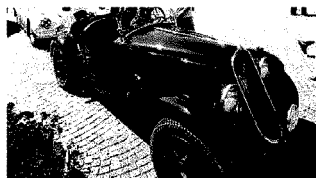
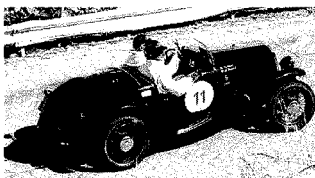
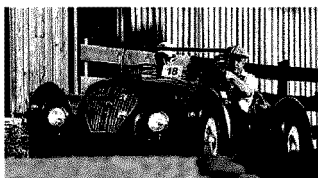
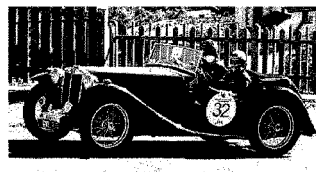
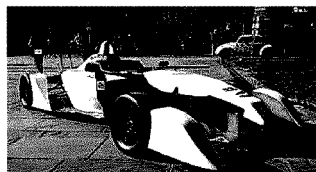
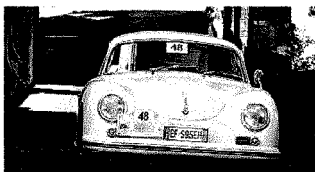


SELPRESS
www.selpress.com

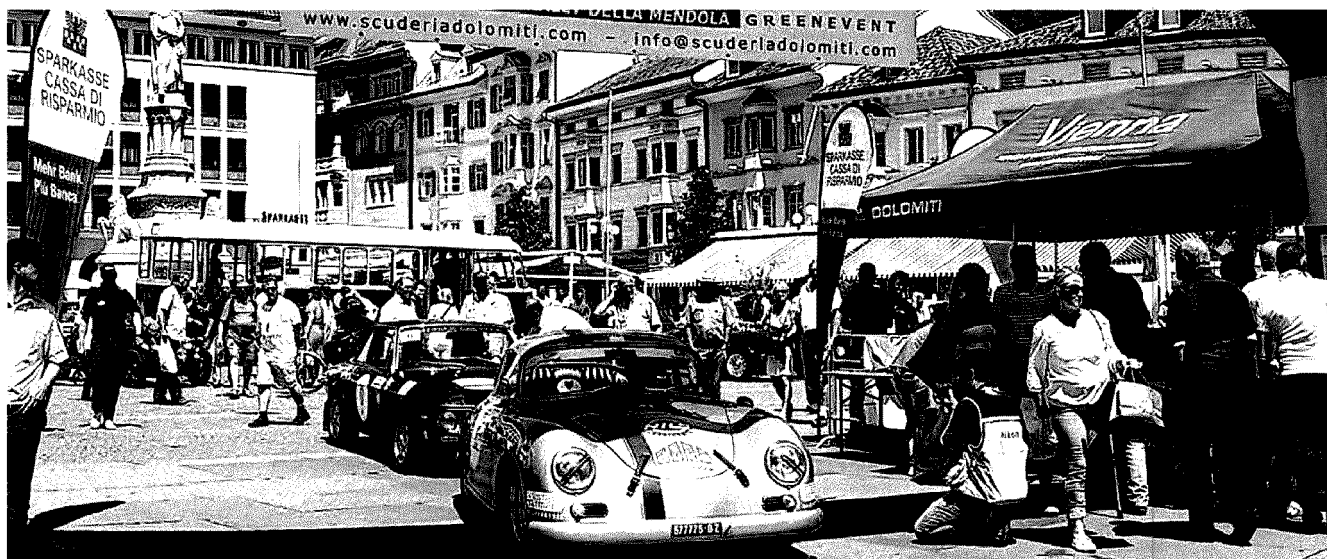
Direttore Responsabile
Alberto Faustini

Diffusione Testata
21.478



Mendola History, ancora Fuzzy

Trionfo di Kofler - Unterholzner suThink City. Nelle ibride il successo va a Viganò - Fovana



di **Alessandro Zucali**

► BOLZANO

La cronaca dell'ottava edizione di Mendola - History registra il trionfo tutto altoatesino dell'equipaggio Fuzzy Kofler - Josef Unterholzner a bordo di Think City preparata dal gruppo Autotest di Lana nell'Alternative Energies Cup F.I.A.

Un trionfo annunciato valevole per il campionato del mondo si regolarità e che ora li vede in testa al mondiale.

Nella categoria delle ibride il successo va invece alla coppia Viganò - Fovana su Alfa Romeo Mito GPL.

Sul versante delle classiche (qui la gara è valida per il campionato italiano di regolarità), il gradino più alto del podio è andato a Pierluigi Fortin su Autobianchi A112 nella sezione auto storiche ed a Gregory Pigozzo, ancora su Autobianchi A112, per la categoria delle moderne.

Eppure il senso dell'evento

si riflette anche nell'esigenza di affrontare il cambiamento ispirato dalle nuove tecnologie e rivendicato dall'insostenibilità ambientale, tema conduttore ed imprescindibile rispetto alla natura stessa di Mendola - History.

Una rappresentazione che parte da lontano, dal mito della cronoscalata dell'Appiano-Mendola nella quale il suono tremendo degli scarichi aperti scandiva lo spettacolo di quei pomeriggi in cui il racing puro, nudo e crudo colmava il cuore dei tifosi che si appollaiavano numerosissimi lungo i tornanti che portano fin su al Passo della Mendola.

L'habitat è rimasto lo stesso, impossibile sostituirlo (piuttosto integrarlo come è stato fatto), perché il regno del mito è quello, lo stesso che sulle note della nostalgia sta scrivendo pagine luminose di un cambiamento che stupisce, che piace moltissimo, che visti i tempi era assolutamente necessario

e non più procrastinabile.

E così, dal quasi lontano 2007, esiste Mendola - History.

Un'attrazione originale, dove la gara di regolarità per auto storiche valevole per il campionato italiano e quella per auto "verdi" valevole per il campionato del mondo Alternative Energies Cup della F.I.A., si mescola ad una serie di iniziative che nell'arco del tradizionale week end d'inizio giugno apre scenari sempre più intriganti sull'offerta motoristica del futuro che incombe.

Il convegno di sabato a Merano dal titolo "L'auto del domani è sempre più verde" e la presenza in Piazza Walther a Bolzano - per tutto il sabato mattina - delle automobili elettriche, della monoposto da Formula 1 total green (denominata Formula E), degli autobus a idrogeno della Sasa e della straordinaria opportunità di confrontarsi con tecnici ed ingegneri progettisti di queste



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

nuove soluzioni, sono stati un valore assoluto rispetto alla comprensione non sempre facile che ci ha già proiettato in una nuova era della mobilità, ecosostenibile e divertentissima. Un futuro che è ormai entrato di diritto nel presente, come sostiene Ezio Zermiani - presidente del comitato organizzatore di Scuderia Dolomiti e per decenni giornalista nel mondo della Formula Uno - al quale deve essergli offerto l'onore di permearci, di liberarci dal conflitto motore sinonimo di rumore e fascino sinonimo di puzzo d'olio bruciato. La Mendola intanto resta nel cuore con la passione di quei tornati che, affrontati con precisione de passione, non ti deludono mai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La propulsione total green salirà anche in moto

L'ingegner Lombardi: «C'è molto da lavorare perchè le batterie sono troppo pesanti ed ingombranti»

BOLZANO

L'ingegner Claudio Lombardi è stato direttore sportivo Ferrari in Formula Uno, direttore tecnico del gruppo Lancia Rally ai tempi d'oro di Miki Biasion e della Delta Integrale (di cui è stato il progettista) ed ha progettato il motore RSV4 dell'Aprilia che ha dato i natali iridati nella Superbike con Max Biaggi.

Oggi si occupa di progetti legati all'ibrido ed alle soluzioni ecosostenibili, insomma di tutta la tecnologia del futuro.

Ingegnere, quindi il sistema della propulsione elettrica è estendibile anche sulle moto?

«Teoricamente sì, ma il sistema di applicazione risulta oggi difficile, perché le batterie sono ancora troppo pesanti ed ingombranti per le moto».

Eppure l'evoluzione sulle batterie, legata soprattutto al peso è in atto...

«Eccome! Esiste una ricerca costante in tutto il mondo per realizzare batterie leggere con poco ingombro».

Batterie che possano essere usate ed applicate anche sulle moto.

E l'Italia che ruolo ha in questo processo di ricerca?

«Mi spiace dirlo. Ma l'Italia in tutto questo non ha purtroppo proprio nessun ruolo...»

Il sistema ad idrogeno fuel-cell, cella a combustibile, che alimenta il motore elettrico è un sistema secondo lei applicabile anche sui velivoli o limitato all'utilizzo "su terra"?

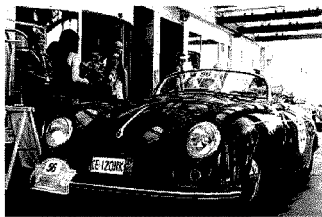
«Non ho dubbi. Si tratta di un sistema che per me non ha limiti e che credo sia senz'altro applicabile anche sugli aerei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ingegner Claudio Lombardi

SELPRESS
www.selpress.com



A destra
gli organizzatori
della Mendola
History
e sotto
la sfilata
in piazza
Walther
Zucali
(Fotoservizio
Zucali)

L'auto è sempre più verde I motori? Ibridi ed elettrici

I relatori al convegno di Merano: «Lo stacco dal propulsore termico è compiuto»
Forghieri: «Purtroppo ci sono troppi interessi in ballo e così mi finanzia gli studi»

► BOLZANO

Siamo entrati nel futuro. Il convegno all'Hotel Terme di Merano, dal titolo "L'auto del domani è sempre più verde", racconta di una realtà già cambiata. Relatori eccellenti, come gli ingegneri Mauro Forghieri (ex direttore sportivo Ferrari in F1) e Claudio Lombardi (ex ds Ferrari F1, direttore tecnico Lancia Rally e progettista del motore Aprilia RSV4 che ha dato i natali iridati a Max Biaggi in Superbike) ed il titolare della cattedra di Meccatronica del Politecnico di Torino, professor Cabarelli, hanno testimoniato che lo "stacco" definitivo dal classico propulsore termico è compiuto. Le nuove tecnologie le abbiamo cercate, invocate e sospirate, adesso la risposta al messaggio sganciato sul futuro è arrivato, puntuale e verace. A fare da sfondo e da ragione al convegno sono la consapevolezza che il green non è più legato ad un atteggiamento velleitario, ma si esprime come spontanea affermazione di una inequivocabile alternativa rispetto alla combustione interna. Eppure il passaggio è dolce, morbido e senza condanne rispetto a quel sistema, comunque straordinario, che ha garantito ed esaltato la meccanica tradizionale.

L'ausilio del termico all'elettrico e l'utilizzo dell'idrogeno

indicano già una piacevole commistione volta al passaggio del testimone, che inevitabilmente passerà nel medio termine su rive completamente verdi, a zero emissioni.

La stessa Formula 1, già ibrida grazie alla commistione del propulsore elettrico a quello termico, indica lo sbocco inevitabile su quello che oggi non è più "l'alternativo", ma il regolare. Un processo compiuto, ma ancora vincolato dai limiti culturali che ci legano ad un passato dove il suono è emozione e l'olio bruciato una piacevole fragranza. Limiti non solamente culturali però, come sostenuto soprattutto da Forghieri, ma legati a quegli interessi stratosferici che hanno condizionato ed ostacolato, continuando a farlo, la ricerca e lo sviluppo. Lo stanziamento di fondi non c'è, se non in forma irrisoria, ridicola - precisa lo stesso ex direttore sportivo Ferrari - , al punto che a quasi ottant'anni mi autofinanzia il lavoro. Lo stesso Forghieri racconta di progetti consegnati al gruppo Fiat negli anni Novanta, completi e dettagliati, pronti per lo sviluppo, già confezionati e poi... spariti.

Che fine hanno fatto?

Eppure, gli stessi relatori del convegno e nuovi addetti e piloti delle formule totali green (ricordiamo che esiste già la Formula E, una Formula 1 integralmente elettrica), dei pro-

duttori in serie di automobili ad energia ecosostenibile, giurano che la strada intrapresa ha in sé la forza per riuscire nel grande cambiamento, comunque non più arrestabile. L'emozione del green, basti pensare che una vettura elettrica ha una spinta poderosa il doppio rispetto a qualsiasi propulsore termico, inizia a riscuotere un interesse che non è più vincolato al risparmio e all'ecologia, ma anche al puro godimento che la guida di queste automobili è in grado di garantire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“ L'emozione del green conquista basti pensare che una vettura elettrica ha una spinta poderosa il doppio rispetto a qualsiasi propulsore termico

■ SELPRESS ■
www.selpress.com



Mendola History ha visto il trionfo dell'equipaggio Fuzzy Kofler - Josef Unterholzner (Fotoservizio Zucali)

CLASSIFICHE 8ª MENDOLA HISTORY

CAT IIIA		Scuderia	Vettura	Ragg	Penalità	Distacco
Pos	Equipaggio					
1	KÖFLER FUZZY WALTER / UNTERHOLZNER JOSEF	AUTOTEST AG	THINK CITY FULL ELECTRIC	IIIA	817	0
2	FREI CHRISTIAN / KASERER ROSWITHA	AUTOTEST AG	THINK CITY FULL ELECTRIC	IIIA	4976	4159
3	MORLAIX JAMES / ALLARI FREDERIC	EMC TEAM	TESLA MODEL S ELECTRIC	IIIA	6044	5227
CATVII&VIII						
1	VIGANO ROBERTO / FOVANA ANDREA	RACE BIO CONCEPT TEAM	ALFA ROMEO MITO GPL 1400	VIII	695	0
2	GUERRINI GUIDO / BARCIULLI ISABELLE	IMEGA INTERNATIONAL	ALFA ROMEO MITO 1400	VIII	1077	382
3	LIVERANI MASSIMO / STRADA VALERIA	ECOMOTORI RACING TEAM	FIAT ABARTH 500 1400	VIII	1214	519
4	DI BELLA VINCENZO / CANALE CLAUDIO	RACEBIOCONCEPT TEAM	OPEL CORSA 1242	VIII	1580	885
5	VIGNATI LUIGI / PORTA MONICA	ECOMOTORI RACING TEAM	FIAT ABARTH 500 1400	VIII	1920	1225
CLASSIFICA FINALE GENERALE AUTO STORICHE						
1	FORTIN PIER LUIGI / PILE' LAURA	CAMS ROVIGO	AUTOBIANCHI A112 ELITE	7	151,00	0,00
2	BARCELLA GUIDO / GHIDOTTI OMBRETTA	CLUB OROBICO SQUADRE CORSE	AUTOBIANCHI A112 ABARTH 1050	7	213,00	62,00
3	VESCO ANDREA / GUERINI ANDREA	REGISTRO FIAT ITALIANO	FIAT 508 S BALILLA SPORT 995	1	219,00	68,00
4	AIOLFI MAURIZIO / RIBOLDI RICCARDO	F. M. FRANCIACORTA MOTORI	AUTOBIANCHI A112 ABARTH 70HP	7	224,00	73,00
5	GAMBERINI ALESSANDRO / FABBRI LEO	CLASSIC TEAM EBHERARD	ALFA ROMEO GIULIA 1300	4	262,00	111,00
6	SPAGNOLI FRANCO / PARISI GIUSEPPE	F. M. FRANCIACORTA MOTORI	FIAT 508 SPORT GHIA	1	281,00	130,00
7	RIMONDI VALERIO / FAVA LIANA	MODENA HISTORICA	AUSTIN HEALEY SPRITE MK1 948	3	285,00	134,00
8	RAPISARDA GIUSEPPE / CUMIA RENATO	CLUB OROBICO SQUADRE CORSE	MORRIS MINI MINOR 848	4	285,00	134,00
9	BILANCIERI MASSIMO / SIMEONI MARISA	MODENA HISTORICA	PORSCHE 911 T 2200 CC	5	286,00	135,00
10	RAMPELLO MAURIZIO / MIGLIORATI STEFANO	EMMEBI 70 CLASSIC	INNOCENTI MINI COOPER 1300	6	290,00	139,00
11	LOPERFIDO FABIO / TADDEI GIANFRANCO	CLASSIC TEAM EBHERARD	FIAT 1500 6c AEREODINAMICA	1	322,00	171,00
12	ZANOTTI ISAIA / VICINI SAMANTHA	REGOLARISTI SAMMARINESI	VW PORSCHE 914 2000	6	328,00	175,00
13	VINCENZI PAOLO / RIVIEZZO SIMONA		ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600	4	328,00	177,00
14	SCIO ENRICO / SCIO FABIO	BRESCIA CORSE	HEALEY SILVERSTONE 2443	2	384,00	233,00
15	BALDISSERA TIZIANO / COVAZ EDOARDO	RUOTE DEL PASSATO	INNOCENTI LEYLAND MINI COOPE	6	414,00	263,00
16	NOBIS GIUSEPPE / CANEO GIANLUCA	CLASSIC TEAM EBHERARD	PORSCHE 356 B 1500	4	418,00	267,00
17	CICUTTINI AMEDEO / CASTELLANO LIA	PIEMME CORSE	ALFA ROMEO GIULIA TI 1300	5	430,00	279,00
18	PELI DAVIDE / ARICI SEVERINO	EMMEBI 70 CLASSIC	LANCIA ARDEA IIIa SERIE 903	2	444,00	293,00
19	IACOVELLI WALTER / BERTOLETTI TERESINA	EMMEBI 70 CLASSIC	PORSCHE 911 S 2000	5	458,00	307,00

La Lancia 037 regina dei rally cambia pelle



La vettura che vedete in alto nella foto è una Lancia 037 che negli anni Ottanta e Novanta vinse i mondiali rally. L'ingegner Claudio Lombardi l'ha riprogettata in chiave ibrida. La vettura che vedete è così alimentata sia dal propulsore termico (classico motore tradizionale), che da quello elettrico. Un progetto di straordinario valore ingegneristico, il futuro a strettissima portata di mano.