

Le forme della velocità a Milano

A cura di Wanda Castelnuovo

Arte del Novecento

MILANO - Fino al 5 febbraio 2019

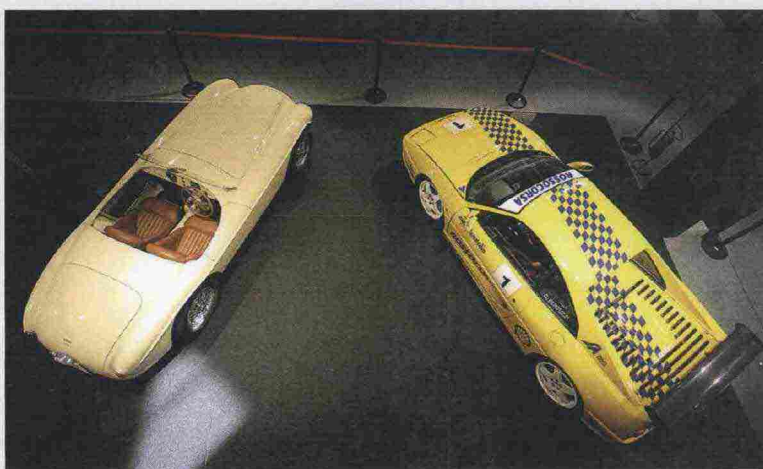
Protetta dal 'Conte Biancamano' - prima 'città galleggiante' varata nel 1925 e parzialmente musealizzata nel padiglione aeronavale del Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano (il più grande del genere in Italia con rilevanti collezioni dedicate ai trasporti terrestri, navali e aerei) - una mostra ben riuscita, dinamica, elegante ed equilibrata che analizza come i profili di automobili e moto siano stati modificati per renderli più aerodinamici a vantaggio della velocità: un appassionante racconto che coniuga inventiva, tecnica, design e arte in modo così chiaro da renderlo adatto e piacevole anche a un pubblico profano di ogni età.

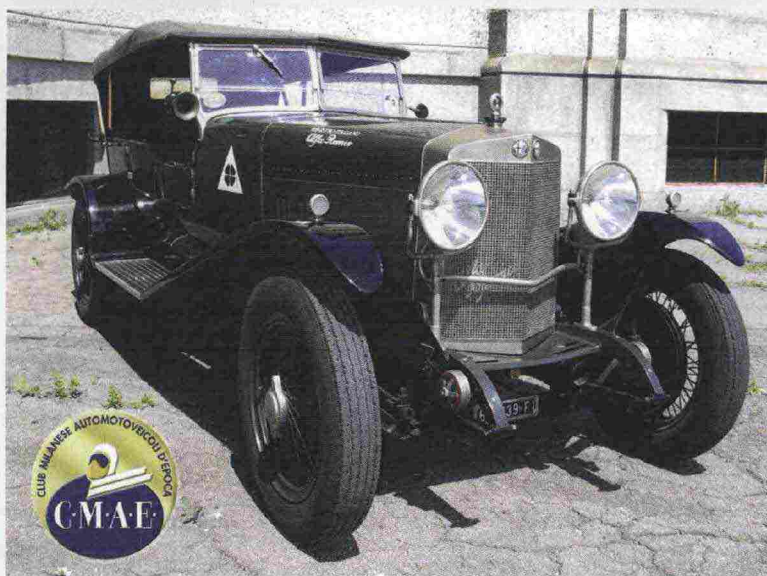
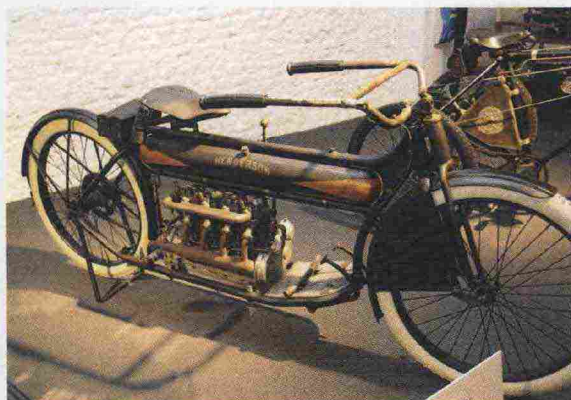
La mostra celebra i 60 anni del CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca) sorto il 5 febbraio 1959 a opera di appassionati di auto e moto antiche desiderosi di dare una prospettiva storico culturale e una vita nuova a quelli che all'epoca sono considerati 'oggetti vecchi' e promuovere il valore storico anche della motocicletta favorendo il collezionismo a due ruote. Oltre 40 tra i più belli, affascinanti e rappresentativi modelli iconici su due e quattro ruote, appartenenti a soci CMAE, raccontano l'evoluzione dell'aerodinamica da fine '800 a oggi attraverso cambiamenti (tuttora 'in fieri') che stupiscono.

Stupefacente la presenza di chicche rare come l'inusuale 'Cinemobile' Fiat 521 del 1929: targato Africa Orientale Italiana e operativo in Eritrea per cinegiornali e propaganda, è restaurato nella 'livrea' originale.

Splendide alcune pompe (provenienti dal Museo Fisogni) dai primordi della storia della motorizzazione tra cui, oltre alle Gilbarco, Bergomi e Scai, la fiammeggiante francese 'Aster Modello Fuel Domest' (1949 ca.) da officina con indicatore a orologio.

Delizioso 'incipit' della sfavillante sfilata la piccola pioniera francese bi-posto 'Renault Voiturette 3,5 CV Competition' del 1900 (900 cc, monocilindro De Dion) dal motore scoperto e radiatore orizzontale adattata per le competizioni alleggerendo la carrozzeria dei modelli commerciali con alluminio per il supporto del sedi-





le. Nasce dalla perizia di battilastra la 'Fiat 509 A Delfino', unico esemplare del 1925 con carrozzeria in alluminio 'bouchonné' a forma di pesce: requisita dalla campagna 'Ferro alla Patria', il telaio è distrutto ma dopo la guerra l'auto è rimontata su uno u-

guale all'originale.

Tra le antiche carrozze trainate da cavalli trasformate in automobili la superba 'Alfa Romeo RL SS' del 1926 (2994 cc., 83 CV a 3600 giri/min.) carrozzata da corsa. Rivoluzionaria la cecoslovacca 'Tatra 87'

del 1939 (2968 cc., 8 cilindri, 75 CV) dalla carrozzeria aerodinamica, comoda e diversa dalle forme a scatola dell'epoca.

Stupende le tre Ferrari: la raffinatissima e sinuosa '166 MM Barchetta' del 1950 (1996 cc., 140 CV a 6600 giri/min.), la quale con le sue vittorie ha contribuito alla creazione del mito Ferrari, colpisce l'immaginario femminile più che la 'Testarossa' (1987) che ha trasferito il mito dalle piste al mercato e la '355 Challenge' del 1995 (3495,50 cc., 380 CV a 8250 giri/min.) dominatrice di numerose gare con Costantino Bertuzzi.

Un tripudio le due ruote: dal francese 'Triciclo De Dion Bouton' del 1898 all'americana 'Henderson Fuor', una 4 cilindri del 1912, e all'italiana 'Moto Guzzi Sport 15' del 1933 fino all'americana 'Paton S1R, Replica' del 2018.

Le forme della velocità - Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia 'Leonardo da Vinci', Via San Vittore 21, Milano. Orario: dalle 9.30 alle 17 da martedì a venerdì, dalle 9.30 alle 18.30 sabato e festivi; biglietto (valido per tutto il Museo): intero € 10, ridotto € 7,50/4,50.

