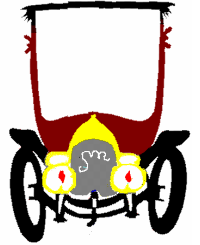




SCUDERIA
SAN MARTINO
VEICOLI D'EPOCA

Gazzetta della Scuderia



Trimestrale della Scuderia S.Martino e del Museo dell'Automobile di S.Martino in Rio

n.15 III Trimestre 2001

Tel. 0522 636133 Fax 0522 636133

e-mail: scuderia@museodellauto.it

URL: www.museodellauto.it

In questo numero:

- E a Verona eravamo in tanti.... By Lorenzo
- Le auto nel mondo (Vellani)
- A Rolo finisce la stagione 2001 delle auto in movimento
- Continuano le iniziative.... e che iniziative

\$\$\$@ @ @\$\$\$

Le auto nel mondo

In settimane di gravi eventi internazionali, con tutto il loro baillame di collegamenti con le varie capitali mondiali, non ho potuto non osservare il parco vetture circolanti in alcuni paesi. Breve indagine e ne salta fuori un quadro forse inaspettato anche per ciò che riguarda l'automobilismo d'epoca nel mondo. Non possiamo non cominciare con l'oltre Atlantico. Paese guida è sicuramente l'America del Nord, dove già ad inizio secolo esistevano le grandi sorelle di Detroit che costruivano pachidermi con 4 ruote. Ford rivoluzionò tutto con la Ford T, detta Tin Lizzie, vettura economicissima, da lavoro, alla portata di tutte le tasche (o quasi), ideale per percorrere le piste dei pionieri del Far West, ma con una costante prerogativa, il cambio automatico. Mi son chiesto perché da sempre negli USA si vendano al 99% vetture automatiche e le risposte sono numerose: in primo luogo perché la benzina costa un quarto dei prezzi europei, poi la velocità massima consentita è di 65 miglia (+ o - 100 km/h). Non ultimo la vastità del paese permette di guidare quasi sempre senza togliere il piede dall'acceleratore, in solitari viaggi o in compagni di vetture che ti stanno vicino per migliaia di km facendo la tua stessa velocità. Tutto ciò richiede caratteristiche alle quali noi non siamo abituati. Le vetture devono essere

comode, spaziose, devono permetterti di bere o mangiare mentre guidi (ricordiamo che le aree di servizio Drive In sono nella norma). Non importa la potenza, la velocità massima e il consumo ha una rilevanza minore rispetto alle vetture europee. Vediamo infatti motori di grande cubatura, spesso superiori ai 3500 cc., di potenza quasi ridicola rispetto ai motori europei, ma dotati di grande elasticità e che ruotano a regimi di motore d'aereo, spesso non sopra ai 3000 rpm (un moderno diesel europeo viaggia sicuramente di più). Gadget ed accessori a non finire. Per non dover spendere in ricerca, spesso gli Usa hanno adottato provvedimenti tecnici e fiscali atti ad ostacolare l'importazione di vetture dal Giappone o dall'Europa, sicuramente più performanti ed economiche. I paesi limitrofi hanno poi ereditato ciò che a loro era più comodo, pertanto le vetture, soprattutto usate, degli USA hanno finito per invadere anche i mercati sudamericani, dal Cile all'Argentina, da Cuba al Perù. Solo Brasile e Messico hanno usufruito della presenza di costruttori europei in loco per la costruzione di vetture economiche (Fiat e Volkswagen in testa). Dall'altra parte del mondo i costruttori giapponesi e coreani la fanno da padrone. Se si esclude l'India dove esistono costruttori in loco di vecchie vetture europee (fanno

sorridere le Fiat 1100 103 ancora in giro o le vecchie Lambrette). Grande dote dell'industria del sol levante è quella di avere una elasticità produttiva che le permette di fornire mezzi adeguati ai deserti mongoli, alle metropoli giapponesi, alle montagne afgane e alle giungle vietnamite. Spesso sono vecchi modelli, ma sappiamo benissimo come gli uomini con gli occhi a mandorla possano costruire eccellenti vetture per far concorrenza alle migliori vetture europee. Sono riusciti a penetrare anche quei mercati tradizionalmente sotto l'influenza europea come i paesi del Medio Oriente e i paesi africani. Nel Magreb rimangono tuttavia reminiscenze della presenza francese con grande numero di vetture Peugeot, Citroen e Renault. Anche la Spagna, sotto Franco aveva un magnifico costruttore di vetture che diede filo da torcere anche nelle corse su pista, era la Pegaso, ormai ridotta a costruttore di camion.

Nei paesi del blocco comunista vigeva invece la prassi di copiare le vetture europee, dopo essersi resi conto che il modello Trabant con motore a 2 tempi non era il massimo della

vita. Grazie ad accordi internazionali (soprattutto con la Fiat) furono costruite le Lada, Zigulì e la indigena Mosckvitich, vetture non certo in grado di competere coi corrispondenti modelli europei. Pure la Cina si è messa a produrre vetture in proprio, ma più per orgoglio politico che per vera vocazione costruttiva.

A volte mi è capitato di sorridere davanti ad una Zastava (riedizione della Fiat 600), ma pensandoci bene si potrebbero trovare vetture relativamente recenti che potremmo considerare delle "repliche" ma che possono essere meccanicamente più giovani dell'originale modello e forse più affidabili nel breve periodo e permetterebbero di evitare costosi restauri. E' pur sempre vero che nelle Ande peruviane continuano a girare vecchie Ford A e T, che spesso nelle Pampas argentine si possono trovare vecchie vetture europee importate da immigrati che per l'uso al quale sono sottoposte e la cura potrebbero benissimo essere un redditizio investimento per i prossimi anni.

§§§@ @ @§§§

Domenica 28 ottobre alla fiera di S.Simone a Rolo.

A cura del Baffo

Anche quest'anno facciamo fare una sgambatina quasi invernale alle nostre macchinine. La meta è Rolo, paese della bassa padana a 20 km da San Martino sul percorso San Martino, Correggio, Rio Saliceto, Ca' de Frati, Rolo. La strada è un po' sconnessa, ma per la velocità delle macchine non credo presenti problemi particolari. Padrone di casa sarà il Baffo che con la moglie Daniela e la fida Elena (Sbudinik) sopra il lancino di famiglia ci accoglieranno in questa giornata di festa.

programma:

ore 9:15 Arrivo a Rolo

ore 10 sfilata con breve presentazione di ciascuna macchina, poi si riparcheggia per esposizione statica

ore 10:30 si assiste al corteo storico "dalla terra alla tavola" in costume (Io so che tanti penseranno subito alla "tavola", ma prima di poter mangiare la natura impiega molto tempo a trasformare in commestibile radici, tronchi e foglie per cui un breve ripensamento è forse necessario ☺)

ore 12:30 pranzo offerto dall'organizzazione. Evvvvvvai, hip hip urrà agli organizzatori.

pomeriggio libero per visita ai banchetti

ore 16 o 17 partenza per il ritorno a San Martino

Per riservare i posteggi ed i posti a tavola occorre confermare almeno una settimana prima la

partecipazione.

Visita al Deutsche Museum a Munchen

Non è una parolaccia e nemmeno un sogno, ma la verità. Il 17 e il 18 Novembre organizziamo una 2 giorni nel forse più importante museo europeo della scienza. 16 km di esposizione (mika son da fare tutti a piedi), tutti i particolari in un prossimo invio, ma intanto riscaldate le menti

CALENDARIO DELLE “SERATE DELLA SCUDERIA”

Luglio-Dicembre 2001

Serata per le grane burocratiche e le pratiche A.S.I.

Primo e terzo lunedì del mese

dalle ore 21 alle ore 24

LUGLIO

Lunedì 2

Lunedì 16

AGOSTO

Lunedì 27

SETTEMBRE

Lunedì 3

Lunedì 17

OTTOBRE

Lunedì 1

Lunedì 15

NOVEMBRE

Lunedì 5

Lunedì 19

DICEMBRE

Lunedì 3

Lunedì 17