

1° Concentramento Matra

“ Le Matra alla corte della Scuderia San Martino ”

San Martino in Rio (RE)

6 Aprile 2014



Siamo nell'anno 2014 (e per l'occasione Buon Anno a tutti i Soci ed appassionati al marchio **Matra**), il diciassettesimo del **Matra Classic Club Italia**, l'anno della svolta, l'anno in cui la **Scuderia San Martino** adotta come sua “costola” un nutrito gruppo di appassionati e detentori di vetture Matra, un gruppo che si e' formato nei tanti anni di attivita' e che ricopre tutto il territorio nazionale.

Io sottoscritto Franco De Toma, coordinatore del gruppo ed a nome di tutti i Soci ringraziamo **Roberto Vellani**, **Luigino Barp**, il Presidente **Alessandro Turini** e tutti i **Consiglieri** per averci accolto aprendoci le porte di questo longevo club, grazie ancora.

Mi e' venuta un'idea, in attesa del prossimo **40° Raduno Nazionale** che si svolgera' in Veneto, ho deciso di organizzare un concentramento di vetture **Matra** a **San Martino in Rio (RE)**, domenica **6 Aprile 2014**

La maggior parte di noi ha effettuato l'iscrizione a distanza, quindi non conosce le persone a cui abbiamo richiesto l'iscrizione, non conosciamo il club e non abbiamo mai visitato il museo di auto, moto, biciclette ed oggetti del passato, sede sociale della nostra **Scuderia San Martino**.

Motivo di questo mini/raduno e' proprio quello di mettere a diretto contatto i Soci e la loro sede, ma anche appassionati Matra con una realta' a noi nuova, datata di circa sessanta anni.

La “**Scuderia San Martino**” (dal sito web: www.museodellauto.it)

“breve viaggio culturale”

Tutto cominciò coi cavalli, scudiero fu colui che li accudì. I cavalli si trasformarono da corpi pulsanti in unità di misura, il cavallo vapore, che non è un cavallo alimentato a carbone.

Rimasero gli scudieri e la Scuderia, la stalla dove i cavalli riposano. Correva l'anno domini 1956, una neonata principessa Carolina di Monaco aveva emesso i primi vagiti. A San Martino, intorno al primo nucleo di auto "vecchie" ospitate presso la Campari, si radunarono circospetti personaggi locali. Il tema verteva su quei rottami e sulla scommessa di vederli girare per strada. Un trapianto d'organi ad una, una spinta ad un'altra, pian piano le vetture si misero in moto e gli scudieri eran pronti a cavalcarle.

Senza frusta e tanto olio di gomito, si era formato il primo nucleo della Scuderia. Gli scudieri, come i loro antenati cavallerizzi, non erano quasi mai proprietari dei mezzi, ma certamente li accudivano e contribuivano a prolungarne l'attività motoria. Fu così che gli Scudieri muovono ciò che il Museo conserva.

Raduni della "Scuderia" e del "Museo"
(dal sito web: www.museodellauto.it)



Primi anni '90 - Sui prati del Parco Sigurtà di Valeggio sul Mincio (Verona)

**"Se partiamo seguitemi se ci fermiamo spingeteci!"
(Barighin)**

Raduni, incontri, adunate, manifestazioni e chi più ne ha più ne metta. La parola "Museo" evoca cose morte, da ricordare, sembra la visita sulla tomba del defunto. Cose statiche da ammirare e pensarle, costruire su di esse il tempo e l'ambiente passato. Il Museo dell'Auto di San Martino si distacca da questa concezione fredda e da sempre fa rivivere i brividi e le emozioni di un tempo uscendo dal proprio guscio: una sorta di "museo itinerante".

La materia prima non manca: le automobili che per definizione sono appunto auto mobili (è sempre bene controllare che ci sia un autista alla guida). Ma tutti sanno quanto sia difficile mantenerle in piena efficienza, cambiare l'olio, le candele, pulire il carburatore, ingrassare, smontare, controllare e rimontare, riempire i serbatoi, gonfiare le gomme, le parolacce che scappano quando il nostro benamato gioiellino ci lascia a piedi (ricordiamoci sempre del nostro motto: "Se partiamo seguitemi, se ci fermiamo spingeteci!"). E quindi si parte con certezza, ma incerto rimane l'arrivo. Non preoccupiamoci perché prima o poi si giunge alla meta.

Ricordiamo una sosta in quel di Ciano d'Enza (allora si chiamava così) nel piazzale centrale con Cesarino che in un'ora smontò cambio e frizione di un 509. Ricordiamo un'Ansaldo con problemi di surriscaldamento che durante un viaggio verso il nord-est si portò in cabina tanta acqua che veniva regolarmente versata nel radiatore durante la marcia.

Perché tacere l'ingloriosa fine del motore di un'Itala che esalò l'ultimo respiro a Castelnovo ne' Monti o di quel 501 che impiegò 2 ore per arrivare a Vetto, con alla guida Leardo e Mariano (più che "con alla guida" si dovrebbe scrivere "con la spinta di")? Per non citare i ritorni all'ovile sopra i vari automezzi di recupero o carrelli vari. O della patetica scena di quella Ford T che lasciò il cerchio della ruota anteriore destra su un gradino della salita che conduce a Dozza. Così inclinata sembrava un animale azzoppato in attesa del colpo di grazia. Colpo di grazia che non arrivò perché ogni "scudiero" cura amorevolmente la propria bestia.

Non tutti i raduni finiscono in guai, ma tutti finiscono con i piedi sotto un tavolo e la pancia piena. La gastronomia riveste una certa importanza nell'ambito del Museo, ma visti i ritrovi che si fanno altrove, direi che è un male (sarebbe meglio scrivere "un bene") tipico dell'ambiente dei veicoli d'epoca. Notevoli furono i pranzi a Ferrara, Ostiglia, S. Giacomo delle Segnate e le cene a Carpi, Fiorenzuola, Correggio. D'altronde si sa, non di solo pane vive l'uomo, ma anche di companatico.

Donne e motori, gioie e dolori: così diceva il vecchio saggio, ma spiegatemi quale dei due da gioie e quale i dolori. L'immagine del cavaliere a bordo di una Torpedo Blu che parte alla conquista della dama di turno rimane forte nel nostro modo di essere: non me ne vogliamo le moderne femministe, lo so che i tempi sono cambiati, ma vogliamo rivivere i primi decenni del secolo quando l'emancipazione femminile non era così spinta (ho sentito un sospiro di rimpianto tra coloro che stanno leggendo queste righe).

È per questo che abbiamo organizzato incontri come la "Valentina" di Casalgrande e l'elezione di Miss dell'Appennino a Castelnovo ne' Monti ed ogni vettura portava una dama, e che dama, quasi una fata.

E gli incontri con la cultura a Gualtieri, dentro Palazzo Bentivoglio o a Vignola sotto la scala del Barozzi o a Sabbioneta o alla Fondazione Magnani-Rocca dove arte e antica meccanica si fondono in una miscela di pensieri.

"Cogito ergo sum" diceva Cartesio e noi pure che qui siamo e viviamo, ma riviviamo tempi andati con le nostre baracchine e mi ricordo di Libero, il mio primo meccanico, che mi insegnò a usare chiavi e cacciaviti, dove appresi che esistevano anche le "brugole", parola da pronunciare piano perché dava l'impressione di essere una parolaccia. Mi insegnò che non era possibile fare "la sfogliata

senza gli ovi" e anche in pensione mi insegnò cosa fare e cosa non fare mentre preparavo la macchina per la prossima escursione. "Quand te vé luntan, ricordet ed passer ded chè, c'at dag 'na guardeda al candeli" (quando vai lontano, ricordati di passare di qua che ti guardo le candele).

Veniva spesso Libero alle nostre cene e nel momento giusto se ne usciva con una sua poesia in dialetto sammartinese con la sagacia di chi ha avuto molte esperienze di vita.

Ai nostri raduni spesso arrivavano personaggi politici o dello spettacolo, i quali spesso non venivano trattati con l'enfasi dovuta alla loro posizione sociale, e devo dire che tantissimi sono entrati nello spirito della congrega del Museo divertendosi come non mai.

Questo successe con Febo Conti, Sandra Milo, Renato Pozzetto, Henghel Gualdi, gli onorevoli Maria Vittoria Mazza e Rubes Triva, nonchè Ugo Bellocchi e l'on. Otello Montanari (quello del "chi sa parli") che in una serata d'estate si abbuffò di cipollotti raccolti dall'orto dello scudiero Renato Marchi e si prese il nomignolo di "onorevole cipollotto".

Ricordiamo anche raduni che hanno fatto storia come il rally dell'amicizia italo-yugoslavia del 1966 con 40 macchine del Museo per l'itinerario Gorizia, Lubiana, Zagabria. Il rally del Lido di Spina, il raduno di Spilimbergo nel 1978, con il paese ancora in ricostruzione dopo il sisma del Friuli.

E che dire delle manifestazioni diventate un "must" come l'elezione della Valentina di Casalgrande dove si elegge la miglior debuttante del Paese, ognuna accoppiata ad una vettura. Il "Perdono di Canossa" annuale uscita primaverile fin ai piedi del castello di Matilde a sgranchire motori e sospensioni con una ripida salita.

Le 100 Miglia che si svolgono su un percorso di 160 km (100 miglia) con partenza ed arrivo a San Martino.

"Se partiamo seguiteci, se ci fermiamo ... spingeteci "

La parte migliore rimane comunque il tragitto con tutte le incognite di far viaggiare automobili di trenta, quaranta, cinquanta, sessanta e più anni che il pensiero razionale vorrebbe ferme in un museo, ma che noi, che razionali non siamo, facciamo girare. Posso confermare che spesso le persone più anziane ci fermano e ci raccontano aneddoti, fatti ed episodi della loro vita legati a quel tipo di automobile e spesso si commuovono pure. O che dire della gente friulana che alle nove di mattina ci fermava ad offrirci "l'ombretta" e rifiutare significava un'offesa mortale. O passare per strade poco frequentate di campagna e vedere i contadini che interrompono il loro lavoro per salutarci, offrirci una fetta di salame (sicuramente fatto in casa) in un reciproco scambio di valori forse sorpassati, ma mai estinti. Un pensiero va anche a Giove pluvio che memore della nostra umanità terrena non si commuove al nostro passaggio e a volte scarica acqua "che Dio la manda". Ma noi resistiamo e facciamo esattamente quello che fecero i nostri nonni: ci bagnamo. Sono molte le teorie che alimentano il gusto di viaggiare con la pioggia, la più diffusa teoria tecnocratica è che il sole danneggia le vecchie carrozzerie mentre la pioggia le riporta ad antichi splendori (a patto che non si tratti di pioggia acida). Queste scarse righe non danno comunque le reali sensazioni di un viaggio antico, dove natura, amicizia, ricordi e buon vino si amalgamano nell'impossibile tentativo di fermare il tempo.

Storia del "Museo dell'Auto" (dal sito web: www.museodellauto.it)

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 è cosa necessaria. Anzi, ormai è indispensabile, visto che questo benedetto Museo è 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'ansimo 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 "ce deva 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.

Barighin e Sandra Milo davanti al Museo. Negli anni '60 San Martino divenne meta di personaggi dello spettacolo e della politica. Alcuni registi vennero a girare film e cortometraggi in zona e spesso usavano le vetture del Museo



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

Perché?

Domenico Gentili

(deceduto nel novembre 2001), 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 è 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 quasi trentacinque anni dalla sua scomparsa (1975), riconoscibile tra tutte le consimili iniziative del settore.



La Auto Avio Costruzioni 815 all'interno del Museo. Barighin la rintracciò a Milano in piazzale Loreto presso uno sfasciacarrozze. Giaceva là in disparte perchè la carrozzeria in prezioso (per l'epoca) alluminio avrebbe dovuto essere asportata prima dell'estremo rito sacrificale. Barighin la comprò a peso d'alluminio e così salvò la prima creatura di Enzo Ferrari

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 ovidove 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 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.

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...

3 novembre 1963: 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".

Sono trascorsi più di cinquant'anni da quella prima carica di automobili sul vecchio 634, e quasi quarantacinque 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 beniamato 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.

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 (nei 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 bastava 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).

Si rafforzò la natura "Scudiera" anche se si indebolì la forza "museistica". Ma il materiale disponibile era 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".

31 Maggio 1968
prima rievocazione
storica della 1000
Miglia. Le
vetture del Museo
di San Martino
partecipano
numerose. In
primo piano l'Alfa
1750 di Barighin e
del conte Ferniani



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.

Ma fra le cento uscite, memorabili restano quelle del Rally della Amicizia italo-yugoslava del 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 è 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 loro 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.

In ricordo di [Vittorio Vicenzi \(VIC\)](#), scomparso nell'ottobre del 1999 e indimenticabile "anima" del Museo e della Scuderia San Martino, autore di queste bellissime parole.

Museo Oggi

Nel 1993 si è proceduto ad un ampliamento più che doppio della zona espositiva, ricavandone anche un locale ad uso ufficio, un servizio igienico che non fosse un "cesso", adeguamento alle norme di sicurezza. Oggi il Museo contiene una quarantina di vetture, una decina di moto e sidecar, una biblioteca storica, un archivio fotografico e supporti multimediali.

Offre visite a scuole, turisti ed è entrato a far parte della [Motor Valley](#), la Terra di Motori della Regione Emilia Romagna, cuore pulsante del motorismo storico e sportivo ed è federato [ASI](#) per quanto riguarda le collezioni motoristiche.

E' sede della Scuderia San Martino, club federato ASI. Se il Museo conserva le vetture, la Scuderia le fa muovere.



La sede come si presenta dopo l'ampliamento

La nuova ala costruita nel 1993





La vecchia ala, parte del sito originale della costruzione del 1963

Le moto ed i sidecar



Forse cento o, forse, anche più, sono le manifestazioni inventate, realizzate, portate a termine (e sempre con una grande, alleghissima confusione) dalla Scuderia con il Museo; sia nell'era, chiamiamola così, antica o preistorica (il 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 rifioriente realtà risorgimentale: oggi.

La vinicola alla fine degli anni '50. Si riconoscono la Zedel, l'Alfa, l'Isotta Fraschini, la Rolls Phantom, un Coppadoro e la Chiribiri



Sono passati dal nostro paese circa quattrocento tra automobili, tricicli a motore, motociclette ed altri svariatisimi veicoli d'epoca: non poteva non nascere il desiderio, di tanto in tanto, di un qualsiasi ripristino.

I miti del XX secolo – Barighin & Vic (dal sito web: www.museodellauto.it)



Barighin & Vic con Signore

Mito, leggenda... leggenda, mito: qual'è la linea di demarcazione che le divide? La realtà fino a che punto si può spingere nell'elevazione a simbolo e a guida spirituale di una persona del passato? Tante volte ci si sente così fortemente attratti dalle grandi gesta e dallo stile di vita di un personaggio storico o leggendario da arrivare a desiderare di essere vissuto al suo tempo o di poter essergli stato compagno d'avventure in un'occasione qualsiasi, per poter poi conservare nel cuore il ricordo di quell'impresa. Poter dire: io c'ero, io gli ho stretto la mano, io ho chiacchierato e bevuto un bicchiere con lui alla sua salute.

Io non ho mai conosciuto personalmente né Barighin (al secolo Emilio Storchi Femi) né Vic (ossia Vittorio Vicenzi): il primo morì quando la mia presenza sul pianeta terra non era neppure programmata, cioè nel 1975 (io sono nato nel 1979), il secondo s'involò verso i campi Elisi di antica memoria nell'ottobre del 1999 (quando io ventenne entravo nella grande famiglia di San Martino in Rio e lui era già malato e ritirato a vita privata da tempo).

Eppure mai come in questo periodo ho vissuto la divorante passione per le vite e le "gesta", appunto, di questi due personaggi.

Una domanda, un aneddoto, una storia: al Museo dell'Automobile ognuno ha qualcosa da raccontare. E ogni "pezzo" di questa storia va immancabilmente ad alimentare nella mia anima la "leggenda"...

Credo che tutto sia cominciato un venerdì sera al Museo: si è tirato tardi (come sempre al venerdì) chiacchierando di bielle e pistoncini, qualcuno, verso mezzanotte, si è incamminato verso un materasso. Ma già da qualche minuto, Egidio e Sandro rimembravano e rivivevano con le parole la vita di Barighin e Vic. Non sono riuscito a staccarmi dalla sedia fino alle 2: le parole dei due mi tenevano inchiodato e mi affascinavano in una maniera tale da rendermi incapace di descriverla a parole.

Barighin... un uomo d'altri tempi: un individuo con una forza di coinvolgimento inimmaginabile, una capacità di convincere le persone innata, una faccia "alla quale non si riusciva a dire di no", un uomo che faceva cadere ai suoi piedi qualsiasi donna, uno che (su questo tutti sono d'accordo) non ha mai lavorato in vita sua, ma è sempre stato vestito alla moda, elegante, nobile e signore!

Un mito, una leggenda! Fu l'uomo del miracolo automobilistico sammartinese: girava l'Italia in lungo e in largo alla caccia di "rottami" da portare a San Martino, foraggiato da Domenico Gentili (m. nel 2001), eminenza grigia della raccolta. Con uno stratagemma che ben descrive la sua astuzia, acquistò presso un demolitore la [Auto Avio 815](#), la prima auto costruita da Ferrari: la vettura stava per essere distrutta, Barighin capì che macchina era quella che aveva davanti e fece la sua proposta al demolitore. "Facciamo finta che la macchina sia tutta d'alluminio (che costava più del ferro, n.d.r.): ecco, gliela pago a prezzo d'alluminio..." Pensando di trovarsi di fronte a un ricco squilibrato, il demolitore non ci pensò su due volte e fece "l'affare": chissà quante volte si sarà mangiato le mani in seguito....

Partecipava a tutte le aste d'Italia dove venivano battute automobili, comprava al prezzo più alto per potersene aggiudicare (sempre coi soldi di Gentili) rendendosi ridicolo agli occhi degli altri compratori che



reputavano insensato acquistare negli anni '50 i rottami degli anni '20... Lui e Gentili: pionieri dell'automobilismo d'epoca, precursori della caccia all'auto d'epoca con 20 anni e passa d'anticipo sui tempi!!!



Il lavoro di raccattatore di automobili lo svolgeva alla perfezione: aveva trovato il modo per fare la bella vita senza dover faticare eccessivamente.

A posteriori, appare come uno di quei personaggi descritti da Giovannino Guareschi nei suoi racconti: grande Gatsby, inventore, animatore, organizzatore... tutti questi epiteti, affibbiatigli nel corso dei decenni, gli calzano a pennello.

Eppure, in tutti i racconti, si trova una grande ammirazione per la forza, la volontà, il fascino magnetico di quest'uomo che, seppur pieno dei difetti e delle debolezze di ogni essere, rendeva oro tutto ciò che toccava. E la cui storia ancora adesso fa parlare e pensare il sottoscritto.

Proprio questa grande forza trasformò San Martino e Barighin in esempi da imitare nel settore del collezionismo d'auto: il collezionismo autentico, avulso da ogni logica commerciale e lucrativa.

Mille iniziative, mille scampagnate, mille improvvisate: Barighin inventava ogni volta un modo diverso per potersene andare spensierati con le auto d'epoca.

Epiche traversate di passi alpini, incredibili raid oltre cortina, gite fuori porta... quante ne ho sentite? All'inizio quasi non credevo che fosse possibile (San Tommaso docet!), ma poi ho visto le fotografie...

Auto, divertimenti, belle donne: Barighin fu solo questo? Non credo proprio. Forse non si rese conto dell'importanza che la sua vita ebbe su tante altre vite, dell'influenza che il suo modo di vivere ebbe nel condizionare contemporanei e posteri a San Martino e non solo. La sua storia, come quella di tanti altri uomini, è una storia di tutti i giorni: è un'umana vicenda che nella sua realtà sembra incredibile e la rende "mito". Ma proprio questo mito, accende la fiammella della passione ancora oggi in tanti visitatori e frequentatori del Museo, proprio come accade a me quando sento un aneddoto nuovo sul suo conto. E tutti assieme (gli aneddoti, le storie, i fatti, le auto, le foto) mi fanno pensare di aver conosciuto Barighin come un amico e di essere stato presente quando trovava, parlava, guidava, organizzava..

Vic... ecco un altro mito! Se Barighin era l'anima "pratica" e "commerciale" (nel senso buono del termine), Vic era l'incarnazione della passione e dell'aspetto "spirituale" e irrazionale del Museo.

Sammartinese d'adozione (era originario di Bologna), giornalista, vignettista eccezionale, scrittore: dalla sua mano sono usciti disegni, manifesti, il simbolo del Museo e quello della Scuderia; dalla sua mente sono state partorite le iniziative più originali, le idee più balzane, continuazione ideale di quell'eredità che Barighin lasciò dopo la sua morte. Quando una rivista d'auto d'epoca ripercorse a bordo dell'Itala il raid Pechino-Parigi del 1907, Vic propose il raid Pachino-Paraggi (rispettivamente in Liguria e in Sicilia): il manifesto (stupendo!) è ancora affisso al Museo.

Nei periodi bui del Museo, quando l'opera di Gentili e Barighin sembrava destinata a scomparire, Vic spronava a tenere duro. Come Barighin, questo individuo è controverso: dai racconti che ho sentito (anche qui, tantissimi e pieni di ammirazione) traspare l'immagine di un uomo di straordinaria intelligenza. Eppure, nuovamente, i difetti dell'uomo ci sono... lunatico, spesso restio alle innovazioni. Un uomo ostinatamente legato alla tradizione.

Nelle serate passate al Museo a chiacchierare, era capace, mentre parlava, di disegnare nel minimo dettaglio ogni macchina che veniva citata. Così come era in grado di sorridere di fronte alla sventura. Il racconto che mi ha fatto Cesare è decisamente esilarante.

Lago di Garda, Vic guida e Cesare è al suo fianco: la comitiva delle auto si ferma e i due scendono. Inavvertitamente, Vic non tira il freno a mano e, mentre lui e Cesare s'incamminano, la macchina si muove da sola e finisce dritta nel lago! Terrore generale, vengono chiamati i pompieri per tirarla fuori. Ma nell'attesa, Vic dà spettacolo e dice: "Guarda, guarda! I pesciolini... Guarda come si divertono dentro l'abitacolo... Guarda che carini!"... E le luci della macchina rimasero accese anche in acqua, tanto che Vic propose a Cesare una scommessa: "Se la macchina si accende quando esce dal lago, tu diventi Lancista come me, da Alfista che sei!" Cesare, accettò: ed è ancora Alfista, visto il pessimo risultato ottenuto dal tentativo di far ripartire il motore fradicio! L'automobile è connubio tra forme e meccanica: ebbene, per Vic non era così. Per lui ciò che contava era soprattutto la linea, la forma... tanto che sulle sue vetture arrivava addirittura a non fare la normale manutenzione che ogni auto necessita! Fù il motore della sua Itala del 1920 proprio per questo motivo, il volante dell'MG TC una volta gli rimase in mano...

E di nuovo mi sento vicino a un uomo grandissimo: grande anche nella sua sregolatezza, che però non intaccava minimamente la sua fantasia e la sua genuina e autentica passione per le automobili.

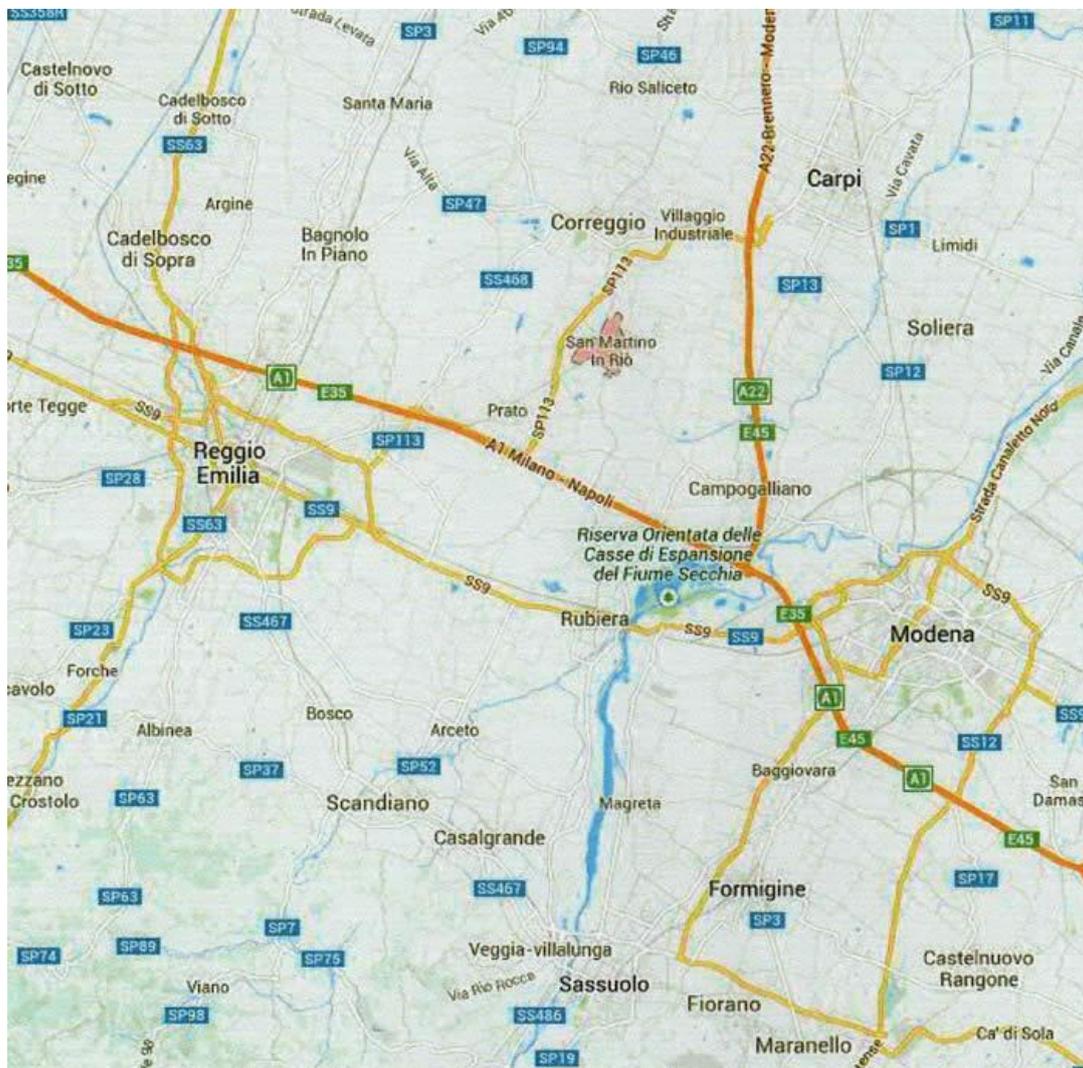
Per concludere: due uomini, due miti.

Quello che li circonda è proprio la leggenda che, come dicevo all'inizio della pagina, mi fa rimpiangere di non essere nato qualche anno prima e aver potuto stringere la mano a entrambi.

Ma spero che questo ricordo possa essere significativo per tutti coloro che l'hanno letto pur non conoscendo, esattamente come me, i protagonisti della storia.

E spero anche che le loro anime, ovunque siano, possano compiacersi vicendevolmente di aver avuto questa capacità d'attrazione anche a distanza di tanto tempo.

*Lorenzo Fanticini
Scuderia San Martino*



La data per l'iscrizione sarà entro il 30 Marzo

Programma dell'evento

Domenica 6 Aprile 2014

Ritrovo previsto tra le ore 10,00 - 10,30, presso la sede della "Scuderia San Martino",
Via Barbieri 12

42018 San Martino in Rio (RE)

Ore 10,30 - 10,45 incontro con i Responsabili della Scuderia e dopo gli scambi di presentazioni, visita guidata al Museo privato, fiore all'occhiello del nostro club.

Al termine della visita, aperitivo a buffet in sede.

Ore 12,45 - 13,00 pranzo presso la notissima "Trattoria Casali", sita nel centro di San Martino in Rio ed a due passi dal Museo

Il menu' sarà rigorosamente composto dalle prelibatezze della cucina emiliana, quantità e qualità, dolce e caffè per terminare una bella giornata dedicata alla cultura motoristica.

Quota di partecipazione

Il costo di partecipazione (solo pranzo) si aggirerà attorno a 25,00 - 26,00 Euro a persona che sarà saldato direttamente da Voi con la "Trattoria Casali"



(De Toma Franco tel. 338.5221489) e-mail: fdetoma@inwind.it