

INCHIESTA / Formula 1 e serie d'accordo solo in un caso

# Una palestra eccezionale per formare gli ingegneri

Ma come in queste ultime settimane la F1 è stata al centro di violente polemiche che ne hanno messo in discussione la reale utilità, al di là del semplice gesto sportivo. Da più parti si sostiene che la F1 non può essere più considerata uno sport per il semplice fatto che così com'è concepita non servirebbe da laboratorio alla produzione di auto di serie. Perciò ci siamo rivolti ad alcuni costruttori d'auto presenti in F1 per conoscere il perché di questa partecipazione.

«Alla Ferrari la F1 — afferma Luca Montezemolo, presidente della Casa di Maranello — dà grandi benefici di esperienza per la produzione dei motori destinati alle auto stradali. L'esempio della nuova F355 con la testata a 5 valvole che porta un miglioramento netto sia della potenza che della curva di coppia, basta da solo a fornire una risposta.

«Anche l'aerodinamica — prosegue Montezemolo — insegna molto. Si pensi al grande lavoro fatto sul fondo della F355 con un concreto beneficio nella tenuta di strada così come gli studi sui materiali, in particolare i compositi, che troveranno sempre maggiore utilizzo nella produzione di vetture stradali sofisticate come la prossima Ferrari Barchetta. Bisogna però che la F1 con i suoi regolamenti non si allontani troppo dalla realtà automobilistica come sta accadendo oggi. Le monoposto funzionano come aerei rovesciati e viaggiano appiccicate al suolo. Le automobili stradali non sono così e



Un simulazione del rifornimento in gara alla Ferrari

perciò questo deve cambiare».

Secondo Umberto Negozio, direttore della comunicazione Renault che ricordiamo equipaggia la scuderia Williams campione del mondo in carica di un motore dieci cilindri, «fra le auto di serie e le monoposto della F1 non si possono fare associazioni dirette. Sicuramente — prosegue Negozio — si può affermare che la F1 è una palestra eccezionale per ingegneri e tecnici della competizione che sono in stretto contatto con i responsabili della ricerca applicata alle auto di serie. I risultati che si ottengono in F1, come ad esempio gli studi sui nuovi materiali, le analisi sulla combustione e rendimento di un motore, sono un contributo e un riferimento importante per lo sviluppo del prodotto di serie.

La F1 — conclude Umberto Negozio — per un costruttore di automobili è un impegno ai massimi livelli con il quale gli uomini acquisiscono la più alta competenza, preparazione e capacità di organizzazione. Valori che si trasferiscono a tutta l'azienda».

Frederic Saint-Geours, direttore generale di Automobiles Peugeot che da quest'anno equipaggia la McLaren, ci ricorda che «Peugeot costruisce automobili da oltre cento anni. Cento anni or sono ha vinto ciò che viene definita la prima corsa automobilistica della storia, poi tre volte Indianapolis e via sino ai mondiali Rally, ai Rally-raid, sino al Mondiale sport del 1992. Perché la F1? Per vocazione, in primo luogo, poi perché partecipando alla competizione automobilistica ai più al-

ti livelli si dimostra alla clientela di essere un grande costruttore capace di esprimere la più alta tecnologia dell'automobile. Se siamo in grado di farlo con successo in F1 i nostri clienti saranno ancora più convinti che noi fabbrichiamo vetture migliori degli altri. La scelta della F1 — conclude il direttore generale di Automobiles Peugeot — assicura all'azienda Peugeot un progetto nel quale il personale può identificarsi: questo ci sembra fondamentale in un periodo difficile come questo».

La F1 quindi non si discute. Sia come strumento di aggiornamento tecnologico, sia come mezzo di promozione di un marchio e dei suoi prodotti. Al punto che interpellato sulla specifica materia, il presidente del Consiglio di amministrazione della Mercedes Benz AG, Helmut Werner ha affermato: «La Mercedes non interromperà il proprio impegno in F1, anche dopo il grave incidente occorso a Karl Wendlinger a Monaco. Gli ultimi avvenimenti si sono susseguiti in modo inaspettato e sorprendente dopo dodici anni di successo e di sicurezza. È comunque chiaro che, dopo i tre tragici eventi di Imola e Montecarlo, ci vuole tuttavia per il costruttore l'impegno di porre in essere quanto necessario per assicurare il massimo della sicurezza possibile per i piloti e pubblico. Siamo impegnati dunque perché la F1 rimanga uno sport di grande fascino, facendo però di tutto perché essa non si tramuti in un pericolo».

Paolo Beducci