



F.COLET EN CARAVANA

NUESTROS VIAJES

ALEMANIA

ALSACIA EN NAVIDAD

AUSTRIA

BÉLGICA

DINAMARCA

ESTONIA

FINLANDIA

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

HUNGRÍA

IRLANDA

ITALIA

Toscana y mucho más

Toscana y Costa Azul

Ferrari Maranello

Ferrari Módena

Museo Auto Torino

LUXEMBURGO

MALTA EN AVIÓN

MÓNACO

NORUEGA

PORTUGAL

"PUENTES" Y "FINDES"

REPÚBLICA CHECA

SAN MARINO

SUECIA

SUIZA

ORGANIZA TU VIAJE

MOVESE POR EUROPA

COSAS DEL CARAVANING

MUSEOS SOBRE RUEDAS

MUSEOS AIRE Y GUERRA

DE LA "A" A LA "Z"

PARQUES ATRACCIONES

TURISMO VALLADOLID

Contacto

Aviso legal

Mapa del sitio



Museo dell'Automobile di Torino



Es para mí una enorme satisfacción contar con la colaboración de mi buen amigo Joaquín Blas Sanz, autor de este fantástico reportaje, con el que conoceremos más de cerca el estupendo Museo del Automóvil de Turín.

Nos une una amistad de más de treinta años cimentada en nuestra común afición por el mundo del modelismo, del automóvil y de la Fórmula 1.
Gracias por tu magnífico trabajo, Joaquín.

El Museo dell'Automobile di Torino

El nombre oficial es **Museo dell'Automobile di Torino**, aunque también es conocido como "Museo Nazionale dell'Automobile Avv. Giovanni Agnelli", al fin y al cabo se halla en la ciudad de FIAT. Fue construido en 1932, por lo que se puede decir que es un clásico dentro del panorama automovilístico mundial.



Se ha remodelado completamente en 2011 a las órdenes del arquitecto *Cino Zucchi* apoyado por el escenógrafo *Francois Confino* en la configuración del espacio expositivo convirtiéndolo en un museo muy dinámico y moderno.

Aspectos prácticos

No se encuentra situado en el centro de Turín, está en el barrio de Lingotto y al lado del río Po. Hay que tener en cuenta que si vamos en coche, el museo no dispone de parking y que tampoco hay ninguno público cercano, por lo que aparcar en toda esa zona es muy complicado y conlleva perder mucho tiempo y eso con suerte.

Dependiendo de donde se este alojado, lo mejor es utilizar el transporte público. A no mucha distancia se encuentra la estación de Metro de Lingotto de la Línea 1, y desde allí es un paseo acercarse hasta el museo.

El museo se encuentra ubicado en:

Corso Unità d'Italia 40 – 10126 Torino
 Tfno.: 011 677666/7/8
www.museoauto.it

El horario de apertura varía según los días:

Lunes de 10 a 14.
 Martes de 14 a 19.
 Miércoles, jueves y domingo de 10 a 19.
 Viernes y sábado de 10 a 21.

Las tarifas en 2016 son las siguientes:

Entrada general: 12 €
 Entrada reducida: 8 € (personas mayores de 65; menores de 6 a 14 años; personas con discapacidades; grupos de más de 15 personas; estudiantes universitarios con libreta).
 Entrada gratuita para menores de 6 años.

La visita

Paseando nos acercamos a la entrada de este museo de nada menos que 19.000 m² que cuenta con más de 200 vehículos expuestos. En el que, naturalmente y como no podía ser de otra manera, predominan los automóviles italianos y por supuesto todo lo relacionado con FIAT, algo que no es de extrañar pues estamos en su "casa".

Eso no implica que los vehículos expuestos no abarquen un amplio abanico de la producción mundial desde sus inicios y que los más importantes en la historia tengan su hueco.

Imprescindible su visita para todo buen aficionado al automóvil y también muy interesante para los acompañantes que, a veces, acuden un poco "a remolque" a estos centros, y lo mismo para otros visitantes que acuden a todo tipo de museos, por su concepción moderna de la exposición alejada de los parámetros clásicos de coches expuestos uno detrás de otro.

Un museo que con la remodelación exterior ha adquirido mayor importancia como ejemplo arquitectónico y que impacta desde que conseguimos tenerlo a la vista:





La entrada principal del Museo Nazioale dell'Automobile de Torino



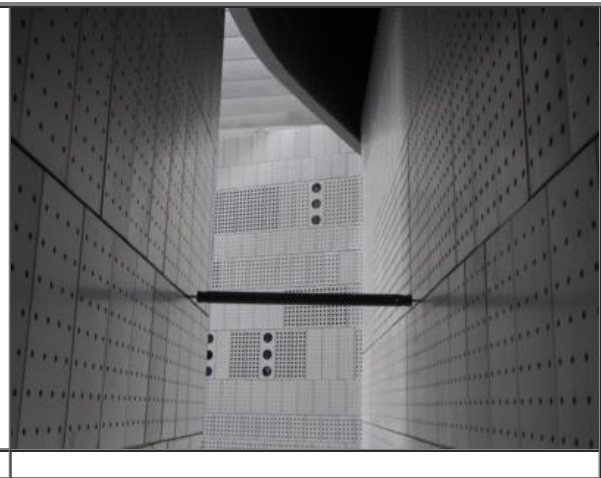
Espectacular fachada del Museo



Y traspasada la puerta entramos en su impresionante hall:



El interior del hall de entrada



Un interior muy parecido al exterior, moderno y funcional, de techo elevado. Parece que no haya coches..., pero no nos alarmemos, están ahí, solo hay que esperar un poco para comenzar a verlos, y son muchos.

El recorrido comienza en su amplio y funcional vestíbulo, ascendiendo por unas escaleras mecánicas hasta la segunda y última planta, y por la que comienza la visita bajo el nombre de **L'Automobile e il novecento**.



LEGENDA

- PIANO 2**
- 1.1 SPERANZA
 - 1.2 I CAVALI DIVENTANO FANTASMA
 - 1.3 A TUTTA VELOCITÀ
 - 1.4 IL GRANDE GARAGE DEL FUTURO
 - 1.5 FERVORE MECCANICO DEL NOVECENTO
 - 1.6 FINO AL CENTRO DEL MONDO
 - 1.7 IL LUOGO DEL MONDO
 - 1.8 LA FORNIDA ECONOMIA LE CARTE
 - 1.9 I PULCI ANNO VENTI E TRINITA
 - 1.10 ARMOIRANICA
 - 1.11 TUTTO CAMBIA
 - 1.12 LA RIVOLUZIONE ITALIANA
 - 1.13 LA RIVOLUZIONE FRANCOSE
 - 1.14 GLI ANNI DELLA RIFLESSA
 - 1.15 DANDEE E GOLLIA
 - 1.16 ARREDA LA PLEISTOCENE
 - 1.17 I GIOVANI ALLA CONQUISTA DEL MONDO
 - 1.18 NUOVE TENDENZE IN EUROPA E NEL MONDO
 - 1.19 GIOCHI STE LIBER
 - 1.20 GIORNALEZIONEM
 - 1.21 DESTINO

PIANO 1

- 2 AUTOMOBILE
- 2.01 ANTONIO DI CARRACIA
- 2.02 METABORISMO
- 2.03 PUBBLICITÀ
- 2.04 FOLKSWAGEN
- 2.05 GRUNDIG
- 2.06 HONDA
- 2.07 ALFA ROMEO
- 2.08 DESIGN

PIANO TERRA

- 3 LEARNING
- 3.1 DESIGN
- 3.2 LEARNING
- 3.3 LEARNING

LEGENDA

- 000 PRESENTAZIONE**
- 0.1 INTRODUZIONE
 - 0.2 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.3 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.4 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.5 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.6 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.7 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.8 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.9 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.10 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.11 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.12 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.13 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.14 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.15 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.16 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.17 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.18 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.19 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.20 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.21 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.22 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.23 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.24 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.25 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.26 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.27 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.28 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.29 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.30 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.31 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.32 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.33 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.34 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.35 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.36 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.37 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.38 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.39 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.40 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.41 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.42 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.43 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.44 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.45 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.46 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.47 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.48 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.49 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.50 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.51 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.52 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.53 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.54 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.55 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.56 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.57 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.58 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.59 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.60 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.61 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.62 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.63 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.64 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.65 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.66 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.67 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.68 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.69 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.70 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.71 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.72 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.73 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.74 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.75 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.76 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.77 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.78 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.79 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.80 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.81 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.82 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.83 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.84 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.85 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.86 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.87 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.88 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.89 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.90 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.91 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.92 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.93 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.94 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.95 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.96 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.97 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.98 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 0.99 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE
 - 1.00 THE GREAT GARAGE OF THE FUTURE

- 000 PRESENTAZIONE**
- 1.01 ALFA ROMEO
 - 1.02 HONDA
 - 1.03 HONDA
 - 1.04 HONDA
 - 1.05 HONDA
 - 1.06 HONDA
 - 1.07 HONDA
 - 1.08 HONDA
 - 1.09 HONDA
 - 1.10 HONDA
 - 1.11 HONDA
 - 1.12 HONDA
 - 1.13 HONDA
 - 1.14 HONDA
 - 1.15 HONDA
 - 1.16 HONDA
 - 1.17 HONDA
 - 1.18 HONDA
 - 1.19 HONDA
 - 1.20 HONDA
 - 1.21 HONDA
 - 1.22 HONDA
 - 1.23 HONDA
 - 1.24 HONDA
 - 1.25 HONDA
 - 1.26 HONDA
 - 1.27 HONDA
 - 1.28 HONDA
 - 1.29 HONDA
 - 1.30 HONDA
 - 1.31 HONDA
 - 1.32 HONDA
 - 1.33 HONDA
 - 1.34 HONDA
 - 1.35 HONDA
 - 1.36 HONDA
 - 1.37 HONDA
 - 1.38 HONDA
 - 1.39 HONDA
 - 1.40 HONDA
 - 1.41 HONDA
 - 1.42 HONDA
 - 1.43 HONDA
 - 1.44 HONDA
 - 1.45 HONDA
 - 1.46 HONDA
 - 1.47 HONDA
 - 1.48 HONDA
 - 1.49 HONDA
 - 1.50 HONDA
 - 1.51 HONDA
 - 1.52 HONDA
 - 1.53 HONDA
 - 1.54 HONDA
 - 1.55 HONDA
 - 1.56 HONDA
 - 1.57 HONDA
 - 1.58 HONDA
 - 1.59 HONDA
 - 1.60 HONDA
 - 1.61 HONDA
 - 1.62 HONDA
 - 1.63 HONDA
 - 1.64 HONDA
 - 1.65 HONDA
 - 1.66 HONDA
 - 1.67 HONDA
 - 1.68 HONDA
 - 1.69 HONDA
 - 1.70 HONDA
 - 1.71 HONDA
 - 1.72 HONDA
 - 1.73 HONDA
 - 1.74 HONDA
 - 1.75 HONDA
 - 1.76 HONDA
 - 1.77 HONDA
 - 1.78 HONDA
 - 1.79 HONDA
 - 1.80 HONDA
 - 1.81 HONDA
 - 1.82 HONDA
 - 1.83 HONDA
 - 1.84 HONDA
 - 1.85 HONDA
 - 1.86 HONDA
 - 1.87 HONDA
 - 1.88 HONDA
 - 1.89 HONDA
 - 1.90 HONDA
 - 1.91 HONDA
 - 1.92 HONDA
 - 1.93 HONDA
 - 1.94 HONDA
 - 1.95 HONDA
 - 1.96 HONDA
 - 1.97 HONDA
 - 1.98 HONDA
 - 1.99 HONDA
 - 2.00 HONDA

PIANO 2

L'AUTOMOBILE E IL NOVECENTO
 Voi siete qui, pronti per un'avventura straordinaria attraverso una storia millenaria fatta di sogni, passioni, tecnologia e futuro. La storia dell'automobile.

START OF THE VISIT 2nd FLOOR

THE CAR AND THE 20th CENTURY

You are here, ready to embark on an extraordinary adventure, a centuries-old history made of dreams, passions, technology and future. The history of the car.



PIANO 1

L'UOMO E L'AUTOMOBILE

You are here and about to begin a journey to discover the relationship between the man, to understand what a car is made how it is built.

1st FLOOR

THE CAR AND MAN

You are here and about to begin a journey to discover the relationship between the man, to understand what a car is made how it is built.



PIANO TERRA

L'AUTOMOBILE E IL DESIGN

Voi siete qui e tutto quello che avete intorno a design, dalla progettazione al percorso creativo che precede la realizzazione di un'automobile. Stile, linee sempre diverse e innovative... ecco come si creano gli quattro ruote.

GROUND FLOOR

THE CAR AND DESIGN

You are here and all that you have around you is design, from the planning to the creative route which precedes the realization of a car. Styles, lines, which are always different and innovative... this is how four-wheeled myths are created.



Para ello seguiremos las indicaciones que se hallan en el plano del tríptico entregado con la entrada y que nos guiará por todo el viaje a través de la historia del automóvil.

Aquello locos cacharros...

Cómo no podía ser de otra manera empezamos por el inicio de la historia del automóvil, desde la primeras ideas, los principios, incluido el propio *Leonardo da Vinci*, todo ello bajo el epígrafe de *Genesis*.



Genesis

Después se suceden diversos espacios: *I cavalli diventano fantasma*, *A tutta velocità*, *Il grande garage del futuro*, *Fervore meccanico del novecento* y *Fino al centro del mondo*. Y en ellos nos vamos adentrando, uno tras otro.

Enseguida nos encontramos con el que se puede calificar como el primer automóvil de la historia, la famosa "**Carreta de Cugnot**" (1769), también conocida como "fardier". Modelo a vapor y que a la vez fue el primero de tracción delantera y por si fuera poco todo ello, sufrió el primer accidente automovilístico de la historia al empotrarse en una pared. Fue construida por el ingeniero francés *Nicolas-Joseph Cugnot* para su utilización en el transporte de piezas de artillería del ejército, pero no llegó a cuajar.

Curiosamente el modelo exhibido es una reproducción y ni siquiera al mismo tamaño, pues es más reducido, del original que se encuentra en el *Conservatoire National des Arts et Métiers de París*.

El proyecto de un automóvil pasó al olvido y la máquina de vapor tuvo más éxito en el ferrocarril pero, entre mediados y finales del siglo XIX, el automóvil volvió a estar en ebullición, nunca mejor dicho, periodo representado por la “**Carrozza di Bordinò**” (1854), desarrollada por el considerado pionero italiano de la automoción *Virgilio Bordinò*, militar de profesión, y que fue construida en el Arsenal Militar de Turín. Su motorización es a vapor pero en este caso de propulsión trasera y el nombre de carroza lo tiene bien puesto porque se trata de un coche de caballos al que se ha desprovisto de ellos. Se encuentra en una zona del museo de decoración oscura, con juego de luces aunque no muy bien iluminada, algo que se repetirá en más secciones del mismo.



Carreta de Cugnot-Fardier (1769)



Carreta de Bordino (1854)

No abandonamos los vehículos de vapor. Enseguida nos encontramos con uno más sencillo y de tres ruedas, el “**Triciclo a vapore**” (1891), obra del ingeniero italiano *Enrico Pecori*.



Triciclo a vapore (E.Pecori, 1891)

Continuando nuestra visita nos encontramos con una sorpresa, el famoso “**Jamais contente**” (1899); automóvil eléctrico que fue el primero que consiguió superar los 100 km/h. (exactamente 105,882), el 29 de abril o el 1 de mayo (hay duda en la fecha), en Achères, cerca de París. El belga Camille Jenatton fue su constructor y piloto.

Este automóvil representa un momento de la historia en el que todavía no estaba claro que tipo de motorización sería la elegida, empleándose indistintamente el motor de vapor (aunque ya menos), el eléctrico y el de explosión.

En esos momentos parecía que el motor eléctrico tenía más futuro pero al final la historia no se ha escrito así. La sorpresa de encontrarse con este *caza-records*, encierra a su vez otra sorpresa: nuevamente estamos ante una reproducción del modelo original que se halla en el museo del automóvil de Compiègne (Francia), hecho que ya no se volverá a repetir a lo largo de nuestra visita. Lo que si se repite es la baja iluminación para fotografiarlo.



El "Novecento"

Después pasamos ya a la sala de los primeros automóviles del siglo XX, el *noveciento*, y los anteriores, por muy poco, al nacimiento del nuevo siglo, en la que predominan, como ya advertimos, la industria italiana. Esta sala es mucho más clásica en su concepción y en la distribución de los automóviles que en ella se muestran, todos alineados unos junto a otros. Decoración clara, buena iluminación con claraboyas, en definitiva, el concepto de exposición que era habitual hasta hace unos años.

De los que automóviles cuya "partida de nacimiento" es anterior a 1900, se pueden ver el **Benz Victoria** (1893) y el **8 HP Break** (1899), el **Peugeot tipo 3** (1892), el **Bernardi 3,5 HP** (1896), el **Panhard-Levassor B1** (1899), y algunos Fiat.



El siglo XX echaba a rodar...

Entre estos pioneros, en los que definitivamente el motor de explosión ha sido el elegido para el desarrollo de lo que será el automóvil, podemos poner como ejemplo algunos modelos como el **Fiat 12/16 HP** (1903), del que se construyeron 110 ejemplares y que entre sus características cuenta con radiador de nido de abeja y como curiosidad se trata del primer modelo de Fiat que se exportó. El **Florentia 10 HP** (1903), construido en Florencia bajo licencia de la francesa Schneider y del que sólo se conserva este ejemplar. Con ellos también podemos ver un **Darracq 9,5 HP** (1902), y un **Oldsmobile Curved Dash** (1904).



Fiat 12/16 HP



Florentia 10 HP

Otros modelos interesantes de esta época que se hallan expuestos son el **Fiat Zero** (1912), el **Fiat 24/32 HP** (1905), el **Legagno A** (1908), o el **De Dion & Bouton BG** (1907).

Y por último, en lo que llaman: **"Fino al centro del mundo"**, destaca el famosísimo **Itala 35/45 HP "Pechino"** (1907), que cubrió en sesenta días el raid Pekín-París de 14.994 kms., a los mandos del príncipe **Scipione Borghese**, el mecánico **Ettore Guizzardi** y **Luigi Barzini**, invitado especial y periodista del "Corriere della Sera".

Como único premio los vencedores recibieron una botella de champagne. De ahí nació la tradición de celebrar las victorias en el automovilismo con una botella de este preciado vino espumoso.

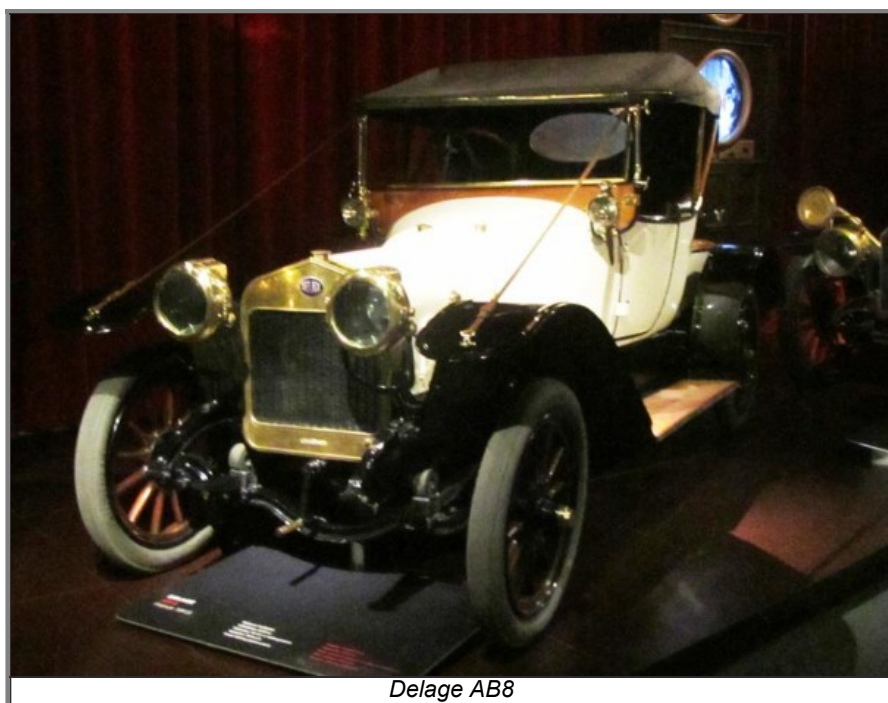




Itala 35/45 HP "Pechino"

A continuación se disponen una serie de espacios o dioramas que se van sucediendo con un criterio no siempre de continuidad. ***Il lusso dell'auto, La guerra scombinata le carte e il folli anni venti e trenta, Aerodinamica y Tutto cambia.*** En ellos la iluminación es variada y grandes fotografías muy apropiadas como decoración acompañan a los automóviles que se nos muestran.

En la transición a los años que siguieron a la Gran Guerra nos encontramos con modelos como el **Delage AB-8** (1913), representante de una marca europea de gran reputación hasta su desaparición en 1935.

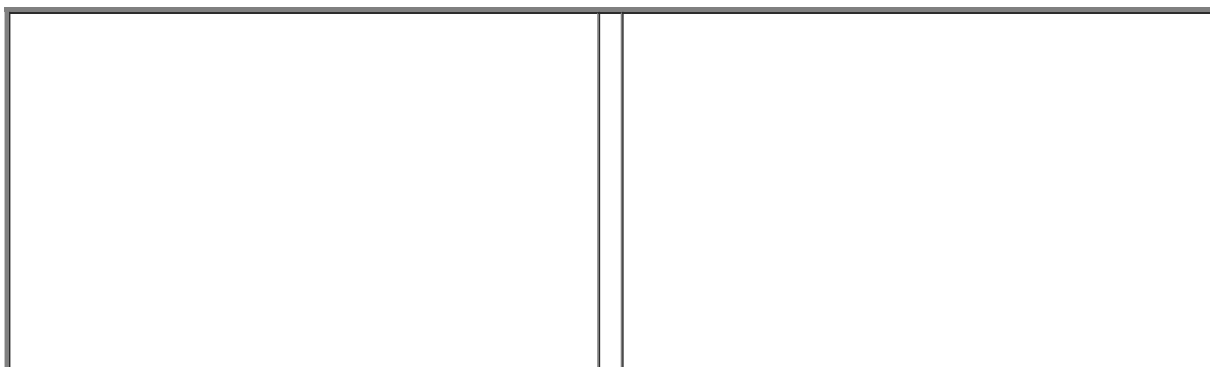


Delage AB8

De aquellos momentos de la historia también podemos admirar otros automóviles como el **Rolls-Royce 40-50 HP** (1914), los **Isotta Fraschini 8** (1920) y **8A** (1929), el **Spa 23 S** (1922), o el francés **Citroën C3-5CV** (1922).

Avanzando en el transcurrir del siglo XX, en los siguientes espacios se mezclan como decoración temas que van desde la desigualdad, los problemas raciales, la gran crisis de 1929 hasta la riqueza, el lujo, el esplendor y los avances tecnológicos de los años treinta, junto con sus convulsiones económicas, políticas y militares que terminaron con la Segunda Guerra Mundial llamando a la puerta.

En esos escenarios aparecen ante nosotros diversos automóviles protagonistas de su tiempo, desde el **Austin Seven**, vehículo pequeño y popular, en producción desde 1923 a 1939, hasta el **Lancia Aprilia**, que se comenzó a fabricar en 1937 aunque el modelo que podemos admirar es de 1947, en plena posguerra, que fue representante del diseño italiano y la importancia de la aerodinámica que, en la década de los treinta era ya notoria en la industria automovilística y modelo ejemplo del refinamiento que conseguía **Vicenzo Lancia** en sus automóviles.





Austin Seven



Lancia Aprilia

En esta misma sección del museo la innovación francesa está representada con el **Citröen 11 CV "Traction Avant"** (1934), que supuso una auténtica revolución por su tracción delantera que, si bien no fue el primero en ponerla en práctica si fue el que acabaría popularizándola. Obra del ingeniero André Lefèvre, tenía más características vanguardistas, como la carrocería aerodinámica con estructura autoportante o la suspensión independiente a las cuatro ruedas con barras de torsión. Estuvo en fabricación hasta 1957 y se produjeron 700.000 ejemplares. El modelo expuesto procede de una donación de la propia Sociedad Anónima André Citroën.



Y para terminar como modelo representativo de la tecnología alemana, se halla presente el **Mercedes 500 K** de 1936, ejemplo de una mecánica sofisticada con compresor y fabricado en un número limitado de ejemplares en diversas versiones. Como fondo de ambiente detrás una gran fotografía de gente de alta alcurnia, millonarios, aristócratas o políticos, o todo a la vez, algunos admiradores de la pujanza tecnológica y militar alemana que tan malos presagios avanzaba y otros sorprendidos, sin poder de reacción.



Mercedes 500 K

Estos modelos no se encuentran solos, están acompañados de otros representantes de esa época como **Fiat 508 "Balilla"** de 1932, el **Fiat 500** de 1936, el **Hispano-Suiza K6** de 1935, el **Buick 41C** o el **Packard Super-Eight 1501** de 1937.

Como se anunció, también hay un espacio dedicado a la guerra, a las dos guerras mundiales, la primera representada por el famoso taxi de París que llevo tropas al frente, el **Renault AG-Fiacre Paris** y el **Fiat 4**. Y de la Segunda no podía faltar el famoso **Jeep.Willy**.

Tras los vientos de guerra que azotaron todo el planeta, las fábricas volvieron poco a poco a la producción de bienes de consumo y por lo tanto de automóviles. Entramos en las áreas denominadas **La rivoluzione italiana, La rivoluzione francese, Gli anni della ripresa, Davide e Golia y Arriva la felicità.**

Para abrir boca nos encontramos con el prototipo experimental **Fiat turbina** de 1954 al que se dedica un buen espacio, acompañado de cerca por un **Cisitalia 202** de 1948, pero parece mucho más interesante fijarnos seguidamente en un modelo más cercano y real que inició la motorización en masa, el famoso **Fiat 600**.

Qué decir de este coche diseñado por **Dante Giacosa** y lanzado en la primavera de 1955 y que tanto protagonismo ha tenido en nuestro país, quizá incluso mucho más que en la Italia de procedencia y donde tuvo la competencia en su misma marca con el no menos famoso **Fiat Cinquecento**, renacido en nuestros días.



Fiat 600



Fiat 500

El 600 tuvo la versión **Multipla**, el antecesor del monovolumen actual, un coche familiar en un tamaño contenido que permitió a las familias poder disfrutar de un domingo en la playa o en el campo. También fue empleado como taxi por su capacidad. Junto a este se encuentra uno de los primeros scooters que también nos hablan de días alegres y felices a sólo unos años de finalizada la contienda mundial.



El Fiat Multipla, antecesor de los monovolúmenes

El automóvil se iba popularizando y junto a los coches grandes, sobre todo los americanos y también, algunos europeos influenciados por ese diseño del otro lado del Atlántico, lo que predominaban eran los pequeños vehículos como *un David ante Goliath*.

No falta el archiconocido **Morris Mini**, pero al ser tan famoso nos llama más la atención un montaje muy divertido con un **Acma Vespa** de 1958 saliendo de una caja de juguetes (a veces es sustituido en la exposición por otro modelo aún más representativo y también saliendo de otra caja de juguetes, se trata del famoso **Isetta**), comparado con un gigante como el **Cadillac 62** de 1947.





¡Menuda vitrina hace falta para una "miniatura" así!

Tampoco podemos olvidar a esos otros coches de tamaño mayor que también se encuentran en el museo, sobresaliendo automóviles italianos como el **Fiat 1900B Gran Luce**, el **Lancia Aurelia**, el **Lancia Flaminia Presidenziale** de 1957, restaurado y venido directamente del parque móvil del *Palazzo del Quirinale* o el americano **Oldsmobile 98**.

Y a continuación llegamos al automóvil que revolucionó todo lo conocido hasta entonces pues parecía venido del futuro, una verdadera "revolución francesa": el **Citroën DS** (conocido como la *diosa* o en nuestro país como "*Tiburón*").

Presentado en el Salón de París de 1955 como sucesor del Traction Avant (11 CV). Sus innovaciones dejaron a todo el mundo boquiabierto. Aerodinámico, con suspensión hidroneumática, cambio hidráulico, etc., quizá lo único que no fue algo novedoso fue el motor, clásico, en una carrocería de ensueño.

Ha sido elegido como el coche más bonito del siglo XX, y en el tercer lugar como *coche del siglo XX*, galardones no oficiales pues hay muchas clasificaciones y por ello no hay que darles mayor importancia, pero realmente merecería ser el más bello y el coche del siglo a la vez.

El modelo expuesto no es realmente un coche, ya que le faltan las ruedas, pues se trata de una de las carrocerías utilizadas en los salones para impresionar al público, y parece que esta a punto de despegar.



Citroën DS 19 - "Tiburón"

Continuando nuestro tránsito por esta segunda planta nos vamos a encontrar con una serie de montajes muy curiosos y relacionados principalmente con los años sesenta, enlazando secciones como **Arriva la felicidad con I giovani alla conquista del mondo**. La juventud se lanza a la conquista del mundo queriendo cambiar las cosas, el modo de vida, buscando el amor, la felicidad, la paz, la libertad, la utopía...

En el museo nos muestran, junto a grandes fotografías y pantallas decorativas, algunos modelos que transmiten esos cambios, desde un romántico **Jaguar E** de 1969 hasta un **Citroën 2CV** "Pop Art".



Detalle del Jaguar E convertible (1969)



La "Cirila" fue la reina del "Flower Power"

Sin olvidar la música que tanto cambió en esa década. Muchas portadas de discos relacionados con el automóvil cuelgan de las paredes, sorprendiendo al espectador por la cantidad de veces que un automóvil ha sido protagonista del diseño de un disco.



La música y el automóvil...



...han ido siempre de la mano

Imprescindible en esta zona la famosa furgoneta **Volkswagen Transporter**, aunque en este caso forma parte del decorado, un decorado musical donde la Volkswagen esta partida por la mitad, mostrando su interior, mientras por sus ventanillas nos llegan imágenes de conciertos de rock y pop a los que nos transporta imaginariamente, como lo hizo en su momento en la realidad e incluso lo sigue haciendo en nuestros días pues quedan muchas en funcionamiento.



La VW Transporter Concerto

Estamos llegando al final de nuestra visita por la segunda planta, pero antes podremos ver secciones como **Nuove tendenze in Europa en el mondo**, **Good Bye Lenin**, **Globalizzazione** y **Destino**.

En la primera entramos en los finales de los años sesenta y principios de los setenta a través de automóviles como el **Iso Rivolta Lele F** (1972), el **Ferrari 308 GTB** y el famoso **NSU Ro 80** (1966), que pudo ser un modelo

revolucionario como lo fue el Citroën DS, pero en este caso alemán, llegando a ser calificado como coche del Año en Europa, y que sin embargo a pesar de todos sus avances fue lastrado por una mecánica con motor rotativo Wankel que en la teoría era lo mejor ideado hasta entonces y que sin embargo no dejó de dar problemas haciendo que este coche haya pasado a la historia como un gran fracaso, tanto que Volkswagen, que ya era propietaria de Auto-Union y NSU, tomó la decisión de apostar por la marca Audi que procedía de la primera y hacer desaparecer la denominación de NSU.

Good bye Lenin. Un diorama, un montaje nos lleva a la caída del muro de Berlín y al **Check Point Charlie** para encontrar representantes de la producción de automóviles del Este.

El **Syrena L105** polaco y sobre todo el más famoso de todos, el **Trabant 601**, producido en la Alemania Oriental desde 1963 a 1990 y conocido como "Trabi", fue la respuesta del Este al Volkswagen Beetle, basándose en los DKW y sus motores de dos tiempos.

Sus "felices" propietarios tenían que esperar hasta diez años para poder conducirlo por lo que la vida media de estos coches era de 28 años ya que se procuraba mantenerlos lo mejor posible. En la actualidad se ha convertido en un icono representante de la "guerra fría".



El Trabant 601 junto al Muro

Terminamos la visita en esta planta accediendo a la áreas de **Globalizzazione y Destino** en las que encontramos referencias a la actualidad, al hecho de que ya no hay fronteras, a la interdependencia, la deslocalización y el poder de los "mercados" y los poderes financieros.

Se nos recuerda la importancia del Medio Ambiente y el desastre al que podemos llevar a este planeta de continuar contaminando como hoy día se hace, convirtiéndolo en un mundo oscuro e inhóspito en vez de conseguir un mundo luminoso y limpio con el uso de las energías alternativas. La muestra incluye dos montajes, uno de ellos como una Tierra totalmente arrasada, calcinada y apocalíptica, mientras que el otro espacio es luminoso con vehículos movidos por energías renovables.



Esto no pinta bien... ¡Apocalipsis!

Menos mal que el sol nos redimirá de nuestra mala cabeza...

Continúa la visita por la primera planta a través de la exposición que aquí recibe la denominación de **L'Uomo e l'automobile**. Comenzaremos por las zonas que responden a los nombres de **Autorino, Sinfonia mecánica, Metamorfosi, Follia y Giungla**.

La primera es la unión de las palabras "Auto" y "Torino" para significar la importancia que ha tenido el automóvil en esta ciudad industrial del norte de Italia, capital de Fiat. Podemos pasear por un plano gigante de la ciudad

iluminado y observar las calles y monumentos más importantes a vista de pájaro, presidiendo esta ciudad del automóvil un **Fiat Cinquecento** y la *Mole Antonelliana* de la ciudad.



"Aurino"

Pero aunque Turín parezca solamente Fiat, en su momento también fue cuna de otras marcas, sobre todo al principio del siglo XX, por eso fuera de este enorme plano que podemos "sobrevolar" acompañan al pequeño Fiat otros modelos más antiguos pero también turineses como el **Storero A 25/35** de 1914, el **Scat-Ceirano 150S**, el **Temperino 8/10 HP** de 1920 y el **FOD 18 HP** de 1926.

Continuamos la visita por la siguiente sala dedicada a los diversos componentes del automóvil, ruedas, motores, etc., observando su evolución a través de los años.

Como si de radiografías se tratará, encontramos diversos modelos "desnudos", sin sus carrocerías, que nos sirven para ver como eran los automóviles en sus comienzos: **Chiribiri Milano** de 1922, **San Giusto 750** de 1924, un **Lancia Lambda** de 1924, un **Alfa-Romeo 6C 1500** de 1928 y un **Fiat 1500** de 1935.

No hace falta incidir en que la presencia de automóviles italianos en el museo es superior a la de otras nacionalidades, pero es lógico, estamos en Italia, su industria del motor siempre ha sido fuerte y además nos encontramos en Turín.

A continuación accedemos a las salas denominadas **Metamorfosi** y **Pubblicitá**, y a buen seguro que pasaremos un buen rato aquí, sobre todo en la segunda.

Primero vemos como ha evolucionado la industria en su forma de producir los vehículos y como en la actualidad los robots han tomado definitivamente la iniciativa en las fábricas.

En un apartado especial toma relevancia el coche que cambió la industria y su producción con la introducción de la fabricación en cadena, como todos sabemos, se trata del **Ford T**, en este caso un ejemplar de 1916.

Volkswagen también tiene su apartado y, por supuesto, algunos modelos utilitarios italianos como el **Autobianchi Bianchina** de 1959 y otros de los años sesenta como el **Fiat 850S** de 1969 y el **Autobianchi Primula** de 1967, modelo poco conocido pero no por ello menos importante, sobre todo en la historia de Fiat, ya que sirvió para que la marca transalpina experimentara con la tracción delantera, de lo que se benefició el Fiat 128, modelo muy popular.



El Fiat 850S, "primo" de nuestro querido Seat 850



Autobianchi Bianchina (1959)



Autobianchi Primula (1967)



Italia y los utilitarios. Los utilitarios e Italia.

Pero como la importancia radica en la fabricación, detrás de todos estos modelos y como si de un pequeño parque de atracciones se tratara, podemos montar en una especie de vagoneta que nos traslada por una imaginaria fábrica donde vamos viendo como se construye un **Fiat Cinquecento** de la actualidad.

Esta visita no es muy exacta a lo que ocurre en la realidad en una línea de montaje, más bien parece dedicada para los niños o las personas que están menos interesadas en el automóvil y que ya llevan bastante tiempo de visita por el Museo y este es un buen momento de descansar visitando sentados una supuesta fábrica.



La cadena de un Fiat 500

Toda esta amplia zona está dedicada a la gloria del actual **Fiat Cinquecento**, modelo que ha sido básico en la pervivencia de Fiat entre los grandes fabricantes de la actualidad, lo cual nos recuerdan constantemente de muchas formas y maneras, algunas divertidas y originales para que el espectador se enamore del mismo y quien sabe si en un futuro se anime a adquirir uno.

Los hay realizados con miniaturas a escala 1/43 del propio Cinquecento, muchísimos cochecitos que podemos observar si nos acercamos a ver su carrocería o dando forma a un seto en un jardín o incluso atravesando un muro.



¿A escala 1/1 o a escala 1/43?



¿Cuántos Fiat Cinquecento a escala hay?



El Fiat 500 "Seto" y su perrito "Escape"



Al Cinquecento no hay quien lo pare...

La sala a la que da paso esta "avalancha" de Cinquecentos, esta dedicada a la publicidad. Es muy interesante porque sentados individualmente accedemos a unos monitores que cuelgan del techo donde podemos elegir y ver, como si de un documental se tratara, muchísimos anuncios de diversas épocas del automóvil. Lo cierto es que se puede pasar un buen rato sin salir de esta sala, porque las posibilidades que ofrece son múltiples y realmente curiosas. Aquí no hay ningún coche expuesto, ni siquiera como reclamo y es que no hace falta.

La "folia" / La "locura"

Pero no podemos pasar toda la jornada aquí, por muy interesante que sea, así que proseguimos nuestro recorrido por una de las zonas más divertidas del museo: *Follia*. La locura por el automóvil que lleva a hacerlo presente en cualquier aspecto de la vida, aunque al final puede llegar a serlo de forma caricaturesca y exagerada.

Esta claro que los escenógrafos del museo han disfrutado de lo lindo diseñando con partes de automóviles muy conocidos las ideas más surrealistas o peregrinas que les pasaban por la cabeza, recreando escenas de la vida cotidiana con la utilización de alimentos o cualquier cosa que pudiera valer y estuviera relacionado con el automóvil, incluso en el ámbito religioso...



Están para comérselos...



La "Panda" cocina hoy...



La "Furgonevera"



San Cristóbal reciclado



Auto-salón



El Auto-WC ahorra paradas intempestivas en ruta...



Y el VW Herbie-cama ahorra en hoteles...

Y ya para terminar este derroche de imaginación, llegamos a la jungla (**Giungla**), donde no han dudado en mantener entre rejas a dos fieras del automovilismo, uno de ellos un verdadero rey de la selva, un icono de los rallyes que ha pasado a la historia, el famoso **Lancia Delta HF Integrale**, en este caso un modelo de 1991 que, surgió de la prohibición de los grupo B en 1986, con su tracción integral a las cuatro ruedas se convirtió en un mito venciendo el Campeonato de Constructores del Mundial de Rallys durante seis temporadas consecutivas (1987-1992), lo cual sigue siendo un récord.



Lancia Delta HF Integrale. ¡Era una fiera!

El Integrale eclipsa a su acompañante..., el Fiat 500 Sporting kit de 1995, el anterior 500 que en nada se parecía al original ni mucho menos al actual que, pasó "sin pena ni gloria" a la historia y que se fabricaba en Polonia.

Il mondo de la competizione

Y ya que estamos metidos de lleno en el mundo de la competición, accedemos a una gran nave, como si de la catedral del automovilismo se tratara, donde la música, la imagen, los bólidos se mezclan de tal manera que nos hipnotizará durante un buen rato de nuestra visita, en un museo tan ameno que el tiempo más que correr como un Fórmula 1, vuela...

Llegamos a ese templo de la velocidad a través de un pasillo de campeones, donde retratos gigantes de famosos pilotos de diversas épocas, sin faltar Michael Schumacher por supuesto, nos llevan a las secciones de **Formula y Automobilissimo**.

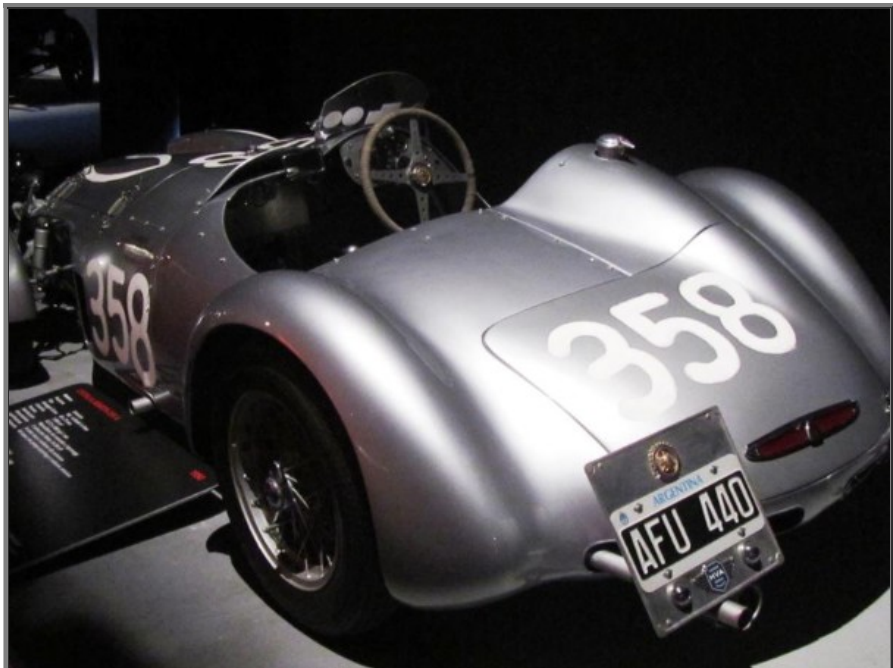
Primero nos tropezamos con el caza-records **Tarf** de 1948 con su característica carrocería bisiluro que conquisto 22 records internacionales de velocidad.





El cazarrécords "Tarf Bisiluro" de 1948

También se encuentra en un lugar de privilegio el bólido alemán **Mercedes Benz RW196** de 1954 con el que el famoso piloto argentino Fangio se proclamó campeón del mundo de 1954 y 1955. Otro automóvil de carreras que podemos observar de cerca es el **Cisitalia Abarth 204** de 1950 con el que el campeónísimo italiano Tazio Nuvolari se retiró de la competición en la que se había iniciado en los años veinte.



Cisitalia Abarth 204 (1950)

Como si estuviéramos en un circuito nos encontramos con una pista con pequeño peralte en el que se expone una especie de parrilla de salida de un Gran Premio con bólidos de todas las épocas, coches de carreras míticos, monoplazas históricos, donde los coches italianos están, como no podía ser de otra manera, muy presentes.



Los **Fiat F2 130 HP** (1907), **Fiat S 57/14 B** (1914), **Aquila italiana 25/30 HP** (1912), **Itala 11** (1925), **Maserati 26B** (1928), **Maserati 250 F** (1954), **Bugatti 35B** (1929), **Alfa Romeo P2** (Italia 1930), **Alfa Romeo 159** (1951), **Alfa Romeo 179B** (1981), **Alfa Romeo 33 TT 12** (1975), **Alfa Romeo 155 V6T1** (1996), **Monaco Trossi** (1935), **Ferrari 500 F2** (1952), **Ferrari 156 F1** (1963), **Ferrari 246 F1** (1960), **Lancia D50** (1955), **Nibbio 2** (1955), **Lancia D24** (1953) componen esta pista de ensueño, así como dos Fórmula 1 de nuestra época, que en 2013, año de nuestra visita al museo, eran un **Ferrari 248 F1** y el **Red-Bull RB8** con el que Vettel fue campeón del mundo, aunque en esta virtual parrilla histórica se sitúa en segunda posición... tras el Ferrari, naturalmente, que para eso estamos en Italia.



El Ferrari 248 (2006) de Schumacher

Al otro lado de la misma, una enorme pantalla recorre en constante movimiento acompañada de una sinfonía de sonidos de motores, caballos y música consiguen un efecto totalmente racing, como muestra el video que sigue...

Pero, desde el punto de vista del espectador como si en una grada imaginaria estuviéramos, quizá pasa algo inadvertida ante este derroche de imagen y sonido, la sección de *automobilissimo*, situada a la espalda de esta supuesta pista.

Ahí, tenemos 20 vitrinas con automóviles en miniatura y dedicadas cada una a un concepto: el automóvil más popular, el más largo, el más veloz, el más polivalente, el más económico, el más aristocrático, más criminal, más de todo...

Que, en su parte final tiene un expositor a escala natural donde nos encontramos con el bonito y espectacular **Ferrari 312 T5** de 1980, de otro piloto mítico, el canadiense Gilles Villeneuve que no llegó nunca a coronarse como campeón del mundo pero que está considerado al mismo nivel, sobre todo por los tifosi. Se encuentra despojado de su carrocería para poder observarlo mucho mejor. Su belleza no fue suficiente pues además de ser una evolución del T4 continuaba con el tradicional motor boxer de doce cilindros que, no podía pelear en igualdad de condiciones con la irrupción de los motores turbo de la competencia, camino que señaló Renault y al que después también se añadiría la propia Scuderia.



El Ferrari T5 (1980) de Gilles Villeneuve

Y estamos llegando al final de las “carreras”, del templo de la velocidad en este museo, pero aún quedan algunas sorpresas, como un **Dragster** estadounidense de 1965, el ya mítico Ferrari de calle, el **F40** de 1987 y el **Sigma** (también llamado Gran Premio Ferrari Sigma).



El revolucionario "Sigma" (1969)

El Sigma fue un prototipo presentado en 1969 en Ginebra y diseñado por el famoso carrocerero **Pininfarina** en cooperación con *Revue automovil*, con el apoyo del propio **Enzo Ferrari**, y de las marcas **Fiat** y **Mercedes Benz**.

La idea era lograr un Fórmula 1 seguro, pues los bajos niveles de seguridad de aquellos años se llevaban a varios pilotos en accidentes mortales. Esta basado en un **Ferrari 312** y tenía muchas innovaciones de futuro como la célula de supervivencia del piloto, los tanques de combustible de plástico y compartimentados, un sistema anti-fuego, cinturón especial de seguridad y pontones traseros. Nunca llegó a participar en una carrera porque solamente se trataba de un prototipo. El modelo original pertenece a Pininfarina y por ello mismo, parece ser que no siempre se encuentra en el museo.

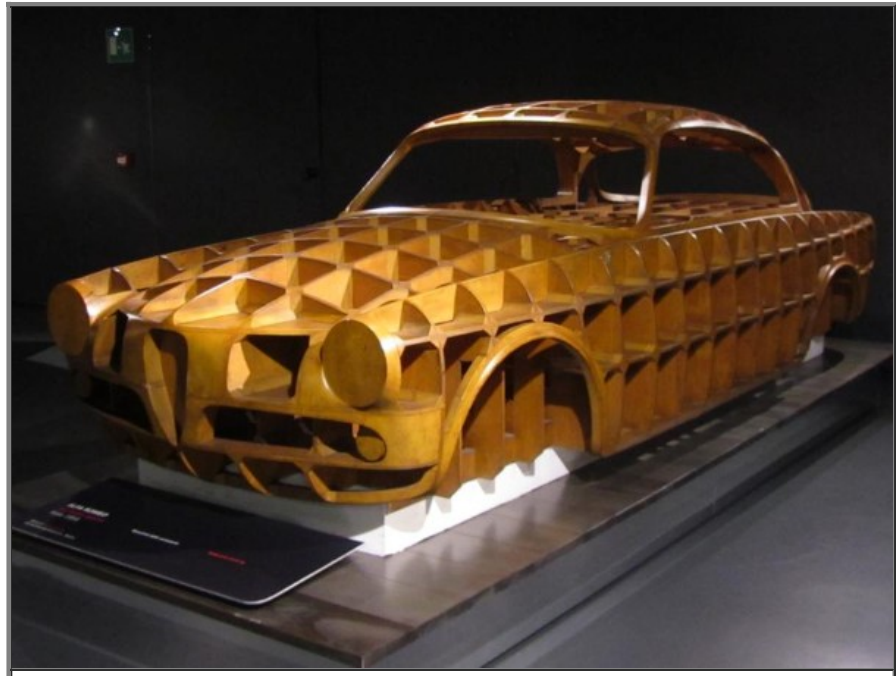
El diseño

Antes de terminar la visita a esta primera planta debemos pasar por la sección denominada **Design**, esta vez no en italiano, si no directamente en inglés.

Allí se nos explica la definición del término que va más allá del simple aspecto exterior del automóvil, ligándolo a la funcionalidad, a la estructura, a un todo en el que los “maestros” del diseño italiano siempre han destacado y nos lo demuestran con coches de las primeras décadas del siglo XX con modelos como el **Itala 25/35 HP** de 1912, el **Alfa-**

Romeo RL SS de 1926, el **Fiat 520** de 1928, el **Alfa Romeo 8C 2300** de 1934, y los bonitos **Lancia Lambda** torpedo de 1930 y **Aurelia B20** de 1958.

Pero destaca sobre todos el master realizado en madera de la carrocería del que sería el futuro **Alfa Romeo Giulietta Sprint** de 1954, una verdadera obra de artesanía realizada por el carrocerero **Bertone**.



Molde de carrocería del Alfa Romeo Giulietta Sprint, diseñado por Bertone (1954)

Ya en la planta baja (*piano terra*) continúa la visita por la sección de Diseño que en esta planta sólo ocupa una pequeña parte, pues como se indicó al principio, este espacio está ocupado por el inmenso vestíbulo de entrada que, además engloba un centro de congresos.

Sigue siendo muy interesante aunque algunos visitantes ya algo cansados la transitan muy deprisa buscando la salida, pero merece dedicarle su tiempo y como ya ha ocurrido en otras zonas, esta presidida por modelos italianos, al fin y al cabo, Italia es una primera potencia mundial en el diseño, pues sus diseñadores han “vestido” a todo tipo de marcas de diferentes países.

Podemos comenzar viendo algunos bellos diseños aerodinámicos en el que destaca un **Alfa Romeo Disco Volante** diseñado por Touring en Milán en 1952, al que acompañan otros modelos como el **Abarth 2400 coupe Allemano** de 1964.



Alfa Romeo "Disco Volante" (1952)

Después están expuestos varios *concept-cars*, pero en medio, hay una sala dedicada a los mejores diseñadores, excepcionalmente amena y muy interesante, incluso para los visitantes un tanto “ajenos” al mundo del automóvil. No hay que pasarla de largo.

En ella encontramos fotografías de cada diseñador, casi todos muy actuales, acompañadas de pequeñas vitrinas donde con modelos en miniatura responden todos ellos a las mismas preguntas: **la fuente de inspiración, su**

primer modelo, su mejor diseño, el mejor envidiado que hubieran querido diseñar (invidia), y el mejor invento.

Un modelo que se repetía varias ocasiones como *envidiado*, como el que hubieran querido que saliera de su mesa de dibujo u ordenador, era el **Citroën DS**... ¡Nada que añadir!



Y ya estamos llegando al final... varios modelos de Salón, *concept-cars*, alguno de los cuales si que han llegado a la producción y que sin duda, si no están ya algo cansados atraerán sobre todo las miradas y curiosidad de los más jóvenes visitantes.

Son los últimos automóviles que veremos y que nos despedirán de la exposición, aunque no del museo todavía.



Alfa Romeo Gloria Concept



Alfa Romeo 8C



69 Stola Flashback 200 Lancia



70 Studio Torino RK Coupé

Al lado e integrada en esta zona de *Design* se encuentran en ocasiones exposiciones temporales que no siempre tienen que ver con el automóvil ya que pueden ser contratadas y ocupadas por diversos artistas.

También existe un Centro de documentación y hemeroteca en la que se puede consultar catálogos, libros, revistas, etc., siempre que se haya concretado previamente la consulta por teléfono o correo electrónico.

Ya hemos terminado la visita pero aún no es el momento de abandonar el museo. Antes podremos descansar un poco en la cafetería y pasear por la tienda donde seguro que encontramos algún libro, alguna miniatura o recuerdo que llevarnos para nosotros mismos o para regalar.

Saldremos a la calle después de haber estado entre tres y cuatro horas, aunque dándose prisa podría hacerse en menos de tres y recreándose en cada lugar en más de cuatro... De todas maneras el tiempo se ha pasado enseguida y sin aburrirse en ningún momento y todo el museo se ha podido visitar sin aglomeraciones deteniéndose ante cualquier modelo o zona sin problemas por exceso de visitantes.

La factoría FIAT de Lingotto

Una vez en la calle no podemos irnos de esta zona de la ciudad sin acercarnos a otro punto muy cercano y al que se puede llegar caminando y que esta justo al lado de la parada de metro que se indicó al principio. Tendremos ante nosotros la antigua factoría de Fiat, la fábrica de Lingotto que conserva toda su estructura exterior, pero que ahora entre otras cosas es un centro comercial y un hotel, con grandes habitaciones, muy cómodas, con techos altos, grandes ventanales y una decoración con cuadros y dibujos directamente relacionada con la fábrica turinesa.



La antigua factoría FIAT, hoy convertida en hotel



El circuito de pruebas de la azotea

En su azotea todavía conserva el circuito o pista de pruebas de la fábrica donde se probaron muchos modelos de los allí producidos y en la que se rodó la famosa secuencia de la película *“Un trabajo en Italia”* de 1969, donde el principal protagonista era *Michael Caine*, aunque mejor dicho, habría que decir que el verdadero protagonista era el **Mini**. Curiosamente un modelo que nada tenía que ver con Fiat...

Al lado de la factoría todavía se encuentran las antiguas oficinas de la marca italiana que, daba la impresión de que todavía soportan actividad de la marca porque su acceso esta restringido y los anagramas, cámaras de vigilancia y señales indicativas siguen formando parte de su paisaje.



Las antiguas oficinas de FIAT, hoy todavía en uso

Y ya podemos dedicar el resto del tiempo del que dispongamos a disfrutar de una magnífica ciudad como Turín.

www.francisco-colet-viajesycaravaning.com
contacto@francisco-colet-viajesycaravaning.com