

MUSEO NICOLIS



MUSEONICOLIS

# Storia, passione e design

Inaugurato nel 2000, il Museo Nicolis a Villafranca di Verona raccoglie la poliedrica collezione multi tematica del suo fondatore Luciano Nicolis, raccontando l'evoluzione della tecnologia e del design nel corso del XX° secolo. Più di duecento auto d'epoca, un centinaio di motociclette ed altrettante biciclette, ma anche aerei, motori aeronautici, macchine fotografiche, cineprese, strumenti musicali, juke-box e macchine per scrivere. Tutto in un percorso espositivo curato nei dettagli

di Gualtiero Repossi, foto di Gianluca Bucci



## MUSEO NICOLIS

La collezione di motociclette del Museo Nicolis si trova al secondo piano. Una decina le Moto Guzzi esposte, fra cui la Sport 15 del 1935 equipaggiata con un sidemar (visibile in primo piano) e le repliche di una Normale e di una GT Norge.



Qui sotto, l'imponente motore stellare 18 cilindri Wright R3350 23 Cyclone, dotato di turbocompressore General Electric, utilizzato nella Seconda guerra mondiale dal bombardiere Boeing B29 Super Fortress (che ne utilizzava quattro). Gli tengono compagnia il reattore General Electric J33-A23 di un caccia Lockheed T33 Shooting Star e due motori aeronautici Alfa Romeo: il quattro cilindri 110 del 1935 e il sei cilindri 115 Ter degli anni Quaranta. In basso a destra, la sala del Museo che ospita i proiettori e le apparecchiature cinematografiche.

● "Ora lo ricordo con piacere, ma da piccolo me ne vergognavo, quando facevo la terza media e finita la scuola, nel pomeriggio andavo in bicicletta fino a Mantova a caricare sacchi di carta. La guerra era finita da poco e io a quattordici anni pedalavo in cerca di fortuna, alla ricerca di sacchi ex cemento, quelli vuoti scartati dai muratori. Ne caricavo fino a trecento, rincasavo spingendo sessanta chili di sudore. Mi rendevano bene e mio padre era felice. Il fascino per la meccanica e le automobili mi aveva stregato, volevo dare vita ai miei sogni e realizzare le mie speranze. Quando incrociavo un'automobile pensavo che un giorno avrei avuto anche io una bella auto, forse due, magari tre."

Nel raccontare in una vecchia intervista il suo debutto nel mondo del lavoro Luciano Nicolis - imprenditore veronese fondatore del Gruppo Lamacart (acronimo di Lavorazione Materiale Cartario), leader in Europa per il recupero della carta da macero e nato dall'azienda che suo padre Francesco aveva fondato nel lontano 1934 - non nascondeva le sue umili origini.

"Mio padre mi aveva dato molta fiducia, era soddisfatto di me. Così abbiamo incominciato il nostro lavoro di raccolta e riutilizzo della carta. La mia passione è nata smontando pezzi di automobili per riparare il furgone che usavo nei primi anni di lavoro. In questo modo ho cominciato a capire la





Ancora una veduta parziale del salone al secondo piano del Museo Nicolis dedicato alle motociclette. Ad aprire la fila una Garanzini Modello Lusso del 1925, costruita a Milano da Oreste Garanzini utilizzando il bicilindrico a V della JAP di 677 cc.

meccanica e mi sono appassionato alla tecnica automobilistica".

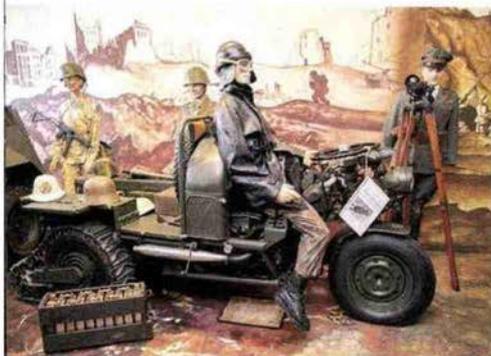
Raccolta e riutilizzo sono due parole che hanno fatto da motore nella crescita e nello sviluppo della Lamacart, ma che si ritrovano anche nella passione per il collezionismo di Luciano Nicolis sviluppata nel corso dei decenni. Passione che lo ha portato a cercare, recuperare e riportare al vecchio splendore automobili, motociclette, biciclette, ma anche aerei, strumenti musicali, macchine fotografiche, macchine per scrivere e strumenti di precisione.

La sua ricchissima collezione privata è diventata il "Museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica, della Meccanica", inaugurato a

Villafranca di Verona nel 2000 su una superficie espositiva di oltre 6.000 m2 e diventato ben presto uno dei musei privati più ricchi ed importanti, non solo in Italia ma anche in Europa.

Luciano Nicolis ha sempre avuto le idee chiarissime su come andava strutturato e collocato sul territorio: a fianco della Lamacart - senza la quale non sarebbe mai potuto nascere - e vivo, con le collezioni costantemente arricchite di nuovi esemplari e visitabili quotidianamente. Spesso nei primi anni di apertura con una guida d'eccezione: lo stesso fondatore, che ai visitatori si presentava dicendo "sono quel matto che ha costruito tutto questo" prima di raccontare nei

Nella sezione dedicata ai mezzi militari al piano terra è esposto anche un Autoveicolo da Montagna 3x3, meglio conosciuto come "Mulo Meccanico", costruito dalla Moto Guzzi in poco più di duecento esemplari all'inizio degli anni Sessanta e destinato alle truppe alpine. Qui sotto, un sidecar BMW R12 in forze all'esercito tedesco durante la Seconda guerra mondiale, completo di mitragliatrice MG42 sul carrozino.



MUSEO NICOLIS



Qui a sinistra, l'inglese ABC Skootamota, progettata nel 1919 da Greenville Bradshaw e antesignana delle "miniature motorcycles" inglesi a telaio aperto adatte alle signore, di cui abbiamo parlato proprio in questo numero della rivista nell'articolo dedicato alla Kenilworth. In basso a sinistra, il siluro da record Bianchi Tonale dotato di carenatura integrale in lamierino di alluminio progettata dall'ingegner Nardi che, il 19 novembre del 1957, ha stabilito a Monza con Gino Franzosi e Alano Montanari due record mondiali di velocità per la classe 175, relativi alle Sei Ore (in cui i due hanno percorso 1.114,428 km alla media di 185,721 km/h) e ai 1.000 km (percorsi da Franzosi e Montanari in cinque ore, ventitré minuti e nove secondi a una velocità media di 185,664 km/h).



Qui sotto, la Royal Prince 175 costruita a metà degli anni Trenta dal milanese Secondo Prati (già importatore italiano della Royal Enfield) utilizzando i motori Prince della New Imperial. In basso a destra, una Scott Standard 3 1/2, due tempi bicilindrica raffreddata a liquido di 532 cc.

minimi dettagli ogni esemplare od oggetto esposto e di puntualizzare un concetto a lui caro: "noi non siamo i proprietari di tutto questo, noi siamo i custodi per il futuro". Luciano Nicolis è venuto a mancare il 21 aprile 2012, ma il suo sogno non si è interrotto dopo la sua scomparsa. Oggi infatti il "Museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica, della Meccanica" è diretto da Silvia, una delle sue tre figlie, che dopo essersi formata pro-

fessionalmente presso l'azienda di famiglia, ne ha raccolto il testimone, trasferendo tutta la sua esperienza manageriale nell'attività del museo. L'attuale gestione punta alla promozione culturale e alla valorizzazione del patrimonio museale - offrendo visite didattiche guidate per studenti delle scuole superiori ed attività di laboratorio didattico - muovendosi non solo a livello territoriale.





Il Museo infatti dispone di un centro congressi, di un archivio storico, di una biblioteca consultabile e di un fornito bookstore, prestandosi per eventi, mostre e presentazioni legate ai motori, alla tecnologia ed al design, ma anche a collaborare con riviste specializzate e con i media legati al settore dell'automotive, mettendo a disposizione gli esemplari dell'intera collezione per servizi fotografici o video (come ad esempio la ROC

Yamaha di Lucio Pedercini che compare nel dossier su Harris SLS e ROC GP-1, pubblicato sul numero 4/2022 di Motociclismo d'Epoca).

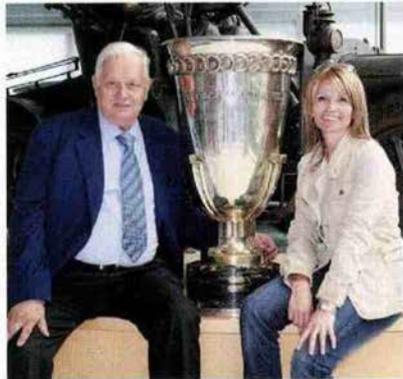
Dieci in tutto le collezioni tematiche che comprendono circa duecento automobili d'epoca in buona parte funzionanti, centoventi biciclette, un centinaio di motociclette, cinquecento macchine fotografiche, cineprese e macchine cinematografiche,

In basso a sinistra, una Premier 3½ HP, monocilindrica a valvole laterali di 500 cc, immatricolata a Torino nel 1913. Qui sotto invece una Bianchi Freccia Azzurra 500 del 1934.





Sopra, nella sezione dedicata alle moto da corsa, una Gilera Saturno Piuma 500. In alto a destra, nell'ordine, una Ducati 900 SS, seguita da una Laverda Formula 500 e da una MBA 250 VR da GP. Qui a fianco, Luciano Nicolis assieme alla figlia Silvia in una foto del 2006, scattata in occasione dell'arrivo al Museo della Coppa George Vanderbilt, vinta da Tazio Nuvolari con l'Alfa Romeo 12 cilindri nel 1936, acquistata da un museo americano. La coppa in argento massiccio, alta 70 cm e pesante 70 kg, è oggi esposta al primo piano del museo, nell'ala dedicata alle automobili. A destra, Silvia Nicolis Presidente del "Museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica e della Meccanica".



centoventi juke-box e strumenti musicali, strumenti ed apparecchiature aeronautiche, una collezione di un centinaio di volanti automobilistici fra cui alcuni di monoposto di F1, una sezione dedicata ai mezzi militari con cimeli della Prima e della Seconda guerra mondiale e del dopoguerra, modellini di automobili, motociclette e treni in varie scale, motori di motociclette, automobili e aerei e, sul tetto dell'edificio, tre aeroplani (un FIAT G46 da addestramento, un Lockheed T-33A Shooting Star biposto da addestramento e un Lockheed F-104G Starfighter da ricognizione fotografica) La collezione motociclistica occupa un'intera ala del secondo piano, copre un arco temporale compreso fra gli anni Dieci con

la svizzera Moto Reve del 1909 ai Novanta del secolo scorso, grazie alla già citata ROC GP-1 a motore Yamaha V4 ex Pedercini del 1996, ed offre un'ampia panoramica della produzione, soprattutto quella italiana fino all'immediato secondo dopoguerra. Poche invece (circa una quindicina) le moto "moderne" anni Settanta-Novanta, mentre non mancano le rarità. Come le semisconosciute Royal Prince VT (dal nome inglese ma costruita in Italia) e Motoliva Sport, entrambe del 1933, e il siluro da record Bianchi Tonale 175 che nel biennio 1956-1957, prima a Castelfusano e poi sull'anello dell'alta velocità del circuito di Monza, ha conquistato i primati mondiali sul miglio, sulle Sei Ore e sui 1.000 km.