



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.19 III Trimestre 2002

Tel. 0522 636133 Fax 0522 636133

e-mail: scuderia@museodellauto.it

URL: www.museodellauto.it

In questo numero:

- C'era una volta il motore...
- Fiera di San Simone a Rolo
- Gita alla collezione Schlumpf
- La candela: siamo sicuri di conoscerla?
- Un nuovo acquisto!



DOMENICA 29 SETTEMBRE 2002

La IV edizione del raduno organizzato dal Comune di Campagnola Emilia e da Gianni Torelli de "Il Restauro".

Dovremo partecipare in tanti, anche perché il programma promette assai bene e la Scuderia San Martino non può sfigurare!!!

PROGRAMMA:

- ore 9.30 ritrovo dei veicoli in piazza Roma a Campagnola, iscrizione, esposizione e presentazione degli automezzi. Esibizione del Corpo Filarmonico "Primavera"
- ore 11 partenza per San Martino in Rio, attraverso i percorsi più caratteristici della campagna reggiana e visita guidata alla Rocca restaurata e al Museo dell'Auto
- ore 13 pranzo presso il ristorante "Golf Club Santo Stefano" a Campagnola Emilia
- ore 16 in piazza Roma a Campagnola, presentazione a sorpresa di auto di particolare pregio restaurate da Gianni Torelli
- ore 16.30 saluti e premiazioni

QUOTA: 40 € per gli autisti, 30 € per ogni ulteriore passeggero

PER ISCRIVERSI:

Potete lasciare un messaggio in segreteria telefonica o inviare un fax al numero 0522 636133 o, in alternativa, inviare un e-mail all'indirizzo scuderia@museodellauto.it, specificando il

COGNOME e il **NUMERO DEI PARTECIPANTI**

Preghiamo tutti di non iscriversi all'ultimo momento!

DOMENICA 27 OTTOBRE 2002

FIERA DI SAN SIMONE A ROLO (RE)

Per sgranchire i bulloni delle nostre macchinine prima del letargo... nulla di meglio di questo appuntamento, ormai tradizionale, a Rolo. Un'impeccabile organizzazione della Pro Loco di Rolo, dove la fanno da padroni (di casa) Fausto Gazzoli "Il Baffo", sua moglie Daniela e la piccola (ma ormai cresce a vista d'occhio e tanto piccolina non lo è più!!!) Elena "Sbudinik".

PROGRAMMA:

ore 10 raduno delle vetture in piazza a Rolo
ore 11 sfilata dei veicoli nelle vie del paese
ore 12.30 pranzo presso il teatro "Spazio Aperto"
ore 14 visita agli stand della fiera
ore 16 saluti e tanti bacini (solo alle donne, tranquilli...)

Durante la manifestazione, sarà disponibile per l'acquisto (alla modica cifra di 5 €... una miseria!!!!) il libro "Lupazzi, streghe e altre storie" del nostro mitico socio Fausto (nonché padrone di casa a Rolo). Chi l'ha letto assicura che è una bomba!!!!

§§§@ @ @§§§

Caro socio!

Caro socio, ma lo sai che sei proprio un bel tipo? Nonostante gli inviti, continui a chiamare sul cellulare e ti lamenti pure se non ti rispondiamo!

Caro socio, nonostante tu sappia che tutti quelli che "lavorano" giù al Club sono volontari e non percepiscono manco un centesimo di Euro (e neppure lo vorrebbero), ti ostini a trattarli come se dovessero scattare sull'attenti a ogni tuo ordine. Probabilmente tratti meglio il cameriere in pizzeria...

Caro socio, ti vogliamo bene, ma è ora di smetterla con 'sta storia: anche se sei un "affezionato", non chiamare sul cellulare in orario d'ufficio, non chiamare a ora di cena: chiama, semmai, dopo cena (ma non quando ci sono le partite di calcio...)!

Non chiamare il primo lunedì del mese alle 20 per sapere se quella sera saremo al Club: sappi che noi ci saremo! Quindi, se vuoi, vieni senza problemi e senza conferme!!!

Insomma, caro socio, dacci una mano anche tu: ormai siamo in 300... non è facile avere una vita se tu "spacci" il numero di cellulare a tutti senza dire chiaramente che chi può dare informazioni lo fa solo per hobby...

E scusaci se un pochettino ci lamentiamo pure noi, ma qui facciamo sempre più fatica, e siamo sempre i soliti...

§§§@ @ @§§§

GITA ALLA COLLEZIONE "SCHLUMPF"

DI MULHOUSE (FRANCIA)

sabato 16 e domenica 17 novembre 2002

La Collezione Schlumpf di Mulhouse (che potete visitare all'indirizzo www.collection-schlumpf.com) è, certamente, una delle più importanti d'Europa e del mondo. Aldilà del materiale esposto (circa 900 vetture, tra cui circa 200 Bugatti e due delle sei Bugatti 41 "Royale" prodotte), la cornice nella quale è inserito questo originalissimo museo è decisamente squisita.

SABATO 16 NOVEMBRE 2002

ore 4.45 Ritrovo dei Sigg. Partecipanti presso il Museo di S. Martino

ore 5 partenza per Mulhouse.

Pranzo libero lungo il percorso.

All' arrivo in hotel a Mulhouse, sistemazione nelle camere riservate .

ore 14.30 per coloro che non sono interessati alla collezione Schlumpf, sistemazione in pullman e partenza per Basilea, incontro con la guida per la visita alla città; per gli altri incontro con la guida al Museo.
ore 19.30 ritrovo del gruppo in hotel per la cena in ristorante .

DOMENICA 17 NOVEMBRE 2002

Prima colazione in hotel

ore 10.00 ingresso e visita con guida al Museo Nazionale dell'Automobile – Collezione Schlumpf. Per i meno appassionati sarà a disposizione l'accompagnatrice dell'agenzia per visitare la cittadina.

Pranzo libero

ore 15 ritrovo del gruppo e sistemazione in bus, inizio del viaggio di rientro con soste ristoro.

QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE:

€ 200,00 (sistemazione in camera doppia)

suppl. camera singola: € 25,00

LA QUOTA COMPRENDE:

Viaggio in bus GT

Sistemazione in hotel 3*** a Mulhouse in camere doppie con servizi privati

Trattamento pernottamento e prima colazione in hotel

Cena in ristorante a Mulhouse con bevande

Ingresso al museo solo il 2° giorno

Visite guidate al Museo il 1° giorno al pomeriggio ed il 2° al mattino

Visita guidata a Basilea il pomeriggio del 1° giorno

Accompagnatore Agenzia Planetario

Assicurazione sanitaria e bagaglio

LA QUOTA NON COMPRENDE

Tutto quanto non riportato nella quota comprende

Eventuale suppl. hotel 4****

EUR 20,65 camera doppia a persona

EUR 40,12 camera singola

Documento di identità valido per l'espatrio

**PER ISCRIVERSI ALLA GITA, È NECESSARIO
PRESENTARSI NEGLI ORARI CONSUETI
(IL PRIMO E IL TERZO LUNEDÌ DEL MESE DALLE 21 ALLE 24
OD OGNI VENERDÌ DALLE 21 ALLE 24)
ED EFFETTUARE IL SALDO DELLA QUOTA DI PARTECIPAZIONE
(TRAMITE ASSEGNO INTESTATO A “NUOVA PLANETARIO SPA” O CONTANTI)**

§§§@ @ @§§§

La candela: siamo sicuri di conoscerla? di Roberto Vellani

“Spark Plug” non è una brutta parola, ma il nome inglese di quella che noi chiamiamo comunemente “candela”. Molti conosceranno l'Alfa “twin spark” che non significa altro che “doppia accensione”.

A cosa serve la candela? Serve ad innescare la miscela esplosiva che si forma nella camera di scoppio formata da aria e benzina. L'innescò provoca la susseguente esplosione del gas, la sua fortissima espansione che si sfoga sulle pareti della testa e sul cielo del pistone. Ovviamente le pareti sono fisse, ma il pistone no. A questo punto la forza di questa espansione si sfoga sul pistone stesso facendolo scendere verso l'albero motore

(ovviamente se il motore è orizzontale, il pistone non scenderà, ma il senso lo avete capito lo stesso).

Quindi la funzione della candela è solo quella di fungere da innesco. Ma perché si chiama candela? Semplicemente perché all'esordio del motore a scoppio, dove i concetti di camera di scoppio, pistone e valvole erano aleatori, veniva usata una normale candela a stoppino. Spesso un minuscolo tubicino collegava la camera di scoppio con l'esterno, all'estremità di questo tubicino si trovava la nostra candela (immaginiamo un pistone orizzontale che corre su un cilindro orizzontale e dalla cui testa esce un tubicino per ca. 1 cm.). Mentre il pistone comprime la miscela esplosiva, parte di essa esce dal tubicino e finisce sulla fiamma della candela

incendiandosi. A questo punto la fiamma si propaga a ritroso dentro al tubicino fino a raggiungere la camera di scoppio e qui fa esplodere il grosso della carica. Parte dei gas usciranno dal tubicino (speriamo che non spengano la nostra candela) e gli altri spingeranno il pistone verso l'altra parte del cilindro (del tipo: "pussa via pistone malefico"). Mentre avete letto queste righe, un moderno motore da automobile ha già fatto 12.000 di questi cicli, mentre un motore primordiale avrà fatto quell'unico ciclo perché sicuramente si sarà spenta la candela. Potremmo pensare di adottare un piccolo deflettore in modo che la fiamma si incunei meglio dentro al tubicino, ma questo fa parte dell'evoluzione.

A questo punto dovremo di nuovo rifare la miscela esplosiva, accendere la candela e ricomprimere i gas. Non pensiate che questo tipo di motore si possa montare su un'auto. Bernardi quando costruì un simil tipo di motore lo utilizzò su una macchina per cucire, ma fu da lì che il moderno motore a scoppio decollò. Di quel motore è sopravvissuto il termine del congegno che fungeva da innesco e che era appunto una candela. Le moderne candele hanno la medesima funzione, ma per innescare la miscela utilizzano un più razionale arco voltaico (parola difficile, ma se avete presente un fulmine sapete già di cosa si tratta). Tra gli elettrodi della candela scocca una scintilla la cui temperatura incendia nelle immediate vicinanze la miscela (fronte di fiamma), che a sua volta allargherà il fronte a tutta la miscela presente. Per quanto veloce sia, questa propagazione ha un suo tempo e per sfruttare al meglio lo scoppio nella fase di massima compressione, sarebbe opportuno che la scintilla scoccasse appena prima che il pistone raggiungesse la massima compressione, il famoso "anticipo". Attenzione però a non anticipare troppo, altrimenti lo scoppio manderebbe indietro il pistone (è come se improvvisamente la nostra vettura si

mettesse ad andare indietro, non succederà semplicemente perché avremo già distrutto tutta la trasmissione).

Ma come farà la candela a far scoppiare la scintilla? Uno dei vantaggi della candela è che non ha pezzi in movimento, ma è solo costituita da un filamento interno, isolato dal resto da un rivestimento (generalmente ceramico).

L'isolamento finisce nell'estremità all'interno della camera di scoppio ed è qui che avviene il fattaccio, arriva una carica elettrica ad alto voltaggio (da dove e come lo vedremo un'altra volta) e come un'attrazione fatale la carica elettrica si scarica tra la periferia ed il centro della candela, nel bel mezzo della miscela esplosiva provocandone l'accensione e la successiva esplosione (quando si dice che l'amore fa scintille ☺).

Se è vero che l'elettrodo centrale è spesso unico, altrettanto non si può dire della massa esterna che è spesso costituita da più punti di innesco della scintilla per accelerare al massimo l'innesco e la propagazione del fronte di fiamma. Il massimo rendimento lo si avrebbe se la scintilla scoppiasse tra un lato e l'altro della camera di scoppio, ma a tutt'oggi non esistono apparecchiature in grado di farlo senza inconvenienti, pertanto la nostra candela continuerà per molto tempo ad accendere i nostri cuori, pardon, motori.

I nemici della candela sono i residui incombusti e soprattutto i residui carboniosi. Nei motori moderni sono ad un livello bassissimo, ma sui motori di una volta sono presenti in quantità notevoli ed è quindi consigliabile smontare e pulire gli elettrodi delle candele. Almeno sulle auto antiche sono facilmente raggiungibili, al contrario della auto moderne dove spesso si trovano in posizione tale che se non abbiamo una chiave robotizzata con comando a distanza non riusciremo mai a raggiungere.

§§§@ @ @§§§

*Qualcuno di voi l'avrà già vista in azione, a qualcuno sarà arrivata una "voce":
da giugno, la Scuderia San Martino è la felice proprietaria di
un'Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1300 del 1975,
perfettamente conservata e in egregie condizioni!
La macchina (dalla quale sarà sempre più difficile separare il nostro
beneamato presidente dott. Lamberto Morselli, innamoratosi della vettura
al primo incontro) verrà utilizzata nei nostri raduni come "auto di servizio":
infatti, è stata dotata di attrezzi, tanica di benzina, booster e tutte le altre diavolerie
di cui ognuno di noi, in cuor suo, spera di non avere mai bisogno durante un raduno...
Se volete fare conoscenza con questo nuovo "socio" del club, venite al Museo!*

§§§@ @ @§§§

Ricordiamo a tutti che tutte le informazioni sui documenti da richiedere all'ASI sono reperibili sul nostro sito internet www.museodellauto.it
Tramite la nostra posta elettronica (scuderia@museodellauto.it)
è sempre possibile avere tutti i chiarimenti del caso!