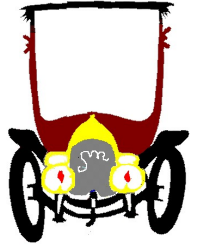




Gazzetta della Scuderia



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

n.15 III Trimestre 2001

Tel. 0522 636133 Fax 0522 636133

e-mail: scuderia@museodellauto.it

URL: www.museodellauto.it

In questo numero:

- Finalmente Monaco di Baviera (Valerio Levi)
- A Rolo finisce la stagione 2001 delle auto in movimento (Fausto Gazzoli)
- Le auto nel mondo (Roberto Vellani)

FINALMENTE MONACO DI BAVIERA!!!

(di Valerio Levi)

17-18 NOVEMBRE 2001

Un appuntamento da non perdere per tutti gli appassionati di auto, moto, treni, aerei e tanto altro ancora: eccovi i dettagli del nostro viaggio.

Il programma prevede la partenza in pullman GT da San Martino, all'alba di sabato 17 Novembre; arrivo a Monaco in tempo per un veloce pranzo ed una visita guidata ad una delle più belle città d'Europa.

Per farvi entrare davvero nell'atmosfera locale, abbiamo organizzato una cena in un locale tipico, con la possibilità di bere birra e mangiare le specialità bavaresi, come lo stinco di maiale allo spiedo.

Dopo cena il rientro in albergo, che è un quattro stelle vicino al centro.

Il mattino seguente, dopo una abbondante colazione – in puro stile locale anch'essa – partenza per il museo: per poter assaporare al meglio tutte le sue delizie, avremo una guida (una per ognuno dei due gruppi in cui divideremo la comitiva) a nostra disposizione per tutta la mattina, che ci spiegherà naturalmente in Italiano soprattutto quelle sezioni del museo dedicate ai mezzi di trasporto.

Il pranzo di mezzogiorno si farà direttamente nel self service del museo: il pomeriggio è a disposizione per chi volesse approfondire la visita nel museo, oppure per un altro giro in città. Il Deutsches Museum infatti si trova a breve distanza dal centro.

La partenza da Monaco è prevista entro le 16 di domenica pomeriggio, con arrivo a San Martino alle 23,30.

Raccomandiamo a tutti una tenuta adatta ad un clima invernale: a Novembre si potrebbe trovare anche la neve, visto che siamo a circa 600 metri di altezza.

Ma perché abbiamo scelto proprio questo museo?

Il DEUTSCHES MUSEUM – Museo della scienza e della tecnica – (www.deutsches-museum.de) è uno dei più grandi ed interessanti al mondo, una vera prelibatezza per gli appassionati di “cose che si muovono” e non solo.

Ci sono trovate tante auto: dalla prima Benz prodotta, che risale al 1886, passando per Mercedes degli anni 20 e 30, che illustrano la storia dell'auto fino ai nostri giorni; un grande numero di camion, motociclette, locomotive, biciclette che testimoniano l'evoluzione di questi mezzi dall'origine ai giorni nostri.

Il padiglione dedicato alla storia dell'aviazione merita poi un discorso a parte, perché rappresenta un museo nel museo, con 8000 mq di superficie espositiva: si potranno vedere dalle mongolfiere fino ai moderni aerei a reazione, attraverso vari modelli ad elica in dimensioni originali.

Se avete anche altri interessi, non rimarrete delusi: potrete trovare strumenti musicali, enormi plastici ferroviari, un importante settore dedicato all'astronomia, la storia della navigazione, solo per citarne alcuni: basti pensare che il museo si sviluppa su un percorso totale di circa 16 chilometri!

Tutta la tecnologia tedesca di ieri e di oggi si può non solo vedere, ma – talvolta – anche provare: vi sono simulatori di guida in auto ed in bici

Se non vi è venuta voglia di venire, dopo un programma così nutrito (e, pensando allo stinco, anche nutriente), non sarà che vi siete stancati di motori ?

Quota di partecipazione indicativa in camera doppia: ca. 350.000 lire (€ 180,75) a testa.

Supplemento per camera singola: 45.000 lire (€ 23,24).

La quota comprende:

- viaggio in pullman privato
- pernottamento in hotel cat. 4 stelle e colazione
- pranzo di sabato 17
- cena di sabato 17
- ingressi a Musei e monumenti
- guide per la città di Monaco e per il Deutsches Museum
- bevande ai pasti (1 birra o 1/2 minerale)
- accompagnatore dell'agenzia di viaggi
- assicurazione sanitaria

La quota non comprende:

- mance ed extra personali
- pranzo di domenica 18
- tutto quanto non espressamente indicato ne "La quota comprende"

PER PARTECIPARE AL VIAGGIO E' NECESSARIA
LA CARTA D'IDENTITA' IN CORSO DI VALIDITA'.

Per iscriversi:

Per iscriversi è necessario presentarsi presso la nostra sede di via Barbieri 12,

San Martino in Rio, nelle seguenti serate:

Venerdì 12 ottobre dalle 21 alle 24

Lunedì 15 ottobre dalle 21 alle 24

Venerdì 19 ottobre dalle 21 alle 24

Venerdì 26 ottobre dalle 21 alle 24

Lunedì 5 novembre dalle 21 alle 24

**LA QUOTA DI PARTECIPAZIONE DEVE ESSERE VERSATA AL MOMENTO
DELL'ISCRIZIONE**

\$\$\$@@@\$\$\$

Domenica 28 ottobre alla fiera di S.Simone a Rolo.

A cura del "Baffo" Fausto Gazzoli

Anche quest'anno facciamo fare una sgambatina quasi invernale alle nostre macchinine. La meta è Rolo, paese della bassa padana a 20 km da San Martino sul percorso San Martino, Correggio, Rio Saliceto, Ca' de Frati, Rolo. La strada è un po' sconnessa, ma per la velocità delle macchine non credo presenti problemi particolari. Padrone di casa sarà il Baffo che con la moglie Daniela e la fida Elena (Sbudinik) sopra il Lancino di famiglia ci accoglieranno in questa giornata di festa.

Programma:

ore 9:15 Arrivo a Rolo

ore 10 sfilata con breve presentazione di ciascuna macchina , poi si riparcheggia per esposizione statica

ore 10:30 si assiste al corteo storico "Dalla terra alla tavola" in costume (lo so che tanti penseranno subito alla "tavola", ma prima di poter mangiare la natura impiega molto tempo a trasformare in commestibile radici, tronchi e foglie per cui un breve ripensamento è forse necessario ☺)

ore 12:30 pranzo offerto dall'organizzazione. Evvvvvvai, hip hip urrà agli organizzatori. pomeriggio libero per visita ai banchetti

ore 16 o 17 partenza per il ritorno a San Martino

Per riservare i posteggi ed i posti a tavola occorre confermare almeno una settimana prima la partecipazione.

§§§@@§§§

Le auto nel mondo (Roberto Vellani)

In settimane di gravi eventi internazionali, con tutto il loro baillame di collegamenti con le varie capitali mondiali, non ho potuto non osservare il parco vetture circolanti in alcuni paesi. Breve indagine e ne salta fuori un quadro forse inaspettato anche per ciò che riguarda l'automobilismo d'epoca nel mondo. Non possiamo non cominciare con l'oltre Atlantico. Paese guida è sicuramente l'America del Nord, dove già ad inizio secolo esistevano le grandi sorelle di Detroit che costruivano pachidermi con 4 ruote. Ford rivoluzionò tutto con la Ford T, detta Tin Lizzie, vettura economicissima, da lavoro, alla portata di tutte le tasche (o quasi), ideale per percorrere le piste dei pionieri del Far West, ma con una costante prerogativa, il cambio automatico. Mi son chiesto perché da sempre negli USA si vendano al 99% vetture automatiche e le risposte sono numerose: in primo luogo perché la benzina costa un quarto dei prezzi europei, poi la velocità massima consentita è di 65 miglia (+ o - 100 km/h). Non ultimo la vastità del paese permette di

guidare quasi sempre senza togliere il piede dall'acceleratore, in solitari viaggi o in compagni di vetture che ti stanno vicino per migliaia di km facendo la tua stessa velocità. Tutto ciò richiede caratteristiche alle quali noi non siamo abituati. Le vetture devono essere comode, spaziose, devono permetterti di bere o mangiare mentre guidi (ricordiamo che le aree di servizio Drive In sono nella norma). Non importa la potenza, la velocità massima e il consumo ha una rilevanza minore rispetto alle vetture europee. Vediamo infatti motori di grande cubatura, spesso superiori ai 3500 cc., di potenza quasi ridicola rispetto ai motori europei, ma dotati di grande elasticità e che ruotano a regimi di motore d'aereo, spesso non sopra ai 3000 rpm (un moderno diesel europeo viaggia sicuramente di più). Gadget ed accessori a non finire. Per non dover spendere in ricerca, spesso gli Usa hanno adottato provvedimenti tecnici e fiscali atti ad ostacolare l'importazione di vetture dal Giappone o dall'Europa, sicuramente più performanti ed economiche. I paesi limitrofi hanno poi ereditato ciò che a loro era più comodo, pertanto le vetture, soprattutto usate,

degli USA hanno finito per invadere anche i mercati sudamericani, dal Cile all'Argentina, da Cuba al Perù. Solo Brasile e Messico hanno usufruito della presenza di costruttori europei in loco per la costruzione di vetture economiche (Fiat e Volkswagen in testa).

Dall'altra parte del mondo i costruttori giapponesi e coreani la fanno da padrone. Se si esclude l'India dove esistono costruttori in loco di vecchie vetture europee (fanno sorridere le Fiat 1100 103 ancora in giro o le vecchie Lambrette). Grande dote dell'industria del sol levante è quella di avere una elasticità produttiva che le permette di fornire mezzi adeguati ai deserti mongoli, alle metropoli giapponesi, alle montagne afgane e alle giungle vietnamite. Spesso sono vecchi modelli, ma sappiamo benissimo come gli uomini con gli occhi a mandorla possano costruire eccellenti vetture per far concorrenza alle migliori vetture europee. Sono riusciti a penetrare anche quei mercati tradizionalmente sotto l'influenza europea come i paesi del Medio Oriente e i paesi africani. Nel Magreb rimangono tuttavia reminiscenze della presenza francese con grande numero di vetture Peugeot, Citroen e Renault. Anche la Spagna, sotto Franco aveva un magnifico costruttore di vetture che diede filo da torcere anche nelle corse su pista, era

la Pegaso, ormai ridotta a costruttore di camion.

Nei paesi del blocco comunista vigeva invece la prassi di copiare le vetture europee, dopo essersi resi conto che il modello Trabant con motore a 2 tempi non era il massimo della vita. Grazie ad accordi internazionali (soprattutto con la Fiat) furono costruite le Lada, Ziguli e la indigena Mosckvitch, vetture non certo in grado di competere coi corrispondenti modelli europei. Pure la Cina si e' messa a produrre vetture in proprio, ma più per orgoglio politico che per vera vocazione costruttiva.

A volte mi è capitato di sorridere davanti ad una Zastava (riedizione della Fiat 600), ma pensandoci bene si potrebbero trovare vetture relativamente recenti che potremmo considerare delle "repliche" ma che possono essere meccanicamente più giovani dell'originale modello e forse più affidabili nel breve periodo e permetterebbero di evitare costosi restauri. E' pur sempre vero che nelle Ande peruviane continuano a girare vecchie Ford A e T, che spesso nelle Pampas argentine si possono trovare vecchie vetture europee importate da immigrati che per l'uso al quale sono sottoposte e la cura potrebbero benissimo essere un redditizio investimento per i prossimi anni.

**CHI VUOLE SCRIVERE SULLA
“GAZZETTA”, PUO' MANDARE I SUOI
ARTICOLI TRAMITE MAIL, FAX,
PICCIONE VIAGGIATORE, CORRIERE, O
BARCA (che risale il cavo Tresinaro che
costeggia il Museo...)**