



Az Umberto Panini-gyűjtemény

MÚZEUMOK MODENÁBAN ÉS KÖRNYÉKÉN

1. rész

Egy kellemes késő nyári napon egyik jó barátommal elhatároztuk, hogy elmegyünk Modenába és megtekintjük az összes létező autómúzeumot a környéken. Ezt az elhatározást tettek is követték és az ősz kellős közepén elindultunk Olaszországba, ahol elsőként az Umberto Panini-gyűjteményt látogattuk meg.

SZARKA JÁNOS

Előljáróban néhány szó magáról a gyűjteményről: mint a nevében is benne van, ez Umberto Panini magángyűjteménye (CUP – Collezione Umberto Panini), melyet bejelentkezés után bárki megtekinthet. Célszerű egy üzenetet írni a www.paninimotormuseum.it weboldalon található kontaktmezőbe a látogatás előtt, mivel a gyűjtemény csak időszakosan van nyitva. Helyileg Modenától kb. 15 km-re délnyugatra található egy farmon, Baggiovara és Cognento között (a látogató ne lepődjön meg, hogy az utolsó 1–2 km-t olyan széles úton kell megtenni, ahol csak 1 autó fér el, mert ez az egyetlen bekötőút a gyűjteményhez). A farm neve „Hombre”, melyet az alapító-tulajdonos venezuelai becenevéről kapta. A gyűjtemény különlegessége, hogy ez az egyetlen hivatalos Maserati-gyűjtemény is egyben, mivel magának a gyárnak nincs múzeuma.

A múzeumot 1987-ben hozta létre Umberto Panini. Jelenleg megközelítőleg 40 autó, 60 motorkerékpár és 20 traktor képezi a gyűjteményt. A múzeum belső kialakítása egy XIX. század végi vasútállomást utánoz. A Maseratin kívül olyan érdekességek is megtalálhatók a múzeumban, mint a Mercedes 300 SL, illetve néhány '30-as évekbeli amerikai autósoda, mint pl. a Cadillac Limousine 355, ami egyenesen a Vatikánból érkezett ❶.

Belépve a múzeumba rögtön szembeállokunk a verseny Maseratikkal, előlről hátrafelé kettes sorban, időrendi sorrendben. A bejáratnál balra találhatóak az utcai Maseratik, jobbra pedig egyéb érdekességek az autótörténelemből, valamint fent a galérián rengeteg motor és néhány egyéb különlegesség is látható. A helyzetünket nem könnyítette az a tény, hogy elképesztően rossz fényviszonyok között voltunk, ugyanis nem volt világítás a múzeumban, kint



❶ Cadillac Limousine 355 (1931)



❷ Maserati 6C 34 (1934)

meg éppen esett az eső, így a napfény se segített. Nehéz volt a feliratokat elolvasni (már ahol volt), és még nehezebb volt értékelhető fotókat készíteni. A földszinten ott sorakoznak a Maserati-történelem legnagyobb autói, mint pl. a 6C 34, mely Tazio Nuvolari autója volt a Scuderia Ferrarival történt „válása” után 1934-ből ❷. Az autóban soros hathengeres motor dolgozott, mely 30 LE-vel

erősebb és 13 kg-mal könnyebb volt a nyolchengeres 8CM-mel (1933) összehasonlítva. Ez volt a márka első hathengeres motorral szerelt autója. A 3720 cm³-es Roots-fűvóval, 270 LE-s motorral szerelt, a nemzetközi szabályok szerint 750 kg maximális tömegű versenyautó 260 km/h-s végsebességre volt így képes. Közvetlen mellette volt kiállítva a 6CM 1936-ból, melynek motorja 1490 cm³-es,



3 Maserati 250F (1957)

hathengeres, Roots-fúvóval 157 LE-s volt. A modellhez számtalan Grand Prix-győzelem és dobogós hely fűződik egészen 1939-ig.

Mögöttük van a legendás 250F, Fangio autója, melyet az összes pilóta irigyelt 3: hét Formula 1-es szezon, egyéni világbajnoki cím (1957-ben Juan Manuel Fangióval), számtalan nagydíj első helyezette, és az első női F1-es pilóta bemutatkozása egy nagydíjon Maria Teresa De Filippis személyében 1958-ban. A 250 F („250” a 2500 cm³ -t jelenti, az „F” a Formulát) az 1953-as A6 GCM alapjaira épült, melynek soros, hathen-

geres motorja alumíniumból készült 7 nyugócsapággal, dupla OHC-rendszerű vezérműtengelyekkel és dupla gyújtással. Kezdetben 240 LE-t tudott a motor 7400-as percnkénti fordulaton, majd később több mint 280 LE-t teljesített, 8000-es percnkénti fordulaton. Fangio 1954-ben megnyerte ezzel a modellel az első kettő Formula 1-es nagydíjat (Argentín, Belga), majd több versenyt is nyert a következő bő két évben olyan pilótákkal, mint Moss, Musso, Hawthorn, Collins stb. 1957-ben a 250F V12-es motort kapott, mely 310 lóerőt teljesített, végsebessége elérte a 305 km/h-t. A

kiállított prototípussal hiába próbálta 1957-ben Fangio kvalifikálnia magát a Monacói Nagydíjra, de ez meghiúsult a motor túlzott teljesítménye miatt (310 lóerő 10 000 min⁻¹-es fordulatszám). Mellette „Monzanapolis fagyigépe”, a 420M Eldorado állt 4. Az 1958-as 500 Miglia di Monza-ra építették, melyben Sterling Moss küzdött az elsőségért, de a győzelem nem sikerült. Az Eldorado vázát a könnyített 250F képezte, az első futómű a 450S-ből származik és a De Dion hátsó híd is, mely meg volt erősítve a monzai ovál egyenetlen betonburkolata miatt. A 4500 cm³-es motor lökettérfogatát 4200-ra csökkentették és 90 mm-re balra tolták a középvonaltól. A V8-as motor 8000-es fordulaton 410 lóerőt teljesített, így csak két fokozat plusz hátramenet volt a sebességváltója, ennek ellenére 350 km/h volt a végsebessége. 1959-ben neveztek vele még egy versenyre, az Indianapolis 500 mérföldes versenyére, de a kvalifikáció nem sikerült Ralf Liguorival a volán mögött. Ez volt az első versenyautó Európában, melyet teljes egészében az autóiparon kívülről érkező cég szponzorált, a Gino Zanetti által birtokolt Eldorado jégkrém-készítő vállalat. Az autó jobb oldalán még látható Sterling Moss aláírása is. A versenyautók sorát az A6G sorozatból leszármaztatott 2 darab autó zárta.



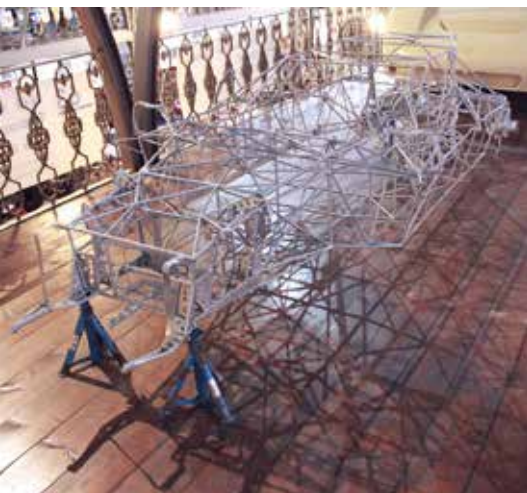
4 Maserati 420M Eldorado (1958)



5 Maserati A6 GCS 53 Berlinetta Pinin Farina (1954)

Ahhoz, hogy versenyezhesen a Maserati a „sportautó-világbajnokságon” (ma ezt hosszú távú világbajnokságnak hívják – a szerk.), kifejlesztette az A6 GCS/53 modellt, melynek motorja 170 lóerőt teljesített. Nyitott karosszériás volt, melyet Gioachino Colombo tervezett, valamint Medardo Fantuzzi és Celestino Fiandri építettek meg. Jelentős versenyeket nyertek ezzel a modellel, így például az 1953 és 1954-es Olasz Nagydíjat. 4 darab Berlinettát a Pininfarina épített meg, melyhez az alapokat az olasz üzletember, Guglielmo Dei szerezte be a Maseratitól. Ez az autó az A6 GCS 53 Berlinetta Pinin Farina ❸.

Az A6G 54 (1954) modellel indult a „GT” sportautók érája. Nem volt valami erős az A6G 2000 modell, csak 150 LE-t teljesített, és ennek megfelelően csak pár darabot készítettek belőle. A soros, hathengeres, rövidlökötű motort az A6 GCS-be (kétüléses versenyautó) és az A6 GCM-be (együléses versenyautó) is beépítették, korábban kisebb módosításokkal. A modell ennek ellenére elérte a 210 km/h-s végsebességet, köszönhetően a hosszú végáttételnek, mely abban az időben figyelemre méltó volt. Az autót a katalógusokban 2000 Gran Turismóként hirdették anno. A kiállított modellet Allemano karosszálta.



❸ Maserati Tipo64 csőváza (1961)

A Maserati Alfieri Maserati alapította 1914 decemberében, mint autószerelő műhely, melyben Isotta Fraschini motorok teljesítménynövelő finomhangolására („tuningjára”) specializálódott Bolognában. Az I. világháború alatt Alfieri Milánóban gyújtógyertyák gyártásába kezd. 1919-ben visszatér Bolognába és Isotta Fraschiniet és Diattókat tuningolnak ügyfelek részére. 1925-ben a munkakapcsolat a torinói kis versenyautó-építővel megszűnik a Diatto pénzügyi gondjai miatt. A Maserati fivérek (négyen voltak a vállalkozásban, de hatan voltak fiútestvérek, akik közül Carlo, a legidősebb 1910-ben tuberkulózisban elhunyt – a szerk.) a saját tapasztalataikat és a meglévő anyagokat felhasználva, 1926 év elején elkészítették az első saját autójukat, a „Tipo 26”-ot. Az autó alapja a Diatto Grand Prix volt, melyet 1925-ben készítettek a torinói kis cég számára. A soros, nyolchengeres motor lökettérfogatát 2000-ről 1500 cm³-re csökkentette Alfieri és kompresszort használt a feltöltésre. 1926. április 25-én Alfieri a Targa Florio-n nyolcadik lett összesítve és megnyerte az 1500-as kategóriát. Ezen az autón jelent meg a Maserati név és a szigony, mint jelvény először. A szigonyos jelképet a negyedik Maserati fivér, Mario, aki festőművész volt, készítette el, melyet a bolognai Neptun-szobor szigonya inspirált. Azóta a márka egy igen hosszú utat járt be, melyet a technikai fejlesztések, egyedi megoldások jellemeztek és jellemeznek azóta is mind az autók, mind a motorok, és mind a dizájn terén egyaránt.

1965-ben az időközben megszorodott kollekciónak miatt az ekkor már az Orsi család tulajdonában lévő vállalat döntést hozott arról, hogy ezt a gyűjteményt a nagyközönség részére is láthatóvá teszi múzeumi keretek között a gyár Ciro Menotti úti központjában, Modenában (az Orsi család 1937-ben vette meg a Maserati). A Maserati Múzeum 1965. október 27-én nyitotta meg kapuit számos fontos olasz újságíró és az ötszörös Formula 1-es világbajnok, Juan Manuel Fangio jelenlétében.

A múzeum gyűjteménye szépen növekedett ettől az évtől kezdve, többek között olyan különleges darabokkal, mint a Maserati 6 CM Grand Prix versenyautóval 1936-ból. 1993-ban a Maserati a FIAT megvette a De Tomaso-tól a részvények 100%-ának megszerzésével (1968-ban az Orsi családtól a cég a Citroënhez, majd 1975-ben a De Tomaso-hoz került. A pontos jogi procedúrák ettől sokkal összetettebbek voltak), de a gyűjtemény a már meglévő és eredeti Officine Alfieri Maserati S.p.a. birtokában maradt, mely később átalakult O.A.M. s.r.l.-lé. 1994 decemberében, a Maserati vállalat 80. évfordulóján a Bologna Motor Show-n különleges kiállítást szervezett, majd a cég új központjába került a múzeum.

1996 júliusában a De Tomaso jogosan követelte, hogy a gyűjtemény kerüljön vissza hozzá. A Maserati eleget tett a követelésnek, de 15 motort a gyűjteményből megvásárolt és a modenai központban maradt, míg 19 darab autót a De Tomaso kérésére Londonba lett szállítva, hogy ott egy aukción értékesítsék őket. Az értékesítést a Brook Aukciós Ház intézte és 1996 decemberére volt meghirdetve. 1996 októberében Modena városa és a helyi hatóságok megkongatták a vészhangot, hogy a város történelmének egy jelentős darabja fog elvészni. A kulturális miniszter, valamint Modena város polgármestere és helyi szervezetek rögtön megkezdték a munkát, hogy megoldást találjanak a város számára igen fontos történelmi és kulturális örökségének a megmentésére.

A Panini család és Umberto Panini beavatkozásának köszönhetően az aukciós ház közölte az árverés időpontja előtt, hogy a Maserati-kollekciónak visszavonásra került az aukcióról és visszakérült eredeti helyére, Modena városába.

Azóta a Maserati Múzeum Umberto Panini-gyűjteményként él tovább (CUP – Collezione Umberto Panini).



7 Maserati Tipo63 (1961)



8 Maserati 5000GT Allemano (1964)

A múzeum leghátsó részében volt még két Maserati Trofeo-s versenyautó is a mai időkben. Az egyik egy 2003-as 4200 GT-ből készített versenyautó, melyben a szériamotor 4200 cm³-es, 420 LE-s. A másik pedig egy 2010-es Granturismo, melynek szintén a szériamotorja 4700 cm³-es, 460 LE-s. Az MC Granturismo versenyautókkal a mai napig versenyeznek kisebb-nagyobb módosításokkal a különböző GT4-es versenysorozatokban.

Oldalt még látható volt a galéria alatt két versenyautó, a Tipo61 és a Tipo63. Mindenki által elismert, hogy a legjobb értelmezése egy versenyautónak az úgynevezett „madárkalkita” kialakítású váz 6. A tanulmányt 1959-ben mutatták be, a Tipo60-hoz (2000 cm³) készült, majd később a Tipo61-hez is adaptálták, amit Le Mans kalitkájának is neveztek. A konstrukció különlegessége, hogy könnyűszerkezetű és nagy szilárdságú, több mint 200 szegmensből álló rácsszerkezete 10, 12, 15 mm átmérőjű csövekből áll, és tömege mindössze 36 kg. Összesen 17 darabot készítettek belőle.

A Tipo63 7 a Tipo61 továbbfejlesztéséből jött létre. A versenyautót 1960 decemberében tesztelték először. A váz ugyanaz mint a Tipo61-é, kivéve a független hátsókerék-felfüggesztést és a kétoldali tüzelőanyag-tartályokat. Az

eredetileg négyhengeres, 2890 cm³-es motorral tesztelt autóra 1961 áprilisában Giulio Alfieri beletette a V12-es motort, amit eredetileg a 250F-hez fejlesztettek, hogy a Le Mans-i 24 órás versenyen induljanak vele.

Ezeket az autókat leszámítva, már csak utcai Maseratik állnak, melyek között két darab prototípus is van. A következőkben megtartva a kronológiai sorrendet mutatom be a látottakat.

Az első a 3500 GT, mely bizonyíték arra, hogy a Maserati egy versenyautó-gyár-

tóbból utcai autókat gyártó céggé alakult át. Az autót 1957-ben mutatták be.

Kialakításában nagyban hagyatkoztak a hathengeres versenyautóknál szerzett tapasztalatokra, a motor nem volt más, mint az utcai verziója a 350S-nek, teljesítményét 290 LE-ről 220 LE-re csökkentették. A 3500 GT volt a garancia a Maseratinak, hogy az értékesítési sikerekkel gyors gazdasági javulást hozzon és megalapozza a gyár jövőjét, ugyanis 1957-re igen komoly pénzügyi gondjai támadtak a cégnek. A karosszériát

Umberto Panini 1930-ban született, a család hetedik gyermekeként. Tanulmányai és gyakorlati éveinek végeztével kovácsként, hegesztőként és szerelőként dolgozott különböző műhelyekben, így például a Stanguellinél és a Maserati Motornál. 27 évesen Venezuelába ment szerencsét próbálni. 1959-ben megnősült, majd 1964-ben visszatért Olaszországba és a testvéreivel a családi vállalkozásban működtetett kiadónál dolgozott, az „Edizioni Panini”-nél. (A vállalkozást a Panini fivérek 1945-ben indították, mint újságárus stand, majd 1954-ben megalapították a saját lapterjesztésüket. 1961-ben készítették el az első „lutra-albumukat”, mely azóta is a cég fő profilja.) Itt kifejleszti a „Fifimatic” csomagológépet, mely megakadályozza, hogy egy csomagba több matrica kerüljön. 1972-ben 3 fivérével együtt megveszik álmaik kisbirtokát 30 hektár termőfölddel és 30 darab tehénnel, melyet a venezuelai beceneve után „Hombre”-nak keresztelnek el. Parmezán sajtok előállításába kezdenek tradicionális 700 éves receptúra szerint, de a legmodernebb eszközökkel zárttechnológiás rendszerben (azaz a gazdaság teljesen önellátó). Ma a gazdaság 310 hektáron terül el (ebből 200 hektár termőföld), napi 6000 liter tejet és 12 guriga sajtot ad, alkalmazottainak száma 15. Ezen gazdaság szívében található egy csarnokban a különleges gyűjtemény, melynek jelenlegi gondozója Umberto Panini fia, Giovanni Panini.



9 Maserati Mistral Frua (1967)

Touring di Milano készítette, az alábbi mottó alapján: „A tömeg az ellenségünk, a légellenállás az akadály”. Ezzel az autóval a Maserati a néhány darabos modellekből átváltott „szériagyártóvá”, ugyanis különböző módosításokkal 7 év alatt több mint 2200 darabot értékesítettek a 3500 GT-ből.

1959-ben Mohammed Reza Pahlavi, Perzsia utolsó sahja kipróbálta a 3500GT-t. Érdeklődött az autó iránt, de neki nem volt elég exkluzív. Giulio Alfieri átdolgozta a 450S V8-as motorját, mely így nagyobb lökettérfogatú lett, viszont a tartósság miatt gyengébb is. A 325 lóerős motorral és az 1500 kg-os karosszériával ez az autó lett a világ leggyorsabb GT autója, melynek végsebessége 260 km/h volt. Az első példányt a Touring karosszálta, utána következett az összes nagy név, akivel a Maserati akkoriban együtt dolgozott: Frua, Pininfarina, Allemano, Ghia, Bertone, Vignale. Összesen 34 darab készült belőle, amiből Allemano egymaga 22-t készített. A kiállított példányt is Allemano karosszálta 8.

A „szelek érája” a Mistrallal 9 indult el. A Berlinetta Granturismo részeként az autót 1963-ban mutatták be a Torinói Autószalonon, majd egy évvel később a nyitott verziót is, mely tökéletes kombinációja volt a kipróbált és tesz-

telt mechanikának és az új, attraktív külsőnek, melynél az autó frontrésze a legkarakterisztikusabb, nevezetesen, hogy először készítették el szériaautón a hűtés légbeömlőjét a lökhárító alatt. 1969-ig közel 1000 példány készült belőle. Ez az utolsó modell, amiben a sikeres soros hathengeres motor dolgozott. A karosszálást a Frua végezte. A „Mistral” név egy mediterrán szél neve, mellyel egy korszak kezdődött a Maseratinál. 1968-ban a Ghia megbízást kapott, hogy készítsen egy négyszemélyes, nagy

teljesítményű autót. Simún lett a neve, ismét egy szél után. Motorja 4200 cm³-es, V8-as volt, 260 lóerővel. Az 1968-as Torinói Autószalonon be is mutatták az autót, de csak ez az 1 példány készült el belőle.

A Ghibli Coupé volt az első Maserati, melyre Giugiaro letette kézjegyét. A nagy autók után a Maserati visszatért a sportos gyökerekhez. A 4700 cm³-es, V8-as, szárazkarteres motornak és a csőváznak köszönhetően a Giugiaro a Ghia-nak készítette el ezt a kupét. 1966–1973 között valamivel több mint 1200 darab készült belőle, beleértve a nyitott változatot is, melyből összesen 125 darab. Az autó izgalmas kinézetű volt és simulékony, de nem túl feltűnő. A „Ghibli” a líbiai sivatagban uralkodó szél neve.

A Maserati utolsó igazi „szele” a Bora volt 10. Amikor 1968-ban a Citroën átveszi az irányítást, akkor Giulio Alfieri elkészíti 2 üléses kupé tanulmányát V8-as középmotorral, mely az akkori idők trendje szerint készült, mint ahogy a Lamborghini Countach és a Ferrari Berlinetta Boxer. Így született meg a Bora. A formatervet az Italdesign (Giugiaro) készítette és 1971–1979 között gyártották.



10 Maserati Bora Italdesign (1975)



11 Motorkerékpárok gyűjteménye

A Bora volt az első Maserati, Granturismo középmotorral szerelve. A motorok 4,7 és 4,9 literes, V8-asok voltak, 330 LE maximális teljesítménnyel, mellyel az autó 265 km/h-s végsebességet ért el. Ezzel a modellel a cég bebizonyította, hogy a Maserati-hagyományoknak megfelelően tudnak komfortos Granturismót építeni nagy teljesítménnyel úgy, hogy a motor hátul van. A Bora név az Adria vidékén fújó szél neve.

A Merak volt a Maserati első „csillaga”, ugyanis nevét a göncölszekér egyik csillagáról kapta. A Borával egy időben elkészült egy kisebb autó terve is, mely a Dino (Ferrari) 308/208 GT4-gyel és a Lamborghini Uracco-val szállt szembe. A formatervet Giugiaro készítette a Bora mintájára, csak a Merak teteje egy hirtelen függőleges hátsó ablakkal és egy teljesen sík motortérfedéllel ér véget. A „borás” sziluettet az autó hátuljától a tetőív végéig tartó vékonyka „C-oszlop” tartja meg. 1975-ig a beltérben a Citroën SM elemeit használták fel (műszerfal, kormány stb.). Az autót 1972–1983 között gyártották.

1974-ben mutatták be a Torinói Autószaalonon a Coupé 2+2 Italdesign prototípust, melyben 4,9 literes, V8-as motor

dolgozott, 335 lóerővel. Sorozatgyártásba nem került.

A Khamsin 1974-ben váltotta az 1973-ig gyártott Ghiblit. Ez volt az első frontmotoros Maserati, melynek mind a négy kereke független felfüggesztésű volt. 4,9 literes, V8-as motorja 280 lóerős volt és 270 km/h-s végsebességre segítette a Khamsint, mely az egyiptomi sivatagban uralkodó szél neve. Ez volt az utolsó autó a Citroën felügyelete alatt, valamint az utolsó (20 év után), mely Giulio Alfieri technikai irányítása alatt készült.

1986-ban, a Tipo26 megjelenésének 60. évfordulójára, Alejandro De Tomaso utasítására piacra dobták a Quattroporte III „ránccfelvarrott luxusverzióját”, a Royale-t. A karosszéria csak apróságokkal tért el az elődtől, de a belsejét jelentősen átdolgozták. Ez azonban kevés volt a sikerhez. Ennek megfelelően a 120 példányosra limitált szériából 4 év alatt kevesebb, mint 60-at adtak el. A földszintet magunk mögött hagyva, az emeleten rengeteg motorkerékpár található 11, köztük Indiánok, Arielek,



12 Maserati Chubasco (1990)



12 DKW (Hercules) W2000

Moto Guzzik, Ducatit, Harley Davidsonok mind utcai, mind verseny és mind katonai kivitelben. Természetesen a katonai motorok közül nem hiányozhatott a BMW sem. A motorok között figyelmes lettem egy igen érdekes példányra, egy DKW-ra. Különlegessége, hogy Sachs Wankel-motor volt benne. Utána nézve kiderült, hogy ez a motor a Hercules (egyres piacokon DKW) W2000 volt 12, mely a világ első sorozatgyártású Wankel-motoros motorkerékpárja volt a '70-es évek közepéről. Az emeleten még

látható volt egy Lotus Formula Junior versenyautó is, valamint egy újabb Maserati prototípus, a De Tomaso-korszak végéről származó Chubasco 1990-ből 13. A név spanyolul zivatart jelent, erős széllelkéssel. A prototípus mellett a Tipo64 „kalitkaváza” volt látható még, ami a Maseratihoz tartozott. A prototípust leszámítva, nem volt semmilyen tábla vagy felirat a járműveken. Így előfordulhat, hogy a motorok között elkerülte a figyelmemet egyéb különlegesség, lévén, nem vagyok jártas a

kétkerekűek történelmében, ezt kérem, nézzék el nekem!

A földszinten még láthatók egyéb érdekességek is, mint például a XX. század elejéről egy De Dion-Bouton, egy Rolls Royce Phantom, a '20-as, '30-as évekből Chrysler, Lancia, Cadillac, LaSalle (melyről hiányzott a hűtő tetejéről a dísz, helyette egy cetlin ez állt: „A radiátor sapka elveszett. Egy kedves vendég ellopta.”), Simca-Fiat. Ezen túlmenően volt még 2 db Stanguellini 14 versenyautó, valamint 2 db Alfa Romeo Giulietta. A múzeumban még megtalálható volt néhány darab Maserati Moto motorkerékpár is, valamint rengeteg korabeli plakát, zászló, katalógus, serleg, valamint egy autentikusan berendezett bárpult is. Akadtak kiszerezelt motorok és motoralkatrészek (V6-os hengerfej leömlővel és turbóval) is szép számmal. A teljesség igénye nélkül: V10-es F1-es Ferrari-motor, V12-es Ferrari karburátoros verseny-motor, a Dino V6-os motorja, a Maserati MC12 V12-es motorja, a 3500GT motorja, illetve a Maserati Biturbo V6-os motormetszete is megtalálható volt. A múzeum mellett számos traktor is ki volt állítva, melyek leromlott, feltehetőleg fellelési állapotukban álltak az eresz alatt. Itt olyan gépek voltak kiállítva, szintén a teljesség igénye nélkül, mint pl. International és Fordson a '20-as évek környékéről, Lanz Bulldog és Case a '30-as évek végéről, Deutz és OM Italia az '50-es évekből. ■



14 Stanguellini Formula Junior (1959)

INFÓ

Cím: Collezione Umberto Panini,
Via Corletto Sud 320 Modena (MO)
IT
Web: www.paninimotormuseum.it
E-mail: west@hombre.it

Forrás:
www.paninimotormuseum.it
collectibles.panini.it
Gianni Cancellieri: All the cars
Maserati, 2015