

La “culla” delle rosse” di Borgo Panigale

Recentemente i quinti assieme ai quarti del professionale e del tecnico sono andati in visita alla fabbrica Ducati.

La sede della Ducati è a Borgo Panigale, alla periferia ovest di Bologna, anticamente composto da poche case coloniche e qualche fattoria; divenne celebre quando i tre fratelli Ducati vi fondarono una fabbrica nel lontano 1935. Lo stabilimento, molto imponente, è anche chiamato “culla” delle Rosse di Borgo Panigale. La sede originaria era a Bologna dove l'ingegnere Antonio Cavalieri Ducati la fondò il 4 luglio del 1926 con il nome di Società Scientifica Radio Brevetti Ducati, specializzata nella ricerca e produzione di tecnologie per le comunicazioni radio. Ciò al fine di sfruttare un brevetto del figlio Adriano pioniere delle trasmissioni radio.

L'ingegnere morì l'anno successivo e i tre figli Adriano, Marcello e Bruno iniziarono la loro attività con la produzione di un condensatore chiamato “Manens” in uno scantinato di Bologna. Poi quando la produzione si ampliò nel periodo fra gli anni 1930-34 si spostarono presso la villa di proprietà della famiglia sita in via Guidotti.

Ma sentiamo il racconto da una ragazza della classe VAT, Naomi Nucciarelli.

DUCATI

Per la seconda volta, la scuola ci ha portato in visita d'istruzione all'azienda della Ducati. Lo stabilimento di Borgo Panigale è enorme e contiene la fabbrica e il museo che racconta la sua storia. Quest'anno abbiamo fatto nuove esperienze rispetto all'anno passato.

*Le guide ci hanno portato in un laboratorio didattico dove abbiamo messo mano sul motore di una moto per vedere il funzionamento della frizione; poi abbiamo svolto altre prove pratiche realizzando esperimenti sulle grandezze fisiche che già abbiamo studiato a scuola nelle nostre materie meccaniche. Il laboratorio si chiama appunto “fisica in moto” e la cosa bella è che noi ragazzi possiamo integrarci come se fossimo dei veri e propri meccanici della **Ducati**, per il semplice fatto che questo spazio è interamente*

*costruito come una vera officina: c'erano avvitatori ad aria compressa, attrezzi necessari al montaggio e smontaggio e prove pratiche su di una motocicletta. Una delle prove pratiche consisteva nel salire sopra un macchinario ricoperto dalla carena di una moto che si muoveva avanti o indietro radialmente su di una barra incernierata. Questo macchinario ci faceva vedere che nel momento in cui la barra veniva posta in rotazione e contemporaneamente il macchinario si metteva in moto verso il centro di essa, la velocità di rotazione aumentava perché il momento d'inerzia del sistema diminuiva, invece se acceleriamo nel senso opposto la barra rallenta notevolmente perché rileva un'inerzia maggiore. Un altro esperimento molto interessante è stato quello di salire sopra una moto vera e stabilirne l'equilibrio sia stando a motore spento che acceso facendo muovere lo sterzo rapidamente a destra e a sinistra come se stessimo guidando realmente. Quindi con il motore spento abbiamo notato che il bilanciamento non cambiava per niente ma dal momento che accendevamo il motore e la ruota andava in rotazione ogni movimento dello sterzo rischiava di farci cadere per effetto del bilanciamento del momento della quantità di moto. Andando avanti in queste prove pratiche ci siamo soffermati sul funzionamento del cambio, come inserire le marce dalla prima alla sesta (ovviamente poi dipende da qual è il veicolo) in una moto **Ducati** e io personalmente mi sono messa a cambiare una marcia dopo l'altra sapendo già com'era il funzionamento possedendo una moto con le marce.*

Siamo poi passati alla produzione e qui abbiamo visto tutte le fasi del processo di assemblaggio di una moto. La fabbrica di produzione è divisa in vari reparti: assemblaggio motore, assemblaggio corpo, assemblaggio elettrico, prove tecniche di funzionamento e per concludere il reparto di fine produzione dove la moto è pronta per essere spedita. L'azienda ha anche una famosa squadra motociclistica “Ducati corsa” che partecipa al “MotoGP”, un reparto purtroppo vietato ai visitatori e persino ai dipendenti che lavorano e assemblano le moto. Per me è stato un duro colpo, visto che sono un'appassionata di MotoGP, ma capisco la segretezza che si impone e così ho lasciato il cuore davanti a quel portone blu, consolandomi che avrei visto nella trasmissione televisiva sfrecciare quei famosi motociclisti nelle loro

“superbike” che raggiungono i trecento chilometri orari. La visita è terminata nell’omonimo Museo per conoscere la storia della fabbrica e l’evoluzione delle stesse moto. Ho così scoperto che la prima moto creata da un Ducati si chiamava “Cucciolo” ed era una semplice bicicletta con un motore, e ci hanno detto che alla sua uscita per chi l’avesse voluta comperare era sufficiente prendere il motore per poi montarlo nella propria bicicletta.

Con il passare degli anni le moto divengono più massicce e non sono più delle bici, perdono i pedali e acquisiscono un vero e proprio motore che permette loro di muoversi autonomamente. Oggi troviamo nuovi esemplari del gruppo “Diavel”, “Hypermotard”, “Monster”, “Multistrada”, “Panigale”, “Super Sport”.

Abbiamo visto anche un nuovo restyling della “Scrambler” come un modello americano simile alla “Harley-Davidson”. Ho avuto il piacere di vedere le moto con i numeri dei piloti che nelle corse le guidano e il loro vestiario, e parlo di piloti di mia conoscenza come “Casey Stoner” o “Nicky Hayden”.

La visita purtroppo è terminata troppo velocemente, ma per me e per coloro che sono appassionati di motori, varcare il cancello della Ducati mette sempre una grande emozione, unica e indescrivibile. Sono fiera come italiana di avere una fabbrica così importante conosciuta in tutto il mondo e aggiungo che mi piacerebbe lavorarci e partecipare all’assemblaggio di una moto; ovviamente non ci sarebbe il mio nome ma lo stemma Ducati, che rappresenta un grande lavoro di squadra.

Naomi Nucciarelli VAT

(con l’ausilio dei prof. Bongini e Santi)