



Stampa a cura di OFG - Carpi

In questo numero:

- Considerazioni economiche
- Le libere iniziative dei soci
- Notizie
- Manifestazioni

Quanto costa la passione?

Prendo spunto da un recente fatto di cronaca. L' Agenzia delle Entrate, la cosiddetta "finanza" ha fatto un accertamento ad un possessore di una Jaguar e con la giustificazione che il possesso di tale vettura prefigura notevoli spese di mantenimento ha desunto un reddito più elevato del dichiarato. Chi conosce il mio amore-odio per le auto inglesi non può che convenire che mi trovo perfettamente d'accordo con gli uomini dell' Agenzia delle Entrate. Con un' auto inglese è normale dover procedere a molta manutenzione. Però spesso succede che la propria vettura e soprattutto moto venga curata direttamente dal proprietario, risparmiando sulle spese per il meccanico, utilizzando ricambi comprati al mercatino e trascorrendo ore trastullandosi con la propria passione, utilizzando quello che viene definito "tempo libero" da impegni di lavoro e altro. Sarebbe come dire che un appassionato di ballo vada in discoteca più volte alla settimana e l' Agenzia delle Entrate gli contestasse che tanta frequenza di balere e discoteche prefigura un alto reddito dovuto alle notevoli spese d'entrata nei locali. A questo punto non sono più d'accordo con gli uomini della Finanza. A rigor di cronaca devo dire che il caso è poi rientrato nella normalità grazie all'intercessione dell'ASI stessa. Quindi nessuna presunzione di reddito per il possesso della Jaguar.

Nulla mi vieta di fare alcune riflessioni sul possesso di mezzi d'epoca, siano essi auto, moto, scafi o aerei.. Molti pensano sia un hobby da nababbi, ed in parte è vero, basti pensare alle quotazioni che si raggiungono nelle aste internazionali. Da un' attenta lettura delle medesime possiamo però evidenziare che si tratta di modelli esclusivi e costruiti in piccola serie, mezzi dotati di palmares conquistati sulle piste di

tutto il mondo e non mezzi di normale produzione. Se gli iscritti all' Asi ammontano a oltre 120.000, non mi sfiora il dubbio che siano tutti nababbi, avremmo risolto il problema del debito pubblico in Italia. Significa però che a fronte di una minoranza effettivamente dotata dal punto di vista economico, abbiamo una maggioranza di appassionati che farà sì qualche interscambio, ma se analizziamo i costi possiamo vedere che non si tratta certo di attività di grande interesse economico. Cominciamo con il costo del "garage". Il mezzo più nascondibile è la moto, ma auto barche ed aerei abbisognano di ampi spazi coperti. Pochi considerano il costo dello spazio occupato da un'auto. Spesso la si mette in un angolo del garage, o sotto una "barchessa" coperta da pesanti teli, o in porcilaie dismesse. E più è basso il valore economico del mezzo e maggiormente incide il costo, per lo più nascosto, del rimessaggio. Con la fame di garages che c'è nelle grandi città, il rimessaggio di una auto d'epoca costa, a volte, in un anno quanto il valore della macchina stessa e risulta impossibile poterla mantenere.

Esiste anche un costo "affettivo" di chi vuol salvare l'auto del nonno, del papà o semplicemente quello che ci ricorda la gioventù e di quando le vetture erano ottime alcove. Ci si sforza di tenere in vita mezzi che dal punto di vista economico valgono meno del valore della rottamazione.

Poi ci sono i costi di manutenzione, direttamente proporzionali all'uso che se ne fa del mezzo e dal posto in cui viene conservato. Spesso fa più danni l'umidità di una cantina che viaggiare per 20.000 km. E' quindi raccomandabile portare la nostra sbaracchina a fare un giretto in modo da tener vivi gli organi meccanici, caricar la batteria, rimettere in circolo l'olio, muovere le ruote per non far quadrare gli pneumatici e soprattutto non far

incollare i freni.. In poche parole “volarle bene”! Tutto ciò non ha un costo esorbitante ed in più si prolunga la sua conservazione.

Se invece vogliamo la perfezione con il mezzo che deve essere sempre efficiente come appena uscito dalla fabbrica Beh! In questo caso tutte le teorie sono accettabili. Persino la vibrazione della portiera che si chiude con un suono non consono ci porterà a rifare tutta la carrozzeria.

Poi ci sono le leggende metropolitane. Cambiare l'olio tutti gli anni perché si ossida. Vero se vogliamo un motore che sia sempre pronto a fare le corse, ma la nostra nonna metteva via le verdure coperte dall'olio perché si conservassero. Lo stesso vale per il motore, una volta coperte le zone critiche la conservazione sarà garantita e la piccola ossidazione dell'olio non fa proprio un bel niente, soprattutto con i moderni oli a base sintetica. Se è vero che è meglio far girare ogni tanto il motore, è altrettanto vero che l'olio si “frusta” se facciamo migliaia di km. Ovvio che oli catramosi vecchi di 5 anni vanno sostituiti al volo. Altra leggenda metropolitana riguarda le carrozzerie. Teniamo sempre le nostre sbaracchine al coperto e non usciamo se piove. In compenso siamo pronti ad usarla sotto il sole. Ricordiamoci che le vernici soffrono molto di più sotto il sole che sotto l'acqua, anzi, l'acqua piovana, se non dovuta a piogge acide, aiuta la vernice a mantenersi brillante. Importante sarà asciugare bene il mezzo prima di riporlo a letto. L'umidità che ristagna, semmai sotto i teli di copertura, fa più danni di un temporale senza tempesta.

Veniamo ora al restauro. Cosa intendiamo per restauro? Prendiamo una donna di grande fascino scientifico, Rita Levi Montalcini, le facciamo il lifting, rifacciamo il seno, le mettiamo un po' di silicone sulle labbra e la facciamo ingrassare un po' e poi guardiamo il risultato. Secondo voi migliora l'aspetto generale? Secondo me no. Prendiamo quindi una vettura vecchia, ma molto vecchia. Rifacciamo la carrozzeria, l'interno ed ammiriamo il risultato. Bella al primo impatto e poi notiamo che le ruote hanno segni di ruggine, i paraurti hanno i bollati, le zone nascoste sono rugose. In pratica notiamo che la sua bellezza non è “armonica”, ma artificiale come certi topless della riviera romagnola o certe labbra alla Lecciso. Cosa abbiamo sbagliato? Semplicemente non abbiamo rispettato l'età della macchina. Un restauro deve essere totale per farne sì una bellezza artificiale, ma fatta come sarebbe stata una macchina nuova. Per fare ciò occorre però molto tempo e denaro e conviene quindi risparmiare comprando un “rottame” e rifarlo

completamente. Inutile pagare una vettura solo “funzionante” se abbiamo intenzione di rifarla, pagheremmo di più per poi distruggere noi stessi quel che abbiamo pagato. Normalmente queste “dolorose” (per il portafoglio) operazioni avvengono su mezzi di reale valore storico ed economico. Difficilmente una NSU Prinz verrà sventrata e poi rifatta se non esistono ragioni affettive (ed io sono un estimatore della tecnologia NSU).

Abbiamo spesso la visione che i ritocchi possano migliorare la situazione, stessa impressione che hanno certe quarantenni dello spettacolo. Ma cosa c'è di meglio di invecchiare armonicamente? Un mezzo d'epoca se ha la vernice un po' opaca, qualche brufolino sulle cromature, qualche difettuccio all'interno, nelle guarnizioni etc dimostra di essere omogeneamente vissuta, senza stravolgimenti. Mentre invece cromature brillanti su vernici opache saltano subito all'occhio come il silicone su un fisico vissuto.

Spesso si cerca la parte estetica trascurando quello che è il cuore dei mezzi d'epoca, il motore (inteso come meccanica in generale). Una bella macchina con un motore spompato servirà da bella statua in un salone, ma non potrà mai darci la soddisfazione di lasciarci a piedi, semplicemente perché non si muove.

E' meglio quindi una vettura meccanicamente in ordine ma con qualche pecca di carrozzeria. Anche perché intervenire sulla meccanica risulta esteticamente poco rilevante, ma ci garantisce una maggiore affidabilità.

E' impossibile determinare il giusto “approccio” al collezionismo d'epoca, soprattutto perché diverse sono le motivazioni personali di ognuno di noi, ma una volta che abbiamo presente cosa vogliamo dal nostro mezzo adotteremo la strategia corretta. Pensare però di avere un mezzo da usare tutti i giorni, che non si rompa mai, che tutti ci invidiano quando passiamo per strada, che i vigili del traffico ci fermino solo per dare un'occhiata al mezzo... beh! Si chiama utopia.

Ritengo quindi che una determinante funzione dei clubs sia proprio quella di fornire una maggior conoscenza del mondo del motorismo d'epoca, conoscenza che ci permetterà di decidere gli obiettivi che ci dobbiamo prefissare per non trasformare la nostra passione in un bagno di sangue economico. La “conoscenza” viene spesso data gratuitamente dai soci che frequentano la sede, il giorno che sarà a pagamento Beh! Prima di arrivar a tal punto è meglio informarsi maggiormente in sede ☺.

Roberto Vellani

Le libere iniziative dei soci

Un nostro socio ed amico ha avuto una di quelle iniziative da sconvolgere i piani famigliari. Venendo forse da un periodo di ferie, trovando computer liberi da figli internettiani, un po' di fantasia e tanta volontà, ha creato un percorso, con l'aiuto dei vari marchingegni satellitari che ti trovano anche i sentieri rocciosi. Ha fatto una dozzina di telefonate nel caldo ferragosto, non ha trovato tutti disponibili, ma quasi una decina di amici ha risposto. Ci ha dato appuntamento a Fidenza e colà giunti ci siamo trovati tra le mani un road book di quelli coi fiocchi. Tutto spiegato nei minimi dettagli, compresa una piccola caccia al tesoro con domande relativamente facili. Ci ha fatto partire scaglionati di tre minuti uno dall'altro e ci ha detto "arrangiatevi!, ci vediamo a pranzo!". Il pranzo era in un wine bar del castello di Bardi nel Parmense. Dopo la visita al castello siamo ripartiti per il castello di Compiano. Nel tragitto abbiamo notato una macchina rossa che ondeggiava in su ed in giù. Nessuno ha creduto che all'interno avvenissero fatti contrari al buon costume, ma il dubbio rimane. Arrivati a Compiano siamo stati alloggiati nel castello con tanto di cena e fantasmi notturni. Il castello di Felino ci ha accolti per il successivo pranzo.

Siamo passati attraverso luoghi "fuori mano", belli e sconosciuti. Affascinante la arrampicata a Berceto fra dirupi scavati dai torrenti e una folta vegetazione. Per garantirsi il passaggio in questi luoghi, il nostro amico ha posto delle domande sul percorso. Aggiungo io che chi avesse sgarrato col road book si sarebbe perso comunque. Le strade erano a volte destinate ad uso fuoristradistico, ma se sono passati certi "camion" significa che erano alla portata di tutti. Ho cercato subito di coinvolgere il nostro amico nella organizzazione dei raduni per la Scuderia, ma la moglie che ha fatto un po' da velina, ha subito messo le mani avanti, negando ogni prossimo coinvolgimento, quasi a sottolineare che il tempo libero del marito è meglio che venga trascorso fra le mura domestiche.

A parte ciò ho trovato molto positiva la formula: la scelta di partire scaglionati ha permesso di non intralciare il traffico con una sfilata di mezzi, aiutati anche dalla scarsa presenza di utenti sulle strade secondarie percorse. Seguire un dettagliato road book evita di sbagliare strada, ma occorre prestare attenzione al book stesso e quindi lavora anche il passeggero con i classici battibecchi del tipo: "ti ho detto di andare a destra, ti sembra la destra quella?" (colloquio tra un pilota "testone" che vuole navigare a vista ed una solerte navigatrice che forniva le corrette istruzioni). Unico inconveniente è che bisogna leggere bene e tutto il road book.

Lo stesso arrivo scaglionato nei luoghi predestinati ha permesso di parcheggiare con calma senza dover attendere il piazzamento degli altri, semmai col motore acceso e l'acqua che si mette a bollire anche sui Porsche. Il tutto è stato aiutato dalla esiguità del numero dei partecipanti, ma probabilmente riusciremmo a portare su scala differente la stessa formula.

Dimenticavo, il nostro amico ha pure organizzato una gara di regolarità a squadre con tanto di pressostato e squadre formate all'inizio e sigillate in busta. Così nessuno sapeva se incontrando un altro amico era da considerare socio o avversario.

Cerchiamo quindi un volontario che vada a chiedere alla moglie se possiamo usufruire del marito per l'organizzazione di una prossima gita sociale.

NOTIZIE:

Dopo breve malattia è purtroppo venuto a mancare un ns. socio. Uno di quelli della prima ora, non che fosse anagraficamente vecchio, ma di quelli che parteciparono alla vita attiva del Museo negli anni '60. Da sempre collezionista un po' sopra le righe, dal nome delicato, Celestino. Sammartinese purosangue emigrato a Correggio per ragion d'amore Celestino accorreva alla bisogna con la sua bellissima Balilla, utilitaria sì, ma carrozzata Viotti, una rarità. Ricordo anni fa che gli offrirono una sigaretta in una fredda serata di Dicembre e lui la rifiutò con la scusa che ne aveva già fumate una ventina non in giornata, ma nell'anno. Troppe per lui. Pittore per passione, artista per la vita, Celestino era rientrato nella Scuderia San Martino dopo tanta militanza al Crame di Imola. Fu tra i protagonisti dei Rally storici in Jugoslavia (allora si chiamava così) ed ai lidi ferraresi. Da sempre dedito alla ricerca artistica, promotore del "Borgovecchioarte" a Correggio, collaborava attivamente con la Pro Loco. Lascia un posto vuoto in chi lo ha conosciuto e soprattutto per la moglie Paola ed il figlio Andrea.

Il ns socio Ivo Cantarelli, accompagnato dal Presidente di casa Roberta, ha partecipato al Trofeo Nuvolari, gara storica di alto prestigio. A bordo della sua splendida Jaguar XK120 è stranamente riuscito a terminare tutto il percorso con un notevole successo di pubblico (ovviamente non tutto è andato per il verso giusto, ma girare sempre il coltello nella piaga mi sembra ossessivo). Siccome quel tal socio si prese pure la prima pagina di copertina de "La Manovella" all'Asi auto show di Torino, rimaniamo in attesa di festeggiare anche quest'ultimo successo con un "pistone" di succo d'uva fermentato.

§§§§ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @

@ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ § § § §

Manifestazioni 2007

Arsenale di La Spezia la gita viene annullata in quanto l'Arsenale Militare non è più aperto al pubblico per ragioni di sicurezza. Abbiamo cercato strade alternative, ma non è stato possibile rimediare.

7 Ottobre Castelvetro e le sue colline – ore 9.30 ritrovo a Castelvetro. Visita al caseificio San Silvestro, assaggi di prodotti caseari e possibilità di acquisto di caci. Ore 11.00 giro sulle colline circostanti – ore 12.30 arrivo all'agriturismo Ca' Berti per il pranzo – ore 15.00 partenza per Castelvetro e visita al Museo dell'assurdo (non chiedete di più, scrivo solo quel che so) ed alla galleria dei costumi medievali.

Costo € 25.00 a cranio. Saranno accettate max 20 vetture. Adesioni a Oscar Ligabue in sede o contattare Mr. Marco Giovanardi 338 7876053

.14 Ottobre – L'acqua di Stellata – gita al punto di sollevamento dell'acqua del Po del Consorzio di Burana. Un'occasione per conoscere meglio il grande fiume, le sue problematiche, le sue risorse. Vedremo zone incontaminate e nel meriggio visiteremo una città medievale nei pressi.

Info Marco Giovanardi 338 787 6053

21 Ottobre Maratona d'Italia – classica sfilata delle migliori auto del Museo come apripista della Maratona d'Italia da Maranello a Carpi

Autosparo – siamo in via di definizione della data, compatibilmente col Tiro a segno Nazionale di Parma.

2 Dicembre – Pranzo degli auguri presso la sede sociale. Programma a sorpresa in mezzo alle nostre sbaracchine. Dopo alcuni anni si riprende la tradizione di festeggiare il Natale nella sua sede più appropriata, il Museo dell'auto.

Gli incontri degli altri:

28-29-30 Settembre a Pesaro Asi Auto Show

30 Settembre a Colorno (PR) a cura del Ruote a Raggi

L'auto del mese – in un'epoca di ciarle per la scarsità del petrolio, per le emissioni di Co2 da parte dei vegetali, di auto a idrogeno, ad alcool, elettriche (ma dove attaccheranno la spina?) ed altre amenità del genere, pochi hanno pensato ai mezzi a vapore.

Ho fatto una breve ricerca ed effettivamente, al contrario del comun pensare, le auto a vapore ebbero un notevole successo fino agli anni '30, più nella pianure americane che nella tortuosa Europa, ma sono esistite vere e proprie automobili a vapore con notevoli vantaggi sul piano dell'inquinamento e della silenziosità.

Punti deboli furono l'autonomia e soprattutto la lentezza di ripresa, fattore che ne determinò la precoce scomparsa in Europa a causa delle troppe curve (e relativi rallentamenti). Il motore era a pistoni, silenziosissimo, con funzionamento simile alle locomotive tipo Stevenson, a scarso impatto ambientale. L'autonomia arrivava a 50/60 km con una velocità di quasi 80 km/h, dati invidiabili per l'epoca.

L'autonomia però si riduceva notevolmente in caso di ripresa dopo una frenata e trovarono buon uso nelle sconfinite pianure americane con strade rettilinee e poco frequentate. Il vapore veniva immesso nelle stazioni di posta e poteva essere mantenuto con un piccolo bruciatore a legna piazzato nella parte posteriore (a quel punto inizio ad aver dubbi sull'impatto ambientale). Doveva essere il sostituto del treno nelle zone non coperte da ferrovia. Il rendimento calava notevolmente in caso di basse temperature. Insomma, un valido tentativo vanificato dai motori a combustione interna a ciclo Otto.