



sm
SCUDERIA
SAN MARTINO
VEICOLI D'EPOCA

Gazzetta della Scuderia

Bimestrale della Scuderia San Martino e del
Museo dell'Automobile di San Martino in Rio

Via Barbieri 12 – 42018 San Martino in Rio (RE)

Tel e fax +39 0522 636133

info@museodellauto.it

www.museodellauto.it



n.52 I°
bim.2009

In questo numero:

- Avviso
- Voce stonata
- Gli angoli e le rette
- Manifestazioni 2009
- Bacheca

Avviso

Continua la campagna di rinnovo tesseramento 2009, abbiamo ormai raggiunto un numero pari al 90% delle iscrizioni passate, segno di pronto interessamento a quel che facciamo. A parte alcuni disagi risolti o in via di risoluzione vorrei avvisare che nell'ufficio postale di **Mirandola** in data **20 Gennaio**, è stato pagato un bollettino che non reca il nome del socio che ha fatto il versamento. Anche un bollettino pagato in data **5 Marzo** scorso ci è pervenuto bianco (non sappiamo nemmeno da che ufficio postale). Risulta per noi impossibile sapere chi sia, sempre che non lo comunichi via tel 0522 636133 (lasciare messaggio in segreteria) o via fax 0522 636133 o via mail info@museodellauto.it. Questo numero viene spedito a tutti gli iscritti del 2008 e contiene un bollettino a vantaggio di chi avesse smarrito quello precedente. Chi ha già versato non paghi di nuovo la quota. Alcuni di voi troveranno anche la tessera 2009. Chi non ha rinnovato non riceverà il prossimo numero della Gazzetta



La Jamais contente primo veicolo a superare i
100 km/h.
Ed era ELETTRICO!!!!

Voce Stonata

Per non dire fuori dal coro. I questi giorni di salone di Ginevra leggo che le case automobilistiche presentano gustose novità per combattere la crisi mondiale, le offerte di auto o meglio veicoli a propulsione alternativa fioccano in ogni reparto. Io, che son curioso come la cometa (espressione dialettale di dubbia provenienza, ma di certo significato), cerco di fare il punto della situazione.

Trazione eolica, il massimo del naturale. Peccato che il vento dovrebbe spirare sempre dalla stessa parte o quantomeno poterlo prevedere.

Impensabile utilizzare vele per le normali strade aperte al traffico. Boccia. Trazione ad energia solare: siamo indietro nello sfruttamento dei pannelli solari, ossia, hanno bisogno di enormi superfici per produrre insufficiente energia per la trazione. Lodevoli i tentativi di quei trabiccoli a ruote strette, ma ancora impensabili per l'uso normale. Un punto a favore della Toyota Prius che monta un pannello solare sul tetto per far funzionare il condizionatore. Bella idea. Per il momento Vento e Sole non riescono a farci muovere con soddisfazione. Tutti i veicoli hanno ancora bisogno di un motore interno, vediamo come farli muovere:

a vapore: contrariamente a quanto si possa pensare, le auto a vapore funzionavano benissimo in America fino agli anni '30. Silenziose, confortevoli con autonomie intorno ai 50 km e velocità di 50-60 km/h. I loro veri problemi nascono dai rallentamenti, infatti sprecano energia in fase di accelerazione, pertanto possono essere usati in presenza di lunghi rettilinei di pianura, tipici degli stati americani. Attualmente sarebbero improponibili.

A motori rotativi o alternativi: la maggior parte dei veicoli attualmente in circolazione. Rotativi sono i motori elettrici e Wankel, alternativi quelli a pistoni e cilindri. A questo punto occorre premettere i parametri che definiscono un "uso normale" del mezzo. Velocità max di almeno 120 km/h con velocità di crociera di 80-90 km/h, accelerazione paragonabile almeno ad una utilitaria moderna, autonomia superiore a 200 km con tempo di rifornimento o ricarica non superiore a 10-20 minuti. Per tutti i veicoli è necessario che il combustibile o cmq l'elemento energetico sia presente sul veicolo stesso. E' infatti impensabile costruire un veicolo elettrico e pensare di dotarlo di una sufficiente prolunga di 100 km, vi immaginate che intreccio di cavi per strada?

Veicolo con alimentazione ad idrogeno. Perfetti dal punto di vista ecologico, producono acqua distillata, non fumano e non emettono inquinanti. Il loro vero problema è energetico. Separare l'idrogeno (H) dagli elementi con i quali è legato, necessita un'energia maggiore di quella che andrà a fornire. In pratica se è vero che non inquina, da qualche altra parte del mondo si è sprecata energia per produrlo e quell'energia non è H, ma deve essere un'altra fonte, che se fosse petrolio, azzererebbe tutti i vantaggi dei motori a H. Inoltre l'H è esplosivo e gassoso, quindi di difficile trasportabilità. Bocciato per la sua scarsa fruibilità ed alta pericolosità.

Alimentazioni a gas, sia metano che Gpl. Hanno l'indubbio vantaggio di potersi applicare a motori già esistenti e hanno basse emissioni di CO2 (ekkisenefrega, ma vi dirò dopo il perché). Il metano ti da una mano a non inquinare e costa meno della benzina, ma è un gas che deve essere compresso ad elevate pressioni in pesanti bombole. Inoltre, come tutti i gas, risente dei cambiamenti di temperatura. Poi non è vero che non emette co2 e soprattutto in fase di degassificazione (vi ricordate la polemica sui degassificatori decostruire nei porti italiani?) rilascia notevoli quantità di co2, pertanto risulterà essere pulito sulle ns vetture, ma non lo è per l'ambiente in generale. Non ha un grande valore energetico, ma il suo basso prezzo invoglia all'utilizzo. Rimandato ad Ottobre. Le cose vanno un po' meglio col Gpl, è un gas che si liquefa facilmente con basse pressioni e quindi si comporta quasi come un liquido, tranne quando è a pressione ambiente dove si trasforma in potenziale bomba. E' più pesante dell'aria e quindi va in basso (mai mettere una vettura a Gpl in garage sotterranei), è altamente infiammabile ed ha un ottimo valore energetico (il Gpl è la parte nobile del petrolio e della benzina). Forma poco co2, ma quasi nulla particolato e pochi Nox. Un

piccolo appunto lo faccio sulle moderne vetture ad iniezione dove l'avviamento del motore avviene a benzina e si passa a Gpl a motore caldo, noto però che nelle fredde giornate invernali, per tragitti non proprio "brevis" i motori continuano a girare a benzina, annullando i benefici del Gpl (aha! I vecchi impianti con la manettina: o benzina o gpl, senza compromessi). Non rimanderei ad Ottobre il Gpl (anche perchè ora sarebbe a Settembre ☺), ma gli darei i compiti per le vacanze.

Tralasciamo volentieri quelle pseudo invenzioni di motori ecologici come quello ad aria compressa. Se vi ricordate ci fu una polemica al motor Show di Bologna del 2006 (la scusa è sempre quella che i monopolisti del petrolio non vogliono motori alternativi) per la mancata presentazione dell'invenzione del secolo, l'auto ad aria compressa. La vettura funziona, mail suo inventore non ha mai detto quanto costa comprimere l'aria ed immetterla nel serbatoio della macchina. La compressione e successiva dilatazione sono a bilancio energetico negativo (ossia è maggiore l'energia necessaria a preparare il combustibile che quella liberata), pertanto rimane uno dei tanti "non-sense" propulsivi. Veniamo alla trazione elettrica. Il motore elettrico è ottimo per motricità e coppia, relativamente potente, ha bisogno di un forte accumulatore di energia elettrica. Al contrario di quel che si pensa, portarsi appresso tanta energia elettrica è pericoloso in caso di incendio. A parte i problemi di elettromagnetismo, un veicolo elettrico è una potenziale saldatrice mobile ad arco voltaico. Meglio non trovarsi in mezzo ai due poli in caso di scarica. Problemi: impiega molto a fare il "pieno", nel senso che il carburante da immettere nell'accumulatore deve entrare a velocità lenta, pena la "cottura" delle batterie (inoltre non pensate sia economico caricare le batterie dalla spina di casa). Inoltre il peso della sua energia è circa 12 volte maggiore di quello della benzina. Ossia, a fronte dell'energia fornita da un litro di benzina (0,8 kg) occorrono 12 kg di batterie. E' come se un veicolo con serbatoio di 50 litri si dovesse portare dietro la zavorra di 600 kg. di batterie. Impensabile farne un'auto da corsa. Inoltre l'autonomia non può essere continua perché il rifornimento avviene lentamente, come abbiamo già detto.

Boccerei questo tipo di trazione su tutti i fronti, ma apprezzo lo sforzo delle case costruttrici per inserirlo come alternativo in unione al tradizionale motore a liquidi combustibili (le cosiddette vetture ibride). Se da una parte non risolvono completamente il problema dell'inquinamento, dall'altra riducono i consumi di ca. il 15% ad un costo energetico quasi gratuito (a parte il costo

delle batterie che vanno cambiate dopo pochi anni). Apprezzabile soluzione.
La verità è che il petrolio ha in se molta energia, facilmente trasportabile e trasformabile e soprattutto ha un costo bassissimo. Non facciamoci ingannare dal prezzo alla pompa della benzina, il suo prezzo industriale oscilla tra 0.3-0.4 euro/litro, meno di un bicchiere di acqua preso al bar. Capite che a queste condizioni diventa difficile credere che combustibili alternativi risolvano la questione. Le fonti energetiche nucleari, ad esempio, non sono certo applicabili ai veicoli, non foss'altro per ragioni di sicurezza in caso di collisioni, ma funzionano benissimo in siti statici, le centrali appunto, che possono sostituire quelle alimentate da derivati petroliferi. In tal modo si ridurrebbe l'inquinamento industriale, ma non quello automobilistico. Ma siccome l'inquinamento dei trasporti (aerei, navi, camion e auto compresi) non supera il 27% dell'inquinamento globale mi vien da sorridere all'accanimento legislativo contro le automobili. Credo che sia solo un problema economico, dobbiamo consumare un maggior numero di automobili per dar da lavorare alle fabbriche ed ai loro lavoratori. Salvo poi apprendere che i costruttori vengono agevolati dai contributi pubblici per produrre le auto che usiamo in altre parti del globo. Si chiamerà redistribuzione geografica del reddito, ma non risolve il problema dell'operaio italiano in cassa integrazione (sempre con soldi pubblici). Ci dev'essere da qualche parte un serpente che ha trovato un buon boccone, ma non si è ancora accorto che è la sua coda.
Passiamo ora alla balla della Co2. Mia nonna, che non so se avesse terminato le scuole elementari, mi diceva di non mettere una pianta in camera da letto perché mi rubava l'ossigeno. Il mio maestro delle elementari mi spiego la funzione clorofilliana di fotosintesi delle piante,

specificando che di giorno le piante assorbono Co2 ed emettono ossigeno, ma di sera, al buio avviene il contrario. Ecco spiegato il diktat della nonna. Ora ci vengono a misurare quanti grammi di Co2 emettono le nostre vetturine e nessuno mi dice quante tonnellate di Co2 emette la foresta amazzonica ogni sera. Ricordando che lo fa da qualche milione di anni e che comitati di ecologisti insorgono apposta per salvarla (e quindi produrre maggior Co2). Lo stesso Zichichi recentemente ha dichiarato che "per fortuna esiste la Co2". Poi ho visto il film di Al Gore sull'effetto serra. La prima immagine era di Venere avvolta da una nube di Co2 e subito ho pensato che se la mia macchinetta ha fatto tutto 'sto casino, giuro che andrò sempre a piedi. Ma siccome Venere è diventato così qualche milione di anni prima dell'invenzione del motore a scoppio, mi metto l'animo in pace e continuo ad usare la mia macchinetta. Poi scopro che tra le leggi antinquinamento c'è un contributo alle vecchie automobili per trasformarsi a Gpl o metano. Ora l'Arpa Toscana scopre che i vecchi motori alimentati a Gpl emettono maggior particolato dei benzina o diesel euro 2. In pratica si danno dei soldi per inquinare di più. Morale: non fidatevi ciecamente delle notizie che ci mettono la paura della prossima fine del mondo. Vi invito a leggere con tranquillità il libro di Stephen Hawking "La teoria del tutto" per capire che la fine del mondo è lontana e se avverrà non sarà certo per qualche vettura smarmittata. Se il tema interessa possiamo fare incontri di discussione, i motivi veri di questo terrorismo ecologico sono ben altri, di tipo economico e sociale in primis. Per chi ne avesse voglia sono a disposizione per confronti e spiegazioni. Dormiamo sonni tranquilli.

Roberto Vellani

Lo spigolo Rosa

Visto che Edolo non ci ha dato il suo angolo, apriamo uno spigolo per le signore, parte importante nell'ambito della Scuderia (il 27% degli iscritti è formato da nomi femminili), da questo numero inseriamo una rubrica curata da alcune delle ns Scudiere che si alterneranno nel presentare qualcosa del mondo rosa. Vista l'assenza di Edolo, questo numero viene presentato da donna Iolanda e si tratta di una ricetta per una **torta di carote**. Le prove pratiche vengono valutate in sede al Venerdì sera.

Dosi: 250 gr di Zucchero – 250 gr di carote – 250 gr di mandorle- 6 uova.

Lavorazione: mescolare zucchero e uova (solo il tuorlo) poi aggiungere le carote e le mandorle tritate molto fini. Unire il tutto con le chiare montate a neve. La montatura deve essere bella soda. Passare al forno a 180° per 35-40 Min. (ricordarsi di scaldare il forno prima).

Alla torta meglio riuscita daremo un poster di un pilota o un centauro in corsa. (vestito, mica di quei poster da attaccare dietro alle ante della dispensa!)

Programmi futuri

18/19 Aprile 2009 – Il Club Kursaal di Pistoia propone 2 giorni in Lunigiana. Costo € 75.00 a persona, compreso vitto ed alloggio. Il Club è venuto lo scorso 22 Febbraio a visitarci e ci ha preannunciato la manifestazione che già da alcuni anni vede la presenza di alcuni ns soci. Maggiori dettagli in sede.

8/9/10 Maggio 2009 – Week end “Le Terre del Monferrato” all’insegna del gusto e dei grandi vini. Programma: partenza Venerdì pomeriggio 8 Maggio alle 14.00 dalla sede. Via Reggio, Piacenza, Alessandria, uscita ad Alessandria Est e visita al Museo del Borsalino. A seguire arrivo all’Hotel Diamante 4 stelle di Spinetta Marengo. Cena in Hotel. Sabato mattina partenza per Alba (70 km.) e visita guidata di 2 ore alla città. Pranzo libero. Nel pomeriggio visita ad una cantina e rientro in Hotel dove seguirà cena con la presenza del Veteran Car Club Bordino di Alessandria. Domenica con calma, partenza per Novi Ligure per la visita al Museo Girardengo della bicicletta e sosta per il pranzo prima del “rompete le righe” del ritorno. In Hotel sarà possibile accedere gratuitamente alla piscina Tropicale del Centro Bellavista e usufruire delle riduzioni riservate ai clienti sui servizi della wellness area (sauna, bagno turco, massaggi, palestra etc). **Rimborso spese pro capite di € 185.00** comprensivi di 2 notti, 3 pasti e le visite guidate. **Iscrizione e saldo entro Venerdì 24/04/09.** Per ragioni organizzative non potremo accettare più di 20 vetture. All’atto della iscrizione sarà consegnato dettagliato programma.

4/5 Luglio 2009 La Scuderia San Martino in collaborazione con Aci Reggio Emilia, Club Lotario Rangoni, Confcommercio di Reggio Emilia, Studio Foletti&Petrillo e IRMA Food di San Martino organizza una prova di abilità sul percorso del campionato provinciale automobilistico del 4 Luglio 1937, 7° prova del campionato Torri & Motori. La prova si svolgerà su 2 giorni con serata di gala al Sabato sera. Maggiori dettagli nella prossima Gazzetta.

20 settembre 2009 –Il XXII° Perdono di Canossa in 100 Miglia

Per i risparmi resi obbligatori dalla crisi economica, abbiamo pensato di condensare le due manifestazioni. Potrebbero esserci liete novelle su un nuovo tipo di pranzo.

La bacheca

In sede sono presenti alcune offerte di acquisti o vendite di mezzi d’epoca, le pubblichiamo volentieri.

Rif 8 Vendo Fiat Topolino A 1940 restaurato perfettamente € 13.500

Rif 10 Cerco Maggiolino VW (non cabriolet)

Rif. 11 Vendo Mercedes Pagoda 350 SL 1974 aria cond. Hard top capote nuova € 17.500

Rif 12 Vendo 500 R del 1975 European tour 1999 Coast to Coast da New York a San Francisco € 7.000

Rif 13 Vendo Fiat 130 coupe per ricambi e Range Rover del 1978 Radiato + trattore Fiat 312

Richiami di memoria

La scuderia è aperta i primi, secondi e terzi Lunedì di ogni mese dalle 21.00 alle 24.00 (per chi ha gli orologi che arrivano fino a 12 significa dalle nove di sera fino a mezzanotte).

Per i messaggi in segreteria è meglio lasciare nome e numero di telefono da richiamare.

Richieste si possono inviare anche via fax allo 0522 636133 o via mail a: info@museodellauto.it

Per eventuali pagamenti il c/c postale è: 11851417

L’IBAN per bonifici è: IT27 Y076 0112 8000 0001 1851 417