



n. 10 / aprile 2022

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

MOTUS, LA PREISTORIA DELL'AUTOMOBILE

Una mostra sulle radici dell'automotività



Costantino Frontalini

“Haec machina est principium”, con queste parole pronunciate dal missionario belga Ferdinand Verbiest nel 1687, viene descritto un curioso carrettino a vapore che rappresenta una tappa fondamentale nella storia dei trasporti. Per la prima volta la forza del vapore viene utilizzata per autotrazione. Verbiest l'aveva realizzata per impressionare il giovanissimo imperatore cinese Kang-Xi. Solo nel secolo successivo apparve il primo veicolo a vapore progettato per il trasporto di cannoni d'artiglieria: era il Carro a Fuoco di Joseph Cugnot. L'aspetto più importante della citazione di Verbiest è la parola MOTUS, ossia il vapore come generatore del moto primario. La stessa parola è stata ripresa come titolo della mostra allestita dal Museo del Sidecar di Cingoli in collaborazione con il Museo Galileo di Firenze ed esposta presso il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino dal 8 aprile al 25 settembre 2022. L'idea della mostra risale al 2010 quando decisi di ricostruire la Ruota di Ur, la prima ruota perfezionata di cui abbiamo documentazione certa. A quel tempo non avevo ancora in mente l'intero progetto ma avevo già pensato di raccontare la preistoria dei trasporti attraverso una serie di momenti chiave.



Riproduzione del veicolo a vapore ideato dal missionario gesuita belga Ferdinand Verbiest per il giovane imperatore cinese Kanxi



Un momento della conferenza stampa del 7 aprile 2022. Da sinistra, la direttrice del MAUTO Mariella Mengozzi, Costantino Frontalini (direttore del Museo del Sidecar), Giovanni di Pasquale (referente del Museo Galileo per la mostra MOTUS), Roberto Ferrari (Direttore Esecutivo del Museo Galileo), Renata Sansone (Amministratore Delegato di Civita Mostre e Musei).



In generale, un veicolo si può definire automobile quando contiene al suo interno un meccanismo di propulsione e non ha bisogno di forze esterne per muoversi.

L'esposizione si incentra sulla preistoria dell'automobile. I tredici veicoli che la compongono rappresentano un omaggio agli sforzi e all'inventiva umana che hanno permesso di arrivare alla Benz Patent Motorwagen, la prima automobile con motore a scoppio che chiude idealmente la mostra MOTUS. Con la macchina di Karl Benz termina la preistoria e si entra nella storia dell'automobile. I precursori lasciano spazio ai pionieri.



La draisina (1817), il primo velocipede della storia.

Il metodo utilizzato nelle ricostruzioni è quello dell'archeologia sperimentale, che si avvale di tecniche e materiali dell'epoca basandosi sui test di funzionalità del veicolo. Questa modalità ci consente di dimostrare un fatto fondamentale: se una macchina funziona oggi, poteva funzionare anche allora. Un metodo scientifico in cui si mette in primo piano la dimostrazione e la ripetibilità.

Dai primi motori a contrappeso, l'uomo ha esplorato molte vie per la propulsione utilizzando anche il vento, la polvere nera, la molla, il vapore, il petrolio, l'elettricità, il nucleare. E non sappiamo ancora cosa spingerà l'automobile del futuro. Si parla di macchine volanti e strade intelligenti. Con l'auspicio di trovare fonti rinnovabili ed ecologiche per preservare il mondo.

L'esposizione MOTUS ha debuttato lo scorso 7 aprile. Uno dei più curiosi oggetti esposti è senza dubbio la cattedra deambulatoria di Giovanni Fontana, il veicolo scelto per rappresentare l'intera mostra. Nel 1420, l'ingegnere padovano disegnò la cattedra viaggiante all'interno del suo trattato sulla tecnologia *Bellicorum Instrumentorum Liber*. Data la sua forma, essa può essere considerata come l'antenata dell'automobile. Inoltre era una macchina "ibrida" perché poteva essere azionata tirando una corda o attraverso dei razzi incendiari. Quest'ultima soluzione, anche a detta di Fontana stesso, creava un movimento disomogeneo e potenzialmente pericoloso.





La cattedra viaggiante di Fontana, 1420.

Un altro mezzo fondamentale è la draisina. Nel 1817, al termine di vari esperimenti, il barone tedesco Karl von Drais costruì la prima bicicletta della storia: un veicolo a due ruote in linea che si muoveva puntando i piedi al suolo senza cadere. Drais non lo sapeva, ma aveva involontariamente scoperto l'equilibrio, una caratteristica di tutti i veicoli a due ruote.

Dalla draisina si è passati al velocipede, poi al biciclo ed infine alla bicicletta nella sua forma ed accezione moderna. La storia della bicicletta è piena di successi e cadute rovinose. Ancora non sappiamo con certezza a chi assegnare il primato della sua invenzione ma secondo le nostre ricerche potrebbe essere l'italiano Emilio Viarengo de Forville, che depositò due brevetti per bicicletta da uomo e da donna nel 1870. Occorrono ulteriori approfondimenti ai quali stiamo lavorando.



Velocimano



Locomotiva stradale Trinci del Sidecar di Cingoli MC



ARDITA, UN NOME CHE PARLA CHIARO



Roberto Vellani

Dopo due anni di limitazioni e sacrifici, abbiamo chiesto ad auto e moto dei nostri musei di raccontarci le loro storie di rinascita per aiutarci a ritrovare fiducia e buoni pensieri. Dopo la Fiat 505 Coupè de Ville 1925 del Museo Nicolis che ha narrato la sua esperienza nel primo numero del 2022 de 'La Rivista dei Musei', continuiamo oggi con la Fiat Ardita, la Bugatti Type 22 e la Guzzi Galletto.



Nomen omen dice l'antico adagio. E a me è toccato quello di Ardita, cioè auto che agisce con coraggio, senza timore, intrepida. Ed io mi sono comportata sempre così attraverso il Novecento, per giungere fino ai tempi moderni attraverso varie peripezie che hanno rafforzato il mio carattere. Il telaio era stato costruito dalla Fiat nel 1934. Poi mi portarono fino a Bonn, in Germania, per confezionarmi un abito speciale. Ad abbellirmi ci pensò la carrozzeria Buhne, che manifestò un certo gusto germanico, mentre al fattore commerciale provvide la NSU, che agiva su licenza Fiat. Sotto il cofano ho sempre avuto un possente motore a sei cilindri in linea della Fiat, di 2500 cc. All'esterno una linea teutonica che appare negli ampi parafanghi con ruote interne, massicci, ma funzionali. Un profilo dominato da una lunga e pesante portiera che consente un facile accesso ai sedili posteriori a fa passare in secondo piano i tre cardini a vista necessari a supportarne il peso. Le frecce a banderuola ed i fari posteriori le cui luci di stop in funzione evidenziano la scritta ALT, come per dire a chi sta dietro: "Stai attento, sto frenando, mantieni le distanze". Un modello simile fu esposto alla fiera di Berlino del 1934 (potrebbe essere il medesimo, ma non ci sono riscontri) interessando la stampa specialistica.



Al culmine della mia ascesa vissi Roma, godendomi il caldo sole della città Caput Mundi. Non è chiara la ragione del viaggio, ma venni utilizzata dal Generale Kesselring, capo di stato maggiore della Wehrmacht di stanza in Italia, come ebbe a riconoscere uno degli autisti del generale. Viaggiavo per le strade di Roma con la capote abbassata, dall'Eur al Campidoglio, dal Vaticano a Lido di Ostia. Chi stava dietro salutava la gente con sussiego.

Quando scoppiò la guerra, la musica cambiò all'improvviso. I viaggi non sono più di rappresentanza, ma di necessità. La pulizia e la manutenzione diventano un ricordo, le notizie dal fronte diventano sempre più negative. Si parla apertamente di bombardamenti su Roma, arriva il coprifuoco e con esso anche l'estetica dovette subire alcuni aggiornamenti. Ricordo che i miei fanali vennero coperti lasciando libera una sola striscia orizzontale di pochi millimetri, causa coprifuoco e il fondato timore che Pippo, l'aereo che ronzava a bassa quota pronto a mitragliare, avesse potuto sganciare qualche micidiale bomba. Nel buio più totale, e senza luci, bisognava comunque rendersi visibili, pur se con grande discrezione. Fu così che dipinsero una striscia di vernice bianca sull'intero perimetro della mia carrozzeria, ma nella parte più bassa, in modo da non renderla evidente dall'alto. Alla fine anch'io, nonostante il mio nome compiaciuto, Ardita, caddi nell'oblio della guerra. Mi salvò un grande appassionato che mi portò a San Martino in Rio, un grazioso paesino della bassa reggiana dove un "matto" (ma era in buona compagnia) si era intestardito a raccogliere i resti del ormai decadente patrimonio motoristico. Avevo la capote interamente strappata e divelta, le righe bianche ancora evidenti, i fanali schermati e le gomme artigliate.



Credo sia stato proprio quello il momento più critico della mia vita, il confine tra la vita e la morte, la rottamazione o il risveglio. Unica consolazione fu quella di essere in buona compagnia, dormire vicino ad altre vetture nelle stesse condizioni, come il triciclo Prinetti e Stucchi, la Zedel DB10, varie Alfa Romeo e Lancia e, dal 1958, una macchina rosso scuro che tutti dicevano essere stata la "Numero 1" di un tale che si chiamava Enzo Ferrari. Per via di un accordo commerciale con l'Alfa Romeo, per la quale aveva a lungo lavorato, non aveva potuto darle il suo nome, e aveva scelto 'Avio Costruzioni 815'. Mi ricordo quanto soffriva, la poveretta. E ci vollero molti anni perché il suo papà la riconoscesse come figlia legittima. Destino che non capitò solto a lei. Trascorsi qualche tempo come i cani rinchiusi nei canili di provincia, pronti a far festa e scondinzolare se qualcuno, impietosito, se li porta via.

Finalmente arrivò quel giorno tanto atteso. Mi portarono a Parma dove venni restaurata, riportata quanto meno ad una antica giovinezza e rimessa in moto. Negli anni Settanta passai ancora di mano, tornai a San Martino nell'ovile di Gianni Zagni che mi restaurò completamente con oltre 6000 ore di lavoro.

Alla fine dei lavori venni accolta con tutti gli onori al Museo dell'Automobile di San Martino in Rio, dove, durante alcune ricerche, Gianni si accorse che in una foto del 1934 al salone di Berlino un raggio di luce filtrava attraverso le ruote facendo intuire che ero dotata di ruote a raggi, e non a disco. Ci pensò Borrani a risolvere il problema, certo ad un costo non indifferente.

Ma alla fine sono tornata a splendere come quando viaggiavo sulle strade soleggiate della Capitale. E sono davvero contenta di portare oggi a tutti i lettori de 'La Rivista dei Musei' la mia testimonianza di vita vissuta.





AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ALBERO MOTORE

Costantino Frontalini

Salve amici scooteristi e motociclisti, voglio raccontarvi la mia storia. Sono nato nel 1956 e nei mitici Anni Sessanta spesso mi capitava di passeggiare allegramente per le strade della Romagna con in groppa il mio cavaliere. Un giorno vidi un grosso camion che mi stava venendo incontro minaccioso. Riuscimmo a schivarlo ma finimmo in un burrone e la caduta, come potete facilmente immaginare, fu catastrofica. Rotolammo quasi fino in fondo al precipizio facendo conoscenza diretta con rocce e arbusti finché ci schiantammo contro un grosso albero. Trascorsero interminabili minuti di silenzio assoluto, rotto solo dai lamenti del mio cavaliere. Lo vidi cercare di arrampicarsi per tentare di arrivare in cima e chiedere aiuto. Fui sollevato nel vederlo uscire da quell'enorme buca. Alla fine venni a sapere che si rimise dopo poche settimane di cure e riposo.

Non lo biasimo per avermi lasciato lì da solo. D'altronde ero solo un pezzo di ferro, e anche piuttosto malmesso. Passarono giorni, settimane, mesi, anni, ma nulla. Ero diventato un rifugio di fortuna per gli animali del bosco. Ad un certo punto ho cominciato a sentire un rigonfiamento che si accentuava sempre di più. Era qualcosa che stava nascendo vicino a me, anzi dentro di me. Qualcosa aveva messo le radici, per dirlo con una battuta. Dopo 10 anni l'albero mi aveva quasi completamente invaso. Continuava a crescere nonostante avesse riempito tutte le parti cave della mia carrozzeria. Sentivo i rami infilarci dappertutto, perfino tra i raggi delle ruote.



Moto Guzzi Galletto



Rimasi nella buca circa 40 anni. Un estenuante lockdown, per usare un termine che, purtroppo, va molto di moda al giorno d'oggi. Lo sconforto iniziale aveva lasciato spazio alla disperazione, ma cercavo di resistere. Ogni tanto vedevo il sole tra gli alberi e mi cedeva un po' del suo calore, confortandomi. Di notte, la luna mi trasmetteva un po' della sua serenità, anche nei periodi più gelidi.

Un giorno sentii qualcosa, erano voci di giovani che stavano parlando di me. Dicevano che sarebbero riusciti a calarsi fino in fondo al burrone e con delle corde mi avrebbero riportato in superficie. E fu così che rividi la strada, ma solo per poco. Venni ceduto ad un rigattiere incuriosito

dalla mia forma ibrida, in parte minerale e in parte vegetale. L'uomo decise di portarmi al mercatino di veicoli storici e memorabilia di Gambettola, una cittadina sulla Via Emilia che, nel dopoguerra, era divenuta un centro di raccolta per auto incidentate. Fu lì che incontrai il mio nuovo tutor che mi emancipò dalla condizione di relitto offrendomi una nuova vita e possibilità inaspettate di raccontare la mia storia.

Ora mi trovo all'ingresso del Museo del Sidecar, in un piccolo centro sulle colline marchigiane. Ovviamente non sono più tornato sulle strade, ma sono diventato un monumento che ammonisce gli umani mostrando loro i danni causati del tempo e dall'incuria.



Dettaglio Galletto



Galletto visto da sinistra

E voi, cari lettori, non disperate se qualche sventura vi costringerà in casa. Oggi purtroppo sapete bene cosa significa stare chiusi tra quattro mura. Ma la pandemia, e le altre avversità che incontriamo nel nostro percorso, non fanno altro che rafforzare i coraggiosi e coloro che non smettono mai di sperare. Continuate a sognare e il risveglio sarà di nuovo lieto.

Nel numero successivo avrete modo di conoscere la storia dei miei antenati, in particolare di mio papà Carlo, ma forse voi lo conoscete come Carlo Guzzi. A proposito, se non l'avete ancora intuito, il mio nome è Galletto!

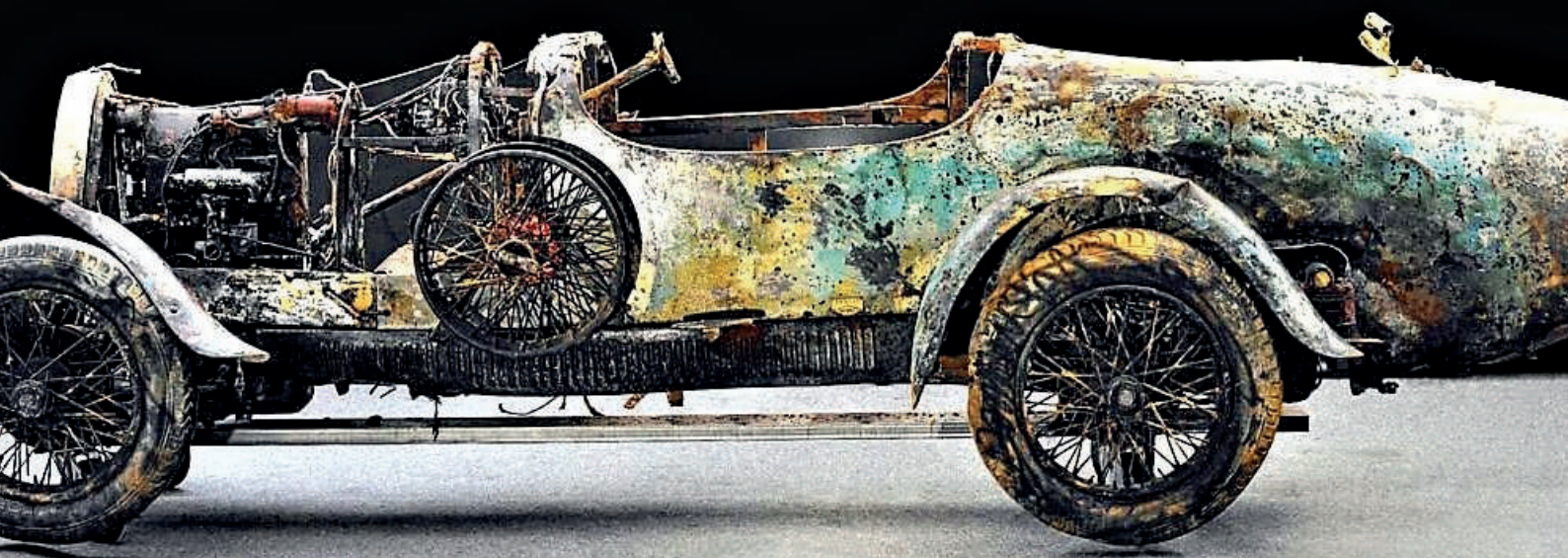


UN TESORO IN FONDO AL MARE



Giuseppe Valenza

Anch'io ho una storia speciale da raccontarvi, cari amici dei musei. Mi chiamo Bugatti Type 22, sono nata nel 1925 e oggi riposo al Mullin Automotive Museum di Oxnard, nella soleggiata California. Ogni giorno sono ammirata e curata, nonostante il mio burrascoso passato, che mi appresto a condividere con voi.



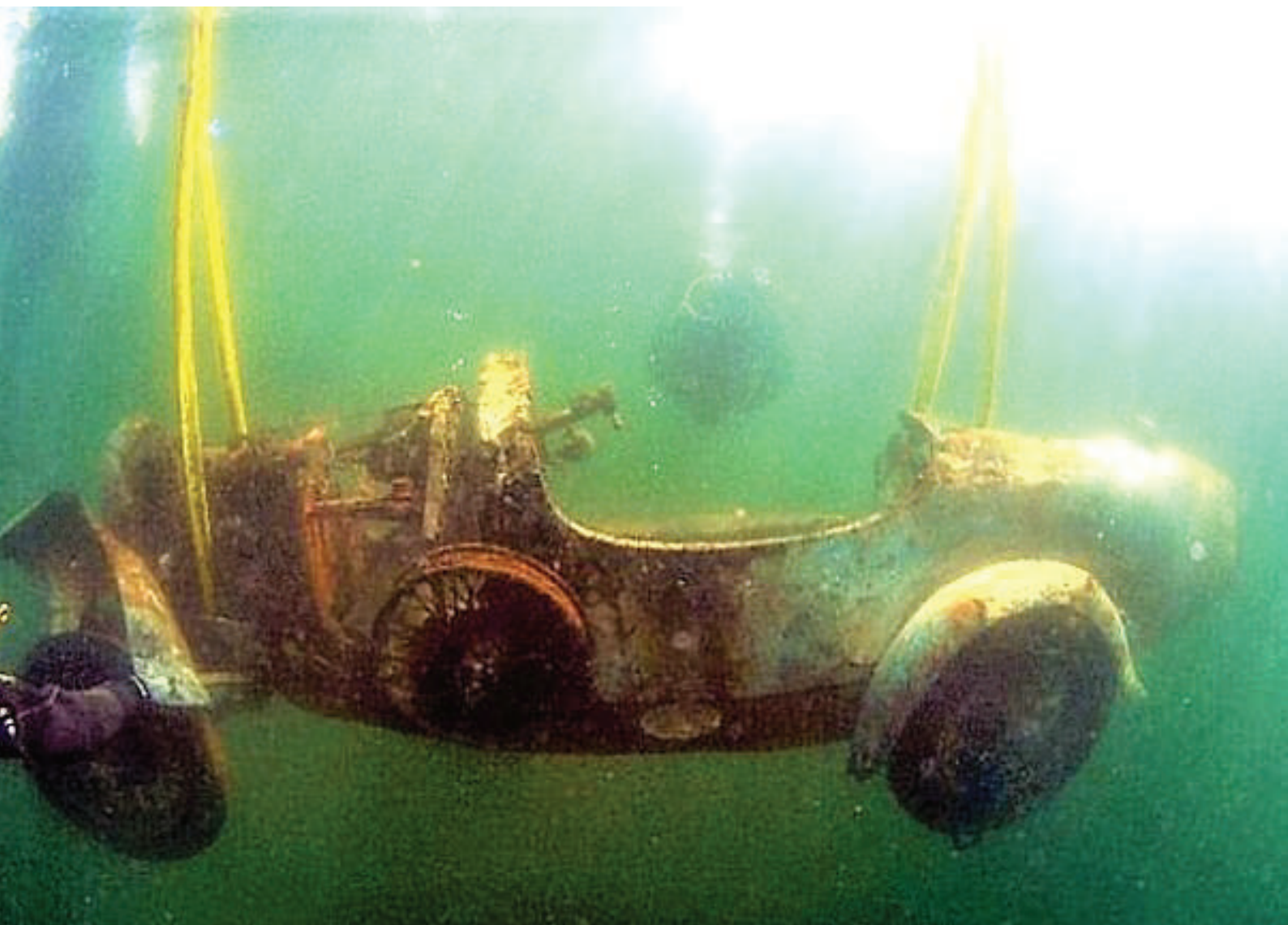
Il mio salvataggio avvenne nel luglio del 2009 sul fondo del lago Maggiore. In gioventù fui molto amata dal pilota francese Renè Dreyfus (1905-1993) il secondo di tre figli di una facoltosa famiglia ebrea. Dreyfus aveva debuttato nelle competizioni automobilistiche nel 1924 sul Circuit des Gattières su Mathis 6CV concludendo la sua carriera di pilota nel 1938. Nel corso della sua attività, Dreyfus corse su Bugatti, Alfa Romeo e Maserati.

Una delle più frequenti voci che circolano sul mio conto è che io sia appartenuta proprio a Renè Dreyfus e che questi mi avesse data in pegno al playboy svizzero Adalbert Bodè come compenso per la sua vincita ad un tavolo di poker. Si dice che in quella rischiosa sfida a carte che si svolse a Parigi nel 1934 entrambi i giocatori fossero travolti dai fumi dell'alcol. Bodè accettò l'offerta di Dreyfus ma non fece i conti con la dogana svizzera di Ascona, nel Canton Ticino, che pretese all'ingresso nel paese elvetico il pagamento dei diritti doganali. Non essendo in grado di sostenere le spese richiestegli e ritenendo che non valesse nemmeno la pena pagare la cifra richiesta, Bodè mi abbandonò ai funzionari che si avvalsero della facoltà di distruggermi, scaricandomi sul fondo del lago Maggiore.



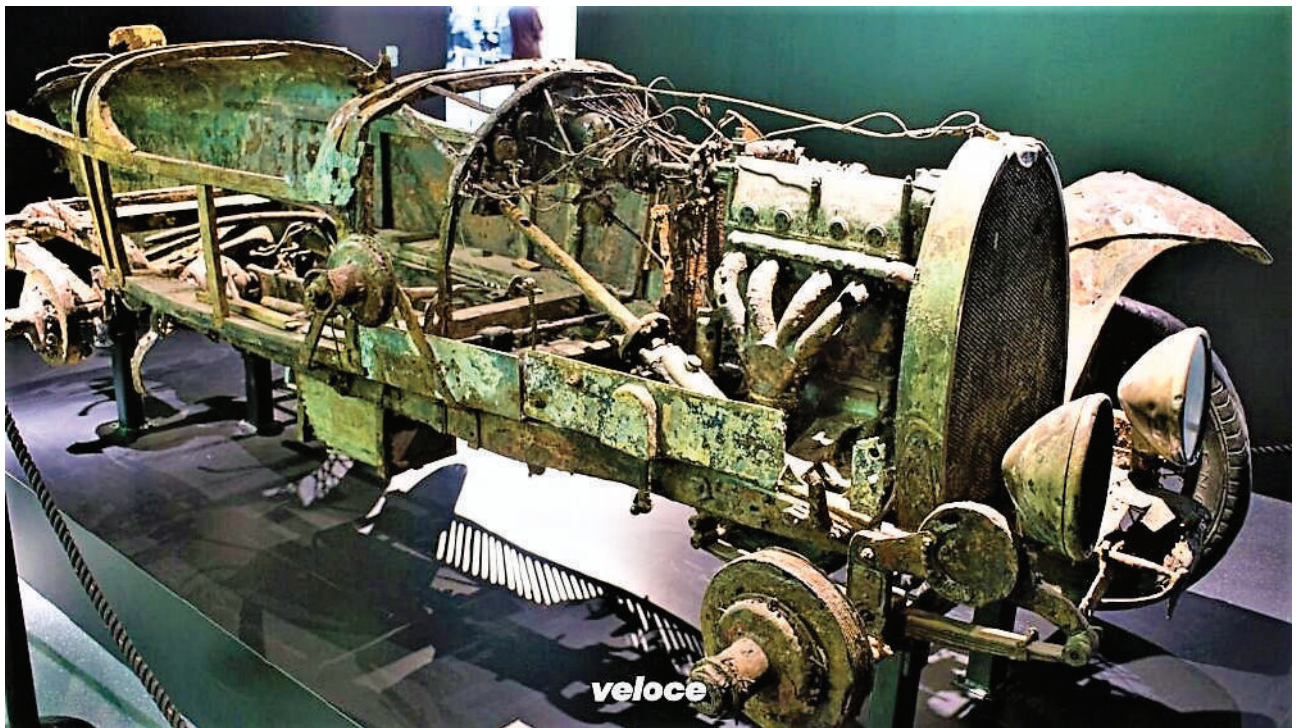
Per evitare il mio costoso ed eventuale recupero, i doganieri mi appesantirono con una catena massiccia che mi fece inabissare ad una profondità di 52 metri.

Il fatto non rimase senza clamore al punto da diventare la leggenda di Ascona. Il racconto delle persone anziane indicava il luogo preciso del mio affondamento: “la rampa vegia.” A partire dagli anni Sessanta del Novecento il Centro Sport Subacquei e Salvataggio (CSSS) di Ascona iniziava delle ricognizioni per l’individuazione del mio relitto. Finalmente, nell’agosto 1967, riuscirono a individuarmi, ma il mio recupero non fu immediato, pur se in compenso la voce si sparse e il luogo divenne meta molto frequentata dai sub. Insomma la leggenda iniziò a trasformarsi in mito.



Nel 2008 l’idea del recupero del relitto diventò sempre più concreta grazie al congiunto impegno di alcune istituzioni che decisero di devolvere l’eventuale ricavato derivato dalla mia vendita alla Fondazione Damiano Tamagni. L’impresa si rivelò più difficile del previsto a causa dell’affondamento del barcone Ippocampo messo a disposizione dalla Salvataggio Sub Gambarogno. Per proseguire i lavori si dovette recuperare Ippocampo, dotato di ogni attrezzatura. Finalmente, alle dieci e mezzo del mattino del 12 luglio del 2009, il recupero divenne realtà. Ero davvero impresentabile, completamente ricoperta di fango, ruggine, corrosione, con alcune parti mancanti. Nonostante tutto questo riaffiorai dalle acque del lago rivedendo la luce del sole dopo 75 anni. Gli esperti valutarono i danni come irreparabili e il mio restauro impossibile. Nonostante questo funesto verdetto, l’anno dopo, nel 2010, al salone francese di Retro-mobile, la casa d’asta Bohnams si incaricava di mettere all’asta il mio prezioso relitto completo di ruote originali, ricordo ancora che numero del mio lotto era il 250. Venni aggiudicata al Mullin Automotive Museum a Oxnard (California/USA) per la somma di 230 mila euro. Davvero delle brave persone che, dopo un’ulteriore opera di ripristino e conservazione, mi destinarono all’esposizione nelle condizioni nelle quali era stata ritrovata esibendomi come il pezzo di maggior prestigio della loro collezione.





AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

ERA DI MAGGIO

Tre immagini per ricordare una gara magica



Danilo Castellarin

Molte edizioni dell'indimenticata Targa Florio vennero disputate nel mese di maggio. Lo testimoniano le immagini raccolte in molti musei siciliani che custodiscono, oltre ad auto storiche, preziosi scatti fotografici che diventano leve di memoria, volani di emozione, spunti di ispirazione.



Olivier Gendebien su Ferrari 246, vincitore con Willy Mairesse e Ricardo Rodriguez della Targa Florio 1962

Queste foto parlano da sole e rimandano a tre edizioni speciali della Targa Florio che si disputarono nella seconda metà del Novecento. I musei dedicati a questa storica manifestazione sono addirittura quattro, come ben narrato sul sito www.asimusei.it e riportato nella scheda pubblicata in calce a questo servizio.

La primavera da corsa rompeva con esaltanti rumori la secolare tranquillità delle montagne sicule. Colori, brividi, bolidi e campioni popolavano le decine di chilometri del percorso e Floriopoli. I musei della Targa offrono copioso materiale per ricerche, tesi, approfondimenti storici. Le tre immagini pubblicate in questo numero di maggio, offrono lo spunto per una visita ai musei che hanno fatto memoria storica di questa irripetibile corsa su strada.

Apriamo con la Ferrari Dino 246P di Willy Mairesse, Olivier Gendebien (al volante) e Ricardo Rodriguez che il 6 maggio 1962 (anche la prima edizione della Targa Florio si corse il 6 maggio, nell'anno 1906...) vinse la corsa delle Madonie davanti alla Ferrari Dino 196SP di Lorenzo Bandini e Giancarlo Baghetti e alla Porsche 718 GTR di Nino Vaccarella e Joakim Bonnier. Lo svedese Bonnier vincerà anche l'anno dopo, sempre su Porsche, in coppia con il torinese Carlo Mario Abate.



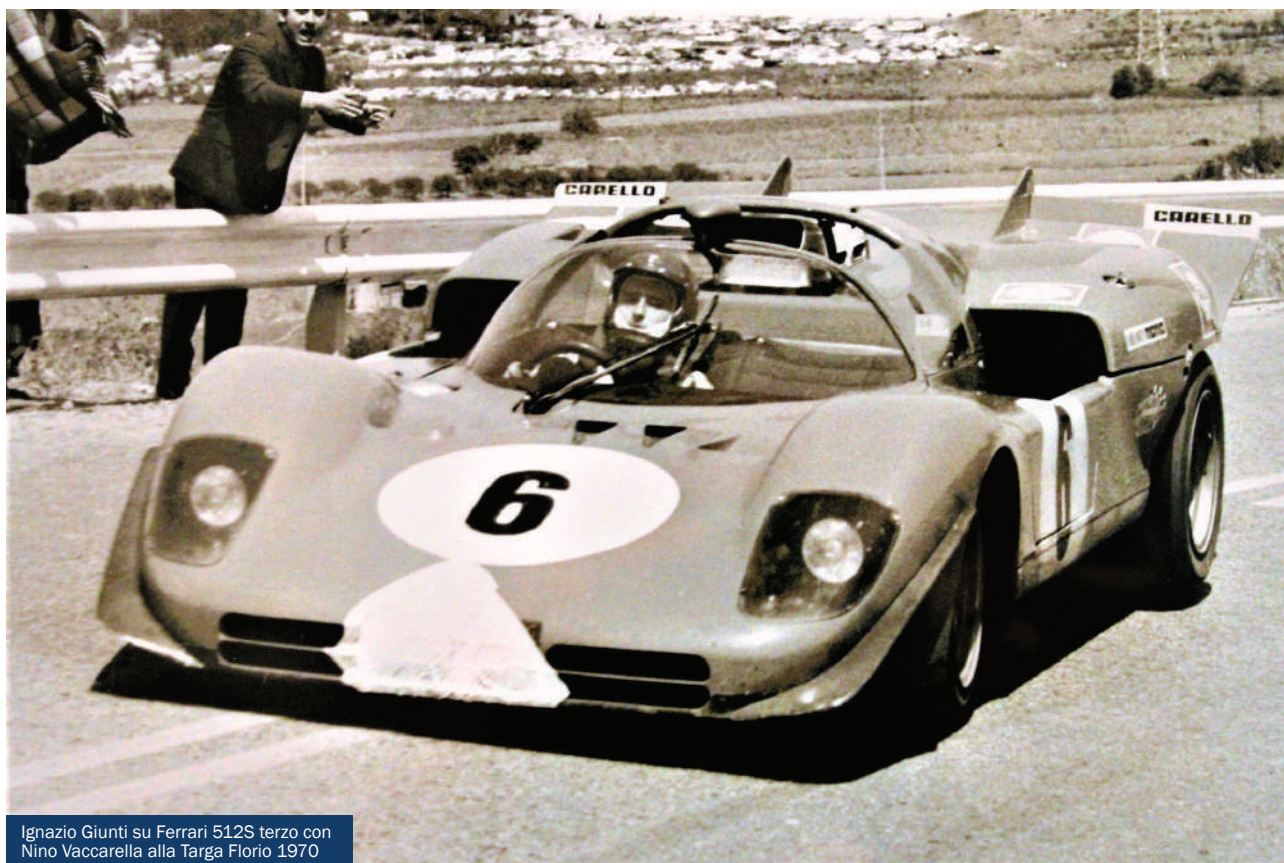
Gli anni Sessanta furono probabilmente i più emozionanti della Targa perché le auto avevano raggiunto prestazioni strepitose senza diventare insostenibili e il richiamo internazionale di piloti raggiunse il suo apice.

La Ferrari n. 152 ritratta sotto il titolo era guidata anche dal giovanissimo messicano Ricardo Rodriguez che, pochi mesi dopo, il primo novembre 1962, avrebbe trovato la morte al Gran Premio del Messico durante le qualifiche su una Lotus F1 del Team Rob Walker. Rodriguez era stato costretto a ricorrere alla Lotus di un team privato nella gara di casa perché la sua pericolosa esuberanza, dopo avergli fatto guadagnare l'ingaggio come pilota ufficiale a Maranello, aveva suggerito al Commendatore di non rinnovargli il contratto. Purtroppo i timori di Ferrari divennero realtà.

La Targa Florio mantenne validità per il Campionato del Mondo fino all'edizione 1973, quando, per via della potenza e delle prestazioni sempre crescenti di molte vetture in gara, si verificarono incidenti piuttosto gravi, rivelando che il circuito delle Madonie stava diventando anacronistico, quanto meno per le vetture più performanti, impegnate nelle grandi prove internazionali. La gara visse ancora tre edizioni in tono minore e poi, domenica 15 maggio 1977, analogamente a quanto accaduto per la Mille Miglia vent'anni prima, la sua fine venne decretata da un grave incidente che coinvolse alcuni spettatori.

Capitò che la Osella-Bmw pilotata da Gabriele Ciuti, uscisse di strada in un tratto misto-veloce che seguiva il rettilineo di Bonfornello, provocando due morti e tre feriti gravissimi, tra cui lo stesso pilota. La gara veniva sospesa e la classifica venne stilata in base ai passaggi al termine del quarto degli otto giri previsti in origine. A quel punto, la vera Targa Florio esauriva il suo ciclo e, a partire dal 1978, veniva trasformata in Rally e denominata "Rallye Targa Florio".

Il 3 maggio 1970 si corse invece la 54^a edizione della Targa Florio, dove la Scuderia Ferrari iscrisse solo una vettura, la potente 512S di Nino Vaccarella e Ignazio Giunti (ritratto nella foto).



Ignazio Giunti su Ferrari 512S terzo con Nino Vaccarella alla Targa Florio 1970

Fu gara epica per via della "grande sfida fra camion e biciclette" come ebbe a dire in modo piuttosto colorito Juan Manuel Fangio a proposito dell'imponenza della Ferrari di cinque litri, grossa, potente e pesante, e le Porsche 908-03 di Siffert-Redman e Kinnunen-Rodriguez, leggere, agili e veloci, che conquistarono i primi due posti in classifica. Proprio nel 1970 Umberto Maglioli chiuse la sua carriera dopo un'uscita di strada, dopo aver vinto la Targa Florio del 1956 su Porsche 550 Spyder davanti alla Osca di Cabianca-Villoresi e alla Maserati di Taruffi ed altre due edizioni della competizione siciliana.



L'immagine di Umberto Maglioli sulla bianca Porsche 550 rende onore alla seconda delle sue tre vittorie. Le altre vennero conquistate dal velocissimo stradista biellese il 14 maggio 1953 su Lancia D20 e il 5 maggio 1968 su Porsche 908 in coppia con Vic Elford, recentemente scomparso. Oltre alla Florio, Maglioli ha vinto la Carrera Panamericana Mexico e la 12 Ore di Sebring e due podi in F.1. Considerato fra i più grandi stradisti italiani fu molto amato dagli sportivi non solo per la sua abilità ma anche per la sua forte personalità indipendente grazie alla quale riuscì sempre a dominare il forte carattere di Enzo Ferrari, senza mai sottoporvisi per compiacerlo, come invece accadde a molti suoi colleghi.



Umberto Maglioli su Porsche 550
primo alla Targa Florio TF 1956

I MUSEI DELLA TARGA FLORIO

**MUSEO DEL MOTORISMO SICILIANO
E DELLA TARGA FLORIO**
Località Mulinelli
Termini Imerese (PA)
Telefono: 0918111680
Mobile: 3358026361
Email: nuccio.salemi@hotmail.it
Sito web: www.targaflorio.it

ATELIER TARGA FLORIO
Viale della Provincia 29
Campofelice di Roccella (PA)
Mobile: 3480905133

MUSEO TARGA FLORIO
Corso Vittorio Emanuele, 3
Collesano (PA)
Telefono 0921664684
Email: info@museotargaflorio.it
Sito web: www.museotargaflorio.it

MUSEO VINCENZO FLORIO
Via Roma, 54
Cerde (PA)
Telefono: 0918991965
Mobile: 3405397480



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

NEL GIORNO DEL COMPLEANNO DI LELLA LOMBARDI

Un omaggio e un film per la donna più veloce della F.1

Danilo Castellarin



Il MAUTO (Museo Nazionale dell'Automobile di Torino) ha ricordato la pilota piemontese Lella Lombardi (1941-1992) e tutte le donne che, con tenacia e determinazione, hanno rivoluzionato la storia del motorsport. La bella cerimonia si è tenuta sabato 26 marzo, data di nascita della Lombardi a Frugarolo (Alessandria) all'interno del programma 'Storie di Corse'. Lella Lombardi è stata la prima e unica donna a segnare punti in Formula 1 negli anni Settanta del secolo scorso. Per l'occasione è stato proiettato il documentario "Beyond Driven. Lella lombardi and the women of formula racing" di Riyaana Hartley e Vincent Tran. Presentato a Cannes nel 2019, il documentario è un omaggio a Lella e a tutte le donne del Motorsport che continuano a dimostrare che i motori non sono una prerogativa maschile. Pilota di Formula Uno in un'epoca in cui per le donne era tutt'altro che semplice affermarsi, soprattutto in un mondo prevalentemente maschile, Lella Lombardi fu la prima e unica donna ad affermarsi nella massima categoria delle competizioni automobilistiche. Beyond Driven racconta la storia e raccoglie le testimonianze di Lella e delle sue colleghe Desiré Wilson, Divina Galica e Giovanna Amati. A queste pilote che hanno fatto la storia, grazie alla loro tenacia e determinazione, si affiancano quelle di nuova generazione: Carmen Jordà, Alice Powell, Beitske Visser, le sorelle Anna e Hamda Al Qubaisi e Tatiana Caderòn. Novanta minuti per scoprire la carriera di donne che hanno rivoluzionato e stanno rivoluzionando l'automobilismo, cercando di raggiungere le vette del motorsport. All'incontro è intervenuta Patrizia Lombardi, docente di Valutazione economica dei progetti e vicerettore alla sostenibilità del Politecnico di Torino, nipote di Lella Lombardi, insieme a Marco Francesco Ardemagni del Politecnico di Torino, Giovanni Frera, di Bewe srl e Tino Valdenassi, sindaco di Frugarolo, in provincia di Alessandria, dove Lella era nata 81 anni fa. Partita dai kart, la Lombardi fece tutta la gavetta passando alla Formula Monza per arrivare in Formula 3, poi il salto in Formula 5000 propedeutico all'approdo nel gotha della F1 dove aveva debuttato a Brands Hatch nel 1974 su March a fianco di drivers del calibro di Lauda, Regazzoni, Fittipaldi, Ickx, Peterson. Guidò anche Williams e Brabham. Erano monoposto difficili da guidare, povere di elettronica ed estremamente pericolose. Anche lei, come Alboreto, fu aiutata da Vittorio Zanon di Valgiurata, presidente dell'Automotoclub Storico Italiano dal 1987 al 1997, illuminato mecenate e grande appassionato d'automobilismo.



AUTOMOTOCCLUB 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

Costantino Frontalini

Ugo Elio Giacobbe

Mariella Mengozzi

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it