

LE AUTOVETTURE
DELLA NOSTRA STORIA

con fede custodisco



Museo Storico della
Motorizzazione Militare

IV PARTE

“I cimeli esposti fanno di questo Museo il principale veicolo dei valori etici e delle tradizioni dell’Arma dei Trasporti e Materiali e la giusta vetrina per la commemorazione delle gesta dei protagonisti della sua vicenda centenaria. ”

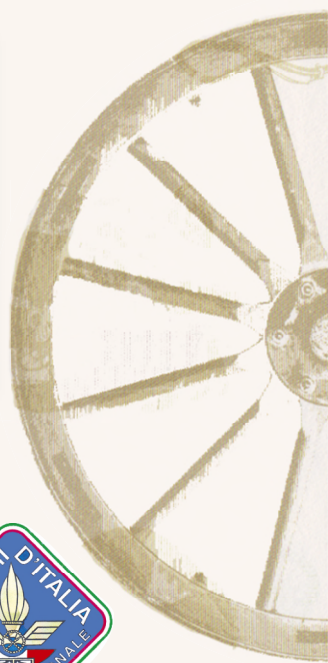
Le Autovetture della nostra Storia



2

Il Museo Storico

12



I cimeli del Museo Storico

16





Lancia Flaminia presidenziale "Belsito" (1961)

Caro Lettore,

con il presente fascicolo concludiamo la serie dedicata al Museo Storico della Motorizzazione Militare, nella quale abbiamo inteso presentare una rassegna di mezzi d'epoca e storici, militari e civili, con una galleria fotografica che costituisce solo una limitata sintesi del grande patrimonio tecnico e culturale custodito nel Museo.

Questo fascicolo contempla autovetture di rappresentanza e commerciali, in servizio nel periodo a cavallo del secondo conflitto mondiale, alcune fino agli anni '60 ed hanno il particolare fascino connesso da una parte al loro valore estetico e tecnico, dall'altra alla storia ed agli eventi dei quali sono state testimoni.

Questi mezzi storici e d'epoca vengono conservati con passione e sentimento nel Museo, dove opera personale costituito da Autieri, dipendente dall'Arma dei Trasporti e Materiali, erede dell'antico Corpo Automobilistico il cui primo Capo del dopoguerra, Generale Alfio MARZIANI, volle creare nel 1955 come ente morale, anche per conservare e tramandare i valori e le tradizioni degli Autieri, ormai ultracentenari. I valori e le tradizioni, legati ai mezzi storici e d'epoca conservati nel Museo, devono rappresentare argomenti di cultura e di studio da parte dei giovani, per scoprirne le origini e l'evoluzione, e documentarne nuovi aspetti inediti ed interessanti.

Per questo il Museo Storico della Motorizzazione Militare deve continuare ad esistere come un grande bene morale, da non commercializzare come vorrebbe qualcuno, perché i valori e le tradizioni non possono essere svenduti, ma devono essere sostenuti e conservati, con tenacia e passione!

*Ten.Gen. Vincenzo DE LUCA
Presidente Nazionale degli Autieri d'Italia*

LE AUTOVETTURE DELLA NOSTRA STORIA

AUTOVETTURA FIAT 509 DEL 1925



L'autovettura "509" può considerarsi la prima utilitaria Fiat prodotta in grande serie. Fu presentata nel 1925 al salone dell'automobile di Milano. L'anno dopo divenne l'automobile più venduta in Italia. Venne prodotta in diverse versioni: *berlina*, *cabriolet*, *spider*, *coupé* e *coupé royal*.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: mod.109;

Cilindrata: Cm³ 990;

Potenza: CV 22 a 3.400 giri/minuto;

Freni: a pedale, meccanico sulle quattro ruote;

Cambio: tre marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 78 km/h.

AUTOVETTURA LANCIA LAMBDA DEL 1931



L'autovettura venne presentata nel 1922 al Salone dell'Automobile di Parigi e considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia, sia per la linea slanciata ed elegante che per l'avveniristica meccanica. Fu la prima auto al mondo dotata di scocca portante, di sospensioni a ruote indipendenti, tunnel della trasmissione e baule porta bagagli integrati nella carrozzeria. Queste innovative soluzioni furono adottate da tutte le case costruttrici di auto. La Lancia Lambda venne prodotta dal 1923 al 1931. La vettura custodita dal Museo è stata restaurata nel 2007 mantenendo inalterato il profilo di autenticità.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: Tipo 79, Quattro Cilindri in linea;
Cilindrata: Cm³ 2.568; Potenza: CV 69 a 3.500 giri/minuto;
Cambio: quattro marce avanti e retromarcia;
Velocità massima: 120 km/h.

AUTOVETTURA FIAT 2800 “MUSONE” DEL 1938



Costruita dalla FIAT nel 1938, alle soglie della seconda guerra mondiale, come autovettura di rappresentanza. Acquisì il soprannome di “musone” per la linea del cofano a spartivento. La meccanica FIAT dell’epoca prevedeva un motore a sei cilindri in linea, sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molla e ammortizzatore idraulico, retrotreno ad assale rigido con balestre longitudinali.

Nel 1939 venne introdotta la versione militare CMC. Le autovetture “2800” prodotte furono 621.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: tipo 2.800 e sei cilindri in linea;

Cilindrata: Cm³ 2.852;

Potenza: CV 85 a 4.000 giri/minuto;

Cambio: quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 130 km/h.

AUTOVETTURA LANCIA ASTURA CABRIOLET DEL 1938



L'Astura nacque nel 1931, nel periodo della crisi di Wall Street. Il regime fascista commissionò questa autovettura, considerata da parata, alla ditta LANCIA; era costruita, a differenza delle serie precedenti, su pianale rigido. Quest'auto fu realizzata in due esemplari: un modello base, dal nome "ARTENA", poco costoso e la "ASTURA", versione più potente e lussuosa. Quest'ultima segnò il trionfo della LANCIA, poiché ritenuta una tra le auto più belle e prestigiose del momento e richiesta da una clientela molto esclusiva. Venne prodotta dal 1931 al 1939 per un totale di 2.912 esemplari.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: ciclo otto, 8 cilindri a "V";

Cilindrata: Cm³ 2.972; Potenza: CV 82 a 4.000 giri/minuto;

Cambio: quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 130 km/h.

AUTOVETTURA BIANCHI S6 DEL 1939



Nel 1939, alle prime avvisaglie del secondo conflitto mondiale, la fabbrica Bianchi fu dichiarata “stabilimento ausiliario” per la produzione di mezzi per l’Esercito ed il modello S6 fu costruito esclusivamente per le Forze Armate.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: mod.m6 a ciclo otto, 4 tempi;

Cilindrata: Cm³ 2.179;

Potenza: CV 52 a 4.000 giri/minuto;

Freni: a comando idraulico, a mano meccanico sulle ruote posteriori;

Cambio: quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 100 km/h.

AUTOVETTURA ALFA ROMEO 2500 6C "TURISMO" DEL 1939



L'Alfa Romeo sostituì la serie del modello 6C 2300 B con la 2500 6C. Questa autovettura trionfò nelle mostre di auto berline di Ginevra e di Belgrado per l'estetica, ma soprattutto per l'avanguardia della sua meccanica. Fu realizzata anche nel modello Super Sport, che l'ALFA CORSE chiamò "256"; ne furono costruite 279 nel periodo 1939-1943, ma con la fine del secondo conflitto mondiale la produzione cessò per poi essere nuovamente prodotta nel dopoguerra, con i modelli: Sport, Super Sport e Turismo. L'auto fu impiegata per anni dal Ministro della Difesa e poi come automobile di rappresentanza, per delegazioni estere presso la Farnesina.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: 6 cilindri in linea;

Cilindrata: Cm^3 2.443; Potenza: CV 87 a 4.600 giri/minuto;

Cambio: quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 143 km/h.

AUTOVETTURA ALFA ROMEO “BONESCHI” 6C 2500 DEL 1948



L'Autovettura deriva dal modello base “6C Turismo”, prodotta dal 1939 al 1950. La “6C 2500” detta limousine “Boneschi” fu commissionata in sole 25 unità per le esigenze del Presidente della Repubblica, del Presidente del Consiglio, dei Ministeri e del Vaticano.

Attualmente, secondo i dati del Registro Italiano Alfa Romeo (R.I.A.R.), ne rimangono in circolazione solo due.

Questa vettura, custodita all'interno del Museo Storico della Motorizzazione Militare, è quella utilizzata dai Presidenti della Repubblica Enrico De Nicola e Luigi Einaudi.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: 6C 2.500;

Cilindrata: Cm³ 2.443;

Potenza: CV 87 a 4.600 giri/minuto;

Freni: Idraulici sulle quattro ruote, a mano sulle ruote posteriori;

Cambio: Quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 135 km/h.

AUTOVETTURA MERCEDES-BENZ 220 del 1952



La Casa tedesca Mercedes è nata nel 1926, ma le sue radici risalgono a quaranta anni prima, e precisamente quando Karl Benz presentò, il 29 gennaio del 1886, il brevetto della prima macchina della storia, dotata di motore a scoppio. L'autovettura Mercedes-Benz 220 fu presentata al Salone dell'Automobile di Francoforte nel 1951: aveva uno stile ed una linea decisamente retrò, tipica dei modelli del periodo antecedente la Seconda guerra mondiale. Fu prodotta in tre modelli diversi di carrozzeria: berlina, cabriolet, a due o a quattro posti, e coupé. Il pubblico preferì di gran lunga il modello berlina, con 16.066 esemplari, il modello cabriolet raggiunse i 2.275 esemplari, mentre il coupé solamente 85 vetture, forse perché il coupé fu introdotto solo nel 1954, quando già mancava poco alla cessazione della produzione e quando la berlina non fu più costruita.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: I6 M 180 I-6 cilindri;

Cilindrata: Cm³ 2.195; Potenza: CV 80 a 4.800 giri/minuto;

Freni: a tamburo sulle quattro ruote;

Cambio: Quattro marce avanti e retromarcia; Velocità massima: 155 km/h.

AUTOVETTURA LANCIA FLAMINIA BERLINA 2.5 1ª SERIE DEL 1961



La Lancia Flaminia è stata la più grande e lussuosa autovettura italiana dell'epoca e modello di punta della casa automobilistica tra gli anni '60 e '70.

Fu prodotta in tre versioni: la 2.5 prima serie, dal 1957 al 1961, con 2.695 esemplari, la 2.5 seconda serie, dal 1961 al 1963, con 638 unità e la 2.8 dal 1963 al 1970, con 599 auto prodotte.

La vettura fu utilizzata dalle più alte cariche istituzionali italiane e dello Stato del Vaticano.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: Ciclo Otto quattro tempi;

Cilindrata: Cm^3 2.458 – 6 cilindri;

Potenza: CV 102 a 4.600 giri/minuto;

Cambio: Quattro marce avanti e retromarcia;

Velocità massima: 160 km/h.

AUTOVETTURA LANCIA FLAMINIA 335 “BELSITO” del 1961



La storia delle “Flaminie Presidenziali” iniziò nel 1960, quando l’allora Presidente Giovanni Gronchi ne commissionò cinque esemplari a Pininfarina, in occasione della visita, ai primi di maggio del 1961, della Regina Elisabetta II in Italia. Negli anni sessanta le “335” furono utilizzate dal Quirinale come vetture di rappresentanza durante le visite di Stato di sovrani e capi di stato esteri. Una rivista di settore sostiene che il quinto esemplare sarebbe stato donato dal Presidente Gronchi alla Regina Elisabetta e si troverebbe ancora conservato a Buckingham Palace, ma non esistono conferme ufficiali (*citazione: La Manovella, numero 12, anno 2005, pagina 57*).

La Flaminia “335” nacque sulla base del passo allungato a 3.350 mm (da qui il nome di queste autovetture) rispetto ai 2.870 mm della berlina standard. La carrozzeria era più lunga (cm 546 invece di 485,5), più larga (cm 189 invece di 175) e, conseguentemente, più pesante di due tonnellate. Il passo allungato permise di aggiungere una fila centrale con due strapuntini e realizzare un separé con la cabina di guida. Fu l’occasione per “pensionare” la vecchia cabriolet ministeriale d’anteguerra, una Fiat 2800 del 1939.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Motore: Tipo 813.99, 6 cilindri a V (60°); Cilindrata: Cm³ 2457,98;

Potenza: CV 102 a 4.800 giri/minuto; Freni: a disco sulle quattro ruote e freno di stazionamento a mano; Cambio: Quattro marce e retromarcia;

Velocità massima: 120 km/h.

IL MUSEO STORICO



La costituzione del Museo Storico della Motorizzazione Militare risale al 1955 quando, per iniziativa del Capo del Servizio Automobilistico in carica, Tenente Generale Alfio Marziani, fu riconosciuta l'opportunità di iniziare la raccolta del materiale tecnico-storico della Motorizzazione già impiegato dai vari Enti e Reparti dell'Esercito. La proposta di costituzione del Museo trovò favorevole l'Ispettore Generale della Motorizzazione dell'epoca, Gen. C.A. Umberto Gerleri, che ne promosse la determinazione costitutiva da parte dell'Ufficio del Segretario Generale dell'Esercito (atto del 27 ottobre 1956, n. 112639/1).

Il Decreto istitutivo della Presidenza della Repubblica che prevede anche l'elezione del Museo ad Ente Morale, è invece del 4 febbraio 1957. Il medesimo decreto fissa in Roma la sede del Museo ed approva il relativo statuto.

Tra i musei delle varie Armi e Servizi, quello della Motorizzazione Militare è quindi il più recente. Ciò è dovuto a situazioni oggettive, di cui la principale è quella che dal 1902, anno in cui il primo automezzo viene introdotto nell'Esercito, fino al 1935, l'inquadramento dei reparti automobilistici era devoluto a ufficiali provenienti da tutte le Armi e Corpi dell'Esercito, non stabilmente assegnati.



Alfa Romeo 6C 1750 SS “Zagato” del 1929: partecipa regolarmente alla storica Mille Miglia; a pagina precedente: Fiat 2300 Cabriolet del 1961, utilizzata dal Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi

Questo stato di cose non favorì il sorgere e il consolidarsi di quello spirito di corpo necessario per suscitare entusiasmo e interesse a coltivare il culto delle memorie. Con il Gen. Marziani furono promotori appassionati dell'attività organizzativa e di prima raccolta dei materiali per il costituendo Museo vari Generali del Servizio Automobilistico e del Servizio Tecnico della Motorizzazione. In tempi estremamente brevi, grazie alla propulsiva ed esperta opera delle autorità preposte, fra le quali in particolare il Generale Papi, primo direttore del Museo, l'ente si arricchì sempre più di cimeli, documenti, ricordi che testimoniano le vicende in pace e in guerra del Corpo Automobilistico e le esperienze realizzate dal Servizio Tecnico della Motorizzazione.

Tutto ciò, in aderenza al più importante compito istituzionale del Museo, che prevede la raccolta e la custodia di ogni materiale che ricordi imprese automobilistiche militari.

La prima sede del Museo fu in un edificio in Roma-Cecchignola, del grande complesso delle Scuole della Motorizzazione, all'interno della Caserma “Rossetti”. Ben presto però i locali si rivelarono insufficienti a contenere i cimeli man mano raccolti e fu necessario utilizzare altri padiglioni adiacenti. Successivamente il complesso venne ristrutturato collegando i padiglioni con un'apposita costruzione che fu adibita in parte ad ingresso, mentre nello spazio restante vennero sistemati un Sacratio ed i cimeli di maggior interesse.



Sfilata di auto storiche del Museo della Motorizzazione Militare in occasione della festa dell'Arma Trasporti e Materiali, il 22 maggio

Il complesso fu inaugurato il 24 luglio del 1959, nella ricorrenza di San Cristoforo, protettore degli automobilisti. Nel 1974 vennero creati nuovi spazi mediante la costruzione di una tettoia metallica, successivamente ampliata per consentirvi la custodia dei veicoli corazzati, dei mezzi blindati e dei trattori patrimonio del Museo. L'area del complesso venne così a superare i 5.000 mq. ma anche questo spazio risultò insufficiente rispetto alla quantità di cimeli e documenti che venivano ad arricchire il Museo.

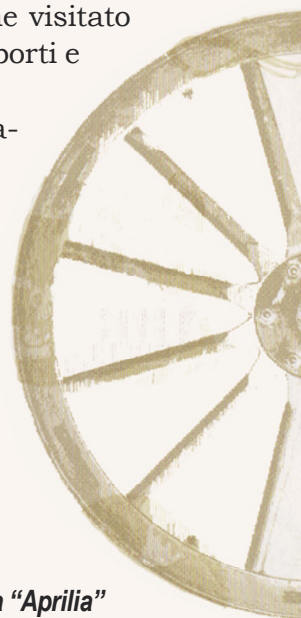
Nel 1991, per iniziativa dell'allora Capo del Corpo Automobilistico, Ten. Gen. Gaetano Messina, il Museo venne trasferito presso la Caserma "Arpaia", dove è tuttora ubicato. Fra gli scopi del Museo va ricordato quello di valorizzare le tradizioni della motorizzazione militare, in modo che i visitatori si trovino di fronte a documenti ispirati ad elevati valori e alla più profonda dedizione alla Patria. Tra i compiti istituzionali del Museo anche quello di favorire e promuovere studi storici relativi alla motorizzazione militare.

Il Museo è attualmente alle dipendenze del Comando dei Supporti Logistici dell'Esercito. Nel tempo, la sua fama è sempre cresciuta: conosciuto all'inizio soltanto nell'ambito del Corpo, si è fatto via via apprezzare nell'ambito di tutte

le Forze Armate e successivamente all'esterno delle stesse, per raggiungere addirittura fama internazionale, divenendo meta di visitatori sempre più numerosi.

Attualmente, oltre a cultori ed appassionati, il Museo viene visitato dai frequentatori dei corsi che si svolgono presso la Scuola Trasporti e Materiali e le altre Scuole della Cecchignola.

Numerose sono anche le visite delle scolaresche, di delegazioni straniere alle quali il Museo viene segnalato dai rispettivi Addetti Militari.



*Lancia "Aprilia"
Berlina del 1939: ha
partecipato all'edizione
2021 della Mille Miglia*

Il 23 luglio 2020 è stato firmato l'Accordo Quadro tra lo **Stato Maggiore dell'Esercito e l'Automobile Club Italia** per la riqualificazione del Museo e il suo inserimento tra i siti di maggior attenzione, per un pubblico di visitatori interessati alla storia dell'automobile, nelle sue diverse versioni sia militari che civili.

L'ammodernamento infrastrutturale prevede l'avvio di un piano triennale di lavori, che inizieranno quest'anno, con finanziamenti comunitari messi a disposizione dal Ministero per i Beni Culturali e per il Turismo. Questo progetto segna un momento importantissimo per il futuro del Museo Storico della Motorizzazione Militare.



I CIMELI DEL MUSEO STORICO



Inno degli Autieri



Corri, vola, va lontano
taccia o infuri la battaglia
dallo Stelvio alla Sernaglia
dall'Isonzo all'Altopiano
corri, vola, va lontano.
Il tuo cuore è nel motore
per la gioia tricolore
corri, vola, corri, va!

Sia che il ciel cupo imperversi
sia che il sole t'arroventi
non han tregua i tuoi cimenti
notte oscure e giorni tersi
sia che il ciel cupo imperversi.

Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri, va!



Mentre fiocca la mitraglia
per le strade polverose
senza soste e senza pose
via con abile schermaglia
mentre fiocca la mitraglia!

Il tuo cuore è nel motore
per la gloria tricolore
corri, vola, corri, va!

Testo: Attilio Schiavoni - Musica: Cesare Barison



**VISITE AL MUSEO STORICO DELLA
MOTORIZZAZIONE MILITARE
IL SABATO SU PRENOTAZIONE**

Viale dell'Esercito, 170
00143 Cecchignola - Roma
Tel. 06.50.23.73.74

e-mail: dirmuseo@comsuplog.esercito.difesa.it

ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTIERI D'ITALIA - Pubblicazione della Presidenza
Nazionale ANAI, 2022 - www.autieri.it - e-mail: segreteria@autieri.it / presidenzaanai@gmail.com