



POLITECNICO
DI MILANO



Sede di Piacenza

CULTURA E MOTORI 2013 “Piccoli Bolidi, Grandi Passioni” I costruttori artigianali di vetture da competizione

**Piacenza, 4-5 maggio 2013,
POLITECNICO DI MILANO – SEDE DI PIACENZA**

Cultura e Motori è una manifestazione, che giunge quest'anno alla undicesima edizione, finalizzata a proporre la Sede di Piacenza del Politecnico come centro di aggregazione culturale oltre che di formazione universitaria nell'ingegneria e nell'architettura.

La sede ospitante è una costruzione del '500 splendidamente restaurata ed adibita alle attività didattiche e di ricerca del Politecnico.

L'iniziativa

L'iniziativa è frutto della collaborazione tra l'Ateneo ed il Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca e prende spunto dalla passione per tutto ciò che gira attorno al mondo dei motori, ovvero alla storia della tecnica (le precedenti edizioni sono state incentrate sull'evoluzione della motocicletta da mezzo di trasporto pionieristico ad oggetto prodotto su scala industriale, ai mezzi militari, al mito Porsche, al progettista piacentino Giuseppe Merosi, padre dell'Alfa Romeo, alle realizzazioni dei fratelli Maserati, al genio di Carlo Abarth, al leggendario Enzo Ferrari ed ai costruttori inglesi), al contributo dell'ingegneria allo sviluppo economico e sociale attraverso la realizzazione di mezzi di trasporto individuale e collettivo, di mezzi di movimento terra, del motorismo sportivo.

Questa storia coinvolge Piacenza in modo significativo ed il recupero della sua importante tradizione motoristica ha pure una ricaduta promozionale per il territorio: la Vernasca Silver Flag è riconosciuta, a livello internazionale, come una delle più importanti manifestazioni del settore (la stampa specializzata la descrive ogni anno come uno degli eventi più attesi dagli appassionati italiani ed esteri), la rievocazione della Castell'Arquato-Vernasca e della Bobbio-Penice cui concorrono, tra organizzatori, partecipanti e spettatori, centinaia di persone, costituiscono un buon biglietto da visita per le bellezze paesaggistiche ed enogastronomiche del territorio piacentino.



Il lato “culturale”

Insieme ad una esposizione di veicoli storici nella Sede di Piacenza del Politecnico, Cultura e Motori propone ogni anno una presentazione tecnica, ma di taglio divulgativo, rivolta ad un pubblico di appassionati ma non limitata ai cultori del genere o solo a tecnici e ingegneri. Adatta insomma ad un appuntamento piacevole e interessante anche per chi si accosti per la prima volta ai temi del motorismo storico e sportivo.

Nelle precedenti edizioni le presentazioni sono state affidate ad alcuni “inossidabili”, così potremmo definirli, ovvero a tecnici che della storia del motorismo sono stati protagonisti (così è stato per il prof. Gabriele Di Caprio e per gli ingg. Sandro Colombo e Giorgio Valentini, progettisti di automobili e di motociclette in grado di trasmettere, a dispetto degli anni, un entusiasmo “contagioso” per questi argomenti. Negli anni scorsi, in collaborazione con l’AISA (Associazione Italiana per la Storia dell’Automobile) si sono affrontati i temi delle origini dell’automobilismo, del rapporto tra automobile ed arte e dell’influenza che i veicoli militari hanno avuto nella rinascita post-bellica del nostro Paese. Sei anni fa è stato il compianto prof. Andrea Curami, docente del Dipartimento di Meccanica del Politecnico, autore di numerose opere sulla storia del motorismo, a svelare le origini di un marchio automobilistico prestigioso quale Porsche. L’anno successivo i progettisti dell’Alfa Romeo hanno ripercorso le eccellenze motoristiche e stilistiche legate alla storia secolare della casa del Biscione. Nella successiva edizione l’ing. Alfieri Maserati ha ricostruito la storia tecnica ed industriale della sua famiglia sia in Maserati che nella OSCA. Tre anni fa Annelise Abarth ha ricordato l’avventura umana ed industriale del marito Carlo, insieme ai tecnici che furono al suo fianco. L’anno successivo l’ing. Amedeo Visconti di Ferrari e i proff. Federico Cheli e Angelo Onorati del Politecnico di Milano hanno approfondito il tema del trasferimento tecnologico dalle vetture da competizione alle auto stradali e lo stato dell’arte della progettazione automobilistica. Lo scorso anno l’ing. Giampaolo Dallara ha ripercorso le tappe fondamentali della sua lunga esperienza di progettista e produttore di auto impegnate nelle massime competizioni.

Quest’anno

...Anni cinquantaanni di corsa....

Gli italiani escono da una guerra che ha messo in ginocchio il tessuto economico e umano del paese. In campo automobilistico, come in tutti gli altri, la voglia di ricominciare è tanta nonostante le ristrettezze e la povertà di mezzi.

Forse sarà per questi motivi che in quel periodo nascono quelle che, per tanti appassionati, sono il simbolo della passione e del genio italiano nell’automobilismo sportivo, le piccole Sport, quelle marche di automobili da corsa artigianali di cilindrata tra il 700 e il 1100 che, dalla fine degli anni quaranta fino agli inizi degli anni sessanta, furono il nerbo delle corse automobilistiche italiane e non solo.

Per ragioni strettamente economiche utilizzavano in varia misura e a seconda dell’inventiva del costruttore, elementi di vetture stradali, tante le Fiat Topolino e 1100 “cannibalizzate”, da cui il genio e la conoscenza meccanica dei vari “inventori” riusciva a tirar fuori prestazioni spesso entusiasmanti.

Le carrozzerie erano di alluminio battuto a mano mentre, appunto, il motore e il telaio erano perlopiù realizzati autonomamente o sottoponendo a pesanti modifiche parti di vetture stradali.

Corsero in tutte le gare che a quel tempo si organizzavano in Italia, dai più improbabili circuiti cittadini alle mitiche Mille Miglia, Targa Florio e Le Mans spopolando nelle loro classi di appartenenza.

Nell’arco di breve tempo, i risultati sportivi dettero ragione a questi “Geniacci” del motore e queste vetture diventarono un fenomeno non solo sportivo ma anche economico sviluppando realtà artigianali conosciute in tutto il mondo e creando lavoro per centinaia di maestranze.

Stanguellini, Ermini, Taraschi, Bandini furono solo alcune di queste marche nate dalla feroce passione per le corse e la meccanica dei loro fondatori, personaggi che in quanto a

genio e capacità possono stare di diritto vicino ai Grandi come Enzo Ferrari, Vincenzo Lancia e i fratelli Maserati. E che hanno contribuito, assieme a loro, alla leggenda dell’Automobilismo Italiano da Corsa.

Quest’anno Cultura e Motori vuole raccontare la feconda creatività di questi Artigiani dell’auto, le geniali soluzioni tecniche che hanno permesso loro di primeggiare ed i successi raccolti negli anni del dopoguerra e del “miracolo italiano”



Il programma

Nella sede cittadina del Politecnico di Milano verranno esposte alcune significative automobili, testimoni della varietà di questi costruttori. Si potranno inoltre ammirare le realizzazioni degli studenti delle scuole superiori piacentine, nell'ambito delle iniziative promosse per tutto l'anno dal CPAE.

All'iniziativa, che si articolerà in due giornate, interverranno progettisti, piloti, giornalisti e storici per ripercorrere le tappe fondamentali di un radioso passato, ma anche per presentare la complessa fase attuale nel panorama automobilistico internazionale.

Sabato 4 maggio, ore 10:00

“Le vetture da competizione artigianali. Dalla Topolino ai titoli mondiali”

- Lorenzo Morello (ex Direttore Ingegneria Veicolo e Motopropulsori FIAT Auto)
- Gianni Tonti (ex Direttore Tecnico Squadra Corse HF)

Domenica 5 maggio, ore 10:00

“I costruttori artigianali. Storia e testimonianze”

Tavola rotonda condotta da Lorenzo Boscarelli (presidente AISA Associazione per la Storia dell'Automobile)

Interverranno rappresentanti dei costruttori: Renzo Raimondi, Sergio Lelli, Tazio Taraschi

I protagonisti

LORENZO MORELLO

Anno 1968 : Laurea in Ingegneria Meccanica presso il Politecnico di Torino.

- Centro ricerche FIAT.

- Ha partecipato a diversi team di ricerca con l'obiettivo di sviluppare metodologie di calcolo per la progettazione delle sospensioni e per la simulazione del comportamento dinamico del veicolo. Dopo la prima crisi energetica ha diretto diversi progetti di ricerca con l'obiettivo di ridurre il consumo dell'automobile; ha sviluppato motopropulsori ibridi, trasmissioni continue a controllo elettronico e forse il primo prototipo di motore diesel ad iniezione diretta per autoveicolo.

- Anno 1987: direttore dell'Ingegneria motopropulsori a Fiat Auto .Sotto la sua guida è iniziata la produzione di molti nuovi motori, fra i quali il primo diesel ad iniezione diretta per automobile ed una famiglia di motori modulari, comprendente più di 20 varianti

- Anno 1994: direttore dell'Ingegneria del Veicolo e partecipa allo sviluppo di tutti i veicoli del gruppo Fiat fino al 1999. Responsabile dello sviluppo di nuove metodologie per ridurre il tempo necessario allo sviluppo di un nuovo veicolo. Attualmente è un consulente indipendente nel campo dell'ingegneria del veicolo e della relativa organizzazione.

Anno 1994: Assistente ordinario di Costruzione di macchine e di Costruzioni automobilistiche. Docente di alcuni corsi di laurea in Ingegneria dell'autoveicolo, nata presso il Politecnico di Torino

E' autore del libro: Storie di Innovazione Tecnologica nelle Automobili

GIANNI TONTI

Per oltre vent'anni, a partire dal 1960, è stato alla Lancia di Borgo San Paolo a Torino, prima nel dipartimento motori, dove acquisisce esperienza nei reparti di allestimento e revisione motori, poi nelle Sale Prova Motori.

Ed è proprio grazie a questa esperienza che gli viene affidato l'incarico di curare la nuova struttura del Reparto Corse Lancia, in grado di costruire i motori in casa, ed elaborare ed assistere le vetture in gara.

Ed ecco la svolta: diventa Direttore Tecnico della squadra Corse HF. Tra il 1967 e il 1984 i successi sono innumerevoli, il primo Campionato Mondiale Rally la Lancia lo vince nel 1972 con la Fulvia HF.

Sotto la sua gestione nasce e si realizza il progetto Lancia Stratos, che diventerà la vettura Rally più prestigiosa e titolata di tutti i tempi. Vincerà infatti ben cinque Rally di Montecarlo e tre volte i Campionati del Mondo.

Nel 1977, la Fiat unifica l'attività sportiva Lancia e Fiat, presso lo stabilimento Abarth di Torino, dove Gianni Tonti continua essere il Direttore Tecnico del Marchio Lancia, ottenendo nei Rally vittorie Mondiali, prima con la storica Lancia 037 e poi con la Delta 4WD.

Nel 1979, inizia l'attività in pista della Lancia, gli viene affidata interamente la responsabilità della progettazione e della realizzazione delle sport-prototipi. Anche questa specialità è coronata da successi, con tre Campionati Mondiali Marche vinti tra il 1979 e il 1983. Le vetture realizzate sono: Lancia Montecarlo Turbo Silhouette, Lancia Sport LC1 e Lancia LC2 gruppo C.

Nel 1984, il grande salto in F1: infatti dal G. P. del Canada, è assunto all'Alfa Romeo come Direttore Tecnico dell'Autodelta, dove gli viene affidato l'incarico di sviluppare la monoposto per il Campionato Mondiale F1.

In questa veste, dirige l'attività sportiva con i piloti Cheever e Patrese (sul podio al G.P. di Monza), ed inoltre, proprio in questo periodo, vengono progettati e realizzati i motori F1: 8 cyl. Turbo 1500 cc - 4 cyl. Turbo 1500 cc - 10 cyl. a V di 3500 cc (il 1° motore 10 cilindri al mondo). Con l'acquisizione dell'Alfa Romeo da parte di Fiat alla fine del 1986, l'attività sportiva lascia la F1 e si concentra in altre attività, tra le quali, la fornitura del motore 8 Cyl. Turbo per il Campionato americano Indy e la realizzazione Alfa 75 per il Campionato Mondiale Turismo e Alfa 155 per il Campionato DTM, vinto nel 1993.

A partire dal 1993, in collaborazione con l'ED. DOMUS, si dedica al suo ultimo grande progetto: la progettazione e costruzione dell'Automobile Safety Centre di Vairano (PV), la pista di prova di "Quattroruote". Diventa Direttore delle piste e del Centro Prove di Quattroruote e in questa veste fonda la Scuola di Guida Sicura Quattroruote.

L'esposizione delle auto



Nel chiostro cinquecentesco della sede universitaria verranno esposte alcune auto che ben rappresentano la miglior produzione di auto da competizione artigianali.

Dal Museo Stanguellini di Modena vengono messe a disposizione una barchetta 1100 bialbero carrozzata Motto del 1948, una barchetta 750 bialbero del 1954 e una formula junior del 1960.

Sarà presente la Siata Gran Sport immortalata nel concorso di pittura di gennaio e ora simbolo della Silver Flag 2013.



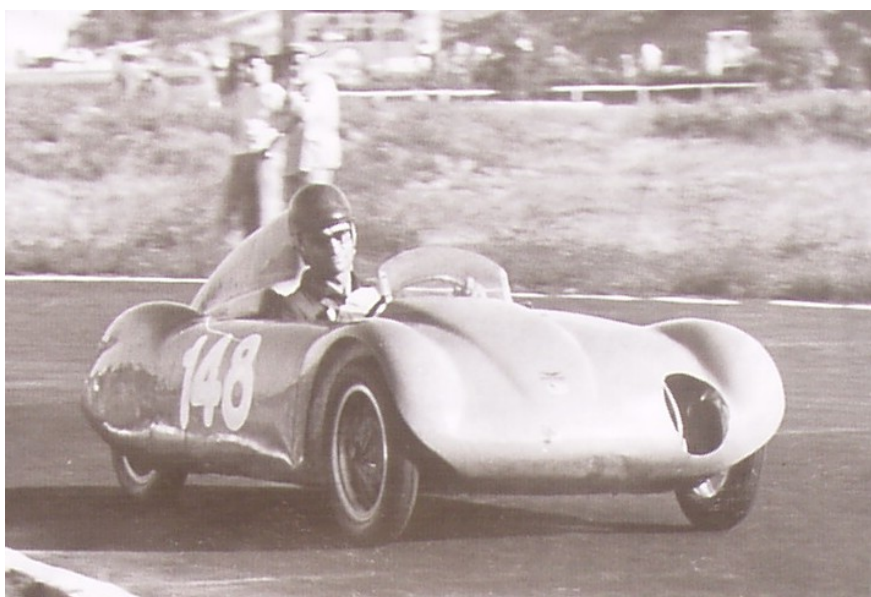
Verrà esposta anche una "anonima" barchetta dalle eleganti linee, tipiche degli anni '50, ma la cui origine è avvolta nel mistero. Non è noto il costruttore e la storia sportiva dell'auto... un motivo in più per farla conoscere e magari trovare indizi per ricostruirne il passato.

Ci sarà poi una De Sanctis 1000cc Formula 3 del 1967 con un passato corsaio e un impegno anche attuale nelle più importanti gare di auto storiche del mondo.



Altra monoposto che potremo ammirare è la Dagrada formula Junior che fu pilotata da Giancarlo Baghetti in varie competizioni di quel combattutissimo campionato

Chiude l'esposizione il prototipo del pilota e costruttore piacentino Gino Cavanna, motorizzata con il bicilindrico Guzzi 500 e mostrata con le due varianti di carrozzeria previste.



La manifestazione è organizzata dal Politecnico di Milano (Sede di Piacenza) con il Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca, e si avvale del supporto dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA), e con la collaborazione ed il patrocinio del Comune di Piacenza e della Provincia di Piacenza.

Per ulteriori informazioni contattare la segreteria del C.P.A.E. tel: 0523/248930; email: info@cpae.it; sito internet: www.cpae.it



C.P.A.E. – Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca
Via Bressani, 8 29017 Fiorenzuola d'Arda (PC) telefono (+39) 0523/248930
Web site www.cpae.it E mail segreteria@cpae.it