



n. 20 / novembre 2024

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

IL MUSEO NEL CASTELLO: LA COLLEZIONE MARIO RIGHINI



Danilo Castellarin

Mica facile fare lo sfasciacarrozze ma non aver voglia di demolire le auto. Sarebbe come se a un boscaiolo piangesse il cuore ogni volta che deve segare un albero. O che un fiorista andasse in crisi quando deve tagliare un fiore. Tutta colpa della passione per le auto d'epoca di Mario Righini, classe 1933, nato ad Argenta, in provincia di Ferrara e che vive, circondato dalle sue auto, nella magica atmosfera del suo castello di Panzano di Castelfranco Emilia, in provincia di Modena, mentre la sua sede di lavoro è sulla via Emilia, precisamente ad Anzola Emilia, in provincia di Bologna.



Righini accanto a una Fiat Chiribiri del 1912

La sua è una collezione importante, con pezzi davvero rimarchevoli, uno per tutti la mitica Auto Avio Costruzioni 815, prima Ferrari della storia, Alfa 8C 2300 ex Tazio Nuvolari, Ferrari 275 GTB, Chiribiri del 1912, la gialla Ferrari 500 Sport, una strepitosa serie di Alfa 2500 6 cilindri, la Fiat 8V ex Gianni Agnelli, la Rolls Royce Phantom I 1929 appartenuta alla famiglia Rossi di Montelera e ancora Lamborghini 350 GT, Osca, Stanguellini, Cisitalia D46, Ferrari 275 GTB e Daytona, Aurelia B24 convertibile e tante altre.

La sua collezione sfiora quota 200, fra auto e moto. Lui è uno dei più noti demolitori perché solo qui si possono trovare ricambi per le auto del 1910, 1920, 1930, 1940 e via così per tutto il Novecento. "Il mestiere", racconta, "l'ho imparato da papà Giovanni che aveva iniziato a farlo nel 1939, un anno prima dell'entrata in guerra dell'Italia. Allora le auto e i camion venivano demoliti per legge per ricavarne metallo che poi veniva destinato alle fabbriche di armi e munizioni. Chi rifiutava, rischiava tre anni di galera per sabotaggio". Così andò a finire all'italiana, con molti che nascosero le auto nelle cascine di campagna pur di non demolirle, aspettando tempi migliori. Ogni tanto, invece di fare a pezzi una macchina particolarmente interessante, Giovanni Righini, padre di Mario, pure lui grande appassionato, la metteva parte, fornendo allo Stato in cambio un peso di materiale metallico equivalente.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Solo qui si può vedere la Auto Avio Costruzioni 815, la prima Ferrari realizzata dal Commendatore che nel 1939 non poteva ancora usare il suo nome per un accordo con l'Alfa Romeo

Nella primavera del 1945 comparvero i primi americani. “Io avevo dodici anni, voglia di studiare mica tanta. Restavo a bocca aperta davanti ai Dodge i GMC, le Jeep”, ricorda il nostro appassionato. I piccoli venivano su così, in qualche modo. “Giocavamo con le bombe perché negli ultimi mesi di conflitto la Linea Gotica, era stata spostata e passava vicino a casa mia e noi ragazzi eravamo spettatori di combattimenti all’ultimo sangue che poi lasciavano armi dappertutto”. La linea gotica era una linea difensiva costituita da una serie di postazioni fisse tracciate lungo i crinali dell'Appennino, costruita dai militari tedeschi a partire dallo sbarco alleato in Sicilia (9 luglio 1943), per impedire che gli americani raggiungessero la pianura padana, o comunque per rallentare il più possibile la loro avanzata verso Nord.



L'Alfa 8C 2300 Corsa che corse per la Scuderia Ferrari e la Tubolare Zagato del 1963



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Successivamente, nei primi mesi del 1944, quando Righini ha 12 anni, la linea difensiva tedesca viene ricollocata più a nord, vicino ad Alfonsine, lungo la dorsale del fiume Senio, dove si accampavano le retroguardie delle truppe germaniche che si succedevano al fronte. Nell'estate del 1944, dopo i primi segni di cedimento, Albert Kesselring cambiò il nome della Linea Gotica nel meno altisonante Linea Verde (Grüne Linie) e la attestò in Romagna, proprio sul fiume Senio. “Il clima che vivevamo era quello”, racconta Righini. E aggiunge: “Un giorno, a scuola, la professoressa mi chiamò per interrogarmi. Io non ero preparato, tanto per cambiare, così tirai fuori dalla cartella un candelotto fumogeno che avevo raccolto il giorno prima in una scorribanda nei campi con i miei amici, lo accesi e lo feci rotolare sul pavimento, fin sotto la pedana dove stava la cattedra. Successe il finimondo. Fumo dappertutto, urla, risate, la maestra che si mise a piangere. Il giorno dopo arrivò il bidello portò a casa mia. E consegnò a mio padre la lettera di espulsione dalla scuola. Fu il giorno più bello della mia vita perché iniziai a lavorare e lo feci sempre con grande passione. I miei libri sono stati la vita, gli incontri, la gente. E sono ancora convinto che la filosofia è quella cosa con la quale o senza la quale si rimane tale e quale”. E ride di gusto. Gli anni dell'adolescenza li trascorre nei Campi Arar, dove venivano venduti i residuati bellici americani rimasti in Italia, troppo costosi da rimpatriare. “Mi ricordo l'Italia che cercava di tirarsi su e noi che l'aiutavamo installando impianti a metano su decine di auto e camion. “Le necessità della ricostruzione stimolavano l'arguzia e l'inventiva”, spiega Righini. “La gente faticava a mettere d'accordo il pranzo con la cena e chiedeva solo di lavorare, così noi alle nostre attività più ordinarie affiancammo la riconversione di berline da famiglia come le Fiat 521, 522 e 524 degli anni Venti o le più recenti 1100 a sei posti”.



Un primo piano sull'Alfa 8C 2300 Corsa



Negli anni Sessanta la Ferrari Superfast detenne il primato di granturismo più veloce al mondo

Primum vivere. Così alla storia veniva data la precedenza alla necessità. “Tagliavamo in due tronconi le macchine, poi aggiungevamo dei lamierati con saldature fatte a regola d'arte e con una struttura di legno che faceva da cassone tiravamo fuori dei camioncini che erano dei veri muli per i lavori in campagna o per gli artigiani e le piccole imprese. qualche auto veniva trasformata anche in trattore o in carioica. Insomma i tempi erano quelli che erano –aggiunge Righini- e non permettevano troppi sofismi”. E continua spiegando che faceva di tutto “pur di non demolire le macchine più belle perchè mi dispiaceva proprio ma a volte, per chi fa il mio mestiere, conservare era praticamente impossibile e bisognava smontare, spaccare, distruggere, mi ricordo che mi piangeva il cuore far fuori macchine di pregio come le Aurelia, le Aprilia, le Alfa 1900, ma bisognava farlo, altrimenti le leggi del commercio e della sopravvivenza economica ti buttavano fuori. Io, comunque, cercavo compromessi funambolici: c'era una partita di Aurelia da eliminare? Bene: sacrificavo le B10 e le B12 e salvavo le B 20 e le B 24. Era sempre meglio di niente”.





Una splendida Ferrari 500 Mondial con livrea gialla, il colore della belga Ecurie Francorchamps

Poi respira a fondo, si guarda intorno, allunga lo sguardo nel cortile della sua azienda che ancor oggi, a Anzola Emilia, accoglie vecchie testimoni del primo Novecento e continua: “Cinquanta, sessant’anni fa di un’auto si ricicla-va veramente tutto. Anche oggi non si butta via niente: acciaio, cristallo e plastiche vengono avviati ai consorzi di rigenerazione e riciclo per essere successivamente reimpiegati nei processi di produzione industriale, ma allora, quando si demoliva una macchina, era come in campagna quando si ammazzava il maiale”. Così le tappezzerie di molti modelli Lancia come Lambda, Ardena e Astura erano una risorsa per molte famiglie perché le donne di casa riuscivano a ricavarne cappotti e vestiti in morbido panno Lenci. “Si svuotavano imbottiture, si scuoiavano le capote e se ne ricavava lana, ovatta, cotonina che madri e nonne trasformavano in materassi. Mi ricordo tanti amici orgogliosi del vestito della festa grigio, ricavato dagli interni Lancia” spiega il nostro testimone.



L'Alfa 2500 Touring Superleggera in una splendida tonalità di blu



Ma non c'era solo un'Italia povera. Come sempre, qualcuno stava meglio degli altri. Uno di questi era Domenico Gentili, imprenditore emiliano titolare della Panigal (nome derivato da Borgo Panigale, vicino Bologna) che produceva saponette. Gentili era appassionato d'auto d'epoca e insieme all'amico Giulio Campari aveva incaricato un ex calciatore, Emilio Storchi, soprannominato Barighin, di girare l'Italia per procurargliele, setacciando soprattutto il Sud Italia. A San Martino arrivarono così Zedel, Chribiri, Alfa Dux, Alfa RL, Bianchi S9, Isotta Fraschini, Ford T, Osca, Ansaldo, Fiat 508, 509, 514, 527 e Lancia Lambda, Aprilia, Augusta, Artena. Fu lui, Gentili, a gettare le basi del Museo di San Martino in Rio, vicino a Reggio Emilia, che anticipò molte altre realtà. E fu sempre lui uno dei fondatori dell'Atomic Club di Bologna nel 1956, uno dei primi sodalizi per appassionati d'auto d'epoca, del quale faceva parte anche Mario Righini che ricorda come la scelta del nome 'Atomic' non fu proprio felice "perché a molti ricordava le bombe sganciate dagli americani su Hiroshima e Nagasaki sono undici anni prima, nell'estate del 1945".



Il "colpo grosso" di Storchi fu il ritrovamento della Auto Avio Costruzioni 815, la prima Ferrari, otto cilindri e 1500 cc, due esemplari costruiti. Storchi risalì ad un aristocratico milanese che aveva venduto la "815" a un demolitore milanese e da lui la acquistò per conto di Gentili. In seguito, gli affari di quest'ultimo non ebbero fortuna e la Avio passò a Righini, che ancor oggi la custodisce nel Castello di Panzano, suggestiva sede della sua bella collezione, della quale è una delle auto più significative insieme all'Alfa Romeo 2300 8C Monza, ex Tazio Nuvolari, che negli anni Settanta stava per lasciare l'Italia, destinazione Germania "e sarebbe stato un peccato perché le nostre auto stanno bene dove sono nate" puntualizza Righini, che spiega così le sue convinzioni: "Altre nazioni hanno brillato in specifiche espressioni meccaniche ma solo l'Italia ha generato l'armonia completa dell'automobile a tutto tondo e questo perché solo i progettisti italiani hanno respirato quel mix di arte, musica, letteratura, architettura e storia che solo il Bel Paese può vantare. Così dalle loro matite è uscita la bellezza". La stessa armonia che oggi i collezionisti inseguono nelle aste, negli annunci delle riviste, nei mercatini, nei contatti fra appassionati. "L'Italia è tanto lunga, va dall'Alto Adige che è quasi Austria e finisce in Sicilia, che è di fronte all'Africa, eppure, anche se a volte faticiamo a capirci perché parliamo dialetti diversi, il codice della passione è uguale per tutti e ci rende uniti sotto l'egida dell'Automotoclub Storico Italiano, che ha avuto il grande merito di diventare come una seconda famiglia, la casa comune della nostra passione", dice Righini che oggi vanta una collezione di oltre 400 esemplari fra auto e moto e resta molto legato alla produzione nazionale, della quale fa un'efficace sintesi: "Se vuoi viaggiare comodo compera una Lancia, se vuoi correre sicuro acquista un'Alfa Romeo e se vuoi un'auto che non si fermi mai scegli una Fiat. Non c'è bisogno d'altro nella vita".





Mario Righini nel suo campo recuperi ad Anzola Emilia, dove gli appassionati possono trovare preziosi ricambi



Molti pezzi della Collezione Righini sono sopravvissuti alle distruzioni della seconda guerra mondiale



Righini accarezza un'Alfa Romeo 1750



Oltre alla bellezza delle auto, la cornice architettonica in cui queste vetture riposano, aumenta la suggestione di questo museo



Il Castello di Panzano, a Castelfranco Emilia (MO) sede della Collezione-Museo di Mario Righini

DOVE, COME E QUANDO

Collezione Righini
Castello di Panzano, Via Nino Bixio, 12
Castelfranco Emilia (MO)

Telefono: 051733169
Email: info@righinimario.it
Internet: www.righinimario.it

A Panzano di Castelfranco Emilia (Modena) Mario Righini ha raccolto una collezione eccezionale. Fra le "perle" del suo museo la Chiribiri del 1912, l'Auto Avio 815 rimasta al Museo di San Martino in Rio fino al 1976, la gialla Ferrari 500 Sport, una strepitosa serie di Alfa 2500 6 cilindri, la Fiat 8V ex Gianni Agnelli, la Rolls Royce Phantom I 1929 appartenuta alla famiglia Rossi di Montelera e ancora Lamborghini 350 GT, Osca, Stanguellini, Cisitalia D46, Ferrari 275 GTB e Daytona, Aurelia B24 convertibile e molte altre, tutte custodite in una magica atmosfera.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

OMAGGIO DELLA STORIA AL MUSEO BONFANTI

La 'Prova di Resistenza' accolta con entusiasmo a Bassano del Grappa.



Stefano Chiminelli

Sembrava che il viale di fronte al Museo dell'Automobile "L. Bonfanti", per una strana congiuntura spazio-tempo, fosse di colpo atterrato nel 1904! Una trentina di veicoli, rigorosamente sostantivati al maschile, a 2, 3 e perfino a 4 ruote si esibivano luccicanti di ottoni tra sbuffi di fumo e scoppiettii di motori recalcitranti. Unica caratteristica in comune: essere stati tutti costruiti entro il 1904!

Questo tuffo nel tempo è stato possibile grazie alla rievocazione della prima competizione veneta, svoltasi nel 1899, che si chiama "Prova di Resistenza Veicoli Automobili Province Venete", ora organizzata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca e dal suo Museo dell'Automobile "L. Bonfanti".

Ma vediamo di conoscere meglio questa "Prova di Resistenza"...



Sosta a Villa Albrizzi. In primo piano la Renault type C Voiturette del 1900, vettura ufficiale da gara dei fratelli Renault.

Alle soglie del XX secolo, in un fervore di continue innovazioni tecniche, anche in un territorio prettamente agricolo come il Veneto si cominciavano a vedere i nuovi veicoli a motore, a breve destinati a soppiantare gli obsoleti veicoli a trazione animale.

Erano appannaggio di nobili e ricchi possidenti, che spesso si riunivano nelle varie Ville per dar sfoggio a tali novità meccaniche e per divertirsi in sfide cavalleresche. Ben presto nasce l'esigenza di costituirsi in gruppo associativo e viene fondato nel gennaio 1899 il Club Automobilisti Veneti.

Appare da subito inusitato limitare ai parchi delle ville private l'utilizzo di questi "mostri meccanici", capaci di raggiungere le folli velocità di 30 km/h come citano le cronache dell'epoca, e così il neonato Club decide di organizzare una vera e propria gara di velocità su un circuito stradale che, con partenza e arrivo a Padova, attraversava anche le province di Vicenza e Treviso.



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

L'evento denominato appunto 'PROVA RESISTENZA VEICOLI AUTOMOBILI PROVINCE VENETE' intendeva dimostrare al pubblico la validità tecnica di questi nuovi mezzi di trasporto e l'efficienza della rete viaria veneta.

Alla corsa prendono parte i più noti chauffeurs provenienti da tutta Italia e tra tutti primeggia uno scatenato e giovanissimo Ettore Bugatti, che sembra volare sul suo specialissimo triciclo bimotores Prinetti Stucchi, completando i 172 km del percorso alla strepitosa media di 44 km/h.

Anche la contessa Elsa Albrizzi è una chauffeuse, che, oltre a fondare nel gennaio del 1899 il Club Automobilisti Veneti, di cui diviene Presidente, prenderà il via il 19 giugno dello stesso anno alla prima edizione della corsa Veneta che, partendo da Padova, toccava le cittadine di Vicenza, Bassano, Treviso per poi terminare a Porta Portello, sempre nella città del Santo. Ben 172 km. Da fare tutti di un fiato al volante della sua Benz!



Isotta Fraschini carrozzata Sala del 1901 guidata da Manzato padre e figlio.

L'interesse per la corsa veneta fu forte, e si iscrissero i migliori specialisti dell'epoca, fra i quali Giovanni Agnelli con una vetturetta Phoenix della potenza di un cavallo e tre quarti, Attilio Orio con la sua Orio & Marchand (fu il primo a ritirarsi), Enrico Tarlarini con una Prinetti & Stucchi, Lauro Bernardi, figlio del Professor Enrico, naturalmente alla guida di una Bernardi da 3 cavalli e, come detto, Ettore Bugatti che, alla guida del suo triciclo Prinetti & Stucchi fu il vincitore assoluto in 3:55.30 alla media di 44,585 km/h. Partenti 22, classificati 15.



Il tedesco Kramer alla guida della sua Leon Buat del 1903



La Aster del 1902 dei torinesi Boero - Francescato





Dalla Germania questa Covert type A Touring dei coniugi Presinger.

A questa prima edizione ne seguirono altre 2, nel 1900 e nel 1901, ma mentre nella prima si tenne sostanzialmente lo stesso percorso, anzi lo si incrementò fino ai 220 km., problemi di ordine pubblico e di sicurezza obbligarono gli organizzatori della terza edizione a farla svolgere su di un circuito di 75 km, da ripetersi ben 4 volte per un totale di 300 km., che richiedeva un minor spiegamento di Forza Pubblica per controllare il tracciato.

La corsa del 1900 sarà ricordata anche per l'esordio in gara di una vettura Fiat, esattamente la 6/8 HP che, guidata magistralmente dal capo collaudatore della neonata casa Torinese, Vincenzo Lancia, vinse la classifica assoluta portando la media ad oltre 47 km/h, precedendo anche il suo compagno di scuderia Felice Nazzaro (quarto) e il solito Bugatti, questa volta solo quinto. Partenti 26, classificati 17.

L'ultima edizione, quella del 1901, si disputò il 29 giugno e fu preceduta dalla seconda edizione della Prova di Velocità "Padova – Bovolenta", un rettilineo di oltre 10 km. da percorrere in entrambi i sensi, che permetteva alle vetture di esprimersi in tutta la loro velocità, molto apprezzata dalle case costruttrici come vetrina pubblicitaria sui possibili acquirenti. Quell'anno vinse Ugobaldo Toniatti alla guida di una Panhard da 30 HP, alla media incredibile di 90 km/h e che il giorno seguente bissò il trionfo, vincendo anche la classe 1 (vetture oltre i 1000 kg.) avvicinando la media della Prova di Resistenza ai 58 km/h. Partenti 24, classificati solo 8!



La Automoto del 1898 di Bogoni.



L'auto più vecchia al via - la Benz Velo del 1896 dei tedeschi Schmidt - Bader .



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

E proprio per ricordare questa importante gara di velocità, come dicevamo la terza in Italia e la prima in Veneto, il Circolo Veneto Automoto d'Epoca, oramai da 5 anni, organizza una manifestazione riservata a veicoli anteriori al 1905 (categoria "ancêtres" della FIVA) per una rappresentazione più consona all'evento originario, risultando così l'unica manifestazione italiana con tali caratteristiche estreme e una delle pochissime ad oggi organizzate nel Vecchio Continente. Effettivamente l'atmosfera che si respira nelle fasi che precedono la partenza, situata come di consueto innanzi al nostro Museo dell'Automobile Luigi Bonfanti, è decisamente inconsueta e trasporta partecipanti e pubblico in un vero e proprio salto nel tempo.

Ciò che domina è un'allegria confusione, con tanti amici provenienti da tutta Europa che si ritrovano per una nuova sfida a bordo di veicoli che hanno oltre 120 anni e che li ha riportati a Bassano del Grappa dopo ben 85 km attraverso piacevoli e pianeggianti stradine secondarie. Abbracci e saluti, con scambi di notizie o informazioni su quello o quest'altro veicolo mentre chinati con la testa sopra il motore si eseguono elaborate e minuziose operazioni di rabbocco nei preziosi "graisseur" di vetro e ottone. Qualche goccia di benzina nel carburatore ed ecco che i motori dopo qualche sbuffo, sono pronti a girare col loro classico "teuf teuf".

Decisamente più laborioso l'avvio dei veicoli a vapore che prevedono un lungo periodo di riscaldamento dell'acqua per portarla al necessario livello di pressione.

L'edizione di quest'anno ha visto la partenza, sotto la bandiera a scacchi di un "Mossiere" d'eccezione, il Presidente del Museo Umberto Voltolin, di un parterre d'eccezione, cominciando con la magnifica Benz Velo del 1896 del tedesco Cristoph Schmidt subito seguita da un bellissimo quadriciclo Automoto del 1898.



Al via la Locomobile Styl 2 a vapore del 1900.



Padre e figlio Rizzi alle prese con la Holsman 321 del 1904



Triciclo Singer del 1901 magistralmente guidato da Silvia Bogoni



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Il curatore del MAUTO Davide Lorenzone e il Presidente del Museo Bonfanti sulla Fiat 12 HP del 1902

E poi via via una Locomobile a vapore del 1900 che avanza spettrale immersa in una nuvola di vapore acqueo, seguita da una Renault da corsa del 1900 e poi tutti gli altri con splendidi veicoli alcuni con marche ancora ben note come Peugeot, Oldsmobile, De Dion Bouton, Isotta Fraschini altre meno conosciute come Leon Buat, Covert, Aster, e così via. Sicuramente degni di nota per la loro bellezza e per l'ardire dei loro piloti impegnati continuamente tra manettini e colpi di pedale, il triciclo Singer dotato di motore inserito nella ruota anteriore e magistralmente condotto da Silvia Bogoni così come le tre motociclette Minerva e Peugeot del 1903 e J Quentin del 1904. Una partecipazione di rilievo poi quella del MAUTO presente ufficialmente con una bellissima FIAT 12-16 HP del 1902, oggetto di un pregevole restauro conservativo e originariamente appartenuta a Ignazio Florio. Con tale vettura il Museo di Torino celebra degnamente i 125 anni della FIAT.

L'appuntamento è per il 2025, sperando che per allora anche la Locomobile a vapore del 1900 che appartiene alla collezione del Museo dell'Automobile "L. Bonfanti" sia della partita!



Umberto Voltolin da' il via alla De Dion Bouton Vis a Vis del 1900 guidata dai coniugi Hasler.



Moto J.Quentin Tourist del 1904



Dalla Svizzera la De Dion Bouton mod. O del 1902 guidata dai coniugi Oberholzer.



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

EFA MUSEUM: SINTESI DELL'AUTO TEDESCA



Testo e foto di Aldo Zana

Un paesino di poco più di 3.000 anime tra i dolci, verdi colli dell'Alta Baviera (Germania) appena fuori della zona ad alta frequentazione turistica del lago Chiemsee: Amerang. E' il paese natale di Ernst Freiburger (1927-1997), imprenditore con la passione delle automobili d'epoca. Nel 1990 decise di condividere con tutti la sua collezione e aprì il museo ad Amerang, oggi noto come EFA Museum per la Storia dell'Automobile Tedesca.



Adler Motorwagen 1900, monocilindrica 510 cc 4 CV.

Il museo, 2.000 mq, è stato completamente rifatto nel 2018. Presenta una collezione di oltre 150 auto dalla prima Benz (riproduzione) del 1885 agli anni Settanta e Ottanta del secolo scorso.

Tutte le auto sono, viste da fuori, restaurate con cura e precisione. Anche se la palette dei colori scelti per qualcuna delle grandi cabriolet degli anni Venti e Trenta lascia un po' perplessi: chi mai, allora, avrebbe acquistato una Mercedes 630K del 1926 con i parafranghi verde pisello? O una rara Wanderer W24 Cabrio del 1937 con carrozzeria marroncino-beige e parafranghi marroni color fango?



AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Mercedes 630K 1926 e, dietro, Benz 17/70 1921, sei cilindri 7.045 cc 75 CV.

A parte queste considerazioni, forse più personali che oggettive, è uno spettacolo vedere in un (relativamente) piccolo museo privato automobili di questa classe, e valore, tutte perfette, tutte ben inserite in un ambiente curatissimo e con un'illuminazione intelligente, studiata per fare spiccare le auto nell'ormai abituale contesto grigio scuro-nero. Le vetture sono ordinate in senso cronologico dopo la prima sala consacrata ai padri fondatori con sculture in bronzo delle teste di Karl Benz, Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach, Rudolf Diesel, Nicolaus Otto. Ci sta anche Ferdinand Porsche, se pure cronologicamente più avanti.

Il corridoio d'ingresso è dedicato alle microvetture tedesche dei primi anni dopo la seconda guerra mondiale: amarcord di quanto dal basso era ripartita l'industria automobilistica nazionale.



Variazioni BMW della Isetta su licenza Iso.



Nell'ambiente della collezione vera e propria si inizia con una Opel Doktorwagen del 1909, quattro cilindri 8 CV e una Adler Motorwagen del 1900, monocilindrica 4 CV. C'è anche la sola auto straniera: una Ford T Phaeton del 1929. Accanto alle imponenti Mercedes, Benz, Maybach, Horch degli anni Venti e Trenta compaiono esemplari più modesti della BMW: una delle prime, piccole berline Dixi 3/15 DA del 1928, versione locale della Austin Seven, e poi le sportive 315/1 e la celebre sei cilindri 328, presentata in un esemplare dall'immacolata carrozzeria bianca. Una specie di intervallo dopo i gloriosi, imponenti autoveicoli dell'anteguerra sono le versioni militari della Volkswagen: Kubelwagen e Schwimmwagen, accompagnate dalla Trabant, prodotta nella Germania Est ben dopo la guerra. Forse qui sistemata per rammentare anni che sarebbe meglio dimenticare: non solo per l'industria automobilistica tedesca.

Gli inizi del grande sviluppo sono descritti da una ovvia VW Maggiolino con lunotto posteriore separato e da una incredibile Opel Kapitän modello 1951 emblematica della confusione stilistica e commerciale di quegli anni: costosissima e sgraziata con profusione di cromature, calandra imponente, pesante come le americane dei primi Cinquanta. La storia cambiò registro con i Sessanta: troviamo qui la Borgward Isabella Cabrio, allora poco considerata perché troppo cara, la oggi affascinante e desiderata BMW 507, la VW Karmann Ghia fino ad arrivare alla Opel GT Coupé, alla demodé Ford Capri e, dieci anni prima, alla ormai mitica Mercedes 300 SL Ala di Gabbiano. Meno comuni una Mercedes 600 Limousine e una BMW M1, 1981. Imprescindibile una Porsche 911, marca ritenuta troppo iconica da meritare maggior spazio in una collezione privata.

Curioso, in un locale apposito, extra-collezione, un autobus Mercedes pakistano anni Sessanta oberato di decorazioni e ammennicoli vari al cui confronto un carretto siciliano apparirebbe di una sobrietà lineare.



La sfilata delle auto anni Sessanta e oltre. Prima a sinistra la Porsche 911, poi la BMW M1 del 1981.



Borgward Isabella TS Cabrio 1961 quattro cilindri 1,5 litri 54 CV.



BMW 315/1 1934, sei cilindri 1,5 l. 44 CV.





La sala dei padri fondatori dell'auto tedesca attorno alla riproduzione delle prima Benz 1885.



Wanderer W 24 Cabriolet 1937 quattro cilindri 1,8 l. 42 CV.



BMW 328 1939, sei cilindri 2 l.



Opel Kapitän Limousine 1951.



Autobus Mercedes usato in Pakistan negli anni Sessanta.

DOVE, COME E QUANDO

**Wasserburgerstrasse 38
Amerang, Chiemgau, Germania**

**Aperto 9-18 tutti i giorni da marzo a settembre
e solo al week-end da settembre a dicembre**



**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