



Comunicato stampa

FORMULA SAE ITALY, FORMULA ELECTRIC ITALY & FORMULA DRIVERLESS: IERI LA CONCLUSIONE DEGLI EVENTI STATICI, CON LA PUBBLICAZIONE DELLE CLASSIFICHE E DEI FINALISTI DEL BUSINESS PRESENTATION EVENT, DESIGN EVENT E COST EVENT

Varano de' Melegari, 14 luglio 2018 - Sono terminati ieri con la pubblicazione delle classifiche, gli eventi statici di Formula SAE Italy, che vedono coinvolti i team di tutte le classi nelle prove del Business presentation event, Design event e Cost event.

Visto che l'evento non è ancora terminato, in questa edizione 2018 si è preferito rendere note le classifiche 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 resi noti solo domani, in occasione della cerimonia di chiusura.

Per la Classe Driverless (1D), gli eventi statici si sono svolti seguendo il modello della Formula Student Germany (FSG).

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, suddivisa in cinque commissioni, si basa su cinque elementi, dettati dal Regolamento SAE: il contenuto del business plan, con un focus sul grado di innovazione e originalità dell'idea e sul business model; l'organizzazione della presentazione; gli strumenti visivi impiegati; la "delivery", ovvero la performance espositiva; la capacità di rispondere alle domande. Il punteggio massimo per questa prova è 75 sui 1.000 punti totali della competizione nel suo complesso. Per la classe Driverless è stata introdotta una nuova griglia di valutazione che prevede nove elementi, con pesi diversi sulla base degli argomenti, tra cui: deep dive topic (argomenti specifici del driverless), novelty (legato alle nuove tecnologie) e finances (focalizzato sull'analisi del business plan).

Il livello generale riscontrato in questa prova si è inserito nel solco della 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

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



equilibrati, posizionandosi a distanza di pochi punti uno dall'altro. Per quanto riguarda la Classe Driverless è stato apprezzato lo sforzo dei team di pensare fuori dagli schemi, uscendo da business model già consolidati, dovendo trattare una nuova categoria come quella delle vetture a guida autonoma.

Nella Classe 1C (vetture a combustione interna) sono arrivati in finale **PWR Racing Team** dell'Università di Wroclaw, **TU Graz Racing Team** della Technical University of Graz e **UPBracing Team** dell'Università di Paderborn, che hanno riportato buoni punteggi in tutte le prove e presentato concept originali.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), hanno conquistato le prime posizioni, anch'essi con performance di alto livello in tutte le prove, il team **Aristurtle** della Aristotle University of Thessaloniki, **FST Lisboa** di U Lisbon - Instituto Superior Técnico e il team **Blue Flash Mobility Concepts** di HAWK Göttingen.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura) troviamo sul podio due team italiani - **PoliBa Corse** del Politecnico di Bari e **Polimarche Racing Team** dell'Università Politecnica delle Marche - e il team **VIA Hunters Racing** del VIA University College.

Infine, i team **municHMotorsport** della University Applied Science Munich e **AMZ Driverless** di ETH Zurich, hanno riportato i migliori risultati nella Classe 1D, dimostrando di possedere le competenze per crescere ulteriormente nei prossimi anni.

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 dodici 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, tre team della Classe 1C e tre team della Classe 1E vengono selezionati per parteciparvi. E' 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 il team **Joanneum Racing Graz** che, oltre ad avere un eccellente powertrain è uno dei pochi team ad aver costruito un know-how che si trasmette con continuità tra le generazioni di studenti. In finale anche **UPBracing Team e.V.**,

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



dell'Università di Paderborn, che si è distinto per un eccellente sistema powertrain e **Dynamis PRC** del Politecnico di Milano, che ha fatto un ottimo lavoro su dinamica e pneumatici, presentando una vettura in generale disegnata bene e molto leggera.

Per la Classe 1E, sono in finale **DHBW Stuttgart** e **FS Team Tallinn**, entrambe caratterizzate da un buon powertrain elettrico su vetture entrambe piuttosto sofisticate e **FST Lisboa**, con una vettura dotata di un buon powertrain e più standard a livello veicolistico.

Nella Classe 3, **Polimarche Racing Team** ha presentato un telaio con un simulatore di guida statico, il motore, un sistema powertrain e un telaio in avanzata fase di studio e in materiale composito. In fase avanzata anche il layout della vettura e le sospensioni. Il team si è dimostrato preparato, con buone capacità a livello simulativo e di esposizione, proponendo anche qualche soluzione originale. **Unipr Racing team**, dell'Università degli studi di Parma ha dimostrato una buona organizzazione nella presentazione del progetto e una certa cura dei dettagli, mentre il team egiziano **MASR Motorsport**, dell'Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, si è concentrato su una buona presentazione virtuale del veicolo, focalizzando alcuni elementi innovativi rispetto alla media dello stato dell'arte.

Nella Classe 1D il punteggio del Design Event è di 175 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. Le soluzioni presentate sono molto diverse tra loro, trattandosi di un terreno ancora poco esplorato. 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.

Trattandosi di una 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 indicando le quantità di materiali e componenti vettura utilizzati per il proprio progetto su tabelle che contengono indicazioni di costi standard - attraverso quattro macro-categorie di valutazione: total cost (il lower cost è quello che guadagna più punti, fino a un massimo di 40); clearness (30 punti); gestione della prova in gara (30 punti). Durante la manifestazione le cinque commissioni della giuria Cost incontrano direttamente gli studenti, chiamati ad una presentazione del proprio team, volta a descrivere il progetto presentato nell'ottica dei costi e della sostenibilità, a rispondere alle domande dei giudici e ad una verifica diretta sulla vettura, per il controllo dei materiali effettivamente impiegati. Questa visita vale un massimo di 10 punti a cui si sommano i 20 ottenibili con il Real case scenario, una prova di

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



simulazione di una situazione aziendale in cui un ipotetico top management chiede di ridurre del 20% 3 macro-aree di costo del progetto.

La valutazione di questa prova tiene in considerazione quanto i ragazzi siano consapevoli del compromesso necessario tra gestione del budget e performance da raggiungere. Anche quest'anno si è assistito ad una certa differenziazione di performance tra i team che, tuttavia, nel complesso, hanno raggiunto buoni risultati anche grazie alla disponibilità e al supporto della giuria Cost durante l'anno che consentono un miglioramento continuo.

Per quanto riguarda la classe Driverless, nonostante il numero contenuto di team partecipanti, è emersa una grande varietà di soluzioni tecniche e i ragazzi hanno dimostrato fin da subito un atteggiamento collaborativo e costruttivo. Il modello di valutazione tedesco applicato per questa Classe chiama in causa, per le giurie, competenze più ingegneristiche che economico-finanziarie e richiede che gli studenti si misurino con problematiche di cost understanding - si valuta come il team ha concepito e applicato gli elementi del costo della vettura.

La rosa dei primi tre classificati della Classe 1C comprende **E-Team Squadra Corse** dell'Università di Pisa - tra le più attive nella richiesta di consulenza durante l'anno - **UPBracing Team** dell'Università di Paderborn, team emergente in quest'edizione, e il team **Race UP Combustion** dell'Università degli Studi di Padova, che da anni si distingue per la produzione di report ben fatti. Nella Classe 1 E sono in finale **Squadra Corse PoliTO** del Politecnico di Torino, il team **Blue Flash Mobility Concepts** di HAWK Göttingen e l'Università di Padova con il team **Race UP Electric**; tutti e tre hanno dimostrato una certa continuità nel Cost event delle ultime edizioni. Tra i finalisti della Classe 3, **Poliba Corse** del Politecnico di Bari e i due team dell'Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport - **Arab Academy Motors** e **MASR Motorsport** - che dimostrano come stia proseguendo il buon posizionamento dell'Africa in questi ultimi anni. Infine, nella Classe 1D, sono il team **KA-RaceIng** del Karlsruhe Institute of Technology e **AMZ Driverless** di ETH Zurich a riportare i migliori risultati.

Un ultimo elemento da sottolineare è che Formula SAE, 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 un colloquio individuale con quelli che lo richiedono, volto a fornire spunti di miglioramento che, anno dopo anno, i team hanno mostrato di saper recepire e introdurre nelle proposte della competizione successiva.

Per ogni ulteriore informazione è possibile visitare il sito dell'iniziativa (<https://www.formula-ata.it/>), dove è possibile trovare il programma completo, l'elenco dei partecipanti e tutti i dettagli della manifestazione.

Al link seguente i video giornalieri ufficiali di FSAE Italy 2018:

https://www.youtube.com/channel/UCs4_AZpgOWjuODLTNjE3ZHq

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Per informazioni:

Ufficio stampa ANFIA
Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA.

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Carrozzeri e Progettisti:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti e attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it