

INTERNET

IL NUOVO WEBSITE DALLARA, PIÙ MODERNO E FUNZIONALE, È STUDIATO PER RACCOGLIERE LE SFIDE DELLA COMUNICAZIONE INTEGRATA DEL TERZO MILLENNIO. CE NE PARLA L'AD DI DALLARA AUTOMOBILI ANDREA PONTREMOLI

SUPER FORMULA

L'INGEGNER WALTER BIASATTI CI SVELA I SEGRETI DELLA MONOPOSTO DALLARA PROGETTATA PER IL CAMPIONATO GIAPPONESE CHE È GIÀ SCESA IN PISTA

INDYLIGHTS

LA CATEGORIA AMERICANA SI PROPONE COME CULMINE DI UNA FILIERA DESTINATA A FORMARE LE NUOVE GENERAZIONI DI PILOTI. OBIETTIVI E FILOSOFIE DELLA SERIE IN UNA INTERVISTA ESCLUSIVA CON IL PROMOTER DAN ANDERSEN



«In rete con il futuro»

ANDREA PONTREMOLI, AD DI DALLARA AUTOMOBILI,
CI RACCONTA COME È NATO E A CHE COSA PUNTA IL NUOVO WEBSITE
DELL'AZIENDA: UN'INFORMAZIONE PIÙ COMPLETA E INNOVATIVA
E UN'ATTENZIONE PIÙ "SOCIAL" VERSO IL VASTO PUBBLICO
DEGLI APPASSIONATI DI MOTORSPORT



Ingegnere Pontremoli, da che cosa è nata l'esigenza del nuovo web site?

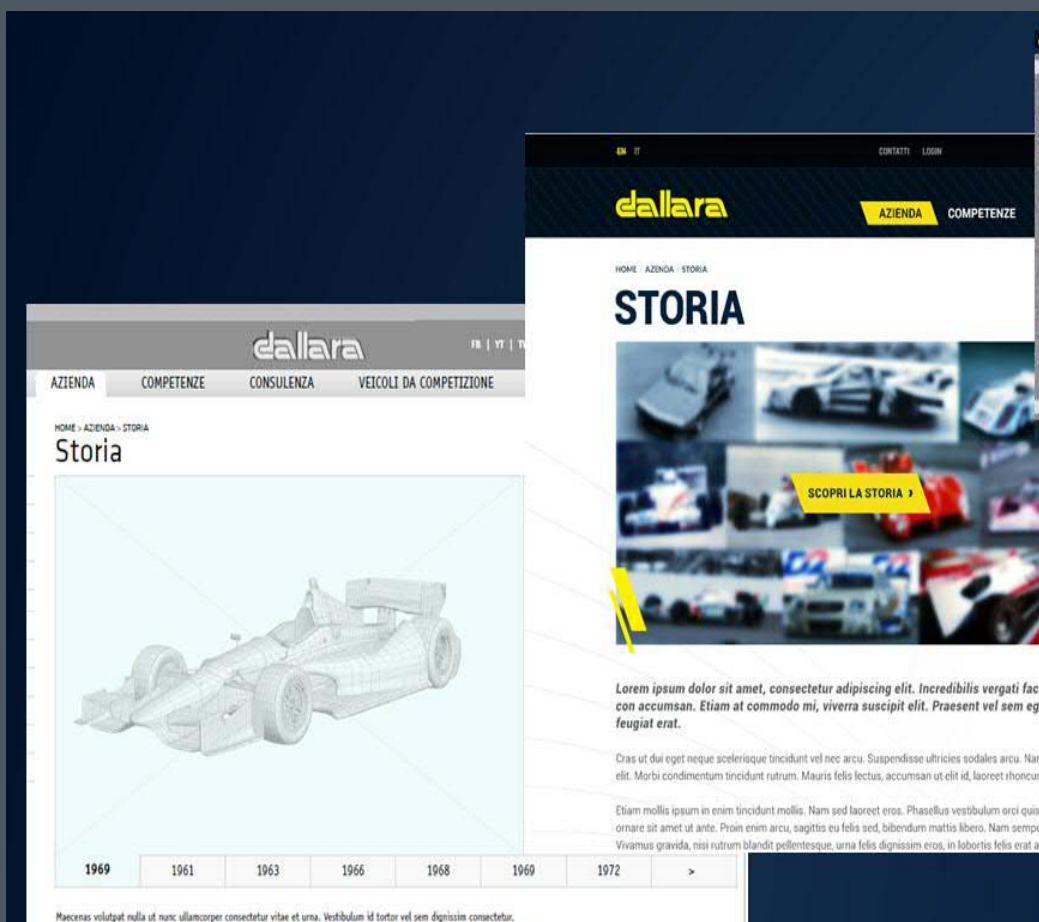
«La nostra epoca è caratterizzata dalla velocità delle informazioni, a noi piace correre, perciò nell'ottica di rispondere alla crescente richiesta d'informazioni riguardanti la nostra realtà aziendale abbiamo deciso di mettere a disposizione una voce concreta ed univoca, mantenendo come stella polare quello che ha da sempre caratterizzato la storia dell'azienda: l'innovazione. Il nostro slogan è la Ricerca dell'Eccellenza, perciò, per una persona che cerca informazioni sulla Dallara, le risposte devono essere d'eccellenza».

Quali sono le novità più importanti e a cosa puntano?

«Le novità sono molteplici, sicuramente quella di primo impatto è l'architettura grafica. Rispetto al vecchio sito abbiamo cercato di lavorare molto sui colori e sulla leggibilità. Altro tema importante che è stato affrontato nel progetto è l'accessibilità da mobile. Ormai quasi tutti hanno uno smartphone o un tablet, perciò un sito web deve essere "navigabile" da tutti i dispositivi che si possono connettere a internet. Un altro aspetto importante è la possibilità di avere informazioni su tutte le competenze e le attività legate all'azienda, con tantissime immagini e una sezione storia dove si possono conoscere tutti i passi più importanti dell'azienda: dalla sua fondazione fino ai traguardi odierni. Abbiamo deciso di essere ancora più 'social', con la creazione di 4 profili ufficiali Dallara (Facebook, Twitter, LinkedIn, Youtube) in cui tutti potranno avere un contatto diretto con noi, ed inoltre è disponibile un servizio di newsletter, dove è possibile iscriversi ed essere aggiornati con le ultime novità Dallara».

Ci può dire che risorse sono state impiegate per la progettazione e la realizzazione del sito?

«Il progetto è molto innovativo perché ha coinvolto tutta l'azienda, ogni reparto ha contribuito, con la propria competenza,



alla riuscita del tutto. La logica di base è la stessa utilizzata per la progettazione, lo sviluppo e la produzione di una macchina da competizione. Si è partiti dalla progettazione e poi in fase di sviluppo ognuno ha contribuito fornendo i contenuti di propria conoscenza. Siamo addirittura riusciti a fare alcune "sessioni" di test interni prima di arrivare

alla pubblicazione finale».

Con il nuovo web site gli utenti potranno «entrare» più direttamente nella factory? Avete in mente iniziative per coinvolgere ancora di più gli "internauti"?

«Sì, vogliamo far entrare sempre di più le persone nel "behind the scene", stiamo

cercando di farlo attraverso i social network, con l'utilizzo di particolari hashtag. Vogliamo rendere partecipi tutti di quello che sta a monte del prodotto, di come si ottengono determinati tipi di competenze. E' un po' quello che stiamo facendo nel nostro centro di 'edutainment' a Indianapolis: educare divertendo».

Avete un'idea del profilo dell'appassionato che visita/visiterà il nuovo website? Qual è la location più esotica da cui avete ricevuto un click?

«I profili saranno molteplici: dal classico appassionato IndyCar, all'entusiasta di Super Formula giapponese, dai nostalgici della Formula 3 storica agli ingegneri della Formula SAE, insomma gli appassionati di motorsport. Abbiamo la fortuna di avere contatti da tutte le parti del mondo, dall'Argentina alla Nuova

internet e i social network per una azienda come Dallara?

«Come dicevamo prima, le informazioni viaggiano ad una velocità non più sostenibile per i "vecchi" metodi di comunicazione. Oggi è importante utilizzare i social network, naturalmente in modo corretto, prima di tutto perché se non sarai tu a farlo, qualcuno lo farà al tuo posto, ma soprattutto perché sono uno strumento di dialogo diretto con le persone interessate a te e a quello che fai».

Le nuove tecnologie in campo informatico cambieranno anche il modo di vivere le gare da parte degli appassionati?

«Sicuramente sì, cominciamo già a vedere i primi risultati con le cronache in diretta degli appuntamenti motoristici, credo

vedremo qualche passo avanti ulteriore in questo senso con il nuovo campionato di Formula E, in cui noi siamo parte attiva e dove si parla già di coinvolgimento attivo nella gara degli appassionati tramite i social network».

Un website nella sua visione è più uno strumento di comunicazione, un modo di imporre il brand, o una sonda capace di capire le tendenze e i gusti del mondo e ricavarne indicazioni utili per la produzione?

«Prima di tutto uno strumento di comunicazione, che ti permette di condividere quali sono le tue competenze, i tuoi valori e la tua missione. È il centro di un moderno ecosistema, possiamo definirlo un ecosistema digitale».



Zelanda, dalla Norvegia al Sudafrica, passando per Russia e India. Le location più particolari sono Whangarei, una cittadina della Nuova Zelanda, e Mililani, alle Hawaii».

In un epoca nella quale persino il Papa utilizza Twitter, qual è l'importanza di una corretta comunicazione attraverso

COMPETENZE



» SHARE IT

PROGETTAZIONE

AERODINAMICA

DINAMICA DEL VEICOLO

PRODUZIONE PROTOTIPALE





«LA INDY LIGHTS È IL FUTURO»

A COLLOQUIO CON DAN ANDERSEN, IL PROMOTER DELLA SERIE AMERICANA CHE SI PROPONE COME CULMINE DI UNA FILIERA STUDIATA PER ADDESTRARE I PILOTI ALLA INDYCAR. IL RAPPORTO CON DALLARA, CHE HA REALIZZATO UNA VETTURA DAGLI STANDARD ELEVATISSIMI, GARANTISCE SULLA QUALITÀ DEL PROSSIMO CAMPIONATO, E RIPROPONE PER GLI ANNI A VENIRE UN «MODELLO AMERICANO» FATTO DI GRANDE SPETTACOLO E BASSI COSTI DI GESTIONE



Zach Veach

Mister Andersen, ci può parlare di cosa l'ha spinto a diventare il promoter della Indy Light Series? Quale è la sua sfida personale? E' contento di come stanno procedendo le cose?

«Negli anni '90 sono stato il promoter del primo campionato USF2000, e dopo averne venduto l'organizzazione sono diventato proprietario di team, prima nelle USF2000 Series, poi nella Star Mazda, infine nella IndyLights. Avevo una scuderia di due macchine e ho vinto alcune gare con JR Hildebrand e Mario Romancini. Nel 2010 la IndyCar mi ha chiesto di ridare vita alle USF2000 series, che erano morte nel 2006; quindi alla fine del 2012 il proprietario delle Star Mazda Series decise di chiuderle, così la IndyCar e la Mazda mi chiesero di aggiungere quella categoria all'organizzazione. All'inizio del 2013 sono iniziati i discorsi con il management dell'IndyCar a proposito di quale direzione

avrebbe dovuto prendere in futuro la IndyLights. Divenne evidente che la serie stava attraversando un momento difficile, e avrebbe potuto non sopravvivere. Ho accettato di incaricarmene per vari motivi, non ultimo dei quali è che credo in questa filiera, che dalla Mazda conduce a Indy, e credo che la IndyLights ne rappresenti il culmine. E' una serie che ha creato tanti top-driver, e di cui c'è bisogno come ultimo gradino per addestrare i piloti ai circuiti, sia ovali sia stradali, prima che diventino piloti di IndyCar. La mia sfida personale è di portare (e mantenere) l'alto livello che il mio staff è riuscito ad ottenere per un numero sempre crescente di team e di piloti. Alla fine sono le persone che contano, e io sono fortunato ad avere un gruppo di alto livello che mi supporta. Siamo molto critici nei nostri stessi riguardi e cerchiamo sempre di migliorarci: fino ad ora ce la siamo cavata bene, ma la perfezione è ancora lontana. Sicuramente c'è molto lavoro da fare».

Quali sono attualmente i rapporti fra Indy Lights e IndyCar?

«La Andersen Promotions ha in essere un contratto con la IndyCar che prevede l'affitto in leasing della serie e di tutti gli equipaggiamenti, con una opzione di acquisto. E' intenzione di entrambe le parti che la Andersen Promotions diventi proprietaria della IndyLight ad un certo punto nel corso dei prossimi anni».

Ci racconta come si è arrivati alla scelta di Dallara come fornitore di telai? Cosa ha giocato in favore della factory italiana?

«Ho ricevuto proposte da tre grandi costruttori, e le mie priorità erano il design della vettura, la sua qualità, la sua sicurezza e il prezzo, sia del telaio sia dei pezzi di ricambio. Dallara costruisce ottime macchine da corsa, molto sicure, e ci ha presentato una vettura assai bella che ha soddisfatto tutte le esigenze mie e del mio



project manager Tony Cotman. E a prezzi molto competitivi. E' stata in effetti una scelta facile, Dallara ha presentato la miglior proposta e il miglior pacchetto complessivo».

Ci può parlare di come si è sviluppato il suo rapporto con la Dallara, specie per quanto riguarda la Dallara America? Quali sono i punti forti dell'azienda italiana? Ha avuto modo di osservare il Simulatore Dallara?

«Il mio rapporto personale con la Dallara Automobili risale a solo pochi anni fa, quando la Andersen Promotion acquistò alcune vetture e le fece correre nella Indy Lights. La Dallara gestisce un'organizzazione molto professionale in Indiana, lavorare con loro è stato un piacere, e le macchine erano ottime macchine da corsa. Quando sei un proprietario di team i prezzi ti sembrano ovviamente sempre troppo alti, ma ora che mi ritrovo dall'altra parte mi rendo conto del perché. E adesso sono i proprietari che vengono da me a lamentarsi... Come marchio, Dallara a mio parere è senza dubbio il leader mondiale nel campo delle monoposto. Ho una fiducia totale in loro, cosa fondamentale perché ho bisogno di un partner affidabile. Non ho ancora avuto modo di vedere in azione il simulatore Dallara, ma non vedo l'ora di farlo».

Ha avuto modo di conoscere l'Ingegnere Dallara?

«L'ho incontrato durante la settimana dell'ultima 500 Miglia di Indianapolis. Abbiamo discusso, insieme con altri ingegneri della Dallara, di come sarebbe possibile modificare la macchina attuale per farla durare ancora vari anni, ma non impiegato molto a capire che non era la soluzione migliore per il futuro della IndyLights».

Quali caratteristiche dovrà avere la vettura del prossimo anno?

«La macchina offrirà tutte le ultime novità in fatto di sicurezza, tecnologia e prestazioni; sarà omologata secondo i criteri Fia e IndyCar, inclusi quelli IndyCar per quanto riguarda i crash-test del telaio e le protezioni del cock-pit. Avrà pannelli anti-intrusione a



tutta lunghezza, protezioni in schiuma EPP dietro e sotto il pilota, pannelli ad assorbimento d'urto per le anche, una monoscocca rialzata per la protezione della testa. Il telaio sarà considerevolmente più leggero, con una

lunghezza aumentata del musetto per migliorare l'assorbimento dell'energia e uno spessore aumentato davanti alle ruote posteriori per una protezione aggiuntiva contro i contatti gomma contro gomma. Altri particolari includono un cambio al volante integrato e un sistema dati Cosworth con uno sterzo appositamente progettato e dotato di display integrale. La potenza verrà fornita da un motore AER turbo a 4 cilindri da 450 HP, con aggiunta di 50 HP "push-to-pass". Le macchine verranno fornite con gomme Moteigi techno mesh in alluminio, freni PFC e ammortizzatori dinamici.

Ha citato il nuovo motore, che sarà per la prima volta a 4 cilindri. Un "downsizing" che ricorda quello avvenuto in F.1 con il passaggio dagli 8 ai 6 cilindri. E' questo il futuro delle corse?

«La potenza e l'efficienza derivata dai 4 cilindri turbo, e il fatto che i costruttori usano sempre di più questo tipo di propulsori per le macchine di produzione, rendono questa mossa intelligente. Io credo che il downsizing sarà il futuro delle corse; sicuramente per quanto riguarda i motori e forse anche sotto altri aspetti».

Ci sarà spazio nel 2015 per un motore prodotto da una grande Casa?

«Abbiamo scelto la AER come motorista, ma c'è spazio per un altro costruttore se vorrà proporsi».

Quale dovrà essere l'obiettivo futuro della categoria? La filiera costituita da F.2000, F.Mazda, Indy Lights e Indy Car diventerà davvero operativa?

«La IndyLights è il vertice della filiera che conduce alla IndyCar. Serve anche ad istruire piloti che si trovano in categorie come i prototipi. Il futuro è solido. Abbiamo già la "Mazda Road" che porta a Indy, una filiera in tre gradini che inizia con il

campionato USF2000, continua con la Pro Mazda e si conclude con la Indy Lights. La Mazda offre ai vincitori un sostegno economico sufficiente a sostenerli fino al gradino successivo. Al mondo non c'è un'altra filiera come questa».

Alcuni piloti che brillano in Indy Lights hanno poi fortuna anche nella categoria superiore, altri si perdono: si è mai chiesto perché?

«Il numero di sedili che si rende disponibile al livello più alto, cioè nella Indy Car, ogni anno è così esiguo che non è possibile garantire neppure che un pilota vincente riuscirà ad approdarvi. Nonostante ciò molti piloti IndyLights riescono a fare passi in avanti, come è successo a Carlos Munoz, Tristan Vautier, Josef Newgarden, JR Hildebrand, Marco Andretti, Graham Rahal, James Hinchcliffe, Ed Carpenter, fino a risalire a Tony Kanaan ed Helio Castroneves. La piramide si restringe al vertice, i piloti sono costretti a vincere ed essere pronti quando si libera un sedile, sfruttando l'occasione che si presenta loro. Il mestiere del pilota professionista non è facile».

Crede che la Indy Lights sarà in grado di produrre piloti da F.1 in futuro?

«Non c'è dubbio che il talento ci sia, ma vista da qui la F.1 mi sembra molto "politica", quindi non so se sia un obiettivo realistico».

Il Motorsport è pronto ad accogliere e addestrare più donne pilota?

«Sì, ce ne sono parecchie che si stanno scaldando in Pro Mazda, e sono pronte a progredire».

Lei è a favore dell'arrivo in Formula 1 di team statunitensi, ed eventualmente anche alla partecipazione nella IndyLight di team europei, o crede che siano due realtà destinate a rimanere separate?

«Sono favorevole ad entrambe le soluzioni, anche se sono sicuro che possedere un team di F.1 rappresenta un cospicuo impegno finanziario. Noi crediamo che i team europei dovrebbero guardare alla IndyCar come ad un modello nel quale ai team è consentito operare con profitto. E poi il clima qui è ottimo, durante la stagione...».

Stefano Semeraro



Largo ai giovani in pista anche l'italiano Ghirelli

La Indy Lights è ufficialmente entrata nella sua nuova era, con l'avvento di Andersen Promotion come organizzatore. La serie, che arriva da due stagioni difficili quanto a numero di partecipanti, continuerà ad andare di pari passo con la Verizon IndyCar Series sia in pista sia nella conferma del programma Road To Indy. Già nella prima tappa 2014 a Saint Petersburg, dove ha trionfato il 18enne dell'Ohio Zach Vech, si sono visti i primi risultati del nuovo approccio, ma il piano di sviluppo è a lungo termine. Dalla prossima stagione, le attuali Dallara, che hanno fornito un pacchetto eccellente in termini di sicurezza, affidabilità e competitività per oltre un decennio, verranno sostituite dal nuovo modello IL15. L'ultima creazione del costruttore di Varano de' Melegari si proporrà come la "prima pietra" di un ritorno in grande stile. L'obiettivo sarà quello di ritrovare una posizione prominente nell'affollato panorama americano delle categorie riservate ai giovani, e di attrarre nuovi ed importanti partner. Da segnalare, sulla griglia di quest'anno, la presenza del driver italiano Vittorio Ghirelli, che corre per il team Moore e a Long Beach ha chiuso con un ottimo quarto posto.



Juan Pablo Garcia



Vittorio Ghirelli



Vittorio Ghirelli

A background image of a Formula 1 race track. Several cars are visible: a red Ferrari in the foreground, a teal Williams in the middle ground, and several others further back on the track. The track is bordered by a grey concrete wall and a black fence.

LO SPETTACOLO SO

WALTER BIASATTI, RESPONSABILE DEL PROGETTO DELLA CATEGORIA, CI SVELA I SEGRETI DELLA VETTURA 2014, DOVE GLI ORGANIZZATORI HANNO CHIESTO E OTTENUTO UNA MONOPOSTO ALLO STATO DELL'ARTE PER QUANTO RIGUARDA DESIGN, SICUREZZA E PRESTAZIONI, MA SENZA PERDERE D'OCCHIO I COSTI. I DRIVER DOPO LA PRIMA GARA SI SONO DICHIARATI ENTUSIASTI DELLA MANEGGEVOLEZZA



STENIBILE



Ingegnere Biasatti, la nuova macchina nei primi test di Suzuka e Fuji si è già rivelata più veloce della vecchia: soddisfatto?

«Sì, molto; specialmente se si pensa che questi test sono stati la prima presa di contatto dei team e i piloti con la nuova macchina. Suzuka è stato uno shakedown a tutti gli effetti».

Quali sono le novità più importanti emerse dai test? Quali i punti forti e quali gli aspetti su cui lavorare ancora?

«I punti forti sono stati la affidabilità e la velocità che si sono visti sia a Suzuka sia a Fuji. Bisogna fare i complimenti a Honda e Toyota perché anche sul fronte motoristico le prove sono state molto positive. C'è ancora qualche piccolo dettaglio da sistemare, ma sono cose che normalmente emergono nei test collettivi con tutte le macchine in pista».

La vettura sta rispondendo agli obiettivi di prestazioni e di spettacolo per cui è stata progettata?

«Gli organizzatori ci avevano fatto richieste specifiche su tre fronti: peso, prestazione e aerodinamica con caratteristiche che rendano agevoli i sorpassi. Per quanto riguarda i primi due punti abbiamo centrato gli obiettivi; per quanto riguarda i sorpassi, fino adesso i commenti dei piloti sono stati positivi, ma dovremmo aspettare le prime gare per avere una risposta definitiva».

Sul piano della sicurezza quali sono le principali caratteristiche?

«La SF14 risponde al 100% al regolamento FIA Formula 1 del 2010; uno dei punti più noti riguarda i pannelli laterali sul telaio in Zylon, un materiale utilizzato per i giubbotti anti-proiettile. I pannelli offrono un alto livello di sicurezza al pilota in caso di urto laterale. Inoltre ci sono le strutture di assorbimento di energia laterali, frontali e posteriori; e tutte e tre devono superare i crash-test definiti dalla FIA. La nuova vettura monta anche i cavi di ritenzione delle ruote, come in F1, per evitare che queste possano staccarsi in caso di incidente. Anche la scocca deve sottoporsi a

diversi test di schiacciamento statico sempre richiesti dal regolamento, dal rollbar alle pareti che contengono il serbatoio benzina».

Anche la SuperFormula è stata "testata" al Simulatore Dallara prima di scendere in pista?

«Più che testata, la SF14 è stata progettata e sviluppata al Simulatore. Abbiamo utilizzato il Simulatore per definire dei parametri chiave come le geometrie delle sospensioni, lo sterzo, la distribuzione di peso e il comportamento aerodinamico. Abbiamo invitato due piloti che corrono nel campionato, uno di Honda e uno di Toyota, Takuya Izawa e Kazuki Nakajima, a testare tutti questi parametri che poi sono passati dal campo virtuale a quello reale, e sono stati poi integrati nel progetto finale della vettura».

Quali sono le indicazioni che vi sono venute, o che avete dato, al personale Honda e Toyota?

«E' stato molto interessante notare che tutte e

due i piloti hanno convenuto sulle stesse soluzioni. Abbiamo sottoposto a entrambi lo stesso programma di prove, e le risposte e i feedback forniti sono risultati molto allineati fra loro. In più, i motoristi hanno anche potuto provare parametri legati ai propulsori, come ad esempio il ritardo nella erogazione di potenza dovuta al turbo, e valutarne l'effetto sulla guidabilità della vettura».

Il design è sicuramente aggressivo: è piaciuto ai giapponesi?

«E' piaciuto molto a tutti gli addetti ai lavori. Il look della macchina è un argomento sul quale abbiamo investito molto tempo, lavorando insieme agli organizzatori in modo di arrivare a un buon compromesso fra design, prestazione aerodinamica e packaging della vettura».

E il feedback da parte dei piloti? Fra l'altro anche l'ex pilota italiano di F.1 Tonio Liuzzi farà parte del campionato: vi ha già detto qualcosa in particolare? Quali doti di pilotaggio secondo lei sono necessarie per sfruttare al meglio il potenziale della macchina?

Quest'anno ci sono diversi piloti con un passato in F1: Nakajima, Liuzzi e Karthikeyan che ci hanno corso, e Rossiter che è stato tester di Honda F1. Poi ci sono altri due piloti con una grandissima

esperienza negli sport prototipi come Lotterer e Duval che sono piloti ufficiali Audi. Tutti loro si sono espressi molto positivamente. Si sono trovati bene con l'handling della macchina e in particolare si sono detti sorpresi della prestazione in curva».

Ci può parlare della situazione del motorsport vista dal Giappone? Anche in Oriente condividono le preoccupazioni europee di creare categorie con consumi e costi sostenibili e con motorizzazioni e specifiche più vicine a quelle della produzione?

«Il Giappone ha una grande tradizione automobilistica, purtroppo anche lì stanno soffrendo gli effetti della crisi. Il motorsport giapponese ha due grandi realtà: Il GT e la SuperFormula, e tutte due le categorie hanno un forte contributo dai motoristi: Honda, Toyota e Nissan, e anche dai fornitori di gomme. Le categorie formative come la F.3 soffrono di più perché ricevono un appoggio economico minore e i piloti faticano a reperire il budget richiesto. Detto questo, anche i giapponesi sono molto attenti ai costi di gestione e di sostenibilità delle categorie, ma senza rinunciare allo sviluppo. Su questo argomento hanno un approccio un po' diverso rispetto a quello europeo, che nell'ultimo decennio ha visto una grande proliferazione di categorie

monomarca che non consentono di intervenire sullo sviluppo della macchina, perché consentono di agire solo sulle regolazioni fornite dal costruttore. I giapponesi vedono l'automobilismo come il campo dove sperimentare e sviluppare tecnologie; è anche se la Super Formula è un campionato con una monofornitura di telai, ci sono diverse aree della macchina lasciate "libere", così che i team possano condurre i propri sviluppi».

Quali saranno i prossimi step in pista e in fabbrica?

«Il prossimo appuntamento sarà il 18 maggio al Fuji. Da parte nostra stiamo fornendo la ultima serie di ricambi, così da garantire un buon stock di componenti per le prime gare».

Infine, che tipo di campionato si attende quest'anno?

«Dal momento che i test in pista sono limitatissimi, come pure il tempo a disposizione durante il weekend, mi aspetto che i piloti con maggior esperienza facciano la differenza. Ci sono inoltre team con grande conoscenza delle piste e delle gomme Bridgestone, forti anche di gruppi di lavori molto affiatati; questo giocherà un ruolo fondamentale nello sviluppo del set-up delle macchine. Mi aspetto un campionato serrato fra coloro che per primi arriveranno a capire come mettere a punto le vetture. I rookies, insomma, faranno un po' più di fatica ad emergere in questo primo anno».

Stefano Semeraro

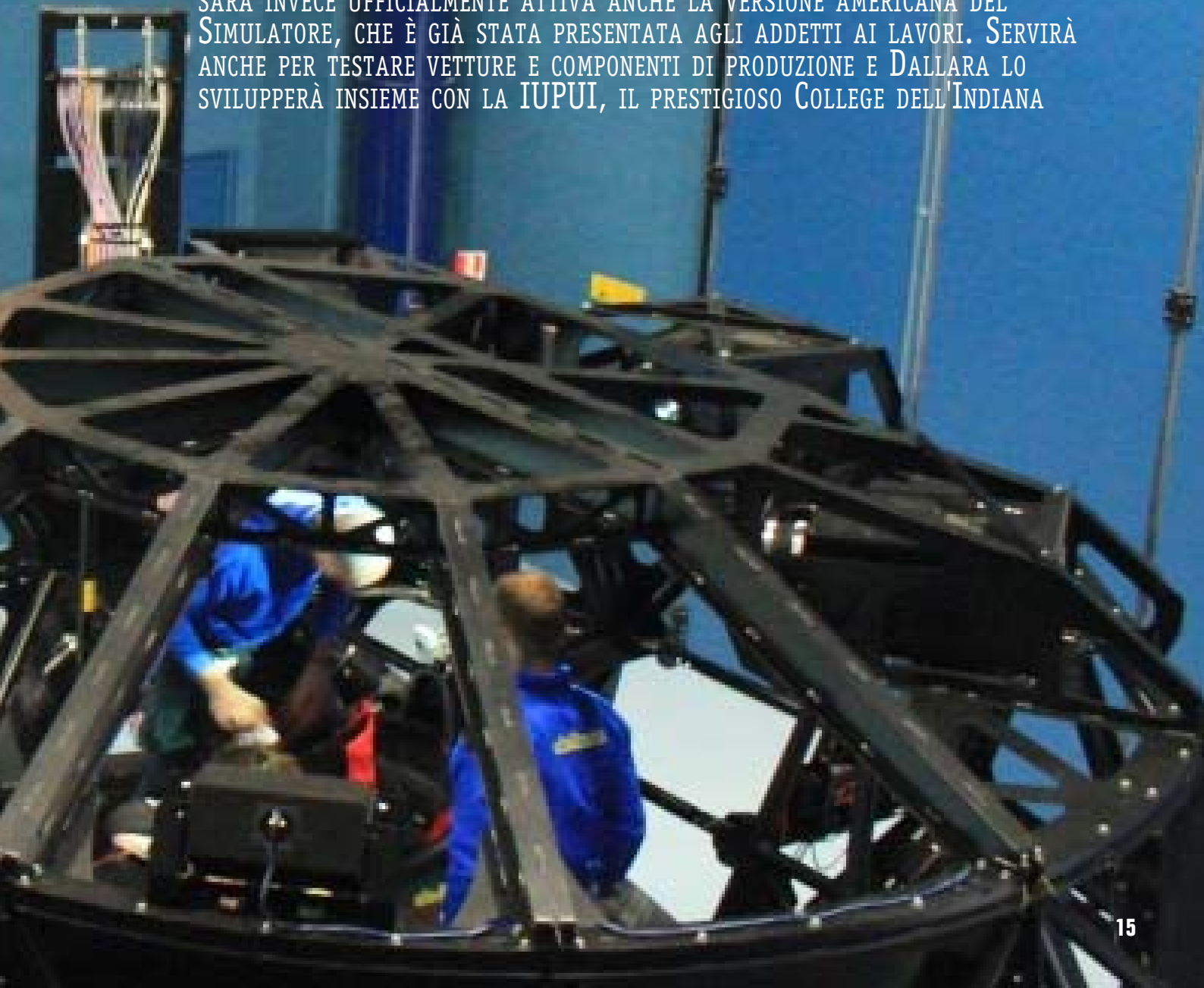
>Gli highlights della prima gara a Suzuka





IL SIMULATORE DEI DUE MONDI

IL TEAM PENSKE A FEBBRAIO HA FATTO VISITA AL FUTURISTICO "RAGNO" DI VARANO, DOVE MONTOYA, CASTRONEVES E POWER HANNO POTUTO METTERE A PUNTO LA PREPARAZIONE PER LA STAGIONE 2014. FRA POCCHI GIORNI A INDIANAPOLIS SARÀ INVECE UFFICIALMENTE ATTIVA ANCHE LA VERSIONE AMERICANA DEL SIMULATORE, CHE È GIÀ STATA PRESENTATA AGLI ADDETTI AI LAVORI. SERVIRÀ ANCHE PER TESTARE VETTURE E COMPONENTI DI PRODUZIONE E DALLARA LO SVILUPPERÀ INSIEME CON LA IUPUI, IL PRESTIGIOSO COLLEGE DELL'INDIANA



Helio Castroneves
e Will Power
in visita
alla factory
Dallara



Power e Castroneves con l'ing. Toso



C'è una tecnologia in più che collega Italia e USA, Varano de' Melegari e Indianapolis, attraverso la Dallara Automobili. Si tratta del Simulatore, che da fine aprile sarà disponibile in... copia anche al Motor Speedway, presso la sede americana della factory. In febbraio a fare visita al Simulatore di Varano erano stati dirigenti e piloti della Penske, con in testa Juan Pablo Montoya. Molti piloti e tecnici della IndyCar in passato avevano avuto modo di sperimentare il prezioso strumento di lavoro della Dallara, un ragno da 650 tonnellate, che sfrutta 16 monitor e oltre 1700 metri di fibra ottica, ma per il campione colombiano si è trattato della prima volta. «Guidare immersi lì dentro è veramente pazzesco - ha dichiarato Montoya, che quest'anno ha ridibuttato nella serie americana - e si è rivelato utilissimo per allenarmi a gestire le velocità elevatissime e familiarizzare con i punti di staccata delle varie piste, anche perché su alcuni tracciati in calendario adesso nell'IndyCar io non ho mai gareggiato». Un entusiasmo condiviso anche dai suoi colleghi Will Power ed Helio Castroneves. In futuro però i team americani potranno fare "palestra" direttamente a Indianapolis, grazie al Simulatore che presto entrerà ufficialmente in funzione nell'impianto che da due anni fa da base alla Dallara Usa. Per poterlo utilizzare è stato necessario

ancorarlo direttamente al terreno, visto che i suoi movimenti "tellurici" avrebbero rischiato di far tremare l'intero edificio, e rispetto al "fratello maggiore" - con il quale sarà collegato in maniera da condividere dati e programmi - è ancora più avanzato per quanto riguarda le tecnologie impiegate. Il Simulatore americano non sarà però riservato solo alle competizioni.

«Verrà utilizzato anche a supporto di altri progetti industriali - spiega Stefano De Ponti, CEO della Dallara Usa - da quelli che interessano le vetture di produzione a quelli di competenza dei costruttori di pneumatici. E' adatto a testare ogni singolo componente con grande precisione, ed è solo utilizzandolo che scopriremo tutte le sue possibili applicazioni». Alcune delle quali verranno sviluppate in collaborazione con la IUPUI (Indiana University, Purdue University of Indiana), il famosissimo College dell'Indiana con il quale Dallara ha da tempo avviato una proficua partnership. «Fra Dallara e IUPUI c'è un accordo congiunto per sviluppare al simulatore progetti degli studenti del college, e non esclusivamente racing», spiega De Ponti. «Gli studenti avranno poi la possibilità di fare uno stage presso Dallara LLC. Il simulatore quindi è un'eccellenza italiana che sicuramente contribuirà ad alzare il livello dell'innovazione tecnologica e dell'economia nello Stato dell'Indiana. Un fiore all'occhiello da mostrare a tutto il panorama tecnologico americano».



Power all'interno del simulatore



«UN 'ESP



ERIENZA NO-LIMITS»

CON MOLTA UMILTÀ, MATURITÀ E CONSAPEVOLEZZA,
IL 19ENNE LUCA GHIOTTO SI AVVICINA ALLA WSR
CHE DISPUTERÀ COL TEAM DRACO PONENDOSI COME OBIETTIVO QUELLO
DI GIOCARSELA CON GLI ALTRI DEBUTTANTI DELLA SERIE,
GASLY E ROWLAND, CON I QUALI LOTTAVA NELLA EUROCUP RENAULT.
E HA GIÀ INIZIATO A GODERSI LE PRESTAZIONI DELLA SUA NUOVA DALLARA



Luca Ghiotto

Luca Ghiotto è l'unico italiano fresco di conferma al via della World Series Renault 3.5 2014. E la situazione non sembra destinata a cambiare. Non è una responsabilità da poco per un rookie, ma il veneto alla pressione è abituato. Viene infatti da due stagioni tiratissime in cui ha chiuso i campionati che disputava al secondo posto, dopo lotte sul filo dei punti chiuse solo all'ultima gara. Dopo tre anni nelle serie propedeutiche (F.Abarth e F.Renault 2.0) la firma con la Draco rappresenta per lui un grande salto, a cui ha però già dimostrato di essere pronto con le ottime performance messe in mostra nei test che hanno chiuso il 2013. Per Italiaracing ha fatto un bilancio della sua giovane carriera e raccontato le sue aspettative per la stagione in arrivo.

Come ti senti dopo l'annuncio della firma? È stata la naturale conseguenza delle buone sensazioni date dal test dello scorso novembre ad Alcaniz?

"Beh sì, diciamo che tutto è iniziato con quel test. Da una parte le prestazioni hanno dimostrato che ero pronto per il salto in World Series Renault, dall'altra il feeling con lo staff Draco è stato immediato e reciproco. Si sono detti soddisfatti del mio approccio, mi hanno elogiato per impegno e professionalità e per un pilota è una grossa gratificazione, specialmente quando gli attestati di stima vengono da un gruppo così esperto. Io sono rimasto a mia volta molto colpito: in WSR tutte le squadre sono professionali, ma Draco mi è sembrata avere una marcia in più. Ho avuto altre offerte per il 2014, ma sinceramente ero certo fin da subito di volere loro".

Nei test hai mostrato subito un buon passo nonostante fossi al debutto assoluto sulla monoposto Renault 3.5. La macchina è stata come te la aspettavi?

"Più o meno. Dal punto di vista della guida ho assimilato abbastanza in fretta l'uso dei freni in carbonio, mentre credo che per un rookie la cosa più difficile sia capire il limite della macchina in curva, perché il carico aerodinamico permette di entrare a velocità pazzesche e prendere comunque la corda. Si tratta, però, solo di accumulare chilometri, poi diventerà naturale. Mi aspettavo una macchina molto 'fisica', i racconti di altri piloti che l'hanno guidata e dei responsabili delle squadre mi avevano messo in guardia, ma quando ci sono salito l'ho trovata ancora più dura di quanto credessi. Non ha servosterzo e quindi è faticosa per le braccia, ma è soprattutto il collo che soffre, a causa delle accelerazioni laterali a cui non si è assolutamente abituati venendo dalle macchine più piccole".

La vettura della F.Renault 3.5 è la prima Dallara che guidi in carriera, cosa ti ha colpito quando hai avuto modo di analizzarla a fondo la prima volta?

"Sicuramente l'attenzione al dettaglio. In ogni minimo particolare, dall'abitacolo al modo in cui i vari pannelli della carrozzeria combaciano, sembra che si sia cercata la perfezione. Una filosofia costruttiva da Formula 1, il che ha perfettamente senso visto che questo campionato vuole preparare i piloti per il Circus".

E dal punto di vista prestazionale?

"Mi aspettavo di essere colpito dal motore, ma in realtà anche se 530 CV sono tanti ci si abitua in fretta alla spinta e alla necessità di dosare l'acceleratore. Quello che colpisce molto di più è la dinamica della vettura, specialmente nelle curve veloci dove trovare il limite è difficile perché... sembra che non ci sia! A volte la



macchina dà l'idea di poter sostenere qualunque velocità in curva, e ti trovi a spingere sempre di più giro dopo giro. Anche la frenata è impressionante, con l'impianto in carbonio si può frenare fortissimo e molto tardi, e la risposta rimane sempre ideale".

Quali sono le piste su cui non vedi l'ora di guidarla?

"Stiamo parlando di una macchina che si esalta sulle piste con curve veloci, per cui senza dubbio Jerez, Nurburgring e Spa. L'Eau Rouge non era nulla di particolare con la F.Renault 2.0, ma sono certo che con questa monoposto sarà tutta un'altra storia!".

Quindi il tuo inverno è stato concentrato sulla preparazione fisica?

"Come mai prima. Basti dire che dai giorni seguenti il test di Alcaniz di novembre ad oggi la forza del mio collo è raddoppiata. Ho passato tre mesi in palestra, sei giorni alla settimana per più di tre ore al giorno. Del resto è un lavoro che bisogna concentrare in questo periodo





stesso, ma è stata una lezione utile. Diverso il discorso per la F. Renault: nella prima metà della stagione ho sofferto abbastanza l'adattamento alle gomme Michelin, che sono molto diverse dalle Kumho che ho usato fino al 2012. Le gomme della F.Abarth infatti erano durissime, e per portarle in temperatura bisognava maltrattarle con una guida sempre al limite, quasi rallistica. Le Michelin montate sulla F.Renault invece sono molto morbide, e per trarne il meglio bisogna adottare uno stile molto pulito. Inizialmente non sono riuscito a farlo, e così ho perso qualche punto di troppo".

Ci dici un pregio del Ghiotto pilota e un difetto che ancora devi correggere.

"Un pregio credo che sia il sangue freddo. Non è facile smuovermi durante un weekend di gara, anche nelle situazioni più complicate non perdo la concentrazione e credo sia una bella dote quando si corre ad alti livelli. Per quanto riguarda i difetti, ho lavorato davvero sodo per eliminare quelli che avevo fino ad oggi".

Obiettivi realistici per il 2014?

"So che non sarà un anno facile, che ci sarà moltissimo da imparare un weekend dopo l'altro. Detto questo, nei test di Alcaniz io, Gasly e Rowland, i piloti con cui combattevo nella Eurocup Renault e che si sono piazzati al primo e secondo posto, siamo stati quasi sempre nello stesso decimo di secondo, per cui l'obiettivo che mi pongo è riuscire a lottare alla pari con loro. Vorrebbe dire contendersi il titolo riservato ai rookie, quindi sarebbe già un ottimo risultato".

Filippo Zanier

invernale, perché poi durante la stagione i fine settimana di gara e le sessioni di test non lasciano il tempo per un allenamento così pesante. So che il 2014 sarà impegnativo da tutti i punti di vista, e non voglio lasciare nulla al caso".

Finora in monoposto avevi gareggiato soltanto con la Premia, ora passi a Draco che è un altro team con staff quasi completamente italiano. Ha avuto un peso la nazionalità nella scelta della squadra per il 2014, magari cercando l'atmosfera giusta?

"Sinceramente no. Abbiamo già concordato che in Draco lavoreremo parlando inglese, per cui la lingua e la nazionalità non hanno avuto alcun peso nella nostra scelta. Credo che se un pilota vuole fare il professionista non possa porsi di questi problemi e debba essere

pronto a lavorare con il team che ritiene migliore per la propria carriera, indipendentemente dalla provenienza".

Parliamo della tua carriera fino ad oggi. Tredici vittorie, otto arrivi a podio e undici pole nelle ultime due stagioni sono un bottino impressionante, ma che non è bastato a vincere un campionato visto che sia in F.Abarth nel 2012 che in F.Renault ALPS l'anno scorso hai chiuso secondo. C'è qualcosa che ti rimproveri?

"Per quanto riguarda l'Abarth due anni fa la lettura è molto semplice. Credo di aver collezionato sei o sette ritiri dovuti a miei errori, e visto che ho perso il campionato per una manciata di punti sarebbe bastato arrivare al traguardo in una o due occasioni in più per portare a casa il titolo. Non posso che prendermela con me





«LA PRESENZA IN PISTA È UNA FORZA DI DALLARA»

DALLARA DA SEMPRE PRODUCE LE VETTURE CHE I PILOTI UTILIZZANO NEI PRIMI ANNI DELLA LORO CARRIERA, RIVESTENDO QUINDI UN IMPORTANTE RUOLO FORMATIVO. UN ESEMPIO DI QUESTI È ANTONIO GIOVINAZZI, PILOTA ITALIANO NATO A MARTINA FRANCA IL 14 DICEMBRE DEL 1993, HA DEBUTTATO NEL 2013 NELLA FIA FORMULA 3 EUROPEAN, E NEL 2014 RIPETERÀ QUESTA ESPERIENZA CON IL TEAM CARLIN, CON L'OBIETTIVO DI PUNTARE AL TITOLO



Per la prima volta nella tua carriera hai guidato una vettura progettata da Dallara. Come ti sei trovato?

«Molto bene. Per me si è trattato di un esordio molto positivo tecnicamente. Non c'è stato nessun problema dal punto di vista strutturale per tutto l'anno, quindi mi ritengo più che soddisfatto».

Qual è, a tuo avviso il punto di forza di questa monoposto?

«La F3 ha davvero tanta downforce. Arrivando da una macchina come era l'Abarth, ho riscontrato un notevole salto di qualità nel prodotto Dallara, ed il carico

aerodinamico è il primo "ostacolo" che i piloti devono imparare a controllare per capire come funziona una macchina da corsa».

Cosa invece pensi si potrebbe migliorare nei prossimi progetti?

«La mia esperienza al momento non è tale da poter dare giudizi sotto questo aspetto. Penso che il progetto sia davvero molto buono».

Hai mai visitato la sede di Varano?

«Non ho ancora avuto questa opportunità ma spero di potervi andare presto».

In che modo un pilota avverte la vicinanza del costruttore delle vetture in pista?

«C'è sempre un rappresentante dell'azienda in circuito e questo è molto importante per le squadre dal punto di vista dell'assistenza e dei ricambi. Inoltre in questa mia prima stagione ho potuto instaurare un bel rapporto personale con loro, potendo scambiare impressioni e opinioni sulla vettura, ricevendo anche sotto questo aspetto un grande aiuto per il mio apprendistato».

Antonio Caruccio



Il cuore delle corse

Terza puntata del nostro viaggio con l'Ingegnere Toso della Dallara nel mondo affascinante del motorsport. Questa volta, a poche settimane dalla tragedia di Le Mans, partiamo dal senso che ha ancora oggi correre in macchina per arrivare a capire quali sono i vantaggi, le controindicazioni, le ricadute economiche, i costi e le prospettive delle corse in auto. Ecco le cifre di quanto costa una stagione al vertice, e un consiglio per chi aspira a diventare il prossimo Todt o il prossimo Ecclestone.

Stefano Semeraro e Andrea Toso

Andrea, ogni volta che una tragedia macchia il mondo delle corse, si riaffaccia la domanda di molti: ne vale la pena?

«Stefano, questa è la domanda fondamentale del Motorsport e per questo ricorre più volte nelle parole e nei pensieri che ci scambiamo. Cerchiamo di immedesimarci nei vari attori di questa rappresentazione. Per il pilota ne vale la pena? Il più delle volte sì, perché il pilota giovane e talentuoso, in salute e pieno di certezze sul proprio valore, accetta il rischio remoto in cambio della promessa di gloria. Per il pubblico? Sì indubbiamente: velocità, rumore e sangue nei fatti creano le emozioni e l'intrattenimento per cui il pubblico paga il biglietto o la connessione satellitare e questo pagamento dà il diritto di assistere ad uno spettacolo pericoloso. Per il personale tecnico coinvolto? Il più delle volte sì perché gli ingegneri affrontano un lavoro stimolante ed eccitante. Per il personale commerciale? Anche per loro sì perché il Motor Racing è un ambito con elevata esposizione mediatica e ciò gratifica chi desidera la luce delle interviste e la contiguità con personaggi famosi. Direi che tutto sommato per molti ne vale la pena perché è nella natura umana appassionarsi e incuriosirsi per emozioni che scuotono la vita quotidiana e "de-vertono" dai bisogni profondi del nostro animo e dagli impegni verso gli altri...»

Qual è oggi la reale ricaduta tecnologica delle corse sulle vetture di produzione? In altre parole: correre ci aiuta ancora a costruire macchine migliori?

«Alla Honda i migliori ingegneri al primo impiego sono assegnati al reparto corse. La freschezza di idee, l'entusiasmo, la

disponibilità di tempo, l'eccitazione di misurarsi con l'urgenza, la motivazione che spinge a realizzare un'impresa difficile, la disorganizzazione creativa, le nuove tecnologie: solo i giovani possiedono queste speranze. Dopo tre/quattro anni trascorsi nel "reparto corse", i giovani ingegneri Honda passano ai veicoli commerciali e in quel contesto più organizzato diffondono e rinvigoriscono gli aspetti positivi della cultura delle competizioni. Questo è un significato molto positivo delle competizioni e penso che lo spirito giovane sia il valore più profondo che questo settore possa generare; alla luce di ciò penso che la ragione prima per cui Honda è rientrata nella Formula 1 sia stata il reclutamento di personale con eccellente attitudine. Se guardo indietro ai miei venticinque anni di competizioni automobilistiche, non posso dire che il mondo delle competizioni abbia generato una profonda ed evidente ricaduta tecnologica sulle vetture di produzione; mi spingo oltre per dire che piuttosto ho assistito al travaso di tecnologie e prodotti verso il mondo delle competizioni in provenienza da altri settori industriali, militare, alimentare ed elettronico, automobilistico di largo consumo. Secondo me le competizioni sono state e sono tuttora un grande "cliente", ma un pessimo "fornitore" per il progresso umano; nelle competizioni non c'è tempo per sviluppare qualcosa di nuovo che abbia un senso per altri settori: spesso le idee, i materiali ed i prodotti della competizione sono troppo specifici per una applicazione ad altri settori».

Mettiamola così: in quali campi – motori, aerodinamica, sicurezza, elettronica... - le corse sono un "banco

di prova" più interessante per la produzione?

«Le automobili che circolano sulle strade tutti i giorni negli anni sono diventate via via più grandi, più pesanti, più complesse e più ricche di dotazioni perché la massa delle persone vuole stare più comoda e faticare meno. Il "prodotto" automobile è oggi un prodotto di largo consumo, per cui sono applicate le le appropriate pratiche tecniche e commerciali: investimento, produzione, distribuzione, aspetti finanziari, ricerche di mercato etc.). Proprio in quanto bene di consumo, per l'industria delle automobili si applica solo una delle due teorie classiche del prezzo, quella del "prezzo di mercato" inteso in rapporto al valore percepito dall'acquirente, applicando i concetti di "brand" e "price premium" e marketing. Al contrario, il prodotto "automobile da competizione" non è un bene di largo consumo e quindi non segue la teoria del "prezzo di mercato", ma la seconda, denominata "teoria del giusto prezzo", già teorizzata da Aristotele e San Tommaso d'Aquino! Su questo torneremo nelle prossime puntate...

Cambiamo prospettiva: dopo anni di circuiti progettati nel "deserto" pare tornino di moda i circuiti cittadini: ma tracciati come Monte-Carlo hanno ancora senso? In che modo e con quali numeri il motorsport può costituire un volano economico per una città, una regione o una macroarea, addirittura uno Stato?

«E' sempre più difficile muovere le persone, sempre più schiave delle playstation: se le persone non vanno alle gare, allora le gare devono andare dalle persone. Ecco perché negli Stati Uniti la Indycar punta decisamente sulle gare nei circuiti cittadini,

VOLETE FARE IL TEAM-PRIMO? STUDIATE DA CHIRURGHI



Jean Todt
presidente della FIA

NCIPAL?



quali Toronto, Baltimora, St.Petersburg, Detroit, Long Beach, San Paolo, Houston....Ecco perché gli organizzatori della Formula E hanno deciso di organizzare tutti gli eventi nei centri cittadini: alberghi, ristoranti, eventi culturali, fiere ed esposizioni, concerti, centri commerciali, infrastrutture sono già a disposizione per invogliare il pubblico a consumare prodotti tangibili e intangibili, esposti a contorno dell'evento. A sfavore degli impianti permanenti ci sono inoltre i costi di trasferimento (a causa del rumore, gli impianti sono realizzati lontano dalla città) e gli oneri di manutenzione. Per queste ragioni è conveniente, per chi risponde del conto economico e insegue un profitto, considerare una struttura temporanea, "leggera", nomade».

Che tipo di curriculum serve oggi per diventare un buon team principal e/o lavorare ad alto livello nel settore dirigenziale del motorsport? Quali sono a livello i college o le Università che hanno programmi dedicati?

«Cranfield e Oxford Brookes in Inghilterra sono forse le Università più serie e impegnative per formare Ingegneri con una completa cultura del Motor Racing. Tra le altre, soprattutto per la formazione tecnica, vale ricordare Purdue University negli Stati Uniti, il Politecnico di Torino e l'Università di Pisa e Modena-Reggio in Italia.

In quanto a diventare "team principal", le strade sono altre.

Briatore ha iniziato vendendo appartamenti a Cuneo, Jean Todt ha trascorso molti anni come navigatore nelle gare di rally, Frank Williams ha iniziato assemblando e gestendo macchine usate di Formula 1 che acquistava dalle altre squadre a fine stagione: persone che però appartengono ad un passato romantico. Se dovessi dare qualche consiglio per scegliere un team principal per il futuro, penserei ad un ex militare di altissimo grado, ad un ex chirurgo o ad un ex skipper: professionisti che sanno guidare un'organizzazione snella in un contesto incerto e con risorse scarse, che sono abituate a puntare su autonomia e responsabilità dei collaboratori, che hanno sviluppato l'occhio miope che vede bene da vicino per coordinare la tattica e l'occhio

Dizionario

Ingegnere / Engineer,

Ingegnere da Ingegno: Uomo che eccelle nella facoltà di dare peso alle proprie idee, cioè "pensare".

E' la figura di Leonardo da Vinci.

"Engineer" da "engine", tecnico specializzato e sperimentatore appassionato di meccanismi, è la figura di Benjamin Franklin, inventore del parafulmine, delle pinne da nuotatore, il contachilometri (odometro), le lenti bifocali.

Ingegnere e Engineer è un bell'esempio linguistico di falsa traduzione

Bandiera a scacchi

Durante l'epoca dei pionieri americani nel Midwest (1800), dopo le gare di cavalli (questo sembra un tema ricorrente delle nostre puntate!) era sempre organizzato un grande banchetto pubblico. Per segnalare che il pranzo era pronto e che la corsa doveva terminare era esposta una tovaglia a scacchi...

Sponsor

Dal Latino sponsor (in Italiano "Sponsale"), propriamente il garante economico del contratto di matrimonio (spondeo significa promettere solennemente, garantire). Questa parola fu usata nell'accezione ormai frequente a partire dagli anni '30 per indicare qualcuno che pagava gli artisti per la partecipazione ad un programma radiofonico o televisivo. Sponsor indica chi garantisce con i propri fondi la qualità e la funzionalità di un'attività commerciale.

presbite di chi vede bene da lontano per ponderare la strategia. Le organizzazioni "estreme", militari, sportive e mediche, evidenziano il miglior rapporto tra libertà individuale e disciplina collettiva perché "operano" in condizioni difficili e imprevedibili con il massimo di armonia e con la assoluta esigenza di avere un tempo di risposta molto veloce. In una regata di Coppa America la squadra deve sviluppare tattica e strategia in funzione del vento e degli avversari e di conseguenza deve eseguire in sincronia e armonia manovre non pianificate. Una complessa operazione chirurgica dalla durata di diverse ore richiede una pluralità di ruoli e competenze per decidere (letteralmente, la parola significa "dare un taglio netto!") in funzione di situazioni

non prevedibili nel rispetto delle competenze: il contesto non consente riunioni o discussioni, e-mail o quant'altro. Le "teste di cuoio" delle organizzazioni anti-terrorismo, incaricate di condurre interventi pericolosi in caso di attentati e minacce nei confronti di ostaggi civili, sono addestrate in modo che ciascuno possa e debba operare nella massima discrezionalità e autonomia sia di valutazione, sia di decisione, sia di realizzazione; al tempo stesso deve rispettare in modo armonico, diacronico e sincronico, i movimenti degli altri. Queste organizzazioni, in sintesi, evidenziano un rapporto ottimale tra autonomia e disciplina; le regole del gioco sono chiare e soprattutto interiorizzate, non ci sono dubbi sul livello di consenso, sulla gestione dei conflitti, sulla ricerca dei compromessi, sulle riserve mentali».

Facciamo qualche cifra. Quanto costa correre oggi? Proviamo a fare qualche esempio: quanto può costare costruirsi una carriera dal kart alla F.1? Quanto può costare gestire un team in F.3 o in IndyCar?

«Correre costa al pilota e alla squadra esattamente quanto questi sono in grado di raccogliere come sponsorizzazioni: in preparazione ad ogni stagione si spendono tutti i soldi che si trovano, senza pensare troppo ad investire in attrezzature e migliorie. Pochi piloti o squadre, al di fuori della F1, possono pianificare un budget di sponsorizzazione di tre anni o possono contare su risorse pluriennali, tecniche e commerciali, di un grande costruttore. Tutti vogliono vincere tutto e subito e passare alla categoria superiore.

Una stagione di Formula Renault può costare fino a 300.000 euro; per la Formula 3 tra i 400.000 e gli 800.000 euro, in funzione del tipo di campionato; per la World Series circa 1.000.000 - 1.500.000 euro; per la GP2 anche 2.000.000 e più. Per la Indycar anche 5.000.000. Per la Nascar fino a 25.000.000. Per la Formula 1 dai 100 ai 400 milioni di euro. A questo punto è facile determinare l'ordine di grandezza del valore economico di un campionato: basta moltiplicare questo budget per il numero di partecipanti.

I numeri precedenti non tengono però conto





Il via della gara di St. Petersburg

degli introiti aggiuntivi che gli organizzatori ricevono direttamente dai contratti televisivi, dagli organizzatori degli eventi e dal merchandising, valori in tutto confrontabili con il valore economico determinato dalla somma dei budget delle squadre. Moltiplicando per due la somma delle sponsorizzazioni dei teams si arriva ad una buona approssimazione».

Qual è la tua opinione su un altro tema caldo del momento: nel futuro al vertice correranno solo i grandi costruttori, o ci sarà ancora spazio per i team indipendenti?

«Il futuro dipenderà sempre dal contesto e dal mercato. Le Mans, gara unica, ha un'eco commerciale che si riverbera tutto l'anno e che giustifica, per alcuni anni, l'investimento dei grandi gruppi automobilistici (Porsche, Audi, Peugeot, Toyota, Mercedes) . Al vertice (F.1 e Nascar) solo i grandi costruttori trovano profitto nella partecipazione perché possono "vendere macchine al lunedì dopo la gara". Nella

Nascar, i grandi costruttori hanno quindi acquisito il controllo, diretto o indiretto, dei team e ne hanno assicurato la fedeltà con contratti pluriannuali: gallerie del vento, simulatori, banchi prova motori e trasmissione sono investimenti, necessari per competere ad alto livello, sono ingenti e richiedono frequenti aggiornamenti di tecnologia e quindi per lo più restano inaccessibili ai team indipendenti. Nello schema economico classico dell'accesso al mercato appaiono quindi come "barriere all'ingresso e all'uscita".

Ai teams è richiesto di fornire personale specializzato, non il capitale e quindi a loro non competono la maggior parte dei profitti sull'investimento rischioso. Il personale specializzato comprende non solo i meccanici ma anche gli ingegneri e tutti i professionisti con varie competenze specialistiche; al crescere della specializzazione, il personale diventa purtroppo più facilmente sostituibile perché le competenze diventano obsolete in modo sempre più veloce: la conseguenza è che è raro trovare persone con esperienza

decennale o ventennale nelle competizioni e quindi si vede nei fatti che si ripetono gli stessi errori tecnici, relazionali e strategici».

Per concludere: chi sono, e chi sono stati, secondo te, i personaggi che hanno sfruttato meglio il potenziale economico delle corse?

«Per lo sfruttamento delle corse a fini personali, direi Sir Jackie Stewart e soprattutto Bernie Ecclestone; a livello aziendale senza dubbio Ferrari perché, al di là della passione, la partecipazione alla Formula 1 permette a Ferrari di vendere ad un prezzo più che adeguato molte migliaia di macchine stradali all'anno. In un contesto più ampio è interessante osservare la dinamica di Red Bull, presente nelle competizioni di moltissime categorie, dalla motonautica alla pattuglia acrobatica, dai voli spaziali all'automobilismo: non saprei dire fino a che punto Red Bull ne abbia un ritorno economico, ma mi auguro che la loro presenza rimanga solida negli anni a venire perché senza Red Bull non ci sarebbe la Formula 1 come la vediamo oggi».

In pista dal 1972.

- Consulenza, progettazione e produzione di vetture da competizione e stradali ad alte prestazioni.
- Aerodinamica: galleria del vento e computational fluid dynamics (CFD).
- Ricerca e sviluppo: dinamica del veicolo e simulatore di guida.



www.dallara.it