



COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

Museo Storico della Motorizzazione Militare



1000 Miglia



**VISITA IL
Museo**

*“ Il Museo è visitabile su
prenotazione, l'ultimo
sabato del mese dalle
ore 09:00 alle ore 13:00
con ingresso gratuito. ”*

Per le prenotazioni

VISITA IL SITO

(prenotazioni da effettuarsi almeno dieci
giorni prima della visita tramite mail:
museomotorizzazione@comsuplog.esercito.difesa.it)

<https://www.esercito.difesa.it/storia/musei/Museo-Storico-della-Motorizzazione-Militare>

 **ESERCITO**
noi ci siamo sempre



INDICE

Padiglione 1 (1314)	05
Padiglione 2 (1310)	13
Padiglione 3 (1320)	21
Padiglione 4 (1324)	25
1000 Miglia	29



IL MUSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

Il Museo Storico della Motorizzazione Militare dell'Esercito nasce nel 1955 quando, su iniziativa del "Capo del Servizio Automobilistico" allora in carica, Tenente Generale Alfio MARZIANI, fu disposto di dare avvio alla raccolta di "tutto il materiale tecnico, storico e sportivo della Motorizzazione Militare, comunque in possesso dei vari Enti e Reparti dell'Esercito". Da allora, nel corso degli anni, mediante una paziente, diligente e appassionata opera di ricerca e di cernita, il Museo si è arricchito notevolmente, tanto che oggi detiene la raccolta quasi completa dei veicoli a motore che furono adottati dall'Esercito Italiano dai primordi della Motorizzazione fino ai tempi più moderni, oltre a particolari meccanici e ad una vasta documentazione fotografica. Molti dei mezzi sono funzionanti e vengono esposti per mostre statiche e fatti sfilare in occasione di cerimonie o eventi particolari. Scopo del Museo Storico della Motorizzazione Militare è quello di raccogliere e custodire i cimeli e i ricordi che testimoniano le gesta compiute, in pace ed in guerra, dagli appartenenti al Servizio Automobilistico ed al Servizio Tecnico della Motorizzazione. Il



Museo, che è alle dipendenze del Comando Logistico dell'Esercito per il tramite del Comando Trasporti e Materiali, è ubicato a Roma presso la "Città Militare Cecchignola" e insiste in un complesso di sei padiglioni compresi in un'area di circa 50.000 mq con ampi viali, adibiti anch'essi ad aree espositive. All'interno e all'esterno dei padiglioni è possibile ammirare circa 300 esemplari di veicoli militari italiani e non: carri armati, autoblindo, artiglierie, semoventi, motocicli, vetture, autocarri, autocarrette, carrozze, trattori, nonché esemplari civili di pregevole valore storico che attestano i passaggi più significativi dell'evoluzione del mezzo meccanico e dell'intelligente lavoro compiuto dall'industria italiana fin dal secolo scorso e fino ai tempi moderni. Un filo invisibile che accomuna i progressi della meccanizzazione alle vicende della storia. Tra i pezzi più significativi e di maggiore rilevanza storica si annoverano gli autocarri modelli "FIAT 15 TER" e "18 BL" di inizio '900, la bellissima "FIAT 501 Torpedo", una "Alfa Romeo 6C" coloniale, una rarissima Autoblindo "Lancia Astura Lince" del 1942, un Autocarro "SPA Dovunque 35", la "FIAT 513 tipo 4" del 1910, soprannominata "La Saetta de Re" ed utilizzata da Vittorio Emanuele III per gli spostamenti sul fronte della Prima Guerra Mondiale, nonché

la famosissima ambulanza del film "Addio alle armi", una "FIAT Tipo 2" del 1910. Il modello custodito è l'unico esemplare rimasto al mondo ed è stato restaurato nel 2011 mantenendo la perfetta originalità nel tempo. Il trattore Pavesi P4/100 del 1925, utilizzato per il traino delle artiglierie ed esportato in ben 50 paesi, quale gioiello della tecnologia Italiana. Inoltre il Museo custodisce uno dei 5 esemplari esistenti del triciclo Bernardi del 1896, prima autovetturetta a tre ruote costruita in Italia con motore a combustione interna. Sono esposte anche le motociclette dell'Esercito, tra cui una Frera del 1916, le Moto Guzzi Alce 500, 500 GTV e Falcone, le Gilera 500 biposto, Saturno 500 e 175 GT, le Bianchi, Indian e Morini. Nelle aree espositive esterne si possono vedere i moltissimi carri armati e blindati della 2^a Guerra Mondiale come: gli M4 Sherman, l' M24, l' M47 Patton, gli Ansaldo L3/38 e l' M15/42 di recente restaurato dal personale del Museo. Sono in mostra anche le vetture dei Capi di Stato e di Governo. Un particolare settore è stato dedicato alle carrozze di casa "SAVOIA". Altro pezzo di pregio è un esemplare di Alfa Romeo 6C 1750 "Zagato" del 1929, oggetto di interesse di molti visitatori ed appassionati di storia dei motori che ha partecipato alle ultime edizioni della "1000 MIGLIA" con un equipaggio del Museo. I mezzi custoditi costituiscono pertanto un patrimonio di inestimabile valore che rappresenta la testimonianza di pezzi di storia di vita militare oltre a segnare le tappe dell'evoluzione tecnica e tecnologica che ha favorito la crescita della nostra società. Il materiale espositivo viene costantemente seguito e curato dal personale addetto con diligente azione di mantenimento per evitarne il decadimento, specie per gli automezzi più vetusti e di particolare pregio. Una visita al Museo è sicuramente occasione da non perdere, non solo per appassionati del settore e cultori del collezionismo o per chi vuol riscoprire ricordi ed emozioni di giovinezza più o meno lontana, ma anche per un pubblico di giovani, perché attraverso quei frammenti essi possono scoprire così un patrimonio che appartiene alla grande cultura nazionale. Il Museo ha sede in Roma - Cecchignola, Viale dell'Esercito n. 170 ed è visitabile, su prenotazione, l'ultimo sabato del mese dalle ore 09:00 alle ore 12:00 l'ingresso è gratuito. Le prenotazioni, da effettuarsi almeno dieci giorni prima della visita, potranno essere effettuate: inviando una mail a museomotorizzazione@comsuplog.esercito.difesa.it indicando la data nella quale s'intende effettuare la visita, il numero dei visitatori e un recapito telefonico.





Medaglia d'ORO

TEN. COL.
ARTURO MERCANTI

«Volontario in A.O. quale comandante dello scaglione rifornimenti di una colonna operante su Harar, forgiava e guidava uomini e macchine sulla via dell'assoluta dedizione, conseguendo risultati mirabili per la sua perizia e col suo esemplare, perseverante coraggio. A vittoria conclusa passeggero di un treno che numerosissima banda ribelle aveva fatto deragliare per assalirlo con feroce accanimento, partecipava animosamente alla strenua difesa degli atterriti viaggiatori; e, imbracciato il fucile, cadeva nel generoso tentativo di spezzare il micidiale cerchio nemico. Fronte Somalo, aprile - maggio 1936; Les Addas, 6 luglio 1936.»



Padiglione 1

ingresso pad. 1314



Moto FRERA 500

La moto Frera 500 costruita nell' anno 1916 rappresentò fin dopo la Prima Guerra Mondiale il tipo regolamentare di motociclo adottato dai Bersaglieri ciclisti.

MOTORE: monocilindrico ciclo otto - 4 tempi
 CILINDRATA: Cm³ 500
 POTENZA: CV 2
 CAMBIO: 3 marce
 VELOCITA' MAX: Km/h 45



Autoblinda Lancia IZ del 1915

R
i
c
o
s
t
r
u
z
i
o
n
e



Le "automobili corazzate" adottavano il telaio di un autocarro già in servizio presso il Regio Esercito, su cui veniva installata una camera da combattimento fatta con lamiere piane imbullonate in acciaio al cromo-nichel trattato alla prova di pallottole di fucileria a 100 metri. L' armamento era costituito da tre mitragliatrici "Maxim" poste nelle torrette girevoli ed il munizionamento da 25.000 colpi. Il suo impiego fu molto prezioso nella Prima Guerra Mondiale ed in particolar modo verso la fine della guerra nella battaglia di Vittorio Veneto. Queste autoblindate rimasero in servizio a lungo e vennero anche impiegate nella campagna in Africa Orientale nel 1935.



MOTORE: Mod.52 A, ciclo Otto, 4 tempi
 CILINDRATA: Cm³ 2612
 POTENZA: CV 20 a 1700 giri/min.
 CAMBIO: 4 marce avanti + RM
 VELOCITA' MAX: Km/h 55



1314

AUTOCARRO ZUST del 1912

La ZUST, società di Brescia poi diventata OM, fu una delle prime marche italiane ad interessarsi dell'automobilismo militare, tanto da presentare, già nel 1907, un primo esemplare che dette piena garanzia di efficienza. Lo Stato Maggiore adottò l'autocarro nel 1910, dopo che lo stesso era stato acquistato dagli eserciti Russo e Rumeno, utilizzandolo quale autocarro pesante.

MOTORE: ciclo Otto, 4 tempi
CILINDRATA: Cm³ 4941
POTENZA: CV 38 a 1800 giri/min.
CAMBIO: 4 marce avanti + RM
VELOCITA' MAX: Km/h 45



Padiglione 2 1310



del 1936

CARRO VELOCE L3\38

MOTORE: Fiat mod. 33; ciclo Otto; 4 tempi
CILINDRATA: Cm³ 2745
POTENZA: CV 43 a 2400 giri/min.
CAMBIO: 4 marce avanti + RM con riduttore
VELOCITA' MAX: Km/h 42

CURIOSITÀ: Il carro armato veloce Fiat Ansaldo, fu studiato per l'impiego nelle zone montane che richiedono veicoli di dimensioni ridotte e di facile manovrabilità. La caratteristica saliente di questo carro armato risiede nella praticità del sistema di propulsione con cingoli a maglia corta che, snodati come una catena, consentono quasi indifferentemente la marcia su strada ed in terreno vario. Nell'anno 1934, vennero ordinate ed approntate alcune centinaia di carri veloci L3, destinati all'impiego nella Somalia italiana. Fino allora, infatti, per consentire la marcia su strada nei percorsi di una certa difficoltà, era stato necessario dotare i carri armati di appositi carrelli rimorchio e di idonei trattori. Nel 1935 fu prodotto in una nuova serie armata con due mitragliatrici abbinata, e denominato L3-35 fu impiegato nello stesso anno in Africa Orientale.



ALFA ROMEO 6C 2500 "COLONIALE"

del 1942

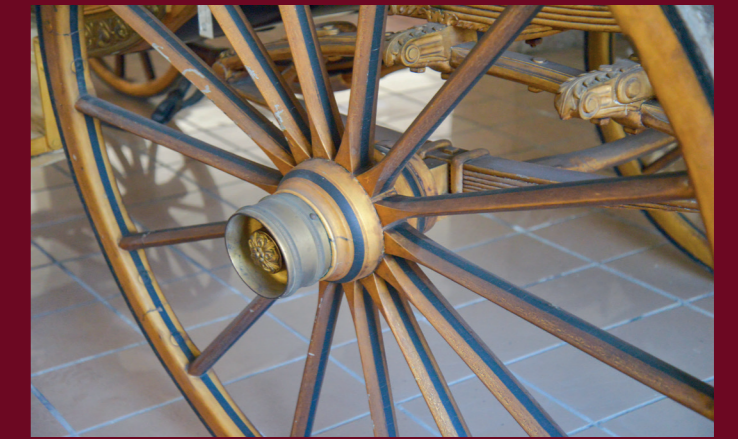
MOTORE: ciclo Otto - modello 6c
- testa in lega leggera, basamento in ghisa;
CILINDRATA: Cm³ 2443
POTENZA: CV 90 a 4500 giri/min.
CAMBIO: 4 marce avanti + RM
- bloccaggio differenziale
VELOCITA' MAX: Km/h 140



PARTICOLARITÀ: Questa vettura fu richiesta dal Ministero della Guerra nel 1938 per l'impiego nelle COLONIE. Nel 1939 vennero approntati 2 prototipi derivati dalla famosa "2500 6C" metropolitana e furono utilizzati per il collaudo in Africa Orientale per la messa a punto della carburazione che era dotata di un dispositivo di variazione di quota da 0 a 3000 m. per l'ottimale resa della miscela. L'esito positivo dei risultati ottenuti strabiliò le autorità ministeriali che richiesero una commessa di 150 unità, consegnate tra il 1941 e il 1942. L'Alfa "coloniale" fu veramente una vettura d'alto lignaggio per l'impiego cui era stata destinata, e risultò la più lussuosa automobile italiana del periodo e una delle migliori della produzione mondiale. La macchina fu dotata di ogni accessorio per renderla pienamente autonoma per le zone cui sarebbe stata destinata: doppio parabrezza, due ruote di ricambio, quattro serbatoi supplementari, badile e gravina, etc. Fu a disposizione delle più alte autorità militari e politiche dell'epoca, impiegata in Africa fino alla cessazione delle ostilità, e nel periodo post-bellico, svolse attività ricognitiva fino agli anni Sessanta. L'esemplare custodito al Museo rimane uno dei pochissimi perfettamente efficienti in circolazione e fu al servizio del Governatore in Libia.

Padiglione 2 1310

BERLINA DORATA DI GRAN GALA



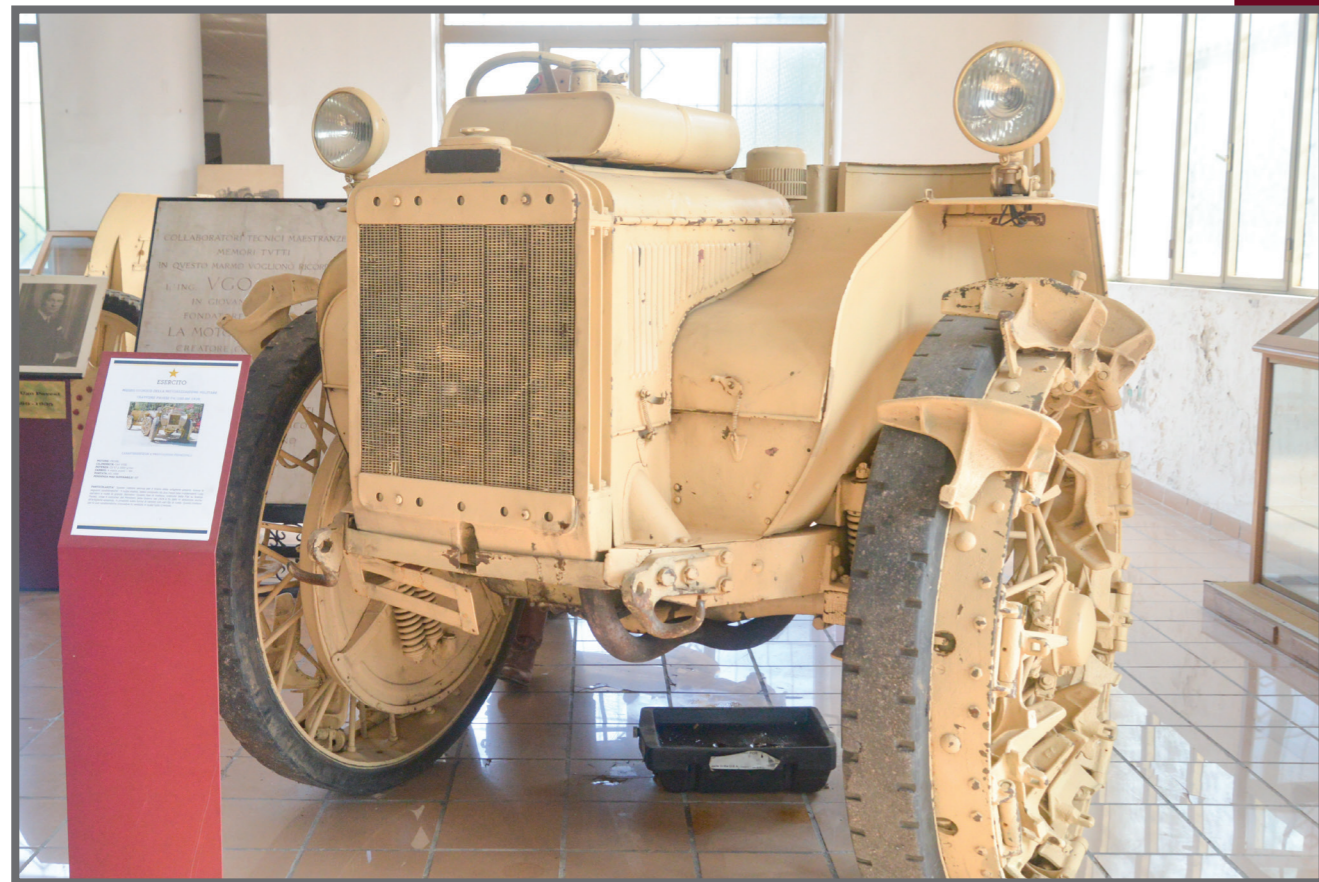
1310

TRATTORE PAVESI P4/100

Questo trattore serviva per il traino delle artiglierie pesanti. Aveva le seguenti caratteristiche : 4 ruote motrici, telaio composto da due mezzi telai indipendenti l'uno dall'altro e ruote di grande diametro. Questo tipo di trattore, costruito dalla Fiat su licenza Pavesi, vinse il concorso del Ministero della Guerra nel 1924 e fu dato in dotazione anche all'artiglieria spagnola, fu prodotto sotto forma di camion con vari tipi di ruote. Derivato da una trattrice agricola "snodata" denominata "Pavesi P400". Questo trattore per le sue caratteristiche innovative fu venduto in quasi tutto il mondo.

MOTORE: P4/100
CILINDRATA: Cm³ 4700
POTENZA: CV 57 a 1800 g/min
CAMBIO: 4 marce avanti + RM
PORTATA: KG 1000
PENDENZA MAX SUPERABILE: 60°

del 1926



1320

Padiglione 3

FIAT TORPEDO 501

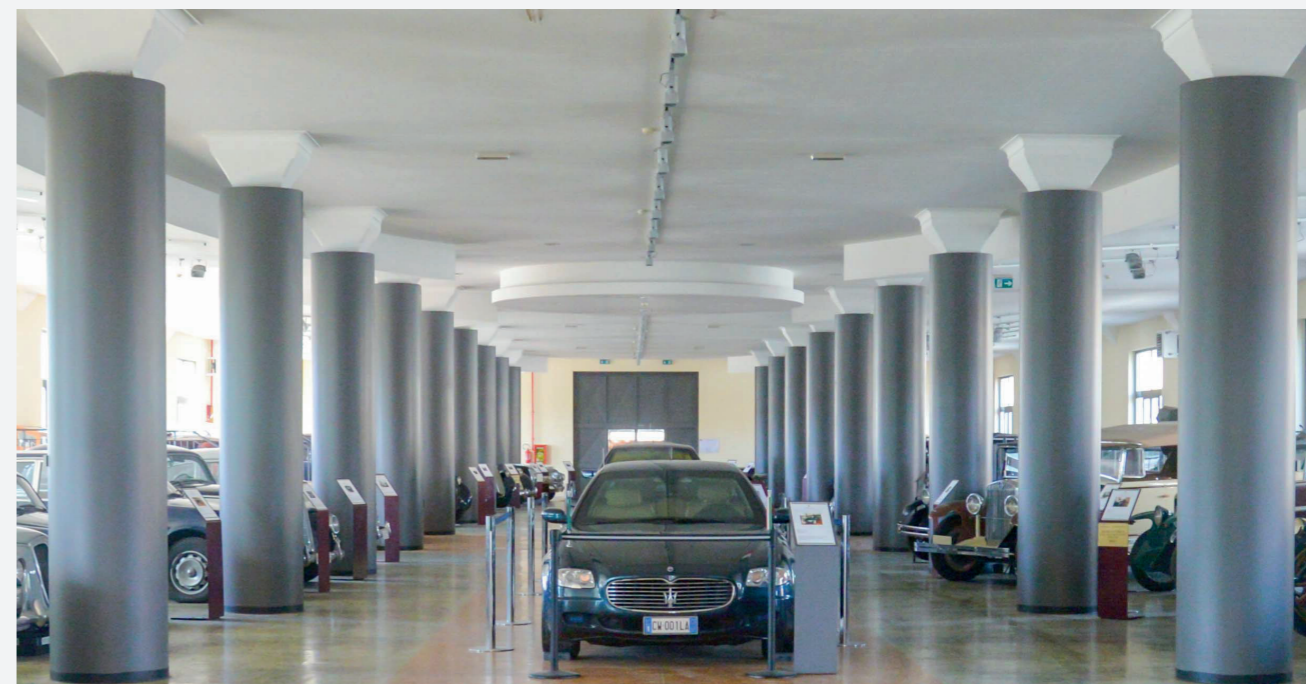


La "Fiat 501" fu una delle migliori autovetture del dopoguerra. Dominò per cinque anni il mercato italiano. Dal 1919 al 1926 ne furono prodotte oltre 45000 in diversi tipi di carrozzeria: sport, taxi, torpedo e coloniale.

MOTORE: Mod. 101 - ciclo Otto - 4 tempi.
CILINDRATA: Cm³ 1460
POTENZA: CV 23 a 2600 giri/min.
FRENI: A pedale meccanico sulle ruote posteriori.
CAMBIO: 4 marce avanti + RM.
VELOCITA' MAX: Km/h 73

del 1919

MASERATI 4 P



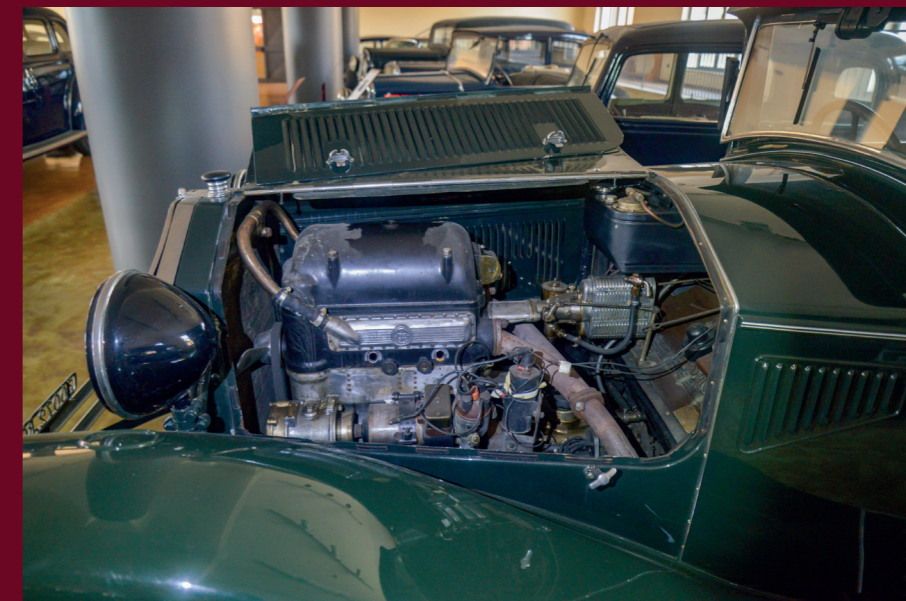
Nel 1982 la Segreteria Generale della Presidenza della Repubblica ordinò a Maserati di realizzare una Quattroporte blindata per il Presidente della Repubblica Italiana. Nel 1983 la Casa Modenese fornì una Quattroporte di colore "Dark Aquamarine" con interni in velluto beige al Presidente Sandro Pertini, che la utilizzò abitualmente in occasione degli impegni istituzionali. Una delle peculiarità della vettura era un ampio portacenere con relativo porta pipa al centro delle sedute posteriori: la richiesta venne direttamente dal Presidente e Maserati la realizzò modificando il divano posteriore. Era presente anche un mobile bar, un impianto telefonico e un interfono per parlare con l'esterno della vettura. Fu chiamata "Calliope" perché richiamava la bella voce del suo poderoso otto cilindri. L'abitacolo dell'automobile era completamente blindato e antiproiettile con lamiera al manganese ad alta resistenza. Anche i vetri erano blindati, spessi 31 mm e in policarbonato con 4 vetri a comando elettrico. Sandro Pertini si appassionò alla sua Maserati III serie, e viaggiava spesso sul sedile del passeggero anteriore.

MOTORE: 8 CILINDRI A V
CILINDRATA: Cm³ 4930
POTENZA: CV 280 a 5500 giri/min.
FRENI: 4 dischi auto ventilati
CAMBIO: 5 marce avanti + RM
VELOCITA' MAX: Km/h 238

del 1983

1320

Padiglione 3



LANCIA LAMBDA

L'autovettura fu presentata nel 1922 al salone di Parigi e fu considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia. Fu la prima auto al mondo dotata di scocca portante e di sospensioni a ruote indipendenti. L'esemplare custodito al museo fu una delle due vetture che il costruttore utilizzò personalmente.

MOTORE: Mod. 79
CILINDRATA: Cm³ 2568
POTENZA: CV 69 a 3500 giri/min.
CAMBIO: 4 marce avanti + RM
VELOCITA' MAX: Km/h 120



AMILCAR ITALIANA SPORT CGS



del 1927

La "Amilcar" fu una delle auto sportive di piccola cilindrata più conosciute. Costruita in Francia e su licenza in Italia con lo pseudonimo di "Amilcar Italiana". La vettura esposta è uno dei rarissimi esemplari originali esistenti al mondo.

MOTORE: Mod. CGS - ciclo otto - 4 tempi
 CILINDRATA: Cm³ 1074
 POTENZA: CV 82 a 4000 giri/min.
 CAMBIO: 3 marce avanti + RM
 VELOCITA' MAX: Km/h 120



Padiglione 4



SPA CL39 "Autobagno" Autocarro leggero

L'autocarretta è una tipologia di Carro Leggero per Fanteria (C.L.F.) nata per sostituire le carrette di battaglione a traino animale ed i muli, soprattutto per gli spostamenti su mulattiere e carrarecche di montagna.

MOTORE: SPA CLF a benzina, 4 cilindri in linea
 CILINDRATA: Cm³ 1628
 POTENZA: CV 25
 TRAZIONE: 4x2
 VELOCITA' MAX: Km/h 38



PARTICOLARITA': l'Alfa Romeo "Autotutto" è stato costruito con l'intendimento di utilizzarlo come : Furgone - Autobus - Autoambulanza.



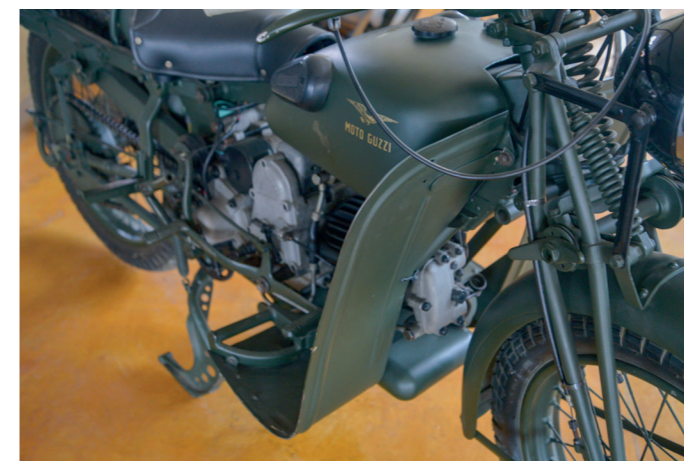
MOTORE: Mod. 1315 CF - CICLO OTTO - 4 TEMPI
 CILINDRATA: Cm³ 1290
 POTENZA: CV 37 a 3500 giri/min.
 FRENI: idraulico sulle quattro ruote
 CAMBIO: 4 marce avanti + RM
 VELOCITA' MAX: Km/h 94

AMBULANZA ALFA ROMEO 2°

MOTOCICLO GUZZI "SUPERALCE 500"

1324

Padiglione 4

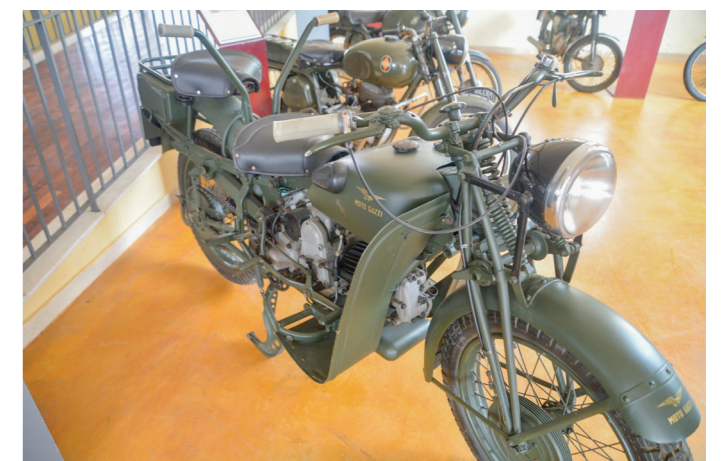


LA SUPERALCE 500

Si tratta di una moto storica rimasta in servizio ben oltre la fine della Seconda Guerra Mondiale. E' l'evoluzione del motociclo Guzzi "Alce" del 1939 studiata per uso esclusivo militare.

DEL 1943

MOTORE: ciclo Otto 4 tempi
CILINDRATA: Cm³ 500
POTENZA: CV 18
CAMBIO: 4 marce
VELOCITA' MAX: Km/h 110



1000 MIGLIA 2023



Si è conclusa, nei giorni scorsi, la "1000 Miglia", storica manifestazione automobilistica che ha visto l'Esercito partecipare in forma non competitiva con due equipaggi a bordo di modelli di auto provenienti dal Museo Storico della Motorizzazione Militare, ente alla dipendenze del Comando Logistico dell'Esercito per il tramite del Comando Trasporti e Materiali.

Più di 400 autovetture d'epoca hanno percorso gli oltre 2000 Km articolati, quest'anno, in 5 tappe. La città di Brescia, come da tradizione, ha ospitato la partenza e l'arrivo dell'evento, mentre lungo il tragitto sono state effettuate delle soste nelle città di Cervia - Milano Marittima, Roma, Parma, Milano e dei passaggi in altri comuni del Nord e Centro Italia.

L'Esercito, al fine di valorizzare le tradizioni storiche della motorizzazione militare, ha partecipato con la Fiat "Campagnola" del 1951, nella versione "Autovettura da ricognizione 1951 (A.R. 51)" e con la Lancia Aprilia Berlina 2ª serie del 1939, disegnata proprio per la Mille Miglia e utilizzata soprattutto presso i Comandi d'Armata e da Ufficiali dello Stato Maggiore.

Iveco Defence Vehicles (IDV) ha assistito le due auto della gara con un equipaggio di tecnici a bordo di un MUV 4x4 (Military Utility Vehicle), utilizzato nella configurazione crew cab, che consente di trasportare nel vano posteriore tutti gli strumenti utili per fornire assistenza le vetture durante la corsa.

La Forza Armata, inoltre, in questa edizione si è presentata con una sorpresa. Oltre all'equipaggio dell'A.R. 51 formato da militari, ne è stato schierato uno composto da giornalisti. Guido Meda, Claudia Conte, Andrea Romoli, Laura e Silvia Squizzato, Nicola Veschi e Valentina Bisti si sono alternati alla guida della Lancia Aprilia lungo tutto il percorso e hanno documentato la loro esperienza alla "corsa più bella del mondo".

1[^] Tappa

Brescia
Cervia-Milano Marittima

2[^] Tappa

Cervia-Milano Marittima
Roma

3[^] Tappa

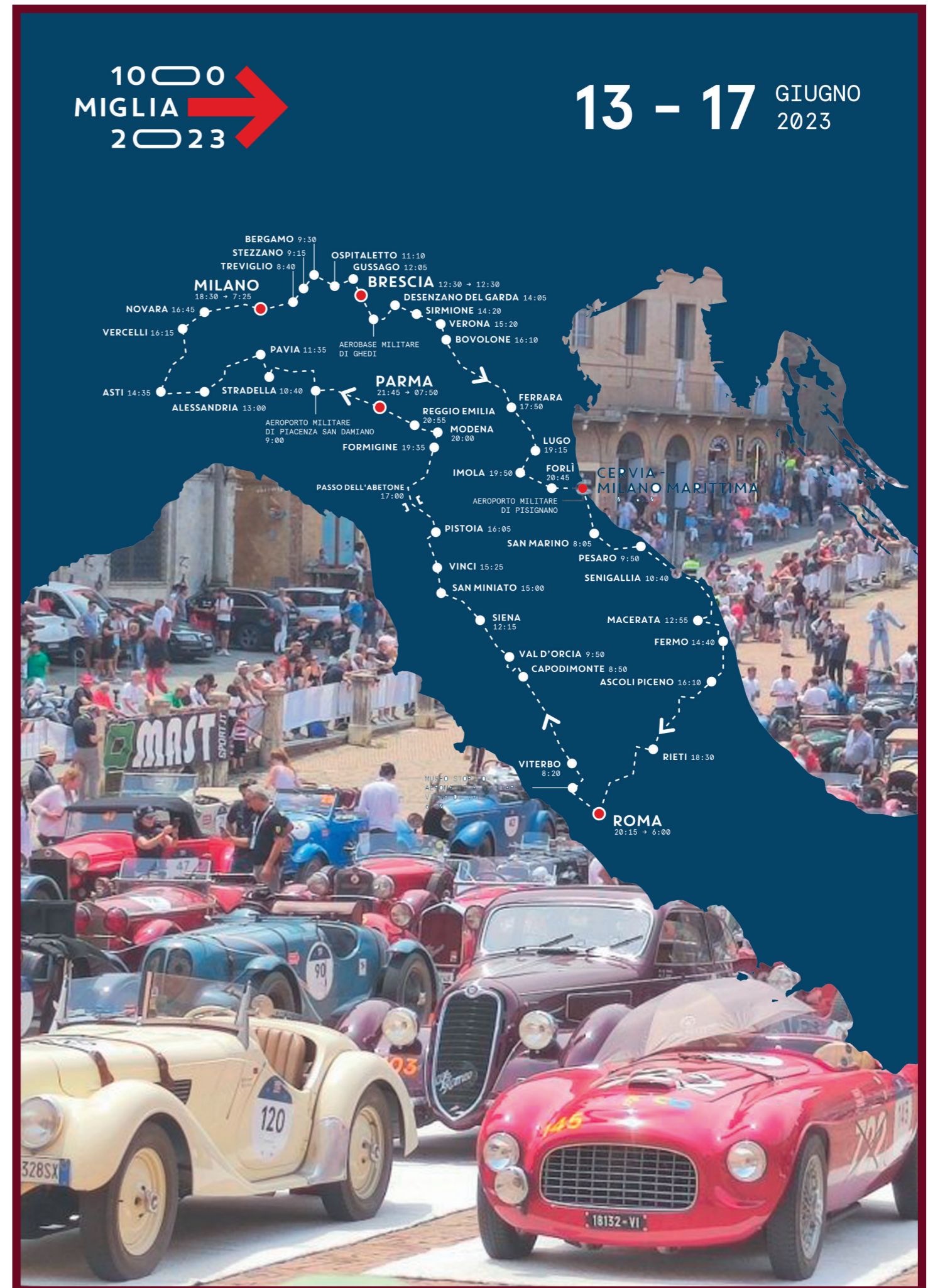
Roma
Parma

4[^] Tappa

Parma
Milano

5[^] Tappa

Milano
Brescia





MOSEO STORICO DELLA MOTORIZZAZIONE MILITARE

Insero di "Logistica News"

Coordinamento e revisione contenuti
Ten. Col. Cosimo LUISI

Realizzazione inserto
COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Ufficio del Comandante
Curatore

Ten. Col. Emanuele Piero DE MITRI

Coordinamento organizzativo
Ten. Col. Costantino CRISTOFARI

Impaginazione e grafica
Grd. A. Rinaldo DI PAOLO

Aquisizione contenuti
Grd. Ca. Maria Rita NOBILI

