



RASSEGNA STAMPA

**Formula SAE Italy, Formula Electric Italy
& Formula Driverless 2019 (24-28/07)**

Articoli dal 28/07 al 3/08 2019

Torino, 6 agosto 2019

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica		FSAE Italy 2019 - LUG-AGO 2019 - II	
	Ansa.it	28/07/2019	<i>FORMULA SAE ITALY, ATTESA PER LA PROCLAMAZIONE DEI VINCITORI</i>	2
9	Motorsport.com	28/07/2019	<i>LA FORMULA SAE ITALY ENTRA NEL VIVO A VARANO</i>	4
2	Vaielettrico.it	28/07/2019	<i>FORMULA SAE, ZOOM SUI 4 TEAM "ELETTRICI" ITALIANI</i>	6
	Ansa.it	29/07/2019	<i>FSAE ITALY, TRIONFO TRICOLORE: ECCO TUTTI I PREMIATI A VARANO</i>	14
1	Gazzetta di Parma	29/07/2019	<i>FORMULA SAE, ANDREI E DALLARA ALLA PREMIAZIONE</i>	16
	It.motor1.com	29/07/2019	<i>FORMULA SAE, DALLARA PARLA AGLI INGEGNERI DI DOMANI</i>	18
7	Trasporti-Italia.com	29/07/2019	<i>FORMULA SAE ITALY: PRIMO PODIO TRICOLORE PER LA XV EDIZIONE</i>	23
2	co2Motori	29/07/2019	<i>FORMULA SAE ITALY: SI E' CONCLUSA L'EDIZIONE 2019</i>	25
3	IlNordEstQuotidiano.it	29/07/2019	<i>XV EDIZIONE DI FORMULA SAE ITALY, FORMULA ELECTRIC ITALY & FORMULA DRIVERLESS: PRIMEGGIANO LE SQUADRE ITALIANE</i>	29
31	Il Giornale	30/07/2019	<i>GLI INGEGNERI DELL'AUTO DI DOMANI SI MISURANO ALL'AUTODROMO "PALETTI" DI VARANO</i>	32
	Quattroruote.it	30/07/2019	<i>FORMULA SAE ITALY 2019 GRANDE SUCCESSO PER I TEAM ITALIANI - VIDEO</i>	33
	Gazzetta.it	30/07/2019	<i>FORMULA SAE: TRIONFO DEGLI INGEGNERI ITALIANI DI DOMANI</i>	35
4	Italiastarmagazine.it	30/07/2019	<i>LA MOBILITA' DEL FUTURO IN GARA</i>	41
	Ilgiornale.it	01/08/2019	<i>FORMULA SAE, GLI INGEGNERI DOMANI SI CIMENTANO IN AUTODROMO</i>	43
31	Il Tirreno - Ed. Pisa	03/08/2019	<i>L'E-TEAM DUE VOLTE SUL PODIO ALLA FORMULA SAE ITALY 2019</i>	44
1	La Nazione - Ed. Pisa	03/08/2019	<i>LA SUPER CAR DEI PISANI</i>	45

Questo sito utilizza cookie tecnici e, previo tuo consenso, cookie di profilazione, di terze parti, a scopi pubblicitari e per migliorare servizi ed esperienza dei lettori. Per maggiori informazioni o negare il consenso, leggi l'informativa estesa. Se decidi di continuare la navigazione o chiudendo questo banner, invece, presti il consenso all'uso di tutti i cookie. [Ok](#) [Informativa estesa](#)

CANALI ANSA > Ambiente ANSA Viaggiart Legalità&Scuola Lifestyle Mare Motori Salute Scienza Terra&Gusto

Seguici su:

Motori

NEWS FOTO VIDEO TROVA LISTINI I PROTAGONISTI

Fai la ricerca Vai a ANSA.it

Industria Prove e Novità Eco Mobilità Componenti & Tech Sicurezza Norme e Istituzioni **Attualità** Guida agli Acquisti Due Ruote Sotto la Lente

ANSA.it > Motori > Attualità > Formula SAE Italy, attesa per la proclamazione dei vincitori

SCARICA ORA GRATIS

Formula SAE Italy, attesa per la proclamazione dei vincitori

Stasera la cerimonia di chiusura a Varano de' Melegari

ULTIME DI PRIMOPIANO

Sicurezza | **Incidenti stradali: Anema, un decesso su 10 dovuto a buche e ostacoli in strada**

Attualità | **Ducati World: a Mirabilandia apre Desmo Race**

Eco Mobilità | **Sperimentazione per monopattini e hoverboard a Torino e Milano**

Attualità | **Formula Sae, La Sapienza Corse sperimenta guida 'driverless'**

Attualità | **Giorda (Anfia), a 'Formula Sae' gli ingegneri del futuro**

Redazione ANSA VARANO DE' MELEGARI (PARMA) 28 LUGLIO 2019 17:44



Formula SAE Italy, attesa per la proclamazione dei vincitori - RIPRODUZIONE RISERVATA

CLICCA PER INGRANDIRE



Suggestisci | Scrivi alla redazione | Stampa

Si sono conclusi nella giornata di giovedì gli eventi statici di Formula SAE Italy, che vedono coinvolti i team di tutte le classi di partecipazione nelle prove del Business presentation event, Design event e Cost event. Nel Business presentation event, gli studenti in gara sono chiamati a simulare una presentazione della vettura proposta davanti a una platea di potenziali investitori. Si è registrata un'ottima performance dei team italiani, due dei quali sono andati in finale: E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa e Dynamis PRC del Politecnico di Milano. Gli altri due finalisti della classe 1C sono PWR Racing Team dell'Università di Wroclaw, per il secondo anno consecutivo in finale, e Einstein Motorsport dell'Hochschule di Ulm. Per quanto riguarda la Classe Driverless, i finalisti sono: Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza, MITeamDelft della Delft University of Technology e Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen dell'RWTH Aachen University. Nella Classe 1E (vetture elettriche), il l'Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle della Aristotle University of Thessaloniki va in finale per il secondo anno consecutivo. Gli altri due finalisti sono: HofSpannung Motorsport dell'University of Applied Sciences Hof e Blue Flash Mobility Concepts di HAWK Gottingen. Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), in finale troviamo due team italiani: Unical Reparto Corse dell'Università della Calabria e STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata, insieme a Strohm und Sohne della Technische Hochschule Nurnberg Georg Simon Ohm. Passando al Design event si è riscontrato un livello di preparazione dei team piuttosto variegato e abbastanza polarizzato verso gli estremi, con una relativamente bassa concentrazione di team di livello medio-alto. Tra i finalisti della Classe 1C del Design event c'è Dynamis PRC del Politecnico di Milano, che ha dimostrato di essere un team consistente, che cresce in maniera costante negli anni, arrivato ora ad un livello molto

Annunci PPN

SOTTOCOSTO UNIEURO
Tante occasioni che aspettano di farti felice. Fino al 4/8.
Affrettati!

Fibra promo online
Passa a Vodafone e ricevi un buono carburante da 25€!
Attiva subito!

TIM SUPER FIBRA
30€ al Mese. Naviga con la Fibra Ultraveloce di TIM
Attiva l'Offerta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

interessante, potendosi confrontare con i migliori team europei. High-Octane Motorsports della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg ha presentato una vettura molto curata dal punto di vista aerodinamico ed ottimizzata dal punto di vista dei pesi, la più leggera tra le vetture di punta (151 kg). Il CTU CarTech della Czech Technical University of Prague ha dimostrato, infine, di avere un'ottima organizzazione del team. Tra i finalisti della Classe 1E, FS Team Tallin della Tallin University of Technology si è rivelato stupefacente perché, nonostante provenga da un Paese che non ha tradizione automobilistica, la buona organizzazione l'ha portato a raggiungere, dall'anno scorso, livelli ai vertici della competizione. Nella Classe 3, i team italiani si sono distinti con un buon livello, lasciando intravedere la possibilità di buoni risultati nel momento in cui potranno realizzare in concreto quanto fatto sulla carta fino ad ora. I finalisti di questa classe sono STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata, SRT Electric della Belgorod State Technological University after V. G. Shukhov e Unitus Racing Team dell'Università della Toscana.

Nella Classe 1D, il punteggio del Design Event è di 275 punti, rispetto ai 150 delle altre classi, punti assegnati in base allo sviluppo dell'autonomous system e non alla progettazione del veicolo. Il livello generale dei team di questa classe è risultato elevato. Passando ai finalisti, MITeamDelft della Delft University of Technology si è distinto per l'approccio innovativo; il team municHMotorsport, della Hochschule fur Angewandte Wissenschaften Munchen ha sviluppato il sistema già presentato l'anno scorso, apportando migliorie soprattutto al sistema di sensoristica mentre il team RWTH Aachen della Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen, infine, si è contraddistinto come team giovane, molto preparato, con una buona conoscenza del veicolo e attuatori per freni e sterzo ben congegnati. La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende: UH Racing della University of Hertfordshire, E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa e il team Race UP Combustion dell'Università di Padova. Nella Classe 1 E sono in finale Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle della Aristotle University of Thessaloniki, E-Motion Rennteam Aalen della Hochschule Aalen, la Squadra Corse PoliTO del Politecnico di Torino e Blue Flash Mobility Concepts di HAWK Göttingen. Tra i finalisti della Classe 3, Unical Reparto Corse dell'Università della Calabria, AUMotorsports di Alexandria University e Strohm und Söhne della Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm.

Infine, nella Classe 1D, sono Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza, University Racing Eindhoven di Eindhoven University of Technology, High-Octane Motorsports della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg e Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen di RWTH Aachen, a riportare i migliori risultati.

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA



Suggestisci Scrivi alla redazione Stampa

TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:



Seno più sodo e pieno? ecco come ho fatto
[oggibensere](#)



Opel Karl Rocks con anticipo 0 e tasso 0. TAN 0% - TAEG 2,72%. Scoprillo.
[Opel](#)



Mini-Condizionatore Portatile Record di Vendite in Italia, purifica l'aria...
www.corrieretech.it

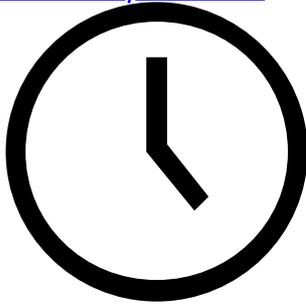


Pattinatrici morte, morta anche la zia - Cronaca



Questo dispositivo è incredibile: Cattura zanzare, mosche, cimici ed insetti in...
[Post Sociale](#)

Di:

[Redazione Motorsport.com](http://Redazione.Motorsport.com)

28 lug 2019, 13:09



La manifestazione organizzata da ANFIA, giunta alla 15° edizione, vede al via prototipi monoposto progettati e costruiti da studenti universitari.

Terminate le prove statiche, è tempo di scendere in pista sull'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari per le vetture di Formula SAE Italy, Formula Electric Italy e Formula Driverless. La manifestazione organizzata da ANFIA, giunta alla 15° edizione, vede al via prototipi monoposto progettati e costruiti da studenti universitari.

Una giuria composta da personaggi di spicco del mondo dei motori ha valutato le 86 vetture (provenienti da 79 atenei differenti) iscritte alla manifestazione nel Business Presentation Event, nel Cost Event e nel Design Event, assegnando un punteggio valido per la classifica finale di ognuna delle tre classi di vetture presenti (1C vetture a combustione interna, 1E vetture elettriche e 1D vetture a guida autonoma).

Tuttavia, ai fini della classifica, hanno grande peso le prove a tempo di Autocross e Endurance, che insieme a quelle di Acceleration e Skidpad compongono la parte dinamica della manifestazione. L'azione in pista è iniziata già nella serata di venerdì, con la prova di accelerazione delle vetture a guida autonoma, che ha destato grande curiosità nel paddock, radunando un grande pubblico sugli spalti. Questa classe, infatti, è nata solo nel 2018 ed è uno dei campionati più rivoluzionari e tecnologici dell'intero panorama del motorsport.

La caccia all'erede del team Joanneum Racing Graz Combustion è dunque aperta. L'E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa è sembrato essere in grande spolvero nelle prime prove dinamiche e si candida a succedere al team austriaco, grande assente dell'edizione 2019.

Da segnalare che l'UniPR Racing Team dell'Università di Parma ha abbandonato le prove dinamiche dopo un incidente con le batterie del motore elettrico della propria PSR01, ma ha comunque partecipato alle prove statiche, presentando il proprio progetto. L'Italia perde così una delle proprie formazioni di punta di classe 1E, ma rimane la seconda nazione meglio rappresentata dopo la Germania, che può vantare ben 19 atenei contro i 17 tricolori.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito ufficiale dell'autodromo, www.varano.it

Scorrimento

Lista

Atmosfera nel paddock



Foto di: Autodromo Varano

PROSSIMO ARTICOLO

Sponsored Content

Powered by



Horner: 'Strategia sbagliata? No, la Mercedes è solo più forte'

Formula SAE, zoom sui 4 team "elettrici" italiani

di **Giovanniedoardo Chiesa** - 28 Luglio 2019



L'evento **Formula SAE Italy 2019** (organizzato da **ANFIA**) conferma la crescente attenzione da parte del mondo accademico nei confronti della mobilità elettrica. Tra gli equipaggi della classe 1E (riservata ai veicoli a emissioni zero) si contano quattro team italiani. Ecco in dettaglio i loro progetti.

L'importanza della cultura progettuale

La **Squadra Corse** del Politecnico di Torino ha portato in gara la **SC19**. Questa vettura prosegue la tradizione "elettrificata" dell'ateneo, cominciata nel **2012** con la monoposto SC12e. I **30 membri** dell'équipe di lavoro (appartenenti ai diversi rami dell'ingegneria) si sono impegnati alacremente a partire dallo scorso autunno per dar vita all'automobile. Oltre alle **riunioni** settimanali degli studenti in università, fondamentale è stata la **preparazione** delle **componenti** fisiche della SC19, avvenuta all'interno di uno **spazio** appositamente messo a disposizione a Torino da **FCA** (sponsor tra i più importanti del team, che ha anche collaborato alla produzione e alla lavorazione di svariati pezzi).



La qualità è la caratteristica più direttamente percepibile osservando l'automobile. Il **telaio** e il pacchetto aerodinamico sono in **fibra di carbonio** (peso complessivo **30 kg**), così come i braccetti delle sospensioni (push-rod su entrambi gli assi della macchina). Il **pacco batterie** contiene celle agli ioni di litio (**capacità 6,29 kWh** e peso di circa 38 kg) e alimenta i quattro motori dislocati su ciascuna ruota. La **trazione integrale** consente dunque di scaricare a terra gli 80 kW di potenza con facilità. La tenuta di strada e l'agilità di guida sono agevolate anche dal passo (1525 mm) e dalla **massa** complessiva della monoposto (circa **180 kg**, grazie anche all'adozione di cerchi OZ in magnesio e ruote da 13").

La precisione come fattore integrante del lavoro



Un aspetto su cui si sono soffermati i ragazzi del PoliTo è stato la ricerca dell'**efficienza**. Non solo attraverso un raffinato **sistema di recupero d'energia** in frenata, ma anche mediante l'aerodinamica (il carico aerodinamico è di 60 kg a 60 km/h). Inoltre, gli studenti hanno elaborato un **software** per mettere a punto la migliore guida della vettura da parte del pilota, partendo dalla raccolta e dall'analisi delle performance passate degli avversari. Molto interessante la proposta elaborata per il Business Event, descritta da **Maria Fazio**, Vehicle Dynamics Member: *"In base alle nostre ricerche di mercato, abbiamo verificato che in **Dubai** si potrebbe aprire una sorta di **parco divertimenti** con driving academy partendo da questo progetto. La clientela potrebbe usufruire del supporto di piloti professionisti ed elaborare il set-up della vettura"*.

Generosità e tenacia

La proposta progettuale dell'**UniNa Corse E-team** è invece la prima vettura da competizione full electric dell'ateneo partenopeo. La giovanissima squadra (nata nell'autunno **2016**) è riuscita però in breve tempo a strutturarsi in modo rigoroso. La maggior parte degli studenti è formata da **ingegneri**, ma ci sono anche esponenti dell'**economia** e della **giurisprudenza**. **Davide Paoella**, Team Leader, ha raccontato in che modo è cominciata quest'avventura: *"All'inizio dell'attività, ci siamo impegnati per fabbricare **pezzi meccanici stampati in 3D**, in modo da farci conoscere a fiere ed eventi, come **Maker Fair** e **Innovation Village**. In breve tempo, abbiamo ricevuto l'attenzione di **Unicoenergia** che è diventato il nostro **main sponsor**. Da lì, ne sono arrivati altri e abbiamo potuto proseguire la nostra crescita"*.



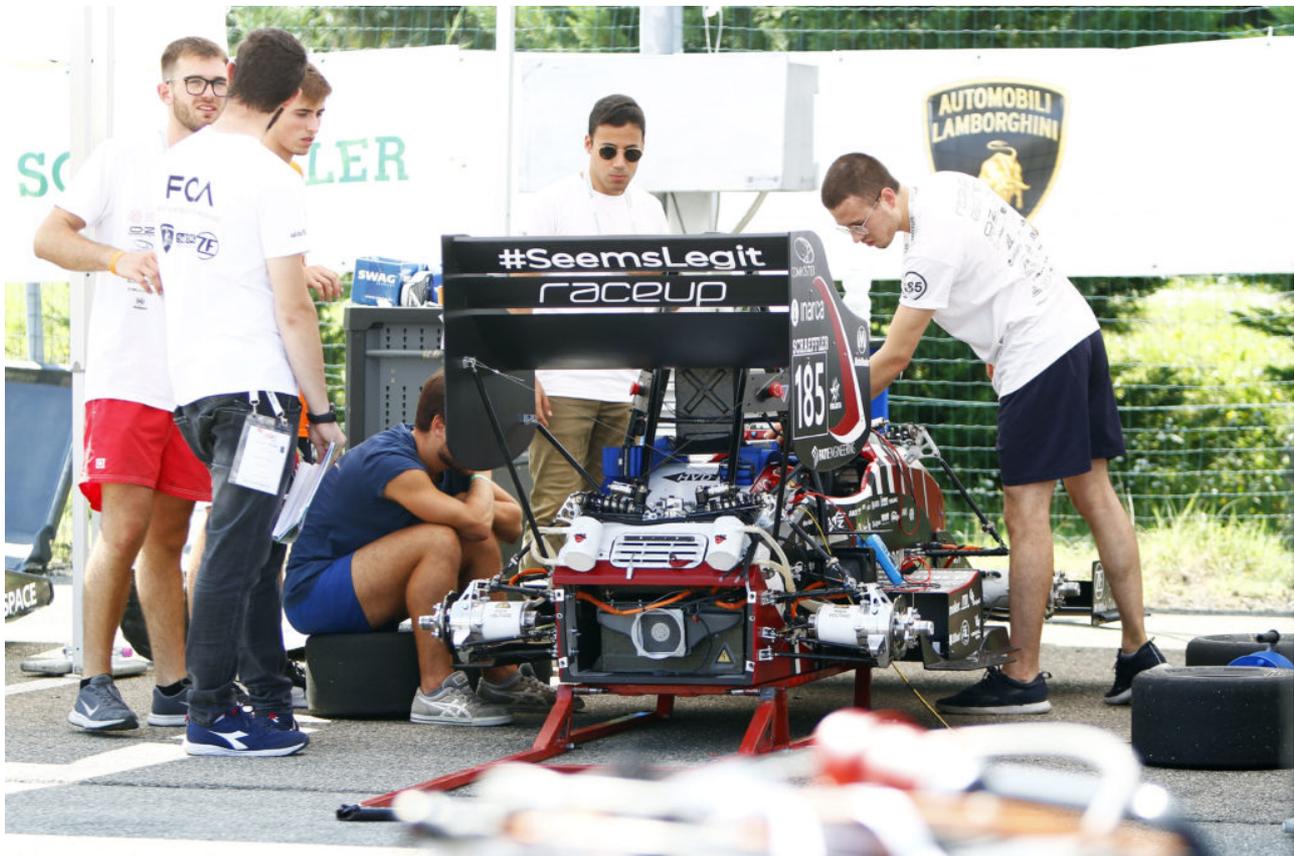
Il **telaio** è in **acciaio aeronautico** (peso 35 kg), materiale impiegato anche per le sospensioni (push-rod). La **carenatura** della vettura è invece in fibra di carbonio a nido d'ape. Anche in questo caso la batteria è agli ioni di litio, con una capacità di circa 6,5 kWh e fornisce l'energia ai **quattro propulsori** collocati nelle **ruote** (potenza complessiva 80 kW). Questo schema costruttivo consente un'ottima dinamica del veicolo (la trazione è integrale coadiuvata dal differenziale elettronico). Il passo è di 1650 mm. I ragazzi del team hanno poi utilizzato l'**ergal** per fabbricare la maggior parte delle componenti di ciascun **gruppo ruota**, contenendo la massa in **15 kg** (motore incluso). I cerchi sono OZ in alluminio con pneumatici da 13". Dal punto di vista aerodinamico, la monoposto genera un carico complessivo di 100 kg a 100 km/h.

Tanto spazio al digitale



La parte più peculiare del progetto è lo scenario immaginato per il Business Event. **Raffaele Cesarano**, Business Department Manager, ha spiegato che *"la nostra idea prevede la costituzione di un'azienda chiamata **ResEx** (acronimo di Responsible Experience). Vorremmo offrire un servizio di guida su diversi **circuiti** alla potenziale clientela. L'**esperienza** non si limiterebbe al mondo fisico, ma anche alla **realtà virtuale**. Al termine del test sul tracciato gli iscritti a ResEx potrebbero accedere a una **community** di appassionati **online** (tramite app e sito Internet) in cui registrare i dati delle proprie prestazioni e verificare il proprio posizionamento in classifica. Ma anche leggere news sul mondo del motorsport e acquistare **gadget**".* Da segnalare il fatto che l'applicazione è stata studiata insieme a un ragazzo formato dall'**Apple Academy** di Napoli. Il progetto ha visto inoltre il sostegno del Dipartimento di Ingegneria Industriale ed Elettronica dell'Università Federico II, nonché dello spin-off accademico **Megaride**.

Quattro motori sincroni a disposizione



Anche il team **RaceUp Electric** dell'Università di Padova è una realtà ormai consolidata nella Formula Electric Italy. La **SGe-03** è il frutto degli sforzi progettuali di **35 persone** (provenienti da ingegneria ed economia), proseguendo il discorso "zero emissions" iniziato nel **2014**. Ancora una volta la **fibra di carbonio** è il materiale impiegato per la realizzazione della **monoscocca** (peso 20 kg) e delle appendici aerodinamiche (fabbricati in collaborazione con la **Compositex**). Il layout vede quattro motori integrati dentro le ruote (**potenza complessiva 60 kW**) e la trazione integrale (passo 1535 mm).

Il pacco **batteria** (agli ioni di litio) pesa circa 40 kg e ha una portata di **6,7 kWh**. Il sistema di raffreddamento è ad aria, mentre le sospensioni push-rod sono in acciaio. Gli pneumatici montano **cerchi OZ in magnesio da 10"** (peso 1,66 kg). **Edoardo Dalla Zuanna**, Electric Powetrain Member, ha dichiarato a tal proposito che *"la soluzione originale del cerchione era da 13". Non avendo però bisogno dell'energia di dissipazione dei freni come avviene sulle vetture a combustione per merito della frenata rigenerativa, abbiamo lavorato su una versione più compatta*". In futuro c'è anche lo studio per una soluzione con spalla ribassata. Per quanto riguarda l'aerodinamica della SGe-03, offre un **carico di 27,5 kg** a 54 km/h.

Biposto per il tragitto casa-lavoro (su richiesta)



L'originalità ha condotto lo sviluppo della proposta per il Business Event. **Felice Nappo**, Business&Marketing Member, ha spiegato che "una **Formula SAE** si può considerare a tutti gli effetti una **vettura** "one-off" **supersportiva**. Ci piacerebbe quindi immaginare una produzione in serie della nostra automobile e renderla un **commuter** per gli spostamenti quotidiani. Abbiamo pertanto progettato un **guscio in fibra di vetro** che, attraverso un procedimento meccanico di **quick release**, può essere applicato alla macchina trasformandola in un'auto biposto". Secondo i calcoli dei progettisti, la **versione stradale** potrebbe avere un rapporto peso potenza 1:1, con ben **140 kW** di potenza a disposizione.

Una prospettiva sostenibile

Grande aspettativa era riposta nei confronti della **PSR01**, prima vettura da competizione full electric dell'**UniPR Racing Team**. La squadra di casa è rimasta vittima di un guasto tecnico, che però non ha impedito di apprezzare nuovamente i contenuti di progetto e quelli elaborati per il Business Event. A tal proposito si ricorda che il **telaio** è in monoscocca in **fibra di carbonio** (peso **25 kg**), così come le appendici aerodinamiche (10 kg) e il musetto della monoposto. La trazione invece è posteriore. A bordo è implementato un **sistema di telemetria** in tempo reale per controllare costantemente il **comportamento dinamico** della vettura. Gran parte del lavoro per la produzione dei pezzi della macchina è avvenuta a stretto contatto con **Bercella**.



Parlando dell'idea da sottoporre ai potenziali investitori, **Marco Ferrari**, Management Member, ha evidenziato che "il pacco batteria è costituito da **600 stilo** agli ioni di litio. Quando le prestazioni dell'accumulatore decadono, rendendolo inutilizzabile sull'automobile, abbiamo immaginato che ciascuno di quei piccoli elementi possa diventare un **caricabatterie portatile**. Così abbiamo deciso di stampare in 3D una **custodia** con **bioplastica** per lo stilo, inserendo delle opportune prese USB per ricaricare dispositivi come gli smartphone". L'esempio figurato dagli studenti parmensi è un segnale evidente di come la **sostenibilità** stia diventando un termine sempre più consueto nel vocabolario della **progettazione** (anche in ambito **racing**). E ciò fa ben sperare per l'avvenire. D'altronde, il futuro è nelle loro (menti e) mani.

– **leggi anche:** PSR01, UniPR Racing Team lancia la sua prima auto elettrica da competizione



Giovanniedoardo Chiesa

FSAE ITALY, TRIONFO TRICOLORE: ECCO TUTTI I PREMIATI A VARANO

Competizione organizzata da **ANFIA** si è conclusa ieri. Con la cerimonia finale si è chiusa ieri la XV edizione di Formula SAE Italy, Formula Electric Italy & Formula Driverless - competizione internazionale organizzata da **ANFIA** in partnership con SAE International e con l'Autodromo a Varano de' Melegari e con la main sponsorship di FCA, presente con il marchio Abarth, e di Dallara. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 2.600 studenti provenienti da 26 Paesi e da oltre 79 diversi atenei. Complessivamente sono stati 86 i team in gara, di cui 69 europei, con 17 italiani, provenienti da 15 atenei. Per la prima volta nella storia della Formula SAE Italy, il podio della Classe 1C (vetture a combustione interna), vede al primo posto una squadra italiana, ovvero il Politecnico di Milano con il team Dynamis PRC, arrivato quarto alla scorsa edizione, che ha dimostrato di essere cresciuto molto, ottenendo punteggi elevati in tutte le prove e vincendo sia il Design Event che l'Endurance della Classe 1C, grazie a una vettura impostata bene e a un eccellente lavoro di squadra. In seconda posizione, l'Università di Padova con il team Race UP Combustion, e, in terza, la Czech Technical University of Prague, con il team CTU CarTech.

Altro primato assoluto per una squadra italiana nella Classe 1E (vetture elettriche), dove trionfa il Politecnico di Torino con la Squadra Corse, posizionatosi al terzo posto lo scorso anno, mentre si aggiudica il secondo posto la University of Ljubljana e il terzo va alla Aristotle University of Thessaloniki. Podio tricolore anche nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), dove ha conquistato la vetta della classifica STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata.

Nella Classe 1D (Driverless), al secondo anno di esperienza alla Formula SAE Italy, il primo premio è andato all'Università di Roma La Sapienza - Sapienza Corse, seguita da Delft University of Technology - MITeamDelft e da RWTH Aachen - Ecurie Aix Formula Student Team.

"La quindicesima edizione di Formula SAE Italy ha confermato il successo delle precedenti e ha visto trionfare le squadre italiane, cresciute di livello rispetto allo scorso anno - ha commentato Gianmarco Giorda, direttore di **ANFIA** - . La sfida internazionale tra i team ha presentato numerosi elementi di interesse, a partire dalle soluzioni tecnologiche innovative apprezzate dalle giurie in particolare nelle classi delle vetture elettriche e driverless, attuale frontiera dell'evoluzione del settore automotive. Per la prima volta, anche una squadra italiana, quella dell'Università di Roma La Sapienza si è misurata con la novità della guida autonoma, gareggiando con l'unica vettura driverless a combustione e aggiudicandosi il primo premio in questa categoria".

"Come **ANFIA** - ha concluso Giorda - lavoriamo ininterrottamente per far crescere l'evento, aumentarne la visibilità a livello worldwide e l'attrattività, anche puntando sulla sua funzione di trait d'union tra il mondo dell'università e quello dell'industria. Fondamentale, in tutto questo, il supporto delle aziende della filiera automotive coinvolte nella fase preparatoria e presenti durante la manifestazione".

Durante la cerimonia di premiazione sono stati assegnati anche i premi relativi agli eventi statici - Cost Event, Business Presentation Event e Design Event - ufficializzando così il podio dei vincitori. Il Cost Event della Classe 1D vede al primo posto il team University Racing Eindhoven di Eindhoven University of Technology, seguito, al secondo posto, da Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza e, al terzo, da Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen. Nella Classe 1E si è aggiudicato la prima posizione il team E-Motion Rennteam Aalen di Hochschule Aalen, seguito, al secondo posto, dalla Squadra Corse PoliTO del Politecnico di Torino e, al terzo, dall'Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle dell'Aristotle University of Thessaloniki a pari merito con il team Blue Flash Mobility Concepts di HAWK Göttingen. Infine, per la Classe 1C: E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa e, a seguire, UH Racing della University of Hertfordshire e l'Università di Padova con il team Race UP Combustion. Nel Business

Presentation Event, per la Classe 1D, si posiziona al primo posto Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza, mentre per il Design Event della Classe 1D, al primo posto troviamo MITeamDelft della Delft University of Technology, seguito, al secondo posto, da munichMotorsport e, al terzo, da Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen. Nella Classe 1E in prima posizione, come già lo scorso anno, FS Team Tallinn della Tallinn University of Technology, seguito, al secondo posto, dalla Squadra Corse PoliTO del Politecnico di Torino. Infine, per la Classe 1C trionfa il Politecnico di Milano con il team Dynamis PRC.

[FSAE ITALY, TRIONFO TRICOLORE: ECCO TUTTI I PREMIATI A VARANO]

A VARANO

**Formula Sae,
Andrei e Dallara
alla premiazione**



STRASER a pagina 9

Formula Sae

Motori e università: accoppiata vincente

Successo per la «cinque giorni» di Varano Melegari Dallara: «Dagli studenti entusiasmo e competenza»

VALENTINO STRASER

■ La 15ª edizione di Formula Sae Italy? «Una grande festa e un'ondata di entusiasmo». È il bilancio tracciato dall'ingegner Giampaolo Dallara, che anche ieri ha incontrato, insieme al rettore dell'Università di Parma Paolo Andrei, gli studenti universitari, non solo dell'ateneo di Parma, impegnati nelle fasi conclusive della kermesse motoristica. Una manifestazione che negli anni si sta consolidando nel territorio varanese grazie alla sinergia fra Comune, esercizi commerciali, volontariato e gente del paese, sempre più abituata a vivere un'atmosfera cosmopolita e poliglotta, come ha evidenziato il sindaco Giuseppe Restiani. Sono infatti circa 2.600 gli studenti in rappresentanza di 27 Paesi e 87 i team universitari delle facoltà di ingegneria provenienti da tutti i continenti per contendersi la Formula Sae Italy, Formula Electric Italy e Formula Driverless. Anche questa edizione non ha di-

satteso il pronostico della vigilia: quello di un successo annunciato. Ma anche di un rammarico, ha spiegato Dallara, «per la lunga lista di attesa delle università che non hanno potuto prendere parte alla manifestazione internazionale. Una "Formula" in crescita per l'internazionalità, il livello tecnico espresso dagli studenti che si avvicina sempre più ai livelli professionali e, soprattutto, l'entusiasmo che ha fatto da filo conduttore». Andrei si è intrattenuto nel box dell'Ateneo, dialogando con gli studenti e provando di persona il posto di guida del pilota. Una manifestazione che coniuga i valori tecnici con quelli formativi e professionali, in uno spirito di internazionalità e di dialogo, peculiare delle università di tutto il mondo, come ha ricordato il rettore. La manifestazione, organizzata da Anfia e disputata nell'autodromo «Riccardo Paletti», è tutto questo. Perché l'idea che sta alla base della Formula Sae consiste nel simulare che un'azien-

da immaginaria ingaggi il team affinché realizzi un prototipo di auto da corsa. Ogni team di studenti deve progettare, costruire, testare e promuovere il prototipo della monoposto, che è valutato in diverse prove: presentazione piano aziendale, presentazione design, analisi dei costi, prova di accelerazione, prova skid-pad, prova autocross, consumo carburante ed endurance. La «cinque giorni» si è conclusa con la cerimonia di premiazione, svolta sul rettilineo dell'autodromo. I riconoscimenti sono stati assegnati alle classi Combustion, Electric, Driverless per ogni tipo di test, valutati da una giuria di esperti del mondo automotive. Assegnati anche i premi speciali degli sponsor: il miglior concept dal punto di vista dell'integrazione tra powertrain e controlli chassis, da parte di Automobili Lamborghini, e quello per la migliore vettura realizzata con efficienza di costi, offerto da Dallara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GAZZETTA DI PARMA

Violenza Ferisce a coltellate l'ex moglie e la figlia. È in fuga

Il caso «Credevo fosse un amico, mi ha soffiato un milione di euro»

IL MATERASSO

tema

Formula Sae Motori e università: accoppiata vincente

INSIEME CON TE

Il nuovo Centro Oncologico di Parma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



VARANO In alto, il team dell'Università di Parma. Qui sopra, il rettore Paolo Andrei a bordo della monoposto realizzata dagli studenti e insieme a Giampaolo Dallara.



Formula SAE, Dallara parla agli ingegneri di domani



29 LUGLIO 2019 alle 17:54



Di: **Gianmarco Gori**

In occasione della Formula Sae abbiamo scambiato qualche parola con l'Ingegnere Dallara: "Dobbiamo progettare la barca della mobilità del futuro"

Un **evento** che accoglie **86 team** da **25 nazioni** diverse. Questa è la **Formula Sae**, competizione automobilistica **universitaria**. Il circuito di **Varano de' Melegari** ne ospita la tappa italiana, a pochi passi dalla sede principale di **Dallara Automobili** e l'edizione 2019 si è appena conclusa, nel week-end del **24-28 luglio**.

CERCA UN'AUTO


CERCA

Organizzata da **ANFIA**, la manifestazione è diventata sempre più importante negli ultimi anni. Numerose le categorie di auto in **gara**. Con **motore** tradizionale, **elettriche** o a **guida autonoma**, il futuro dell'ingegneria automobilistica è qui. A tal proposito abbiamo scambiato qualche parola con **Giampaolo Dallara**, fondatore dell'omonima casa costruttrice di automobili e telai da competizione.

“Cercare nuove forme e studiare nuovi materiali”, il consiglio di Dallara

“Anche se il futuro automobilistico sarà sempre più **elettrico**, dovremo comunque progettarlo”. Realizzare la “barca della **mobilità del futuro**”.

Questo dovrebbe essere il grande **desiderio** di ogni partecipante alla manifestazione, secondo l'**Ingegnere Dallara**, che descrive l'evento come incredibile.



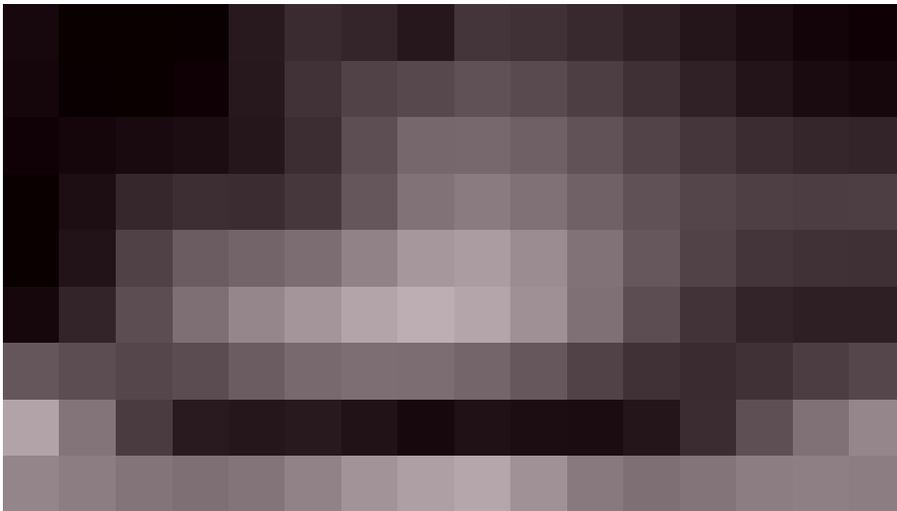
“Accoglie 25 nazioni da tutto il mondo, persone che hanno affrontato **viaggi** lunghissimi per essere qui oggi”. Progettare il futuro, studiando nuove **forme** e nuovi **materiali**, non certo un'operazione semplice, ma **necessaria**. Questo il consiglio dell'ingegnere alle future leve del campo automobilistico. C'è qualcuno che ha già provato a mettere in pratica questi **consigli**.

I materiali di domani applicati oggi

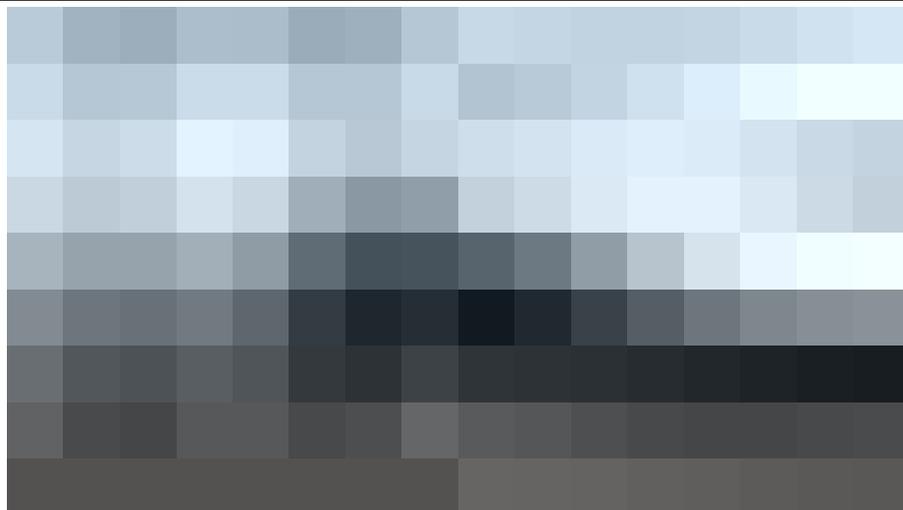
Dalla **Repubblica Ceca** arriva il **giovane** team dell'**università di Ostrava**. Supportati da **Skoda**, hanno affrontato ben **16 ore** di viaggio per partecipare alla tappa italiana della **Formula Sae**.



Utilizzando una **stampante 3D** e materiali assolutamente **innovativi** per il settore, hanno realizzato i bracci oscillanti delle sospensioni, collegati al telaio con giunti ultra leggeri in lega di magnesio.

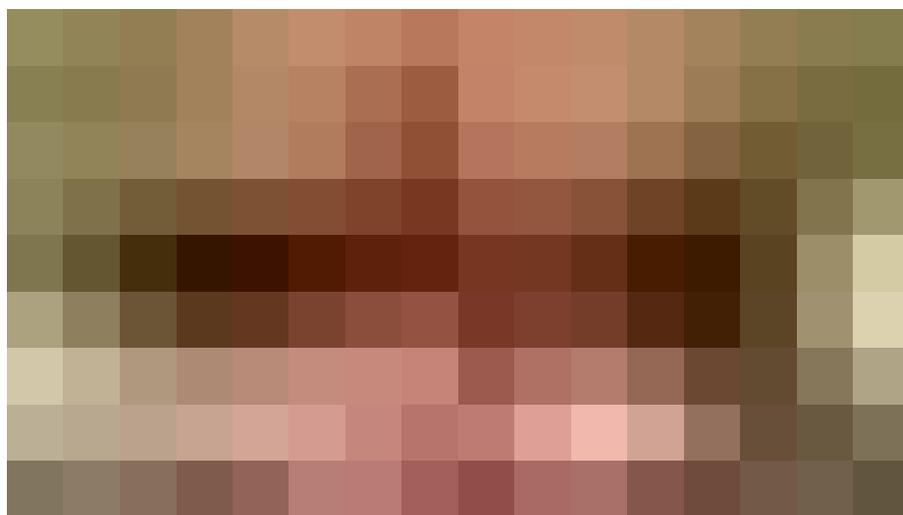


Il loro veicolo con cambio e frizione ad azionamento **pneumatico**, motore 4 cilindri **Yamaha** da **600cc**, preso da una **FZ6** ed elettronica di ultima generazione è un coraggioso progetto. In grado, tra le tante cose, di regolare autonomamente il flusso di **refrigerante** nel motore in base alle necessità. Il lavoro di squadra, i sacrifici, l'impegno, tre requisiti fondamentali per poter solo immaginare un'idea simile.



Il futuro, elettrico ed a guida autonoma

Molti i **team** che hanno portato all'**evento** auto elettriche o a guida autonoma. Tra questi, l'**E-TEAM** dell'università di **Duisburg-Essen**. La loro **A40-03**, usata già lo scorso anno, è stata esposta alla passata edizione del **Salone di Francoforte**. Con innovative batterie al litio, è in grado di produrre **5,7 kWh** di energia. Il nome "A40" è stato scelto per ricordare l'autostrada tedesca A40 che collega il campus di Duisburg con quello di Essen.



Grandi risultati ottenuti da diverse università italiane, nel campo della **guida autonoma**. Tra queste, l'università di **Pisa** e l'università **La Sapienza** di Roma. I passi avanti in questo campo sono stati notevoli, rispetto allo stato embrionale, della categoria **Driverless**, dello scorso anno.

Più sponsor e aziende significa più qualità

Questo l'obiettivo di **Gianmarco Giorda**, direttore generale di **ANFIA**. Più la qualità è alta più i **team** sono attratti a partecipare alla **tappa italiana** della Formula SAE, la qualità si ottiene con gli sponsor. Coinvolgere il **pubblico**, creare una nuova realtà per **famiglie e giovani**.



La partecipazione di università da tutta **Europa**, ma non solo, è garantita, anche, grazie ad un pacchetto di servizi, offerti a **prezzi contenuti**. Ad esempio alcuni pasti offerti, o il campeggio per 1.450 ragazzi dotato di tutti i **servizi**, necessari per una buona permanenza nel nostro paese.



Una manifestazione non giovane, nata nel **1981**, ma **pensata per i giovani**. Ragazzi che hanno dimostrato, anche quest'anno, di essere sulle orme degli **ingegneri** di ieri e di oggi, e che stanno già costruendo la mobilità di **domani**.

Fotogallery: Formula Sae 2019, Autodromo di Varano

Formula SAE Italy: primo podio tricolore per la XV Edizione



Si è chiusa ieri la XV edizione di **Formula SAE Italy**, **Formula Electric Italy & Formula Driverless** - competizione internazionale organizzata da **ANFIA** in partnership con SAE International e con l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari e con la main sponsorship di **FCA**, presente con il marchio **Abarth**, e

L'evento ha visto la partecipazione di oltre 2.600 studenti provenienti da 26 Paesi (India e Israele i più lontani) e da oltre 79 diversi atenei. Complessivamente

sono stati 86 i team in gara, di cui 69 europei, con 17 italiani, provenienti da 15 atenei.

Per la prima volta nella storia della Formula SAE Italy, il podio della Classe 1C (vetture a combustione interna), vede al primo posto una squadra italiana, ovvero il **Politecnico di Milano con il team Dynamis PRC**, arrivato quarto alla scorsa edizione, che ha dimostrato di essere cresciuto molto quest'anno, ottenendo punteggi elevati in tutte le prove e vincendo sia il Design Event che l'Endurance della Classe 1C, grazie a una vettura impostata bene e a un eccellente lavoro di squadra. In seconda posizione, l'Università di Padova con il team Race UP Combustion, che ha presentato una vettura di livello, ma leggermente più lenta nell'endurance e, in terza, la Czech Technical University of Prague, con il team CTU CarTech, con una vettura ben progettata e prestazioni decisamente buone del team, soprattutto nelle prove statiche (secondo posto al Design Event).

Altro primato assoluto per una squadra italiana nella **Classe 1E** (vetture elettriche), dove trionfa il Politecnico di Torino con la Squadra Corse, posizionatosi al terzo posto lo scorso anno, con performance equilibrate in tutte le prove e un'ottima prestazione all'Endurance, pur non avendosostenuto la prova di Autocross, mentre si aggiudica il secondo posto la University of Ljubljana - Superior engineering, seconda classificata anche all'Endurance 1E, e il terzo va alla Aristotle University of Thessaloniki, con l'Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle, con un buon posizionamento nell'Endurance e la vittoria nel Business Presentation Event, per il secondo anno consecutivo.

Podio tricolore anche nella **Classe 3** (presentazione del solo progetto della vettura), dove ha conquistato la vetta della classifica STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata, seguita, al secondo posto, dall'Unical Reparto Corse dell'Università della Calabria e, al terzo, dall'Unitus Racing Team dell'Università della Tuscia.

Responsabile Claudia Montoneri. Edita da Officina Telematica, via Scirè 12, 00199 Roma - P.Iva 05174190651
Per l'invio di comunicati e la segnalazione di notizie: redazione[chiocciola]trasporti-italia.com. Per la pubblicità su
Trasporti-Italia, la richiesta del mediakit o di preventivi: marketing[chiocciola]trasporti-italia.com

co2motori - Un'idea di Ferdinando Sarno

consumare poco inquinare meno - LifeStyle

[Home page](#)

[Le Prove](#)

[In arrivo](#)

[Mercato e dintorni](#)

[Lo Sapete che?](#)

lunedì 29 luglio 2019

Formula SAE Italy: si è conclusa l'edizione 2019



Si sono conclusi sabato 27 luglio, con la pubblicazione delle classifiche domenica mattina, gli eventi statici di **Formula SAE Italy**, che vedono coinvolti i team di tutte le classi di partecipazione nelle prove del Business presentation event, Design event e Cost event.

Visto che l'evento non si è ancora chiuso, le classifiche sono state rese note senza rivelare il posizionamento sul podio dei vincitori dei finalisti, riportati nelle rispettive classifiche secondo il numero crescente di macchina. I vincitori delle prove statiche verranno infatti proclamati domani, in occasione della cerimonia di chiusura delle 20.30.

Quest'anno, il Business Presentation Event e il Cost event si sono svolti seguendo il modello della Formula Student Germany (FSG) che, l'anno scorso, era stato applicato solo alla classe Driverless.

Nel Business presentation event, gli studenti in gara sono chiamati a simulare una presentazione della vettura proposta davanti a una platea di potenziali investitori. I team espongono, quindi, un piano di business e cercano di convincere il pubblico a investire nel loro progetto. L'auto che portano in gara, infatti, dev'essere potenzialmente commercializzabile. Di qui, lo studio del business model che intendono utilizzare per analizzare il cliente e il mercato, dei canali di marketing e di comunicazione, fino alle classiche analisi economico-finanziarie (return on investment, punto di pareggio) e a una specifica richiesta di investimento alla giuria. **La valutazione della giuria del Business presentation event** è stata armonizzata al Regolamento FSG per dare ai team la possibilità di partecipare a più eventi a livello europeo con lo stesso riferimento regolamentare. La giuria è suddivisa in 5 commissioni e si basa, nella valutazione, su 9 elementi, dettati dal Regolamento FSG. Rispetto al precedente regolamento, ricoprono un ruolo centrale l'innovazione di business e tecnologica che il progetto introduce e la solidità finanziaria. Un terzo punto riguarda l'introduzione del deep dive (uno per classe di partecipazione), argomento deciso dai Responsabili della giuria, comunicato ai team con un mese di anticipo, con l'intento di favorire lo sviluppo di soluzioni creative e innovative su temi chiave nell'evoluzione del mercato auto. Ovviamente la delivery, ovvero la performance espositiva, e i visual aids, ovvero gli strumenti visivi impiegati, continuano a rappresentare punti importanti nella valutazione complessiva, insieme alla capacità di rispondere alle domande.

Il punteggio massimo per questa prova è 75 sui 1.000 punti totali della competizione nel suo complesso.

Tra le novità di quest'anno, si segnala l'introduzione, da parte di alcuni team, dell'elemento della realtà virtuale. In generale, la digitalizzazione e la connettività sono, infatti, elementi sempre più presenti e strategici nel mondo auto.

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna (prova su strada)



Nissan Juke è una delle poche vetture che negli ultimi anni si è particolarmente distinta per originalità.

Nuova Volvo V60: non è la solita wagon (prova su strada)



Non ha nulla da invidiare alle tedesche: ottima accessibilità, posizione di guida ideale, forse non sportivissima ma comodissima sì; spazio a volontà, vani porta-oggetti ben distribuiti e ottima versatilità, alla cui base metterei il sistema di seduta intelligente.

DS4: è la più tedesca fra le francesi (prova su strada)



Se lo scopo era quello di creare un brand premium con tutte le carte (leggi: modelli) in regola per mettersi in competizione con le tre case tedesche, beh... direi che (quasi) ci siamo. E' questa la mia sensazione dopo aver guidato per qualche settimana la nuova DS 4, che definisco "la più tedesca delle francesi".

Si scrive S-Cross... si legge SUV

Il livello generale riscontrato nell'edizione 2019 di questa prova è in linea con la media delle ultime edizioni. Di anno in anno, i team hanno mostrato di comprendere sempre di più l'importanza del Business presentation event, mettendo a frutto i suggerimenti raccolti nelle edizioni precedenti e hanno integrato competenze via via più specifiche, anche provenienti dalle facoltà di economia. I primi classificati, in particolare, hanno presentato progetti di alto livello e sono stati molto equilibrati, posizionandosi a distanza di pochi punti uno dall'altro. **Nella classe 1C (vetture a combustione interna)**, si è reso necessario selezionare 4 finalisti anziché 3 per via dei punteggi molto ravvicinati.

In questa classe, si è verificato anche un caso singolare per cui due team di questa stessa categoria andati in finale hanno presentato la stessa idea, estremamente innovativa: combinare le corse con la realtà aumentata e i videogiochi. Si è avuta, inoltre, un'ottima performance dei team italiani, due dei quali sono andati in finale: E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa e Dynamis PRC del Politecnico di Milano. Gli altri due finalisti della classe 1C sono PWR Racing Team dell'Università di Wroclaw, per il secondo anno consecutivo in finale, e Einstein Motorsport dell'Hochschule di Ulm.

Per quanto riguarda la **Classe Driverless**, i team sono aumentati di numero, avendo partecipato in 8 in questo secondo anno di esperienza, in cui si è visto un miglioramento rispetto al precedente livello ancora embrionale. I team hanno anche dimostrato di possedere le competenze per crescere ulteriormente nei prossimi anni. I finalisti, in questo caso, sono: Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza, MITeamDelft della Delft University of Technology e Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen dell'RWTH Aachen University.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), il l'Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle della Aristotle University of Thessaloniki va in finale per il secondo anno consecutivo. Gli altri due finalisti sono: HofSpannung Motorsport dell'University of Applied Sciences Hof e Blue Flash Mobility Concepts di HAWK Gottingen.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), in finale troviamo due team italiani: Unical Reparto Corse dell'Università della Calabria e STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata, insieme a Strohm und Sohne della Technische Hochschule Nurnberg Georg Simon Ohm.

Passando al **Design event**, una delle prove più sentite dagli studenti, con un punteggio massimo di 150 punti (sui 1.000 complessivi), ad essere premiato, da una giuria di esperti del mondo automotive – suddivisa in dieci commissioni formate da progettisti di livello – è il lavoro ingegneristico che sta dietro alla vettura.

La valutazione della giuria si basa sulle categorie classiche: sospensioni, telaio, motore, ma viene valutato anche il modello di management della squadra e assegnati alcuni punti all'estetica del veicolo e al grado di creatività e innovazione dell'idea progettuale.

Grande attenzione è riservata alle finali: dopo il confronto diretto dei giudici con gli studenti nei pit, 3 team della Classe 1C e 3 team della Classe 1E vengono selezionati per parteciparvi. È il momento in cui le migliori vetture vengono presentate pubblicamente e tutti i giudici hanno l'opportunità di osservarle da vicino e confrontarle direttamente.

In quest'edizione del Design event si è riscontrato un livello di preparazione dei team piuttosto variegato e abbastanza polarizzato verso gli estremi, con una relativamente bassa concentrazione di team di livello medio-alto.

Tra i finalisti della Classe 1C del Design event c'è Dynamis PRC del Politecnico di Milano, che ha dimostrato di essere un team consistente, che cresce in maniera costante negli anni, arrivato ora ad un livello molto interessante, potendosi confrontare con i migliori team europei. High-Octane Motorsports della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg ha presentato una vettura molto curata dal punto di vista aerodinamico ed ottimizzata dal punto di vista dei pesi, la più leggera tra le vetture di punta (151 kg). Il CTU CarTech della Czech Technical University of Prague ha dimostrato, infine, di avere un'ottima organizzazione del team.

Tra i finalisti della Classe 1E, FS Team Tallin della Tallin University of Technology si è rivelato stupefacente perché, nonostante provenga da un Paese che non ha tradizione automobilistica, la buona organizzazione l'ha portato a raggiungere, dall'anno scorso, livelli ai vertici della competizione.

La **Squadra Corse PoliTo del Politecnico di Torino** sta crescendo molto negli ultimi anni e, in prospettiva futura, potrebbe arrivare a occupare i vertici delle classifiche a livello europeo. Il team E.Stall di UAS Esslingen, infine, ha presentato una vettura



Il listino della nuova Suzuki S-Cross parte da 18.990 euro (chiavi in mano) e fino al 30 settembre, la versione 1.0 Boosterjet Easy è proposta al prezzo di lancio di 15.190 euro.

Post più popolari



Best Selection, l'usato d'eccellenza secondo Mazda

Il nuovo programma usato nasce dalla collaborazione tra Mazda Italia e la sua rete di vendita. Mazda Best Selection propone vetture...



Peugeot: spazio alle vacanze

Quali miglior vetture se non le nuove Peugeot 508 SW e Peugeot 5008 per fare delle belle e comode vacanze?



Mazda Motor Italia: Severino Rea è il nuovo Direttore Vendite

Mazda Motor Italia annuncia un'importante variazione nel suo reparto Sales: Severino Rea assume il ruolo di Direttore Vendite co...



Nuova Audi A1 citycarver: va' dappertutto

Un assetto che domina la strada, ampie possibilità di personalizzazione e sistemi d'infotainment e assistenza al co...



Opel GSi: più che un logo, un (quasi) brand

30 anni fa la commercializzazione in Italia della prima Corsa GSi Utilizzato la prima volta sulla coupè Manta Le nuove...



CITROËN C3 Aircross: Puretech e nuove versioni

A poco più di venti mesi dal lancio, avvenuto ad ottobre 2017, forte di un design unico e personalizzabile, di una ...



Honda e: l'elettrizzante connettività

Grazie all'Infotainment di ultima generazione e a dotazioni tecnologiche user-friendly, la Honda e rappresen...



Formula SAE Italy: si è conclusa l'edizione 2019

Si sono conclusi sabato 27 luglio, con la pubblicazione delle classifiche domenica mattina, gli eventi statici di Formula SAE Ital...

molto ben progettata, con originali soluzioni per l'applicazione dei motori di trazione all'interno delle ruote.

Nella Classe 3, i team italiani si sono distinti con un buon livello, lasciando intravedere la possibilità di buoni risultati nel momento in cui potranno realizzare in concreto quanto fatto sulla carta fino ad ora. I finalisti di questa classe sono STV-Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata, SRT Electric della Belgorod State Technological University after V. G. Shukhov e Unitus Racing Team dell'Università della Toscana.

Nella Classe 1D, il punteggio del Design Event è di 275 punti, rispetto ai 150 delle altre classi, punti assegnati in base allo sviluppo dell'autonomous system e non alla progettazione del veicolo. Il livello generale dei team di questa classe è risultato elevato, considerando la complessità dei progetti, con un'elevata integrazione di meccanica, elettronica e informatica. Alcuni team si sono distinti per una migliore struttura organizzativa e di sviluppo. Quelli che hanno tenuto conto delle complessità del sistema veicolo, senza concentrarsi esclusivamente sul software, sono stati premiati. La giuria ha infatti insistito su un elemento di particolare importanza: chi sviluppa l'autonomous system deve avere anche una buona conoscenza del sistema veicolo. Si è registrata una crescita di livello dei team che avevano già partecipato in questa classe lo scorso anno, a cui si sono affiancati team esordienti che hanno deciso di misurarsi con questa sfida.

Passando ai finalisti, MITeamDelft della Delft University of Technology si è distinto per l'approccio innovativo e ben strutturato dello sviluppo vettura e per l'interessante collaborazione con il Massachusetts Institute of Technology (MIT), nell'ambito della quale è stato inventato un modo di sviluppare software e veicolo con una comunicazione efficace, utilizzando anche, negli USA, un piccolo veicolo di test. Il team municHMotorsport, della Hochschule fur Angewandte Wissenschaften Munchen ha sviluppato il sistema già presentato l'anno scorso, apportando migliorie soprattutto al sistema di sensoristica e aumentando il numero di telecamere, oltre a realizzare un sistema di controllo molto efficace. Il team RWTH Aachen della Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen, infine, si è contraddistinto come team giovane, molto preparato, con una buona conoscenza del veicolo e attuatori per freni e sterzo ben congegnati.

Trattandosi di una relativa novità anche per le giurie, alcuni spunti interessanti in termini di metodo e confronto sono derivati anche dai team stessi, nell'ottica di un approccio costruttivo e collaborativo.

Infine, il **Cost Event (che vale 100 punti su 1.000 complessivi)** si concentra sull'analisi dei Cost report – prodotti dai team non più su tabelle contenenti costi standard, ma basati su propri processi di costificazione. Il focus non è più sul costo della vettura in quanto tale, ma sulla capacità del team di padroneggiare la "dimensione costo" fin dal suo nascere. La prova diventa una sorta di tesi in economia sulla vettura, senza però dimenticare alcuni importanti aspetti di natura tecnica e produttiva. I team creano le proprie tabelle standard e devono illustrare ai giudici il modo in cui le hanno create, spiegando le metodologie ed evidenziando le fonti verificabili e attendibili da cui hanno ottenuto i dati di base. Tra le altre categorie di valutazione, spicca, come novità preponderante, il cost understanding. Quest'ultima abilità viene valutata sia attraverso l'esame di un documento preparato dai team prima dell'evento (Cost explanation file), sia attraverso un processo di Q&A durante le ispezioni. Altra novità importante, agli argomenti legati al costo della vettura in senso stretto, si aggiungono alcune tematiche oggi di grande rilevanza: l'impatto ambientale della vettura e della sua produzione e smaltimento, le decisioni di make or buy, la stima delle differenze tra produzione prototipale e produzione di massa e alcuni elementi significativi di pianificazione delle risorse e di gestione del rischio.

La giuria Cost è composta da una trentina di membri, suddivisi in 5 commissioni, che visitano ogni singolo team direttamente al suo box. Novità di quest'anno anche la decisione di dare i feedback ai team direttamente dopo l'ispezione per massimizzare la qualità degli stessi.

Queste modalità erano state applicate lo scorso anno esclusivamente ai team driverless. Va comunque detto che, nel frattempo, c'è stata un'evoluzione delle stesse per cui, a livello applicativo, sono intervenute delle variazioni.

A livello generale, tutte le squadre che, nei mesi precedenti l'evento, hanno approfondito il nuovo metodo, hanno poi realizzato performance soddisfacenti, avvicinandosi, o talvolta superando, squadre che avevano già sperimentato questo metodo in altri eventi europei l'anno scorso. Chi invece non è stato in condizione di



CHI E' CHI Spring Award 2019: and the winner is...

Milano come Hollywood! Al Baglioni Hotel Carlton di Milano, nella terza edizione del prestigioso SPRING AWARD, vince l'ecce...



Citroën: un'estate al mare

Con "Citroën SUV Aircross Summer Tour", la gamma SUV Citroën parte per le vacanze. 5 tappe nelle più belle località balnear...

Iscriviti a www.co2motori.blogspot.com

 Post ▼

 Commenti ▼

Cerca nel blog

Archivio blog

agosto (4)

luglio (39)

giugno (36)

maggio (34)

aprile (30)

marzo (34)

febbraio (36)

gennaio (50)

dicembre (35)

novembre (48)

ottobre (58)

settembre (51)

agosto (36)

luglio (74)

giugno (83)

maggio (99)

aprile (88)

marzo (102)

febbraio (73)

gennaio (72)

dicembre (66)

novembre (93)

ottobre (80)

settembre (80)

agosto (46)

luglio (41)

aggiornarsi ha inevitabilmente sofferto un gap di conoscenza. Un ottimo lavoro è stato svolto, in particolare, dai team che hanno presenziato alla sessione formativa condotta, a fine marzo, al MEC SPE di Parma, dai rappresentanti della giuria del Cost Event di Formula SAE Italy.

I team migliori hanno vinto con un margine significativo (circa 2 punti di differenza), dimostrando una qualità del lavoro veramente buona. Si segnala anche il piazzamento brillante di team che hanno mostrato, nel corso degli ultimi anni, un percorso di crescita costante.

La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende: UH Racing della University of Hertfordshire, E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa e il team Race UP Combustion dell'Università di Padova. Nella Classe 1 E sono in finale Aristotle University Racing Team Electric - Aristurtle della Aristotle University of Thessaloniki, E-Motion Rennteam Aalen della Hochschule Aalen, la Squadra Corse PoliTO del Politecnico di Torino e Blue Flash Mobility Concepts di HAWK Göttingen. Tra i finalisti della Classe 3, Unical Reparto Corse dell'Università della Calabria, AUMotorsports di Alexandria University e Strohm und Söhne della Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm. Infine, nella Classe 1D, sono Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza, University Racing Eindhoven di Eindhoven University of Technology, High-Octane Motorsports della Friedrich-Alexander University Erlangen Nuremberg e Ecurie Aix Formula Student Team RWTH Aachen di RWTH Aachen, a riportare i migliori risultati.

Un ultimo elemento da sottolineare è che Formula SAE Italy, più che come una competizione, si definisce come un **evento formativo-didattico**. Di qui, l'importanza della sessione dei feedback sugli static events ai ragazzi – tenutasi oggi dalle 9.30 alle 12.45 – in cui le commissioni di giudici che hanno giudicato i vari team hanno avuto un colloquio individuale con coloro che ne hanno fatto richiesta, volto a fornire spunti di miglioramento che, anno dopo anno, i team hanno mostrato di saper recepire e introdurre nelle proposte della competizione successiva.

Pubblicato da Ferdinando Sarno a [09:24](#)

Reazioni: [divertente \(0\)](#) [interessante \(0\)](#) [eccezionale \(0\)](#)



Etichette: [Formula SAE Italy: si è conclusa l'edizione 2019](#)

Nessun commento:

Posta un commento

Inserisci il tuo commento...

Commenta come: rouge.800@gr ▼
Esci

Pubblica
Anteprima
 Inviami notifiche

Link a questo post

[Crea un link](#)

[Post più recente](#)

[Home page](#)

[Post più vecchio](#)

Iscriviti a: [Commenti sul post \(Atom\)](#)

[giugno \(65\)](#)

[maggio \(103\)](#)

[aprile \(70\)](#)

[marzo \(97\)](#)

[febbraio \(76\)](#)

[gennaio \(96\)](#)

[dicembre \(63\)](#)

[novembre \(83\)](#)

[ottobre \(98\)](#)

[settembre \(99\)](#)

[agosto \(57\)](#)

[luglio \(69\)](#)

[giugno \(78\)](#)

[maggio \(99\)](#)

[aprile \(83\)](#)

[marzo \(85\)](#)

[febbraio \(83\)](#)

[gennaio \(96\)](#)

[dicembre \(46\)](#)

[novembre \(83\)](#)

[ottobre \(98\)](#)

[settembre \(89\)](#)

[agosto \(30\)](#)

[luglio \(53\)](#)

[giugno \(114\)](#)

[maggio \(101\)](#)

[aprile \(112\)](#)

[marzo \(170\)](#)

[febbraio \(106\)](#)

[gennaio \(136\)](#)

[dicembre \(120\)](#)

[novembre \(131\)](#)

[ottobre \(172\)](#)

[settembre \(155\)](#)

[agosto \(83\)](#)

[luglio \(170\)](#)

[giugno \(166\)](#)

[maggio \(169\)](#)

[aprile \(149\)](#)

[marzo \(189\)](#)

[febbraio \(187\)](#)

[gennaio \(188\)](#)

[dicembre \(145\)](#)

[novembre \(217\)](#)

XV edizione di Formula SAE Italy, Formula Electric Italy & Formula Driverless: primeggiano le squadre italiane

Prime nella classe 1C, il Politecnico di Milano, nella classe 1E, il Politecnico di Torino^[SEP]e nella classe Driverless l'Università di Roma La Sapienza. Nella classe 3 trionfa l'Università di Roma Tor Vergata,^[SEP]mentre il team dell'Università di Padova guadagna il secondo posto nella Classe 1C.

Di **Redazione** - 29 Luglio 2019



Con la **cerimonia di chiusura** serale si è **conclusa** a **Varano de' Menegari** la **XV edizione di Formula SAE Italy, Formula Electric Italy & Formula Driverless**, competizione internazionale organizzata da **Anfia** (l'associazione della filiera automobilistica italiana) in collaborazione con **SAE International** e con l'**Autodromo "R. Paletti"** di Varano de' Melegari e con la **supporto** principale di **FCAe di Dallara**. L'evento ha visto la **partecipazione** di **oltre 2.600 studenti** provenienti da **26 Paesi** (India e Israele i più lontani) e da oltre **79 diversi atenei**. Complessivamente sono stati **86 i team in gara**, di cui **69 europei**, con **17 italiani**, provenienti da **15 atenei**.

Per la **prima volta** nella **storia** della **Formula SAE Italy**, il **podio** della **Classe 1C** (vetture a combustione interna), vede al **primo posto** una **squadra italiana** costituita dal **Politecnico di Milano** con il **team Dynamis PRC**, arrivato quarto alla scorsa edizione, che ha dimostrato di essere cresciuto molto quest'anno, ottenendo punteggi elevati in tutte le prove e vincendo sia il Design Event che l'Endurance della Classe 1C,

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia felice.

presentato una vettura di livello, ma leggermente più lenta nell'endurance e, in **terza**, la **Czech Technical University of Prague**, con il **team CTU CarTech**, con una vettura ben progettata e prestazioni decisamente buone del team, soprattutto nelle prove statiche (secondo posto al Design Event).

Altro **primato assoluto** per una **squadra italiana** nella **Classe 1E** (vetture elettriche), dove **trionfa** il **Politecnico di Torino** con la **Squadra Corse**, posizionatosi al terzo posto lo scorso anno, con performance equilibrate in tutte le prove e un'ottima prestazione all'Endurance, pur non avendo sostenuto la prova di Autocross, mentre si aggiudica il **secondo posto** la **University of Ljubljana – Superior engineering**, seconda classificata anche all'Endurance 1E, e il **terzo** va alla **Aristotle University of Thessaloniki**, con l'**Aristotle University Racing Team Electric – Aristurtle**, con un buon posizionamento nell'Endurance e la vittoria nel Business Presentation Event, per il secondo anno consecutivo.



I festeggiamenti delle squadre italiane nella cerimonia di chiusura dell'edizione 2019 della Formula SAE Italy.

Podio tricolore anche nella **Classe 3** (presentazione del solo progetto della vettura), dove ha conquistato la **vetta** della **classificaSTV-Scuderia Tor Vergata** dell'**Università di Roma Tor Vergata**, seguita, al **secondo posto**, dall'**Unical Reparto Corse** dell'**Università della Calabria** e, al **terzo**, dall'**Unitus Racing Team** dell'**Università della Tuscia**.

Nella **Classe 1D** (Driverless), al secondo anno di esperienza alla Formula SAE Italy, il **primo premio** è andato all'**Università di Roma La Sapienza – Sapienza Corse**, la cui

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia felice.

seguita da Delft University of Technology – MITeamDelft, squadra più strutturata ma con problemi di prestazione della vettura nelle prove dinamiche e da **RWTH Aachen – Ecurie Aix Formula Student Team**, premiata dagli sponsor dell'evento per l'elevato livello tecnologico e ben posizionata nelle prove statiche.

«La quindicesima edizione di **Formula SAE Italy**, la **terza organizzata da Anfia**, ha confermato il successo delle precedenti e ha visto trionfare le squadre italiane, cresciute di livello rispetto allo scorso anno – ha commentato **Gianmarco Giorda, direttore di Anfia**. La sfida internazionale tra i team ha presentato numerosi elementi di interesse, a partire dalle soluzioni tecnologiche innovative apprezzate dalle giurie in particolare nelle classi delle vetture elettriche e driverless, attuale frontiera dell'evoluzione del settore automotive. Per la prima volta, anche una squadra italiana, quella dell'Università di Roma La Sapienza si è misurata con la novità della guida autonoma, gareggiando con l'unica vettura driverless a combustione e aggiudicandosi il primo premio in questa categoria».

Al centro della manifestazione,, sottolinea **Giorda**, «anche quest'anno, la passione e l'entusiasmo tipico dei giovani partecipanti e l'arricchimento derivante dal confronto con esponenti qualificati delle maggiori aziende della filiera automotive e del motorsport, presenti all'evento come staff, sponsor e giudici, che hanno dato un contributo determinante alla realizzazione delle finalità educational dell'iniziativa. Sia i team più strutturati, sia gli emergenti traggono da questa esperienza significativi insegnamenti che permettono loro di maturare di anno in anno, acquisendo un approccio sempre più professionale. Come **Anfia** lavoriamo ininterrottamente per far crescere l'evento, aumentarne la visibilità a livello mondiale e l'attrattività, anche puntando sulla sua funzione di trait d'union tra il mondo dell'università e quello dell'industria. Fondamentale, in tutto questo, il supporto delle aziende della filiera automotive coinvolte nella fase preparatoria e presenti durante la manifestazione».

Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de "Il NordEst Quotidiano", consultate i canali social:

Telegram

<https://t.me/ilnordest>

Twitter

<https://twitter.com/nestautodiano>

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia felice.

FORMULA SAE ITALY

Gli ingegneri dell'auto di domani si misurano all'autodromo «Paletti» di Varano

«I "Millennials" non sono dei bamboccioni»; a dirlo è Giampaolo Dallara. «I ragazzi di oggi - continua l'ingegnere fondatore dell'omonima factory - hanno bisogno di avere una opportunità per esprimersi. Nella mia azienda ho la fortuna di essere circondato da giovani che hanno grande passione e voglia di fare. Tutti quelli che terminano il ciclo di studi nelle nostre università sono bravi». Parole che abbiamo raccolto nel psddock dell'Autodromo «Riccardo Paletti», a Varano de' Melegari (Parma), durante la Formula Sae Italy. Oltre 2.600 studenti da 27 Paesi e 79 diversi atenei, in rappresentanza di 87 team universitari, si sono confrontati con i loro progetti. I lavori sono stati esaminati da commissioni di

esperti e personalità di spicco del motorsport, compreso Dallara, che con la sua azienda è main sponsor dell'evento insieme ad Abarth/Fca. Oltre a Formula Electric Italy e Formula Driverless altri terreni di sfida per i team sono stati: Design Event, Business Presentation Event e Cost Event. Per Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, quasi tutti i ragazzi che partecipano all'evento hanno già vinto: «Abbiamo 27 aziende del settore automotive che, sponsorizzando questa iniziativa, vogliono entrare in contatto con giovani che non solo hanno competenze precise, ma sanno lavorare sottopressione e in team».

CGZ





ACCEDI

NEWS | AUTO | UTILITÀ | FLEET&BUSINESS

Listino Prove Rivista Usato Quotazioni

CRONACA | INDUSTRIA E FINANZA | TECNOLOGIA | MERCATO | EVENTI | VIABILITÀ | CURIOSITÀ | ECO NEWS | SPORT | TUTTE LE NEWS

EVENTI

Formula Sae Italy 2019 Grande successo

italiani - VIDEO

Francesca Galbiati | Pubblicato il 30/07/2019 | 0 commenti



1 / 11

Condividi

Formula Sae Italy 2019 - Grande successo per i team italiani - VIDEO

Più di 2.600 studenti provenienti da 80 atenei del mondo hanno invaso pacificamente il paddock del circuito di Varano de' Melegari, vicino a Parma, per la quindicesima edizione della **Formula Sae**. Per il terzo anno consecutivo a organizzare l'evento è stata **Anfia**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, in partnership con SAE International e con il supporto di **Dallara** e **FCA** (presente con il marchio **Abarth**).

tv Vedi tutti >

CIRCUITO DEL MUGELLO
Lunghezza Circuito: 5,245 m
Direzione: orario
N° giri: 35

Web-serie
FUELED BY AUDI
OWN EVERY SECOND
Andrea Dovizioso alla guida di Audi RS 5 Sportback

FLASH
Qhelp: come sostituire un fusibile

PREMIÈRE
Peugeot 2008: vuole fare la grande



Formula SAE Italia 2019: 2.600 studenti in gara

Quattro classi in cui sfidarsi. Gli 87 team iscritti alla manifestazione, di cui 17 italiani, avevano il compito di progettare e realizzare una vettura prototipo monoposto da competizione destinata a un'eventuale commercializzazione. Quattro le classi di partecipazione: la C1, riservata a vetture a combustione interna, la 1E a quelle elettriche, la 1D – driverless a quelle a guida autonoma e la classe 3, destinata a chi decide di presentare solo il progetto della vettura senza il prototipo.

Non solo ingegneri. A comporre i team sono studenti di diverse facoltà dello stesso ateneo, perché il progetto non viene valutato solo sotto il profilo ingegneristico, ma anche sotto quello più prettamente economico: delle sette prove previste, infatti, ben due sono volte a verificare l'abilità del team nello sviluppare e consegnare un ampio ed esaustivo business case e la relativa analisi dei costi. A queste si aggiungono la valutazione del design e quattro prove dinamiche (accelerazione, skid pad, autocross ed endurance).

Trionfo italiano. Alle premiazioni di quest'edizione il tricolore non ha mai abbandonato il gradino più alto del podio. Il Politecnico di Milano con il team Dynamis PRC ha vinto nella Classe 1C (vetture a combustione interna); il Politecnico di Torino con la Squadra Corse ha invece dominato nella Classe 1E per prototipi elettrici, mentre il team Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza ha vinto invece nella classe dedicata alla guida autonoma. E, per finire, la STV – Scuderia Tor Vergata dell'Università di Roma Tor Vergata ha vinto il primo premio nella Classe 3, quella dedicata alla sola presentazione del progetto.

TAGS: FORMULA SAE ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NESSUN COMMENTO

COMMENTA

TI POTREBBE INTERESSARE

FOCUS ON



INFO PUBBLICITARIA
VOLKSWAGEN 2SHARE
 Scopri il noleggio condiviso di Volkswagen a partire da 5 euro al giorno a testa e senza.



INFO PUBBLICITARIA
LA NUOVA MERCEDES CLASSE B
 Un viaggio fra i percorsi mozzafiato dell'Isola di Creta a bordo della nuova Mercedes Class.

PROSSIMO ARTICOLO



ESAME DI MATURITÀ



TECNOLOGIA E
SPORT

Formula Sae: trionfo degli ingegneri italiani di domani

Gazzetta
Motori:
tutte le notizie

Nella competizione internazionale dedicata agli studenti universitari a varano hanno vinto tre squadre italiane. Ecco i segreti delle monoposto progettate e costruite dagli studenti universitari

Marche auto

Roberto Speranza



La Mia Auto:
tutte
le notizie

30 luglio - 13:39 - MILANO

Una completa vittoria italiana in Italia. Pare strano, ma in Formula Sae non era ancora accaduto. Nella manifestazione che ha avuto luogo all'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari (in provincia di Parma) dal 24 al 28 luglio, tre squadre composte da studenti universitari del nostro Paese hanno conquistato il primo posto nelle rispettive categorie. Tra i motori a combustione la vittoria è andata alla Dynamis Prc del Politecnico di Milano. La Squadra Corse PoliTo, cioè il Politecnico di Torino, ha vinto nella categoria auto elettriche, mentre la Sapienza Corse, Università Roma La Sapienza, ha prevalso nella graduatoria driverless, quindi guida autonoma. La competizione è prestigiosa e seguita con interesse dall'industria automobilistica, nazionale e non. È sufficiente osservare il folto comitato che costituisce la giuria. Troviamo importanti esponenti di Fca, Abarth, Dallara, Maserati, Bosch, Italdesign, Ferrari, Lamborghini, Aston Martin, General Motors, Automobili Pininfarina, Continental, Fiat, Pirelli, Valeo, Audi, ZF. Padrone di casa nientemeno che l'ingegner Gian Paolo Dallara, che ha premiato personalmente i ragazzi,

Vedi tutte le marche >



Listino auto
nuove



firmando anche le monoposto vincitrici. Perché tutti questi nomi importanti? Semplice: qui c'è il futuro.

COS'È LA FORMULA SAE– La Formula Sae è una competizione per studenti universitari, prevalentemente d'ingegneria. Premia la capacità delle squadre formate da ragazzi di organizzare, progettare, costruire e gestire una monoposto (o senza posto, nel caso della driverless) da corsa. Originata negli anni Ottanta negli Stati Uniti, all'inizio di questo secolo è sbarcata anche in Europa. Ogni anno viene stilato un calendario di eventi, situati nei maggiori circuiti mondiali; ovviamente nessuno partecipa a tutte le gare, sarebbe impossibile per questioni di budget e tempo (sono studenti, ricordiamolo); ogni gara ha un proprio ranking, un peso con relativo punteggio, le squadre selezionano gli eventi a cui partecipare e viene stilata una classifica in base ai risultati ottenuti nei singoli appuntamenti. La competizione è suddivisa in diverse fasi, potremmo considerarle delle manches, ciascuna delle quali assegna punti; esse comprendono le varie componenti che formano l'insieme di una gara di motorsport. Inizialmente le squadre devono esporre il business plan, cioè come intendono strutturare e organizzare la loro "impresa"; successivamente s'illustra il progetto vero e proprio della monoposto; quindi si espone l'analisi dei costi e le soluzioni trovate per il loro finanziamento, per cui anche la ricerca degli sponsor. Tutte fasi fondamentali, senza le quali nessuna corsa sarebbe possibile. Al campionato partecipano 87 squadre in rappresentanza di 80 atenei di 27 nazioni; sono coinvolti oltre 2.600 studenti.

La gara in pista

La gara in pista

QUALIFICHE E GARA– Poi si passa alla gara vera e propria in pista. Va sottolineato che la Formula Sae è sempre “in scala”. Tutto riproduce in piccolo ciò che compone una corsa: dalle dimensioni e le prestazioni della monoposto alla durata ed estensione delle gare. Si comincia da una “drag race”, una gara di accelerazione sul dritto di 75 metri per valutare la prestazione motoristica; quindi c’è la gara di Skid Pad: i piloti (o i robot) devono percorrere un percorso a forma di 8, viene messo alla prova il comportamento della vettura nelle accelerazioni laterali; ancora handling e dinamica generale sono in evidenza nella prova di Autocross, un percorso tra i birilli. Ma queste erano solo le “qualifiche”. Poi c’è il “gran premio”, vale a dire la gara di Endurance. Griglia di partenza stabilita dai tempi della prova di Autocross, le vetture devono percorrere 22 m con cambio pilota a metà corsa. Al termine di queste estenuanti fatiche (senza ironia, i ragazzi praticamente non dormono per quattro giorni, sono messi a dura prova proprio come i team di Formula 1, data la proporzione di mezzi in gioco) viene elaborata la classifica finale. Dopo la competizione di Varano, il prossimo appuntamento sarà in Germania, ad Hockenheim, dal 5 all’11 agosto. Questa è la gara più importante dell’anno, quella in assoluto dal maggior prestigio; è un po’ come se fosse la Le Mans della Formula Sae.

La gioia dopo la vittoria della Dynamis Prc

La gioia dopo la vittoria della Dynamis Prc

DYNAMIS PRC, POLITECNICO DI MILANO– Abbiamo intervistato alcuni esponenti della squadra vincitrice a Varano nella categoria per motori a combustione, la Dynamis Prc del Politecnico di Milano; dietro di loro si è piazzata la Race UP Combustion dell'Università di Padova. Per i milanesi si è trattato del secondo successo stagionale, hanno infatti vinto anche la prova precedente disputata in Olanda, ad Assen, dall'8 all'11 luglio. Ma la vittoria italiana ha avuto un sapore diverso, come ci racconta Ludovico Pierri, team leader della Dynamis: “Questa vittoria era il nostro obiettivo stagionale, l’avevamo sognata fin dall’inizio. Se ad Assen è stato abbastanza facile vincere, a Varano invece abbiamo dovuto lottare duramente. È stato un lungo testa a testa con Padova, poi noi abbiamo fatto meglio di loro nella gara Endurance. Fino all’ultimo momento non sapevamo se saremmo riusciti a farcela; quando la giuria ha comunicato i risultati siamo quasi rimasti sorpresi. Anche per questo è stato particolarmente bello vincere”.

Ludovico è uno studente come tutti i suoi colleghi, si trova all’ultimo anno del corso di laurea di secondo livello in ingegneria meccanica, gli mancano pochi esami. Il suo ruolo è quello di coordinare una complessa squadra composta da 85 persone, ragazzi provenienti da varie discipline e appartenenti a diversi anni accademici.

“Prendiamo chiunque abbia voglia d’impegnarsi e raggiungere buoni risultati - spiega Pierri - Non importa l’età o l’anno accademico, anzi spesso i più giovani sono più facili da formare”. La Dynamis, squadra fondata nel 2004, ha una struttura che

ricalca le aziende, quindi piramidale; tutti studenti, lo ripetiamo. Pierri è assistito da tre direttori tecnici e un direttore sportivo. Poi ci sono sette capireparto a cui spetta guidare i ragazzi che da dicembre a maggio progettano e costruiscono la macchina. Tra questi vengono scelti i sette piloti che la condurranno in pista. La squadra è completamente autonoma, come sottolinea Ludovico: “Facciamo tutto noi. I docenti ci danno un indirizzo e ci assistono se glielo chiediamo ma abbiamo completa libertà in tutte le fasi”. E per la prossima corsa in Germania? “Si tratta di un evento con la E maiuscola. Classificarsi tra i primi dieci ad Hockenheim significa esserlo in tutto il mondo. Noi cerchiamo sempre di ottenere il miglior risultato possibile; ogni vittoria porta più in alto l’asticella e ci spinge a superare noi stessi”.

LA MONOPOSTO VINCITRICE A VARANO– Qualche dettaglio sulla monoposto di Formula Sae della Dynamics Prc che ha vinto a Varano nella categoria combustione. Il telaio è una monoscocca in fibra di carbonio. Sospensioni pull-rod a triangolo sia all’anteriore che al posteriore. Il motore è derivato da quello della moto Aprilia 550 SXV di tipo Supermotard, quindi un bicilindrico a quattro tempi da 549 cmc. Il regolamento della Formula Sae impone una strozzatura di 20 mm al condotto di aspirazione e alcune restrizioni allo scarico, prevalentemente per contenere il rumore, intorno ai 110 decibel. La potenza ottenuta è di circa 67 cavalli, regime massimo intorno a 12.000 giri. La coppia massima erogata dal motore è di 50 Newton metri. In queste gare non si raggiungono mai velocità di punta elevate, difficilmente si superano i 110 km/h; viceversa, dato che l’accelerazione da fermo fa parte di una delle competizioni, è necessario disporre della maggiore coppia motrice possibile. Di conseguenza la velocità massima viene limitata dai tecnici a 130 km/h per poter invece sfruttare più coppia alla ruota tramite i rapporti di trasmissione; in queste gare sono necessari circa 1.000 Newton metri alla ruota. Il peso complessivo della vettura con i liquidi e senza pilota è di 163,2 Kg; il serbatoio del carburante

contiene cinque litri e mezzo di benzina, non ne servono di più. La Dynamis ha fatto registrare in Ungheria un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,73 secondi.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

I TUOI BOOKMARK

[Vai alla lista completa >](#)

POTRESTI ESSERTI PERSO

GAZZETTA CODICI SCONTO

ANNUNCI PPN

RCS MediaGroup S.p.A.

Via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano.

Copyright 2019 © Tutti i diritti riservati. CF, Partita I.V.A. e Iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n.12086540155. R.E.A. di Milano: 1524326 Capitale sociale € 270.000.000,00 ISSN 2499-3093

Sito del Gruppo RCS

Corriere della Sera
Abitare
Amica
Iodonna
Oggi
Living
Quimamme
Doveviaggi
Style
El Mundo
Marca

Corporate

RCS Mediagroup
Fondazione Corriere
Fondazione Cannavò

Links utili

Sitemap
Redazione
Cookie policy e privacy
Codici sconto



M A G A Z I N E

Ricerca...



Home > Future

La mobilità del futuro in gara

30 luglio 2019 | Tutto italiano il podio della 15° edizione di Formula SAE Italy, conclusa sul circuito Paletti di Varano de' Melegari. Oltre 2.600 studenti di 26 Paesi hanno dato vita a una impegnativa ma piena di soddisfazioni "cinque giorni" di gare

+ Miei preferiti Share Tweet



Di Marco Belletti

Si è conclusa domenica sera la quindicesima edizione della Formula SAE Italy, la competizione tra studenti di ingegneria che hanno progettato, costruito e messo in pista piccole vetture da competizione. Ospitato dall'autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari (in provincia di Parma), l'appuntamento italiano di questa manifestazione internazionale – con edizioni

dall'America all'Oceania – è organizzato dall'ANFIA (l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) con la partecipazione del costruttore Dallara e del marchio Abarth di Fiat Chrysler Automobiles in qualità di main sponsor.

Complessivamente all'edizione 2019 della Formula SAE Italy hanno partecipato oltre 2.600 studenti provenienti da 26 nazioni e da 79 diversi atenei. Le vetture che hanno progettato e costruito sono state valutate – in cinque impegnativi giorni di esami, test e gare – da un pool di giudici, scelto tra esperti provenienti da numerose aziende internazionali legate al mondo automotive con competenze in differenti aree come design, efficienza ingegneristica e sostenibilità dei costi... Infatti, tutti i team hanno presentato il piano aziendale e di progettazione della vettura e del suo design, con l'analisi dei costi. Soltanto le squadra che hanno superato questa prima fase teorica si sono quindi affrontate in prove in pista, con le prove di accelerazione, skid-pad e autocross fino a quella finale, sicuramente la più affascinante: l'endurance, cioè una lunga serie di giri in pista a simulare una vera e propria gara.

Ad assegnare i premi per la gara di Endurance è stato, per le sue storiche caratteristiche sportive, proprio il marchio Abarth. Infatti fin dalla nascita 70 anni fa, il brand fondato da Carlo Abarth è sempre stato legato alle competizioni, con auto di serie elaborate e trasformate in vittoriose auto da corsa, facendo così nascere e crescere il mito dello Scorpione. La stessa logica alla base, in fondo, del lavoro dei giovani ingegneri della Formula SAE che progettano a costruiscono da soli le loro vetture, facendole anche correre in pista.

È stato il team Dynamis PRC del Politecnico di Milano a conquistare la vittoria nella classe 1C (vetture con motore a combustione), la squadra corse del Politecnico di Torino a vincere la classe 1E (vetture elettriche) e il team Sapienza Corse dell'Università di Roma La Sapienza ad aggiudicarsi la classe 1D, cioè la prova in pista riservata ai veicoli a guida autonoma.

Oltre a conquistare il premio assegnato dall'Abarth per la prova in pista, i tre atenei italiani si sono imposti anche nella classifica assoluta. È la prima volta che l'intero podio della Formula SAE Italy è interamente tricolore.

Anche quest'anno al centro della manifestazione tanta passione e l'entusiasmo tipico dei giovani che hanno potuto arricchire le loro competenze grazie al confronto con gli esperti e i tecnici presenti all'evento come staff, sponsor e giudici, che hanno dato un contributo determinante alla realizzazione dell'iniziativa.

"Tutti i team – ha affermato GianMarco Giorda, direttore dell'ANFIA – hanno così ricavato da questa esperienza indicazioni concrete che permettono di maturare e di acquisire un approccio sempre più professionale".

La quindicesima edizione di Formula SAE Italy è la terza organizzata dall'ANFIA e ha confermato il successo delle precedenti.

"La sfida internazionale tra i team – ha proseguito Giorda – offre come al solito numerosi elementi

ITALIASTAR MAGAZINE ItaliaStar Magazine
Mi piace 5604 "Mi piace"

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

ITALIASTAR MAGAZINE ItaliaStar Magazine
12 minutes ago

di interesse, come le soluzioni tecnologiche innovative apprezzate dalle giurie, in particolare nelle classi delle vetture elettriche e a guida autonoma, che è l'attuale frontiera dell'evoluzione del settore automotive".

Infatti, per la prima volta gli studenti hanno affrontato argomenti inediti e sempre più decisivi nell'orientare la ricerca: sostenibilità nell'uso delle risorse, diminuzione dei consumi della materia, leggerezza, riciclabilità e rinnovabilità dei componenti e in genere col fine vita dell'auto.

Non sono mancati i momenti di relax durante le cinque impegnative giornate, come la grande festa conclusiva organizzata la sera di domenica nel campeggio che ha ospitato quasi tutti i 2.600 studenti e la possibilità offerta ai partecipanti di provare in emozionanti test drive in pista e sulle strade intorno al circuito alcuni modelli Abarth come la 124 Rally Tribute, la 595 Competizione e la 595 esseesse.

Galleria fotografica



Potrebbe Interessarti Anche

da Taboola

Sotto accusa la sicurezza dei tre principini

Moto GP in lutto: muore Luca Semprini

Dilapida i soldi delle donazioni per le cure del figlio

Commenti: 0

Ordina per

Aggiungi un commento...

[Plug-in Commenti di Facebook](#)

Future

9 gennaio 2018

La navetta modulare da condividere

"e-Palette": la più recente ricetta di Toyota per la mobilità urbana e commerciale. Priva di strutture interne, la si può configurare come si vuole, senza limiti alla fantasia



Formula SAE, gli ingegneri domani si cimentano in autodromo

Gli studenti che non vincono le prove della **Formula SAE** certamente non si stracceranno le vesti e non si dispereranno. **Provenienti da Università di tutto il globo** hanno portato all'autodromo "Riccardo Paletti" di **Varano de' Melegari** un progetto che ruota attorno a una monoposto.

Per l'intera manifestazione ogni membro del team darà il massimo. Anche se molti di loro non saliranno i gradini del podio, **sanno che ci sarà un'azienda pronta a scommettere sul loro futuro.**

Come funziona questa competizione e chi sono i **protagonisti**? Scopriamolo con Cesare Gasparri Zezza che ha intervistato **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia; Giampaolo Dallara, fondatore dell'omonima factory; Gabriele Aimone Cat, Pr manager di Bosch Italia, e Claudio Anniciello, studente della Università Federico II di Napoli, in gara con il team dell'ateneo.**



Leave a Reply

Your email address will not be published. Required fields are marked *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TAFANO



Guarda la sezione "Il Tafano"
ARTICOLI RECENTI



Formula SAE, gli ingegneri domani si cimentano in autodromo

August 1, 2019
0

AUTOMOBILISMO



In queste immagini i protagonisti e la monoposto: ben due i podi conquistati nelle competizioni della Formula Sae Italy dall'E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa, che ha debuttato nella sua prima gara di stagione con la nuova vettura Kerublast sul circuito di Varano de' Melegari. In gara c'erano 2.600 studenti provenienti da 26 Paesi (India e Israele i più lontani) e da oltre 79 diversi atenei

L'E-Team due volte sul podio alla Formula Sae Italy 2019

La Squadra Corse dell'Università terzo team italiano nella classifica generale
 Le monoposto valutate sotto vari profili: da quello sportivo a quello commerciale

PISA. Conquista ben due podi nelle competizioni della Formula Sae Italy l'E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa, che ha debuttato nella sua prima gara di stagione con la nuova vettura Kerublast sul circuito "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. Il team di futuri ingegneri (e non solo) ha partecipato dal 24 al 28 luglio alla competizione organizzata da Sae International (Society of Automotive Engineering) in partnership con Anfia e con la main sponsorship di Fca, presente con il marchio Abarth, e di Dallara. La Formula Sae non è una semplice gara, ma un'iniziativa che ha lo sco-

po di valutare il miglior prototipo da competizione sotto ogni aspetto: sportivo, commerciale, tecnologico ed ecosostenibile. L'E-Team ha affrontato con grande successo tutti gli eventi statici e dinamici, ottenendo tante vittorie in un solo colpo: ben due primi posti per il Cost Event e il Business Presentation Event, quinto posto nell'Acceleration (accelerazione di 75 metri su un rettilineo) e nono posto nell'Autocross (due giri con l'obiettivo di valutare le skills della macchina), risultando terzo team italiano nella classifica generale.

A Varano de' Melegari si sono sfidati ben 2.600 studenti

provenienti da 26 Paesi (India e Israele i più lontani) e da oltre 79 diversi atenei. Nello specifico hanno partecipato 86 team universitari, di cui 69 europei e 17 italiani, con un obiettivo principale comune: costruire una monoposto come se si dovesse davvero vendere e proporre sul mercato. La Squadra Corse dell'Università di Pisa si è confrontata con i top team europei e ha proposto il suo modello di monoposto all'interno di un contesto in cui è stato notevole l'elevato livello tecnologico delle vetture realizzate. «Sono molto soddisfatta del percorso fatto e dei miei ragazzi, del sostegno

e dell'aiuto ricevuto da tutti nella squadra, che hanno permesso di portare Pisa sul podio: era un premio molto ambito ed essere arrivati a conquistarlo è stata veramente una grande soddisfazione», dice **Giulia Poli**, caposettore Business Plan della squadra. Anche **Joseph Karaburun**, caposettore Layout & Cost Report, esprime la sua felicità: «Se dovessi spiegare tutte le sensazioni che ho provato dopo aver ritirato il primo premio con la mia squadra, potrei scrivere pagine su pagine, tanto l'emozione è stata forte».

Il Business Presentation Event si incentra sulla valuta-

zione della capacità del team di sviluppare e presentare un modello di business completo che dimostri come il prodotto oggetto di analisi - il prototipo di una macchina da corsa - possa diventare un'opportunità di investimento profittevole. L'idea che ha portato alla vittoria l'Università di Pisa è stata quella di realizzare un racing video game sui circuiti reali integrando nelle monoposto dei visori per realtà aumentata. Cambiando il modo di vedere l'intrattenimento nel mondo del motorsport e in quello del gaming la squadra si è presentata come "The Next Generation of Motorsport Entertainment", conquistando il gradino più alto del podio.

Il Cost Event rappresenta invece uno studio sulla gestione dei costi necessari per la realizzazione del veicolo, ma anche sulle scelte make or buy di impatto ambientale. La Squadra Corse dell'Università di Pisa si è concentrata particolarmente sulla realizzazione della Bom del veicolo (Bill of Material), della Dbom, cioè della lista dei processi per realizzare il componente, e della Cbom, ovvero la lista dei costi associati. —

LA SUPER CAR DEI PISANI

DUE podi nelle competizioni della Formula Sae Italy l'E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa che ha debuttato nella sua prima gara di stagione con la nuova vettura Kerublast sul circuito "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. Il team di futuri ingegneri (e non solo) ha partecipato dal 24 al 28 luglio alla competizione organizzata da Sae International (Society of Automotive Engineering) in partnership con Anfia e con la main sponsorship di FCA, presente con il marchio Abarth, e di Dallara risultando il terzo team italiano nella classifica generale. La squadra ha proposto il suo modello di monoposto in un contesto in cui è stato notevole l'elevato livello tecnologico.

