

# Gazzetta della Scuderia

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

n.1-1998



## In questo numero:

- Presentazione
- Il Museo di S.Martino in Rio
- Iniziative
- Faq (Frequently Asked Questions)

## Perché GAZZETTA ?

Non esiste un motivo particolare, avremmo potuto chiamarla "Notiziario", "Giornale", "Bacheca" etc. però Gazzetta andava bene in quel momento e così è stato.

La funzione vuole essere quella di "Radio bugadera" della Scuderia S.Martino e del Museo. Aneddoti, racconti, fatti e notizie del mondo dell'auto e della moto non più in produzione, normalmente si scrive "d'epoca", ma siccome crediamo che la storia dell'auto sia composta da molte epoche vedremo di spulciarle una ad una.

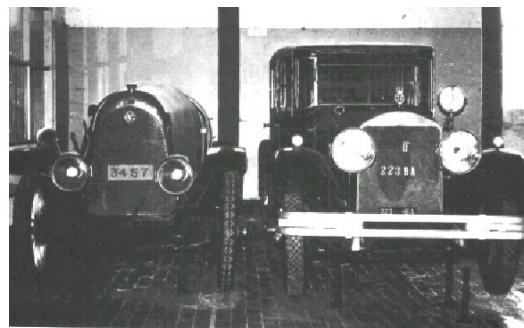
La "bugadera" è quel luogo dove si fa il bucato e dove spesso le donne si ritrovano a far "due chiacchiere" con i le ultime novità e pettegolezzi sugli assenti. Per questa ragione le riunioni erano numerose, perché non parteciparvi significava essere oggetto di maldicenze.

La Gazzetta vuole essere il conciso riassunto di tutto quello che avviene nella bugadera della Scuderia.

Spieghiamo ora la differenza tra il Museo e la Scuderia: il Museo è il luogo statico che raccoglie le vecchie glorie della strada di un tempo, il luogo dove possiamo ammirare, riunite, alcune vetture che ci raccontano l'evoluzione dell'automobile negli anni. La Scuderia è invece il "braccio armato" del Museo e rappresenta il movimento all'esterno del Museo stesso. La Scuderia organizza i raduni, le uscite, gli spettacoli e le riunioni, tiene i rapporti coi soci ed informa sulle novità. Di seguito inseriamo un articolo di Vic come appare sul libro di Bellocchi sulla storia di S.Martino in Rio che meglio di qualunque altro ci racconta la storia del Museo dai primordi del 1956 ai giorni nostri.

Ricordiamo che il Museo di S.Martino rimane uno dei più vecchi musei d'auto privati d'Italia, tra le sue mura sono passati mezzi che hanno

determinato l'evoluzione dell'automobile, dall'inizio del secolo fino ai primi anni settanta.



Fiat Chiribiri ed Isotta-Fraschini nel vecchio Museo

## Il Museo

*Qualcuno, a San Martino in Rio, ricorda ancora l'arrivo delle primissime macchine del Museo dell'Automobile.*

*Dice: era il 1956.*

*Qualcun altro giura che si trattava di un anno prima o di un anno dopo... santa fatica della storia: riscavare nei giorni e nella memoria fra i nebulosi, o a volte straordinariamente lucidi, ricordi degli anziani e compulsare sbiadite, e a volte sbagliate, carte. Però e' cosa necessaria; anzi, ormai indispensabile, visto che questo benedetto Museo e alla sua quinta (o sesta, o settima od ottava) vita: araba fenice del ventesimo secolo, risorgente, ogni volta, dalle sue ceneri. (Sembra che già batta le ali verso l'avventura e la gloria del ventunesimo).*

\* \* \*

*Siamo dunque poco oltre la metà degli anni cinquanta ed una "Regina d'Africa" (cioè un autotreno 634 Fiat, così chiamato per il suo buon servizio nella colonizzazione abissina), annunciandosi con l'ansito del suo vecchio diesel e lasciandosi dietro la nuvola puzzolente dello scarico, giunge dalla Via di Modena alle porte del nobile paese di San Martino in Rio (è sempre quella memoria del 1956 che registra). Fra motrice e rimorchio tre sono (erano) i veicoli trasportati. Quali? La memoria si confonde un poco... ma di uno con certezza possiamo stabilire l'identità: una macchina il cui fianco "cedeva alle dita", cioè non era di lamiera, bensì di tela, verniciata ridicolmente a scacchi bianchi sopra una tinta marrone! Era, quindi, quell'esemplare di Fiat 509 berlina tipo Weymann (cioè con la scocca in legno ricoperta di tela, per una maggior leggerezza dell'insieme) e che a tutt'oggi fa parte della raccolta privata Manfredini - Cigarini, a Prato di Correggio.*

\* \* \*

*In altri viaggi la "Regina d'Africa" ed altri camion portarono a San Martino in Rio qualche dozzina di vecchie automobili. Perché?*

*Domenico Gentili, bolognese, le aveva raccolte in qua ed in là per l'Italia, radunandole nei cortili e sotto le tettoie della sua ditta (il saponificio Panigal di Borgo Panigale); ma, visto che ormai non ci stavano più, aveva scelto l'ospitalità offertagli da Giulio Campari, il compianto titolare della "Campari & C.", (che alla Panigal era legato da un contratto per la fornitura di grasso animale) e l'amicizia di "Barighin", cioè Emilio Storchi Fermi, l'indimenticato sammartinese simpaticamente noto per essere stato un eccellente calciatore.*

*Da quel tempo la collezione, dopo aver abbandonato le rive del Reno ed oltrepassato quelle del Panaro e della Secchia, per un ventennio visse e prosperò ai bordi del Tresinaro.*

\* \* \*

*Ora e il momento di parlare di Barighin, una specie di "grande Gatsby" all'italiana (anzi, all'emiliana) straordinario soggetto, dotato di fantasia e spirito tali da imprimere, al complesso della collezione ed al suo valore potenziale, un marchio originale tuttora, a dieci anni dalla sua scomparsa, riconoscibile tra tutte le consimili iniziative del settore.*

*Prima di tutto, nelle macchine d'epoca di San Martino in Rio egli fece confluire quella*

*istituzione (non registrata, non legittimata, non legalizzata, mai burocratizzata) che ancor oggi risponde al nome di Scuderia San Martino. Di essa facevano parte, oltre a Barighin, tutti quegli amici, sammartinesi e non, che in qualsiasi momento fossero pronti a folleggiare, con macchine e non, fedeli ad una antica vocazione sammartinese al divertimento ed all'avventura (una specie di simpatica goliardia paesana). Dette, poi, impulso alla raccolta, ovvero al salvataggio ed alla messa in circolo di centinaia di "pezzi", scovati un po' dappertutto.*

\* \* \*

*Cosicché, mentre questa specie di "raccolta-museo" (ancora del tutto museo non poteva chiamarsi) andava riempiendo sempre nuovi e fortunosi locali, a decine favolosi ed inauditi esemplari approdavano a San Martino, reperiti da Barighin in ogni parte d'Italia (rendendosi ogni volta più precario il già precario ricovero). Di molte sedi i sammartinesi hanno ancor vivo il ricordo; e noi, per dovere di cronisti, ne facciamo l'elenco:*

*\*i cortili e le tettoie della "Campari & C.", nella sua vecchia sede in Via per Reggio;*

*\* nei magazzini della "Campari & C." che erano situati nella casa di via San Rocco (quella dai portici con altissime colonne a zampa di elefante);*

*\* presso la fabbrica di motozappe dei fratelli Bonini;*

*\* nel chiostro del Convento dei Frati Cappuccini;*

*\* nel capannone dell'ex Cantina Barigazzi (quello prospiciente il campo sportivo);*

*\* nel capannone, in disarmo, della "Vinicola", che oggi non esiste più.*

*In breve, San Martino in Rio diventava uno dei più importanti centri nazionali ed europei del collezionismo. La visita alle successive sedi di questo "museo sui generis" fu d'obbligo per chiunque si affacciasse alla nuova disciplina; i pellegrini venivano anche dall'estero. Il buon Eldo Lirani, che da Barighin aveva accettato l'incarico di «guardiano-factotum», era costretto a trottare tutto il giorno, e spesso anche la notte, per assistere ed accompagnare appassionati visitatori, comitive provenienti da ogni dove ed in ogni ora.*

*Barighin, dal canto suo, "pompava" relitti d'epoca da ogni parte d'Italia, movimentando alla ricerca, alla raccolta, al trasporto, e, infine, al restauro decine e decine di persone.*

*Ancor oggi alcune delle automobili del vecchio Museo rimaste fra noi recano, nelle targhe, la denuncia della loro lontana provenienza: Palermo, Napoli, Siracusa, Lecce...*

\* \* \*



La Auto-Avio Costruzioni 815, la prima vettura costruita da Enzo Ferrari utilizzando parti di motore derivati dalle Fiat 1100, ospitata nel Museo di S.Martino fino ai primi anni '80

*Sono passati dal nostro paese circa trecento tra automobili, tricicli a motore, motociclette ed altri svariati veicoli d'epoca: non poteva non nascere il desiderio, di tanto in tanto, di un qualsiasi ripristino. La movimentazione di tanti veicoli consentiva una sempre miglior strutturazione della collezione attraverso cessioni e scambi con altri collezionisti, e suggeriva alcune operazioni di restauro nelle quali si distinse, sopra tutti, Giacomo Trullo che, ancor oggi, pur non esercitando più la professione di carrozziere, forse per nostalgia sta giocherellando con le sue "mani d'oro" attorno al telaio di un'Ansaldo Torpedo tipo Lambda del 1924 o giù di lì (sua gioia del tempo libero).*

*Ma ritorniamo al capannone della "Vinicola", cioè alla sesta (o settima) "vita" di questo benedetto museo; e diamo un'occhiata verso il tramonto del sole, là dove sta nascendo il villaggio "artigiano" (siamo già a metà degli anni sessanta), cioè là dove gli artefici di nuove piccole industrie ricevono la concessione di terreno per la costruzione di capannoni...*

\* \* \*

*Il 3 novembre 1965: il Comune approva il progetto di un capannone da adibirsi a ricovero della collezione, cioè a Museo vero e proprio. La ditta Valli lo costruisce. Il 1° settembre 1966 Barighin ed i suoi amici mettendone in moto alcune, spingendone parecchie e rimorchiando quasi tutte le altre, conducono nella loro sede definitiva (fra capannone e barchessa chiusa, sono circa 1.000 metri quadrati al coperto) un centinaio tra vecchie automobili, motociclette,*

*biciclette, carrozze, carri agricoli, ecc. Inizia l'ennesima vita della "araba fenice".*

\* \* \*

*Due i fatti salienti del nuovo - grosso modo - decennale di vita del Museo (1966-76):*

*\* le grandi visite delle scuole, soprattutto elementari;*

*\* l'intensificazione delle manifestazioni itineranti (raduni, rallies, mostre e rassegne in altre località) e partecipazione a films e simili.*

*La presenza di pezzi rarissimi o addirittura unici al mondo (dei quali le fotografie pubblicate a corredo di quest'articolo mostrano qualche esemplare) funzionava d'attrazione irresistibile non soltanto per gli appassionati o gli amatori, cioè gli "addetti ai lavori", ma anche per un pubblico quanto mai eterogeneo di visitatori.*

*Personalità di ogni tipo e di ogni campo, dalla politica al giornalismo, dall'arte allo spettacolo, hanno fra i loro ricordi il Museo, l'accoglienza di Barighin e dei suoi amici del*

*Museo e della Scuderia nonché le tagliatelle ed il lambrusco di San Martino in Rio (trattoria della Grazia, oppure trattoria di Bigliardi a Trignano).*

\* \* \*

*Sono trascorsi quasi trent'anni da quella prima carica di automobili sul vecchio 634, e quasi diciotto dal giorno in cui la grande avventura del reperimento dei pezzi trovò il suo definitivo ordinamento in un apposito fabbricato. Ebbene, in tutto questo tempo il nostro benamato Museo ha vissuto la sua grande ora tempestosa: in una calda sera del giugno 1975 Barighin si spegneva accanto alla sua ultima Ardea (assieme agli amici ne aveva salvate dalla demolizione almeno una dozzina), improvvisamente ed inaspettatamente, davanti a quel Bar Sport che era stato, tra un viaggio e l'altro, luogo di convegno d'appassionati: in una parola la sede della Scuderia e della direzione operativa del Museo (lo è ancor oggi).*

\* \* \*

*Nello spazio di pochi mesi il Museo, che già da qualche anno aveva ridotto i suoi effettivi accorciandosi e lasciando, per circa un terzo, spazio ad un'officina*

*meccanica, (eterno, incessante travaglio di tutte le opere umane) si vuotava; il materiale, tranne una dozzina di pezzi, si trasferiva a Panzano (Modena) e solo restavano, come cocenti ceneri dell' "araba fenice", la barchessa (che tuttora fiancheggia il Museo) colma di "pezzi" (in più*

parte già della prima collezione ed in parte di altre collezioni più recenti) ed un locale di circa centocinquanta metri quadrati di proprietà Vellani a breve distanza dal Museo.

Gli eredi di Barighin hanno tenuto duro. Superato lo smarrimento, il dolore della perdita, lo stato confusionale di quei giorni (nel quali, come sempre accade, fu dato a tutti d'assistere al tristissimo spettacolo degli "avvoltoi"), non appena, verso la fine del 1981, divenne libero lo spazio già occupato dall'officina meccanica, lo bloccarono e, a forze riunite, ridiedero vita ad un Museo, più piccolo sin che si vuole (lo spazio basta per una trentina di macchine), ma ora strutturato non più su di un'unica grande collezione, bensì sulle minori raccolte di una dozzina di amici (qualcuno anche con una sola automobile).



1968 Prima 1000 Miglia rievocativa, in primo piano l'Alfa Romeo 1750 compressore di Tazio Nuvolari con al volante Barighin.

Si è rafforzata la natura "Scudiera" anche se si è indebolita la forza "museistica". Ma il materiale disponibile è sufficientemente valido sia per rappresentare, museisticamente parlando, a grandi linee l'evoluzione del mezzo meccanico nel tempo, sia per costituire un utilissimo strumento di manifestazioni, rallies, mostre itineranti, cioè uno splendido gioco per il tempo libero. In definitiva un'araba fenice risorta dalle ceneri e, verosimilmente, più protetta - nei confronti di eventuali nuovi incenerimenti - dall'esistenza di una moltitudine di "padrini".

\* \* \*

Un cenno, a questo punto, merita l'attività della Scuderia che, con il Museo, è ormai nota in tutto il mondo del veicolo d'epoca in virtù delle innumerevoli pubblicazioni del

genere enciclopedico che, nel corso degli anni, hanno ospitato fotografie di esemplari, citando fonte e luogo.

Forse cento o, forse, anche più, sono le manifestazioni inventate, realizzate, portate a termine (e sempre con una grande, allegrissima confusione) dalla Scuderia con il Museo; sia nell'era, chiamiamola così, antica o preistorica (i tempo della raccattazione), sia in quella medioevale (con le vetture già in qualche modo ordinate, ad esempio nella Cantina Barigazzi); sia nell'evo moderno (primo Museo); sia nell'era o evo di mezzo (... dominazione straniera: resistenza carbonara nella barchessa e nel locale di Romano Vellani) e, infine, nella riflorente realtà risorgimentale: oggi.

Ma fra le cento uscite, memorabili restano quelle del Rally della Amicizia

Italo-Yugoslava (1969), che portò circa cinquanta automobili da Gorizia a Lubiana e a Zagabria con centoventi partecipanti; il magnifico Rally Mare e Pineta al Lido di Spina con, più o meno, la stessa partecipazione; la bellissima gita di due giorni a Gatteo Mare, ospiti di Ivo e di Iva (Hotel Rosenthal, ora Portobello) e infine (e sempre durante la gestione dell'indimenticabile Barighin) il Rally ai Bagni di Lusnizza (Udine), nel 1972, con circa cinquanta equipaggi.

Viaggi, anzi, avventure che hanno portato nel mondo il nome del nostro piccolo paese, con in più l'allegria connaturata con il nuovo e originalissimo strumento: le automobili d'epoca.

Il futuro incomincia tutte le mattine. Voltandoci indietro a ricordare il trascorrere dei giorni, ora sereni ora dolorosi, quanto mai instancabile e' stato, occorre constatarlo, il rotolare di queste nostre vecchie, decrepite ruote che, con l'inarrestabile trasmutarsi delle stagioni, le esaltanti primavere, le scoppianti estati ed i colorati autunni (gli inverni servivano ai restauri, alle riparazioni, alla preparazione dei programmi) hanno intrecciato come una danza che non finisce mai d'inebriare, stringendo insieme con forti vincoli di amicizia e fraternità gli uomini della Scuderia ed i loro amici vicini e lontani.

E domani.....

\* \* \*

Domani ci saranno ancora, e ancor di più, vita e festa per noi e per le nostre vecchie caffettiere. Perché' sono state esse stesse, strumento nelle nostre mani, a creare sempre nuovi stuoli d'ammiratori, di appassionati, di collezionisti. Più di duecentocinquanta pezzi di tutti i Clubs e delle raccolte d'Italia provengono da San Martino in

Rio e, forse, ad altrettanti amatori di oggi si è accesa la fiammella in petto durante una visita al nostro Museo o al passaggio della Scuderia.

E due, inoltre, sono le buonissime ragioni in più' per bene sperare: il prevedibile ampliamento del tempo libero e l'altrettanto prevedibile necessità, prossima futura, di coltivare sempre più' quelle attività che rappresentano per l'uomo, bene o male, una salutare, anche se breve, fuga dalla realtà.

**Vittorio Vicenzi (Vic)**

*S.Martino in Rio, 1988*

**Primavera del 1970, la Scuderia S.Martino va in visita alla Ferrari di Maranello, porta con sé la 815, la prima vettura costruita dall'ing.Ferrari**

Si racconta che l'ing.Ferrari chiese di poterla barattare con l'allora ultima nata per le gare prototipo, la 512. La risposta fu ovviamente un gentile, ma netto rifiuto. L'articolo qui ritratto proviene dalla Gazzetta di Reggio. Sullo sfondo gli Scudieri del tempo a far da contorno alla Nonna ed alla ....Nipotona. Analoghi articoli vennero pubblicati sulla stampa dell'epoca a testimoniare l'importanza dell'incontro e del crescente interesse sul mondo dell'automobile d'epoca.



## Iniziative della Scuderia:

L' 11 Gennaio abbiamo ospitato i partecipanti alla **Motobefana 98**, il 23 Marzo abbiamo aperto le porte per il Motoraduno Nazionale del **Motoclub S.Martino**. In quel giorno abbiamo avuto una affluenza di non meno di 500 persone tra cui originalissimi "motards"

Molta carne è sul fuoco, ma diventa difficile dire quando diventerà cotta. Tra gli obiettivi primari di quest'anno vogliamo segnalare **Il perdono di Canossa**, tradizionale scampagnata sociale, prevista per il **7 Giugno**, la **Fiera di Maggio** a S.Martino del 31.05.98 con esposizione presso il Museo di una rarissima raccolta di antichi strumenti di soccorso utilizzati dalla Croce Rossa. Alcuni di questi strumenti vennero adoperati sui campi di battaglia della prima guerra mondiale (1915-1918).

Se confermato il 21 Giugno andremo con le auto in visita al **Castello di Panzano** dal socio Righini Mario: per l'occasione sarà allestito il classico "fugoun" per friggere lo gnocco, a cura della premiata congrega Castagnoli. Pranzo in loco.

In una determinanda Domenica di Luglio visiteremo un altro interessante sito sulle colline Reggiane, ospite il socio **Benassi Massimiliano** che garantirà la copertura (in muratura, non finanziaria) e colazione al campo a base di gnocco fritto e salume.

Altra iniziativa alla quale partecipiamo è il **Sidecar Day** del 28 Giugno, a cura del Motoclub S.Martino. Raduno nazionale di sidecar o, per dirla all'italiana, motocarrozzette.

E' pure prevista la **festa d'Estate**, padrino della serata Francesco, ultimo nato di casa Gambarati seguirà in Settembre la **100 Miglia**.

Per il 5 Maggio è prevista la visita di una scuola superiore di Cuneo

Il 18 Aprile alcune auto del Museo hanno presenziato alla inaugurazione della **Scuderia Tricolore** con sosta in piazza Prampolini a Reggio E.

Ricordiamo inoltre che il 24 Maggio (il Piave mormorava calmo e placido) a cura del Camer di Reggio Emilia c'è la rievocazione storica della **Vezzano-Casina**, manifestazione turistica a calendario ASI.

## **Le FAQ** (Frequently Asked Questions)

Termine derivato dal nuovo linguaggio internetiano e significa letteralmente "domande esposte frequentemente". Altro non è che la rubrica di colloquio ed informazione, oltreché di scambio di opinioni e soprattutto di eventuali annunci di compravendita. Su questo primo numero le informazioni saranno poche, ma vi invitiamo ad inviarcele numerose.

**-Come si fa a calcolare i Kw per il pagamento della tassa di proprietà se non sono evidenziati sul libretto di circolazione?**

- Se non sono segnati i cavalli di potenza, occorre rivolgersi alla motorizzazione, sperando che abbiano la scheda di omologazione del mezzo. La risposta è immediata.

**-Con le particolari assicurazioni per auto d'epoca, posso liberamente girare per strada o solo nelle manifestazioni ufficiali?**

- Nulla vieta di usare le auto tutti i giorni, purché non se ne faccia un uso professionale. Attenzione però che persiste l'obbligo di avere un mezzo in regola col codice della strada e quindi revisionato.

**-Ho ritrovato una vecchia vettura, completa di targa, ma priva di documentazione, Posso reimmatricolarla?**

- Certo, grazie al numero di targa si chiede l'estratto cronologico e si può procedere alla reimmatricolazione

Come primo numero non abbiamo offerte o richieste di macchina antiche, se qualcuno volesse vendere o comprare auto, moto o pezzi di ricambio potremmo pubblicarlo sulla Gazzetta.

**Arrivederci al prossimo numero**