



n. 27 / ottobre 2026

LA RIVISTA DEI MUSEI

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



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE
WWW.ASIMUSEI.IT

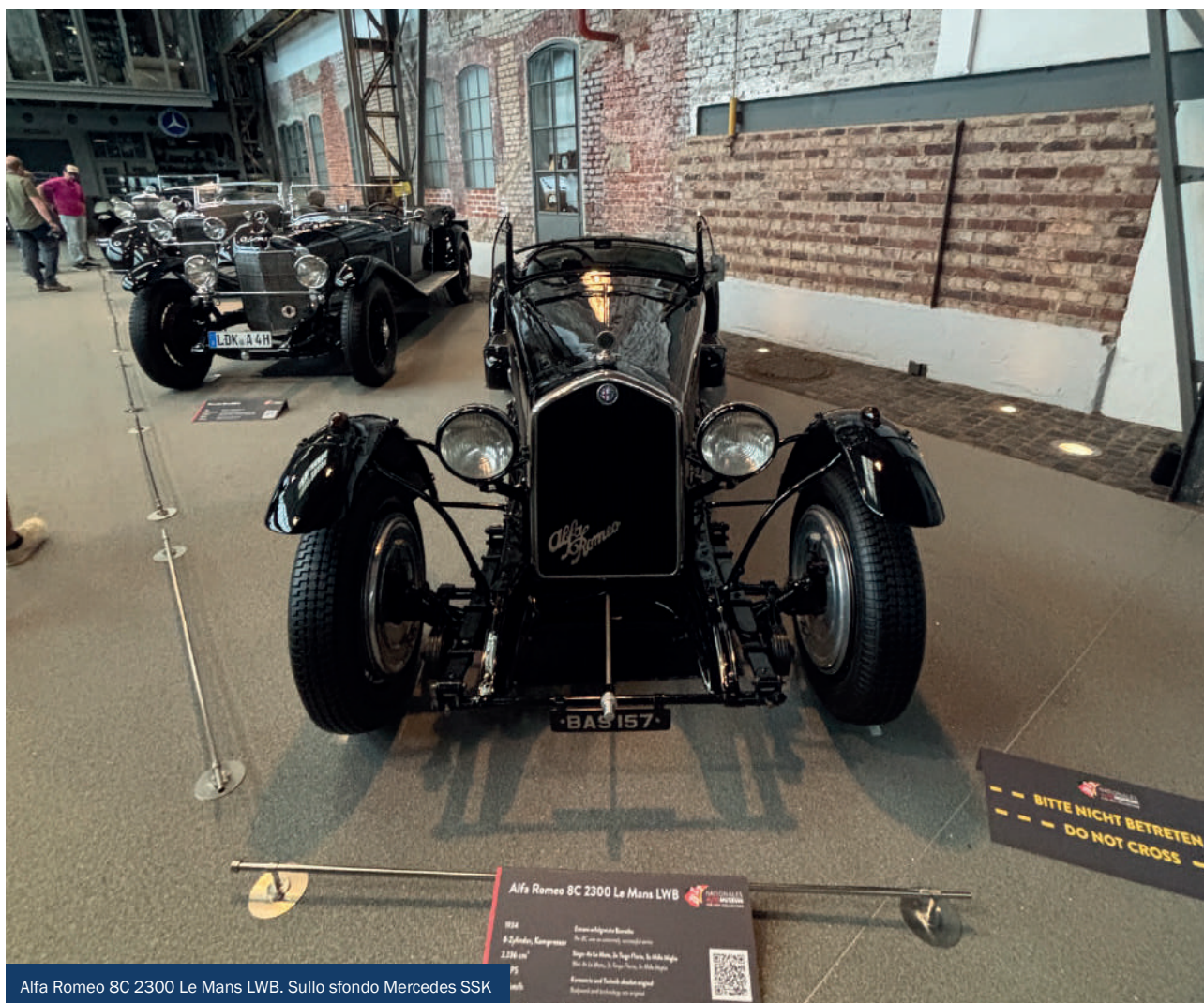
www.asimusei.it

THE LOH COLLECTION: IL TESORO CONDIVISO



Stefano Chiminelli

Dopo circa un'ora che avevo lasciato l'autostrada Passau-Colonia cominciavo a dubitare del mio navigatore. Come era possibile che una delle più grandi ed inaccessibili collezioni di automobili al mondo, visitabile da solo tre anni, si trovasse in questa parte dell'Assia così desolata? E pensare che, per oltre quarant'anni questa è stata una delle collezioni private più grandi e inaccessibili al mondo. Sto parlando del Nationales Auto Museum - The Loh Collection, a Dietzhöhlzal-Ewersbach, a circa 90 minuti da Francoforte e Colonia.

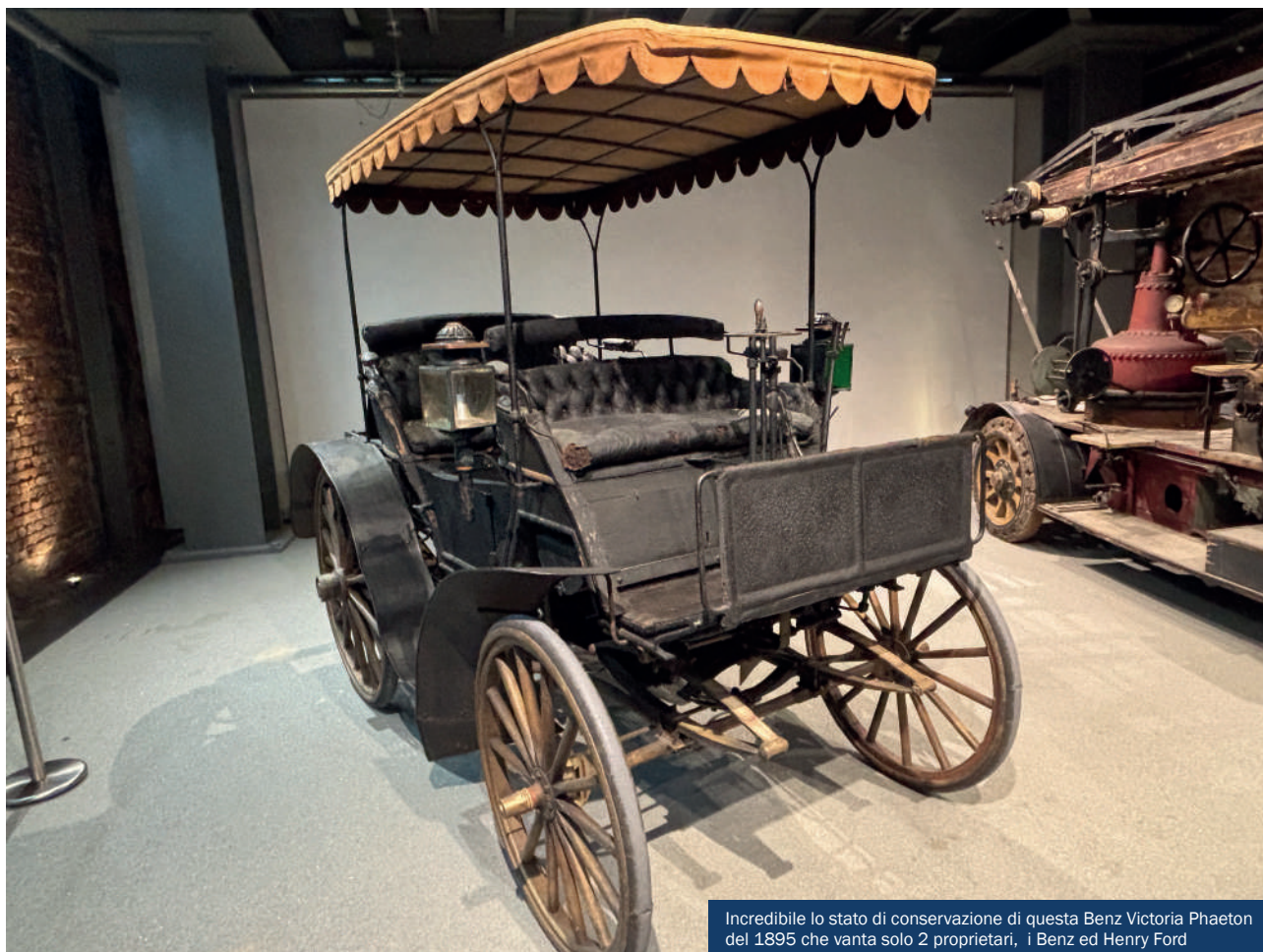


Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans LWB. Sullo sfondo Mercedes SSK

Poi finalmente, all'interno di una piccolissima zona industriale di un ancor più minuscolo paesino, ecco comparire una grande costruzione modernissima, che racchiude una vecchia fabbrica di mattoni rossi dove prima c'era la fonderia di caldaie Omnical, parte del sito industriale Rittal. Un progetto architettonico imponente: 7.500 metri quadrati, undici capannoni e sale espositive che fondono insieme archeologia industriale e architettura moderna. A realizzarla è stato il Prof. Friedhelm Loh, imprenditore miliardario, proprietario del gruppo industriale Rittal e collezionista da una vita. La sua passione inizia negli anni '80, inizialmente ricercando e collezionando solo Mercedes e Porsche, sviluppando, negli anni, questa incredibile collezione che oggi vanta circa 160 veicoli, con più di 55 marchi provenienti oltre dieci paesi che coprono 140 anni di storia, dal 1886 a oggi: un'enciclopedia su ruote.

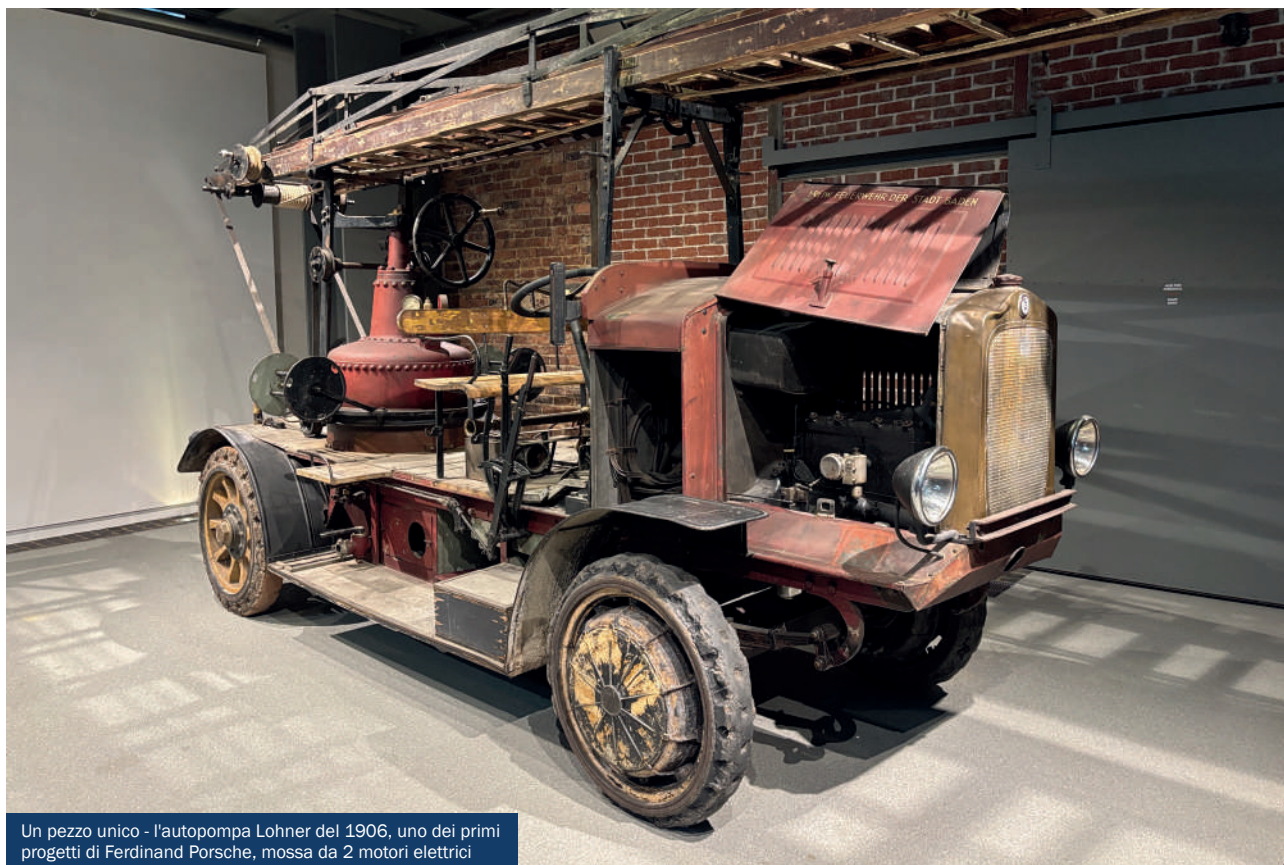


AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Incredibile lo stato di conservazione di questa Benz Victoria Phaeton del 1895 che vanta solo 2 proprietari, i Benz ed Henry Ford

Il pezzo più antico è una Benz Victoria del 1895, solo tre proprietari nella sua vita, conservata in condizioni originali, così bella ed integra, da togliere il fiato. Accanto, un pezzo unico: l'autopompa Lohner del 1906, nata elettrica su progetto di un giovane Ferdinand Porsche con i motori all'interno delle ruote anteriori e poi trasformata in ibrida.



Un pezzo unico - l'autopompa Lohner del 1906, uno dei primi progetti di Ferdinand Porsche, mossa da 2 motori elettrici



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

All'entrata i visitatori sono accolti da una mostra tematica sulle vetture da Rally, una delle più complete che ho mai ammirato, con molti pezzi unici tra cui spicca la Toyota 222D, un prototipo realizzato dalla casa giapponese per competere nel nascente Gruppo S che avrebbe dovuto sostituire il Gruppo B degli anni '80 ma che, dopo l'incidente mortale di Toivonen e Cresto in Corsica, venne abolito e sostituito dal Gruppo A.



Toyota 222D, prototipo preparato per il gruppo S che la Federazione Internazionale ha abolito prima di esordire

Nella parte riservata alle vetture anteguerra, accanto a Mercedes SSK, Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans Passo Lungo del 1934, Bentley Speed Six vincitrice del Rally di Montecarlo del 1930, Austro Daimler ADR 636 del 1932, spiccano una sinuosa Talbot-Lago T26 Gran Sport Coupe' del 1948 carrozzata da Saoutchik con una carrozzeria bassissima e lunghissima costruita in due soli esemplari in questa configurazione e una incredibile Bucciali TAV 8-32 del 1931, una delle sei costruite, a trazione anteriore con meccanica V12 Voisin, lunghissima, bassissima, nerissima.



La Bucciali TAV 8-32 del 1931, mossa da un incredibile motore V12 della Voisin e con trazione anteriore. Una delle solo 6 vetture costruite



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La pista sopraelevata in mattoncini di legno. Da destra - Maserati A6 54 Spider Frua, Jaguar D Type, Jaguar XK SS

Si passa poi nella parte dedicata alle autovetture dagli anni '50 in poi. Una enorme curva sopraelevata, costruita in migliaia di mattoncini di legno, quasi a ricordare l'originale pavimentazione di Daytona, troneggia al centro del capannone, dividendo la parte della collezione dedicata alle vetture stradali da quella racing. Si parte da una rossa Porsche Speedster e, attraverso Alfa Romeo 2500 SS Pinin Farina, Maserati A6 Frua, Lancia Aurelia B24 S con un bellissimo Hard top, Jaguar E Type, AC Cobra, Aston Martin DB Zagato, Jaguar XK SS e D Type, si giunge, via via, fino ad una Ferrari SF 90 Stradale, una Bugatti Veyron 16A e una Ferrari Monza SP1. E poi il mostro moderno: la Maybach Exelero del 2005, esemplare unico costruito per Fulda, V12 biturbo da 5,9 litri, 2,7 tonnellate e oltre 350 km/h a Nardò.



Una scansia di Ferrari!



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Ferrari 330 P4

Il reparto dedicato al Motorsport è un altro capitolo. Una enorme scaffalatura bianca, addossata alle pareti, contiene, quasi fossero dei modellini però in scala 1:1, la storia recente del nostro motorismo sportivo. Non è una collezione statica. Parte delle auto è esposta su rastrelliere automatiche WÖHR a tre piani, 22 vetture appese come opere d'arte, e la rotazione è continua. Ogni pochi mesi entrano nuovi pezzi, quindi il museo cambia sempre. Tra i pezzi degni di nota, la Ferrari 250 S Vignale vincitrice della Mille Miglia 1952 e record sul giro a Le Mans, la prima 300 SL Ali di Gabbiano con carrozzeria in alluminio del 1955, la Ferrari 412 P di Le Mans e Daytona, la Ferrari F1-2000 di Michael Schumacher, telaio vincitore in Canada nel suo primo mondiale con Maranello, e l'Audi R8 del 2004, l'unica vincitrice di Le Mans non custodita da Audi stessa. E poi Ferrari 288 GTO, F 40, F 50, FXX, La Ferrari, una incredibile 275-330 P che sembra appena uscita dai box di Le Mans, tutta la serie delle Porsche del Campionato del Mondo Marche, cominciando dalla 904, 906, 917 nelle varie versioni, le plurivittoriose 956 fino alle LMH.



L'angolo riservato alla F1, con una preponderanza di Ferrari!



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Ma Loh non voleva solo un garage di lusso. Il museo è anche un Campus Universitario affiliato alla Facoltà di Economia e Giurisprudenza dell'Università di Scienze Applicate di Nürtingen-Geislingen (HfWU) e offre una vasta gamma di programmi didattici per scuole e università nel campo del design e della conservazione dell'auto, con workshop e visite guidate. Il numero dei visitatori sottolinea l'enorme interesse ed il fascino senza tempo per il mondo della Motorizzazione. Dalla sua apertura, nel luglio del 2023, ha già superato i 230.000 visitatori, di cui più di 100.000 solo nel 2025. Il Museo di Dietzholtz-Ewersbach è stato insignito della FIA Heritage Cup e dell'Heritage Award per le auto da competizione.

È aperto dal mercoledì alla domenica, biglietto sotto i 30 euro. All'interno si trova anche il ristorante e diner "New York New York", un cinema da 50 posti, simulatori, pista Carrera, museum shop e spazi per eventi fino a 500 persone. In Germania ci sono molti musei ufficiali delle case costruttrici. Questo è diverso: rappresenta lo sguardo e l'anima di un uomo che ha ricercato, studiato e fortemente voluto tutto ciò che ha collezionato e che ha deciso di non tenere il suo tesoro da 1,5 miliardi di dollari solo per sé, ma ha deciso di farlo godere a tutti. Grazie Mr. Loh.



Nello spazio riservato alla storia dei Rally, in primo piano una Lancia 037, seguita da una Peugeot 205 T16 e da una Delta



Tutta la stirpe delle Porsche da Rally



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



L'ingresso nella zona industriale di Dietzholtz-Ewersbach



Molto suggestiva la riproduzione di una sala cinematografica degli anni '50, dove i visitatori possono assistere a filmati sulla storia del Motorismo



Friedhelm Loh

DOVE, COME E QUANDO

Nationales Automuseums, Loh Collection
Museumstrasse 1,
35716 Dietzhöhlzta-Ewersback, GermanyD949

Tel: +49 2774923650
www.nationalesautomuseum.de
info@nationalesautomuseum.de



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

COLLEZIONE LIVON GIOIELLI DEL MADE IN ITALY



Danilo Castellarin

La Collezione dei fratelli Livon è un'opera d'arte fatta a mano. Non è un'esagerazione, ma la sintesi di una realtà oggettiva perché Nicola e Fabrizio non hanno acquistato le loro auto bell'e pronte, tirate a lucido, sfogliando gli annunci delle riviste specializzate o navigando sulla rete. Hanno fatto di più. Le hanno restaurate completamente con le loro mani. «All'inizio non potevamo permetterci di acquistare modelli già restaurati o perfettamente conservati», racconta Fabrizio, «così abbiamo acquistato vetture che avevano avuto vite difficili e le abbiamo riportate agli antichi splendori. Piano piano, con il valore aggiunto del nostro impegno fatto di studi, ricerche, documentazioni e infine lavoro duro, le abbiamo fatte rinascere. Ridare una nuova vita è un'emozione particolare, della quale andiamo molto fieri».



Il primo acquisto risale al 1988 e sembra uscito da un libro di favole. Durante un giro in moto nelle campagne del suo amato Friuli, Fabrizio vede spuntare da un fienile diroccato il muso di una Lancia Flaminia Coupè. È lei la numero uno. Seguita da una Flaminia Touring i cui interni vengono cuciti con la vecchia macchina Singer della nonna.

L'appetito vien mangiando, dice il proverbio. E succede così anche a loro che acquistano un'officina per migliorare la qualità dei restauri e, mese dopo mese, anno dopo anno, la arricchiscono con strumenti e utensili di qualità. Papà Cornelio, diploma d'Istituto d'Arte a Venezia, ebanista e ingegno smisurato, guarda con affetto i figli che hanno ereditato la sua passione per la meccanica.

Oggi la Collezione Livon è arrivata a quota 35, con Lancia Gamma coupè, Flaminia coupè, Flaminia GT Touring, Aurelia B20, Flaminia Convertibile proveniente dalla Germania dell'Est, Aurelia B24 Convertibile che arriva dall'Oregon. E ancora B24 Spider America, Flaminia Sport Zagato 3C, Maserati 3500 Spider Vignale, appartenuta ad uno psichiatra della California, citato su 'Time'. Non mancano Alfa Romeo Villa d'Este color amaranto, Lamborghini Miura, Ferrari 250 Cabriolet curata con amore e tenerezza per farle dimenticare la sventagliata di mitra che aveva rimediato in Sicilia sulla fiancata destra. E poi Maserati 3500 Touring, Ghibli, Stanguellini 1100 Sport, Lamborghini Countach 4000 S e Ferrari 365 G BB. Splendida nella sua livrea verde inglese è la Dino 246 GT. In fase di restauro la prima Dino 206GT uscita dalla Ferrari, color grigio metallizzato e la Lancia Aprilia Sport Colli utilizzata da Bracco nella Mille Miglia del 1940.



Potrebbe bastare? Certo. Ma ci sono anche Maserati Bora, Mistral Coupé, Mistral Spider, Maserati 5000GT, Ferrari 275 GTB, Lamborghini Espada, Flaminia Sport Zagato con faro carenato. E in mezzo a tanto ben di Dio c'è pure un camion Esatau B del 1957. «E' un camion ma ha l'eleganza di un'Aurelia» sintetizza Fabrizio Livon. L'obiettivo è trasformarlo in bisarca. In una stanza riservata, c'è anche una perla più unica che rara. L'Alfa che fu il prototipo dal quale nacque la TZ acquistata a Firenze nel 2010 dall'ex pilota Vito Witting da Prato, grande esperto di Alfa. «L'Alfa Romeo GTZ Prototipo è la progenitrice della TZ», spiega Fabrizio Livon. E aggiunge che «grazie a un controllo minuzioso delle linee e dei dettagli e sovrapponendo la scansione della carrozzeria realizzata alle foto originali, abbiamo constatato che c'erano troppe differenze tra il primo progetto di restauro e le forme originali. A questo punto abbiamo deciso di ripartire da zero, procedendo con la tecnica della modellazione digitale realizzata in modo ineccepibile dall'architetto Gioacchino Acampora con un risultato molto fedele all'originale». E solo a vederla, quell'auto, fa battere forte il cuore.



Una sfilata di Lancia B24 in varie versioni



Il Made in Italy di questa strepitosa collezione è rappresentato anche dalle Maserati



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Alfa GTZ Prototipo, ossia la vettura che ispirò la celeberrima TZ



Alfa GTZ Prototipo



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este



Dino 246 GT e Ferrari 275GTB

DOVE, COME E QUANDO

Collezione Livon
Via del Cristo 78
33044 Manzano (Udine)

Tel: 0432 754495
fabrizio@arredamentilivon.com



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ECHI DI ROMBI LONTANI MUSEO-LABORATORIO DELLA MOTO DI GIORGIO KERMAC

Danilo Castellarin

Poco distante da Monfalcone, a Turriaco, a due passi dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari, il triestino Giorgio Kermac ha realizzato nell'elegante Villa Sommariva il 'Museo Laboratorio della Moto' che porta un nome evocativo: 'Echi di rombi lontani'.



Tre splendide Moto Guzzi di diverse epoche

All'interno troviamo undici Moto Bianchi, oltre a Sertum, Honda, quattro Triumph, quattro Moto Guzzi, quattro Norton, Simplex, BMW, BSA, Harley Davidson, Laverda. Alcuni modelli sono da competizione. Del resto Kermac le corse le ha nel sangue perché dopo essersi diplomato come macchinista all'Istituto Nautico di Trieste, l'anno dopo ha conseguito il diploma di motorista all'Istituto Ferrari di Maranello. E' rimasto poi alla Ferrari per un anno e mezzo come motorista nel Reparto Corse, per ritornare nella sua Trieste nel 1972, quando ha aperto la sua prima officina. Noto preparatore, crea la scuderia "Mosport Formula Racing" che diventa la prima realtà cittadina a fornire moto e assistenza a piloti locali e nazionali. Assiste famosi corridori e spazia dalle moto derivate di serie alle Grand Prix, alle Superbike, all'Endurance, collaborando con il team Rumi-Honda nella Superbike e Supersport e con la Hirt-Honda Segale nel Mondiale Endurance. Nel 1994 diventa responsabile tecnico allestendo la sede per l'importatore Kawasaki in Kuwait, dove si trasferisce per due anni. Rientra a Trieste nel 1996 ed è socio e responsabile tecnico della "Mosport Engineering S.a.S." operante nella diagnosi e sviluppo moto.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Una splendida livrea verde-azzurra per questa Bianchi

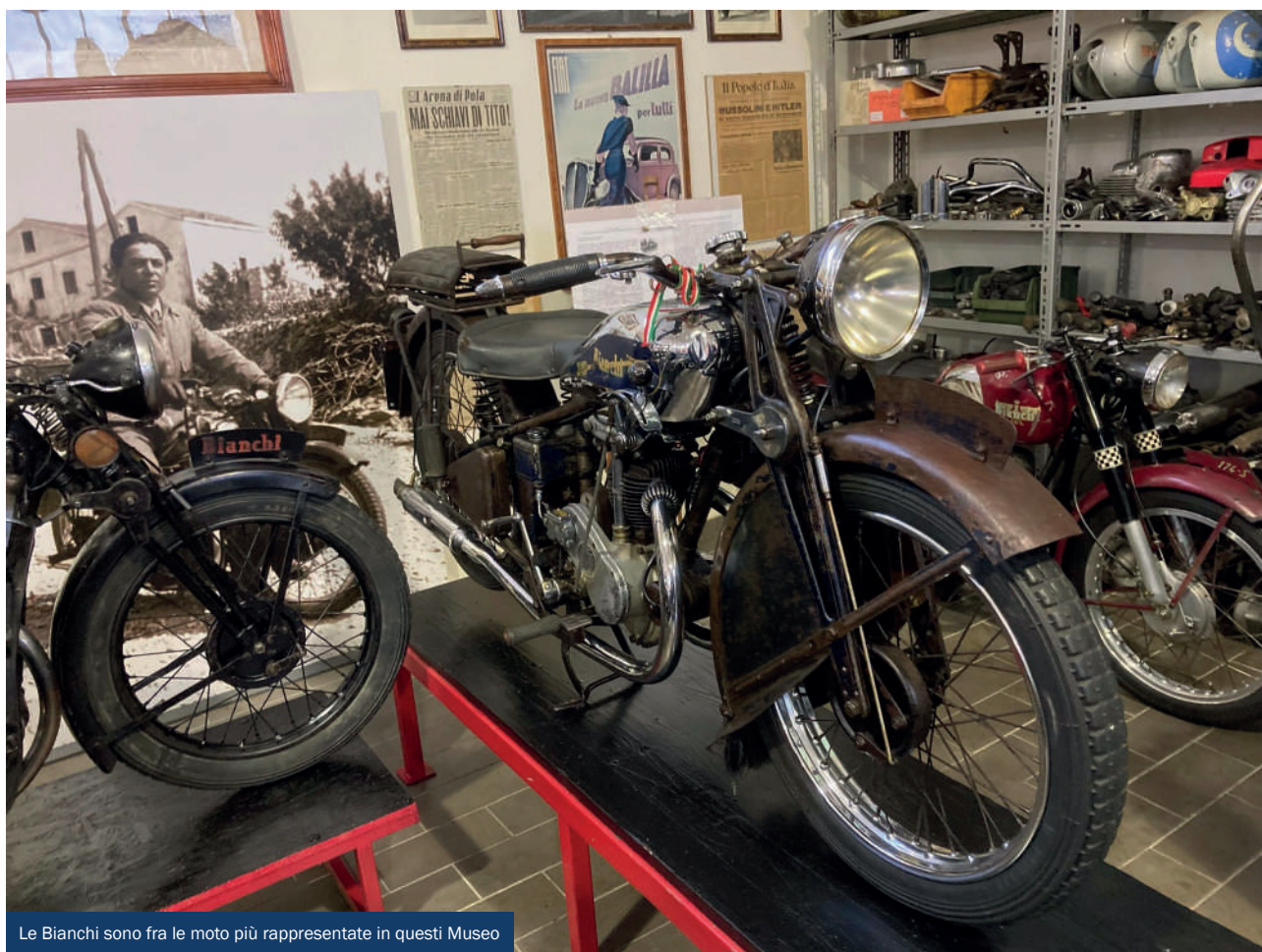
Nel 2007, a conclusione di una lunga attività lavorativa, si trasferisce a Turriaco, dove fonda il suo museo perché «nascondere le belle moto, la loro storia e la tecnica, è un crimine», dice con un sorriso. Sulle pareti, molti poster documentano la storia dei mezzi esposti. Davanti ad ogni moto ed ogni documento che ne ricorda la storia Kermac ripete che «le moto con più valore sono quelle che hanno una storia dietro, altrimenti manca l'anima». Noto la Bianchi 220 Sport 1934 con targa Pola italiana, splendido conservato come la sua storia, che venne sepolta per evitarne la requisizione.



La nostra storia è ben rappresentata dalla targa di questa moto che ricorda Pola



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Le Bianchi sono fra le moto più rappresentate in questi Museo



Alcune Triumph perfettamente restaurate



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Una delle prime targhe della Capitale

DOVE, COME E QUANDO

Echi di rombi lontani
Museo/Laboratorio di Giorgio Kermac
Via Garibaldi 62/64 - 34070 Turriaco (GO)

Telefono: 338 1371748
E mail: bianchiplanet@tiscali.it



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