



n. 24 / novembre 2025

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

AL SALONE DI BOLOGNA LE PIÙ BELLE DEI MUSEI



Danilo Castellarin

Al Salone 'Auto e Moto d'Epoca' di Bologna di fine ottobre non mancavano le presenze di importanti Musei: Ferrari, Mauto, Centro Storico Fiat, Heritage Hub, Museo Ferruccio Lamborghini, Museo Memoriale della Libertà, Museo di Castel del Grano, Technik Museen, Murgia Museum ed altri ancora.

Fra le tante e suggestive auto esposte proponiamo una selezione di modelli particolari. Eccezionale la Maybach Spezialrennwagen del 1920, un mostro di 25 mila cc e motore a sei cilindri con una potenza di 300 cavalli.



Maybach Spezialrennwagen del 1920

All'inizio del secolo scorso, questi enormi propulsori venivano utilizzati anche su dirigibili e successivamente montati su telai di automobili per tentare record di velocità su brevi distanze. La carrozzeria della Maybach, lunghissima, poggiata su alte ruote, accentuava l'impressione spaventosa. Significativa e realistica la spiegazione illustrata nella pubblicazione che veniva distribuita al pubblico dal Technik Museen su questa vettura: «La velocità raggiungibile era di circa 200 chilometri orari, ma tutto dipendeva dal coraggio del pilota».

Sempre emozionante la Maserati 250F, anch'essa portata al Salone dal Technik Museen e famosa per essere entrata nella storia automobilistica per aver conquistato il Campionato del Mondo di F.1 nel 1957 grazie all'argentino Juan Manuel Fangio.

Al Centro Storico Fiat faceva bella mostra una rossa Fiat 1100S che esordì alla Mille Miglia del 1947. Il progetto di questa sinuosa vettura era di Dante Giacosa ed era ispirato alla 508C Mille Miglia d'anteguerra.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Maserati 250F F 1957

Per supportare il notevole aumento di potenza di questa vettura, il modesto quattro cilindri di 1089 cc venne dotato di un radiatore d'olio e pompa dell'acqua centrifuga e l'albero a camme era comandato da ingranaggi appositamente elaborati, tanto da consentire l'aumento della potenza fino a 51 cavalli a 5200 giri che con circa 825 chilogrammi di peso permetteva di raggiungere i 150 all'ora. Seducente anche la 525SS del 1929 che ancor oggi gode la fama della "Più bella d'ogni tempo" e la sua splendida livrea bicolore esaltava la meritata fama. Sotto il cofano un motore di 3.739 cc. che permetteva di raggiungere 88 cavalli e una velocità di 120 orari.

L'Heritage Hub ha portato a Bologna anche la Lancia D25, evoluzione della D24 e frutto delle insistenze di Alberto Ascari su Gianni Lancia per partecipare alla Carrera Panamericana Mexico del 1955.



Fiat 1100S del 1947



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Purtroppo, la morte di Alberto Ascari (26 maggio 1955), il successivo ritiro dalle corse annunciato dalla Lancia e l'inatteso annuncio di cancellazione della "Carrera" da parte del Governo Messicano, segnò la fine inesorabile della D25. L'esemplare allestito, quasi completo, venne in qualche modo ultimato e subito relegato nel Museo Lancia, e oggi trasferito nella Hub Heritage di via Plava, a Torino.

Molti sguardi sono stati catturati anche dall'Alfa Romeo Scarabeo del 1966, rarissima da vedere. Il motore di 1600 cc era montato in posizione posteriore-centrale e trasversale. La linea molto aggressiva e la coda tronca era stata realizzata dalla carrozzeria OSI. La presentazione avvenne al Salone di Parigi del 1966 e molti scrissero che sarebbe stata questa, insieme alla '33', l'Alfa della riscossa sportiva. La linea era un'evoluzione della TZ1 e della TZ2, ma dopo un secondo modello e una versione spider solo annunciata, questo splendido prototipo non vedrà mai una concreta realizzazione e un impiego agonistico. Ebbe la medesima sorte anche un'altra splendida Alfa, la 'Canguro'. Attualmente la 'Scarabeo' fa parte del Museo Alfa.



Lancia D25 del 1954



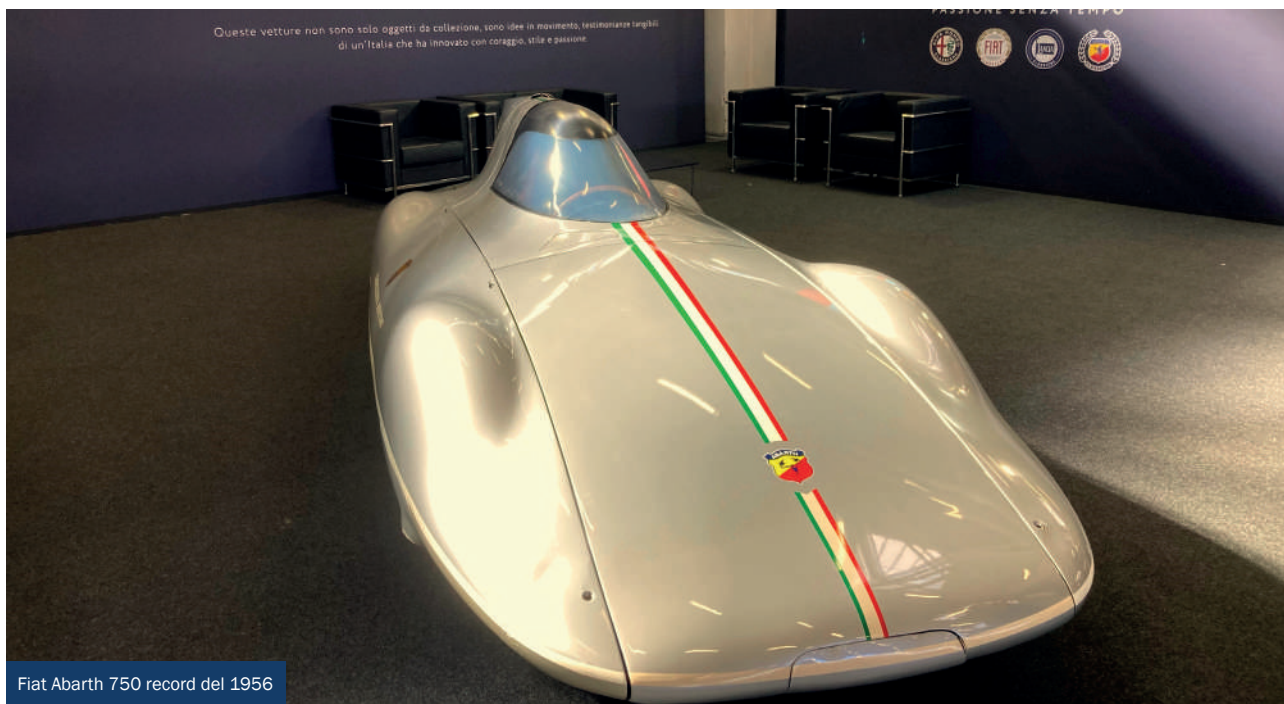
Alfa Romeo Scarabeo del 1966



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Semplice e filante, firmata da Franco Scaglione per la Carrozzeria Bertone, a Bologna c'era anche la Fiat Abarth 750 Record, che venne presentata al Salone dell'Automobile di Torino del 1956. La monoposto venne impiegata per conquistare record di velocità nella classe H, ossia quella che annovera vetture di cilindrata compresa fra 500 e 750 cc. Molte componenti di questo bolide derivano dalla Fiat 600, come sterzo e sospensioni, ma il peso è davvero ridotto con una massa complessiva di appena 385 chilogrammi.

L'impianto frenante era previsto solo sull'asse anteriore. Il cambio era di tre sole marce, con rapporti molto lunghi, capaci di raggiungere i 200 chilometri orari.



Fiat Abarth 750 record del 1956



FIAT 525SS del 1929



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

MUSEO STANGUELLINI

TESTIMONE DEL '900

A Modena la tradizione motoristica è così forte da essere ormai entrata a far parte nell'identità culturale del luogo. I Modenesi sentono di avere nel sangue la passione per le auto da corsa, una passione a cui non possono rinunciare, come non rinunciano a un buon piatto di tortellini con un bicchiere di Lambrusco. Chi vuole conoscere Modena e la sua essenza culturale, non può fare a meno di cominciare dalla buona tavola e dalla storia delle sue automobili. Tra queste c'è la Stanguellini, il più antico nome modenese attivo nel campo delle automobili. Nel 1900 Francesco Stanguellini inizia a dedicarsi con fervore ai motori, convertendo in officina auto l'attività fondata dal padre Celso nel 1879 per la produzione di timpani da orchestra con accordatura meccanica da lui stesso brevettata. La storia della famiglia Stanguellini è ben raccontata nel Museo di via Emilia, visitabile dal lunedì al venerdì ma solo su appuntamento. Domenica e festivi su prenotazione per gruppi di minimo 10 persone oppure con possibilità di visite in esclusiva.



Già nei primi anni del Novecento Francesco correva con i tricicli a motore e poi con una Ceirano e una Scat, diventando poi il primo rappresentante Fiat a Modena. Nel 1925 la giovane Scuderia Stanguellini acquista notorietà facendo correre e vincere le motociclette modenesi Mignon.

Francesco scompare prematuramente nel 1932 e Vittorio, l'unico figlio maschio, si ritrova con la responsabilità dell'azienda a 22 anni. Dotato di uno straordinario intuito per i motori, Vittorio si concentra sull'elaborazione delle automobili, trasformando questa passione in una vera e propria attività continuativa dal 1936. Le prime costruzioni furono vetturette Sport 750 e 1100 Sport Nazionale ed anche una imponente 2800, sempre di derivazione Fiat.

Nel 1937 venne costituita la prima Squadra Stanguellini, così composta: Baravelli su Fiat 500, Rangoni su Fiat 508 Sport, Severi su Maserati 1500, Zanella su Fiat 500. Francesco Severi con la sua Maserati 1500 modificata Stanguellini e particolarmente curata dal capo meccanico Renato Cornia, ottenne il primo posto assoluto nella 28° Targa Florio.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Nel 1938 Giulio Baravelli vinse la XII Mille Miglia con la 750 Stanguellini; altre importanti corse ben presto portarono la notorietà a livello internazionale. All'estero i successi culminarono con il trionfo della piccola 750 di Baravelli alla Tobruk-Tripoli, mentre nella Mille Miglia del 1940 le Stanguellini fecero la parte del leone con i primi due posti di classe nella 750 e nella 1100.

Il 1947 è l'anno d'oro della Scuderia Stanguellini: i successi si moltiplicano e non passa una domenica senza una vittoria di qualche vettura costruita o elaborata da Stanguellini

Le piccole e veloci Barchetta Sport modenesi subiscono dal 1947 ai primi anni Cinquanta una radicale evoluzione tecnica. I telai sono completamente realizzati all'interno dell'officina utilizzando tubi di acciaio ed alta resistenza per ottenere una buona rigidità e peso ridotto. Le sospensioni e il ponte posteriore rimangono di derivazione Fiat. Nel 1949 viene costruita ex-novo la prima testa bialbero per il motore 1100 che comporta anche complessi interventi nel monoblocco Fiat di serie. Sulla base delle incoraggianti esperienze con il motore 1100 (nel Giro di Sicilia Sergio Sighinolfi stabilisce un record rimasto imbattuto per anni) nel 1950 viene impostato il nuovo motore 750 bialbero di intera costruzione Stanguellini nel quale viene fatto largo uso di lega leggera. I due motori bialbero sono il cavallo di battaglia del costruttore modenese, per il quale è conosciuto nel mondo automobilistico. Le Stanguellini vincono diverse competizioni, tra cui il Campionato Italiano Classe 750 Sport Internazionale in cui ottengono cinque vittorie in nove anni: nel '47, nel '52, nel '54 nel '55 e nel '56. Sono tanti anche i successi fuori dai confini nazionali, come ad esempio la vittoria ottenuta dagli americani Behm-Haas-McArthur alla 12 ore di Sebring nel 1957, che ebbe grande risonanza.

Un assiduo frequentatore dell'officina Stanguellini, divenuto poi un vero amico di famiglia, è il famoso pilota argentino Juan Manuel Fangio. I suoi suggerimenti e i primi collaudi contribuiscono fortemente all'immediato successo delle Stanguellini Formula Junior 1100, le monoposto della nuova formula addestrativa nazionale.

Tra gli anni Cinquanta e gli anni Settanta le Junior modenesi fanno razzia di coppe e trofei collezionando un centinaio di vittorie.

A metà degli anni Sessanta Stanguellini abbandona le corse per dedicarsi all'attività di vendita e assistenza nella sua officina.

Vittorio Stanguellini muore il 4 dicembre 1981 a Modena all'età di 71 anni. La passione per le corse è sempre grande e il figlio Francesco, appassionato pilota di auto storiche, ha trasmesso lo stesso entusiasmo ai suoi figli, che portano l'eredità culturale lasciata dalla propria famiglia verso il futuro.





AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



DOVE, COME E QUANDO

Museo Stanguellini
via Emilia Est n. 756
Modena

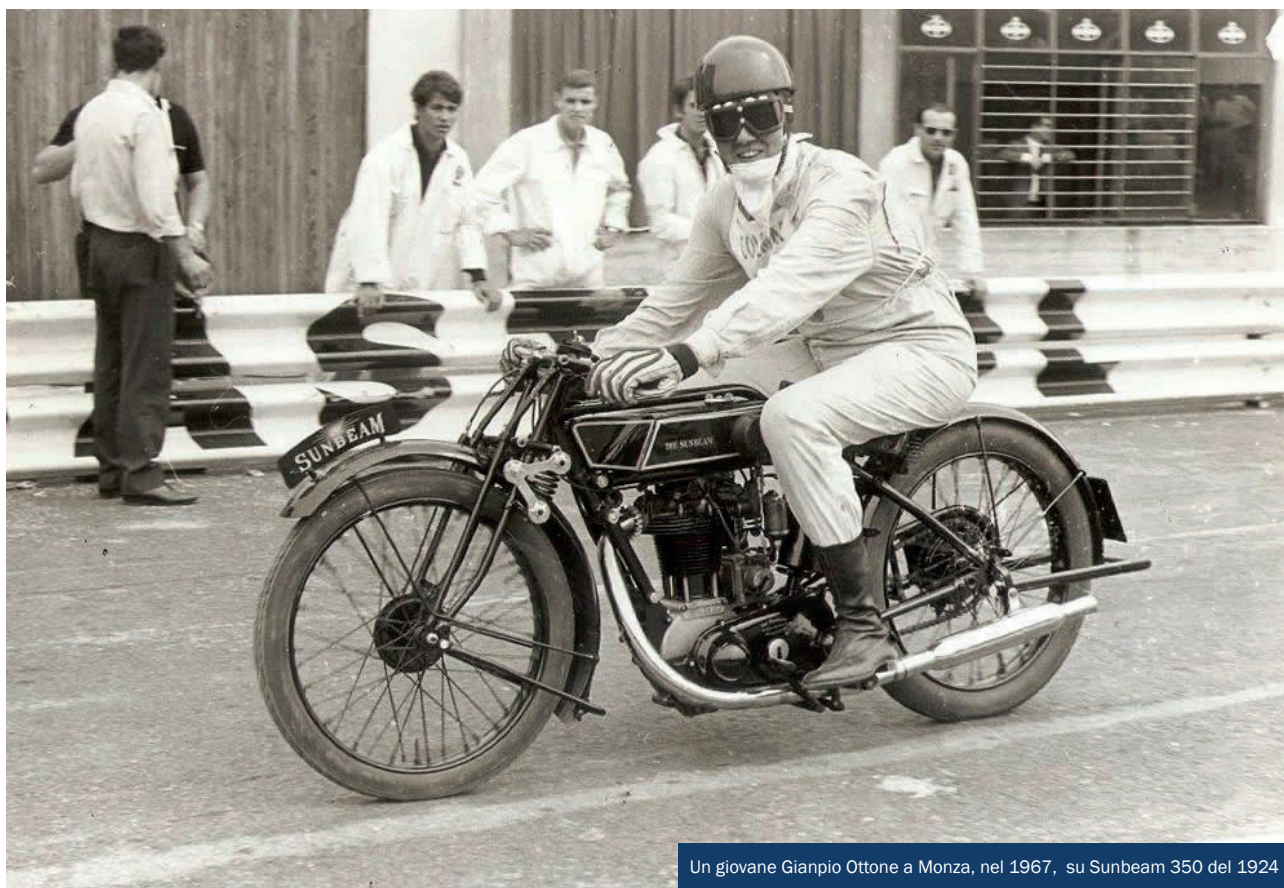
Tel: +39 059 361105
Internet: www.stanguellini.it
Email: info@stanguellini.it



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

DOCTOR CROSS UN'ALTRA PERLA NELLA COLLEZIONE ASI

L'Automotoclub Storico Italiano ha acquisito un importante museo motociclistico, quello fondato e conservato con impegno e passione dal varesino Gian Pio Ottone, grande esperto di moto, presidente della Commissione Aeronautica e Motonautica Asi dal 2002 al 2014 e per lunghi anni membro della Commissione tecnica moto e della Commissione manifestazioni moto. Ottone si era avvicinato alle due ruote come pilota del Gruppo Sportivo Fiamme Oro, nel 1960 a Roma e nel 1961 a Milano. "Ho avuto la fortuna di fare il servizio militare della Polizia Stradale, partecipando a gare di motocross e in quel periodo, eravamo nel 1960, era facile trovare vecchie moto, che allora si chiamavano 'antiche', o addirittura 'vecchie trappole' ed erano in pochi a provare interesse per loro". Tornato a Vigevano, inizia a collezionarle, partendo da una Bianchi 500 modello A del 1920 con trasmissione a cinghia. "Ricordo che per averla offrii al proprietario che la teneva in una cantina una bicicletta Bianchi nuova di zecca, la più costosa del catalogo. Con il tempo, allargai la mia cerchia di conoscenze ed acquistai una Triumph del 1925 ed una Evans del 1923, entrambe con serbatoio sottocanna. Sulla strada che da Torino porta al Sestriere trovai un autentico 'Pozzo di San Patrizio', ossia il magazzino di Giugliard, grande appassionato di moto storiche. Ne comprai 22 in un sol colpo".



Un giovane Gianpio Ottone a Monza, nel 1967, su Sunbeam 350 del 1924

La passione di Ottone cresce di anno in anno. Acquista anche una Balilla spider carrozzata Castagna e stringe amicizia con Luigi Lazzaroni, Giovanni Lurani, Luigi Castelbarco, Alberto Procovio, Giovanni Caproni, i fratelli Leto di Priolo, Gianluigi Saccardo e tanti altri. Alla Balilla si affiancarono col tempo altre auto, fra le quali una Augusta prima serie e una Spa. "Erano ancora i tempi felici in cui le auto si trovavano nelle cascine...". Nel frattempo la passione di Ottone si affina. E punta dritta verso le moto da competizione anni Trenta, Quaranta e Cinquanta. Un periodo questo che anticipa la terza fase della sua passione, dedicata al cross, alla quale ha dedicato il "Museo Doctor Cross". Alla fine del 1965 fonda il Gentlemen's Moto Club di Vigevano, uno dei primi sodalizi a promuovere la cultura del motociclismo storico. Il 3 settembre 1967 la Fmi organizza a Monza, in occasione del Gran Premio d'Italia, prova del



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

campionato mondiale di motociclismo, la prima manifestazione di moto d'epoca (costruite fino al 1940) divise in due classi: fino a 350 cc ed oltre 350 cc. Nella classe minore Ottone è secondo su Sunbeam 350 cc, dietro al romano Luigi Marcelli. “Pochi mesi dopo mi telefonò Paolo Garelli, segretario generale Fmi (Federazione motociclistica italiana) con sede a Roma e mi informò che l'ASI aveva deciso di estendere il suo raggio d'azione anche al settore motociclistico, proponendomi di entrare a far parte della Commissione tecnica nazionale. Successivamente, ed esattamente il 17 febbraio 1969, mi arrivò la lettera di nomina come componente per il settore motociclistico, firmata dal veronese Umberto Peretti Colò, primo presidente dell'ASI”. Solo nel 1972 l'ASI decise che il settore motociclistico avesse una commissione tecnica autonoma, della quale fu nominato presidente Paolo Porta. Le prime 200 omologazioni furono gratuite. Nel 1968 Ottone compie un altro passo verso le automobili, con l'acquisto da Giovanni Lurani di una Bugatti tipo 49 del 1930, modello spider. “Era una delle auto storiche più prestigiose, ma io non l'avevo mai vista. Lurani mi tranquillizzò dicendomi che avrei potuto vederla nel film ‘Grand Prix’ di John Frankenheimer, che proprio nel 1966 aveva girato la più bella pellicola sulle corse di automobile e che io avevo visto almeno tre volte. Eravamo appassionati, felici, entusiasti. Non ci volle molto a trovare un accordo sul prezzo e la Bugatti fu mia. Praticamente acquistai l'automobile più importante della mia vita senza neppure vederla”. Oggi quell'auto è proprietà del Museo Nicolis di Villafranca di Verona. La Collezione Ottone acquisita da ASI è composta da 91 esemplari tutti perfettamente restaurati o conservati. Moto da cross che risalgono agli anni '50 e '70, una parte dotate di motori a due tempi (come Husqvarna, CZ e Maico) e altre con propulsori a quattro tempi (BSA, Metisse, Eso, Ariel, Matchless, Aermacchi, Bianchi, Gilera, MV, Parilla e MV Agusta). Nella filosofia del suo fondatore, il Museo ‘Doctor Cross’ è stato suddiviso in quattro grandi temi: le italiane, le moto straniere con il cambio separato, quelle con il cambio in blocco e motore a quattro tempi, e quelle con motori a due tempi.



Una piccola parte della Collezione ASI Doctor Cross

Notevoli la prima versione della Gilera Saturno 500, una delle 28 costruite. E ancora la Mi-Val-Carrù 380 del 1964 usata da Stefano Benso, tre Aermacchi (su un totale di 20 esemplari costruiti) tra cui quella con telaio a culla chiusa campione d'Italia con Lanfranco Angelini nel 1961, le due Bianchi 250 e 400 “Raspaterra” ufficiali e la Parilla 250 realizzata per Angelini nel 1964. Tra i modelli assemblati a livello artigianale ci sono la Gilera Nettuno 250 del 1953 realizzata dal tecnico-pilota Giovanni Bollini, la Morini 175 del 1956 impiegata in gara dai vari Leonello Altafini, Rino Foschi e Nello Alpi, e la Ducati 175 del 1961 usata da Erino Facchini. Le straniere con il cambio separato sono tutte 500 di cilindrata e sono quasi tutte di produzione inglese, ad esclusione delle svedesi Lito. La più datata è la BSA Gold Star ZB 34 del 1951. Tutte le moto hanno un'importante storia agonistica nel loro palmares e tra le più esclusive si devono ricordare, solo per citarne alcune, la Ariel WHC Competition Hunter del 1951 con i carter in magnesio e la Matchless G85 del 1966, modello che non figura neppure al National Motorcycle Museum di Birmingham, il primo e più importante museo al mondo dedicato alle moto inglesi.



LA RINASCITA DELLE TRIBUNE DI CERDA



Giuseppe Valenza

È di pochi giorni fa la notizia, finalmente bella per tutti gli appassionati di automobilismo sportivo, della consegna dei lavori per il restauro delle Tribune di Cerda.

Le strutture oltre che alle tribune, comprendono anche i box per i rifornimenti, la torre per i cronometristi e la sala stampa, disposti da entrambi i lati lungo la strada statale SS120. Gli edifici sono collegati tra loro da un ponte in ferro che sorvolano la strada.

La storia delle tribune, costruite nel luogo in cui si trovano adesso, inizia nel 1919, un anno dopo la fine del I conflitto mondiale allorquando Vincenzo Florio decise di far riprendere la sua Targa Florio. Il nome Tribune di Cerda è legato al fatto che nell'imminenza della ripresa della corsa le tribune vennero sommariamente costruite in legno in prossimità della stazione ferroviaria di Cerda, dalla quale transitavano i treni da Palermo per Catania e viceversa. In realtà la stazione ricadeva, ieri come oggi, nel territorio di Termini Imerese. Ecco perché, in epoca più recente, alla struttura si sarebbe data la denominazione di Floriopoli.



Dopo appena un anno dalla sua realizzazione le tribune andarono a fuoco per motivi mai chiariti. Divenne così necessario costruire dei nuovi edifici per permettere la realizzazione della corsa che frattanto aveva accorciato il suo percorso riducendosi a 108,000 km dai precedenti 148,000. Questo circuito utilizzato tra il 1919 ed il 1936 venne sul momento chiamato Piccolo Circuito delle Madonie o Circuito di Polizzi perché includeva il passaggio del borgo di Polizzi.



Queste nuove tribune permisero la disputa della Targa Florio fin quando non intervennero problemi legati alla perdita di interesse da parte delle più importanti Case Automobilistiche, unitamente ai crescenti problemi finanziari dei Florio ed il subentro nell'organizzazione del R.A.C.I che dal 1937 decideva di trasferire la corsa nell'anello del Reale Parco della Favorita a Palermo. Il R.A.C.I ritenne allora importante equiparare la Targa Florio ai Grand Prix d'oltremare, come quello di Tripoli e Tunisi, ma il paragone era improponibile. La Targa Florio nasceva come corsa di durata e su lunga distanza, la sua trasformazione in corsa di velocità, su un improvvisato circuito senza alcuna valenza tecnica, non destava particolare interesse. In aggiunta, la partecipazione quasi esclusiva della Maserati e la riduzione dei giri e della distanza riconducevano la Targa Florio a mera esibizione. L'approssimarsi della guerra indusse il R.A.C.I a sospendere tutte le gare d'automobili in Italia. Nel 1948 la Targa Florio, ormai non più nelle mani di un riluttante Vincenzo Florio, rinasceva grazie ad un manipolo di volenterosi che rifacendosi al passato la facevano debuttare come Giro di Sicilia-Targa Florio. Le tribune allora non vennero nemmeno allestite, stante il fatto che la corsa iniziava e terminava a Palermo e si disputava su un unico giro. Tutt'al più si sarebbe realizzato un quadro dei tempi in legno, per far seguire, ai più audaci appassionati, tutti i passaggi dei concorrenti nelle nove città capoluoghi di Sicilia. Il discreto successo del Giro di Sicilia, valevole come Targa Florio, e la pressione dei suoi organizzatori su Vincenzo Florio, perché tornasse a dirigere la sua corsa, furono determinanti per il rilancio della competizione sulla sua sede naturale, le Madonie. Si decise di ridurre ancora una volta la percorrenza su un tracciato, rendendolo più breve, ma incrementando il numero dei giri. Il Piccolo Circuito, quello di Polizzi, diventava Medio, il nuovo di 73,000 km prendeva il nome di Piccolo Circuito.



Rendering del progetto di riqualificazione dell'area Torre di Cronometraggio e Sala Stampa di Fioriopoli

Tra il 1951 ed il 1954 le Tribune tornarono a rifiorire sotto ogni aspetto assumendo un aspetto sobrio ma allo stesso tempo elegante, frequentate non solo da appassionati ma anche dall'alta borghesia e quel che restava della nobiltà siciliana. Gli incoraggianti risultati ottenuti in quegli anni ed il rinnovato interesse delle Case Automobilistiche verso la Targa Florio scossero Vincenzo Florio al punto da chiedere l'attribuzione per il FIA World Sports Car Championship e il Manufacturers World Championship 1955. Approvata la richiesta la S.I.A.S.T., comitato organizzatore della Targa Florio con Presidente Vincenzo Florio, dovette adeguare le Tribune ed i box alle normative richieste e, per soddisfarle, fece realizzare in brevissimo tempo un nuovo progetto.

L'abolizione in Italia delle corse di velocità su strada condannava al declino la Targa Florio. Le Tribune di Cerda e buona parte delle strade del circuito, tranne casi di manutenzione straordinaria, andarono incontro ad un progressivo degrado che si è protratto sino ai nostri giorni. Oltre al degrado le Tribune hanno visto, qualche anno fa, il passaggio di proprietà dall'ACI Palermo alla Città Metropolitana di Palermo. Si è trattato di un provvidenziale salvataggio dal pericolo di una vendita che poteva essere destinata ad altri scopi, con il rischio di cancellare uno dei monumenti più iconici della storia dell'automobilismo. Nonostante ciò oltre al degrado arginato da immancabili volenterosi non si è potuto evitare il recentissimo furto, nel marzo 2025, del busto in bronzo di Vincenzo Florio esposto nell'area prossima alla torre dei cronometristi.



Come su anticipato la Città Metropolitana di Palermo ha anche provveduto a reperire i fondi (fondi della misura Piani urbani integrati del Pnrr di circa 6.000.000 di Euro), necessari per redigere il nuovo progetto, teso al consolidamento e recupero delle strutture di Floriopoli. Il progetto, che dovrebbe essere portato a termine entro il 2027, prevede anche un restyling e l'istituzione di un museo.

Il Museo, come gli altri già esistenti sul Piccolo Circuito delle Madonie, gestito al livello che Floriopoli merita, integrerebbe l'attuale assoluta mancanza in loco di un polo attrattore storico e culturale, oltre che di accoglienza per i numerosi club automobilistici, che ogni anno vengono in Sicilia per le loro manifestazioni sportive, e le grandi case costruttrici che eseguono il loro test drive o presentano alla stampa i loro nuovi modelli.

Un'altra buona notizia riguarda lo stato delle strade del Piccolo Circuito delle Madonie. L'ANAS sta lavorando alla ricostruzione del tratto tra Caltavuturo e Scillato, letteralmente scivolato a valle oltre dieci anni fa. Gli interventi hanno richiesto un significativo investimento per rendere durevole la stabilità del suolo e del nuovo segmento. Rimane ancora da rendere più agevole il tratto della SP9bis (Scillato-Collesano), di competenza della Città Metropolitana di Palermo, in precarie condizioni di stabilità e con la superficie che rende difficile la guida di macchine sportive con basso assetto. Ci si augura che entro pochi anni il sogno di moltissimi entusiasti del mondo dell'automobilismo sportivo possano nuovamente gioire per la tanta attesa rinascita delle mitiche tribune.



Quel che resta del cippo portante il busto in bronzo di Vincenzo Florio derubato nel Marzo 2025



La sosta nell'area box di Floriopoli della "Squadra Esplorativa Cechia", provenienti dalla Repubblica Ceca



Un passaggio davanti le Tribune di Floriopoli di un equipaggio della "Squadra Esplorativa Cechia", per ricordare le imprese della pilotessa Eliskà Junková



SE IL MUSEO DIVENTA EVENTO

My Vintage Spazio Eventi è una location unica di 700 mq che unisce passato industriale e design contemporaneo. Al suo interno ospita una straordinaria collezione di moto e accessori d'epoca, con le Vespe come protagoniste assolute: non semplici pezzi da esporre, ma simboli di libertà, avventura e cultura da vivere e condividere. Gli scooter della Piaggio in mostra sono più di cento, dal 1946 al 2017, compresi sidecars, calessi, modelli esclusivi e in serie limitata. A queste vanno aggiunte Guzzi, Ducati Laverda e moto giapponesi.

La struttura si sviluppa in cinque aree comunicanti e polifunzionali, pensate per offrire la massima versatilità e adattarsi a ogni esigenza. Atmosfera, cura e passione rendono questo spazio lo scenario ideale per eventi eleganti e dinamici, dove esperienze e narrazioni si intrecciano in modo autentico e coinvolgente. A completare l'esperienza, una ricca presenza di pezzi di design vintage che rendono l'ambiente ancora più suggestivo e originale.



My Vintage è suddiviso in più aree. C'è l'Arena al piano terra. Uno spazio ampio, ideale per eventi, presentazioni e cocktail party. C'è il Privé, uno spazio accogliente e versatile, prenotabile singolarmente, separato da vetrate che garantiscono privacy pur mantenendo il collegamento con il resto della location. La terza area è la Galleria, che è il cuore sopraelevato della location, un soppalco scenografico che sovrasta l'Arena e si affaccia sul bar, incorniciato dalle Vespe d'epoca. Progettata ad anfiteatro, offre una prospettiva dominante ed immersiva. La quarta area è la Piazzetta, uno spazio all'aperto che si integra perfettamente con le aree interne. Dotata di pergolato, offre zone riparate e accoglienti, ideali per esposizioni, installazioni artistiche, aree lounge e punti di degustazione, con ampie possibilità di personalizzazione. Quinta ed ultima area è il Limbo, uno spazio tecnico versatile, attrezzato per shooting fotografici e riprese video professionali.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



DOVE, COME E QUANDO

My Vintage Spazio Eventi
via Carlo Boncompagni, 55/1,
20139 Milano

Telefono +39 345 526 3778
Internet: www.my-vintage.it
E Mail: info@my-vintage.it



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

IMPARA L'ARTE ... E METTILA DA PARTE



Al fine di trasmettere la cultura dell'automobile alle future generazioni, il Museo Nazionale dell'Automobile e il Centro di Conservazione e Restauro La Venaria Reale hanno avviato un corso di approfondimento mirato a formare personale specializzato nel settore del restauro delle automobili d'epoca. L'iniziativa intende soddisfare la crescente domanda di competenze nel campo del restauro e contribuire attivamente alla ricerca e alla divulgazione di questa nuova disciplina di studio.

Il corso si terrà -in presenza- dal 25 al 28 novembre 2025 presso il Centro Conservazione Restauro "La Venaria Reale" in lingua italiana e prevede il rilascio di un attestato di partecipazione (con frequenza pari ad almeno i 2/3 del corso). Numero massimo di partecipanti: 25. Termine ultimo iscrizioni: 9 novembre 2025.

Gli obiettivi sono di fornire conoscenze di base sui principi teorici delle tecniche in esame; presentare una panoramica dello stato dell'arte e delle possibili applicazioni; trasmettere competenze nell'acquisizione ed elaborazione dei dati.

Giunta alla sua seconda edizione consecutiva, la Winter School è frutto di una collaborazione tra Centro Conservazione Restauro "La Venaria Reale" (CCR) e il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino (MAUTO), che ospiteranno il corso. Il percorso formativo, basato su un approccio interdisciplinare integrato, intende approfondire e accrescere le competenze nel settore della conservazione e del restauro delle automobili d'epoca. Restauratori, scienziati della conservazione, curatori e professionisti di alcune tra le più importanti aziende del settore si confronteranno con i partecipanti durante lezioni teoriche, workshop dimostrativi in laboratorio e visite tematiche in alcuni dei luoghi più rappresentativi della conservazione e della cultura automobilistica italiana.



AUTOMOTOC CLUB 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