



n. 16 / dicembre 2023

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

LAMBRETTA AMORE MIO

Un museo dedicato allo scooter Innocenti



Danilo Castellarin

Come nasce un museo? Prova a spiegarcelo Vittorio Tessera, commissario ASI da quarant'anni che a Rodano, vicino a Milano, ha realizzato il Museo dello Scooter e della Lambretta.

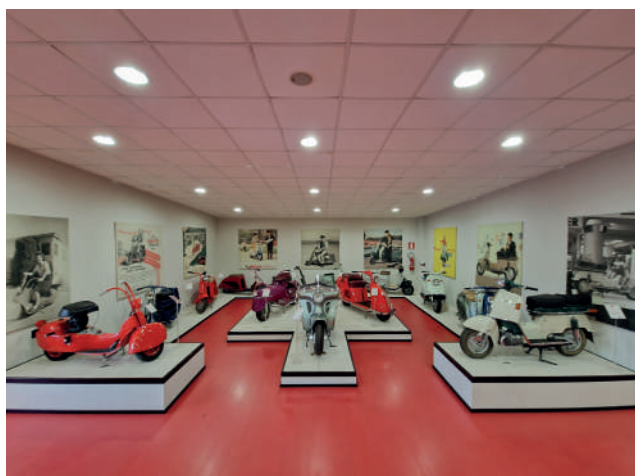
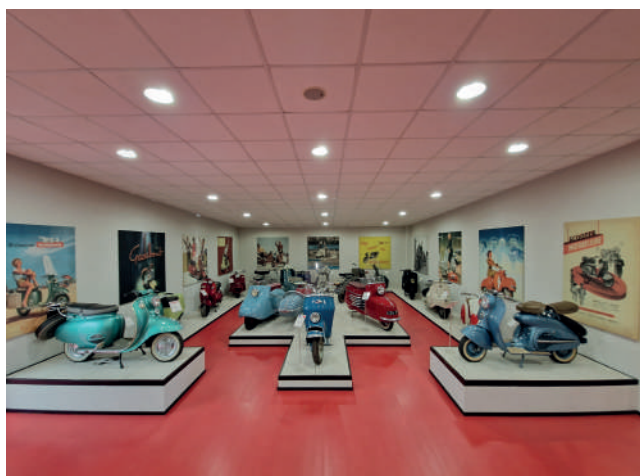


L'imponente scenario della mostra

“Spesso tutto comincia con un ricordo d'infanzia, un desiderio non soddisfatto, altre volte per occupare del tempo libero. Infinite sono le motivazioni che inducono una persona ad iniziare una collezione di qualsiasi genere: dalle farfalle ai tappi di bottiglia, dai trattori ai francobolli, dalle pipe agli scooter; ed eccoci arrivati alla domanda: perchè proprio la Lambretta e gli scooter? Nel mio caso è molto difficile rispondere, a mio papà Gianni piacevano le moto ma non andava d'accordo con il suo Galletto della Moto Guzzi, mio fratello Gaetano aveva avuto delle bellissime motociclette ma mai uno scooter ed io, da ragazzo consideravo lo scooter un sottoprodotto della moto, un mezzo da non considerare. Ma poi, all'età di 15 anni, succede qualcosa di inspiegabile: la Lambretta entra di prepotenza nel mio DNA condizionando i miei primi 47 anni. Grazie all'aiuto di mio fratello Gaetano (maggiore di me di 7 anni) iniziò la ricerca per acquistarne una e, dopo grandi difficoltà, trovo una 125 LD '53 a Bormio, da una anziana levatrice; è l'inizio di una grande passione e di un importante progetto: realizzare una completa collezione di Lambretta in tutte le sue varianti. Mio fratello ed io con pochi intimi amici costituimmo il club "Amici del vecchio scooter", con lo scopo di far riconoscere questo importante mezzo di trasporto e organizzare raduni in tema scooteristico.



In compagnia della mia futura moglie Orietta e dei soci del club percorro migliaia di chilometri in Italia e all'estero in sella alla mia Lambretta, sempre con grande entusiasmo e passione. Nel frattempo la collezione continua ad aumentare, la prima Lambretta 125 B nel 1978 e poi la prima 125 A con sidecar pagata la bellezza di 500.000 lire alla fine del 1978 (una vera pazzia amorosamente sostenuta da papà Gianni e da mamma Laura). L'attività del neonato Club, unico nel suo genere in Italia, comincia a dare i suoi frutti arrivando a raccogliere la bellezza di 32 iscritti! Contemporaneamente, come un sogno che si avvera, all'età di 19 anni apro la mia officina di restauri scooter e Lambretta; è la prima in Italia e lo rimarrà per molti anni. Inizialmente il lavoro di restauro non è molto e, per sopravvivere, a malincuore devo accettare anche riparazioni meno blasonate come motorini e falciaerba. Poi, nel giro di pochi anni, lo scooterismo d'epoca diventa un'importante realtà, e riesco a concentrare il lavoro solo sul settore che più mi piace. Nel frattempo, parallelamente all'acquisto di esemplari per la collezione, mi dedico alla ricerca di tutto il patrimonio storico cartaceo inerente allo scooter: cataloghi, depliant, disegni, fotografie e film. Tra i ritrovamenti più importanti merita sicuramente uno spazio l'acquisizione dell'archivio storico Innocenti. Tutto nasce dall'informazione di un amico che aveva visto delle Lambrette all'interno di uno stabile abbandonato vicino alla Innocenti. Dopo le opportune indagini vengo a sapere che l'edificio è di proprietà della famiglia Innocenti e cerco quindi di contattarla.



Come ben illustrano le immagini pubblicate in questa pagina, il fondatore del Museo della Lambretta di Rodano Vittorio Tesserà è riuscito a raccogliere, restaurare e conservare numerosi esemplari di scooter nazionali e stranieri



AUTOMOTOCUBO STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



E' davvero imponente lo schieramento di Lambrette nel museo di Rodano con la grande scritta blu che ripropone il famoso marchio della Innocenti

Dopo molti tentativi le porte si aprono e riesco finalmente a vedere il tesoro: varie Lambretta prototipo, modelli unici, disegni costruttivi, film e tutto quello che un collezionista può immaginare... abbandonato da anni con quello strato di polvere che tanto piace agli appassionati. Tutto questo materiale mi viene generosamente donato dalla Famiglia Innocenti, che ha visto in me la persona più adatta per conservare il grande patrimonio storico. Grazie al Lambretta Club vengo anche a conoscere più direttamente i lambrettisti sparsi per il mondo: dall'Australia all'Argentina, dall'Inghilterra al Giappone; queste conoscenze mi permettono di avere più opportunità nella ricerca di scooter particolari e rari come l'Honda Juno K, il Salisbury Motor Glide o il Morin Scootavia. Con tutto questo materiale raccolto allestisco, nel 2006, un museo permanente dello scooter, che grazie alla generosità del Comune di Rodano, mi dà a disposizione una grande ala di un edificio comunale. Il successo è immediato e centinaia di persone visitano questa importante mostra. La collezione continua ad aumentare e gli spazi diventano stretti e così, nel 2010, decido di acquistare un grande capannone di 800 mq dove poter allestire il più grande museo al mondo dedicato alla storia dello scooter.



Nel Museo una sala è dedicata alle prime biciclette storiche, fra le quali spicca una Draisina originale e conservata del 1820





Panoramica Lambrette

Nella sua veste definitiva il museo è disposto in 7 sale dedicate alla storia dello scooter nei vari paesi del mondo e un grande salone riservato unicamente alla storia della Lambretta dal 1947 al 1971; in totale sono esposti 160 modelli di Lambretta e scooter. Il settore Lambretta contempla anche l'archivio storico Innocenti che è costituito da: oltre 5000 negativi fotografici, 45 film pubblicitari, tutta la serie di disegni costruttivi originali, i cataloghi ed i depliant dell'epoca. Tutto il materiale cartaceo, a causa della sua delicatezza, è visibile solo su richiesta del visitatore, mentre la maggior parte dei film sono già stati trasferiti su CD per una più facile consultazione. Grazie alle generose donazioni di vecchi dipendenti Innocenti e loro amici, oggi il museo è diventato anche un punto di riferimento per tutta la storia dello stabilimento Innocenti (autoveicoli, meccanica pesante, motoveicoli). Un'ultima piccola sala l'ho dedicata alla mia altra grande passione: le biciclette dell'800: sono raccolti 25 modelli, dalla prima Draisina del 1820 (originale e conservata) fino alla Columbia con trasmissione ad albero del 1899, la più giovane della collezione.



Vivaci colori anni Cinquanta



Sidecar Lambretta



Lambretta motocarro modello FD 150





LA STORIA IN UN LIBRO



Vittorio Tessera ha scritto il volume di 258 pagine 'Museo Scooter & Lambretta', una guida completa del Museo, con le immagini a colori di tutti i più importanti scooter del mondo esposti nel suo museo, arricchita da una vasta raccolta di riproduzioni di depliant originali dell'epoca.



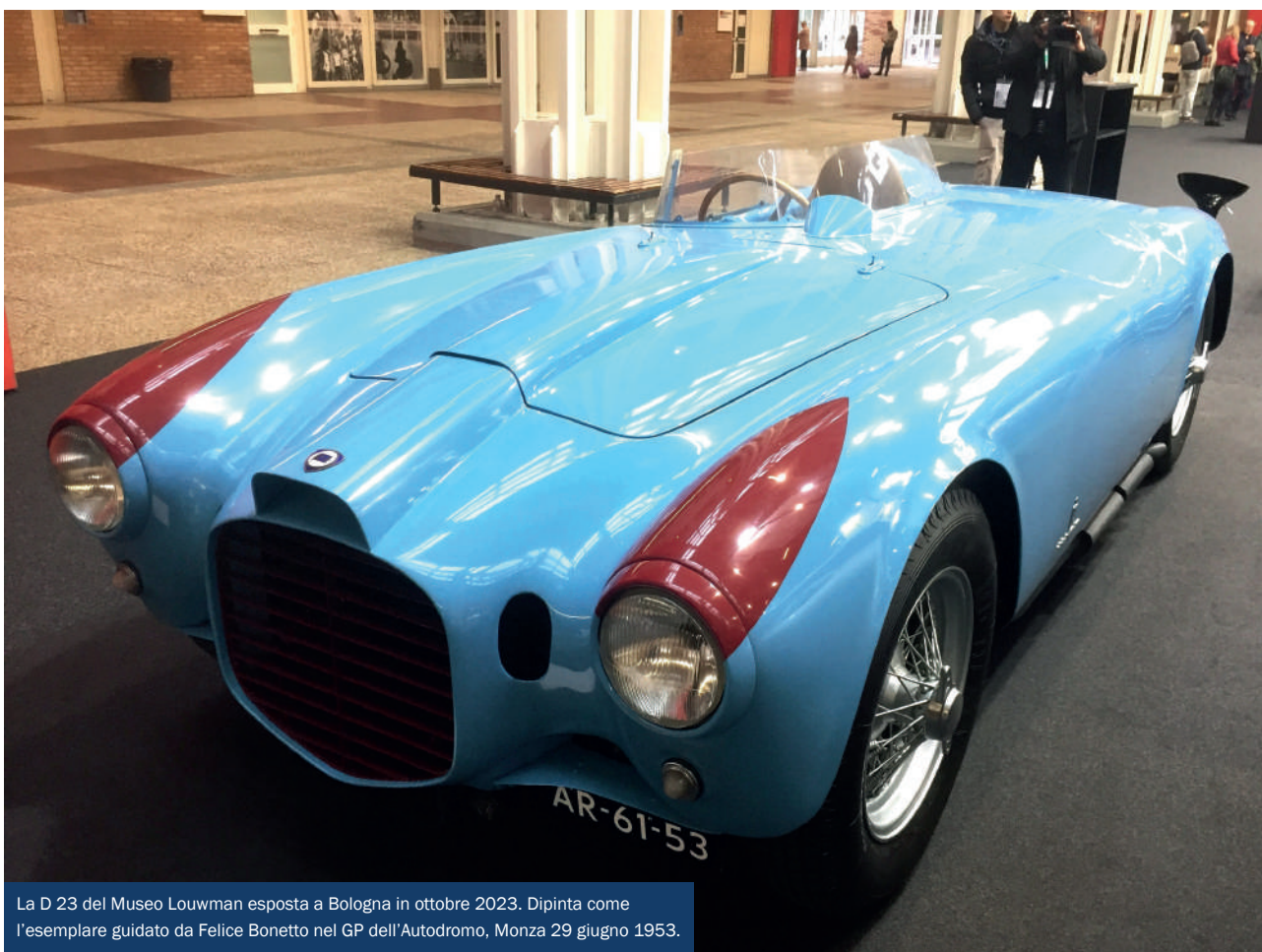
AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
 COMMISSIONE STORIA E MUSEI

C'ERA UNA VOLTA A TORINO IL MUSEO VINCENZO LANCIA



Aldo Zana

Fu una decisione meritoria quella della Lancia di aprire nel 1971 presso la filiale di Torino il proprio museo di marca. Durò forse una ventina di anni ma qualcuna delle auto allora esposte è rimasta allo Heritage Hub di Mirafiori. Con il piccolo mistero delle D 23 D24 D25.



La D 23 del Museo Louwman esposta a Bologna in ottobre 2023. Dipinta come l'esemplare guidato da Felice Bonetto nel GP dell'Autodromo, Monza 29 giugno 1953.

E' un museo che non c'è più. Anzi si è in parte trasfigurato nello Heritage Hub di Mirafiori. E' il Museo Vincenzo Lancia inaugurato nella sede della filiale Lancia di Torino via Caraglio angolo via San Paolo venerdì 5 novembre 1971. Rimasto aperto fino agli ultimi anni Ottanta, anche se alcune fonti lo dicono chiuso nei primi Novanta.

Il Museo era stato voluto dalla dirigenza Lancia. Agostino Canonica, presidente, Pier Ugo Gobbato, direttore generale, Sandro Fiorio, responsabile pubbliche relazioni, erano tutti presenti alla inaugurazione come debitamente raccontato da Ferruccio Bernabò, uno che di auto ne capiva e molto, nell'articolo su sette colonne al piede della pagina 21 della Stampa del 6 novembre 1971.

Lancia era già parte della galassia Fiat ma faceva orgogliosamente ribadire la propria gloria "restando fedele agli ideali del Fondatore": parole del presidente Canonica.

Il Museo nel 1971 accoglieva 16 modelli rappresentativi iniziando dalla Alfa del 1907 in versione Coupé de Ville. Subito accanto c'era la Beta Double Phaeton del 1909. Poi la Theta del 1919, il telaio della Trikappa del 1922, prima Lancia con motore otto cilindri a V. Spazio per una Lambda III Serie con carrozzeria Torpedo (1924) e per la imponente

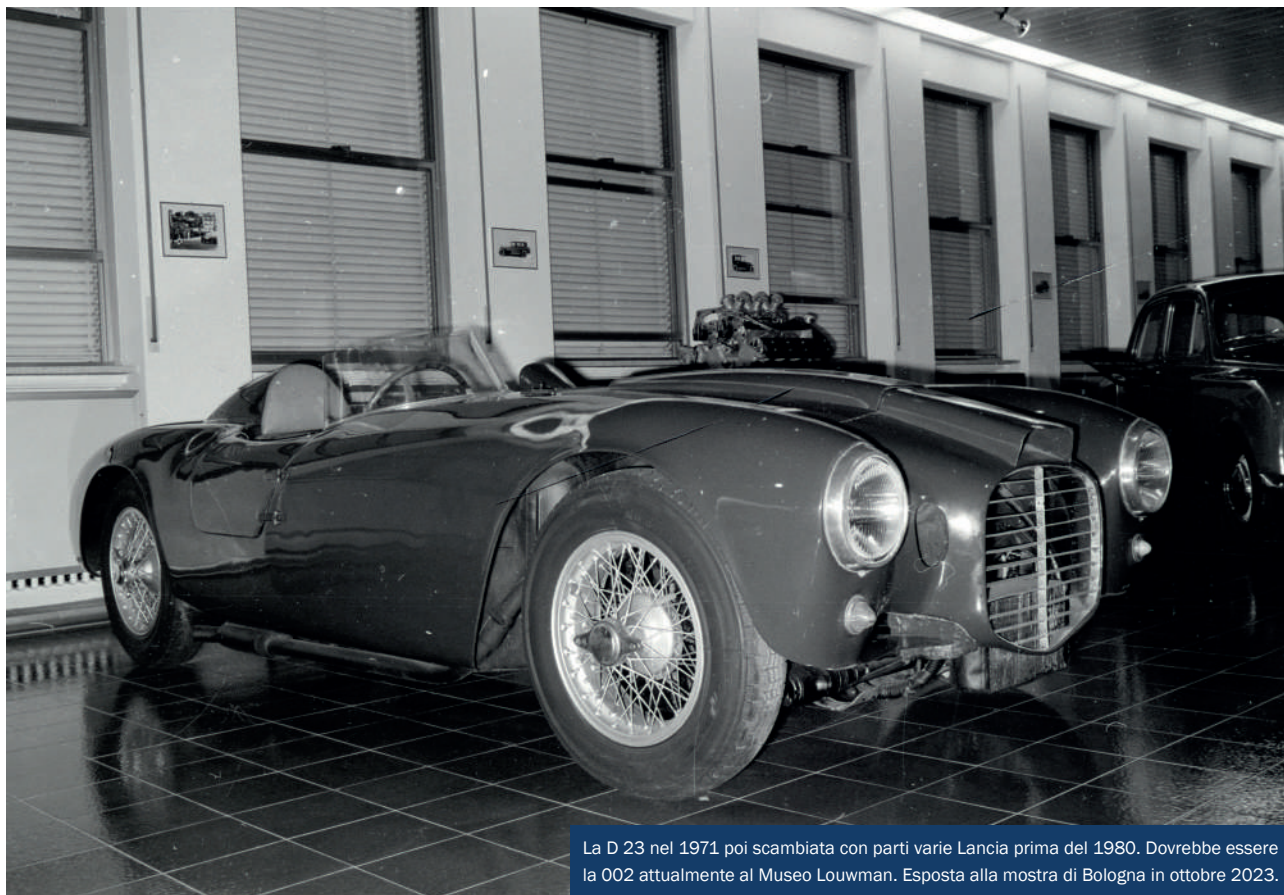


berlina Dilambda carrozzata da Mulliner a Londra, modello di gran lusso prodotto dal 1926 al 1932. L'Artena I Serie berlina iniziava la serie delle vetture con il motore quattro cilindri a V stretto, seguita dalla Augusta del 1937 e dalla Aprilia, auto che ha fatto la storia non solo della marca ma dell'intero mercato automobilistico europeo, prodotta dal 1937.

Il dopoguerra era rappresentato dalla Ardea Quarta Serie (anche se il primo esemplare uscì nel 1939), da una Appia Seconda Serie (1956) e da due versioni della Aurelia: il Coupé B 20 (1953) e lo Spider B 24 S (1955). Allora la storia era ancora quasi cronaca e si chiudeva con la Flaminia Coupé Pininfarina (1963).

Infine, ma non ultime, le auto da corsa. E qui si innesta un piccolo mistero.

La cronaca della Stampa e il lungo articolo sempre di Ferruccio Bernabò sul numero del primo semestre 1973 della Rivista Lancia citano tra le presenze al Museo la biposto sport D 24 evidenziando le vittorie di questa auto con Juan Manuel Fangio nella Carrera Panamericana 1953 e con Alberto Ascari nella Mille Miglia 1954.



La D 23 nel 1971 poi scambiata con parti varie Lancia prima del 1980. Dovrebbe essere la 002 attualmente al Museo Louwman. Esposta alla mostra di Bologna in ottobre 2023.

Chi scrive visitò il Museo nei primi giorni di dicembre 1971 e fotografò la D 23 là esposta. Una D 23, non una D 24. Come da numerose conferme successive, allora esistevano solamente due esemplari originali della D 24: uno al Mauto e l'altro ancora in Argentina dove era stato donato dalla Lancia al presidente Peron. Quello al Museo Lancia sarebbe stato il terzo esemplare, sulla cui effettiva esistenza mai nulla è apparso in seguito.

Sarebbe difficile credere che Bernabò, un vero esperto, abbia preso la D 23 per la D 24. Attribuzione errata, forse comandata dalla Lancia nel tentativo di conferire una maggiore nobiltà a quanto esposto nel Museo.

Non solo. Il catalogo del Museo edito a dicembre 1980 non riporta più nemmeno la vera D 23, che secondo Guido Rosani nel suo libro dedicato alle Lancia Sport, risulta scambiata con parti varie da un collezionista privato negli anni Settanta. Viene quindi logico ritenere che la D 23 del Museo sia quella attualmente di proprietà del Museo Louwman, esposta alla Fiera di Bologna di fine ottobre 2023, ridipinta in azzurro con frecce rosse sopra i fari come si presentava nel Gran Premio dell'Autodromo a Monza il 29 giugno 1953, seconda classificata con Felice Bonetto. L'altra D 23 era guidata da Froilan Gonzalez, ritirato.

Secondo il Rosani furono prodotte tre D 23 ottenute decapitando le berline D 20. Due risultano iscritte alla Carrera Panamericana 1953 accanto alle tre D 24.

La D 23 del Museo Lancia era rossa come alla Carrera con Eugenio Castellotti al volante e come era l'altra D 23 affidata a Giovanni Bracco. Il Museo Louwman afferma che proprio quest'ultima è la sua D 23.



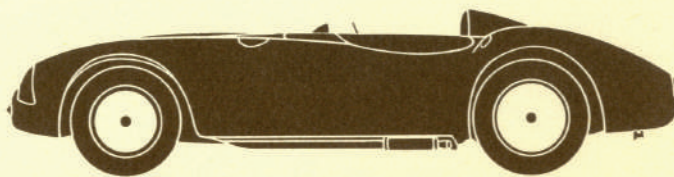
Presente e funzionante nello Heritage Hub è l'esemplare unico D 25, carrozzato da Pininfarina, che non ha mai corso. Era destinata alle corse del 1955 ma la Lancia chiuse quel periodo dopo la morte di Alberto Ascari il 26 maggio 1955. La D 25 è citata nel catalogo di dicembre 1980 e non c'era nel 1971. A complicare ulteriormente l'attribuzione corretta della unica Lancia biposto sport al Museo il catalogo del 1980 la definisce una fantomatica "D 24 Carrera".

Oggi esistono alcune D 24 repliche con parti originali costruite da Guido Rosani.



La D 23 del Museo Vincenzo Lancia nel dicembre 1971. Si notino l'ambiente, molto simile a un lungo corridoio, e l'Aprilia in secondo piano.

D 24 Carrera



Questo modello da competizione, realizzato sotto la guida di Vittorio Jano, ha preso nome dalla clamorosa vittoria ottenuta nella Carrera Panamericana del 1953, quando tre D 24 si aggiudicarono i primi tre posti, rispettivamente con Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi ed Eugenio Castellotti. L'anno successivo, Alberto Ascari si aggiudicò al volante della D 24 la Mille Miglia. Motore 6 cilindri a V di 3100 cmc con potenza 230 CV a 6200 giri (altre versioni furono di 3284 e 3750 cmc); peso 840 kg; velocità 265 chilometri orari.

Ce modèle de compétition, réalisé suivant les directives de Vittorio Jano, doit son nom à l'éclatante victoire remportée dans la Carrera Panaméricaine de 1953 où trois D 24, pilotées respectivement par Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi et Eugenio Castellotti, se placèrent aux trois premières places. L'année suivante Alberto Ascari, au volant d'une D 24, remportait la « Mille Miglia ». Moteur 6 cylindres en V de 3100 cm³, puissance 230 ch à 6200 tr/mn (d'autres versions furent dotées d'un 3284 et d'un 3750 cm³); poids 840 kg.; vitesse 265 km/h.

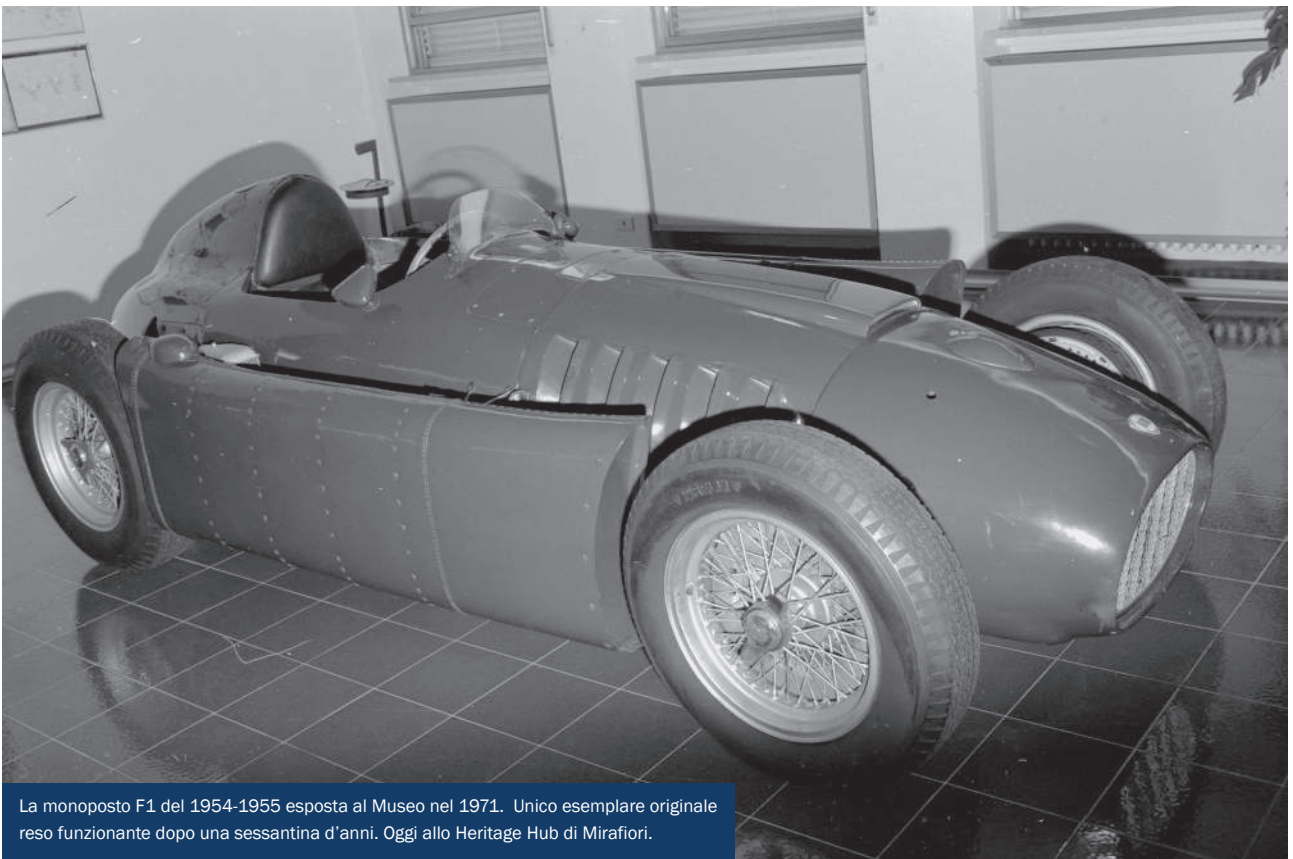
This racing model, developed under Vittorio Jano supervision, has taken its name from the glamorous win in the 1953 Pan American Carrera, when three D 24s obtained the first three places with Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi and Eugenio Castellotti, respectively. The following year Alberto Ascari won the Mille Miglia race driving a D 24 powered by a six-cylinder 3100 c.c.-Vee configuration engine, max. power 230 CV at 6200 r.p.m. Other versions featured 3284 and 3750 c.c. engines, weighing 840 kgs and top speed 265 k.p.h.

Dieses unter der Leitung des Herrn Vittorio Jano verwirklichte Sport-Modell erhielt den Namen vom aufsehenerregenden Sieg der «Carrera Panamericana» im Jahre 1953, wo drei D 24 die ersten drei Plätze belegten, und zwar in der Reihenfolge mit Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi und Eugenio Castellotti. Im darauffolgenden Jahr gewann Alberto Ascari immer mit einem D 24 das Mille-Miglia-Rennen. Sechszylinder-V-Motor von 3100 cm³ mit einer Leistung von 230 PS bei 6200 U/min (es gab weitere Versionen mit den Hubräumen von 3284 und 3750 cm³); Gewicht 840 kg; Höchstgeschwindigkeit 265 km/h.

La pagina del catalogo edito a dicembre 1980 dedicata alla D 25. Nonostante il profilo sia chiaramente quello della D 25 viene indicata quale una fantomatica D 24 Carrera.



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



La monoposto F1 del 1954-1955 esposta al Museo nel 1971. Unico esemplare originale reso funzionante dopo una sessantina d'anni. Oggi allo Heritage Hub di Mirafiori.

Nel 1971 al Museo c'era la monoposto F1 D 50, poi elencata nel catalogo 1980. Esiste ancora allo Heritage Hub di Mirafiori ed è stata resa funzionante da Raffaele Terlizzi negli anni scorsi. E' l'unica funzionante delle due originali rimaste: l'altra è statica al Mauto. Va detto che circolano nel giro delle corse storiche le repliche di Guido Rosani-Jim Stokes, ormai sdoganate come fossero autentiche.

Il catalogo 1980 elenca esposti al Museo 11 motori, tra i quali uno per uso aeronautico. Sono forse rimasti dimenticati in qualche magazzino fuori mano.



La Lancia D 25 carrozzeria Pininfarina oggi allo Heritage Hub di Mirafiori.



PLURALE FEMMINILE

Dal Museo di Legnano una campagna contro la violenza



Elisabetta Cozzi

Quando sono entrata nel mondo automotive, ormai quasi 20 anni fa, mi sono resa conto di come fosse denigratorio e irrispettoso l'abbinamento tra donne ed automobili.

Ho subito pensato che avrei dovuto fare qualcosa. Che non era possibile accettare quelle immagini, quei modi di dire. Volevo agire per migliorare una figura femminile decisamente bistrattata in ambito automobilistico, ero spinta dalla volontà di presentare e guardare le donne con occhi diversi, per il grande valore che hanno, valore che esprimono ogni giorno in ciò che fanno. Compreso essere al volante di un'auto.

Allontanarsi dagli stereotipi, combattere le immagini che distorcono la realtà, superare la cultura discriminatoria.

"Donne e motori, gioie e dolori" o "Donna al volante, pericolo costante" o anche "Guidi/parcheggi come una donna" Sono solo alcuni dei modi di dire ancora radicati. E poi le immagini di donne sulle auto?

Provate a digitare "donne e motori" su Google Immagini e guardate con i vostri occhi.

Non sono forse anche queste immagini, questi modi di dire, di comunicare che pongono le condizioni per la mancanza di rispetto, di considerazione, che portano a sminuire e dare poco valore alle donne?

Anche questo è violenza e porta alla violenza, anche su questo c'è bisogno di attenzione e divulgazione.

Per questo nel 2008 ho fondato un movimento: Woman In Power che nel tempo ha coinvolto centinaia di donne, il movimento dal 2015 ha sede nel Museo Fratelli Cozzi. Sono stati fatti molti eventi ed iniziative ed è stato presentato in tantissime occasioni.

Da tempo però avevo in mente qualcosa di speciale, qualcosa che potesse mostrare bellezza ed eleganza della figura femminile e l'incontro con la giovane fotografa Camilla Albertini ha dato il via ad un progetto speciale: degli scatti fotografici di Donne di valore a bordo delle meravigliose Alfa Romeo del Museo.

Così è nata nel 2022 la I edizione della mostra fotografica

"Donne e motori? Gioie e basta"

Ed è stata un successo straordinario. Forte e significativo il messaggio di riflessione in essa contenuto che è stato divulgato in molti luoghi pubblici e privati. Raggiungere e salvaguardare una parità vera e concreta, promuovendo un cambio di rotta, prima di tutto a livello culturale.

La II edizione è stata presentata in preview a Milano Autoclassica 2023 e inaugurata al Museo Fratelli Cozzi nell'ambito delle manifestazioni per il 25 novembre, giornata mondiale contro la violenza sulle donne.

Il progetto fotografico, patrocinato da ACI Storico, ASI e FIVA, si è avvalso del supporto di Fineco, NiEW, Würth e Wyler Vetta, della partnership dell'Università Liuc e della media partnership di Quattroruote e Ruoteclassiche.

Un contributo per combattere le immagini che distorcono la realtà e per superare la cultura discriminatoria, 20 donne di alta professionalità sono ritratte a bordo di altrettante auto del Museo. Donne che hanno partecipato al progetto nella convinzione che la violenza contro le donne si combatta anche attraverso un cambiamento culturale, che contrasti le discriminazioni e gli stereotipi di genere, oggi ancora tanto diffusi.

La fotografa Camilla Albertini le ritrae con le mani salde al volante ed il viso nello specchietto, per colpire con la forza delle immagini là dove il luogo comune si svela vuoto e retrogrado.

Per sensibilizzare tutti sull'urgenza di una vera parità, che nasce anche dalle battaglie culturali.

Un album corale il cui scopo è quello di ricordare quanto sia urgente raggiungere e salvaguardare una parità vera e concreta attraverso prima di tutto una riflessione sull'importanza della cultura, dell'educazione e del rispetto.

Tra le donne fotografate ci sono le donne che dirigono i più importanti Musei italiani dell'auto, le sole ad essere fotografate con il viso riflesso nello specchietto interno invece che esterno.



Ecco le protagoniste dei 20 scatti di questa II edizione



DA CERDA A TIRANA

La galoppata della Bugatti dalla Sicilia all'Albania



Giuseppe Valenza

L'Automotoclub Storico Italiano e la Commissione Storia e Musei, esattamente due anni fa, premiando con una cerimonia ufficiale e una targa ricordo l'opera in metallo in scala 1:1 realizzata da Calogero Sperandeo per essere esposta al Museo Vincenzo Florio di Cerda, avevano colto la grande originalità di questa creazione. Nel corso di questi due anni la Bugatti è diventata l'attrazione del museo diretto da Antonio Catanzaro. Lo scorso ottobre il fondatore del Museo Vincenzo Florio è stato invitato a presentare la Bugatti in Albania, nazione che ha iniziato a muovere i suoi primi passi in un settore trainante come quello del motorismo sia storico che moderno.

Gli organizzatori dell'Automotive Fair Albania, al Palazzo dei Congressi di Tirana, è giunta quest'anno alla sua seconda edizione. Venuti a conoscenza dell'esistenza della vettura, hanno invitato Antonio Catanzaro e Calogero Sperandeo, ad esporla nel salone fieristico albanese di fine ottobre. I due siciliani, per nulla intimoriti dalle incognite del viaggio che comportava una percorrenza complessiva di 1800 km inframmezzata da quattro traghetamenti, hanno accettato ben volentieri. Le immagini che corredano questo breve articolo sono la testimonianza dell'attenzione ricevuta da questo lavoro artigianale e dalla passione che ha mosso due appassionati della Targa Florio.



COLLEZIONE MARIANO LUCCA

Passione di famiglia

Danilo Castellarin

La Collezione Lucca nasce da una passione di famiglia. Perché il padre Aldo e i figli Paolo e Mariano hanno sempre respirato pane e motori. Con officine, assistenze, restauri, vendite, acquisti, competizioni, noleggi, insomma con tutto quello che ha a che fare con le due o le quattro ruote.

“Ricordo che mi avvicinai alla raccolta e alla cura delle auto dopo l'alluvione del 1966, quando ero ancora poco più che un ragazzo e insieme a mio fratello rilevai una mezza dozzina di Alfa Giulia travolte dalla piena del fiume Adige, negli stessi giorni in cui Firenze veniva travolta dal fiume Arno”.

I due fratelli, seguendo scrupolosamente le direttive del padre e lavorando di notte riescono a ridare vita alle Alfa alluvionate. Col tempo all'officina si affianca un autosalone, il giro di auto aumenta ma non tutte vengono vendute perché la passione è forte. Così, mese dopo mese, anno dopo anno, la collezione aumenta e arriva a superare quota 50, con esemplari di rilievo, come Lancia Stratos, Ferrari Testarossa, Ferrari Dino 246, Ferrari 308, Fiat Abarth 131, Lancia Aurelia B20, un ricco ventaglio di Porsche, Jaguar, Alfa. Lucca ama la storia, la ricerca, la divulgazione. Negli anni Ottanta diventa giornalista e collaboratore di Luca Grandori, anima di Auto Capital, la rivista che intuisce le potenzialità del settore.



Nel 1996 arriva anche l'impegno agonistico su Chevron B23 e Osella, che oggi riposano al calduccio in questa bella collezione capace di testimoniare le emozioni dei giovani nati del dopoguerra, quando bastavano quattro cerchi in lega, un volante in legno e l'assetto ribassato per sentirsi campioni su una Cinquecento.

"Purtroppo", sorride Mariano Lucca, "oggi tutto è cambiato e a volte mi sembra che i giovani abbiano perduto la capacità di sognare. Io conservo ancora l'emozione di certi acquisti, la prima moto, i restauri in officina rubando le ore al sonno, la gioia di veder rinascere un'auto destinata al macero. Se dovevo acquistare una moto, non dormivo per una settimana. Anche se poi mi faceva disperare e arrivai a contrarre un mutuo per comperare una Stratos".

Link scheda museo: <https://asimusei.it/museo/collezione-mariano-lucca/>



INFO & CONTATTI

Collezione Mariano Lucca
Via Balista 6, 38068 Rovereto (TN)
Telefono: 0464 421313



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

FONDAZIONE TREGUA, NUOVO MUSEO DI CATANIA

Auto, borse di studio e tante iniziative benefiche

Dalle ceneri della storica ex Concessionaria Citroen è stato presentato a Catania in via Acireale 3, il Museo delle Auto Storiche della Fondazione Etica e Valori Marilù Tregua.

Si tratta di un insolito abbinamento che riunisce una ricchissima collezione di oltre seimila volumi di Diritto a vetture d'epoca. Nel corso della giornata inaugurale, sabato 9 dicembre, la Fondazione Tregua ha consegnato due borse di studio per la frequentazione di master universitari di secondo livello a studenti delle università siciliane che si sono distinti per le loro capacità e che si trovano in una condizione di svantaggio economico. La Fondazione ha anche donato trenta abbonamenti alla stagione 2023-2024 del Teatro Stabile di Catania destinati agli alunni dell'Istituto Omnicomprensivo Pestalozzi del Villaggio S. Agata di Catania. Oltre a questo, nell'ambito di una collaborazione ormai decennale con la sezione catanese di Andos (Associazione nazionale donne operate al seno), presieduta da Francesca Catalano direttore dell'U.O.C. multidisciplinare di senologia dell'ospedale Cannizzaro, è stato presentato il libro "Quando la luna cade nel pozzo. I nostri primi vent'anni" a cura di Pina Travagliante. In rappresentanza dell'Automotoclub Storico Italiano è intervenuto il dottor Giuseppe Valenza, esponente della Commissione Storia e Musei e Vincenzo Carbonaro, presidente dello storico club La Manovella di Acireale nonché componente della Commissione Tecnica Auto dell'ASI, che ha illustrato ai partecipanti, attraverso i mezzi esposti, la lunga storia dell'automobile.

Link scheda museo: <https://asimusei.it/museo/fondazione-marilu-tregua/>



INFO & CONTATTI

Fondazione Marilù Tregua
Via Acireale 3 E/F/G - 95127 Catania (CT)
Telefono: 095 497494



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

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it