



n. 25 / febbraio 2026

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE
WWW.ASIMUSEI.IT

www.asimusei.it

POKER D'ASSI AL MUSEO DA VINCI DI MILANO

Bianchi 8HP, Bisiluro DaMolNar, Alfa Romeo 2300 Zagato e 2900 Touring



Danilo Castellarin

Al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci di Milano continua con successo anche nel 2026 l'interessante mostra *'Fatte su misura'*, un omaggio alla tradizione artigianale, ingegneristica e stilistica dell'automobile italiana.

Protagoniste sono quattro vetture storiche: tre appartenenti alle collezioni del Museo, la Bianchi 8HP del 1903, l'Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato del 1932 e la Bisiluro DaMolNar del 1955, a cui si aggiunge l'Alfa Romeo 8C 2900 B Berlinetta Touring del 1938, affidata al Museo in custodia giudiziaria dalla Procura della Repubblica e dalla Guardia di Finanza di Milano, dopo essere stata sequestrata in Francia nell'ambito di una complessa indagine che ha permesso di individuare un'associazione per delinquere finalizzata al compimento di plurimi reati e, in particolare, dei delitti di corruzione, falsi in atti pubblici e accesso abusivo a sistemi informatici e trasportata in Italia, ove è stata affidata al Museo in custodia.



Bisiluro DaMolNar

L'esposizione si sviluppa nella galleria al secondo piano. Vetri curvi, superfici riflettenti, dettagli cromati e un avvolgente colore rosso contribuiscono a creare un'atmosfera in dialogo con le forme aerodinamiche delle automobili. Ogni vettura è visibile su tre lati, mentre il quarto viene riflesso in una parete a specchio che moltiplica i dettagli.

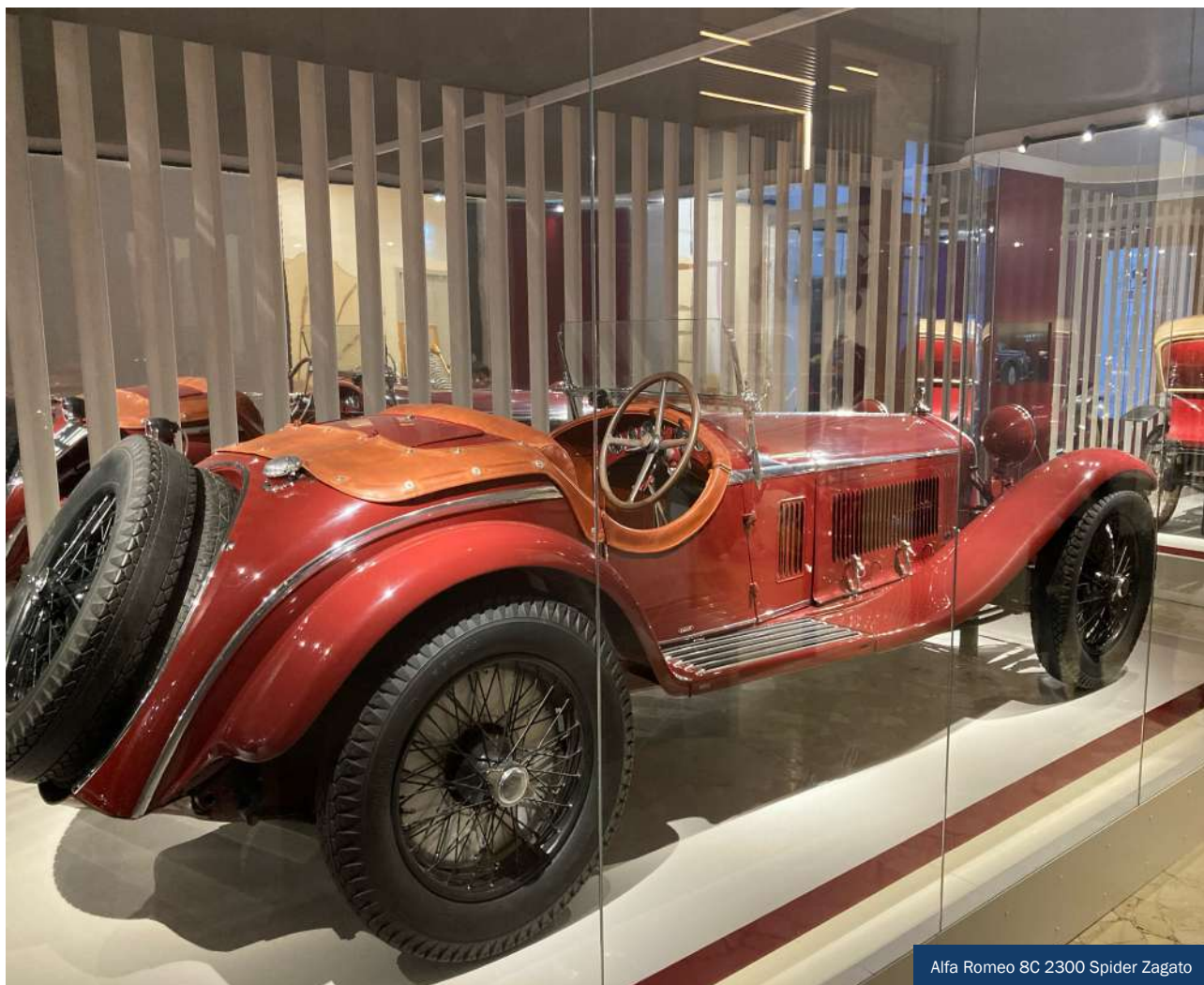
L'autovettura Bisiluro DaMolNar è corredata da un modello tattile con audiodescrizione in italiano e inglese attivabile tramite QRCode a rilievo nonché una didascalia in braille che consentono l'esplorazione dell'oggetto. Un video in LIS (Lingua dei Segni Italiana), sottotitoli e audio in italiano con immagini e animazioni completano l'allestimento rendendolo più accessibile.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Il titolo *Fatte su misura* richiama la natura irripetibile delle quattro vetture esposte: automobili nate dall'incontro tra esigenze tecniche, visione stilistica e desideri di una committenza raffinata, capaci di esprimere in ogni dettaglio la cifra estetica e tecnologica dell'Italia tra primo e secondo Novecento.

La Bianchi 8HP è tra le prime automobili a circolare nelle città italiane. Realizzata nel 1903, deriva direttamente da una carrozza Duc modificata per ospitare un motore monocilindrico da 942 cc, con una potenza di 8 cavalli. È un mezzo prezioso, interamente assemblato nell'officina milanese di Edoardo Bianchi, celebre per la produzione di biciclette, e testimonia il passaggio dalla mobilità nobiliare a motore alla nascente industria automobilistica italiana. Con l'Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato, del 1932, siamo nel pieno dell'epoca d'oro delle carrozzerie su commissione: modelli pensati per clienti facoltosi, da realizzare su telai prodotti da grandi marchi e rifiniti dalle "case di moda" dell'automobile. In questo caso, il cliente Leandro Arpinati affida la personalizzazione alla carrozzeria Zagato, che firma una spider elegante e performante, alimentata da un motore progettato da Vittorio Jano.



Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato

La Bisiluro DaMoINar è invece pura sperimentazione. Progettata per la 24 Ore di Le Mans del 1955 da Mario Damonte, Carlo Mollino ed Enrico Nardi, la vettura è caratterizzata da un doppio corpo asimmetrico –uno per il pilota e il serbatoio, l'altro per motore e trasmissione– pensato per minimizzare la resistenza aerodinamica. La carrozzeria, realizzata artigianalmente a Torino, è un esempio di design visionario, ma l'avventura in gara dura solo due ore: un'auto avversaria sollevò un'onda d'aria capace di far uscire la Bisiluro fuori pista.

L'Alfa Romeo 8C 2900 B Berlinetta Touring, infine, rappresenta l'apice della produzione gran turismo del marchio Alfa Romeo prima della Seconda guerra mondiale. Concepita nel 1938 per la Società Montecatini, monta un motore da 2900 cc, telaio rinforzato, cambio sul ponte posteriore e freni a comando idraulico. Carrozzata da Touring con un disegno sofisticato e verniciatura originale blu scuro, è stata restaurata negli anni '80.

Va evidenziato che la mostra è arricchita da interessanti filmati e spiegazioni audiovisive.





Alfa Romeo 8C 2900 B Berlinetta Touring del 1938



La Bianchi 8HP nella teca espositiva



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Anche il pubblico più giovane è attratto dalla Bisiluro DalMolNar

UN MUSEO CHE RACCONTA IL MOVIMENTO

Nato nel 1953, è oggi uno dei più grandi musei tecnico scientifici d'Europa.

Immerso nei chiostri di un monastero olivetano del cinquecento, si estende per circa 50.000 mq. con esposizioni e laboratori interattivi dedicati all'energia, ai materiali, alla comunicazione, ai trasporti, all'alimentazione e alla fisica delle particelle. Il Museo offre ai visitatori la più importante collezione al mondo di modelli storici costruiti da Leonardo da Vinci. Permette altresì di conoscere la storia del volo e della navigazione, rivivendo cento anni di evoluzione del trasporto su rotaia a partire dalla seconda metà dell'800. Notevoli il sottomarino Enrico Toti, il catamarano AC72 Luna Rossa, il brigantino goletta Ebe e il ponte di comando del transatlantico Conte Biancamano. Da non perdere la nuova area Spazio con l'unico frammento di Luna esposto in Italia.

Davvero innumerevoli le storie, le tecnologie e i saperi legati all'esplorazione del cosmo, con oggetti storici originali, sfide interattive, testimonianze, approfondimenti e curiosità che fanno comprendere l'immensità l'Universo.

DOVE, COME E QUANDO

**Museo Nazionale della Scienza e della
Tecnologia Leonardo Da Vinci
Via San Vittore 21, 20123 Milano**

**Telefono: 02 485551
Sito Internet: www.museoscienza.org
Email: info@museoscienza.it**

Orari:

9.30 - 17.00 da martedì a venerdì

9.30 - 18.30 sabato, domenica e festivi

L'ingresso è consentito fino a un'ora prima della chiusura



**AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI**

FASCINO FRANCESE MUSÉE AUTOMOBILE DE VENDÉE, BAGNATO DALL'ATLANTICO



Stefano Chiminelli

Una vacanza nella Francia atlantica potrebbe essere un'occasione imperdibile per visitare un museo veramente unico. Si tratta del Musée Automobile de Vendée, che è situato nei pressi di La Rochelle, bellissima cittadina portuale e uno dei maggiori porti da dove nel diciottesimo secolo salpavano le navi cariche di schiavi da portare nel nuovo mondo. Il museo è situato su una lunga arteria, Avenue de Sables, che porta direttamente al mare ed è molto frequentata. Questo capannone basso e rettangolare porta all'esterno tutti i segni del tempo ma appena si riesce a entrare, ecco che la magia inizia.



Bugatti Type 13 1500 Competizione

Mi riceve Magaly Giron, che insieme con il padre Valentin e il fratello Tanguy, dirige il museo ormai da molti anni. Il papà era all'interno del laboratorio, ha la bellezza di 91 anni ma ancora traffica tra restauri e manutenzione dei veicoli. Il tutto nasce da Gaston Giron, nonno della attuale proprietaria, che, nel 1929, aveva un garage a Saint-Pierre-du-Chemin, mentre la collezione inizia nel 1939 ed è per questo che offre un'occasione unica per vedere una raccolta incredibile di autoveicoli costruiti tra la fine dell'ottocento e i primissimi anni del Novecento. Una collezione di vetture così datate ed in numero tanto elevato non ricordo di averla vista in nessun museo che non fosse il Louwman Museum o, al limite, il museo dei fratelli Schlumpf a Mulhouse. Le auto e le moto sono esposte per coprire tutti i quattro lati di questo rettangolo di 3000 metri, con due isole ben distinte nella parte centrale. Naturalmente la maggior parte sono autovetture di costruzione francese ma non mancano le sorprese piacevoli.





Maserati 6 CM - Raffaella Speciale - del 1948

Una delle stelle di questo museo è una Maserati 6 CM del 1948, affettuosamente ribattezzata Raffaella Speciale e modificata dalla casa del Tridente per il pilota argentino Don Alexander, patron della Scuderia San Isidoro. Racconta la leggenda che questa monoposto sia stata guidata anche da Fangio e che trascorse tutta la sua vita in Argentina prima che un collezionista tunisino la portasse nell'Africa del Nord, dove M. Giron l'ha scoperta durante un raduno negli anni Settanta, è riuscito a comprarla ed ora fa bella mostra di sé nell'isola centrale riservata alle vetture da competizione. Diverse sono anche le Bugatti, tra cui spicca una incredibile Type 13 con cilindrata di 1500 c.c., completamente modificata e che, mi spiega Magaly, appartenne a suo zio che partecipò a diverse competizioni, anche nell'immediato dopoguerra.



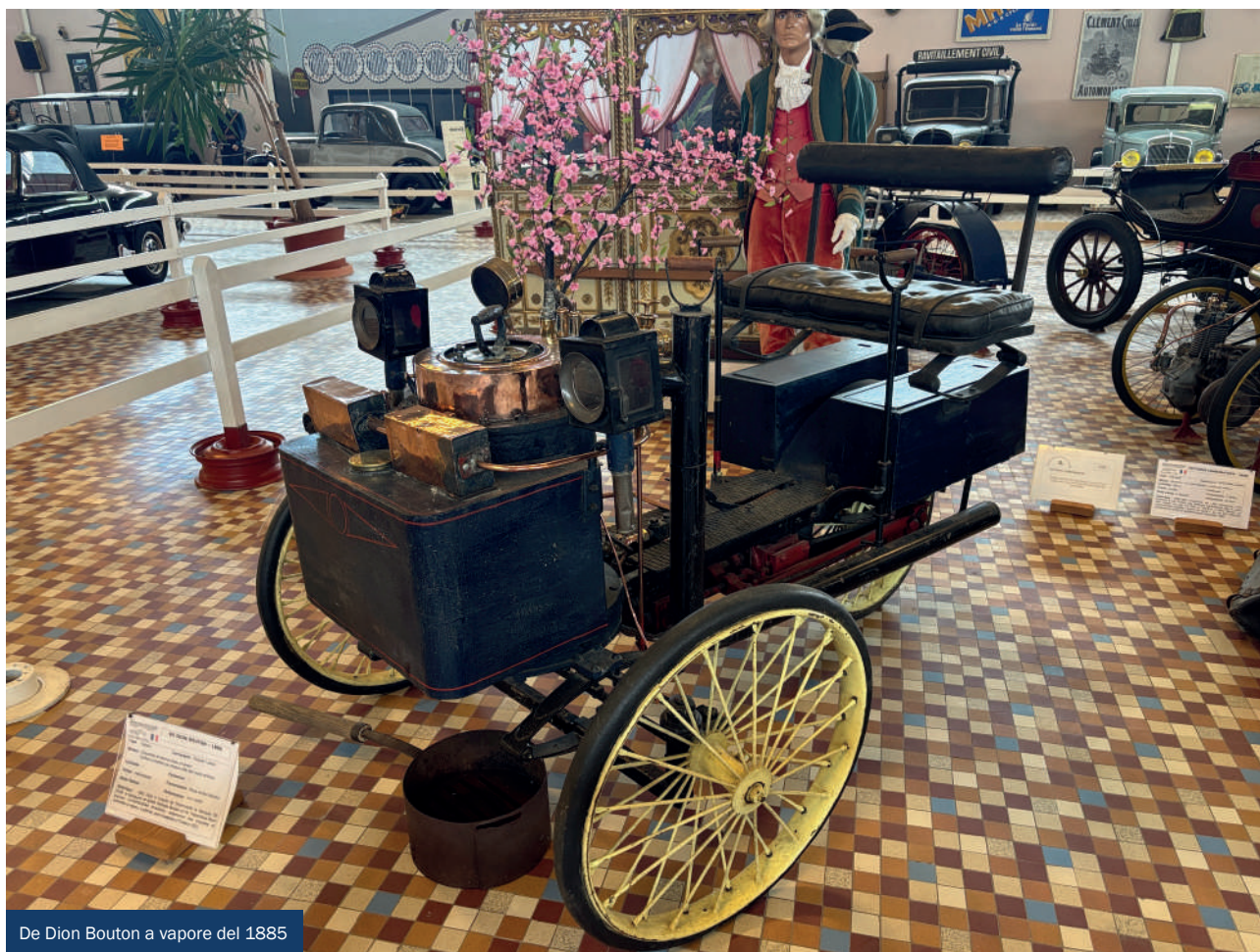
Le vetture fine '800



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Le vetture da viaggio, principalmente francesi costruite tra le due guerre, sono in numero preponderante, difficili da vedere tutte insieme in qualsiasi altro luogo ma che qua, una vicina l'altra, con tutti i loro ottoni e i loro colori diversi e quasi sgargianti, rendono bene l'atmosfera che poteva esistere in quegli anni di sviluppo, in una Francia che cercava anch'essa di risollevarsi. Diverse sono le vetture monoposto, tutte molto interessanti, che spaziano soprattutto tra le francesi e le inglesi e che comprendono, oltre alla star, la Maserati 6 CM, anche Lotus, Lola, DB e una rara Aumont con motore Panhard del 1965. La sezione dedicata alle vetture Sport vanta alcune gemme rare d'oltralpe, come la Bugatti 13 di cui abbiamo raccontato prima, ma anche la Bignan del 1919, la Salmson del 1926, la B.N.C. del 1928, la Darmont del 1931, la Brissonneau del 1956, la Arista del 1965, la Costin Nathan del 1968, per finire con una Sim del 1970. Nell'isola delle vetture del dopoguerra spicca una Lancia Aurelia B 20 che avrebbe bisogno di maggiori attenzioni, una Studebaker Champion a rappresentare la moda a stelle e strisce, alcune tedesche capitanate dall'immacabile Maggiolino, una lunga lista di francesi che spaziano dalla Simca alla Peugeot alla Panhard, per finire nuovamente in Italia con una Fiat 124 coupé prima serie, una super conservata Maserati Indy e, naturalmente non poteva mancare, la Fiat 500 che fece scoccare la scintilla ai coniugi Giron.

Una intera sezione è dedicata alla Vera, fugace avventura automobilistica sognata e realizzata negli anni 90 a Torino, che ha realizzato alcuni prototipi funzionanti, riuscendo ad esporli al Salone dell'Automobile di Torino. Monsieur Giron ha avuto poi la fortuna di conoscere questo giovane design e di comprare tutto il suo materiale, compreso i prototipi funzionanti e le maquette di studio.



De Dion Bouton a vapore del 1885

Molto interessante se non interessantissimo, il deposito privato che siamo riusciti a farci aprire, dove ci accoglieva una barchetta Fiat blu elettrico comprata nuova da Magaly, mentre sul lato destro gli occhi cadevano su una incredibilmente sinuosa Delahaye con una carrozzeria a goccia di Pourtout, da restaurare totalmente ma completa in ogni minimo particolare. Al suo fianco due italiane di razza: una Lancia Fulvia Zagato 1300 prima serie e una Alfa Romeo GT Veloce 1600, interessante anche se molto modificata. Nascosta sotto alcuni cartelloni pubblicitari, si intravede una sagoma che non poteva creare dubbi. Le due gobbe sul padiglione richiamano senza alcun dubbio, una realizzazione di Elio Zagato. Rimossi non senza fatica i pesanti cartelloni che la coprivano, ecco che ai nostri occhi appare una meravigliosa Lancia Flaminia Zagato, primissima serie, mai restaurata, quella per intenderci con i rostri nei paraurti più grossi e il lunotto leggermente diverso. In una insolita livrea color crema (più probabilmente Bianco Saratoga) con l'interno in pelle nera.





Bugatti seminasosta nel deposito



Magaly Giron e la sua Fiat 500

La vettura appartiene al Museo da oltre quarant'anni ed è stata messa al riparo con la meccanica perfettamente funzionante. Veniva usata durante i raduni a cui hanno partecipato più e più volte negli anni passati e adesso è in attesa di un restauro totale per riportarla al suo antico splendore. A fianco della Flaminia, ecco comparire sotto una coltre di polvere, una Renault di inizio secolo, ancora con il cofano anteriore completamente chiuso e poco più in là, nascosta sotto un sacco di pezzi di ricambio, una Bugatti dall'inconfondibile radiatore a ferro di cavallo in versione Spider, che qualunque appassionato di automobili vorrebbe scoprire in questo stato. Molto bella la storia che lega il proprietario alla città Sabauda. La mamma di madame Magaly era una giovane torinese che lavorava nel mondo della moda. Compare, infatti, nelle prime pubblicità della Fiat 500 e della Fiat 600. Anche il papà di Magaly lavorava nello stesso campo e durante una sfilata a Parigi il comune amico Versace li fece conoscere. Dopo pochissimo si sposarono e andarono a vivere direttamente in Francia, dove già buona parte della collezione esisteva. Il primo Museo fu inaugurato nel 1967 vicino a Nantes per poi spostarsi nel 1976 nella sede attuale.



Lancia Aurelia 2500 GT



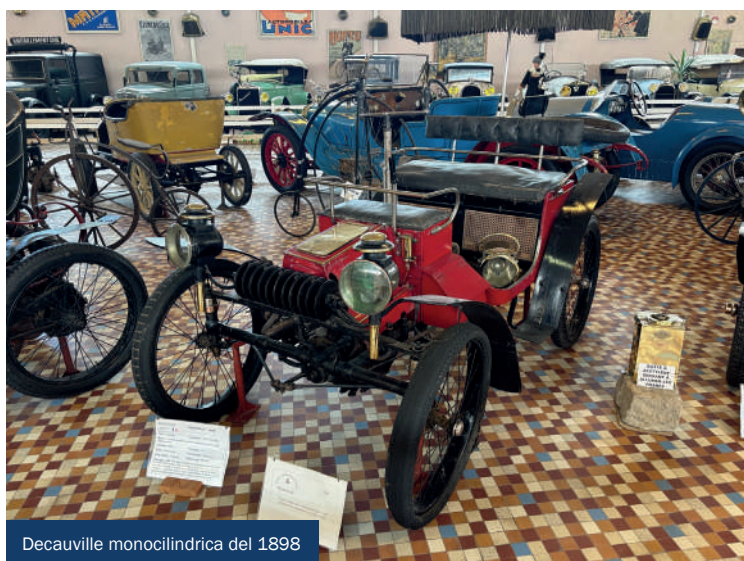
Vicino al piccolo ma fornito book-shop c'è anche una interessante bacheca dove vengono affissi gli annunci per vendere le vetture o le parti di ricambio in eccedenza che ha il Museo, dove è possibile scovare vetture e oggetti inusuali di inizio secolo di marche francesi.

La parte nord del museo è completata da una serie interessante di giocattoli d'epoca con auto a pedali, modelli, cavalli a dondolo, tricicli e biciclette più alcuni strumenti di uso comune nelle case sempre degli anni Trenta e Quaranta del secolo scorso, che forse potrebbero lasciare spazio più proficuamente ad altre autovetture che meriterebbero di essere esposte. In totale oltre 150 autovetture e motociclette sono esposte e meritano sicuramente essere apprezzate con una visita.

Il legame con l'Italia non è mai cessato. I coniugi Giron, insieme ai figli, sono venuti molte volte a partecipare a raduni nel Bel Paese, principalmente in Piemonte dove risiede ancora la famiglia della moglie, ma hanno preso parte anche a manifestazioni sparse sulla Penisola, tra le quali anche la Vernasca Silver Flag, come certifica una targa apposta di fianco a una vettura sport-competizione.



Delahaye cabriolet del 1936 con a fianco una Dino 246



Decauville monocilindrica del 1898



Le Sport-Competizione



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Per chi volesse visitarlo, il museo apre ad aprile e chiude a fine settembre, adeguandosi alla stagione balneare della Francia atlantica e, nonostante questa apertura parziale, riesce ad accogliere annualmente circa 70.000 visitatori paganti. Questo importante afflusso, permette alla famiglia Giron non solo di mantenere il Museo ma anche di eseguire alcuni restauri che in effetti sono in lavorazione. Lo stato di conservazione e originalità di quasi tutte le auto è incredibile: moltissime non sono mai state restaurate e trovarne così tante in queste condizioni non è facile, soprattutto per quelle più datate.



I giocattoli in mostra



Chenard et Walcker del 1912



L'entrata del Musée Automobile de Vendée

DOVE, COME E QUANDO

Musée Automobile de Vendée
D949 Avenue des Sables,
85440 Talmont-Saint-Hilaire (Francia)

Tel: +33 2 51 22 05 81
www.musee-auto-vendee.com
musee.auto@wanadoo.fr



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LE VOCI DELL'ALFA ROMEO



Elisabetta Cozzi

Ci sono storie che rischiano di restare sospese nel tempo, custodite nella memoria di chi le ha vissute. E ce ne sono altre che, se ascoltate, raccolte e condivise, diventano patrimonio comune, capace di parlare a generazioni diverse. È da questa consapevolezza che nasce Le Voci dell'Alfa Romeo, l'evento ospitato al Museo Fratelli Cozzi nell'ambito delle iniziative targate CulturAlfa.

CulturAlfa è il sodalizio che mi lega al grande collezionista svizzero Axel Marx, un'alleanza nata dalla passione profonda di due persone per il marchio Alfa Romeo. Non si tratta semplicemente di un progetto culturale, ma di un vero e proprio spazio di incontro tra passioni, esperienze e saperi legati al mondo Alfa Romeo. Un laboratorio di storia e innovazione in cui celebriamo il marchio custodendo il fuoco delle sue leggende, dando voce a testimonianze di personaggi interessanti e portando alla luce anche storie meno conosciute, condividendo con gli appassionati ciò che, nel corso dei decenni, ha contribuito a plasmare l'identità di questo marchio iconico. Il progetto Le Voci dell'Alfa



Romeo risponde perfettamente agli obiettivi di CulturAlfa, proponendo l'automobile non solo come oggetto da ammirare, ma come punto di partenza per raccontare il lavoro, l'ingegno, le relazioni e i sogni che hanno attraversato intere generazioni. È un progetto capace di trasformare ricordi personali in una narrazione collettiva, viva e profondamente umana, in cui si fondono cultura d'impresa, memoria industriale e dialogo tra passato e futuro, con uno sguardo attento alle persone e alle nuove generazioni.

Le Voci dell'Alfa Romeo, attraverso la realizzazione di videointerviste, ha dato spazio a uomini e donne che, in ruoli diversi, hanno vissuto l'azienda dall'interno, da protagonisti.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Le loro testimonianze non sono state semplici racconti cronologici, ma frammenti di vita: emozioni, orgoglio, fatica, senso di appartenenza. Storie che parlano di officine e uffici, di relazioni umane e quotidianità lavorative, ma soprattutto di identità.

Sette protagonisti hanno condiviso i propri ricordi attraverso video e interventi diretti, creando un dialogo autentico tra generazioni. Ogni voce ha aggiunto un tassello a un racconto più grande, fatto non solo di automobili iconiche, ma di persone, scelte e valori. In questo intreccio di esperienze emerge un'Alfa Romeo vissuta, quotidiana, profondamente umana.

I video realizzati raccolgono racconti autentici e inediti dei protagonisti e delle protagoniste: Carlo Agazzi, Giuseppe Furlan, Gianni Tonti, Elvira Ruocco, Federico Moroni, Mariano Lavazza, Elisabetta Cozzi.

Il progetto, curato dal giornalista Paolo Girotti e realizzato in collaborazione con l'Università LIUC di Castellanza e l'Istituto ITS Incom di Legnano, ha coinvolto attivamente il mondo accademico e formativo, trasformando le interviste in materiali narrativi capaci di parlare anche ai più giovani. Un lavoro che non si limita a conservare la memoria, ma la rielabora, la interpreta e la restituisce attraverso linguaggi contemporanei, rendendola accessibile, viva e condivisibile.

Perché la memoria, quando viene condivisa, non appartiene più solo al passato: diventa futuro.



Potete vedere le videointerviste sulla pagina YouTube del Museo Fratelli Cozzi
<https://www.youtube.com/@museofratellicozzi3997>



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

COLLEZIONE EMILIO AGOSTI

Uno dei problemi più ricorrenti per collezionisti auto e moto d'epoca è lo spazio. Chi può, costruisce appositi garages. Altri, più fortunati, utilizzano aree più grandi. Altri ancora cercano nei seminterrati o nel sottosuolo i luoghi più adeguati per 'contenere' la loro sconfinata passione.

Emilio Agosti di Cremona ha pensato di appendere al soffitto del garage le sue moto. Non tutte, ma le più leggere, ovvero i famosi 'Cinquantini' da competizione che filavano come missili.



FN 412 quattro cilindri del 1907

Suo padre, Bruno, correva in moto ed era fatale trasmettere il contagio al figlio che, per tutta la vita, ha lavorato in una concessionaria Lancia. Un giorno, conoscendo la sua immensa passione, qualcuno gli segnala che lungo l'argine del Po giace abbandonata una moto Zündapp, la grande casa motociclistica tedesca attiva dal 1917 al 1984. Ogni volta che il fiume esondava la vecchia due ruote finiva sott'acqua. Emilio la salva. Fa così anche con dozzine di altre motociclette pregiate, molte delle quali prodotte nella prima metà del Novecento, come Frera, Guzzi, Ras, Matchless, DKW, GD, FN e tante altre.

La ricchezza della sua collezione lo autorizzerebbe a farsi vanto di tanta bellezza. Invece non si dà troppe arie e vola basso. E raccomanda: «Oggi molti collezionisti tendono al confronto, e ripetono fino allo sfinimento 'La mia moto è più bella e vale più della tua'. Sarebbe meglio limitarsi alla passione pura, alla ricerca storica, insomma a trasmettere al futuro le nostre competenze a vantaggio delle giovani generazioni perché nessuno di noi sopravviverà alle nostre moto. Lasciamo tutto qui...».





Un raro esemplare Zündapp, la celebre casa tedesca attiva dal 1917 al 1984



Frera 250 del 1923



Moto Guzzi GTS del 1938

DOVE, COME E QUANDO

Collezione Emilio Agosti
Via Caprera 78, 26100 Cremona

Telefono: 0372-434176
Mobile: 338-6221514



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



**AUTOMOTOCLUB STORICO
ITALIANO**



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