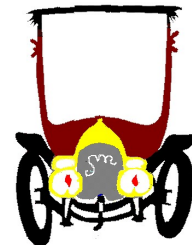




SCUDERIA
SAN MARTINO
VEICOLI D'EPOCA

Gazzetta della Scuderia



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

n.24 IV Trimestre 2003

Tel. 0522 636133 Fax 0522 636133

e-mail: scuderia@museodellauto.it

URL: www.museodellauto.it

In questo numero:

- Rinnovo iscrizioni per il 2004
- Considerazioni di fine 2003 (R.Vellani)
- La batteria (R.Vellani)
- Pillole di saggezza
- Programma manifestazioni 2004

Rinnovo iscrizioni per il 2004

Carissimi soci, l'anno volge al termine e il 2004 si preannuncia già ricco di novità e manifestazioni: per poter partecipare, però, è necessario rinnovare l'iscrizione alla Scuderia, altrimenti ciccia!!!

Ricordiamo che l'iscrizione DEVE essere effettuata obbligatoriamente per tutti coloro che hanno veicoli iscritti o omologati A.S.I., pena la perdita dell'iscrizione/omologazione e dei benefici fiscali (esenzione bollo, diritto al pagamento ridotto del bollo).

Per il 2004, la quota d'iscrizione alla Scuderia e all'A.S.I. rimane invariata a

€ 100

Il rinnovo deve essere fatto **tassativamente** tramite il bollettino di conto corrente postale che alleghiamo. **Non saranno accettati rinnovi in contanti.**

La scadenza per l'iscrizione è il **29 febbraio 2004**: chi rinnoverà dopo tale data incapperà nella super-tassa e si troverà a pagare 125 € invece di 100!!!!!!!
Insomma, il rinnovo è considerato tale solo se effettuato entro il 29 febbraio... altrimenti si procede con una nuova iscrizione (che costa, per l'appunto, 125 €).
Compilate con attenzione tutti i campi del bollettino postale!!!

Considerazioni di fine anno

Di Roberto Vellani

Anno Domini 2003, il 14 del mese di Dicembre alle ore 12.30, nel bel mezzo di una splendida giornata di sole, nell'agreste scenario di Canolo ci ritrovammo in una selva oscura ... uhm... forse non era così.

Insomma siamo andati a tavola per il pranzo degli auguri. Stessa scena avveniva per il club confratello del CAMER di Reggio Emilia col quale abbiamo scambiato, per via telefonica, reciproci auguri di Buon Natale e Buon Anno.

Ma, udite udite, Sergio ne aveva nel frattempo azzeccata una delle sue (ultimamente il ragazzo si dà da fare in maniera egregia, forse andrebbe appena, ma di poco, rivalutato).

Come la donzella che vien dalla campagna in sul calar del sole Sergio ci ha organizzato la visita al museo dell'agricoltura e al restaurato maniero di Sancti Martini in Rivo (che è poi solo l'antico nome di San Martino in Rio). Una quarantina di presenti hanno assistito e seguito con interesse, grazie anche ad una gentilissima e visibilmente appassionata guida, la storia del castello e del suo restauro. Un piccolo "grosso" mi coglieva in gola: in quei vani, carichi d'arte e di storia io feci le scuole medie (ma non ho mai giocato da mediano). Ho riconosciuto la 2° A, che dava proprio sul cortile interno. Tanti sammarinesi ricordano lì spezzoni di vita paesana: c'è chi si ricorda la "giasera" (era il luogo dove si conservava la neve per mantenere fresche le vivande in estate), chi il campo sportivo, chi le stalle al primo piano, poi i tedeschi durante l'ultima guerra, poi Altemo che riponeva il suo apecar modello transatlantico nei sotterranei del castello, vicino ai vespasiani.... I gabinetti pubblici... Insomma... asvein ai cesò.

Quanti sospiri di chi lì andava in colonia, di chi lì litigava coi sillabari, di chi lì andava a giocare a calcio. Insomma un castello che è stato centro di attività per quasi sette secoli, deve aver visto e conosciuto tante genti, tante follie, tante guerre. Di qui passò il Barbarossa, gli Estensi, i Roberti e fu sotto l'influenza della Matilda e di suo padre, che ne divenne persino proprietario ... e ci son passato pure io ☺ in senso reale, avendo scalato la ripida scaletta fino alla sommità del torrizzo, ma questo successe poco dopo la guerra dei 6 giorni tra Israeliani e mondo arabo.

Il giorno dopo casualmente sfoglio una rivista di moto e trovo la foto di una Douglas che era al Museo di San Martino. Guardo la televisione, sul canale Nuvolari e ci trovo un servizio su alcune auto d'epoca tra le quali spiccava un'Ansaldo tipo 10 che soggiornò a San Martino per almeno 20 anni. La presenza della 815 su riviste e trasmissioni specializzate si spreca, ma anch'essa fu ospitata, ancorché salvata proprio dal Museo di San Martino. Quando si parla di Nuvolari, si parla sempre della sua Alfa Romeo 1750 compressore,

ed anch'essa lasciò l'impronta dei pneumatici sul cotto della costruzione in via Barbieri. Pensate, anche la prima vettura progettata da Bugatti passò per queste amene terre. Se Roma è caput mundi, San Martino è sicuramente caput automobilaerum epocarum (il primo che mi fornisce la giusta traduzione latina vince un pomeriggio di spesa prenatalizia con la propria suocera).

Nel frattempo accendo il computer, chiamato affettuosamente picci, e trovo gli auguri del mitico Paolo Gratton, uno di quelli che al Museo di San Martino può gridare "presente". L'amico Paolo è riuscito a far da solo a Gorizia quello che a San Martino si è riuscito a fare grazie alla collaborazione di tanti. A suo vantaggio ha l'esperienza, infatti già suo padre importava la Ford e così lui si è fatto il museo della Ford e delle trasmissioni (quelle via etere, mica quelle fatte di cambi e differenziali). Nel suo museo (giuro che ci torno prima della fine del 2004) possiamo ripetere l'esperimento di Marconi e delle prime trasmissioni radio. Possiamo vedere la Ford della New York - Seattle.

Se state comodamente viaggiando su una vettura moderna e vi sorpassa una rombante Ford T con alla guida un pazzo scatenato chinato sul volante per fendere meglio l'aria, con cuffia e grandi okkialoni e vi saluta mollando il volante, fatelo passare in segno di rispetto perché è sicuramente lui, Paolo Gratton da Gorizia e se lo andate a trovare dite che siete di San Martino, vi aprirà le porte del cuore.

E così stiamo archiviando anche questo anno, rattristato da sparizioni e rallegrato da nuovi arrivi, a volte doppi (ogni riferimento agli scudieri Cristian e Miriam è puramente casuale), siamo sopravvissuti ad una torrida estate eppure abbiamo girato con le nostre sbaracchine senza l'aria condizionata. E' proprio vero che di ciò che non c'è se ne fa senza, anche se a volte Oscar preferisce guidare con la bombola d'ossigeno al fianco o una sacca di ghiaccio secco. Hai voluto la GT? Adesso te la guidi!!!

Abbiamo dovuto sopportare i blocchi alla circolazione, le pastoie burocratiche per pagar meno tasse, ma più burocrazia. Abbiamo dovuto rimediare alla sparizione della benzina verde, ma noto con piacere che appaiono sempre più spesso nuovi modelli ispirato al passato (Nuova Mini, Nuovo Beatle-Maggiolone, nuova Lancia ispirata alla Fulvia Coupè, Thesis ispirata all'Aurelia) pertanto vi invito a tener duro e a pensare che nel bene o nel male l'auto d'epoca ci dà una boccata di déjà-vu, un ricordo di gioventù e, perché no, anche di quella volta che ci siamo appartati con la ragazza di turno ed immancabilmente ci siamo impantanati, magra figura e notte in bianco. Orsù dunque, scudieri, oliamo i pezzi e mettiamo la benzina, si riparte per un nuovo anno.

Auguri!

La batteria

di Roberto Vellani

Chiamasi batteria quel pesantissimo pezzo squadrato, normalmente nero, che ci permette di avviare i motori (Ladies & gentlemen, start your engines). Altro non è che un accumulatore di energia che può essere utilizzata per avviare motori. Notoriamente i motori a scoppio attivano le fasi grazie al moto dei pistoni. Per i perfezionisti posso dire che non è sempre vero, perché un pistone fermo appena dopo il pms con ancora la miscela aria-benzina in compressione, potremmo avviarlo con il semplice scoccare della scintilla (operazione fattibile su vecchi motori, soprattutto il Ford T grazie anche alle sue bobine ad accumulo), ma si tratta sempre di casualità e comunque necessita della presenza di una scintilla e quindi di una fonte di energia. All'inizio le batterie non avevano grandi potenze, pertanto i motori venivano avviati a manovella o con altri sistemi a cariche inerziali. Esistevano sistemi ingegnosi, ma faticosi per precaricare energia cinetica attraverso dei volani o delle semplici molle con rilascio subitaneo delle masse (o delle molle). La negatività stava nel fallimento del primo tentativo, nessuno aveva più la forza di fare il secondo.

Attorno agli anni '20 vennero montati quasi in serie i sistemi di avviamento elettrico con batteria e motorino elettrico di avviamento. Rimane famoso il sistema delle Prinz NSU con la dinamo che fungeva da motorino d'avviamento a motore fermo, e da dinamo-caricabatteria col motore avviato. Altro sistema di avviamento è a cascata, nel quale una batteria avvia un motore piccolo il quale, portato a piena potenza, avvia un motore più grande (come sul carro armato Leopard nel quale una batteria avvia un motore ausiliario della Fiat 850, roba di prima della guerra del Kippur) che successivamente avvia il motore del carro armato.

Le batterie, inizialmente a 6 volt e poi generalizzate a 12, hanno subito una evoluzione costruttiva, ma il principio rimane sempre il medesimo: accumulare energia e ricaricarsi attraverso il moto del motore. Ultimamente le batterie sono gravate da enorme lavoro a causa dell'elettronica presente sulle nuove vetture, devono infatti tener alimentate le centraline, gli orologi, i trip computer, i fari di giorno, i condizionatori, i lunotti termici, le ventole, le iniezioni elettroniche, i satellitari, i servo comandi dello sterzo, le aperture dei cristalli, la posizioni dei sedili, gli specchietti e tramite le prese accendisigari devono alimentare i rasoi di chi si rade in macchina, le ricariche dei telefonini, le televisioni portatili e il phon di chi ha fatto il bagno in piscina.

Morale, sulle vetture moderne le batterie durano meno! Non ci credete? Lasciate una macchina ferma con l'antifurto satellitare inserito ed andate ad avviarla dopo 15 giorni. Avrete il miglior antifurto, il motore non partirà.

Invece le nostre sbaracchine hanno minori problemi, ma devono sopportare periodi di ferma più lunghi. Una batteria perde molta capacità se rimane scarica per lungo tempo. Cosa conviene quindi fare?

Buona cosa è smontarla e riporla in un ambiente non troppo freddo, controllare il livello dell'elettrolito (attenzione, su alcune batterie sigillate è possibile rimuovere i coperchi e controllare "de viso" come una volta, ma non aprite quelle dove è specificato di non farlo, al loro interno non c'è il classico acido solforico diluito in acqua distillata, ma miscele diverse e molto pericolose). Non cercate il livello dell'elettrolito nelle batterie cosiddette "a secco", nelle quali non troverete ne tappi ne liquidi. Queste batterie hanno per il momento un ristretto uso in campo motociclistico.

Controllati i livelli è buona norma procedere ad una ricarica almeno ogni 30 giorni, la ricarica migliore è quella con amperaggio di un decimo della potenza della batteria (misurata in A/h ampere per ora) con ricariche dell'ordine delle 10/12 ore.

Se abbiamo ad esempio una batteria da 60 A/h potremo caricarla a 6 A/h per 10 ore, ma le ultime sperimentazioni consigliamo di caricarle al minor amperaggio possibile per il maggior tempo possibile. In pratica carichiamo a 3 A/h per 20 ore.

A tal proposito sono nati nuovi caricabatteria solari ed elettronici; i primi utilizzano la luce del sole per caricare costantemente la batteria, i secondi caricano continuamente a bassa tensione e si staccano automaticamente appena la batteria raggiunge la sua carica ottimale. Costano 50/60 Euri, ma raddoppiano la vita delle batterie

Vi dò questo consiglio per due ragioni: la prima è che ho dovuto cambiare due batterie da moto in un anno, la seconda è che quando pensavo di poter avviare i motori ero nell'incapacità di farlo (avete presente quando dovete andare all'appuntamento con la ragazza del cuore per una cenetta romantica, siete tutti ben vestiti e pronti all'uopo ed il motore della vostra, gelosissima, vettura non parte?).

La batteria soffre meno se la scarichiamo per un faticoso avviamento, ma la ricarichiamo di lì a poco, mentre un lungo periodo di scarica è deleterio per la durata della batteria stessa.

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

Giubbotto ad alta visibilità, l'obbligo slitta al 1° aprile

Viene prorogato al 1° aprile 2004 l'obbligo di indossare gli indumenti ad alta visibilità fuori dai centri abitati, in caso di arresto sulla carreggiata.

La proroga è dovuta per l'adeguamento alle indicazioni della UE del decreto con cui il Ministero dei Trasporti ha fissato le caratteristiche del giubbotto retroriflettente. Tale decreto, che entrerà in vigore dal 29 dicembre 2003, consentirà ai produttori di conoscere queste caratteristiche che dovranno avere gli indumenti ad alta visibilità.

Pillole di saggezza (forse era meglio tacere...)

"Gli aeroplani sono giocattoli interessanti, ma di nessun valore militare."

Autore: Ferdinand Foch, Professore di Strategia, Ecole Superieure de Guerre, nonché comandante in capo degli eserciti alleati in Francia durante le fasi finali della Prima Guerra Mondiale.

Data: primi del Novecento (Foch morì nel 1929)

Questa frase è per ricordare il primo volo dei fratelli Wright, il 17 dicembre 1903.

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

Programma Manifestazioni 2004

Le date, al momento, sono suscettibili di modifiche.

<u>DATA</u>	<u>EVENTO</u>	<u>ORGANIZZAZIONE</u>
14 marzo 2004	<u>Gita al Museo della Scienza e della Tecnica "L. Da Vinci" di Milano</u>	Scuderia San Martino
25 aprile 2004	<u>18^ edizione del "Perdono di Canossa"</u>	Scuderia San Martino
2 maggio 2004	<u>Guastalla Città dell'Auto</u>	MG Car Club d'Italia Pro-loco di Guastalla
15-16 maggio 2004	<u>Raduno in Umbria</u>	Scuderia San Martino
13 giugno 2004	<u>17^ edizione delle 100 Miglia</u>	Scuderia San Martino
sabato 3 luglio 2004	<u>Gambaratgnocco a San Martino in Rio</u>	Famiglia Gambarati Scuderia San Martino
25 luglio 2004	<u>MaxBenassignocco a Montalto di Casina</u>	Famiglia Benassi Scuderia San Martino
18-19 settembre 2004	<u>Raduno a Ferrara e Ravenna</u>	Scuderia San Martino
3 ottobre 2004	<u>Gita alla Collezione Righini di Castelfranco Emilia</u>	Scuderia San Martino
domenica 12 dicembre 2004	<u>Pranzo degli Auguri</u>	Scuderia San Martino