

LA NASCITA DELL'AUTO DA CORSA

Per molti secoli il trasporto su strada era stato assicurato dai carri e dalle carrozze trainate dai cavalli. Solo verso il 1830, con la comparsa dei primi motori a vapore, nasce l'idea di costruire un'automobile, un veicolo capace di muoversi con mezzi propri. In pratica il nuovo motore, già sperimentato con successo sulle locomotive ferroviarie, veniva montato su una carrozza dove metteva in movimento le ruote anteriori o posteriori. Ma questo motore provocava troppi problemi: per metterlo in moto bisognava accendere il carbone nel focolare e aspettare che l'acqua bollisse nella caldaia; poi bisognava regolare l'afflusso del vapore nel cilindro, e, alla fine, manovrare un veicolo molto pesante. La soluzione andava cercata in un motore nuovo, piccolo e potente, che riunisse al suo interno il gruppo focolare- caldaia cilindro. Il primo motore funzionante a "benzina" fu brevettato dal tedesco Gottlieb Daimler nel 1885. A differenza dei motori precedenti, utilizzava un carburante "liquido" e quindi aveva un nuovo congegno: il carburatore. Daimler, più che alle automobili, era interessato ai motori: li installò sui tram, sui battelli e anche sui primi dirigibili. Naturalmente sapeva benissimo che il suo motore poteva muovere un veicolo stradale, tuttavia lo considerava come un "accessorio" che chiunque poteva acquistare e montare sulla carrozza di famiglia, per fare a meno dei cavalli. Egli stesso dimostrò questa possibilità nel 1887, posizionando un motore sotto il sedile della propria carrozza. Il padre dell'automobile può essere considerato il tedesco Karl Benz. Fabbricante di motori a gas, aveva come obiettivo principale quello di costruire un veicolo vero, a propulsione autonoma. Nel 1885 costruì un triciclo in tubolari metallici più robusto di quelli a pedali che già circolavano; lo equipaggiò col suo motore a un solo cilindro raffreddato ad acqua, che sviluppava quasi 1 CV. Otto anni più tardi realizzò una vetturessa a quattro ruote con trasmissione a catena a

due velocità, che fu venduta in centinaia di esemplari prima della fine del secolo. Le prime corse automobilistiche su strada si svolsero in Francia dal 1877 in avanti; in Italia dal 1895. I modelli da gara erano costruiti come grosse e pesanti carrozze, con le ruote posteriori più alte. Le velocità medie si attestavano inizialmente sui 20 km/h. L'adozione del pneumatico (a imitazione del modello di Dunlop per la ruota di bicicletta) consentì maggiori velocità e linee più filanti e aerodinamiche. Nel 1901 Daimler progettò per Mercedes un telaio tubolare basso e dotato di motore anteriore. Intanto si realizzavano magneti e candele per automobile. Già nel 1899 venne superata la velocità del 100 km/h sul chilometro lanciato. Tutto ciò comportò un considerevole aumento dei rischi per piloti e spettatori di corse automobilistiche.

Da qui misure restrittive e la nascita dei primi circuiti negli autodromi.



Operai alla catena di montaggio

Ai primi del Novecento esistevano già in Europa molte case automobilistiche, che producevano artigianalmente il nuovo "giocattolo di lusso" riservato ai ricchi gentiluomini: la Fiat (dal 1899), la Bugatti (dal 1901), la Lancia (dal 1906), l'Alfa (dal 1910), per restare alle marche italiane.

Negli USA, anche grazie alle nuove tecniche di produzione, nacquero

nuove politiche economiche di produzione: (Taylorismo) Henry Ford aveva realizzato la sua prima automobile nel 1896. Nel 1903 fondò la Ford Motor, dove fu studiato un modello perfezionato composto di pezzi standardizzati, che dovevano essere montati secondo tempi e procedimenti studiati in modo scientifico.

Con Ford viene creato un nuovo sistema per vendere tutto ciò che si produce: egli aumentava la paga agli operai in modo che comprassero le auto Ford (nacque la Ford Model T nel 1907), e applicò la catena di montaggio in modo da ottimizzare il lavoro degli operai e ridurre i tempi necessari per il montaggio di un manufatto complesso.

Decine di operai in fila lungo un nastro trasportatore ripetono gli stessi gesti a un ritmo cadenzato. Funziona così la catena di montaggio, introdotta per la prima volta nelle fabbriche da Henry Ford il 1° Dicembre del 1913. A dieci anni dalla fondazione della Ford Motor Company il mercato automobilistico è in fermento, con una sempre crescente domanda di autoveicoli. Il fondatore della casa statunitense trova la risposta più efficace alle sue esigenze imprenditoriali nelle teorie dell'ingegnere Frederick Taylor, che nel suo "Principi del management scientifico" espone la sua ricetta per rendere più efficace la produzione industriale.

Fondamento della sua teoria, che la storia battezerà come Taylorismo, è la divisione dei ruoli degli operai, a ognuno dei quali è assegnato un preciso movimento che ripete sempre uguale e in un tempo predefinito. Il risultato è sorprendente: un netto dimezzamento dei tempi di assemblaggio. Di qui il metodo viene esteso a tutta la filiera di produzione e il primo modello a inaugurarla è la Ford Model T. È con essa che nasce il Fordismo, ossia la produzione di massa che in poco tempo sarà assimilata dalle maggiori compagnie industriali di tutto il mondo. Sempre in quegli anni negli USA c'era il protezionismo, e a causa di ciò i trafficanti d'alcol, per cercare di sfuggire alla polizia, modificavano la propria auto per renderla più veloce e iniziarono a gareggiare nei circuiti

ovalis, queste auto erano chiamate Stock Cars. Nacque così nel 1948 la NASCAR (National Association for Stock Car Racing), uno dei più popolari sport d'America.