

Gazzetta della Scuderia

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

n.4-1998

Tel.0522 646230 Fax 0522 698427



In questo numero:

- L'automobile e gli studenti
- La stagione conclusa
- Iniziative

L'automobile e gli studenti

Annata ricca di visite al Museo dell'automobile di S.Martino. Contrariamente agli anni scorsi, si è svolta una intensa attività con le visite scolastiche di ogni grado. Abbiamo avuto l'indimenticabile visita della Università di Perugia, con interscambio di prodotti enogastronomici di superba levatura, arrivati su 2 pullman pieni di goliardica allegria.

Ben più intenso il programma che ha visto protagoniste le scuole medie ed elementari di varia provenienza, a cominciare dalla scuola elementare di Gavasseto, dalla elementare di Campogalliano, dalla media di Novellara, la media di Saudino di Vico Canavese (TO) e tutte le III° medie della E.Fermi di Rubiera.

Le visite sono state a carattere gratuito, ma abbiamo chiesto ad ognuna di farci avere un segno tangibile della visita.

La elementare di Gavasseto ha inviato un quadro collage sul tema automobilistico, la elementare di Campogalliano ha inviato i disegni dei singoli alunni su come vorrebbero l'automobile, la media di Vico ci ha fatto dono di un minerale tipico della zona a forma di auto, opportunamente colorato.

Filo conduttore delle visite è l'evoluzione della auto mobile (scritto staccato per evidenziarne il carattere) da sostituta della carrozza ad irrinunciabile mezzo di trasporto. Dalla Zedel della Regina Margherita da Savoia alla Itala possiamo notare come i cavalli vengano sostituiti dal motore, il cocchiere scende in vettura e diventa autista, i signori continuano a viaggiare nella cabina, al riparo dalle intemperie. Possiamo confrontare l'aristocratica vettura europea contro la funzionale ed economica tecnologia americana, che con la Ford T inizia la costruzione in catena di montaggio e la vera industrializzazione dell'automobile. La visita evidenzia pure gli aspetti non solo automobilistici dell'evolversi tecnologico. Vediamo l'introduzione della lampadine che sostituiscono i



Zedel, 1909



Ford T torpeda fuoriserie



Lancia Lambda 8° serie, 1929, da restaurare



MG TC, 1947

vecchi fari a carburo, la costruzione di batterie per l'avviamento dei mezzi, contro la volgare forza di braccia necessaria per muovere il motore tramite la manovella.

Per particolari più squisitamente tecnici vediamo l'introduzione di pompe per l'acqua, l'albero a camme in testa, l'utilizzo di ruote a raggi o cerchi in metallo che sostituiscono le vecchie ruote in legno.

Nella sezione degli anni '30 possiamo notare l'introduzione di concetti di aerodinamica che rendono le carrozzerie più arrotondate, i parabrezza leggermente inclinati, i fari carenati ed i radiatori a punta. Notiamo altresì come fu brillante il campo dei costruttori italiani, poi drasticamente ridotto come la SPA, l'Itala, l'Ansaldo.

La bravura dei carrozzieri e le opere d'arte uscite dalle loro matite come la Balilla carrozzata Brianza, la Flaminia coupé, la Giulietta Spider, la Fiat 130 disegnate da Pininfarina, oppure il mondo anglosassone coi suoi bellissimi spider MG e la aggressiva Jaguar E Type.

Non mancano i riferimenti motociclistici come la Guzzi 250 da corsa, la BMW sidecar ed il rarissimo sidecar Indian.

I ragazzi delle scuole rimangono sorpresi nell'apprendere come un viaggio da S.Martino a Reggio Emilia fosse un'avventura negli anni '20 e

delle manutenzioni obbligatorie da effettuare alle vetture per un viaggio relativamente breve. Come dice un nostro appassionato collega "si apprezza lo sviluppo dell'automobile dopo aver guidato per 50 km. una delle nostre carrette" la assuefazione al comodo ed al bello ci arriva per gradi e pertanto appaiono impossibili le peripezie che dovevano superare gli autisti dell'epoca, batterie che non funzionavano, forza di braccia per avviare i motori, mancanza di strumentazione, gomme bucate, cerchi rovinati, freni che non frenano, sospensioni che non flettono etc. Riteniamo comunque da continuare a percorrere la strada di insegnamento alle scuole della storia dell'automobile, che a S.Martino ottimamente si sposa con la storia della civiltà contadina, riccamente illustrata nel locale Museo, presso la Rocca Estense.

Iniziativa della Scuderia:

Il resoconto della stagione già lo abbiamo visto, aggiungiamo il ritrovo a Reggiolo per la fiera di S.Simone, la visita a Palazzo Ducale di Sassuolo e alla cena degli auguri del 12 Dicembre. Approfittiamo per fare una carrellata dei vecchi raduni che si svolgevano nei primi anni '70.

Raduni, incontri, adunate, manifestazioni e chi più ne ha più ne metta. La parola "Museo" evoca cose morte, da ricordare, sembra la visita sulla tomba del defunto. Cose statiche da ammirare e pensarle, costruire su di esse il tempo e l'ambiente passato. Il museo dell'auto di S.Martino si distacca da questa concezione fredda e da sempre fa rivivere i brividi e le emozioni di un tempo uscendo dal proprio guscio, una sorta di "museo itinerante". La materia prima non manca, le automobili che per definizione sono appunto auto mobili (è sempre bene controllare che ci sia un autista alla guida). Ma tutti sanno quanto sia difficile mantenerle in piena efficienza, cambiare l'olio, le candele, pulire il carburatore, ingrassare, smontare, controllare e rimontare, riempire i serbatoi, gonfiare le gomme, le parolacce che scappano quando il nostro beneamato gioiellino ci lascia a piedi (ricordiamoci sempre del nostro motto: se partiamo seguitemi, se ci fermiamo spingeteci). E quindi si parte con certezza, ma incerto rimane l'arrivo. Non preoccupiamoci perché prima o poi si giunge alla meta. Ricordiamo una sosta in quel di Ciano d'Enza (allora si chiamava così) nel piazzale centrale con Cesarino che in un ora

smontò cambio e frizione di un 509. Ricordiamo un'Ansaldo con problemi di surriscaldamento che durante un viaggio verso il nord-est si portò in



cabina tanta acqua che veniva regolarmente versata nel radiatore durante la marcia. Perché tacere l'ingloriosa fine del motore di un'Itala che

esalò l'ultimo respiro a Castelnovo ne' Monti o di quel 501 che impiegò 2 ore per arrivare a Vetto, con alla guida Leardo e Mariano (più che "con alla guida" si dovrebbe scrivere "con la spinta di"). Per non citare i ritorni all'ovile sopra i vari automezzi di recupero o carrelli vari. O della patetica scena di quella Ford T che lasciò il cerchio della ruota anteriore destra su un gradino della salita che conduce a Dozza. Così inclinata sembrava un animale azzoppato in attesa del colpo di grazia. Colpo di grazia che non arrivò perché ogni "scudiero" cura amorevolmente la propria bestia.

Non tutti i raduni finiscono in guai, ma tutti finiscono con i piedi sotto un tavolo e la pancia piena. La gastronomia riveste una certa importanza nell'ambito del museo, ma visti i ritrovi che si fanno altrove, direi che è un male (sarebbe meglio scrivere "un bene") tipico dell'ambiente dei veicoli d'epoca. Notevoli furono i pranzi a Ferrara, Ostiglia, S. Giacomo delle Segnate e le cene a Carpi, Fiorenzuola, Correggio. D'altronde si sa, non di solo pane vive l'uomo, ma anche di companatico. Donne e motori, gioie e dolori: così diceva il vecchio saggio, ma spiegate mi quale dei due da gioie e quale i dolori. L'immagine del cavaliere a bordo di una Torpedo Blu che parte alla conquista della dama di turno rimane forte nel nostro modo di essere: non me ne vogliono le moderne femministe, lo so che i tempi sono cambiati, ma vogliamo rivivere i primi decenni del secolo quando l'emancipazione femminile non era così spinta (ho sentito un sospiro di rimpianto tra coloro che stanno leggendo queste righe). E' per questo che abbiamo organizzato incontri come la "Valentina" di Casalgrande e l'elezione di Miss dell'Appennino

a Castelnovo ne' Monti ed ogni vettura portava una dama, e che dama, quasi una fata. E gli incontri con la cultura a Gualtieri, dentro Palazzo Bentivoglio o a Vignola sotto la scala del Barozzi o a Sabbioneta o alla Fondazione Magnani- Rocca dove arte e antica meccanica si fondono in una miscela di pensieri.

Cogito ergo sum diceva Cartesio e noi pure che qui siamo e viviamo, ma riviviamo tempi andati con le nostre baracchine e mi ricordo di Libero, il mio primo meccanico, che mi insegnò a usare chiavi e cacciaviti, dove appresi che esistevano anche le "brugole", parola da pronunciare piano perché dava l'impressione di essere una parolaccia. Mi insegnò che non era possibile fare "la sfogliata senza gli ovi" e anche in pensione mi insegnò cosa fare e cosa non fare mentre preparavo la macchina per la prossima escursione. "Quand te vé luntan, ricordet ed paser ded chè, c'at dag 'na guardeda al candeli"

(quando vai lontano, ricordati di passare di qua che ti guardo le candele). Veniva spesso Libero alle nostre cene e nel momento giusto ne usciva

con una sua poesia in dialetto sammartinese con la sagacia di chi ha avuto molte esperienze di vita.

Ai nostri raduni spesso arrivavano personaggi politici o dello spettacolo, i quali spesso non venivano trattati con l'enfasi dovuta alla loro posizione sociale, e devo dire che tantissimi sono entrati nello spirito della congrega del museo divertendosi come non mai. Questo successe con Febo Conti, Sandra Milo, Renato Pozzetto, Henghel Gualdi, gli onorevoli Maria Vittoria Mazza e Rubes Triva, nonchè Ugo Bellocchi e l'on. Otello Montanari (quello del "chi sa parli") che in una serata d'estate si abbuffò di cipollotti raccolti dall'orto dello scudiero Renato Marchi e si prese il nomignolo di "onorevole cipollotto".

Ricordiamo anche raduni che hanno fatto storia come il rally dell'amicizia italo-yugoslavia del 1966 con 40 macchine del museo per l'itinerario Gorizia, Lubiana, Zagabria. Il rally del Lido di Spina, il raduno di Spilimbergo nel 1978, con il paese ancora in ricostruzione dopo il sisma del Friuli. E che dire delle manifestazioni diventate un "must" come l'elezione della Valentina di Casalgrande dove si elegge la miglior debuttante del Paese, ognuna accoppiata ad una vettura. Il "Perdono di Canossa" annuale uscita primaverile fin ai piedi del castello di Matilde a sgranchire motori e sospensioni con una ripida salita. Le 100 Miglia che si svolge su un percorso di 160 km. (100 miglia) con partenza ed arrivo a S. Martino. La Festa della fioritura di Vignola con le vetture allineate sotto i ciliegi in fiore ed i

vignolesi in costumi d'epoca a fare da cornice. L'annuale raduno di Ostiglia con escursione sugli argini del Po.

La parte migliore rimane comunque il tragitto con tutte le incognite di far viaggiare automobili di trenta, quaranta, cinquanta, sessanta e più anni che il pensiero razionale vorrebbe ferme in un museo, ma noi, che razionali non siamo, le facciamo girare. Posso confermare che spesso le persone più anziane ci fermano e ci raccontano aneddoti, fatti ed episodi della loro vita legati a quel tipo di automobile e spesso si commuovono pure. O che dire della gente friulana che alle nove di mattina ci fermava ad offrirci il "bianchetto" e rifiutare significava una offesa mortale. O passare per strade poco frequentate di campagna e vedere i contadini che interrompono il loro lavoro per salutarci, offrirci una fetta di salame (sicuramente fatto in casa) in un reciproco scambio di valori forse sorpassati, ma mai estinti. Un pensiero va anche a Giove pluvio che memore della nostra umanità terrena non si commuove al nostro passaggio e a volte scarica acqua "che Dio la manda". Ma noi resistiamo e facciamo esattamente quello che fecero i nostri nonni; ci bagniamo. Sono molte le teorie che alimentano il gusto di viaggiare con la pioggia, la più diffusa teoria tecnocratica è che il sole danneggia le vecchie carrozzerie mentre la pioggia le riporta ad antichi splendori (a patto che non si tratti di pioggia acida).

Queste scarse righe non danno comunque le reali sensazioni di un viaggio antico, dove natura, amicizia, ricordi e buon vino si amalgamano nell'impossibile tentativo di fermare il tempo.

Buon Anno & Arrivederci al prossimo numero



100 Miglia 1988, Castelnuovo ne'Monti, il cielo invia tonnellate di acqua, ma la Zedel arranca imperterrita per le vie dell'Appennino, senza esitare.