

FORMULA E

STA PER DEBUTTARE LA VETTURA
CHE DAL PROSSIMO ANNO ANIMERÀ LA NUOVA CATEGORIA
A PROPULSIONE ELETTRICA DELLA FIA.
L'INGEGNER MONTANARI CI GUIDA
NEL FUTURO "VERDE" DELLE CORSE

SUPER FORMULA 2014

AL FUJI SI È SVOLTO LO SHAKEDOWN
DELLA MONOPOSTO PROGETTATA DA DALLARA
PER IL PRESTIGIOSO CAMPIONATO GIAPPONESE:
UN SUCCESSO ANCHE IN TERMINI DI PRESTAZIONI



I 2200 ANNI DELLA VIA EMILIA

DAL 187 A.C. LA "STRADA STATALE NUMERO 9" È LA NOSTRA "ROUTE 66".
ECCO COME ATTORNO ALLA STRADA ROMANA È CRESCIUTA
LA MOTOR VALLEY ITALIANA DEI GRANDI MARCHI,
DA DALLARA A FERRARI, DA LAMBORGHINI A DUCATI

AL FUJI DEBUTTO PER PER LA SUPER FORMULA



SHAKEDOWN RIUSCITO PER LA SF14, LA MONOPOSTO REALIZZATA DA DALLARA PER IL CAMPIONATO NIPPONICO DEL PROSSIMO ANNO. I PILOTI INCARICATI DEI TEST HANNO POTUTO GIRARE A LUNGO E OLTRE ALL'AFFIDABILITÀ LA VETTURA HA DIMOSTRATO DI SAPER GARANTIRE GIÀ DA ORA PERFORMANCE MOLTO INTERESSANTI. L'INGEGNER BIASATTI, RESPONSABILE DEL PROGETTO PER LA FACTORY DI VARANO, CI RACCONTA IN DETTAGLIO LA DUE GIORNI

RFETTO ULA 2014



Guarda il filmato

La nuova vettura Dallara per la Super Formula giapponese edizione 2014 è finalmente scesa in pista. Una due giorni di test al Fuji, il 10 e l'11 luglio scorsi, che ha portato sorrisi e soddisfazioni sia fra gli uomini di Varano de'Melegari, sia fra i piloti, sia fra i tecnici di Honda e Toyota, i due colossi nipponici che forniscono i propulsori 2 litri turbocompressi alla serie. Sono stati due giorni molto intensi, che hanno visto le nuove monoposto amorevolmente curate dall'ingegner Walter Biasatti percorrere molti chilometri alla guida di Kazuki Nakajima (nella versione motorizzata Toyota) e Takuya Izawa (Honda). Collegandosi all'account Facebook della Dallara è possibile ammirare le immagini dello shake-down con le riprese on-board effettuate durante il test, che ha avuto subito felici – e inattesi – riscontri anche a livello cronometrico, visto che come ci spiega nell'intervista che pubblichiamo in queste pagine l'ingegner Biasatti, la SF14 è riuscita subito ad abbassare il record della pista al Fuji. Una prestazione in anticipo

sulla tabella di marcia ma in linea con le previsioni di massima, visto che i tecnici alla vigilia avevano stimato in circa 3 secondi il miglioramento previsto rispetto alla vettura di quest'anno. E la Dallara ha mantenuto le promesse.

Già i bozzetti pubblicati a marzo avevano suggerito l'idea di un design filante, moderno, con qualche richiamo a quello della GP2 ma decisamente diverso e lo shake-down ha confermato l'impressione. La Dallara SF14 ha un muso alto, ovviamente non presenta aircscope visto che il motore è turbo, e sfoggia un cofano motore che si inclina molto rapidamente, caratterizzato da una "pinna". Dinamico anche il profilo molto rastremato delle pance, con i triangoli delle sospensioni che mostrano lo scarico diretto verso l'alto.

La nuova Super Formula è stata del resto commissionata a Dallara per rendere ancora più brillante, avvincente e ricco di emozioni il campionato giapponese organizzato dalla Japan Race Promotion, nato nel 1996 come Formula Nippon e da quest'anno passato alla nuova

denominazione.

I nuovi motori sono l'Honda HR12E e il Toyota RV8K 3.4 V8, che assicurano una potenza di 550 cavalli che salgono a 600 grazie all'overboost. Proprio per garantire più spettacolo la Super Formula è dotata dell'OTS (Overtake System), che può essere attivato per la durata di 20 secondi e per un massimo di 5 volte nel corso della gara. Il dispositivo consiste di aumentare il regime del motore passando da 10.300 a 10.700, e quando ciò avviene una luce posta sopra il roll-bar inizia a lampeggiare: luce bianca per tutti e rossa per il leader della gara. Per quanto riguarda le gomme, il campionato è un monomarca Bridgestone.

Come è facile capire si tratta dell'ennesima sfida ad alto livello per la Dallara Automobili, chiamata a fornire la vettura per quella che di fatto è la serie più prestigiosa dell'automobilismo dell'estremo oriente, programmata quest'anno su un calendario di sette appuntamenti. La road map in vista del campionato 2014 ora prevede nuovi test a Motegi, Sugo e Suzuka.





Il project manager Biasatti: «Già nello shakedown abbiamo migliorato la pole attuale»





Ingegnere Biasatti, come è andato lo shake down della nuova SuperFormula? Che feedback avete avuto dai tester?

«Lo shakedown è andato molto bene, tutte e due le vetture sono riuscite a girare con continuità senza grossi intoppi. La macchina si è ben comportata, e alla fine dei due giorni di prova si ha dimostrata più velocità della vettura attuale. Durante il primo giorno il lavoro si è concentrato principalmente sulle tarature elettroniche di motore e gestione della cambiata, nel secondo i

team sono riusciti a fare diverse prove di setup, puntando sulle prestazioni. Tutti sono rimasti molto soddisfatti dell'esito del test, non si aspettavano di andare subito così forte, e di riuscire a fare tante prove percorrendo tanti chilometri. I piloti Nakajima per Toyota ed Izawa per Honda, (che avevano provato il modello al simulatore precedentemente), sono stati molto entusiasti della nuova macchina. Hanno risentito positivamente dell'effetto della riduzione di peso fra la vettura attuale e la SF14, e della potenza

dei freni in carbonio. Si sono detti molto soddisfatti del bilanciamento e della guidabilità della macchina; insomma i commenti dei due piloti sono molto incoraggianti».

Il comportamento in pista è stato quello che vi aspettavate? Come valuta in questo senso l'efficacia dei test al Simulatore che avevate svolto nei mesi scorsi?

«I risultati in pista sono andati al di là di quello che ci aspettavamo; normalmente

durante uno shakedown si bada a fare più chilometri possibile per controllare l'affidabilità e fare sì che tutto funzioni a livello elettronico e di raffreddamento, ma senza troppe pretese sul fronte della prestazione. Il fatto di girare più veloci della attuale pole e di macinare chilometri senza problemi è stata una grande soddisfazione. E' da sottolineare inoltre la grande professionalità di Honda e Toyota, che hanno fornito motori di altissima qualità. A inizio agosto c'è stata una seconda sessione di test sulla pista di Motegi, ed anche qui tutto ha funzionato per il meglio. Durante il secondo giorno abbiamo anche girato sul bagnato, e Andre Lotterer ha provato la vettura Toyota, fornendo anche lui commenti positivi. L'apporto del simulatore e della galleria del vento è stato fondamentale, il riscontro con la pista ha confermato il lavoro fatto in quelle sedi. I piloti hanno sottolineato come la macchina reale avesse lo stesso comportamento di quella "virtuale" provata al Sim, e tutti e due ne sono stati piacevolmente sorpresi. Anche i dati della galleria del vento sono stati controllati in pista con esito positivo: i tecnici di Honda e Toyota si sono complimentati per la accuratezza dei dati forniti».

Quali saranno le prossime tappe del vostro lavoro in vista del debutto nel 2014?

«Ci saranno ancora altri tre sessioni di test, di due giorni ciascuna. La seconda settimana di settembre si proverà a Suzuka, la prima settimana di ottobre si andrà a Sugo, per poi svolgere l'ultimo test la prima settimana di novembre ancora a Suzuka».

Walter Biasatti
Project Manager



FORMULA E APPUNTAMENTO A FRANCOFORTE





LA MONOPOSTO CHE DALLARA HA REALIZZATO PER LA SPARK RACING TECHNOLOGY VERRÀ PRESENTATA ALLA STAMPA FRA POCHI GIORNI IN GERMANIA. UNA SFIDA DAVVERO... ELETTRIZZANTE, CHE L'INGEGNER MONATANARI CI RACCONTA NEL DETTAGLIO. E L'OCCASIONE PER CONTINUARE LA TRADIZIONE DI INNOVAZIONE ED ECCELLENZA NEL MOTORSPORT CHE È IL MARCHIO DI FABBRICA DELLA FACTORY, COME SOTTOLINEA L'AD ANDREA PONTREMOLI

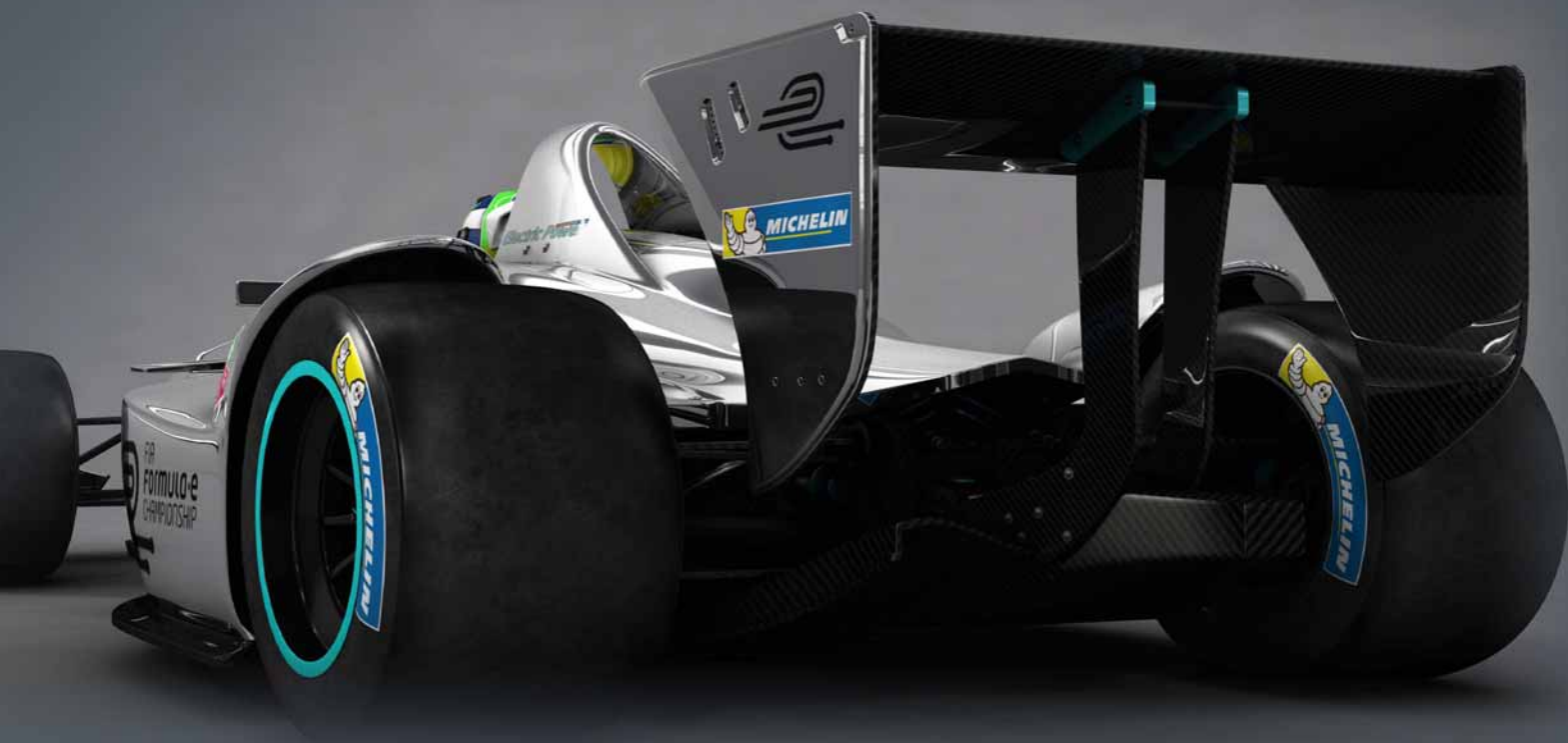


La Formula E ormai è una realtà. Fra pochi giorni al Salone di Francoforte la vettura che dal 2014 spargerà emozioni da corsa nei centri cittadini di 10 metropoli di tutto il mondo – Roma compresa – verrà presentata ufficialmente alla stampa, ma il consorzio che anima il progetto è ormai da tempo in fase operativa. Il design avveniristico e accattivante della vettura, che ricorda da vicino le monoposto americane della formula IZOD IndyCar, è già noto agli appassionati. A realizzarlo è stata la Dallara Automobili per conto della Spark Racing Technology, e sarà replicato nei 42 esemplari previsti dalla prima fornitura: proprio in queste pagine l'ingegner Montanari ci parla dello stato dell'arte del progetto e della collaborazione con i partner di assoluto prestigio coinvolti nell'operazione. Nel consorzio sono presenti infatti altri grandi marchi del motorsport europeo e mondiale come la McLaren, che fornirà propulsori, trasmissione ed elettronica; la Williams che provvederà alle batterie; e la Renault che si occuperà

dell'integrazione dei sistemi. I team impegnati nella serie saranno 18, di cui 3 hanno già ufficializzato la loro presenza: la britannica Drayson Racing, la China Racing, e l'americana Andretti Autosports, un monumento delle corse made in Usa. La Formula E è un campionato sanzionato dalla Fia, e organizzato in maniera operativa dalla Formula E Holding di Alejandro Agag (Ceo) e Frederic Vasseur (presidente), ma soprattutto è un ponte gettato verso il motorsport dei prossimi decenni, quando i consumi e le emissioni zero anche nelle corse verosimilmente non saranno più una semplice alternativa, ma una importante realtà, oltre che un ulteriore stimolo per l'innovazione. «Le nostre monoposto corrono con successo nelle più importanti categorie di tutto il mondo – ha dichiarato Andrea Pontremoli, ad di Dallara Automobili – non potevamo quindi perdere l'occasione di far parte di della sfida eccitante che propone la Formula E, e siamo quindi molto grati ad un partner di lunga data come Frederic Vasseur per il credito che ci

ha dato. Useremo la nostra esperienza e le nostre competenze per costruire il miglior telaio possibile in termini di prestazioni, affidabilità, facilità di utilizzo e sicurezza. La sicurezza in particolare è un aspetto molto importante e stiamo lavorando con grande impegno insieme con Fia e Spark per stabilire nuovi standard di sicurezza per un campionato così innovativo». Un impegno ribadito proprio dallo stesso Frederic Vasseur: «Tutti i nostri partner (nella Formula E, ndr) godono della mia più alta stima. Abbiamo lavorato con loro per tutta la mia carriera e mi hanno accompagnato nei grandi successi che sono riuscito ad ottenere nel motorsport tradizionale. Il consorzio è spinto dalla volontà di fare di questo progetto innovativo un altro successo. Sta procedendo tutto bene, siamo in linea con i tempi e le specifiche che ci siamo dati. Dopo il lancio al Salone di Francoforte la prima uscita pubblica della vettura sarà nel mese di ottobre». L'appuntamento in pista, anzi in... città, è già fissato per il 2014.





UN INTERESSANTE COLLOQUIO CON ANTONIO MONTANARI,
L'INGEGNERE DELLA DALLARA AUTOMOBILI CHE SEGUE DA VICINO IL PROGETTO FORMULA E

«Stiamo esplorando il futuro»

Ingegnere Montanari, ci può illustrare dal punto di vista della Dallara i punti innovativi di questo progetto? A un primo sguardo è il retrotreno che spicca e ricorda un po' le vetture Izod IndyCar.

«Solo per il fatto di essere completamente elettrica, questa vettura non può essere confrontata con altre precedentemente progettate. Sicuramente lo stile ricorda le vetture della Izod IndyCar e questa forma è dovuta in parte alla ricerca di una minor resistenza aerodinamica, e in parte all'uso di dispositivi di sicurezza già introdotti nella serie americana. Ne esce quindi una vettura completamente nuova per gli standard europei, ma soprattutto, ed è forse questa la più grande innovazione, ad emissioni zero. Dal punto di vista della progettazione, la vera innovazione è l'installazione del motore elettrico e in particolare del pacco batterie: man mano che procediamo nel progetto con gli altri partner ci accorgiamo che

stiamo veramente esplorando un nuovo mondo, soprattutto dal punto di vista della sicurezza».

In che maniera vi ha condizionato la presenza di un propulsore elettrico?

«La presenza di un propulsore elettrico condiziona di per sé molto la progettazione, la tecnologia è già molto avanti. Questi propulsori hanno dimensioni e pesi molto contenuti rispetto alla potenza che sono in grado di erogare. Totalmente diverso è il discorso riguardante le batterie. Queste hanno una densità di energia enormemente più bassa rispetto ai combustibili fossili, servono quindi ancora batterie pesanti e voluminose. Questo apre un ventaglio di problemi di progettazione, ad esempio la ripartizione dei pesi. Si pensi che per ottenere le stesse prestazioni e autonomia di un motore a combustione interna con il suo combustibile, serve un pacco batterie ed un

motore elettrico che pesano complessivamente più del doppio. È da dire comunque che tutto questo era impossibile solo pochi anni fa, inoltre ora, se la serie avrà successo, la ricerca farà grandi passi avanti e questa tecnologia sarà poi utile anche per le vetture di serie».

Come si è svolta e come procederà la collaborazione con tanti partner prestigiosi, a partire dalla McLaren?

«È molto interessante e stimolante lavorare con grandi nomi come McLaren, Williams, Renault. Dall'inizio è stata subito una collaborazione molto aperta e fattiva coordinata da Spark Racing Technology, con l'interesse di tutti a sviluppare il miglior prodotto possibile, portando ognuno il proprio know how. Soprattutto in termini di sicurezza, viste le alte tensioni in gioco e la chimica delle batterie, si sta lavorando insieme ad una soluzione che soddisfi tutti con standard elevatissimi».



LA STRADA DEI 2200 ANNI D



DA QUANDO FU COSTRUITA DAL CONSOLE ROMANO MARCO EMILIO LEPIDO NEL 187 AVANTI CRISTO LA SS9 HA SEMPRE RAPPRESENTATO UNO DEGLI ASSI ATTORNO A CUI SI È COSTRUITA L'IDENTITÀ ITALIANA, E SOPRATTUTTO QUELLA DELLA REGIONE CHE ATTRAVERSA DA EST A OVEST. IL SENTIERO DEI SOGNI E DEL DIVERTIMENTO, UN INVITO AL VIAGGIO CHE SI STENDE DA RIMINI ALLE PORTE DI MILANO, MA ANCHE UNA FONDAMENTALE VIA DI COMUNICAZIONE ATTORNO ALLA QUALE È NATA E CRESCIUTA LA COSIDDETTA MOTORVALLEY ITALIANA. DALLARA, LAMBORGHINI, DUCATI, FERRARI E TANTI ALTRI MARCHI DEL SETTORE SONO NATI SULLA STRADA CANTATA DA GUCCINI O NEI SUOI IMMEDIATI DINTORNI. UNA MEMORIA CHE OGGI VA COLTIVATA SENZA PERdersi IN NOSTALGIE PASSATISTE, MA RIPARTENDO DALLA CULTURA DEL TERRITORIO PER ACCETTARE E RILANCIARE LA SFIDA CHE CI LANCIA L'OXFORDSHIRE INGLESE: IN PALIO C'È LA CONQUISTA DI NUOVI MERCATI E NUOVI ORIZZONTI INDUSTRIALI

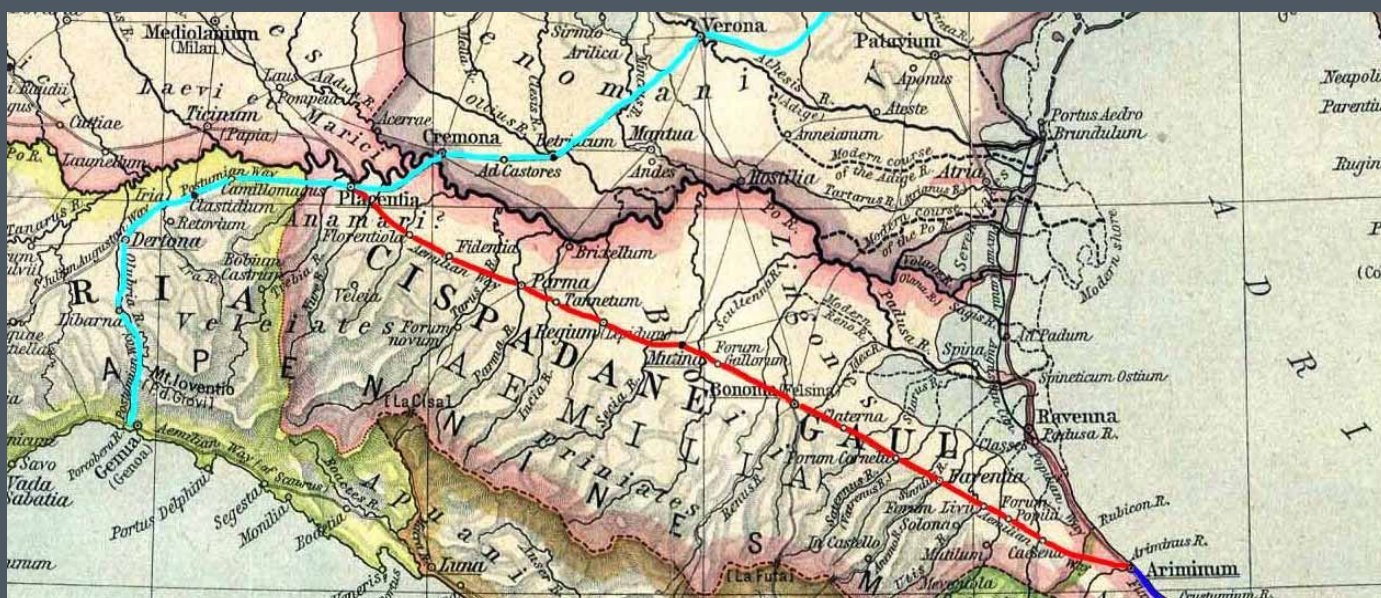


CUORI E DEI MOTORI I VIA EMILIA

Vittorio Ferorelli, giornalista e scrittore, tra il 2011 e il 2012 ha percorso molte volte, per intero, il tragitto Rimini-Piacenza con il fotografo Matteo Sauli: ne è nato il libro "Al bordo della strada. Diario di viaggio sulla Statale 9 - Via Emilia" edito dalla Bononia University Press. Lavora all'Istituto per i beni culturali della Regione Emilia-Romagna dal 1997. E' caporedattore della rivista trimestrale "IBC. Informazioni, commenti, inchieste sui beni culturali", e responsabile della sua versione web.

Valeria Cicala, area informazione e comunicazione Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia-Romagna, scrive di storia e divulgazione del patrimonio culturale.

Dal 187 avanti Cristo, ecco la nostra route 66



Quanto è importante il legame tra l'Emilia Romagna, i suoi cittadini, aziende ed istituzioni, e questa trasversale arteria di trasporto?

Vittorio Ferorelli Il legame con la Via Emilia è scritto nella pelle di questa regione. Non a caso qualcuno ha detto che per un emiliano è normale avere casa a Parma, lavorare a Bologna e andare in discoteca a Rimini. Oggi però questo legame è sempre più messo in crisi dalla velocità dell'autostrada e delle tangenziali, e dalla frammentazione: ogni città, ogni paese cura (oppure non cura) il suo pezzetto e quindi si rischia di non vedere più la Via Emilia nella sua interezza. Sarebbe il momento giusto per riaffermare la sua identità di strada storica, una identità senza dubbio più autentica di quella delle mille "strade dei vini e dei sapori", quasi sempre posticce e calate dall'alto.

Valeria Cicala Bisognerebbe avere una forte preparazione nel campo dell'economia,

della politica, della antropologia culturale, insomma bisognerebbe assomigliare un po' al più grande cantore contemporaneo della regione chiamata Emilia, Edmondo Berselli, per rispondere a questa domanda. Mi limito a qualche osservazione che nasce dalla mia formazione culturale. Non ho dubbi sul fatto che su questa strada, creata nel 187 a. C. dal console Marco Emilio Lepido, da cui prende il nome, si è sedimentata una cultura, quella romana, che è stata capace di amalgamare le precedenti esperienze di questo pezzo d'Italia che la strada attraversa e che da subito l'ha identificata. Avete mai riflettuto sul fatto che questa è l'unica regione chiamata come la via che l'attraversa? Prima, certamente, esisteva una pedemontana lungo la quale erano maturate importanti esperienze: si pensi alla civiltà etrusca, ai contributi dati dalle popolazioni umbre, che scendevano da quella cerniera appenninica che mette in relazione il mondo tirrenico con quello

adriatico. E qui, ancora, erano arrivati i Galli, l'altro, il diverso che all'inizio spaventava, i quali in queste terre, prima aggredite, si fermarono poi mischiandosi con gli etruschi, con le popolazioni centro italiche portate dalla colonizzazione romana. Eh già perché su questa strada, nata per difendere i suoi territori e i centri urbani dagli attacchi delle popolazioni celtiche, si insediano coloni, legati alla respublica, alla fine della guerra annibalica. Erano contadini oltre ad essere potenziali soldati; loro coltivarono i campi, diedero forma ad un paesaggio attraverso la centuriazione. La ricchezza che la terra e i commerci crearono favorirono anche la crescita monumentale delle città. Su questa strada ha viaggiato e viaggia la cultura della regione, che la posizione geografica ha reso cruciale e aperta ad assorbire esperienze e fenomeni storici da ogni dove.

Gli americani hanno la Route 66 e su questo "brand" hanno costruito un



business. Come si potrebbe valorizzare al meglio la storia, l'identità e l'unicità della via Emilia e del territorio che percorre, legando insieme aspetti culturali ed economico-sociali?

Vittorio Ferorelli Negli Stati Uniti le strade storiche, anche se molto più recenti delle nostre, sono quasi sempre ben tenute, anche perché le comunità locali e le associazioni dei cittadini hanno la possibilità di adottarne dei tratti, sovvenzionando la loro manutenzione. In cambio ricevono un attestato di merito e un'insegna metallica ben visibile sul ciglio della strada, che ne riporta il nome: è un modo semplice ma efficace per stimolare tutti a prendersi cura di un bene comune. Anche qui da noi le disponibilità non mancherebbero. A San Giuliano Milanese c'è un appassionato, Alessandro Giust, che ha trasformato il proprio legame affettivo con la Statale 9 in un sito web che collega

molto altri: si possono raccontare le proprie esperienze di viaggio, ma anche acquistare magliette, felpe e berretti con la scritta "Io amo la SS9" www.ss9-viaemilia.com.

Valeria Cicala Il basolato dell'arteria consolare, la quale oltre che Via Emilia è identificata come statale 9, ha assorbito il rotolare dei carri e gli zoccoli dei cavalli ed è stata spesso ricondotta a cardo massimo o a decumano di tanti centri storici. E' stata deturpata da cemento e da miasmi, è stata soppiantata dall'autostrada, ma è rimasta la via delle più genuina e profonda realtà di questa terra. Il profumo del mare l'ha resa riviera delle più indimenticabili vacanze del dopo guerra e, dal liscio alla discoteca, si balla in ogni stagione. Lo stesso mare, la nebbia, l'Appennino e le colline che la sorvegliano hanno alimentato scritture geniali, immagini oniriche, note musicali

dalle più alte alle più pop. E tutto questo in un divertito gusto per il lavoro, tra creatività e operoso quotidiano, in una solidarietà ricca di sorrisi, di accoglienza, di ironie dialettali. Questa strada non può che essere importante per chi qui vive e dobbiamo condurci per mano chi vi arriva, non sempre su una bella moto o su una fiammante automobile, che forse già sogna, ma per vie difficili, impervie, forse simili ai sentieri che c'erano anche qui, prima della via Emilia. Senza la cultura l'economia della regione perde potenzialità. Se l'export fa salire i fatturati e rilancia le imprese, sarà sempre la conoscenza, la capacità di preservare le competenze e le loro radici che ci faranno viaggiare nel futuro sulla nostra strada e su quelle che continueremo ad aprirci altrove, grazie ad un patrimonio che ha anche più dei suoi 2200 anni.

Il mondo delle imprese:

Rodrigo Filippini, responsabile del museo Lamborghini

Livio Lodi, curatore del museo Ducati

Andrea Pontremoli, AD di Dallara

L'arteria pulsante della motorvalley italiana

C'è un ricordo, un'attività, un evento, una macchina che lega particolarmente l'azienda alla via Emilia?

R.F. Le attività di Lamborghini vedono il loro "ombelico" giusto alle spalle della via Emilia, che ha rappresentato nell'antichità la "autostrada" verso il nord della penisola. In analogia, ma con una traslazione temporale di due millenni, Ferruccio Lamborghini utilizzava la vicina autostrada del Sole, ancora da completare, come luogo ove "adescare" i suoi futuri clienti, mettendo campo le virtù delle sue automobili ancora poco conosciute.

L.L. Non particolarmente. Tuttavia, è indubbio che i fratelli Ducati scelsero la attuale posizione della fabbrica proprio perché era a ridosso della Via Emilia, e nel 1935 era l'unico snodo veloce che permetteva l'arrivo delle materie prime e l'uscita dei prodotti finiti dallo stabilimento in tempi rapidi. Di sicuro sappiamo che la Via Emilia, nei primi anni 50, era il banco di prova di diverse aziende del settore auto e moto, laddove venivano testati prototipi stradali e da competizione.

A.P. La via Emilia, fondata da Emilio Lepido per collegare Piacenza con Rimini, non è solo una strada, è un simbolo, è segno di operosità delle nostre zone, ma anche di apertura e collegamento con il mondo. Oggi c'è persino un'azienda che si chiama Lepida ed è l'azienda che gestisce la rete a banda larga che collega le sedi della pubblica amministrazione della regione Emilia-Romagna. Per quanto riguarda Dallara, l'ing. Gian Paolo ha pensato la sua prima vettura stradale - la splendida Miura - quando era in Lamborghini e l'ha collaudata proprio sulla via Emilia. L'azienda Dallara poi è stata fondata a pochi chilometri dalla via Emilia, a Varano



Giotto Bizzarrini, Ferruccio Lamborghini e Gian Paolo Dallara

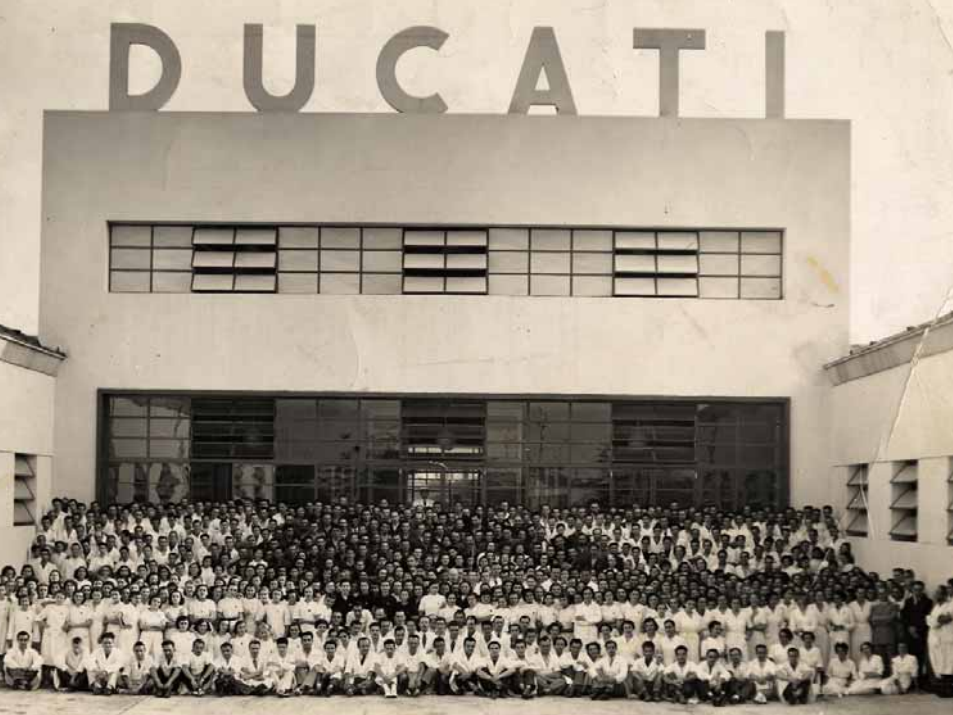
de' Melegari, e qui l'ing. Gian Paolo ha fatto realizzare l'autodromo, insieme al sindaco di allora, Giorgio Bonzani. Ci sono tanti episodi che legano il nome Dallara e la nostra storia a questa importante strada.

Il "compleanno" della via Emilia potrebbe essere un'occasione per rafforzare legami di network fra aziende? E la collaborazione fra imprese del territorio, in certe occasioni, può pagare più della competizione?

R.F. Il compleanno di questa storica arteria dovrebbe indurre ad una profonda riflessione - seguita da un progetto di brutale concretezza - sul legame indissolubile tra infrastrutture efficienti e prosperità di una terra, per non dire di una nazione stessa. In questo senso le aziende che operano sul territorio e concorrono assieme alle università a creare i presupposti di sviluppo potrebbero utilmente "fare squadra" con azione di lobbying volte a costringere la politica a decidere su un organico e strategico piano

di sviluppo di infrastrutture. La competizione di contro continua ad essere il pungolo tra aziende di eccellenza per migliorarsi continuamente, tramite il reciproco confronto. Essa stessa fa parte della razza umana ed è congenita nel nostro essere italiani.

A.P. Quello che ripeto spesso è che un'azienda non può essere competitiva se non è competitivo il territorio in cui è inserita. Se si prende Bologna come centro e si fa un cerchio di 150 chilometri, in questo cerchio troviamo Dallara, Lamborghini, Ducati, Maserati, Ferrari, Pagani, Toro Rosso ecc., troviamo i simboli del motorsport nel mondo, non può essere un caso. Il fatto che tutte queste realtà sono qui è segno di un territorio competitivo, con delle competenze consolidate ed è segnale che c'è collaborazione, non solo fra le grandi realtà appena citate, ma anche fra tutte quelle piccole imprese che ruotano intorno a



A.P. Il principale competitor della Motor Valley non è una singola azienda, ma un altro territorio, la contea di Oxford, dove sono presenti importanti aziende come la Williams, la McLaren, la Red Bull, la Mercedes F1, la Caterham ecc... Questi due territori dovranno contendersi mercati emergenti come quelli dell'India, della Cina e del Brasile, oltre agli Stati Uniti. La via Emilia rimane fondamentale per la Motor Valley perché collega tutto il network che orbita intorno al motorsport, è la nervatura del know-how che risiede in queste zone.

Nell'Oxford Shire le aziende del mondo racing fanno sistema ed il governo vede nel motorsport un'industria importante per il Paese. Cosa possiamo imparare dagli inglesi?

R.F. L'appartenenza alla bandiera. L'orgoglio delle proprie radici e di una storia comune, non necessariamente condivisa. Il senso recuperato di una "lontana" ed insuperabile superiorità di nazione, qui però nel limes di una eterna civiltà mediterranea, solare e magari anche gaudente.

A.P. Possiamo imparare che il motorsport è un'industria, ma anche un laboratorio di ricerca e come tale dovrebbe essere visto, incentivato e finanziato dallo Stato. Le ricadute della continua ricerca di queste aziende non sono solo sul motorsport, ma anche in altri ambiti che beneficiano dello sviluppo di queste nuove tecnologie.

questo mondo e che costituiscono il solido tessuto di conoscenza e produttività.

Nel 189 a.c., i Romani sottomisero i Galli della Pianura Padana e completarono questa strategica via due anni dopo. In un mondo globale, la Motor Valley emiliana contro chi deve "combattere" per rimanere competitiva? E quanto sono importanti le infrastrutture per la crescita economica di questa area?

R.F. La Motor Valley deve forse combattere contro i suoi stessi fantasmi, ossia contro una non banale inclinazione a celebrare prevalentemente i suoi fasti del passato. A "musealizzarsi" senza essere concreta modernità, protesa incessantemente verso il futuro. A non considerarsi punto d'arrivo

bensì punto di ripartenza, a essere il luogo dove rimettere in discussione tutto. Così da innescare un virtuoso processo di autocombustione, in anticipo su ogni tendenza nel mondo, all'avanguardia in ogni campo. La velocità sintetizza tutto ciò.

L.L. Di fatto, non credo che la Motor Valley debba temere "rivali" per quanto concerne la cultura più pura del motorismo italiano. Raramente, in tutto il mondo, si sono visti fenomeni di questo tipo. Per la crescita economica di questa area, è chiaro che da un punto di vista culturale e turistico l'interesse è sempre più aumentato, facendo conoscere ancora di più questo (tutto sommato) piccolo lembo di terra italiana.

Alessandro Santini



DA



ALLARA SHOW



DALLA IZOD INDYCAR ALLA GP2,
DALLA GP3 ALLA RENAULT 3.5,
LE PIÙ BELLE IMMAGINI DEI CAMPIONATI
CHE VEDONO PROTAGONISTA LA FACTORY EMILIANA





Nella foto sopra, Power alla prima vittoria stagionale. A destra, Hinchcliffe in azione, nella foto grande Bourdais, Dixon e Castroveteres che è al comando del campionato con 479 punti , poi Dixon 440, Hunter-Reay 417, Andretti 409, Pagnaud 380



Nelle foto, sopra Ericsson, a sinistra Bird e a destra Calado e Lancaster. Il campionato è comandato da Coletti con 135 punti seguito da Nasr con 130, Leimer 128, Bird 121 e Calado 111



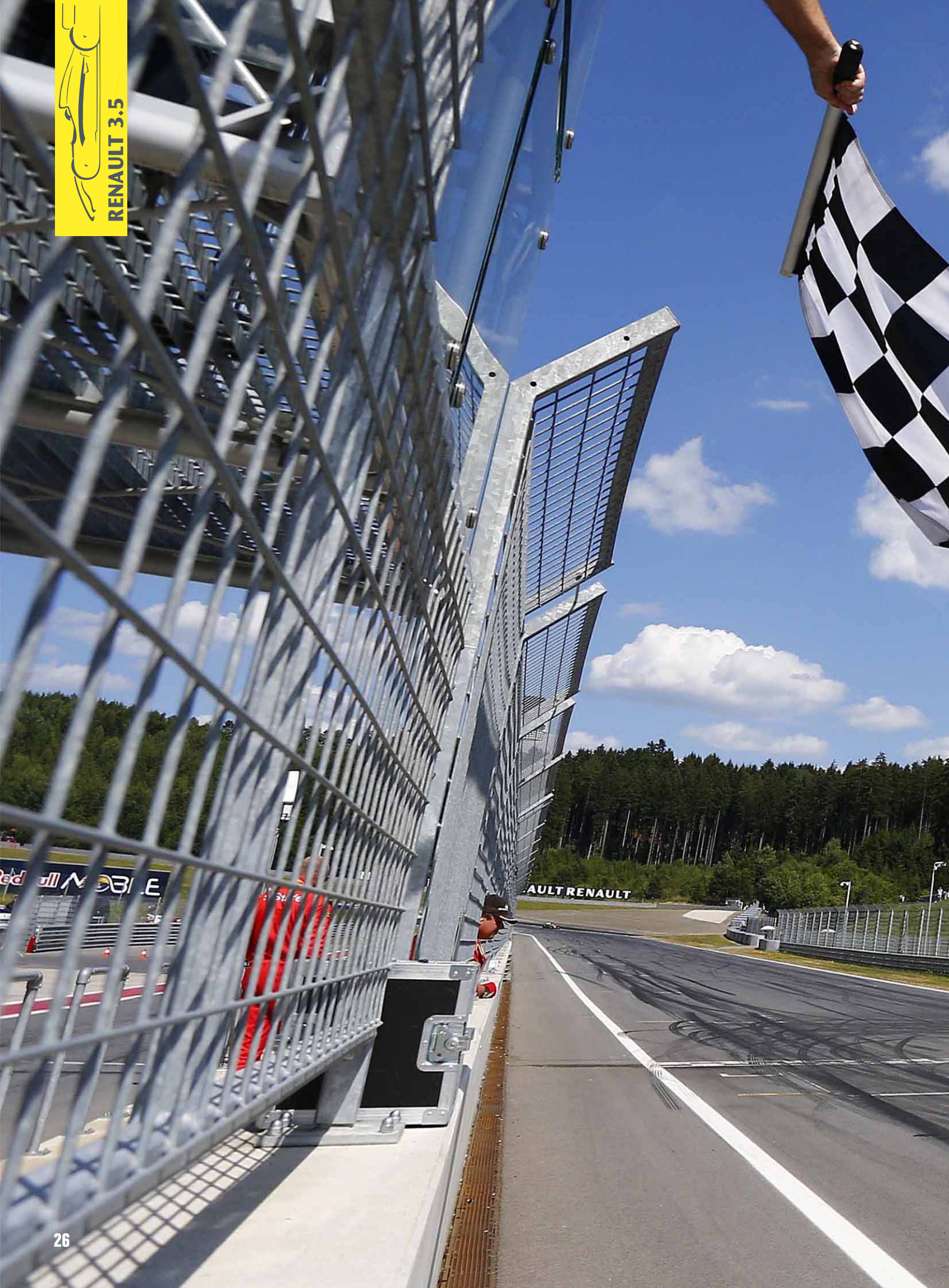




Nelle foto, Kvyat festeggia la prima vittoria, a destra il rientrante Sims complimentato da Carlin. Il campionato vede Regalia al comando con 115 punti poi Daly 101 ed Ellinas 95









Nelle foto, la vittoria di Sorensen a Spielberg, il leader Magnussen in azione, il podio dell'appuntamento austriaco. Magnussen conduce con 163 punti poi Vandoorne 136, Stevens 101, Melker 100, Da Costa 95





Il cuore delle corse

Seconda puntata del nostro viaggio nel mondo complesso delle gare in automobile insieme all'ingegner Andrea Toso della Dallara. Esiste una cultura del motorsport? E come si concilia con le esigenze industriali e di marketing? Quali sono le radici storiche delle gare? E quali i percorsi attraverso cui le grandi nazioni sono giunte all'automobilismo? Per capirlo è utile ricorrere ai... classici. Senza trascurare il lato "mistico" dello sport

RISCHIO ED EMOZIONE: QUANDO L'ETICA SCENDE IN PISTA

Andrea, parliamo un po' di storia, vuoi? Secondo te fin dove affondano le radici delle competizioni sportive?

«La Cultura del Motorsport è la Competizione in un contesto così rischioso che ne deriva gloria; il premio in sé non è l'elemento fondamentale. Già gli antichi avevano descritto questa cultura, ad esempio nel piccolo trattato "Ierone", di Senofonte, spesso citato da Machiavelli, troviamo questo passaggio: «...Se temi che offrendo premi a molti derivino molte spese, considera che non ci sono merci più vantaggiose di quelle che gli uomini comperano con i premi. Così nelle competizioni piccoli premi producono grandi spese, molte fatiche fisiche e molto impegno...».

Quali furono i motivi che portarono, invece, alle prime gare moderne?

«L'inizio del Motorsport nasce con la produzione delle prime automobili. Il circuito di Indianapolis organizzò la prima competizione automobilistica nel 1911, all'epoca di Henry Ford e Alfred Sloan (fondatore della General Motors): nello Stato dell'Indiana ci fu un fiorire di tanti piccoli costruttori locali (come Allison), così come in Europa (Mercedes, Fiat...). Il progresso tecnico fu guidato dalla competizione tra industrie per acquisire quote di mercato. Un fenomeno ricorrente, caratteristico di nuovi settori in forte espansione e fermento. Il Motorsport come lo intendiamo oggi potrebbe essere

datato all'epoca in cui cessò di essere solo sport per diventare parzialmente una leva di marketing: la sponsorizzazione della John Player Special per la Lotus risale al 1972. Possiamo dire che si è trasformato definitivamente in industria di intrattenimento negli anni 2000».

Secondo te è possibile periodizzare la storia del motorsport, individuandone ad esempio un periodo pionieristico, uno romantico, uno classico e uno postmoderno?

«Proviamoci. L'inizio fu Romantico, i piloti erano collaudatori, spesso ingegneri e tecnici (Chevrolet negli Stati Uniti ne è un esempio, un altro è Mark Donohue; più recentemente, forse l'epigono, John Miles collaudatore Lotus e pilota di Formula 1). Il loro scopo era verificare la funzionalità e l'affidabilità delle prime autovetture al limite delle prestazioni su un terreno sconnesso: ricordiamoci che lo Speedway di Indianapolis non era asfaltato, ma fino agli anni 30 era lastricato di mattoni, da cui il termine Brickyard. La Seconda Fase la possiamo legare alla promozione pubblicitaria – la réclame, come si diceva un tempo – di prodotti tipicamente maschili: tabacco (Marlboro, JPS), benzine (Gulf, Shell), accessori e abbigliamento, via via sino a prodotti più generici e di largo consumo, principalmente alimentari e di abbigliamento. La Terza fase – quella della postmodernità, se vogliamo – è stata caratterizzata come promozione di servizi:

telecomunicazione, software, assicurazioni, trasporti, banche, è quella attuale. La prossima fase riguarderà forse la promozione dell'educazione ingegneristica. Per sensibilizzare i giovani ragazzi ad intraprendere gli impegnativi studi di ingegneria affascinandoli con la palestra delle competizioni».

Ma in che termini si può parlare di cultura del motorsport? Quali sono i valori base di questo mondo?

«Il valore è ciò che ci fa sentire bene, in salute, al nostro posto nel mondo: il "valeo" dei Latini. Valore è ciò che è riconosciuto senza incertezze, conveniente al di là del prezzo, e comprende l'affettività, la credibilità. Per gli Europei il Valore evoca rarità, bellezza. Per gli Americani è il "prezzo atteso" ed evoca buona fattura, gusto, forma, solidità, comodità, qualità evidenti al consumatore come facilità di acquisto, scelta disponibile, consegna a domicilio, manutenzione, assistenza. Comprare il valore (prezzo atteso) entra in conflitto con il Valore (gusto, civiltà, cultura). La cultura è quello che un'organizzazione (una famiglia, un'associazione, un team, un'azienda, una nazione) accumula collettivamente nel tempo mentre impara con successo ad affrontare la sfida con l'ambiente esterno e l'integrazione al suo interno. La cultura nasce dal contesto e produce un comportamento ottimale adeguato perché conviene, è saggio,



Ayrton Senna



La visita

sicuro e sperimentato; i “valori” sono quindi ciò che unisce i componenti dell'organizzazione, sostiene i comportamenti funzionali al sistema, penalizza i comportamenti dannosi. Sono, in sintesi, la ragione dello stare insieme, il legame forte tra le persone, il codice etico. Alla luce di quanto abbiamo appena scritto, la Cultura del Motorsport è un' intrattenimento ad altissima emozione il cui codice etico fondamentale è il rispetto dell'avversario in condizioni di rischio evidente a tutti. Se non si generano emozioni o se non si rispetta l'avversario, si viene meno al senso del Motorsport.

Passiamo ad un po' di “geopolitica” delle corse: quali sono state le grandi nazioni che hanno portato allo sviluppo dell'automobilismo e quali ritieni sia stata la natura del contributo di ciascuna allo sviluppo del settore?

«Ogni nazione ha trovato la strada per sviluppare l'automobilismo secondo la propria cultura. In Inghilterra i circuiti sono derivati dai campi volo: Snetterton, Silverstone aeroporti dismessi della II Guerra Mondiale - mentre la riconversione post-bellica delle officine specializzate ha favorito l'affermazione di talenti ingegneristici abituati a pensare e realizzare veicoli leggeri e veloci. Negli Usa i circuiti sono nati dalla riconversione degli ippodromi (poi trasformati in autodromi), soprattutto sulla costa Est; più a Ovest, nella zona delle grandi praterie, sono sorti gli “strip” dei “dragster”; nel Mid West, terra di motori che comprendeva Indianapolis e Detroit, sono nati gli Speedway per verificare l'affidabilità dei veicoli destinati alla produzione di massa. In Italia e In Francia i circuiti sono sorti nelle città (Modena, Reims, Digione), o nei parchi (Monza) e nelle città Termali (Spa). In Germania, i tracciati di Avus e Nurburgring sono stati pensati per affermare pubblicamente la potenza del regime. Le corse riflettono la cultura e la cultura è sempre legata alla storia e alla geografia: dai grandi spazi dell'Arizona alle strade polverose della targa Florio».

Le ragioni del business e quelle dello sport agonistico puro: credi ci sia un approccio

Dizionario

Pilota

Dal Germanico e forse dal greco, parola del gergo marinaro. E' l'uomo dello scandaglio. Il marinaio specializzato che ha studiato le coste, le correnti, i luoghi pericolosi per condurre un'imbarcazione in modo veloce e sicuro sia al largo sia vicino alle coste. E' chi guida la nave in modo esperto.

Competizione

Dal mondo “elettorale” degli antichi romani, “cum+petere”, desiderare insieme la stessa cosa (la stessa carica, magistratura consolato etc) che però può essere assegnata ad uno solo. Da qui la parola “competenza” cioè avere la preparazione teorica (formazione) e pratica (esperienza) per competere. “Competizione” è quindi una gara tra competenti per raggiungere un premio unico.

Pista

Un'altra parola del mondo dei cavalli! Dal Latino: è la strada “pestata”, cioè battuta, degli ippodromi usata per le corse, ad esempio al Circo Massimo nell'antica Roma.

“filosofico” in grado di conciliare questi due aspetti spesso così contrastanti fra di loro?

«Lavorare nel Motorsport richiede una pratica rigorosa, un impegno di tempo che va molto al di là dell'orario contrattuale perché comprende di norma il sabato e la domenica, un'onestà intellettuale di fondo: ogni due settimane il cronometro è impietoso, non c'è marketing che tenga. Per sopravvivere e trovare soddisfazione nel Motorsport, questo “abito mentale” si impara subito e si mantiene per sempre, anche nelle relazioni umane; per questo è difficile avvicinarsi al Motorsport provenendo da altri settori industriali. In ogni attività il triangolo maledetto - “tempo”, “costi”, “prestazione” - impedisce di raggiungere tutti i vertici: per ridurre i tempi aumentano i costi o si riduce la prestazione (o la qualità del prodotto); per ridurre i costi aumentano i tempi o la qualità; per aumentare la prestazione aumentano i costi, eccetera.... In questo conflitto perenne, la peculiarità del Motorsport è l'enfasi sul fattore tempo: «Se sei pronto, la gara è domenica alle 15, se non sei pronto la gara è domenica alle 15». Per completezza possiamo dire che l'enfasi sulla prestazione è tipica del settore militare, infine l'enfasi sul costo è tipica dei prodotti industriali di largo consumo. Al di là di queste estreme situazioni, tutte le altre

attività industriali operano compromessi nelle tre dimensioni».

Nello sport c'è spesso un richiamo ad un lato “mistico” dell'esperienza sportiva – vedi la definizione di Forster Wallace di “Federer come esperienza religiosa”. Credi che questo accada anche con le corse? Ayrton Senna è forse stato un “mistico” delle corse?

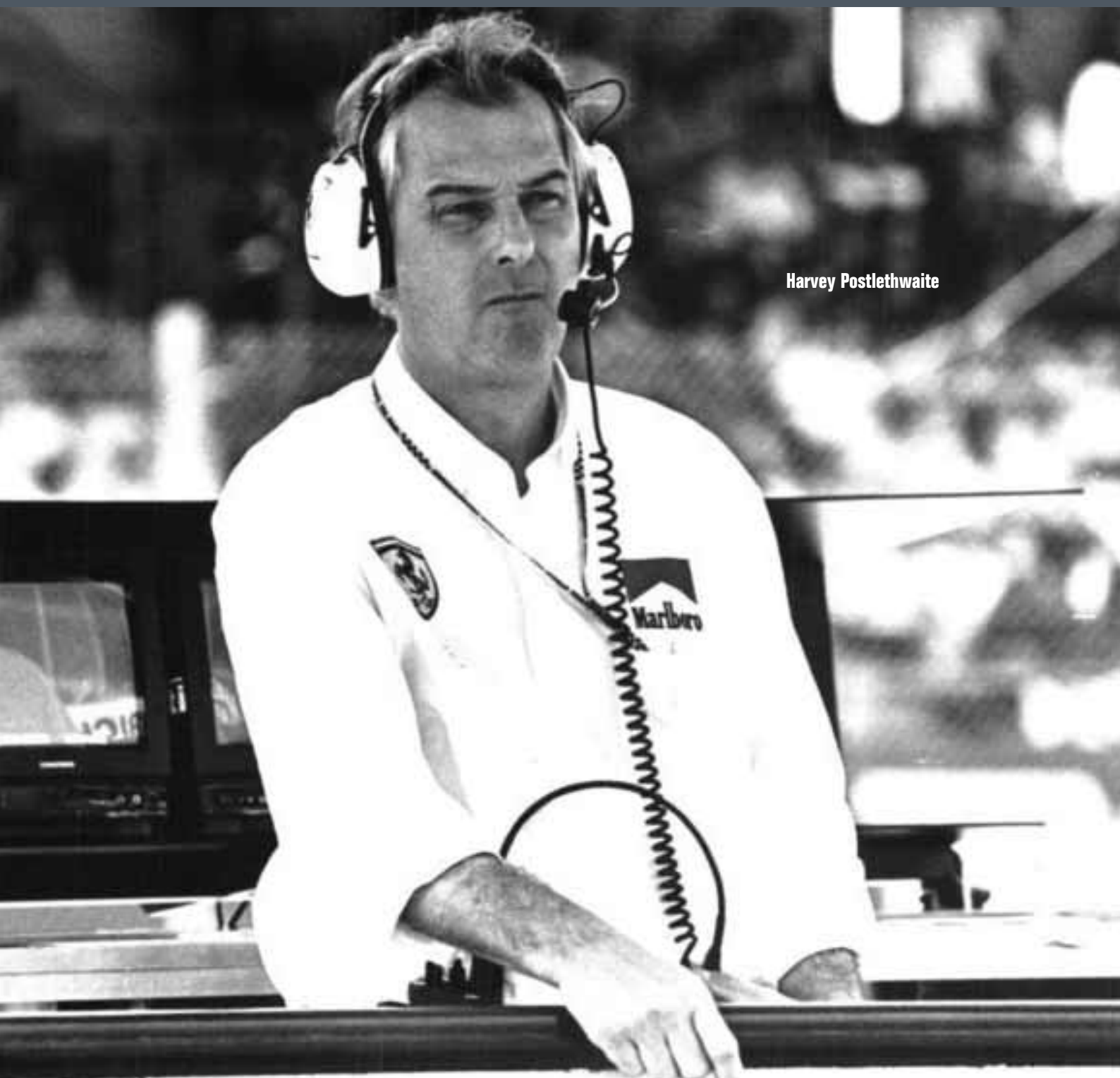
«Ad Olimpia, nel VII secolo avanti Cristo i giochi erano espressione diretta del culto religioso comune tra le varie città-stato, oggi diremmo fra le varie nazioni. Il Motorsport e tutto lo Sport in generale con dimensione mondiale (pensiamo al Campionato di Formula 1 o ai Campionati di Calcio) è la nuova religione che, nell'uso di questa parola, indica ciò che “lega” insieme, accomuna persone di continenti diversi, razze, credenze religiose e idee politiche. Ecco quindi spiegato il fatto che gli “eroi sportivi” nell'immaginario collettivo assumono connotazioni “mistiche” e “carismatiche” soprattutto quando, come Federer e Senna, mantengono con impegno e coerenza comportamenti pubblici ineccepibili nel tempo. Le tragedie dello Sport, nei casi di Senna, Villeneuve e tanti altri, esaltano la dimensione “religiosa” perché l'emozione pubblica è fortissima, immediata e comune».

Infine, per chiudere con qualche indicazione per chi ha voglia di approfondire l'argomento: ci sono libri la cui lettura ti senti di suggerire?

«Consiglio vivamente di leggere il libro “The unfair advantage”, la storia del Team Penske scritta da Mark Donohue, ingegnere, vincitore di Indianapolis, pilota di Nascar, GT, e altro ancora. Questo libro descrive la cultura della ricerca rigorosa e continua del vantaggio competitivo, misurabile, concreto e pratico; racconta gli insuccessi e le lezioni imparate in un ambito in cui il cronometro è giudice imparziale. Durante la lettura di questo libro è immediato per ciascuno trarre paralleli e analogie alla propria realtà lavorativa».

Post scriptum a questa ultima risposta e all'intera conversazione: c'è una personalità che a tuo avviso può incarnare un atteggiamento “umanistico” al mondo delle corse?

«Senza dubbio Harvey Postlethwaite».



Harvey Postlethwaite

dallara

MAIN SPONSOR

FORMULA



FOLLOW



ON



WWW.DALLARA.IT