



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.49 IV°
bim.2008

In questo numero:

- L'altra parte del mondo

-

-

- Manifestazioni

L'altra parte del mondo (vista da un'automobile)

Iniziò tutto nel 1906. Il giornale *Le Matin* e la banca Russo Cinese lanciano una sfida: da Pechino a Parigi in automobile. Nel Giugno del 1907, dopo tanti entusiastici annunci e altrettanti dinieghi, la sfida parte. Poche le vetture al via, qualche francese, soprattutto De Dion, la olandese Spyker (sì quella che ha recentemente corso in F1) e l'italiana Itala, la più pesante (2000 kg) la più potente (ben 40 cv), ma soprattutto condotta da un uomo che aveva girato il mondo e sapeva a cosa andava incontro, il Principe Scipione Borghese. L'unico a pensare che era più importante la potenza che la maneggevolezza (le DeDion erano poco più che tricicli).

Ho letto recentemente il libro, *la Pechino-Parigi - L'altra metà del mondo vista da un'automobile*, scritto da Luigi Barzini che fu il giornalista del *Corsera* facente parte dell'equipaggio, assieme al fido meccanico Ettore Guizzardi (non chiedetemi in prestito il libro perché è un originale del 1917, seconda edizione, e l'ho dovuto leggere tutto su un tavolo, sfogliandolo lentamente, per non ulteriormente rovinare la già fragile rilegatura). Scritto con il linguaggio e la terminologia dell'epoca, ho potuto assaporare gli sforzi, le difficoltà e anche le gioie di un viaggio iniziato per mulattiere (nei primi 400 km l'Itala ha viaggiato per soli 94 con il motore acceso), attraversamento di fiumi, ponti crollati e città in decadimento. Incredibile la descrizione dell'impero celeste, con il governo perennemente preoccupato dell'invasione occidentale e dai pensieri che sarebbero arrivati nella mente dei cinesi a vedere siffatte moderne meraviglie. Anche l'Itala trovò spesso utili i resti delle dinastie Ming, più che il modernariato. Da notare i diversi trattamenti ricevuti dalle popolazioni, gentili e servili i mongoli, ma soprattutto la povera gente, sempre pronta ad aiutare. La sfida era comunque quella di dimostrare che l'automobile poteva sostituire il treno, che ormai il mezzo poteva diventare "di trasporto" e non più sfizioso giocattolo per ricchi. Lo scopo non era la velocità, ma arrivare. L'Itala, grande fabbrica fondata da uno dei f.lli Cerano e a detta di molti affondata dalla Fiat attraverso la Banca di Roma negli anni '20, era il costruttore più in voga al momento, nel 1908 vinse la prima edizione della Targa Florio. Ed il modello 35/45 del Principe Borghese si rivelò all'altezza, tornando a Parigi col motore

funzionante, il cambio intatto, come pure il "cardano" (trasmissione ad albero e differenziale) ormai preferito alla trasmissione a catena.. L'Itala e l'Italia erano al top del mondo automobilistico. Il tricolore aveva sventolato sulla parte posteriore da Pechino, al deserto del Gobi, in Mongolia, in Transbaikalia, in Russia, Germania, Belgio e Francia col trionfale arrivo a Parigi in un tripudio mediatico. L'unico pezzo rotto della macchina fu una ruota posteriore, sraggiata in Russia ed ivi riparata da un abile mastro.

Nel 1989 i camion Iveco della Overland rifecero il tragitto accompagnando la vettura originale (custodita al Museo di Torino) e fu in quell'occasione che Vic, uno dei padri fondatori del Museo di San Martino, si inalberò. Conoscendo la storia della fabbrica Itala ideò la mitica Pachino-Paraggi per prendere(bip).. (bip) (sono parole riportate nel manifesto della Pachino Paraggi all'ingresso del Museo), diciamo che voleva prendere in giro la Fiat e fare la Pachino Paraggi con la Itala presente nella collezione. Da Pachino in provincia di Siracusa a Paraggi vicino a Rapallo.

Nel 2007 i camion della Overland rifecero il percorso a ritroso dopo 100 anni, anche le auto del Museo di San Martino, le 2 Itala, andarono a Reggio e Modena a salutare il passaggio della originale vettura di Borghese. Il tragitto stavolta è stato da Parigi a Pechino, trovando strade forse non all'altezza delle nostre, ma strade! Nel 1907 di strade non v'era ombra, solo "sentieri" formati col passaggio delle carovane di mongoli e altri popoli transuranici. Inutile sottolineare che non tutti passavano dove già era passato qualcun altro e questo mutare di percorsi faceva sempre sorgere il dubbio che se qualcuno avesse cambiato strada, aveva un valido motivo per farlo e spesso il motivo era dettato dalle asperità del terreno, da guadi o pantani. Unico segno di civiltà era la ferrovia ed i pali del telegrafo che fungevano da bussola, prima o poi sarebbero arrivati in una stazione di comunicazioni. La ferrovia venne usata come treno e l'Itala fece parte del percorso sulle traversine del treno, specialmente in corrispondenza di ponti sui grandi fiumi asiatici. Bello constatare come in pochi anni il commercio di tè, spezie o carbone abbia fatto la fortuna di intere città e le stesse città ebbero poi a

soffrire se la transiberiana non avesse previsto in loco una stazione per merci e passeggeri.

Ma soltanto nel 2008 2 soci della Scuderia San Martino han pensato bene di far rivivere l'antico progetto di Vic, a bordo di una vettura rigorosamente dotata di attestato di storicità, ma nello stesso tempo capace di offrire confort di viaggio. Unico inconveniente, la quadratura del cerchio, non la risoluzione ad un annoso problema matematico, ma la deformazione di un pneumatico che ha improvvisamente perso le sue caratteristiche di rotondità facendo procedere la vettura a sobbalzi. Il tutto è avvenuto in prossimità di Roma, dopo circa 3400 km. Cambiata la ruota, risolto il problema. Una radiosa mattina di Giugno, quando il sol ancora indicava l'est siam partiti carichi di bagagli con la Passat Familiar del 1985. Prima tappa verso Ancona per rifornimenti e pp. La scelta di fare l'Adriatica A14 è venuta per riunire ideologicamente tutta l'Italia, dal nord al sud, dall'est all'ovest. Giunti a Bari abbiamo deviato per Taranto, tagliando fuori, con molto malincuore, la splendida penisola salentina. Prima tappa a Trebisacce, scelta più per la curiosità del nome che per altro, già in territorio calabro. La stagione estiva ancora acerba ci ha fatto apprezzare con calma alcune squisitezze locali, roba da stare a bocca aperta, sia per lo stupore che per il peperoncino. Il giorno successivo si riparte lungo la costa calabrese, da Palmi in giù rigorosamente fatta sul mare per vedere le bellezze della Costa Viola (e le ristrettezze delle strade). Passati in Sicilia con buona pace di Scilla e Cariddi, ci siamo avventurati per Messina e poi siamo scesi verso Catania passando da Giardini Naxos ed arrivando al campo base di Marina di Noto che si raggiunge uscendo obbligatoriamente da un'autostrada in costruzione da chissà quanto e passando per la splendida piazza quadrata di Avola. Alla Villa Mediterranea di Marina di noto abbiamo sostato 3 giorni, visitando tra l'altro Siracusa, il suo teatro greco elo splendido lungomare, Ragusa, Modica e Noto con i loro centri storici e le famose cattedrali. Un ricordo particolare a Ragusa Ibla col suo giardino presso la cattedrale con un panorama mozzafiato sulle valli circostanti.



Ovviamente il secondo giorno è stato dedicato alla zona che più premeva alla gita, Pachino ed i suoi

dintorni. Si comincia con la riserva naturalistica di Vendicari poi si arriva a Pachino, centro dalla incredibile geometria urbanistica. Situato su una collinetta, si ammira il mare tra le viuzze strette e perfettamente perpendicolari. Il caldo c'è, ma non soffocante, e gustiamo una delle migliori granite di Sicilia, nella piazza centrale. Qui abbiamo conosciuto due gentilissimi ragazzi che appena hanno sentito il progetto della Pachino Paraggi si son prestati a darci le giuste dritte per girare la zona, con quella voglia tipica di chi è orgoglioso della propria terra ed è ben felice di illustrarla agli altri. Questo atteggiamento lo abbiamo trovato quasi dappertutto fra la gens sicula. Siamo poi andati a Marzameni, la cui particolarissima piazza, oggetto tra l'altro di tanti film, evoca atmosfere tipicamente mediterranee grazie anche agli sgargianti colori degli arredi urbani e dei fiori sapientemente posizionati. Siamo poi scesi a Sud, nel lembo estremo della Sicilia a quel Portopalo di Capo Passero che sembra uno scioglilingua a pronunciarlo e scioglie la lingua dopo nel vederlo; stupendi panorami marini si presentavano da tutte le parti, un istmo di terra che si butta nel mediterraneo, senza fretta, e là in fondo l'isola delle correnti, punto d'intersezione tra il mar Ionio ed il mar Mediterraneo. Sembrerà incredibile, ma abbiamo fatto il bagno nei due mari e nel punto d'incontro le onde venivano da due direzioni diverse. Unico neo nel nostro girovagare nei dintorni è stata la distesa di serre per i pomodori Pachino, che col loro riverbero solare davano un che di irreali al rustico panorama. Incredibili sono poi le stradine che portano al mare, piccole, polverose dissestate, ma poi arriva il premio: per chi riesce ad arrivare trova una baracca con tutti i servizi spiaggia, ombrelloni e bar. Difficile da raggiungere, ma una volta arrivati il premio è assicurato. Dopo la visita alle zone sud est siamo risaliti verso Catania con meta Giardini Naxos e Taormina dove non abbiamo riscontrato la fama che queste località hanno nel mondo. Forse sono troppo civilizzate? Da segnalare invece Castelmola, appena sopra Taormina, difficile da raggiungere, ma bellissimo sia il panorama che il centro storico.

Nel viaggio di avvicinamento a Capo d'Orlando, il nostro secondo campo base, abbiamo costeggiato l'Etna dalla parte nord, passando per le Gole dell'Alcantara, fino a Randazzo con sosta a Santa Domenica Vittoria, il cui nome vale un pranzo. Qui abbiamo assaporato le frescure della montagna con lo stereotipo della vita sicula, uomini con coppola davanti al bar, unica donna era la barista stessa. Faceva parte del paese anche una barberia, la farmacia ed in un angolo una stupenda Audi Quattro dei primi anni '80 in condizioni maniacali. Da Capo d'Orlando siamo passati a Cefalù e guardandola da lontano nel suo golfo, sembrava una perla nella sua ostrica. Passati per Milazzo donde partono i traghetti per le Eolie, ci siamo spinti a piedi fino a alla piscina di Venere, punta estrema del capo, dove il mediterraneo invia onde all'interno di una piccola arena formando una piscina con ricambio naturale. I colori delle rocce calcaree, lo

spumeggiar delle acque, il blu del mare ed il verde della retrostante collina ci fan capire del perché viene chiamata la piscina della dea della bellezza.

Il ritorno sulla via di Roma non ha presentato particolari apprezzabili, ma una scocciatura sì. Ad un certo punto la vecchia Passat sembra avere il morbo di Parkinson, ai 120 km/h trema come una foglia sfiorata dalla bora. Rallentiamo, il tremolio diminuisce di frequenza, ma non di intensità. Mancano ancora 450 km alla meta. Una sosta in autogrill svela l'arcano, una gomma aveva fatto la quadratura del cerchio e diventando un ellissi su più piani provocava il movimento tellurico sussult-ondulatorio. Cambiata la ruota, risolto il problema. Mi ricordo tuttavia che persino il Principe Borghese sulla Itala ebbe un problema con una ruota in legno che si era "sraggiata", prontamente riparata da un falegname russo, a volte le analogie ☺.



Proseguiamo nella parte Ovest dell' Enotria, lontano dal mare, ma nel centro focale della penisola. Torniamo in sede per partir poco dopo alla volta dell'altra meta, quel Paraggi di cui più di quanto pensassi si conosce l'esistenza. Per chi conosce la zona del golfo del Tigullio sa che i grossi SUV fanno tendenza, ma che non sono certo i mezzi idonei ad affrontare quelle strette vie d'accesso. Un meno trendy Apecar risolverebbe egregiamente i problemi. A Paraggi c'è il semaforo che dà l'accesso ai parcheggi di Portofino e lo troviamo verde. Nell'impossibilità di fermarsi a Paraggi proseguiamo fino a Portofino e facciamo un giro a piedi nella stradina che va dal porto al castello. Lungo il sentiero possiamo ammirare la bellezza del Tigullio e la spiaggia di Paraggi, unica nella zona. Ordine e pulizia regnano sovrani, persino i Vigili Urbani ed i parcheggiatori sembrano usciti dalle riviste di gossip. Tornando a Paraggi ci fermiamo un attimo per fotografare almeno il cartello d'ingresso. Notiamo come la spiaggia sia semi deserta, ma chi frequenta ci assicura che i posti sono tutti prenotati e pagati con tariffe da migliaia di euro. Evidentemente chi ha poco tempo affitta per il periodo desiderato per avere la certezza di aver il "posto al sole" pronto senza dover fare file. Noto un evidente contrasto con le coste di Pachino, libere, poco frequentate e meno organizzate e la efficienza di Paraggi, unica spiaggia di zona, posto per pochi dove lo spazio viene

razionalizzato al centimetro quadro. Bellissima la passeggiata pedonale sospesa sul mare che conduce da Portofino a Paraggi. Il ritorno a casa, dopo 4100 km percorsi sulle strade italiane è avvenuto attraverso la via Francigena, in pratica il passo della Cisa, sopra a Parma. E lì altra curiosa scoperta, si festeggiava il 200° anniversario della costruzione della strada da parte di Napoleone. All'arrivo foto di rito e un pensierino alla Passat, porella, ci ha portato a riunire l'Italia dall'est all'ovest, dal nord al sud senza particolari problemi, a parte un fastidioso problema di autoaccensione sotto sforzo. Brava in autostrada, sulla Sila, nelle stradine e montagne sicule, nelle strettoie di Santa Margherita, sugli Appennini. Parafrasando il sottotitolo del libro di Barzini, il nuovo titolo sarà: "l'altra parte d'Italia vista da un'automobile"



Sito Internet. E' partito!!! Visite virtuali oltre ogni aspettativa, 2000 in un mese! Sono ancora in costruzione le pagine relative alle traduzioni in inglese e quelle relative alle vetture del museo. In compenso viene aggiornata la pagina degli eventi con le notizie più fresche. Presto ci sarà una carrellata di alcuni storici raduni.

Corso di restauro. Come annunciato nel numero scorso è in via di preparazione un mini corso serale, durante la settimana, relativo al restauro di mezzi d'epoca. Gli incontri saranno presentati da più specialisti, dalle carrozzerie ai motori e saranno preceduti da interventi di carattere "filosofico". Per la cronaca abbiamo già ricevuto adesioni all'iniziativa. Chi fosse interessato è pregato di farcelo sapere.

L'angolo di Edolo

(è andato in ferie e non ha consegnato nulla! alla prossima!)

Vincenzi Edolo

