1972

L'anno in cui Gianpaolo Dallara fondò la sua azienda a Varano de' Melegari (Parma), iniziando a costruire in proprio autovetture sport prototipi e diventando poi fornitore esclusivo della Formula Indy in Usa

«Io, 83enne, ora vi spiego l'automobile di domani»

L'ingegnere Gianpaolo Dallara, fondatore dell'omonima scuderia di auto da corsa

Gianpaolo Dallara, fondatore dell'azienda che produce fuoriserie da competizione: «Le elettriche? Ero scettico ma mi sono ricreduto. Insegneremo alle vetture a ragionare. Tutto cambierà in fretta: servono giovani capaci di pensare in modo nuovo»

COSMA DE' MEDICI
VARANO DE' MELEGARI (PARMA)

Dai trend – spesso da interpretare – del Salone di Francoforte, alle certezze di chi ha fatto la storia dell'auto e ne sta immaginando il futuro, la strada si fa più dritta: «le macchine di domani saranno elettriche, autonome e connesse...». Parola di Giampaolo Dallara. Papà di vetture da sogno, come la Lamborghini Miura, costruttore in passato di Formula 1 per vari team, mente catalizzante di modelli vincenti nei rally, come la Lancia Stratos Gruppo 4, l'ingegnere non ha dubbi sugli sviluppi tecnologici rivoluzionari a cui è destinata la cara e vecchia quattro ruote.

«Le elettriche? Ero scettico ma mi sono ricreduto sul piacere di guida che possono offrire, dopo averci fatto un giro con un mio collaboratore», spiega il "mago" emiliano dei bolidi da corsa, che da poco si è regalato la produzione in piccola serie della supercar Stradale.

La sua base operativa è a Varano de' Melegari, nella Motor Valley, a una trentina di chilometri da Parma e a due passi dalla casa dove è nato nel novembre di 83 anni fa. Qui, ha il quartier generale l'azienda che porta il suo nome, da lui fondata nel 1972, dopo i trascorsi in Ferrari, dove ha iniziato la carriera nel 1959, seguiti da esperienze in Maserati, in Lamborghini e in De Tomaso. Oggi, la sua società è un simbolo dell'eccellenza motoristica italiana, è leader nello sviluppo e nella realizzazione di vetture da competizione, è fornitrice esclusiva delle Indy car (le Formula 1 americane) e, appunto, produce la Stradale. Qui, tra una riunione operativa nel suo ufficio e una partita a scopone scientifico nel bar del paese, non è raro vederlo scambiare due chiacchiere con piloti che arrivano da ogni parte del pianeta per allenarsi in quello che è considerato il simulatore di guida racing più avanzato al mondo.

«Non è solo l'accelerazione a piacermi delle elettriche, è anche la loro silenziosità», puntualizza l'ingegnere con un lampo negli occhi e lasciandosi scappare un sorriso, che sembra il preludio a una sorpresa in arrivo a breve per gli appassionati di motori. Poi, a domanda specifica chiarisce: «In futuro non credo che costruiremo motori elettrici, non realizzeremo tutta la componentistica ma dovremmo essere capaci di integrarla, capirla, sapere come utilizzarla al meglio».

Come immagina l'evoluzione dell'auto?

«Ho la consapevolezza che sarà molto diversa da quello che penso adesso, perché tutto cambia con una velocità incredibile».

E in questo quadro, come vede la Dallara?

«Per far bene bisogna continuare ad imparare. L'azienda deve essere robusta per cercare di sopravvivere anche a momenti grigi che ho già vissuto nella mia vita. Deve fare dei profitti e investirli. Non mi interessa che diventi più grande. La nostra dimensione è questa e dico fermiamoci qui. Abbiamo tante conoscenze che devono diventare patrimonio condiviso per acquistare più valore. Adesso la mia preoccupazione è riuscire a dare ordine a queste conoscenze, ed è anche per questo che ho creato la Academy».

Un centro, la Dallara Academy, inaugurato un anno fa, che già ospita un corso universitario organizzato in collaborazione con la Facoltà di ingegneria di Parma, dispone di una biblioteca fornitissima, di laboratori per l'apprendimento della fisica dedicati ai giovani, viene usato per convegni e manifestazioni culturali e musicali e sfoggia una passerella di alcune delle vetture firmate dall'ingegnere nella sua lunga carriera. «Fra pochi giorni - sottolinea con orgoglio - festeggeremo i nostri primi laureati...».

Elettrica, autonoma e connessa, si diceva. Sull'elettrico, l'abbiamo capito, la Dallara ha progetti concreti ma la guida autonoma, come si concilia con il mondo corse?

«Questa tecnologia ha sviluppi importanti. L'ho detto agli studenti della Academy. Se anche un domani le vetture da corsa fossero tutte autonome, dovremmo, comunque, sapere come riprodurre il modo di guidare di un pilota, come abituare le macchina a "ragionare" e come ottimizzarne il funzionamento. La competizione, magari, sarà diversa. La mia certezza è che i sistemi di guida saranno differenti da quelli di oggi».

Come si pensano e progettano i veicoli, quindi, cambierà profondamente?

«Certamente, dalle sospensioni, all'aerodinamica. Per questo, dobbiamo creare un gruppo di ragazzi che cominci a pensare in modo diverso l'auto. Nello stesso tempo, dobbiamo organizzarci per garantire che quelli che oggi fanno il mestiere che ho fatto io siano in condizione di evolversi verso il futuro».

La sua Dallara nel 2050: ha delle certezze?

«L'azienda deve essere in funzione di quelli che vi lavorano, per questo non cederò mai quote a un fondo di investimento straniero che pensa solo a fare profitti. Il nostro cuore è qui, a Varano, e rimarrà qui. Lo devo alle famiglie di chi lavora per me. Dovrà mantenersi moderna per essere pronta affrontare quelle che saranno le esigenze di mercato del futuro ma sempre attenta a far crescere in modo adeguato i ragazzi che vi lavorano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercedes affascina con la Vision EQS Ma il presente ibrido è forte e concreto

La tecnologia plug-in arriva sulle vetture di ingresso della gamma Jelinek: «Occorre ammodernare il parco circolante considerando che l'Italia viaggia a due velocità»

ALBERTO CAPROTTI

A Francoforte giocava in casa, e non ha certo risparmiato forze e investimenti. Esattamente due anni fa, sempre in questo Salone, Mercedes lanciava quello che sarebbe diventato il suo brand elettrico EQ. Ad alzare il velo sulla concept EQ A era stato l'allora numero uno di Daimler, Dieter Zetsche. A distanza di due anni, l'evoluzione è impressionante. Accanto alla nuova Vision EQS, una show car che rappresenta l'alto di gamma delle auto a zero emissioni e che arriva a pochi mesi dal lancio su strada della EQC, oggi c'è il nuovo presidente Ola Källenius pronto a svelare tutti i dettagli di questo esemplare dal design suggestivo che anticipa le forme della futura Classe S.

Ola Kallenius, ceo Daimler, con la nuova Smart elettrica

A definire le sinuose forme di questa berlina di lusso è un fascio di luce che attraversa tutta la vettura. Interessante il trattamento dello spazio della calandra: la griglia è sostituita da 188 luci LED a forma di Stella a tre punte. Capace di erogare fino a 350 kW di potenza e 460 Nm di coppia massima, la Vision EQS promette un'autonomia di 700 km.

Ma se il futuro intriga, il presente di Mercedes è fatto di realtà concrete, tanti modelli a basso impatto ambientale e idee chiare per una mobilità immediatamente sostenibile. Oltre alla svolta in sola versione 100% elettrica scelta per le Smart che a Francoforte sono state mostrate nella loro versione definitiva per i modelli fortwo e forfour completamente rinnovati con interventi estetici e digitali, il cambio di passo più significativo riguarda l'introduzione della tecnologia plug-in hybrid su Classe A e Classe B, le vetture che rappresentano cioè i segmenti di ingresso del mercato e cuore della gamma Mercedes, soprattutto in Italia. L'ibrido con la spina del marchio tedesco è abbinato ad un motore 1.3 litri da 218 cv che può percorrere 77 km. in elettrico puro e risolvere ampiamente le necessità di chi utilizza l'auto prevalentemente in città.

Riguardo all'Italia però «occorre un vero e proprio piano industriale per risollevare il mercato e aiutare le persone che hanno una disponibilità economica più ridotta. Non parlo solo di elettrico, perché al momento è prerogativa di pochi, parlo di una rivoluzione decisa e convincente per l'ammodernamento del parco circolante». Lo ha detto Radek Jelinek, numero uno di Mercedes Benz Italia, a margine del Salone. «In Italia per quanto riguarda l'elettrico - ha aggiunto Jelinek - dobbiamo fare una distinzione netta. È come se il Paese viaggiasse a due velocità: da una parte le grandi città e le metropoli, più adatte alla svolta, e dall'altra le aree rurali, meno interessate al cambiamento». Per questo Mercedes pensa anche alle vetture con motori a combustione interna e in particolare ai diesel, sempre più puliti ed efficienti: «Bisogna tranquillizzare i consumatori sul diesel - ribadisce Jelinek - e rendere trasparente l'offerta che c'è sul mercato. Stiamo lavorando sul futuro ed è una sfida enorme che comprende non solo elettrico, ma anche ibrido, ibrido diesel, idrogeno. In questo senso occorre un piano industriale e una politica seria e uniforme anche a livello geografico, capace di agevolare questa delicata transizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Land Rover Defender, torna l'icona dei fuoristradisti

Insieme a Jeep Wrangler è l'icona del concetto di veicolo fuoristrada, l'erede del modello che nel 1948 fece conoscere al mondo le capacità di un mezzo tuttofare pensato per gli eserciti e per gli agricoltori. Land Rover Defender dopo essere stata "pensionata" anticipatamente rispetto alla domanda del mercato, torna dal prossimo anno con un look ispirato all'originale ma con una rivoluzione costruttiva e tecnologica. Messo in soffitta il telaio a longheroni con assali rigidi e carrozzeria non portante, Defender passa ora alla monoscocca e propone le sospensioni a ruote indipendenti che promettono di soddisfare anche i fuoristradisti più incalliti. La gamma esordisce con la Defender 110 (cioè lunga) a 5, 6 e 5+2 posti, che verrà poi affiancata dalla Defender 90 a passo corto. «È una 4x4 affascinante e senza compromessi – dice Gerry McGovern, capo del design di Land Rover - che rispetta il passato ma non ne è prigioniera». Quanto ai motori, oltre ai potenti 4 e 6 cilindri benzina 2.0 e 3.0 litri mild hybrid, e diesel 2.0, nel 2021 arriverà anche una plug-in hybrid. Su nuova Defender debutta il Configurable Terrain Response che consente la regolazione precisa delle impostazioni del veicolo: i guidatori meno esperti possono invece lasciare che il sistema rilevi da solo le regolazioni appropriate per il terreno. I prezzi? Da 45mila euro per la piccola e 51mila per la passo lungo.

Ecco Kamiq, l'ultimo arrivato nella famiglia dei Suv di Skoda

Dimensioni compatte, maggiore altezza libera dal suolo e un look distintivo: in vendita da ottobre con prezzi a partire da 18.000 euro

La Skoda Kamiq Monte Carlo, in prima mondiale al Salone di Francoforte 2019

CORRADO CANALI

Tutte novità a basso impatto ambientale per Skoda al Salone di Francoforte. Il marchio del Gruppo Volkswagen ha esposto l'elettrica Citygo e iV, la Kamiq e la Scala a metano, oltre alla Superb iV ibrida plug-in.

La più piccola delle tre è la citycar Citigo e iV, dotata di un motore ad elettroni da 83 cv alimentato da batterie di 36,8 kWh, che offre un'autonomia di 260 km. Per il prezzo, si parla di meno di 20.000 euro. Le Skoda Scala e Kamiq G-Tec sono, invece, offerte col tre cilindri di 1.000 cc e un serbatoio di 13,8 kg di metano, per un'autonomia di 410 km. Infine la Superb iV è offerta con un benzina 4 cilindri turbo di 1.400 cc da 156 cv abbinato ad un motore elettrico da 115,6 cv con batterie agli ioni di litio per una potenza complessiva è 218 km. Soltanto col motore elettrico, l'ammiraglia del brand boemo percorre fino a 55 km. In tema di prezzi alla Skoda stimano che costerà circa 40.000 euro, inclusa una ricca dotazione di serie. Tutte le novità "green" saranno in vendita entro fine anno, con prime consegne da gennaio 2020.

Ma torniamo alla Kamiq, l'ultima arrivata della famiglia dei modelli del brand a "guida alta" dopo Kodiaq e Karoq: debutterà sul mercato italiano a fine ottobre ad un prezzo di lancio di 18.000 euro. Lunga 424 cm si colloca all'interno del settore dei piccoli city Suv. Le linee sono squadrate, con un cofano muscoloso che sovrasta il nuovo gruppo ottico anteriore diviso in due parti, su due livelli e con luci a Led che trovano posto proprio sopra i fari. A questi si aggiunge un altro segno distintivo di Skoda, l'ampia calandra tridimensionale. La Kamiq presenta uno stile inedito per gli interni, ringiovaniti e più tecnologici col grande touch-screen che è a sviluppo verticale sistemato in alto sulla plancia e che arriva a misurare fino a 9,2 pollici partendo dai 6,5 delle versioni base. E che si aggiunge al Virtual Cockpit da 10,25 pollici che permette di scegliere tra tante schermate personalizzabili.

Alla guida la nuova Kamiq si dimostra agile sia sulle strade urbane che in quelle fuori porta. Per il nostro primo test di guida la scelta è andata sul Kamiq col tre cilindri di 1.000 cc TSI da 115 cv, ma gli altri motori del Kamiq sono il 1.000 TDI da 95 cv e il top di gamma a benzina che è il 1.500 cc da 150 cv. In alternativa c'è il 1.600 cc diesel TDI da 115 cv, oltre al 1.000 cc G-Tec a metano da 90 cv. Da segnalare, infine, la versione Monte Carlo, la Kamiq più sportiva, un'altra delle novità di Francoforte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA