

CON LA DALLARA STRADALE TRA LE VIGNE DELLA **UMBERTO CESARI**,
OSSIA QUALITÀ ED EMOZIONI DECLINATE NEI VINI DELLA
CANTINA DI CASTEL SAN PIETRO TERME E NELL'AUTO DAL DNA
RACING DELL'INGEGNERE DI VARANO DE' MELEGARI

La Dallara Stradale tra i poderi Umberto Cesari che, nel cuore dell'Emilia-Romagna, ha 355 ettari di vigne. Nella configurazione di base la vettura è una barchetta senza portiere, come le monoposto da competizione: può diventare roadster, con l'aggiunta del parabrezza, o targa con un T-Frame o coupé aggiungendo due portiere con apertura ad ala di gabbiano. L'ala posteriore, per chi vuole utilizzare la vettura prevalentemente in pista, permette di raggiungere eccezionali livelli di carico aerodinamico.

128

QE | AUTO | 2020

EMILIA-ROMAGNA DI PASSIONI

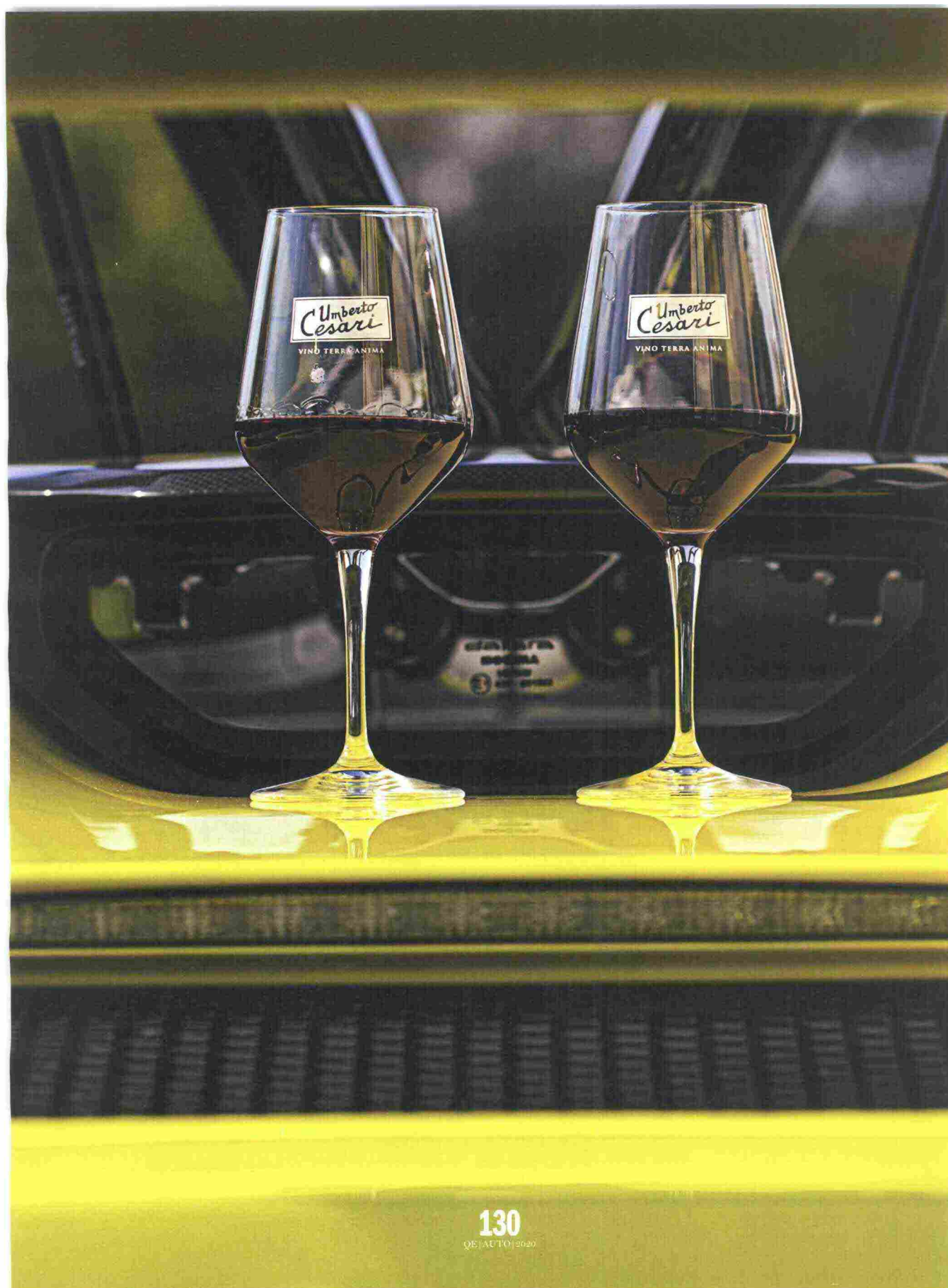
TESTO DI FRANZ BOTRÉ FOTO DI STEFANO SCATA

ECCELLENTI FRUTTI DELLA TERRA



129

Q1 | AUTO | 2020



130

QE|AUTO|2020

EMILIA-ROMAGNA DI PASSIONI



Emilia-Romagna, terra di passioni. Alto artigianato che dà vanto al territorio di appartenenza, come nel caso della tavola, qui si va dall'Osteria Francescana alle grandi trattorie, passando per i motori, per dirne due Ferrari e Dallara, senza dimenticare il vino. Qui nessun blasone alle spalle, ma spalle comunque larghe per dare risalto a Lambrusco, più diffuso in Emilia, e Sangiovese, bacca rossa che domina la Romagna. Le colline di Castel San Pietro sono proprio al confine tra Emilia e Romagna. Qui nasce un'azienda chiamata **Umberto Cesari** più di 50 anni fa. L'idea che l'ha sempre guidata è legata al voler uscire dai cliché, produttivi e commerciali, che spesso limitano, e hanno limitato, il Sangiovese romagnolo. Per questo iniziano a sperimentare, negli anni 70, i primi blend di Sangiovese e Cabernet Sauvignon e decidono che il mercato per loro non potesse avere solo i confini della riviera romagnola. Oggi l'azienda guidata da Gianmaria Cesari continua a portare avanti le scelte degli esordi, uno dei vini aziendali è la prima etichetta italiana in Canada, rilanciando al tempo stesso sfide sempre nuove. L'ultima, in ordine di tempo, è il Resultum. Anni di conoscenza del proprio territorio generano oggi un Sangiovese che rimane immacolato da lunghi invecchiamenti in legno, perché matura solo in bottiglia; oggi sul mercato è presente l'annata 2012. Come la Dallara Stradale che nasce pura ed essenziale, tetto, portiere e alettone sono optional, il Resultum è l'esatta, e più pura, trasposizione liquida delle colline su cui cresce. Colline con strade affascinanti nella loro sinuosità ma non sempre adeguate come manto stradale, spesso rappezzate.

Qui non è come la pista e l'asfalto drenante è per altri tracciati: ma la Dallara Stradale non si scompone grazie anche alla regolazione elettronica dell'altezza delle sospensioni, ecco che basta quel centimetro e mezzo di escursione per far sì che ci si diverta in ogni situazione. Una «fuoriserie» che regala emozioni fuori dal normale: il rapporto tra peso (855 kg) e potenza (400 cv) è entusiasmante, le traiettorie sono perfette, la voglia di essere in pista è irresistibile, il cambio manuale a sei marce ti conquista (c'è anche robotizzato) e la doppia mappatura della centralina (400 o 300 cv) permette di usufruire della potenza che si vuole. Siamo al cospetto di una vettura che l'ingegner Giampaolo Dallara ha studiato bene: per esempio, complimenti per l'accesso al posto guida, io che non sono poi più così magro, mi sono calato come si fa su una macchina da corsa e sono scivolato dentro senza alcun problema, ho puntato il piede destro al centro del pozzetto davanti al sedile dove c'è un apposito spazio per mettere il piede, ho smontato il volante, mi sono seduto e poi ho regolato la distanza della pedaliera con l'apposita leva trovando la posizione giusta. Più difficile scriverlo che farlo. Entusiasta della Stradale anche Gianmaria Cesari: «Ho trovato in questa macchina, a costo di sembrare immodesto, tanti punti di contatto con la nostra visione e la nostra realtà: la ricerca della qualità, per esempio. È una vettura estrema, che ti dà proprio l'essenza della passione, che sono valori nei quali anche io mi ritrovo. Per fare il nostro mestiere ci vuole tanta passione. Così come traspare in questa Stradale che l'ingegner Dallara ha definito "la somma di tutti i miei errori". Firmerei adesso per fare come lui e poter dire tra

In alto, da sinistra, Franz Botré e Gianmaria Cesari all'ingresso della cantina **Umberto Cesari** di Castel San Pietro Terme, Bologna (umbertocesari.com): tra loro, un calice di Resultum, 100% Sangiovese, potente e armonioso, strutturato e aromatico (63 euro), e la Dallara Stradale, due posti, 400 cv, 855 kg (da 189.500 euro, dallara.it). A fianco, calici di Resultum sul vano che ospita il propulsore, 4 cilindri turbo di 2,3 litri da 400 cv montato centralmente in posizione trasversale, protetti dall'ala posteriore.

131

QE|AUTO|2020



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

EMILIA-ROMAGNA DI PASSIONI



30 anni: «Questa è la somma di tutti i miei errori». Quindi grande emozione e grande orgoglio. Della vettura, mi piace l'essenzialità, c'è tutto quello che serve. Niente di più. Anche il nostro modo di fare vino è essenziale...». Vite parallele tra i vini della cantina di Castel San Pietro Terme, Bologna, e le vetture sportive da pista e da strada di Giampaolo Dallara da Varano de' Melegari, Parma: distano 160 chilometri, che la Stradale percorrerebbe in un attimo, ma sono uniti dalla qualità e dall'eccellenza. «Quando salgo su una macchina sportiva non voglio sistemi o compromessi», continua Cesari, «così come quando voglio un grande vino, ne voglio uno del territorio». La Dallara Stradale non scende certamente a compromessi: è un'auto molto semplice, con cui prendi facilmente confidenza. «È la macchina più stradale tra le macchine da corsa, non a caso si chiama Dallara Stradale», commenta Cesari. «Di solito pensi a Dallara come l'essenza delle auto di Formula 1, pensi al centesimo o al millesimo di secondo limato perché il carico aerodinamico del loro telaio è diverso dagli altri, quindi penso all'estremo: è stradale, omologata, quindi è chiaro che qualche compromesso ci deve essere. È una macchina giustissima: nel nome, nei pesi, nell'assetto. Il suo ambiente è sicuramente il circuito ma, rispettando tutti i limiti, è una macchina che dà una grande soddisfazione». Anche la frenata è bella, aggiungo, anche se le strade che abbiamo percorso sono spesso sconnesse, ciononostante non abbiamo sofferto e la vettura ha reagito bene, è «umana» malgrado sia estrema. Per quanto riguarda il colore giallo della Stradale, il patron della **Umberto Cesari** ha le idee chiare: «Per me giallo rappresenta un'altra casa automobilistica

molto famosa di questa terra, quindi lo lascerei alla Ferrari. A me piacciono molto le macchine nere: per me questa Stradale, nera, sarebbe di una "cattiveria" estrema e mi farebbe paura trovarmela in autostrada. O penserei a qualcosa di trasversale e la farei blu notte puntando sull'eleganza a contrasto con la sportività».

La passione e la competenza per le automobili è evidente in Cesari: osservando le portiere ad ala di gabbiano che aggiunte al tettuccio T-frame trasformano la Stradale da carrozzeria barchetta di base a targa e quindi a coupé, si scopre come questo signore del vino è affascinato dall'ala di gabbiano per antonomasia: «È il mio sogno di bambino: la Mercedes 300 SL W194, auto da competizione da cui sarebbe nata la Gullwing, per me è l'essenza dell'automobile, considerato che è degli anni 50». Già, nel 1954, quando debutta l'Ali di Gabbiano, Giampaolo Dallara aveva 18 anni e da lì a cinque anni, quando **Umberto Cesari**, il padre di Gianmaria, si dedica invece con passione alla viticoltura, specializzandosi sui vitigni autonomi e acquistando nel 1964 il primo podere, si laurea in ingegneria aeronautica e inizia a lavorare alla Ferrari, passando poi alla Maserati, alla Lamborghini (dove progetta un'altra auto icona come la Miura) e alla De Tomaso. Nel 1972 fonda la Dallara Automobili da competizione nel paese natale di Varano de' Melegari, mentre Cesari celebra il secondo anno di export negli Stati Uniti. E se di Usa parliamo, come non citare l'Indy Car e gare come la 500 miglia di Indianapolis dove Dallara si afferma al punto che nel 2012 apre una factory proprio a Indianapolis? L'Emilia-Romagna e l'America sono più vicine di quanto si possa pensare...

In alto, la Dallara Stradale tra i calanchi azzurri, rocce argillose che favoriscono un clima mite e rendono il suolo ottimale per la viticoltura selettiva. A fianco: 1. Passito Colle del Re, dolce, caldo e avvolgente (20 euro). 2 e 5. Franz Botré e Gianmaria Cesari al volante studiano la Dallara Stradale e si confrontano con un calice di rosso. 3 e 6. Lunga 4,18, larga 1,87 e alta solo 1,04 metri, la vettura ha un telaio monoscocca e carrozzeria in carbonio, frames in alluminio. Il coefficiente di carico aerodinamico ottenuto le consente di ottenere valori di carico verticale fra i più elevati tra le vetture GT stradali. 4. La cantina della **Umberto Cesari** con un messaggio di vita dal sapore calcistico. 7. Il volante racing della barchetta. 8. Campioni di bianco in assaggio.