

## INDYCAR

CON L'ING. ANDREA PONTREMOLI SCOPRIAMO LE ULTIME NOVITÀ SULL'IMPEGNO USA DELLA DALLARA A UN ANNO DALL'INIZIO DEI LAVORI NELLA NUOVA FACTORY DI INDIANAPOLIS: "COSÌ UNIREMO DIVERTIMENTO ED EDUCAZIONE MOTORISTICA"

## FORMULA 3

NEL 2012 DEBUTTERÀ LA NUOVA MONOPOSTO: GIAN PAOLO DALLARA IN PERSONA CI PARLA DI COME SARÀ LA VETTURA, DELLO STATO DELLA SERIE CADETTA A LIVELLO MONDIALE E RIBADISCE LA PASSIONE DELL'AZIENDA PER LA CATEGORIA: "UNA SFIDA GLOBALE CHE VOGLIAMO CONTINUARE"

## PIRRO & RICCIARDO

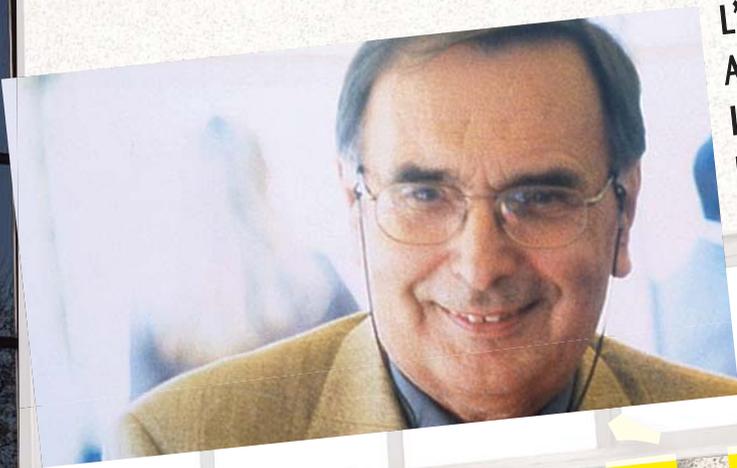
UNO DEI GRANDI PILOTI ITALIANI DEGLI ULTIMI TRE DECENNI E LA NUOVA SPERANZA DELLA F.1 RACCONTANO IL LORO RAPPORTO DI AMORE E COMPLICITÀ CON LA DALLARA. FACENDOCI CAPIRE PERCHÈ LE VETTURE ITALIANE PIACCIONO COSÌ TANTO AI DRIVER DI TUTTE LE GENERAZIONI





FORMULA 3





L'INGEGNER DALLARA  
A RUOTA LIBERA:  
I SEGRETI DELLA  
NUOVA MACCHINA,  
IL FUTURO DELLA SERIE,  
LE SITUAZIONI NEI  
DIVERSI CAMPIONATI,  
I RICORDI PIÙ BELLI

# “LA F.3 E UNA SFIDA GLOBALE”



Insieme alla IRL, forse la F3 è stata ed è la vettura simbolo Dallara per storia e tradizione. L'Ingegnere Gian Paolo Dallara è partito da lì, ed è da lì che ripartirà per creare ed alimentare le basi del futuro.

La nuova F3 per il quadriennio 2012-2015 è quasi pronta. I regolamenti sono cambiati ed occorre prepararsi al meglio per confrontarsi con una concorrenza agguerrita. E' proprio l'Ingegnere in persona che ci accoglie nel suo ufficio e prova a spiegarci come pensa di affrontare questa concorrenza.

#### **Ingegnere Dallara, come sarà la nuova vettura?**

*"Abbastanza diversa da quella di quest'anno. Un nuovo cambio, un muso molto alto che ha portato ad avere specifiche molle di torsione anteriori, un affinamento dei dettagli costruttivi, ma soprattutto tanta aerodinamica".*

#### **A suo avviso, quali saranno dal punto di vista tecnologico le sfide dei prossimi anni della categoria?**

*"La F3 è una delle poche categorie, insieme alla F1 e ai prototipi di Le Mans, nella quale c'è dura competizione fra diversi concorrenti. È*

*presumibile che la Mygale rimanga nella serie, così come è fresca la notizia che la Lola potrebbe rientrare nel 2013. Per questo, pur senza rivoluzioni, è sempre importante affinare la vettura, in quanto non è certo che le soluzioni attuali siano vincenti anche per il futuro. La nuova vettura deve durare almeno quattro anni: occorre quindi un salto di qualità dal punto di vista aerodinamico e per questo alla nuova monoposto sono state dedicate molte ore di galleria del vento. In questo caso, infatti, non si trattava di fare una macchina buona, ma di fare una macchina migliore dei concorrenti, che tra l'altro sono tutti bravi".*

#### **"Su quali mercati la F.3 potrà rafforzarsi e quali potrà conquistare nel prossimo futuro?"**

*"In un momento in cui tante categorie sono in sofferenza, il fatto che la F3 sia presente in modo così robusto in diversi parti del mondo è già motivo di soddisfazione. Con la nuova vettura, ci sarà un forte campionato inglese, spagnolo, europeo, sudamericano e giapponese. Con la vettura della generazione precedente, è sempre importante il campionato tedesco e australiano.*

*Ci sono poi tanti campionati "minori" che hanno ridotto il numero di gare, ma che segnano sempre la loro presenza nel mondo delle vetture da competizione a ruote scoperte. Il campionato italiano è a metà del guado: per incertezze di carattere motoristico hanno scelto di non seguire l'evoluzione. Spero che non soffra dell'attacco del campionato spagnolo e che riesca a mantenere quello status di campionato al top che era riuscito a conquistarsi negli ultimi anni".*

#### **La Dallara detiene più del 90 per cento del mercato mondiale della F.3. Qual è il ruolo strategico della F.3 nei piani di sviluppo dell'azienda?**

*"La F3 è la categoria che segna più di tutte la nostra presenza motoristica internazionale. E' presente dappertutto tranne che in Africa e per questa vettura cercheremo sempre di mantenere un livello di eccellenza. Abbandonare la F3 per noi significherebbe l'inizio del declino: ci siamo da tanto e vogliamo difenderla con i denti. Ce la faremo solo se pensiamo che i nostri competitors siano davvero bravi e che dobbiamo continuamente metterci in gioco".*

**La nuova vettura deve durare almeno quattro anni: occorre quindi un salto di qualità dal punto di vista aerodinamico e per questo alla nuova monoposto sono state dedicate molte ore di galleria del vento**

254  
26  
27



1977/78



1980



1981

FUJI RVP  
26  
RVP-584  
27  
FUJI RVP



**La Dallara da tempo sta investendo molto negli Usa: come valuta la possibilità di vedere la F.3 negli States in futuro?**

*“Vettura monoposto negli Stati Uniti significa IndyCar. Un possibile sogno è che in futuro, oltre la IndyLights (la categoria propedeutica alla IndyCar, n.d.r.), ci sia una categoria di entry level come la F3.*

**Nel recente passato la Fia aveva valutato la possibilità di rendere la F.3 un passaggio “obbligato” verso la F.1. Un’idea da riproporre o da dimenticare?**

*“Non credo che sia necessario rendere tale passaggio obbligato, dato che almeno l’80% di piloti che sono arrivati al massimo professionismo hanno guidato una F3. C’è stato qualche pilota che è arrivato in F1 senza la F3 e che è passato per la GP3, GP2 o World Series by Renault. È anche vero però che la F3 offre una crescita completa al pilota, perché gli permette di migliorare molto dal punto di vista tecnico, gli consente di dialogare con i tecnici e gli ingegneri*

*di pista, di conoscere bene i dettagli della vettura, gli effetti delle diverse regolazioni, eccetera”.*

**Con l’Ing. Concari, responsabile “storico” dei progetti F3, in un passato numero del magazine abbiamo contato più di 200 vittorie tra campionati nazionali e gare internazionali. Quando ha capito che questa macchina poteva essere una chiave di successo per l’azienda?**

*“All’inizio dell’avventura, abbiamo riscosso buoni successi con le vetture Sport, anche grazie a collaborazioni con Lancia che ci avevano fatto crescere tecnicamente. Con la F3, avevamo iniziato in maniera decorosa, ma per passare da una dimensione nazionale ad una internazionale occorreva affrontare gli inglesi e occorreva farlo a casa loro. Il salto di qualità è stato vincere in Inghilterra: per la prima volta ci siamo sentiti “internazionali”, riscuotendo grande stima di fronte a storiche case che detenevano il mercato, come Reynard, Ralt, March o Chevron. Affrontarle*

*significava avere un po’ di incoscienza, forse di presunzione, ma è stata determinante la scelta e la voglia di innalzare il livello tecnico della F3: la nostra strategia è stata puntare sui compositi e la scocca in carbonio e sulla galleria del vento”.*

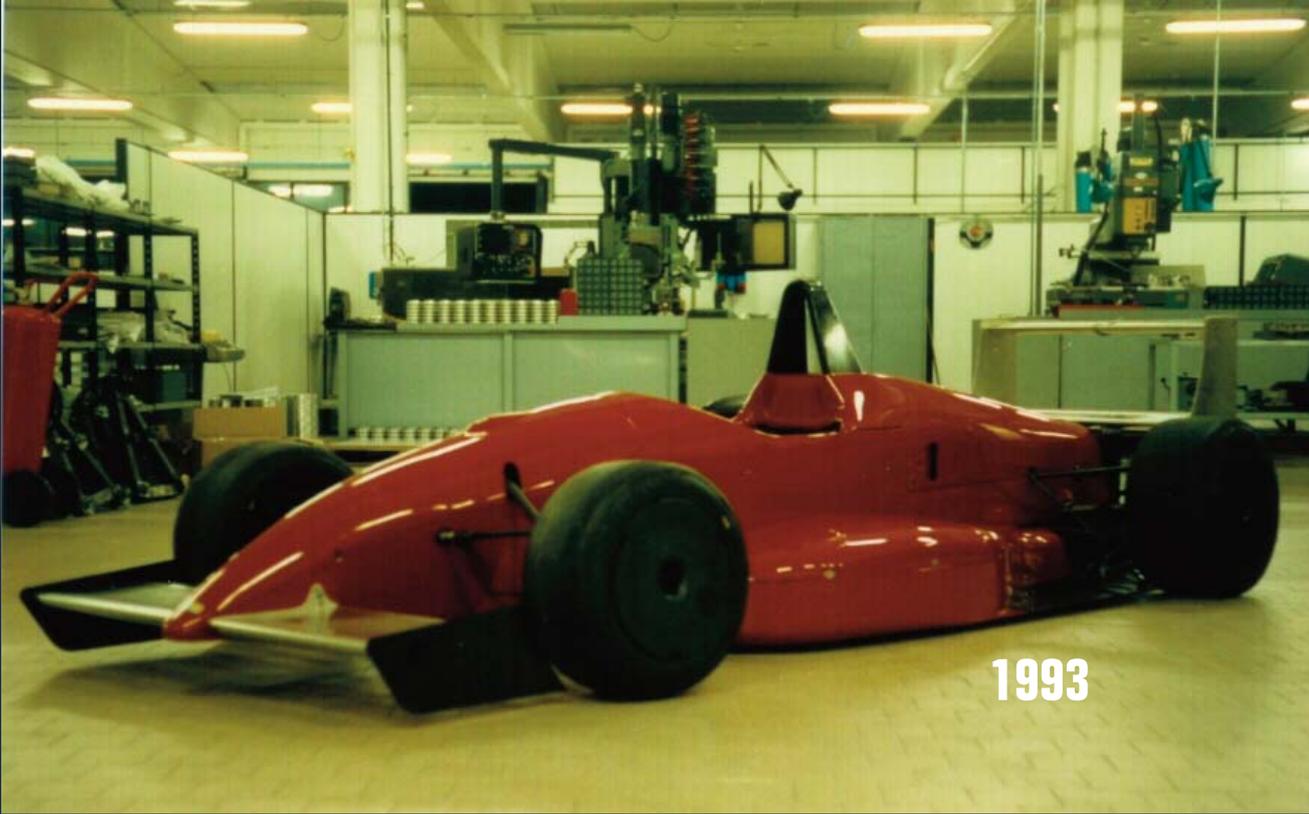
**Dalla prima F3 del 1978 ad oggi, quali sono i suoi migliori ricordi legati a questa vettura?**

*“Direi la prima vittoria nel campionato italiano, nel 1980 con il toscano Guido Pardini, il campionato europeo del 1985 con Alex Caffi, i campionati francesi con Jean Alesi, le prime vittorie inglesi del 1993 con Warren Hughes. Vincere in Italia era quasi scontato, giocavamo in casa, avevamo la possibilità di seguire da vicino squadre e piloti. La grande soddisfazione è stata davvero vincere in Inghilterra, perché ci ha fatto guadagnare rispetto nel mondo delle vetture da competizione e ci ha dato fiducia e consapevolezza nelle nostre capacità”.*

**Alessandro Santini**

**Il campionato italiano è a metà del guado: per incertezze di carattere motoristico hanno scelto di non seguire l’evoluzione. Spero che non soffra dell’attacco del campionato spagnolo e che riesca a mantenere lo status di campionato al top**

25A  
26  
27  
27A



1993



1995

FUJI RVP  
26



2011

RVP-584  
27  
FUJI RVP



**PONTREMOLI:**  
**“LA GENTE IMPARERÀ,  
COME NASCE UNA VET**



Ecco come potrebbe diventare,  
una volta completata,  
la sede della factory  
Dallara a Indianapolis

POCO PIÙ DI UN ANNO FA, IL 14 LUGLIO 2010, A INDIANAPOLIS, DI FRONTE AL GOVERNATORE DELLO STATO DELL'INDIANA DALLARA SI IMPEGNAVA FORMALMENTE A COSTRUIRE LE VETTURE INDYCAR DEI PROSSIMI 5 ANNI. È LA QUARTA GENERAZIONE DI INDYCAR DELLA DALLARA, DOPO QUELLE DEL 1997, DEL 2000 E DEL 2003. SIAMO ANDATI A FARE IL PUNTO CON L'ING. ANDREA PONTREMOLI, CHE QUEL CONTRATTO L'HA FIRMATO CON L'A.D. DELLA INDYCAR, RANDY BERNARD

# DIVERTENDOSI, TURA DA CORSA”



**Ing. Pontremoli, cosa c'è scritto su quel contratto?**

*"C'è scritto che forniremo fino al 2016 tutte le vetture al campionato IndyCar, vetture che dovranno pesare di meno rispetto alle precedenti generazioni, consumare di meno e costare di meno. Dovranno inoltre garantire un giusto grado di diversificazione e quindi di competizione attraverso alcune componenti aerodinamiche libere di essere sviluppate da enti esterni, come teams, sponsor, costruttori automotive, motoristi e società di ingegneria, ecc. Queste componenti sono quelle che, tra le altre cose, caratterizzano maggiormente la vettura dal punto di vista estetico".*

**Quella della personalizzazione della carrozzeria è una bella novità. Ce ne sono altre?**

*"Ci siamo impegnati a costruire parte della IndyCar negli Stati Uniti, fondando un'azienda che fosse in grado di assemblare le vetture, costruire alcuni pezzi direttamente, comprare, vendere, fornire assistenza post-vendita ed eventuali consulenze tecniche ai*

*team e ad altri attori del mondo automobilistico americano. Una "sorellina" cui si dovranno insegnare tante cose, ma che crediamo possa insegnarne altrettante a noi".*

**Come procedono i lavori?**

*"Abbiamo investito su un terreno di circa 23.700 mq sul quale costruire un nostro building di 8.150 mq. La costruzione è iniziata il 25 maggio e ad oggi abbiamo quasi ultimato i lavori sul tetto. Il 15 ottobre ci si potrà insidiare definitivamente, spostando tutti i materiali e macchinari dalla sede provvisoria che si trova esattamente di fronte. L'11 novembre, ad esattamente un anno dalla Cerimonia della Posa della Prima Pietra, il cosiddetto groundbreaking, è prevista l'inaugurazione vera e propria dell'edificio".*

**Da dove proverrà il personale?**

*"Soprattutto dall'America. Possiamo già contare su figure che si occuperanno di amministrazione, ufficio tecnico, carpenteria, acquisti, magazzino, pianificazione produzione,*

*assemblaggio e controllo qualità. Tutte persone che sono state selezionate congiuntamente dall'Italia e dal nostro amministratore delegato per l'azienda americana, Stefano De Ponti. Molti di loro sono già passati da Varano per il necessario training e altri verranno nei prossimi mesi".*

**Quali sono le caratteristiche della nuova sede?**

*"L'obiettivo è quello di sbarcare in America con la consapevolezza di fare qualcosa di unico, con lo scopo di farlo nel modo più efficiente possibile e con la voglia di farlo conoscere attraverso un concetto nuovo che gli anglosassoni chiamano edutainment, un mix tra l'education e l'entertainment. Chiameremo questo luogo la "Dallara IndyCar Factory".*

**Ci può dire qualcosa di più? Cosa aspira ad essere questa Dallara IndyCar Factory?**

*"Aspira ad essere tante cose. Prima di tutto un viaggio interattivo dove le persone possono imparare, divertendosi, cosa vuol dire progettare*



Il momento della storica firma con l'Ing. Andrea Pontremoli, a destra, insieme a Randy Bernard, A.D. della IndyCar

e costruire vetture che sfiorano i 400km/h. Un posto in cui vedere l'assemblaggio delle vetture, apprendere come si progettano, toccando, vedendo, sentendo. Un luogo stimolante in cui fare il setup di una propria immaginaria vettura, in cui simularne la performance attraverso il Dallara Lap Time Simulation e sulla quale cimentarsi infine sui nostri simulatori. Sarà inoltre possibile provare le macchine in pista con il programma Indy Racing Experience e le nostre two-seaters”.

#### **Oltre al divertimento, c'è quindi anche un lato scientifico in tutto ciò?**

“Assolutamente. Nella factory le persone potranno godere di un'esperienza emozionale molto forte, ma anche e soprattutto imparare nuovi concetti, “portandosi a casa” una conoscenza unica riferita alle vetture da competizione ed ai temi ingegneristici ad esse legati: i principi base della fisica, il motore, l'aerodinamica, la progettazione, la fibra di carbonio e la dinamica del

veicolo. Un modo innovativo per stimolare la passione per la tecnologia, l'innovazione e l'ingegneria”.

#### **I futuri visitatori potranno beneficiare anche di servizi “periferici”?**

“Insieme ad enti terzi, l'idea è realizzare un ristorante che veicoli lo spirito e la cultura alimentare italiana con cibi di buona qualità, un'area di merchandising, spazi dedicati ad eventi e conferenze per aziende terze ed un museo Dallara che ripercorra la storia della nostra azienda, dell'Ing. Dallara, i progetti e le collaborazioni passate, i nostri valori e soprattutto le nostre persone”.

#### **Un movimento che vuole creare positive sinergie anche per il territorio e gli stakeholder?**

“Vogliamo contribuire alla ricostruzione di una grande cultura racing, in un luogo “sacro” e mitico come Indianapolis e sostenere la crescita economica del territorio, creando nuovi posti di lavoro, facendo

nuovi investimenti, favorendo lo sviluppo del turismo, portando e condividendo le nostre conoscenze. Ne beneficeranno il governo, le istituzioni pubbliche, la comunità locale e le industrie locali, che avranno la possibilità di sviluppare nuove partnership, attingere a questa nuova “ventata” di conoscenza e scoprire nuove opportunità di business”.

#### **Pensate di coinvolgere anche il mondo accademico?**

“Attraverso due importanti partner, l'università dell'Indiana e l'università di Bologna, vogliamo realizzare negli USA un nuovo intensivo master, della durata di un anno, con una specifica specializzazione nel motorsport, mettendo a disposizione le nostre conoscenze e competenze sulle vetture da competizione”. Tante attività, tanti progetti ambiziosi. Non resta che fare all'Ing. Pontremoli e a tutte le persone Dallara un grande in bocca al lupo.

**Alessandro Santini  
Francesco Ravanetti**

DAL 52ENNE PIRRO AL 22ENNE RICCIARDO, LA DALLARA CONTINUA AD ESSERE LA STELLA POLARE NELLA CARRIERA DI TANTI DRIVER DI SUCCESSO. ECCO COME DUE PILOTI DI DUE GENERAZIONI DIVERSE GIUDICANO E VALUTANO L'IMPORTANZA DELLA FACTORY ITALIANA PER LA LORO CARRIERA E NELL'OTTICA DELLO SVILUPPO DEL MOTORSPORT MONDIALE

# PIRRO: “HO CORSO PER L'INGEGNERE, ORA VORREI CHE MIO FIGLIO LAVORASSE PER LUI”

*“In F.3 non ebbi mai la possibilità di guidare una Dallara – ricorda Pirro – Ma in F.1 per due anni ho corso per la Scuderia Italia, e lì si è instaurato davvero un ottimo rapporto con l'Ingegnere, di stima e affetto. Ci vogliamo proprio bene, insomma. Ma al di là di questo, io ho sempre sostenuto che l'azienda Dallara, che all'estero raccoglie consensi enormi, in Italia non è considerata quanto dovrebbe, a parte i grandi risultati, intendo. L'Ingegnere è riuscito a fare una bandiera della serietà che, a volte, agli occhi degli stranieri difetta a noi italiani. Ci è riuscito anche lavorando con diversi costruttori allo stesso progetto: succede solo se garantisci una correttezza ed una efficienza professionale assoluta. Ancora oggi, in Italia, non ci rendiamo conto di cosa ha messo in piedi Dallara”. Per Pirro la dimensione a un tempo intima, familiare e superprofessionale e globalizzata della Dallara è un “plus” importantissimo. Sia dal punto di vista di chi le macchine spera di disegnarle, sia di chi sogna di guidarle. Oggi come ieri. “Leggevo qualche giorno fa sul Corriere della Sera che l'azienda in*

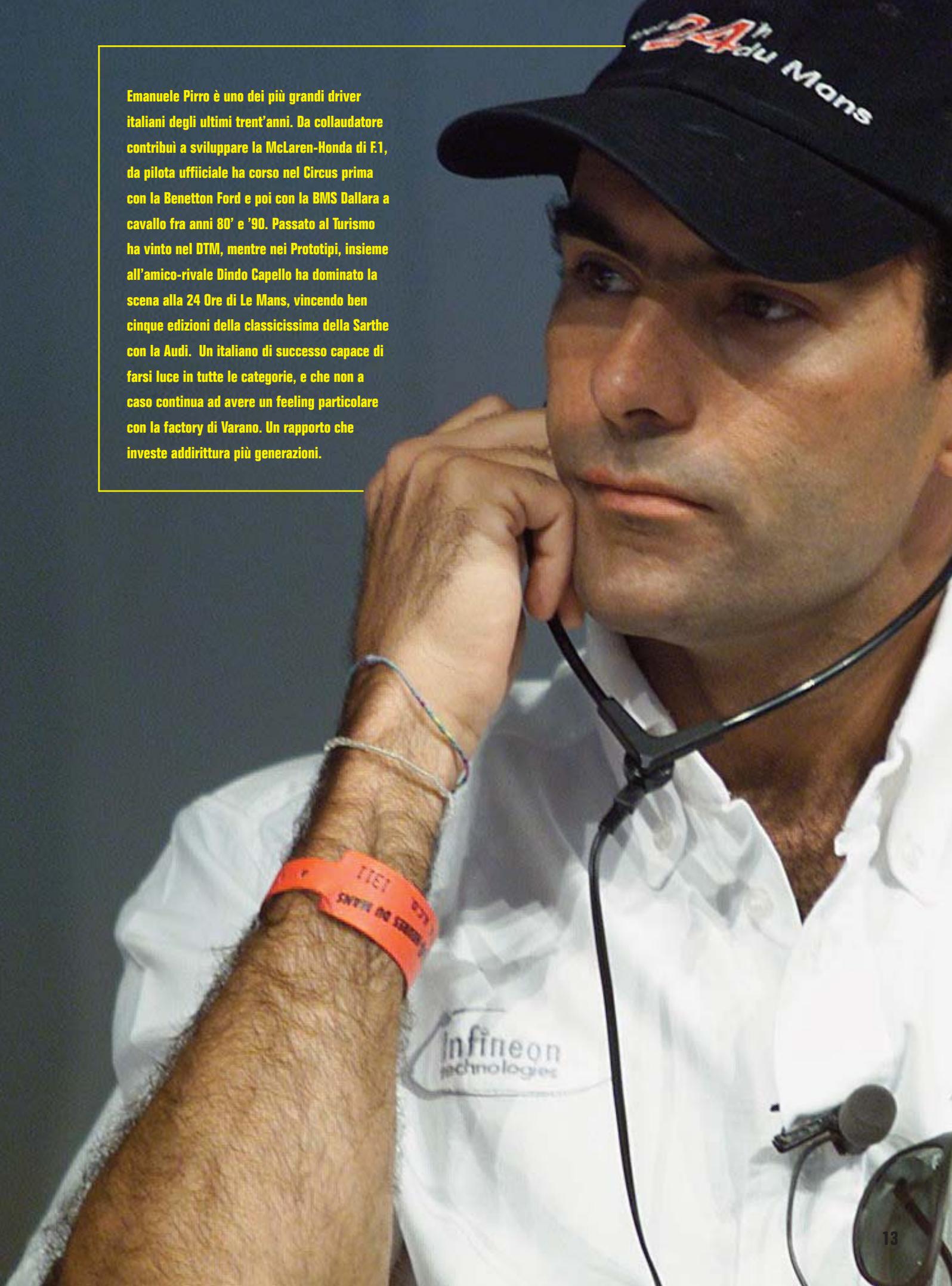
*cui i neolaureati italiani vogliono lavorare di più è la Ferrari: sarebbe bello che pensassero un po' anche alla Dallara. Anche perché gli ingegneri Dallara se li è sempre coltivati in casa, senza andare a fare la spesa in casa altrui. Anzi, ricordo*

*che quando firmai il contratto con la Scuderia Italia, e andai a fare visita alla factory Dallara, trovai una donna che mi parlava di tecnica, e scoprii che era la figlia dell'Ingegnere, responsabile dell'aerodinamica”.*



Pirro impegnato con la BMS Dallara di F.1

Emanuele Pirro è uno dei più grandi driver italiani degli ultimi trent'anni. Da collaudatore contribuì a sviluppare la McLaren-Honda di F1, da pilota ufficiale ha corso nel Circus prima con la Benetton Ford e poi con la BMS Dallara a cavallo fra anni 80' e '90. Passato al Turismo ha vinto nel DTM, mentre nei Prototipi, insieme all'amico-rivale Dindo Capello ha dominato la scena alla 24 Ore di Le Mans, vincendo ben cinque edizioni della classicissima della Sarthe con la Audi. Un italiano di successo capace di farsi luce in tutte le categorie, e che non a caso continua ad avere un feeling particolare con la factory di Varano. Un rapporto che investe addirittura più generazioni.



Un'azienda che è cresciuta a piccoli passi ma sempre con grandi ambizioni: "Gian Paolo Dallara non si è mai fatto incantare dalla chimera della F.1: quando vi è stato coinvolto lo ha fatto sempre fornendo telai per dei committenti, comprendendo bene che la F.1 è un'arma a doppio taglio, che ti può anche rovinare. Fra l'altro io non ho mai sentito nessuno parlare male di Dallara, né umanamente né professionalmente. E non è facile, credetemi, in questo ambiente. Io gli sono affezionato, e credo che sia un sentimento ricambiato". Un legame che potrebbe prolungarsi nel tempo, come si diceva, da una generazione all'altra. Se ad accoglierlo in Dallara ai tempi della Scuderia Italia Pirro trovò la figlia dell'ingegnere, un domani ci potrebbe essere un Pirro junior

fra i banchi e le sale prove di Varano. "Mio figlio si sta affacciando proprio ora alla carriera di ingegnere, e non nascondo che mi piacerebbe molto se lavorasse proprio alla Dallara. Gian Paolo conosce benissimo la mia famiglia, io da parte mia non ho mai esternato questo mio desiderio a mio figlio perché voglio che scelga da solo la sua strada". Magari come parte della nuova dimensione americana della Dallara: "Sì, fra l'altro studia in una università inglese, quindi si troverebbe a suo agio. Lo sbarco negli Usa della Dallara è l'ennesima dimostrazione che ciò che nel mondo dell'automobilismo in Italia non riguarda la Ferrari, malgrado la Ferrari stessa, è considerato troppo poco. Dallara è un fiore all'occhiello non solo del motorsport, ma dell'intera

industria italiana. E a all'ingegnere ne va dato grande merito". Anche, secondo Pirro, per la capacità di guardare ai problemi nel loro complesso. "Oggi ci sono molti giovani che seguono le diverse categorie per conto dell'azienda. Dallara continua a lavorare in silenzio, "low profile" come dicono all'estero, ma il suo parere, il suo buonsenso tecnico, è ascoltativissimo dalle nuove leve di ingegneri. Il pericolo oggi è l'eccessiva specializzazione, la mancanza di una visione globale dell'intero progetto. E' stato Patrick Head, ai tempi della Williams, a mettere in riga Adrian Newey, un genio che magari proponeva soluzioni brillanti ma estreme, poco gestibili. Allo stesso modo Gian Paolo Dallara oggi continua ad essere un punto di riferimento per tutti".

L'arrivo vittorioso di Emanuele Pirro a Le Mans nel 2002





# RICCIARDO: “GUIDARE UNA DALLARA È EMOZIONE PURA”

**Daniel come giudichi le monoposto Dallara, F.3 e WSR, che hai guidato nella tua carriera?**

“Sono le vetture più emozionanti che io abbia mai guidato sino ad ora, Formula 1 esclusa. La Formula 3 è veramente molto divertente da guidare ed insegna ad un pilota le basi necessarie per poi affrontare salti di categoria successivi”.

**Cosa ti ha più colpito della vettura Dallara di F3?**

“Il netto vantaggio e la superiorità rispetto agli altri telaisti è stato notevole fin da subito. Tra le formule minori

*è quella con la miglior frenata, è molto potente ed efficace, riduce i tempi e ti costringe ad adattare in fretta il tuo stile, insegnandoti il giusto metodo di guida”.*

**E della Dallara WSR?**

“Si tratta di una vettura studiata per assomigliare alla Formula 1 ed in un certo senso ci riesce. È una monoposto molto potente a volte difficile da gestire che ti porta a cercare il limite, ma ogni volta che la guidi scopri che puoi spingerti oltre avendo a tua disposizione un mezzo sempre affidabile e performante”.

**Ti ha aiutato in qualche maniera ad affrontare con più facilità il salto al volante di una vettura di F.1?**

“Se ci pensiamo, la Formula 1 che guiderò in questa stagione è in parte una Dallara, perché si tratta del telaio 2010 prodotta dall'azienda italiana, quindi negli ultimi anni ho sempre guidato loro vetture. La Formula 1 ha uno stile completamente diverso dalle altre macchine, ma nelle formule propedeutiche impari il modo in cui guidare, quindi sicuramente è stato un aiuto fondamentale”.



Daniel Ricciardo è nato a Perth, in Australia nel 1989. Discendente di immigrati messinesi, quest'anno guida anche la HRT in F1



# “VARANO E DALLARA, UNA GRANDE COLLABORAZIONE NATA INTORNO ALL’AMICIZIA E A UN CAMPO DA CALCIO”



A COLLOQUIO CON ALESSANDRO MEGGI, DIRETTORE DELL’AUTODROMO DI VARANO: LA NASCITA “GEMELLA” DI PISTA E FACTORY ATTORNO AD UN SOGNO COMUNE, LA COLLABORAZIONE E LA STORICA AMICIZIA. OGGI IL TRACCIATO CHE DA SEMPRE BATTEZZA LE VETTURE DI F.3 OSPITA LA GRANDE INIZIATIVA DELLA FORMULA SAE. E PUNTA A RIAVERE IN CAMPIONATO CADETTO





### Come nasce il rapporto tra Dallara e l'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari?

*"Si tratta di un legame che ha profonde radici nel tempo. L'autodromo nacque nel 1969 per essere poi ricostruito nella versione attuale nel 1972, e sin da allora l'Ingegnere Dallara è stato coinvolto nel progetto, non solo lui ma anche il padre, insieme al mio, che sono stati tra i soci fondatori di questa struttura. L'autodromo e la Dallara Automobili sono cresciute insieme con un rapporto molto stretto che ha per esempio portato l'azienda a provare in pista da noi le sue auto. Il tracciato ha dei limiti che sono quelli di non avere lunghi rettilinei o curve veloci, ma è un circuito perfetto per gli shake down. La*

*Bugatti e la KTM hanno messo per la prima volta le ruote in pista lungo i 2360 metri del nostro impianto, e nel corso degli anni abbiamo tenuto a battesimo i vari modelli di Formula 3, che sono diventate le vetture di punta del mercato formulistico internazionale".*

### In soli 700 metri due grandi realtà del motorsport nazionale, voi e la Dallara. Come mai questo posizionamento?

*"Noi siamo nati appena prima della Dallara, ricordo quando il primo capannone dell'Ingegnere era dietro casa della zia. La posizione è quella di confine all'inizio del paese per esprimere la vicinanza sia nostra che della Dallara al territorio. Nel 1969 quattro amici decisero di costruire intorno ad un campo da calcio una pista per auto da corsa, e tra questi uomini c'era l'Ingegnere Dallara. Da allora siamo un po' cresciuti ma tutto il merito va allo spessore degli uomini che in quel periodo hanno iniziato questa impresa".*

### Che rapporto c'è tra Autodromo e Dallara?

*"C'è un rapporto personale che mi lega in maniera molto forte all'Ingegnere Dallara. Credo sia una persona illuminata e come tale fa godere di luce riflessa tutto quello che gli sta intorno. Per quanto riguarda invece il lato professionale, c'è una buona sinergia tra le due realtà. Noi offriamo loro la pista quando devono fare delle prove, e viceversa se noi abbiamo in visita dei clienti importanti li portiamo sempre a fare un giro nella fabbrica di Dallara perché è un'esperienza che sicuramente arricchisce chi la vive. Da qualche anno inoltre ospitiamo la loro cena aziendale in luglio e organizziamo una sfida in kart tra i loro dipendenti".*

### Cos'è la Formula SAE?

*"Si tratta di una competizione internazionale tra atenei universitari, con un regolamento tecnico, sportivo ed economico che stimola i ragazzi dell'università a dare il meglio di sé. Cura molti aspetti, non solo come costruire una macchina da corsa ma ne definisce il budget per gestirla. Si tiene sulla nostra pista da ormai alcuni anni e anche nel 2011 ad inizio settembre si sfideranno tra loro gli studenti di tutto il mondo sotto gli occhi di giudici di grande spessore quali l'Ingegnere Dallara ed esponenti della Ferrari ma anche dall'Inghilterra".*

### In che contesto si colloca il vostro impianto a livello nazionale?

*"Siamo una pista medio-piccola. Il massimo a cui possiamo ambire sono i campionati italiani, non certo le grandi manifestazioni internazionali che ospitano Monza o Imola. Dobbiamo assolutamente tornare ad avere la Formula 3, che ci è stata tolta quest'anno, perché si tratta della gara di casa di queste vetture che si sfidano a pochi metri da dove sono nate".*

Antonio Caruccio



*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