

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

## “90 ANNI. 1000 MIGLIA” A BRESCIA NUOVI CAPOLAVORI TUTTI DA SCOPRIRE La mostra al Museo Mille Miglia aperta fino al 7 gennaio 2018

21 novembre 2017 – Capolavori senza tempo, gioielli del design e della meccanica, preziosi esemplari di raffinato collezionismo: fino al 7 gennaio 2018 al Museo Mille Miglia di Brescia si può visitare “90 anni. 1000 miglia” una straordinaria mostra su auto d’epoca che hanno fatto la storia, che hanno concorso e in certi casi continuano ancora a gareggiare nella corsa più bella d’Italia. Promossa dal Museo Mille Miglia e da Automotive Masterpieces, l’esposizione, grazie al dinamico turn-over delle spettacolari vetture, presenta oltre 30 tra i più spettacolari gioielli della meccanica Made in Italy e costituisce, grazie alla sua natura 2.0, una emozionante esperienza nel mondo della celebre gara di regolarità. Negli ultimi due mesi altre auto hanno raggiunto le sale del Museo per farsi ammirare e raccontarsi agli occhi del pubblico e di appassionati. Fra le più interessanti troviamo la coupé Fiat 8V del 1953 (l’ottava delle rarissime 8V prima serie prodotte in soli 34 esemplari), la Giaur 750 Sport del 1950 costruita dalle Meccaniche Taraschi, la O.S.C.A MT4 - 2AD del 1954 costruita dai fratelli Maserati e carrozzata da Morelli.

“Con la tecnologia BLE (bluetooth low energy) e l’internet of things, abbiamo unito passato e futuro – afferma Sandro Binelli, curatore della mostra e responsabile del progetto culturale Automotive Masterpieces – per raccontare la storia di questi capolavori in chiave tecnologica”. Grazie ai beacon posizionati sulle auto e ai totem touch screen dislocati all’interno del Museo, il passato delle automobili riemerge e prende vita attraverso documenti, articoli di giornale, video originali e fotografie d’epoca. L’intera mostra è concreta espressione del progetto Automotive Masterpieces, una delle più complete enciclopedie virtuali dedicate alle auto d’epoca. Per Binelli “la finalità della mostra è quella di rendere attuale e facilmente fruibile la storia gloriosa di queste vetture, cercando, conservando e talvolta ricostruendo, un patrimonio storico che altrimenti andrebbe irreparabilmente perduto”.

### **Le rarissime 8V coupé ad alte prestazioni sviluppate nel segreto più assoluto**

Comincia nel dopoguerra la storia delle Fiat 8V, un progetto a più mani sviluppato in gran segreto. Un modello da 2 litri fino a quel momento insolito per la produzione Fiat, un coupé ad alte prestazioni, destinata a competere nella classe GT. Il modello viene prodotto solo in 114 esemplari, quella col telaio 106.000008 del 1953 è l’ottava delle trentaquattro 8V della prima serie. Ben accettata dai piloti e dai preparatori italiani, diventò da subito l’auto da battere nella classe di 2 litri, anche grazie alle speciali versioni costruite da Zagato o da Siata. La numero 8 esposta in questi giorni al Museo, esce dallo stabilimento il 5 marzo 1953 per Emanuele Filiberto Nasi, figlio del barone Carlo Nasi e Tina Agnelli, nipote dunque di Giovanni Agnelli, il fondatore della Fiat.

Emanuele Filiberto Nasi fu presidente dell’Automobile Club Torino e disputò con quella macchina la corsa in salita Colli Torinesi, Sassi-Superga; la vettura, col numero 128 (targa TO143309) si classificò 7<sup>a</sup> nella categoria Turismo Internazionale dei 2000cc. Nell’agosto 1956 venne venduta a Benedetto Testa e ri-targata BS38945. Venne poi messa a disposizione di Antonio Siddi, velocista e lunghista, medaglia di bronzo ai Giochi Olimpici di Londra nel 1958. Con il n°319 Siddi partecipò alla Mille Miglia

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

del 1957 ma non riuscì a terminare la gara. Nel giugno dello stesso anno Siddi acquistò la vettura.

## **La Giaur 750, l'auto da corsa teramana costruita con residuati bellici**

È il 1950 quando il pilota di Teramo Berardo Taraschi decide di costruirsi la propria auto da corsa utilizzando, tra i vari componenti, anche alcuni residuati bellici. Un'intuizione che si rivela più che favorevole e infatti, a seguito di diversi successi sportivi, la Meccanica Taraschi, già proprietaria del marchio Urania, stringe un patto con i f.lli Giannini affinché gli forniscano i loro piccoli, ma potenti motori. Dall'unione tra Giannini e Urania nasce così la Giaur, e con lei la 750 Sport. L'auto col telaio BT004 esposta alla mostra, è stata assemblata nel 1950 e venduta ad Italo Arlini-Di Brigida di Pineto che corse nella Mille Miglia del 1950, finendo 71° assoluto e 6° di classe. Fu successivamente venduta a Gustavo Laureati di Grottammare, che corse in coppia con Elio Celani la Mille Miglia del 1951, ma non portò a termine la gara. Laureati con la Giaur tentò ancora la Mille Miglia del 1953, questa volta in coppia con Amedeo Francescangeli; si piazzò 161° assoluto e 11° di classe. In seguito, nelle mani dei fratelli Francesco e Vincenzo De Angelis l'auto partecipò alla Mille Miglia del 1954, piazzandosi 156ma assoluta e 12ma di classe. L'auto partecipò poi a diverse competizioni come il Circuito di Salerno, di Terni, la cronoscalata Vermicino-Rocca di Papa, etc. Verso la fine del 1955 Francesco De Angelis scambiò la Giaur BT-004 con il veterano delle corse Alfredo Tinazzo per un'Alfa Romeo 1900.

## **O.S.C.A MT4 -2AD, 1954: l'auto da corsa per i veri piloti**

Cessata l'attività dell'Officina Alfieri Maserati, i tre fratelli Ettore, Ernesto e Bindo Maserati decidono di rimettersi in gioco costruendo auto da corsa in edizione limitata. Siamo nel 1947, e a San Lazzaro di Savena due anni dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, nascono le "Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati", in una parola: O.S.C.A. I tre erano veri piloti e le loro piccole O.S.C.A. erano vere auto da corsa. La prima automobile O.S.C.A. fu la MT4, ovvero Maserati Tipo 4 cilindri che, nei successivi otto anni, venne sviluppata nella più vittoriosa vettura sport/racing al mondo, al di sotto dei 1500 cc. L'MT4 esposta al museo con il telaio 1151 e ora carrozzata Morelli, divenne la vettura ufficiale del pilota francese Louis Chiron alla Carrera Panamericana del 1954, dove si classificò terzo in classe. Venduta all'inizio del 1955 a Giulio Cabianca di Verona che si classificò sesto in classe al Giro di Sicilia, partecipò seppur ritirandosi alla Mille Miglia e fu primo in classe e secondo assoluto al Circuito del Mugello. In quell'anno l'auto si classificò anche terza assoluta e seconda in classe alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Morelli rifece la carrozzeria durante l'inverno di quell'anno per renderla simile al modello 1956. Nella Mille Miglia del 1956 la vettura giunse prima in classe, sconfiggendo le Porsche. Molto probabilmente questa è l'auto che proprio in quell'anno portò Cabianca al trionfo alla Coppa d'Oro delle Dolomiti ed al Giro delle Calabrie.

**La mostra è aperta al pubblico tutti i giorni dalle 10.00 alle 18.00.**

### **Ufficio Stampa Equipe International**

Tel: +39 0234538354

Marta Canali [marta.canali@equipemilano.com](mailto:marta.canali@equipemilano.com)

Maria Grazia Vernuccio [mariagrazia.vernuccio@equipemilano.com](mailto:mariagrazia.vernuccio@equipemilano.com)

Immagini e comunicati stampa sono disponibili al link <http://www.automotivemasterpieces.com/press.html>

Per maggiori informazioni: [info@automotivemasterpieces.com](mailto:info@automotivemasterpieces.com)

[www.automotivemasterpieces.com](http://www.automotivemasterpieces.com) | [www.museomillemiglia.it](http://www.museomillemiglia.it)