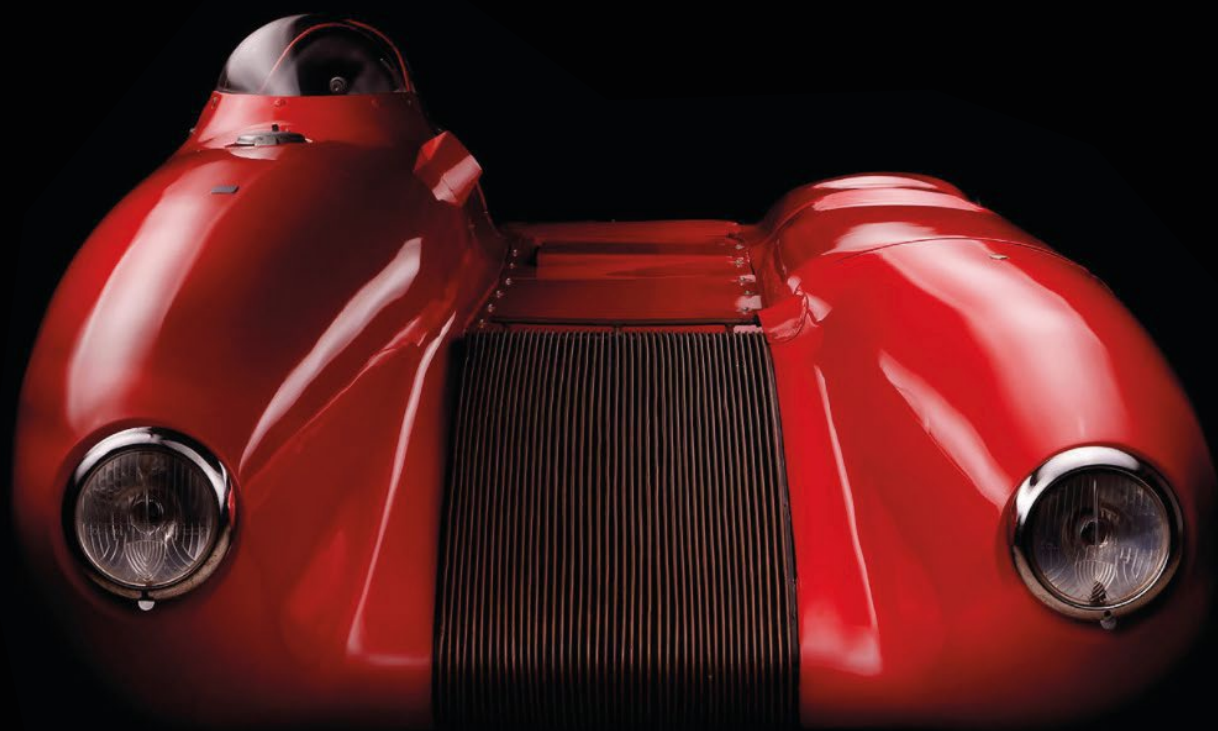




FATTE SU MISURA

UN PROGETTO DI

**MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI**

IN COLLABORAZIONE CON



Procura della Repubblica
presso il Tribunale di Milano



Soprintendenza
archeologia
belle arti e paesaggio
per la città metropolitana di
Milano

LA COLLEZIONE TRASPORTI DEL MUSEO	3
FATTE SU MISURA	4
IL PROGETTO ESPOSITIVO	5
LE AUTOMOBILI ESPOSTE	6
PARTNER E RINGRAZIAMENTI	10
INFO, CONTATTI E AREA STAMPA	11

LA COLLEZIONE TRASPORTI DEL MUSEO

Il Museo Nazionale Scienza e Tecnologia (allora Tecnica) Leonardo da Vinci nasce il 15 febbraio 1953, sotto la spinta di un gruppo di industriali lombardi guidati dall'ingegner Guido Ucelli e con l'appoggio delle Istituzioni. L'idea del fondatore era quella di dotare l'Italia, al pari degli altri grandi Paesi europei, di un museo che raccontasse "il divenire del mondo" a partire da uno sguardo di unità della cultura. Situato in un monastero olivetano del XVI° secolo nel cuore della città di Milano, con i suoi 50.000 mq di estensione, oggi è il più grande e importante museo tecnico-scientifico in Italia e tra i principali in Europa. Tra le sue collezioni sono presenti ampie raccolte dedicate ai trasporti - terrestri, ferroviari, aerei e navali - con beni di provenienza pubblica e privata, afferenti prevalentemente al periodo che va da metà Ottocento ad oggi. L'assetto espositivo prende forma tra il 1954 e il 1967 attraverso un articolato percorso, avviato dalla Mostra Storica dei Mezzi di Trasporto e scandito dalla realizzazione del padiglione Aeronavale e del padiglione Ferroviario. In tale contesto, l'ambito ferroviario rappresenta un caso notevole. Il padiglione, recuperato dall'Ente Fiera di Milano all'inizio degli anni '50, viene inizialmente utilizzato come area di deposito del nascente Museo; nel 1953 diviene hangar aeronautico della Mostra Storica dei Mezzi di Trasporto e, a partire dal 1964, dopo la costruzione del nuovo edificio Aeronavale, ospita la collezione delle Ferrovie dello Stato, recuperata dal

Museo ferroviario di Roma Termini, e una sezione specifica dedicata al trasporto pubblico locale. Il padiglione Aeronavale presenta alcuni tra gli oggetti più scenografici del Museo legati alla navigazione, alla Marina Militare e alle "imprese" in mare, tra cui l'intero veliero Nave Scuola Ebe del 1921 e una sezione del transatlantico Conte Biancamano varato nel 1925, intorno ai quali è stato costruito il padiglione Aeronavale. Al piano superiore è possibile ripercorrere alcune tappe fondamentali delle tecnologie aeronautiche, come l'elicottero sperimentale di Forlanini al Nieuport Macchi Ni.10 della Grande Guerra e il Macchi 205 Veltro della Seconda Guerra Mondiale.

Nelle aree esterne si trova il sottomarino S506 Enrico Toti, che segna la ripresa della cantieristica navale italiana a seguito dei veti internazionali imposti al termine della Seconda Guerra Mondiale.

Le collezioni del Museo hanno anche un importante nucleo dedicato ai trasporti terrestri, con particolare attenzione alle due ruote che sono visitabili nelle Collezioni di Studio e coprono la storia della bicicletta e della motocicletta dai loro primordi alle grandi produzioni seriali.

Da oggi anche alcune delle autovetture più iconiche della collezione tornano in esposizione permanente con Fatte su Misura.

FATTE SU MISURA

L'automobile italiana è da oltre un secolo un termine di riferimento a livello internazionale. La sua iconicità nel campo dell'ingegneria meccanica e del design deriva da una tradizione progettuale con profonde radici nella dimensione artigianale e sportiva. Fin dagli inizi del Novecento, infatti, i maestri carrozzieri italiani, con il contributo dei più abili ebanisti e cesellatori, uniscono nelle nuove vetture l'eleganza delle carrozze nobiliari con forme e materiali all'avanguardia, dando vita a oggetti "su misura" per una committenza molto selezionata, con notevoli possibilità d'investimento.

Allo stesso tempo, il contesto sportivo sollecita soluzioni motoristiche, e più in generale meccaniche, originali e vincenti, capaci di accendere immaginari e presto tradotte in mezzi da sfoggiare al di fuori delle competizioni.

Gli esemplari esposti sono pezzi unici, concepiti per eccellere e affascinare, frutto di produzioni altamente specializzate, in cui i dettagli nascono in modo sartoriale dall'incontro tra vincoli ingegneristici, cifra stilistica e gusto del proprietario.

IL PROGETTO ESPOSITIVO

La galleria che ospita la nuova esposizione delle auto si trova al livello 2 dell'edificio monumentale, adiacente alle Gallerie Leonardo da Vinci.

Le auto sono esposte in ordine cronologico in un allestimento in forte dialogo con le quattro vetture: i vetri e le strutture curve si ispirano alle forme aerodinamiche delle auto, le superfici riflettenti rievocano i giochi di luce delle quattro carrozzerie e il rosso dell'allestimento richiama il colore della maggior parte delle vetture.

Ogni auto è visibile su tre lati e il quarto è riflesso da una boiserie a specchio che spezza e moltiplica i dettagli delle vetture in un continuo gioco di riflessi che accompagna il visitatore lungo il suo percorso di visita e che ricorda visivamente le prese d'aria cromate sui fianchi dei cofani delle auto esposte.

Una postazione accanto alla Bisiluro rende maggiormente accessibili i contenuti del racconto: un modello in scala 1:10 e un audio di accompagnamento all'esplorazione tattile, rende accessibile la fruizione del veicolo ai visitatori con disabilità visiva.

Un video con audio, sottotitoli in italiano e inglese, e interpretariato in linguaggio dei segni, racconta attraverso un'animazione 3D ed estratti di video storici, tutti i dettagli della carrozzeria e l'avventura della competizione di Le Mans.

Una seconda postazione video consente invece di esplorare, per ogni auto, una gallery di foto storiche e di dettagli non sempre visibili delle carrozzerie e dei motori.

Un allestimento creato "su misura" dal team di designer del Museo per esporre, valorizzare e proteggere queste quattro opere d'arte su ruote senza distrarre eccessivamente l'occhio del visitatore dai dettagli che le rendono uniche. Un progetto espositivo caratterizzato da forme morbide e sinuose che evocano il movimento e il colore rosso dominante che da sempre accompagna l'eleganza e la velocità della produzione automobilistica italiana. Il tutto valorizzato ulteriormente dal sistema di illuminazione progettato in collaborazione con Viabizzuno.

Gli strumenti di accessibilità presenti nell'esposizione sono realizzati con la collaborazione di Fondazione Istituto dei Ciechi di Milano Onlus e Ente Nazionale Sordi sezione provinciale di Milano nell'ambito del progetto "Un piano per l'accessibilità sensoriale al Museo" sostenuto da Fondazione Cariplo.

LE AUTOMOBILI ESPOSTE

BIANCHI 8 HP 1903

Questa vetturina biposto ha origine da una carrozza a cavalli di tipo Duc, con sospensioni a balestra, modificata nella parte anteriore per alloggiare un motore De Dion Buton monocilindrico da 942 cc, che con i suoi 8 cavalli di potenza può spingere il mezzo fino a 60 km/h.

L'accensione si ottiene inserendo e ruotando una manovella sulla parte anteriore del veicolo. Il motore trasmette il movimento alle ruote posteriori mediante un giunto cardanico, mentre il volante, che sostituisce il timone della carrozza, agisce sulle ruote anteriori. Il mezzo è dotato di scatola del cambio, con due rapporti e retromarcia innestati tramite frizione. Il serbatoio si trova nell'abitacolo. La carrozzeria, in legni pregiati, presenta l'innovativo uso di fogli metallici per il cofano e i parafanghi.

Il costo complessivo del veicolo è di 10.000 lire, corrispondenti allo stipendio decennale di un medico, e include due giorni di scuola guida, una chiave inglese, un rotolo di nastro adesivo e una pompa.

La vettura è interamente realizzata dall'officina di Edoardo Bianchi, il celebre produttore di biciclette, che all'inizio del Novecento estende la produzione ad automobili esclusive, tra le prime al mondo a condividere le strade delle città con carri, carrozze, pedoni e tram a cavalli o a vapore.

Questo veicolo, appartenuto presumibilmente allo stesso Edoardo Bianchi come mezzo di rappresentanza, entra nelle collezioni del Museo all'inizio degli anni Sessanta.



DONAZIONE EDOARDO BIANCHI SPA, MILANO

ALFA ROMEO 8C 2300, SPIDER ZAGATO **1932**

Questa vettura si inserisce nell'articolato contesto delle otto cilindri sviluppate da Alfa Romeo dal 1924 al 1940, inizialmente per il settore delle corse automobilistiche e successivamente anche in varianti adatte al trasporto privato.

Il prestigioso motore è progettato dall'ingegner Vittorio Jano, autore dei propulsori più performanti dell'epoca e artefice di una lunga serie di partecipazioni e successi di risonanza internazionale, che nel caso del modello 8c da 2300 cc di cilindrata iniziano nel 1931 con il debutto alla Mille Miglia, la conquista della Targa Florio e la vittoria nella 24 Ore di Le Mans. Il telaio appartiene alla prima serie adattata ad uso stradale, lanciata sul mercato dalla casa del Biscione nel 1932 e realizzata su ordinazione ad un costo di 91.000 lire. Alla spesa per il mezzo nudo, si aggiunge un importo quasi equivalente di carrozzeria, se l'acquirente opta per marchi di fama. Tra i più ambiti vi sono Castagna, Touring e Zagato, a cui il committente Leandro Arpinati, affida la personalizzazione in versione spider.

La cifra del carrozziere, in quegli anni, si esprimeva attraverso elementi originali come le strutture ad onda con funzione di parafango lungo i fianchi del veicolo.

Tornata sul mercato nel 1933 la spider viene acquistata dall'ingegner Giorgio Sisini, editore, ideatore e fondatore de La Settimana Enigmistica, che nel 1959 dona l'oggetto al Museo, presieduto dall'amico Guido Ucelli.



DONAZIONE GIORGIO SISINI, MILANO

ALFA ROMEO 8C 2900 B, BERLINETTA TOURING 1938

Questa vettura rappresenta la versione dedicata al gran turismo delle 8c 2900, sviluppate dall'Alfa Romeo nel 1935 come nuovo modello da competizione, e affermatesi alla Mille Miglia del 1936 con la tripletta da podio della Scuderia Ferrari, che ancora non realizza auto proprie. Analogamente alla versione da gara, l'autovettura esposta presenta un motore da 2900 cc, massima cilindrata raggiunta dalle 8c, e il nuovo robusto telaio, costituito da longheroni e traverse in acciaio, in versione più lunga per maggiore comfort. Sono presenti anche le novità del cambio, ora innestato sull'asse posteriore, e dei freni a tamburo, che vengono dotati di comando idraulico. L'automobile, ordinata nel 1938 dalla Società Montecatini, viene carrozzata dal marchio Touring con livrea blu scuro e feritoie dal design ricercato sulle fiancate e sui copponi copriruota posteriori. Dal dopoguerra il veicolo conosce numerosi proprietari, principalmente appassionati statunitensi, che apportano varie modifiche, tra cui un cambio di livrea in colore rosso negli anni Cinquanta.

Una revisione generale della meccanica e della carrozzeria riporta la vettura alle caratteristiche originali negli anni Ottanta. Questa configurazione rimane poi inalterata, consentendo al mezzo la partecipazione a manifestazioni dedicate alle vetture storiche, come il californiano Pebble Beach Concours d'Elegance nel 2021.



L'AUTOVETTURA È STATA SEQUESTRATA NELL'AMBITO DI UN PROCEDIMENTO PENALE DALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA E GUARDIA DI FINANZA DI MILANO (NUCLEO P.E.F. - SEZIONE DI POLIZIA GIUDIZIARIA) ED AFFIDATA IN CUSTODIA AL MUSEO.

BISILURO DaMolNar **1955**

Questa vettura, progettata per la 24 Ore di Le Mans del 1955, nasce dalla sperimentazione di un gruppo di appassionati: Mario Damonte, pilota e finanziatore, Carlo Mollino, architetto e designer, ed Enrico Nardi, ingegnere automobilistico. La progettazione inverte lo schema tradizionale, antepo- nendo il design alla concezione del telaio e del motore. La carrozzeria, realizzata a mano da Rocco Motto nella sua officina specializzata Ca.Mo. a Torino, è concepita da Carlo Mollino con un avveniristico profilo asimmetrico, caratterizzato da due carlinghe distinte: la sinistra per il motore e la trasmissione, la destra per il capiente serbatoio del carburante e l'angusto spazio del pilota. Per collegare e bilanciare in peso i due "siluri" Enrico Nardi ingegnerizza un telaio a tubi leggeri e installa un motore motociclistico a quattro cilindri Giannini G2 da 734 cc e 55 CV. Grazie alla forma aerodinamica e al favorevole rapporto peso/potenza, in gara la vettura registra ragguardevoli velocità, con una media sul giro di 143 km/h e una punta di 215 km/h.

Asimmetria e leggerezza si rivelano però svantaggiose a circa due ore dalla partenza, quando lo spostamento d'aria provocato da una Jaguar investe la Bisiluro, sbalzandola fuori strada.

La vettura, omologata per la strada dalla Società Nardi secondo le regole della competizione, non è più utilizzata in gara né trasformata in veicolo commerciale, e viene donata al Museo nel 1965.



DONAZIONE NARDI & C. SAS, TORINO

PARTNER E RINGRAZIAMENTI

L'esposizione è stata realizzata grazie al generoso contributo di FIMESA - famiglia Sordi in memoria di Roberto e Silvio Preti.

Si ringrazia inoltre:

PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE DI MILANO

GUARDIA DI FINANZA

**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E
PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO**

INFO, CONTATTI E AREA STAMPA

INFORMAZIONI PER IL PUBBLICO

[museoscienza.org](https://www.museoscienza.org)

<https://www.museoscienza.org/it/esposizioni-permanenti/auto-storiche>

info@museoscienza.it

02 485551

BIGLIETTI ONLINE

museoscienza.vivaticket.com

AREA STAMPA

museoscienza.org/it/area-stampa/fattesumisura

comunicato stampa, cartella stampa e immagini, liberate per uso media, con credito da riportare

CONTATTI PER LA STAMPA

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia

Media Relations

Deborah Chiodoni T 02 48555 450 / C 339 1536030

Ilaria Burgassi T 02 48 555 343 / C 349 2114092

Noemi Palmieri T +39 02 48555 431 / C +39 339 5884256

burgassi@museoscienza.it | stampa@museoscienza.it

SOCIAL MEDIA

 facebook.com/museoscienza

 [museoscienza](https://twitter.com/museoscienza)

 [museoscienza](https://www.instagram.com/museoscienza)

 youtube.com/museoscienza