

MAGAZINE



n.1 2016
AUTOTECNICA
MOTORI



Motori di ricerca

Viaggio in una realtà affermata a livello internazionale e impegnata quotidianamente in categorie di prestigio, dalla Formula 4 ai prototipi, al mondo delle vetture GT

A photograph of a large, modern industrial building with a blue and white facade. Two large trees are in the foreground, partially obscuring the building. In front of the building, there are several vehicles: a white van with 'AUTOTECNICA MOTORI' and 'www.autotecnicamotori.it' on its side, and two white cars. The ground in the foreground is covered with fallen brown leaves.

Formula 4, GT, Rally: tante categorie, una storia.
Quella di una eccellenza italiana nel campo del motorsport

Autotecnica Motori è l'Italia che va



AUTOTECNICA
MOTORI

Quella di Autotecnica Motori è una storia di successo molto italiana. Un'eccellenza che nasce da una tradizione artigianale, che parte dalla provincia e conquista il mondo, facendo valere competenza e passione. Un passo dopo l'altro, senza paura di allargare i propri confini ma con la pazienza di chi sa calcolare ogni mossa senza strafare.

Un viaggio iniziato come Autotecnica nel 1977 a Casalmaggiore da Roberto Federici ed Edo Riboldi, continuato come Autotecnica Motori nel terzo millennio dal figlio di Roberto, Renzo, che in eredità ha ricevuto la stessa passione, la stessa professionalità. A lui nel 2008 si è affiancato Giovanni Delfino, ingegnere motorista per Alfa Corse, Ferrari corse clienti, Abarth, N.Technology. Il primo, solido progetto ha gettato le basi di un nuovo viaggio che oggi ha portato l'Autotecnica Motori a diventare partner di grandi marchi e grandi campionati, dalla F.4 Italiana e tedesca al GT con la 24 Ore del Nurburgring, dalla F.3 all'Europeo Rally, al mondo dei Prototipi, senza mai però dimenticare il core business.

Nella sede di Casalmaggiore, dove la passione e l'attenzione per le esigenze di chi entra si respirano sin dal primo istante, i

motori dei tantissimi clienti italiani e mondiali sono curati e sviluppati con tecnologie modernissime e sapienza artigianale. Sui tracciati di tutta Europa e del mondo Autotecnica Motori è presente per dare assistenza, risolvere problemi, guadagnare quei secondi, quei decimi in più che nel mondo delle corse sono tutto. La differenza fra essere comprimari e protagonisti.

«L'abilità tecnica non basta se mancano passione e valori», riconosce Fabrizio Giovanardi, leggenda del Superturismo italiano e del Wtcc. «Ecco perché Autotecnica Motori fa la differenza». Affidabilità, competenza. E coraggio. «La collaborazione con Autotecnica Motori è vincente perché con passione e intraprendenza accettano sfide importanti e impegnative che hanno sempre dimostrato di saper sostenere», aggiunge uno dei partner storici dell'azienda, il patron di Tatuus Gianfranco De Bellis. «Sai che potrai sempre contarci».

La riprova è l'ampliamento della nuova sede già in corso, l'aumento del personale, la partecipazione a nuove avventure a fianco di colossi del motorsport. Perché, come recita il motto di Autotecnica Motori, è preparando la prossima gara che si celebra quella appena vinta.





Al tavolo coi grandi del **Motorsport**

Nata negli anni '70 grazie alla passione e alla competenza di Edo Riboldi e Roberto Federici, oggi Autotecnica Motori continua la sua affascinante avventura sotto la guida di Giovanni Delfino e del figlio di Federici, Renzo. L'ingegner Delfino ci racconta passato, presente e soprattutto futuro di una struttura nata con spirito artigianale ma ormai affermatasi a livello internazionale come realtà industriale di altissimo livello, e impegnata quotidianamente in categorie di prestigio, dalla Formula 4 ai Prototipi, al mondo delle vetture GT

by Stefano Semeraro

Giovanni Delfino, da dove viene e come si è sviluppata la sua vocazione per le corse?

«Sono di Arese, mi svegliavo la mattina e vedevo l'insegna dell'Alfa Romeo: questo mi ha aiutato a crearmi un'idea su cosa avrei fatto da grande. Come la maggior parte degli studenti di ingegneria uno dei desideri era quello di entrare nel mondo delle competizioni. Mi sono laureato in Alfa Romeo e mentre facevo i miei stage per tesi e tirocinio universitario ho avuto la fortuna di entrare in contatto con il reparto corse, che era distinto da Alfa Romeo produzione perché già "subappaltato" a N.Technology, il gruppo di lavoro post Alfa Corse. Nel 2001 mi è stato chiesto di entrare a far parte di N.Technology; il mio percorso quindi è iniziato lì. Ho subito chiesto di essere assegnato alle attività di pista e durante quel periodo ho avuto la possibilità di sviluppare insieme a Ferrari Corse clienti una vettura Gran Turismo, prima 550 poi 575 Gt. Lavorando con Alfa Corse e Ferrari Corse clienti, ho imparato ad approcciare in maniera scientifica e tecnologica i problemi: niente veniva lasciato al caso, tutto doveva essere testato, provato, analizzato e riprovato in pista. Oggi quando affronto un discorso nuovo, so come partire e proseguire nell'iter grazie a quell'esperienza».

Com'è nata Autotecnica Motori e quali sono i campi di intervento?

«Ai tempi di Alfa Corse e di N.Technology, i motori gara che equipaggiavano le vetture di Tarquini, Giovanardi, Farfus nascevano nell'Autotecnica di allora, creata da Edo Riboldi e Roberto Federici. Avendo a che fare con l'attività di pista, ho conosciuto molto bene Edo Riboldi: ho collaborato con lui in pista e successivamente anche presso la sua struttura. Quando i due soci hanno pensato di dismettere la società, ma allo stesso tempo desideravano che l'attività proseguisse, hanno individuato in me e nel mio attuale socio, Renzo Federici, figlio di Roberto, una continuità ideale. Auto tecnica Motori è nata con l'idea di dividere i ruoli, di individuare figure che potessero rapportarsi anche verso l'esterno con ruoli differenti nella gestione delle cose. L'Autotecnica Motori di oggi è nata come riqualificazione di un'azienda che viveva della genialità di due persone che l'hanno portata avanti per 30 anni (era nata nel 1977), ma con una impronta più strutturata, con amministrazione, ufficio tecnico, produzione, tutti elementi che ho vissuto nel mio passato e che ho capito potevano dare plusvalore all'azienda. Ogni anno investiamo proprio per essere meno artigianali e più azienda. Il primo anno abbiamo ricostruito la sala prove, il secondo anno abbiamo investito nella costruzione di uffici; il terzo nella costruzione di un magazzino. Poi è arrivata l'acquisizione di centri di lavoro per 'portarci in casa' la produzione di pezzi che poi sperimentiamo sui motori, ora tocca alla nuova ala della sede. Ogni anno facciamo un passo, non più lungo della gamba, che ci permette di precedere i tempi. Crediamo che investire oculatamente sia un buon biglietto da visita».

Quali sono oggi le sfide di un motorista nell'ambito racing in Italia? Quali le prospettive?

«Dal punto di vista del motorista, i regolamenti stanno privilegiando il contenimento dei costi. Il nostro target è collaborare con i costruttori nello sviluppo dei progetti che avranno una ricaduta sulla produzione. Siamo partner di Mugen per la collaborazione per la PY 012 e da questo probabilmente scaturiranno commesse future. Siamo partner di Fiat e Abarth per il Formula 4, abbiamo già avuto contatti con clienti americani, australiani e cinesi. Per noi è fattore di orgoglio che si cerchi dall'estero il contatto di un'azienda che ha uno staff tra le 15 e le 18 persone stabilmente assunte. E' un veicolo per farci conoscere fuori dai confini nazionali».





“ Dal punto di vista del motorista, i regolamenti stanno privilegiando il contenimento dei costi. Il nostro target è collaborare con i costruttori nello sviluppo dei progetti che avranno una ricaduta sulla produzione. Per noi è fattore di orgoglio che si cerchi dall'estero il contatto di un'azienda che ha uno staff stabile tra le 15 e le 18 persone. E' un veicolo per farci conoscere fuori dai confini nazionali ”

Quali sono oggi le vostre priorità?

«Partirei dalle commesse per F4 in tutta Europa, ovvero in Italia, Germania, Nord Europa e Spagna, mentre a ottobre saremo negli Emirati arabi. Altra commessa di riferimento è quella con la scuderia Cameron Glickenhaus, con cui collaboriamo dal 2012. La VLN è una serie propedeutica alla 24 Ore del Nurburgring, dove abbiamo ottenuto buoni risultati vincendo nella nostra categoria e arrivando fra i primi in assoluto. Del resto, se la velocità sulla Nordschliefe è la più alta di tutti i 240 partenti... vuol dire che il motore ha dato il suo contributo. Siamo diventati visibili anche nel GT, un costruttore e un team privato ci hanno già contattati speriamo che anche questi progetti - che vogliono dire revisioni, installazione, sviluppo... - diventino realtà».

Il mondo delle GT vi offre sfide particolari?

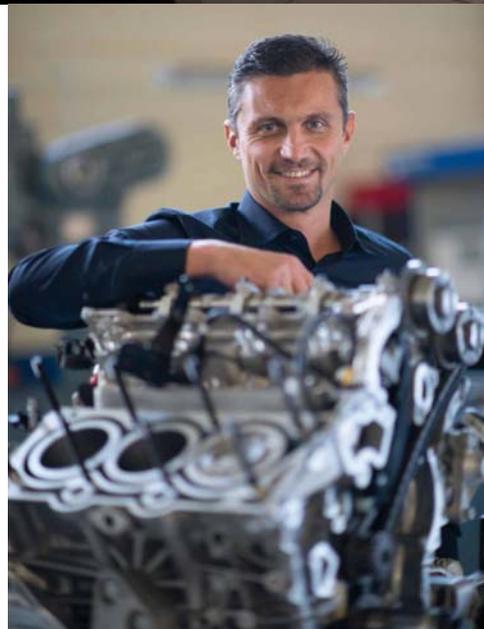
«Fondamentalmente è affine a tutti gli altri. Non esistono più le vecchie GT1 e GT2, nelle quali il motore veniva stravolto anche dal punto di vista meccanico. Oggi si parte da motori di serie che vengono poi evoluti sì attraverso studi di fluidodinamici, progettazioni e calcoli, ma agendo su componenti che non hanno niente a che fare con la meccanica, a parte certe aree come lubrificazione e accessoristica. Il motore rimane di fatto di serie e noi ci lavoriamo per ottimizzarlo, soprattutto intervenendo sull'elettronica. I parametri sono diversi, ma anche se si tratta di V8 e non di 4 cilindri, il lavoro è affine. Il ruolo fondamentale, come dicevo, lo riveste l'elettronica, il settore che oggi assorbe l'impegno e richiede maggiori attenzioni».

Torniamo alle monoposto: seguire tutti i campionati che citava comporta sicuramente un grosso sforzo, anche dal punto vista logistico. Come affrontate questa sfida?

«Dall'anno scorso a oggi abbiamo quasi raddoppiato il personale che va in pista, e che ovviamente deve essere preparato per questo tipo di campionati che settimana dopo settimana prevedono 40 macchine, quindi 40 motori, con una logistica che ti obbliga a continui trasferimenti senza soluzione di continuità. Nel campionato tedesco portiamo sei ingegneri e quattro meccanici, lo stesso in quello italiano; in Nord Europa e Spagna ci sono numeri diversi con la monogestione, hanno meno esigenze, noi forniamo solo la parte ingegneristica, anche per il campionato arabo sarà così. Il fatto di essere unici responsabili del motore nelle verifiche tecniche ci ha impegnato anche nella fase precedente alle gare, per verificare i punti deboli dal punto di vista della sicurezza intesa come non manipolabilità del motore. Quindi abbiamo implementato software e sistemi di protezione e di controllo dei sigilli elettronici e della centralina che ci permettono, oltre che di fare la nostra parte in pista - analisi dati, verifica anomalie e prestazioni, vendita di ricambi... - anche di coadiuvare i commissari tecnici nella verifica dei motori. Un lavoro molto apprezzato dalle federazioni, ma che per noi comporta un grande carico».

La ricaduta positiva è un prestigio tecnico sempre in aumento...

«Sì, la stretta collaborazione con il technical scrutineering fa sì che siamo invitati a tutte le riunioni Fia per Formula 4 e anche in vista del nuovo campionato F.3 Light che dovrà nascere. Ritrovarsi al tavolo della Fia a Ginevra insieme con Mercedes, Volkswagen, Honda, Oreca, Spiess, per noi è motivo d'orgoglio. Abbinare Formula 4 e Formula 3 Light significherebbe incatenare categorie successive, mantenendo la filiera di motori. L'impegno con Cameron Glicknehaus ci apre altri orizzonti e può darci una visibilità che avevamo già con il campionato Superstars, per il





“ Tra le GT il motore rimane di fatto di serie e noi ci lavoriamo per ottimizzarlo, soprattutto intervenendo sull'elettronica. I parametri sono diversi, ma anche se si tratta di V8 e non di 4 cilindri, il lavoro è affine. Il ruolo fondamentale, come dicevo, lo riveste l'elettronica, il settore che oggi assorbe l'impegno e richiede maggiori attenzioni ”

La storia

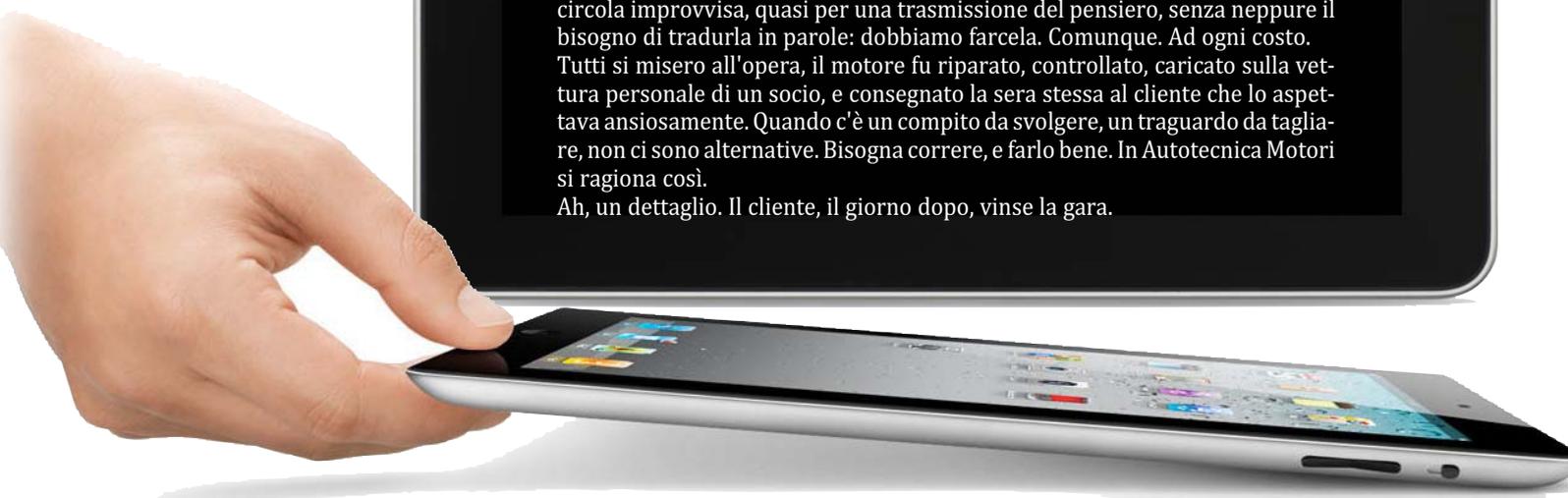
Quel motore bruciato

La competenza, la tecnologia, l'affidabilità. Poi c'è quel qualcosa di diverso, quel qualcosa che va oltre. Che usa la passione come trampolino per raccogliere sfide che sembrano impossibili. E' in quelle occasioni che si costruisce non la leggenda, ma la carta d'identità di un'azienda, specie in un settore come il motosport dove la capacità di addomesticare l'imponderabile, di gestire l'ingestibile diventa una richiesta quasi quotidiana.

Come quella volta che in sala prove a Casalmaggiore durante un test esplose un filtro dell'olio del motore: il lampo, la paura, le fiamme che in pochi istanti bruciano sia la struttura sia il propulsore che la sera stessa andava consegnato. Il tempo di scambiarsi uno sguardo, di soffocare la rabbia, poi quell'idea che circola improvvisa, quasi per una trasmissione del pensiero, senza neppure il bisogno di tradurla in parole: dobbiamo farcela. Comunque. Ad ogni costo.

Tutti si misero all'opera, il motore fu riparato, controllato, caricato sulla vettura personale di un socio, e consegnato la sera stessa al cliente che lo aspettava ansiosamente. Quando c'è un compito da svolgere, un traguardo da tagliare, non ci sono alternative. Bisogna correre, e farlo bene. In Autotecnica Motori si ragiona così.

Ah, un dettaglio. Il cliente, il giorno dopo, vinse la gara.



quale curavamo 20 motori su 30. I motori GT oggi ricordano molto quelli della Superstars. E' una fetta di mercato importante in tutta Europa. Questo allargamento deve avvenire senza tralasciare però la nostra base, cioè tutti i motori che abbiamo sempre fatto e dobbiamo continuare a fare: da rally, da pista, da salita. E' un mercato che ti mantiene vivo».

Come è nata e come si è sviluppata la collaborazione con la Tatuus?

«Ai tempi del Formula Master, che alle origini aveva problemi di motore. Ero stato contattato per un'opinione personale - all'epoca lavoravo per il gruppo Fiat - poi nel giro di 6 mesi si è passati alle mie dimissioni e al mio ingresso in N.Technology, che nel frattempo era diventata un ente a sé stante. Di lì la mia collaborazione quotidiana per circa due anni con il personale Tatuus, che ha competenze vastissime e un know-how 'esagerato'. E' una realtà con cui ci si può confrontare tecnicamente. Nel 2008 ho deciso di intraprendere questa nuova avventura. Il contatto era andato perso perché Tatuus lavorava con Renault, ma la stima nata col Formula Master era rimasta tale e quando c'è stato da ricominciare su nuovi progetti, De Bellis e Sandonà hanno pensato ad Autotecnica Motori per la costruzione dei propulsori. Noi abbiamo fatto il massimo per soddisfarli e sono nate tre commesse importanti. La Formula Abarth, con successi e soddisfazioni da parte dei clienti anche in un momento in cui i team erano già sfiduciati, e in un contesto economico che non aiutava più ad investire sulla categoria. La Formula 4 e il Prototipo Py012. E' una prova del sistema Italia: nel nostro piccolo cerchiamo di dare una mano, perché la tecnologia italiana ha ancora fascino e visibilità all'estero».

Non sembra però che la politica prenda molto in considerazione questo comparto produttivo che rappresenta un'eccellenza a livello mondiale.

«Mi consenta una battuta: siamo considerati molto quando ci sono da pagare le tasse. Ora come Autotecnica Motori faremo investimenti importanti a Casalmaggiore, e devo dire che l'amministrazione comunale si è dimostrata interessata e collaborativa. Ma per il resto la politica non ci ha mai considerato».

Che consiglio darebbe oggi a un giovane ingegnere che volesse specializzarsi nel motorsport nel campo dei propulsori?

«Abbiamo la fortuna di collaborare con l'Università di Parma. Anni fa ci hanno chiesto un aiuto per lo sviluppo di un motore che utilizzano per la Formula SAE (la Formule universitaria, ndr). Abbiamo accettato volentieri all'unica condizione di attivare una collaborazione in termini di stagisti, tirocinanti e laureandi. Il consiglio che do sempre è questo: se volete entrare in questo mondo, cercate di non essere troppo accademici, ma rivolgetevi a realtà come la nostra per mettere a frutto quelli che per voi sono studi freschi, ma che non hanno sempre risvolti pratici nella vita quotidiana. Potendo anche solo osservare come si lavora in un'azienda che fa motorsport, si imparano tante cose che sui libri non ci sono. Ho vissuto personalmente questa esperienza quando sono uscito da ingegneria e sono approdato in Alfa Romeo. E' una cosa di cui non ci si pente».

Concludiamo con una nota personale: lei ama più il mondo endurance, sport e prototipi, o quello mondo delle Formule e delle gare sprint?

«Ho passione per il mondo dove si vince. Che sia gara sprint o endurance, la competizione dà il sale al weekend».





“ La stretta collaborazione con il technical scrutineering fa sì che siamo invitati a tutte le riunioni Fia per Formula 4 e anche in vista del nuovo campionato F.3 Light che dovrà nascere. Ritrovarsi al tavolo della Fia a Ginevra insieme con Mercedes, Volkswagen, Honda, Oreca, Spiess, per noi è motivo d'orgoglio ”

“In officina o in pista, da lunedì a lunedì”

Renzo Federici, figlio di Roberto, fondatore della prima Autotecnica, oggi Autotecnica Motori, nel nuovo assetto aziendale si occupa di gestire il lavoro in officina, e in sala prove. Nella sua passione c'è la chiave di una continuità di valori che ha consentito il salto di qualità tecnologico della factory di Casalmaggiore

by Stefano Semeraro

Renzo Federici, la sua è una vocazione da figlio d'arte. Come è nata?

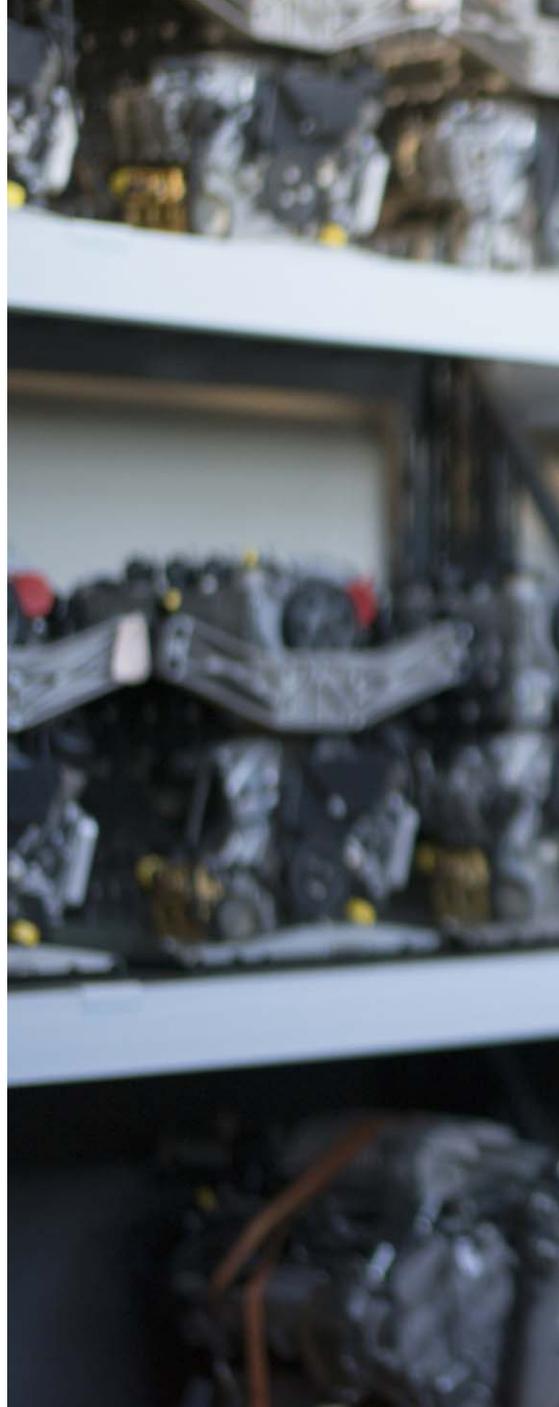
«La passione c'è stata sin da ragazzino, forse perché avevo davanti l'esempio di mio padre che ha sempre lavorato nelle competizioni. Ero sempre in garage a smontare e rimontare motorini, come tanti a quella età. Poi è diventato un lavoro. La verità è che fra i 15 e 16 anni avevo poca voglia di studiare. Mio padre mi ha portato in una officina, pensando che l'esperienza mi avrebbe convinto che la scuola era meglio: invece è stato il contrario. Fino al 2005-2006 ho sempre lavorato fuori da Autotecnica; alla fine però mi ero un po' stufato di dover trattare sempre con i clienti, allora sono entrato in azienda con mio padre Roberto. Quando lui è andato in

pensione abbiamo contattato l'ingegner Giovanni Delfino, che Edo già conosceva, e da lì è iniziata la nuova avventura di Autotecnica Motori».

Come vi dividete i compiti?

«Io mi occupo di montaggio, smontaggio, sono il responsabile della sala prove; insomma la parte in officina la gestisco io, mentre quella ingegneristica, di calcolo e progettazione, la cura Giovanni. Ci completiamo, e infatti sta funzionando molto bene. Diciamo che io non mi intrometto in un campo non mio, e lui non mi dice come montare un pistone...».

E di pistoni ultimamente ne montate tanti: l'azienda è in espansione.



«Sì, ultimamente la mole di lavoro è enorme. Fra Formula 4 e le altre commesse non stacciamo mai la spina, da lunedì a lunedì, o siamo in sede o in giro per circuiti. E' dura, non glielo nascondo, ma non mancano le soddisfazioni».

Come si svolge la vostra attività in pista?

«In pista il motorista in realtà dovrebbe lavorare il meno possibile: se interviene vuol dire che c'è un problema grosso. In realtà noi lavoriamo molto analizzando i dati, a fianco degli ingegneri dei team, cercando di aiutarli a sfruttare al meglio i motori, spiegando da dove vengono realmente i problemi. Del resto, come dice sempre Giovanni, l'unica componente che



viene provata di una vettura è il motore, quindi tante volte il terminale delle domande di tutti siamo noi».

Quali sono le categorie che vi occupano di più oggi?

«La Formula 4 è il fronte più impegnativo: 40 macchine in Germania, 35 in Italia, senza contare gli altri campionati... un impegno continuo. Un altro progetto che ci coinvolge molto è quello nel GT con la scuderia Cameron Glickenhaus, recentemente abbiamo partecipato alla 24 Ore del Nurburgring».

Nel futuro in quale categoria le piacerebbe gareggiare?

«Sono un grande appassionato, e mi piace

quello che faccio. Il bello di questo mestiere per me è smontare e rimontare un motore, qualunque sia, cercando di estrarne più cavalli. Non ho l'ossessione di arrivare in F.1, insomma. Poi, certo occuparsi del motore di LMP, lavorare per una casa costruttrice, sarebbe un sogno».

In quanti siete in azienda?

«Fra ingegneri e meccanici oltre quindici, poi ci sono altri che reclutiamo a gettone per le gare. Però come si accennava prima, siamo in grande espansione. Avrò bisogno di un addetto di sala prove perché lì l'impegno è tanto e da solo non riesco più a seguire tutto, di altri motoristi. Ci siamo dotati di un centro di lavoro in modo da costruirci le componenti senza usare terzi,

e di un braccio che serve per i rilievi in 3D da affiancare alla normale progettazione CAD. Ci doteremo di altri due centri di lavoro, nell'ala nuova dell'azienda verrà fatto il montaggio motori con 8 postazioni, perché nelle 5 attuali stiamo stretti».

Che consigli dà a un giovane che voglia avvicinarsi a questo ambiente affascinante?

«Principalmente serve la passione. Senza quella è difficile fare i sacrifici che sono necessari. In Autotecnica accogliamo tanti stagisti, da Milano, da Parma; le scuole di meccanica o di ingegneria meccanica sono perfette, la formazione è ovviamente molto utile. Ma senza la passione, la scuola serve poco».

MERCATI SERVITI

ITALIA • SPAGNA • PORTOGALLO •
REPUBBLICA CECA • IRLANDA •
AUSTRALIA • FRANCIA • FINLANDIA
USA • BULGARIA • SVEZIA • KENIA
DANIMARCA • AUSTRIA • GRAN
BRETAGNA • OLANDA • SVIZZERA
• SERBIA • TURCHIA • NUOVA
ZELANDA • SAN MARINO • RUSSIA
• BELGIO • GERMANIA • UNGHERIA

- **più di 500**
motori lavorati
ogni anno tra
costruzioni,
revisioni e test
in sala prove

- 200 gare
all'anno

- 23 tra
dipendenti
collaboratori
e tirocinanti

- **oltre 700 metri**
quadri di
superficie e un
ampliamento
di altri 600 in
previsione

AUTOTECNICA MOTORI DAL 1977 A OGGI

PORTFOLIO CLIENTI

ACI CSAI
L.M. GIANETTI
ALFA CORSE e ALFA ROMEO
ALFA ROMEO HET AUTOHUIS
BAS AUTO SERVICE
BRC Group
BMS SCUDERIA ITALIA
W&D Racing Team
BMW ITALIA
PREMA POWERTeam
VAN AMERSFOORT RACING
MOTOPARK
MUCKE MOTORSPORT
VSR
CRAM
EKO RACING
ERMOLLI Organization
FERRARI DRIVER ACADEMY
DANISI ENG.
FIAT Auto S.p.A.
FIAT Auto Gestione Sportiva
FIAT Group
ABARTH & C.
HABITAT RACING
HAMA MOTORSPORT
JBEC LTD
VINCENZO SOSPIRI RACING
LAIRD GRASS MACHINERY
LTD PARTS
LUCCHINI Engineering

JAS MOTORSPORT
LUCIDI Motorsport
MUGEN HONDA
N RACING
POWER RACING
PRO MOTORSPORT
ROAL MOTORSPORT
SPORTS&YOU
TATUUS RACING
TRICO MOTORSPORT
N.TECHNOLOGY
NJS
JENZER Motorsport
PROCAR
BERNINI RALLY
SCUDERIA CAMERON
GLICKENHAUS

CAMPIONATI SEGUITI

FIA WTCC (World Touring Car Championship)
• FIA ETCC (European Touring Car Championship) • FIA GT (Gran Touring) • FORMULA 2 Italia • FORMULA 3 Italia ed Europa • FORMULA 4 Italia • F4 Germania • F4 NEZ • F4 Emirates • Formula Abarth • ERC (Campionato Europeo Rally) • IRC (Intercontinental Rally Challenge) • CITE (Campionato Italiano Turismo Endurance) • SUPERSTARS (Serie Italiana ed International Series) • VLN ADAC • CIR (Campionato Italiano Rally) • TCS

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.

www.autotecnicamotori.it

