione "ad azione differita".

Per far funzionare il motore è stato necessario realizzare un sistema di accensione elettrica ad hoc utilizzando un rocchetto Ruhmkorff coevo al progetto di Barsanti e Matteucci: è basato su un trasformatore a induzione composto da due spire di rame (avvolgimento primario e secondario) ed è capace di produrre scintille di notevoli dimensioni. Il diametro dell'alesaggio del pistone è di ben 150 mm e un simile elemento non si trova in nessun motore ad accensione comandata. Per questo motivo la potenza e la durata della scintilla devono essere adeguate a poter scatenare lo scoppio nella camera di combustione.



IL LOUWMAN MUSEUM DAL LEONE RAMPANTE



Giuseppe Valenza

Distante poco più di 15 minuti dal Centro di Den Haag (l'Aja) il Louwman Museum, rappresentato da un leone rampante e definitivamente costruito nel 2010, è una meta imperdibile per gli appassionati del motorismo e non che visitino l'Olanda. L'edificio che ospita il museo ha forma rettangolare. Esso è composto da una facciata a mattoni rossi e riproduce una casina della campagna olandese, ancora esistente nella prima metà del 1900, come da progetto dell'arch. americano Michael Graves. Disposto su tre piani con una superficie complessiva di 15.000 mq il Louwman Museum prevede, tra l'altro, all'interno sale per eventi, conferenze e raduni motoristici essendovi anche una ala bar/ristorante che riproduce un ambiente di strada.



Lancia D23 Spider 3.0L 6V60 220HP Pininfarina (1953). Costruita in soli quattro esemplari da competizione la D23 debuttava con due vetture al VI Gran Premio Autodromo di Monza con alla guida Bonetto e Gonzalez

La collezione delle 275 automobili, iniziata dalla Famiglia Louwman a partire dal 1934 ed alla quale nel 1969 si aggiunse quella di Gerlig Riemer, fondatore del Museo Nazionale dell'Automobile NL, comprende un vasto repertorio di modelli dai più antichi, come la De Dion-Bouton et Trèpardoux (1887) o la Darraq 8HP Two Seaters (1901), la Baker Electric Coupè (1912) e Roadster (1908), le Benz 5HP Phaeton (1898) - Benz 3HP Ideal Van (1894) - Benz 6HP Ideal (1899), le Bugatti Type 18S Black Bess (1918)-Type 44 (1927) -Type 43 (1929) - Type 57 135HP Roadster Raid Gangloff (1934), l'Eldorado Brougham (1958) - Chevrolet Sting Ray Coupe Split Window (1963) - Chrysler C8 Airstream DeLuxe Lebaron Town Car (1936), Toyota TS050 Biturbo V6 Hybrid 2019 o la Camry Nascar 2013, sino a quelli della seconda metà del 1900.



Tra i Paesi rappresentati si hanno Austria, Olanda, Cina, Repubblica Ceca, Germania, Francia, Belgio, Gran Bretagna, Italia, Stati Uniti e Giappone.

Essa privilegia vetture dei marchi più prestigiosi, come Bugatti, Ferrari, Alfa Romeo e quelle con una storia speciale, come l'Aston Martin DB5 James Bond (1964), il Desoto Taxi utilizzato nel film Il Padrino, o la Cadillac Fleetwood di Elvis Presley o la bisiluro di Piero Taruffi, piuttosto che quelle di uso quotidiano. Oltre alle automobili e moto il Louwman la collezione offre un significativo numero di oggetti, trofei, stampe, poster e dipinti, come quelli di Gordon Crosby dedicati alla Targa Florio.



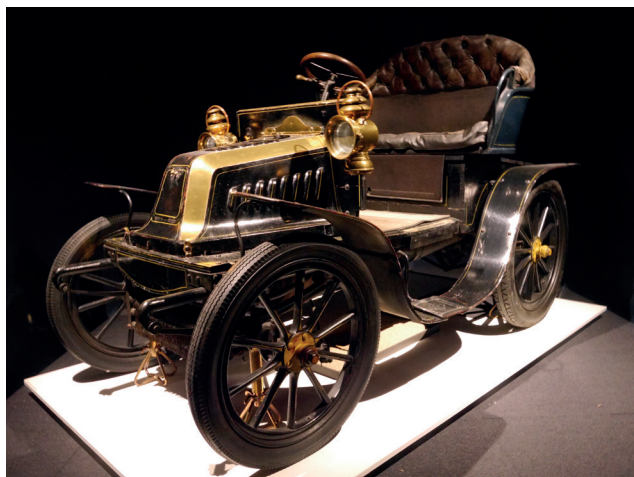
Il caffè/bar del Louwman Museum a Den Haag riprende lo stile delle tradizionali strade olandesi.



L'Aston Martin B5 adoperata nei film Goldfinger (1964) e Thunderball (1965) ispirati a James Bond, ed interpretati dall'attore Sean Connery.



La Cadillac Fleetwood posseduta da Elis Presley



La Darraq 8HP Two Seaters (1901)



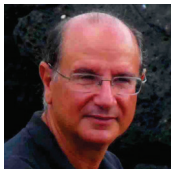
L'originale Bisiluro (TARF) progettato dall'Ing. Piero Taruffi. Al collaudo, avvenuto nel 1948 sul tratto stradale tra Bergamo e Brescia, il veicolo avrebbe superato il rekord di 300km/h con partenza lanciata.



La Coppa Vincenzo Florio vinta da Felice Nazzaro su Nazzaro il 31 Maggio 1914 sul Circuito delle Madonie. Il trofeo, in silver sterling 925, era stato realizzato nel 1905 dall'artista parigino Polak Ainè in occasione della I Coppa Florio disputatasi nel Circuito di Montichiari nell'Ottobre del 1905 nel corso della Settimana Automobilistica di Brescia.



IL XXXV ANNIVERSARIO DEL QUOTIDIANO DI SICILIA ALLA FONDAZIONE ETICA E DEI VALORI MARILÙ TREGUA



Giuseppe Valenza

È stato un giubileo, il quarantacinquesimo, quello celebrato nella sua sede di Catania dal Quotidiano di Sicilia il 14 dicembre del 2024. Una festa che ha visto la presenza di numerose autorità politiche, militari e religiose e di un numeroso ed attento pubblico che ha visto, tra l'altro, il passaggio di consegne della direzione del giornale dal fondatore Carlo Alberto Tregua alla figlia Raffaella Tregua.

Anche l'ASI tramite la sua Commissione Storia e Museo, che si occupa in maniera specifica del censimento dei Musei dell'Automobile, e più in generale della locomozione in Italia è stata invitata all'evento. È noto infatti che, tra le molteplici attività extra editoriali, la Famiglia Tregua ha istituito anche la Fondazione Etica e dei Valori Marilù Tregua che racchiude una Biblioteca con oltre cinquemila volumi e un Museo dell'Auto che, anno dopo anno, si arricchisce di autoveicoli prodotti nel 1900.

Nel corso del suo intervento il rappresentante della Commissione Storia e Musei dell'ASI ha avuto modo di far conoscere al pubblico presente l'attività che la commissione svolge in funzione della scoperta di nuovi musei della locomozione e della loro divulgazione presso gli appassionati di auto storiche sia sul portale www.asimusei.it, sia mediante pubblicazioni editoriali che audiovisive come la Strada dei Musei e la Rivista dei Musei. Una copia del volume La Strada dei Musei è stata donata al dott. Tregua. La cerimonia del quarantacinquesimo anniversario si è conclusa al Museo dell'Automobile della Fondazione Marilù Tregua dove, oltre alla possibilità di visionare le vetture il pubblico convenuto, ha potuto ammirare la mostra dal titolo Mappe del Maestro Giuseppe Tommasello e curata dal critico d'arte Giuseppe Giudice. Un binomio, quello tra l'arte ed il mondo dell'automobilismo, consolidato nel tempo anche in casa Tregua.

Alla celebrazione hanno anche partecipato Andrea Messina, Assessore per le Autonomie Locali della Regione Sicilia, Francesco Priolo, Rettore dell'Università di Catania e Mario Emanuele Alvano, Segretario Regionale dell'ANCI Sicilia.



Raffaella Tregua con il rappresentante della Legione dei Carabinieri di Catania



Carlo Alberto Tregua, Giuseppe Valenza e Marilù Tregua





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