



INDY 500

IL MITO, LA TECNICA, LO SHOW:
ECCO COME DALLARA È DIVENTATA
SINONIMO DELLA GARA
PIÙ FAMOSA DEL MONDO

GP2

DA BARCELONA A MONTECARLO
GIACOMO RICCI CI SVELA I SEGRETI
E I "TRUCCHI" PER VINCERE
SU DUE PISTE COSÌ DIVERSE



WS RENAULT

EMMANUEL ESNAULT, RESPONSABILE DELLA CASA FRANCESE
NELLA CATEGORIA, RACCONTA LA NASCITA DELLA COLLABORAZIONE
CON DALLARA CHE CELEBRA NEL 2010 SEI ANNI DI SUCCESSI



Immaginate di essere alla guida di una Dallara a Indianapolis, lanciati in piena velocità, l'acceleratore giù a tavoletta. La macchina ha una massa di oltre 800 kg, una velocità di circa

235 miglia all'ora (378 km/h!), più di 100 metri al secondo. Perdete il controllo e in pochi decimi di secondo siete contro il muro: molto probabilmente rimanete tramortiti per qualche secondo ma riuscite, con l'aiuto dei commissari, ad uscire senza seri danni fisici dalla macchina. Eppure avete appena dissipato una potenza di oltre 8 Megawatt, quanto la potenza elettrica installata in un paese di circa 2000 abitanti!

Ho visto con i miei occhi spesso questa scena, e ho subito pensato all'adeguatezza dei progetti, dei calcoli, delle verifiche

di qualità e delle prove sperimentali che svolgiamo quotidianamente in Dallara. Ho ripassato mentalmente le istruzioni di montaggio preparate per gli ingegneri, ma soprattutto ho trepidato per l'incolumità di tanti piloti la cui vita dipende da quanto responsabilmente abbiamo lavorato.

In quei momenti, quando il pilota saluta il pubblico per assicurare della propria salute, sono fiero che la Dallara abbia sempre posto, prima della ricerca della prestazione, il tema della sicurezza, sempre, senza compromessi, e che abbia perse-

GOFFA AI BOX UN FALCO IN PISTA

PER VINCERE SULL'OVALE PIÙ FAMOSO DEL MONDO SERVE COSTRUIRE UNA MONOPOSTO APPARENTEMENTE "SBAGLIATA" E ASIMMETRICA, CHE SOLO IN GARA RIVELERÀ LA SOFISTICATEZZA DELLE SUE SOLUZIONI TECNICHE. UN IMPEGNO ESALTANTE CHE NEL CASO DI DALLARA NASCE DALLA VOLONTÀ FERREA DI FORNIRE AI PILOTI UNO STRUMENTO VELOCE, AFFIDABILE E SICURISSIMO
COME CI SPIEGA ANDREA TOSO



guito ostinatamente questo valore, al di là di ogni convenienza e opportunità economica.

Una vettura Indycar è un oggetto strano. Quando è ferma ai box sembra tutta sbagliata, storta, asimmetrica, per alcuni aspetti assurda; il camber delle ruote sinistre è positivo, la ruota posteriore sinistra ha un diametro inferiore a quello della ruota destra. Il volante è storto, il fondo vettura è inclinato, con un lato più basso dell'altro, le due semiali anteriori hanno un angolo fra loro chiaramente diverso. Sembra un albatros, goffo e inerte; ma in piena velocità, quando affronta una curva

senza esitazione, si trasforma in un falco in picchiata, elegante e maestoso. Nel 1996 è stato davvero impegnativo accettare la sfida di costruire in Italia una vettura da competizione per gli ovali americani, a causa delle barriere della lingua, delle diverse unità di misura, del vocabolario tecnico molto specialistico e per la chiara diffidenza che gli americani mostrano quando utilizzano prodotti stranieri. Ma oggi, dopo quasi quindici anni, Dallara è sinonimo di sicurezza e prestazione, senza alcuna ombra, al punto che per i piloti, per i tecnici e per gli organizzatori del campionato è impossibile

ragionevolmente pensare per il futuro di fare a meno di Dallara, per l'esperienza, l'affidabilità, la prontezza del servizio e la capacità di reazione di fronte a impreviste situazioni di utilizzo delle vetture in nuovi circuiti.

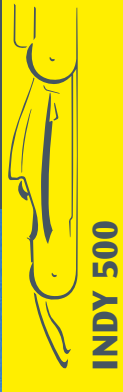
Dallara è percepita da parte di tutta la comunità di Indianapolis come un'azienda coraggiosa e audace, che accetta le sfide tecniche, che sa dire di no quando è necessario dirlo e che sa intraprendere tutto, ma non vuole fare tutto a qualunque costo.

Ing. Andrea Toso, Head of R&D and US Racing Business Leader

*Con l'audacia si può intraprendere tutto,
ma non fare tutto.*

Napoleone Bonaparte





UN CATINO DI SPETTACOLO ED EMOZIONI

Alessandro Santini

“Ladies and gentlemen, start your engines!”: questo comando rituale dà il via ogni anno ad una delle gare più importanti ed affascinanti nella storia dell’automobilismo mondiale, la 500 miglia di Indianapolis.

Coniata da Wilbur Shaw, presidente dello Speedway dal 1946 al 1954, il mitico circuito che ospita la competizione dal 1911, la frase è ancora oggi pronunciata ogni anno da Mari Hulman George, attuale proprietaria dell’ovale insieme a tutta la sua famiglia.

Per il fascino, le emozioni che

trasmette, e soprattutto per gli impliciti valori culturali che riafferma, la gara non è paragonabile a nessuna altra competizione automobilistica.

La data della gara coincide ogni anno, con il “Memorial Day”, il giorno in cui l’America ricorda e celebra tutti i suoi caduti in guerra, in patria e all’estero, di qualunque etnia, condizione sociale, razza e credo religioso: gli eroi che con il loro valore hanno saputo cementare il “melting pot” americano, e che si affiancano così ai miti della pista in un impasto che ha connotazioni religiose. →





Borg-Warner Trophy che dal 1936 viene alzato dal vincitore. Pesa 45 kg
A lato, i tanti volti di Indianapolis



Che orgoglio essere protagonisti di quella festa

Quindici anni fa non pensavamo di poter vincere ad Indianapolis: era una possibilità talmente lontana ed improbabile che non trovava posto nemmeno nei nostri sogni. Poi, attraverso una buona relazione con Andy Evans che correva in Indycar e con la Ferrari SP333 da noi progettata, è arrivato l'incontro con Tony George, proprietario del circuito di Indianapolis, e la proposta di costruire le vetture per la Formula Indy. Da allora la nostra presenza nel più importante evento automobilistico americano, e forse mondiale, si è consolidata, e la sequenza delle nostre vittorie è diventata per noi un fiore all'occhiello. Ma la "500 Miglia" non è soltanto competizione; è un happening per i giovani, che occupano per due giorni la zona attorno al circuito, mescolando la loro passione

per le vetture con la loro voglia di vivere, le loro canzoni, i loro incontri, qualche volta anche la loro predilezione per la birra; è una occasione di evasione per tante famiglie che raggiungono Indianapolis da tutti gli Stati Uniti con diverse migliaia di roulotte, per campeggiare nei prati attorno alla pista; è una parata di due ore rallegrata dalle bande delle principali università, ma soprattutto finalizzata a testimoniare lo spirito nazionale ed a ricordare i caduti in guerra. A me Indianapolis ricorda sempre l'emozione che provavo con Caterina assistendo a quella parata e l'orgoglio della fotografia che ci ritraeva con il vincitore il lunedì mattina sulla linea del traguardo, come da tradizione. Ricordi indimenticabili che mi lasciano sempre commozione e nostalgia.

**Ing. Gian Paolo Dallara,
Presidente Dallara Auto**





UN CATINO DI SPETTACOLO ED EMOZIONI

Anche grazie alla sua quasi centenaria storia, la competizione negli Stati Uniti ha un seguito pari solo alle finali di basket della NBA e NCAA, e al Superbowl: con un'organizzazione ed uno spirito di festa invidiabile, 400.000 persone circa, provenienti soprattutto dal Midwest americano, si ammassano nel "catino" dell'Indiana, con un miliardo di telespettatori che in contemporanea seguono la gara da casa.

La fase di pre-partenza è il vero evento, la gara ne è solo l'appendice: emozionante è la sfilata dei corpi militari, ciascuno con il proprio inno, la propria banda, i propri reduci, a cui rendono gli onori militari sia i piloti (che di lì a poche ore scenderanno in pista) sia tutte le autorità civili e religiose, dal sindaco e dal vescovo di Indianapolis al governatore dell'Indiana, dai senatori ai

pluridecorati, da noti attori e registi (quest'anno l'ospite d'onore sarà Jack Nicholson) a rapper e musicisti, fino ad arrivare al presidente degli Stati Uniti. "God Bless America", cantata da Florence Anderson, amica della famiglia Hulman-George, sottolinea l'orgoglio di ogni americano di sentirsi la nazione eletta da Dio per affermare i valori di libertà e democrazia nel mondo.

Il periodo in cui si svolge la 500 miglia è chiamato "the month of May" perché tutto il mese di maggio è riservato a sessioni di prove libere e qualifiche, in cui una quarantina di auto si danno battaglia per poter arrivare all'evento finale, a cui partecipano solo le migliori trentatré. Oggi, per esigenze di budget, i tempi dell'evento si sono ridotti a due settimane. Con il precedente regolamento, durante l'ultimo giorno di prove di

qualificazione, il cosiddetto Bump Day, chiunque aveva ancora a disposizione dei tentativi di qualifica poteva scendere in pista per tentare di battere quello che in quel momento era il più lento nello schieramento, definito *on the bubble*. Con il nuovo regolamento, il Bump Day è esteso anche ai giorni di qualifica, rendendo anche la fase di preparazione alla gara finale molto emozionante.

Nasce così il "dramma" di piloti senza vetture e vetture senza piloti, paure per l'esclusione e ansie per il ripescaggio in cui si premia solo la velocità della macchina, indipendentemente da chi la guida: a Indianapolis infatti è anche possibile che un pilota corra su una macchina qualificata da un altro.

Per quanto riguarda la gara vera e propria, le macchine cominciano la corsa con una partenza lanciata, che →



A fianco, la crew di Scott Dixon durante un pit stop
e sotto, Tony Kanaan sperimenta i famosi muretti di Indianapolis:
grazie alla sicurezza dei telai Dallara
ne uscirà senza conseguenze





UN CATINO DI SPETTACOLO ED EMOZIONI

avviene di solito su undici file di tre auto ciascuna. Quest'anno il via sarà guidato da alcune auto two-seaters, a due posti, sulle quali ai piloti professionisti saranno affiancate persone scelte fra il pubblico, che avranno così la fortuna di poter provare "in diretta" l'incredibile emozione della pista. Il circuito ha forma rettangolare ed è lungo 2,5 miglia: i giri da percorrere sono 200, per un totale di 500 miglia, ovvero 800 chilometri. Dai sette ai nove pit stops (con possibilità di cambi gomma e rifornimenti) sono necessari per completare la distanza: un intricato gioco a scacchi in cui trentatré giocatori interagiscono con mosse a sorpresa, strategie impossibili e "sacrifici" (talvolta di compagni di squadra), sempre nel rispetto del principio che è il migliore a vincere, con lealtà, senza scorrettezze, perché a queste velocità "il gioco sporco" può provocare tragedie e macchie

sull'onore degli eroi.

Alla fine della corsa, il vincitore e la sua macchina vengono "innalzati" su una piattaforma alta quasi cinque metri: è la metafora che trasforma l'eroe del giorno in un mito per sempre. La prima cosa che viene passata al pilota è, dopo il berretto dello sponsor, una bottiglia di latte, liquido candido e puro, ambrosia, nutrimento degli dei. La tradizione nasce nel 1936 perché il vincitore di quell'anno, Louis Meyer, fu fotografato mentre festeggiava bevendo una bottiglia ghiacciata del tipico latte burroso americano. La centrale del latte locale di Indianapolis è stata la prima a credere in questa tradizione che a distanza di oltre 70 anni ancora oggi si ripete.

Altra tradizione è il bacio della cosiddetta brick-yard. La pista di Indianapolis era all'inizio fatta in mattoni; poi con il tempo è stata

asfaltata, ma la linea di arrivo è rimasta intatta e ancora oggi il vincitore la bacia a fine corsa.

Questa è la 500 miglia. Un evento unico, inserito all'interno di un campionato altrettanto interessante che è l'Indy Racing League, nel quale non mancano altre gare emozionanti, con colpi di scena e spettacolo a non finire.

In questo rito profondamente americano, tutte le nazionalità (dei piloti, dei motori, delle vetture) si dissolvono e si sublimano con evidenti connotazioni culturali e sociali. C'è anche un po' di tricolore di cui andare fieri. Dal 1997 la Dallara è protagonista di questo circus USA. Una italiana doc in America, di cui gli americani si sono innamorati ben presto e con cui hanno dato vita ad una stupenda avventura, ancora oggi viva più che mai.



A sinistra, la prima curva dell'edizione inaugurale del 1911
Sopra, Lou Meyer festeggia la vittoria nel 1936, appena prima
di brindare con il rituale bicchiere di latte.
Helio Castroneves ha fatto, come da tradizione, la brick-yard
più famosa del mondo dopo il successo ottenuto nel 2009:
un tempo tutta pista era ricoperta di mattoni (brick),
oggi ne sono rimasti solo 90 centimetri (una "yard")





Dario Franchitti e Ryan Briscoe osservano il trofeo della Indy 500. A destra, Briscoe con Danica Patrick



IL GUSTO DELLA TRADIZIONE LA SFIDA DELL'INNOVAZIONE

DA VARANO DE' MELEGARI ALL'INDIANA, DALLE PREDICHE DI PADRE PHIL AL CAFFÈ DI RITO BEVUTO INSIEME CON I PILOTI PRIMA DELLA PARTENZA. L'INGEGNER TOSO E ANDREA PONTREMOLI SPIEGANO PERCHÉ LA FACTORY EMILIANA E LA 500 MIGLIA SONO ORMAI UNA SOLA COSA

Incontriamo l'Ing. Toso, responsabile del mercato americano Dallara, colui che ha seguito tutte le gare Indy sin dal principio. Ci sediamo nel suo ufficio e gli chiediamo quale sia la vittoria più bella. La risposta è semplice e antica. "La prestazione è un "cibo" che si gusta al momento, mentre la vittoria, il successo, è il ricordo di un cibo, già consumato e che non esiste già più. Il successo, inteso come participio passato di succedere, mi interessa come sfida, ma è una conquista da mettere alle spalle e dimenticare. Coloro che sanno vincere sono molto più numerosi di quelli che sanno fare buon uso della

loro vittoria. Nel lavoro c'è l'impegno, lo sforzo continuo di rinnovarsi per entrare in comunicazione con i cuori. In questo tentativo non c'è vittoria o sconfitta". Ci spostiamo poi nell'ufficio dell'Ing. Pontremoli, AD dell'azienda, ed anche lui ci racconta l'Indy con l'entusiasmo di un ragazzino. Ingegnere, cosa la stupisce di più della 500 miglia? "Il mix incredibile di storia e tecnologia. Tradizioni vecchie di cento anni (il latte al vincitore, il bacio della brick-yard ecc...) si coniugano a meraviglia con innovazione e modernità, in una competizione all'ultimo sangue, ma sempre all'insegna

del rispetto per l'altro. Basta dire che i box dei team sono aperti a tutti e visibili anche dagli altri team". Un ambiente di grande festa e sportività dunque? "Esatto. È davvero una grande festa, per bambini, adulti e nonni. Pensate che intorno al circuito ci sono le tipiche villette americane con giardino. La gente del luogo, ad un prezzo simbolico (10-15 dollari), mette a disposizione il proprio prato per chi arriva da fuori, così da permettere loro di piantare una tenda e stare ad Indianapolis per tutta la durata della manifestazione. Gli abitanti di Indianapolis si sentono parte della festa e mostrano, attraverso questi

piccoli-grandi gesti, una meravigliosa ospitalità". In questo bellissimo clima, che ruolo ha la Dallara? "Un ruolo davvero importante. Le racconto alcuni aneddoti. C'è un viale al centro del circuito, la Gasoline Avenue, che porta fin dentro la pista. Ci sono una serie di uffici lungo tale viale e quello della Dallara è l'ultimo prima di andare in pista. È tradizione che i piloti si fermano a prendere il caffè nell'ufficio Dallara prima di accendere i motori. Sempre in tale ufficio, la mattina della gara alle ore 8, viene detta la messa, in italiano, da "Father Phil", personaggio simpaticissimo. Una predica da corsa, di 15



Indy Racing League la seconda casa della Dallara

minuti circa, che si conclude così: “la messa è finita. Andate in pace. E che vinca la Dallara!”. Quindi una grande reputazione, costruita in tanti anni di corse e duro lavoro. “Guardi, quello che mi ha colpito di più è proprio la considerazione che ha Dallara in quello specifico ambito, tra piloti, team e tifosi. Io personalmente ho visto l’Ing. Dallara rincorso da persone del pubblico, che con la sua foto in mano, chiedevano un autografo”. L’emozione più grande? “Forse proprio la partenza. Vedere sulla griglia 33 auto schierate, con 400.000 occhi puntati addosso in circuito e un miliardo in Tv, e pensare che quelle 33 auto sono state costruite a Varano de’ Melegari, in un paesino dell’Emilia di 2500 anime, tra la campagna e la montagna, ti riempie di soddisfazione e ti rende più orgoglioso di essere italiano.” Ecco la Dallara e lo spirito dei suoi protagonisti. Con questa professionalità e mentalità, “il sogno americano continua”.

Alessandro Santini

La Indy Racing League o IRL, da quest’anno rinominata IZOD IndyCar Series, è la serie automobilistica più prestigiosa negli Stati Uniti d’America.

Nasce nel 1996 per volere di Tony George, proprietario dell’Indianapolis Motor Speedway, dove si svolge la famosa 500 Miglia di Indianapolis. Quest’ultimo, in polemica con la dirigenza del campionato CART di cui la 500 Miglia faceva parte, decide di organizzare un campionato a sé stante sottraendo la gara più importante ai rivali.

È il 2008 l’anno in cui i team che correvano nel campionato concorrente Champ Car emigrano nella IRL, formando così un unico campionato di riferimento per le macchine a ruote scoperte.

Il campionato si svolge prevalentemente su tracciati ovali, di lunghezza variabile (da 3-4 miglia a 2,5 miglia), ma dal 2005 ci sono anche gare su tracciati stradali.

La Dallara è selezionata come costruttore fin dall’inizio della nuova serie, firmando nel maggio ’96 il contratto con la Indy Racing League e a settembre, in soli quattro mesi, è in grado di presentare la sua vettura a Las Vegas.

Nel gennaio del ’97 all’interno del complesso Disney World di Orlando si svolge la prima gara, e già alla seconda gara a Phoenix arriva il successo con Jim Guthrie, pilota e proprietario della squadra, che assembla la macchina nel garage di casa insieme ad alcuni amici appassionati. Già nel 1998 il bottino Dallara è più che soddisfacente: 8 successi in 11 gare, tra cui la prima 500 miglia, guidata al traguardo dall’italo-americano Eddie Cheever.

Da lì in poi i successi sono numerosi e a questi si accompagnano vari riconoscimenti tra cui il premio “Louis Schwitzer” del SAE (Society of Automotive Engineers) per la qualità delle vetture progettate a Varano. Premio che i rappresentanti della Dallara riceveranno anche nel 2003 e nel 2008, unico esempio di triplice premio ad una stessa azienda nei quarant’anni dall’istituzione del riconoscimento.

Nel 2000 è introdotta la seconda generazione di vetture Dallara, e nel 2003 la terza ed attuale generazione.

Continuano, sempre più numerose, le vittorie Dallara (nel 2006, 13 vittorie su 14 gare): Penske è la squadra che ottiene fino ad oggi il maggior numero di vittorie con la casa costruttrice parmense (38) e Sam Hornish, ora impegnato nella serie Nascar e il pilota più vincente della Dallara (19 trionfi). Dal 2007, le vittorie diventano routine perché, grazie alla affidabilità e alle prestazioni delle auto made in Varano, la concorrenza si ritira.

“Vinciamo, ma arriviamo anche ultimi”, ricorda spesso scherzando, ma non troppo, l’Ing. Dallara, per sottolineare l’uguale rispetto per il vincitore e per lo sconfitto e l’obbligo di supportare chi arriva ultimo anche quando si condivide l’onore della vittoria. Oltre al fatto di non sentirsi mai arrivati e continuare sempre a migliorarsi. Nel 2007, la Dallara conquista la centesima vittoria a Motegi in Giappone con Tony Kanaan; l’anno successivo in Giappone a trionfare è l’affascinante e grintosa Danica Patrick, prima donna a vincere una gara di alto livello nell’automobilismo a ruote scoperte.

Nel 2008 il neozelandese Scott Dixon porta a casa 500 miglia e campionato.

Nel 2009, il campionato lo conquista Dario Franchitti, con il team Target Chip Ganassi, mentre la 500 miglia viene vinta per la terza volta da Hélio Castroneves (che aveva già trionfato nel 2001 e nel 2002), con il team Penske.

Tutto questo fino ai “giorni nostri” e al 14 maggio 2010, dove a San Paolo in Brasile, nella prima gara Indy la Dallara conquista la sua centocinquantesima vittoria.

A fine maggio, l’azienda di Varano si meriterà un bel “10” perché 10 saranno le vittorie della 500 Miglia inanellate nel palmares Dallara, divenendo così il costruttore di auto che ha vinto più volte tale competizione in cento anni di storia.

a. s.

DALLARA AUTOMOBILI E POSTER RIG: UN CONNUBIO (QUASI) QUINDICENNALE

COME FUNZIONA IL BANCO DINAMICO CHE CONSENTE DI RIPRODURRE IN LABORATORIO I MOVIMENTI DELLE SOSPENSIONI SU PISTA E IN STRADA, PER UNA PROGETTAZIONE SEMPRE PIÙ RAFFINATA DI VETTURE DI OGNI TIPO

A partire dal 1997, Dallara utilizza il proprio banco dinamico Poster Rig per sviluppare le prestazioni e migliorare l'assetto sia delle automobili che progetta e produce direttamente, sia delle vetture dei suoi clienti, siano esse da corsa o stradali.

Sono sempre più numerose le squadre che scelgono di utilizzare questo tipo di banco di misura, dedicato a test di intere vetture anziché di singole parti o componenti, per la messa a punto delle proprie auto, particolarmente in un momento come questo di attenzione e limitazione, in tutti i principali contesti automobilistici, delle prove in pista o su strada. Questo tipo di banco, infatti, permette di ottenere un punto di partenza avanzato nella delicata fase di messa a punto dell'assetto della vettura, sia questa un prototipo di auto stradale che non ha ancora visto la luce, oppure una vettura da corsa.

Il Poster Rig è un banco prova dinamico adatto ad ospitare vetture di dimensioni e peso differenti e permette di riprodurre i reali movimenti delle sospensioni (su pista o su strada) e quindi di analizzare oggettivamente la bontà delle regolazioni delle sospensioni, in particolare di molle e ammortizzatori, così come la reale

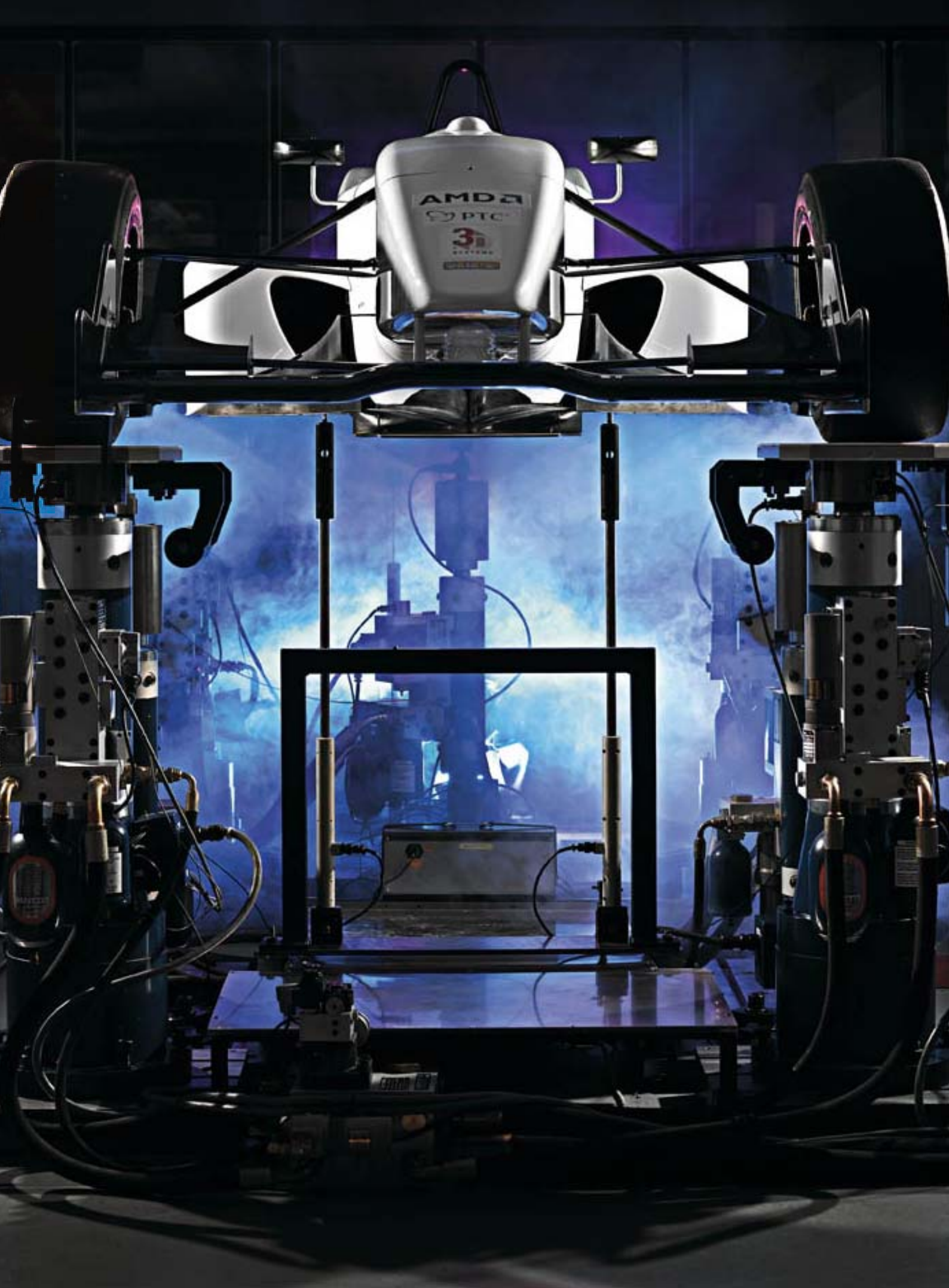
influenza di parametri come l'altezza del baricentro della macchina o la sua distribuzione dei pesi.

Il Poster Rig può operare in due principali modalità: 4-Post (4 piattelli) e 7-Post (4 piattelli + 3 attuatori aggiuntivi). Nella modalità 4-Post ogni ruota appoggia su un piattello guidato da pistoni idraulici in pressione il cui movimento verticale viene controllato da PC. Il test più comune ("Heave") prevede un movimento sincrono tra i quattro piattelli con una frequenza crescente (da 0.5 a 25 Hz). Durante la prova vengono monitorate ed acquisite le principali grandezze influenti sull'assetto tra cui, ad esempio, lo schiacciamento delle molle, la velocità degli ammortizzatori e la forza di contatto al piattello. Al variare della taratura degli ammortizzatori e della rigidità delle molle si cerca di aumentare la forza di contatto ruota-terreno, e di ridurre la variazione intorno al valore medio.

Nella modalità 7-Post, in aggiunta ai quattro piattelli della modalità precedente, si collegano altri tre pistoni (aeroloaders) direttamente al corpo vettura per riprodurre gli effetti della deportanza aerodinamica e quelli dei trasferimenti di carico sul veicolo durante

le accelerazioni, le frenate e la percorrenza delle curve. In questa modalità è possibile inoltre utilizzare i dati di telemetria acquisiti su un dato tracciato, per riprodurre un giro completo (modalità "Track Replay"), allo scopo di identificare la configurazione di assetto in grado, durante le differenti manovre, di massimizzare la forza di contatto a terra dei pneumatici e di minimizzare il movimento del telaio. Il motivo del successo di questo tipo di prove è che il Poster Rig è in grado di fornire risultati oggettivi, relativi all'assetto della vettura, in tempi limitati, riducendo i tempi e i costi dedicati ai test in pista o su strada, dove le condizioni di prova e le variabili in gioco sono molto più numerose e molto meno prevedibili. Dallara, che tutt'ora in Italia è una delle due uniche aziende in grado di offrire questo tipo di servizio, crede da lungo tempo in questo strumento e nei vantaggi che è in grado di offrire, utilizzandolo in prima persona nello sviluppo delle proprie (molte) auto da corsa, fin dalla loro prima messa in terra.

Ing. Alessandro Moroni,
Responsabile Sperimentazione





“QUESTA DALLARA È UN PROIETTILE!”



GIACOMO RICCI, IL PILOTA RIVELAZIONE DELL'INIZIO DI CAMPIONATO, CI SPIEGA COSA SIGNIFICA CORRERE SU DUE PISTE COSÌ DIVERSE FRA LORO COME BARCELLONA E MONTECARLO A SOLO UNA SETTIMANA DI DISTANZA



Giacomo Ricci, impegnato sul tortuoso circuito di Montecarlo

Massimo Costa

La prestigiosa GP2 Main Series è scattata lo scorso 8 maggio sul circuito di Barcellona, cui è subito

seguita la seconda prova stagionale sul tracciato cittadino di Montecarlo. Ventiquattro le monoposto Dallara presenti in quello che dal 2005, anno della sua istituzione, rappresenta il più importante step per approdare al mondiale F1. Chi sarà l'erede di Nico

Rosberg, Lewis Hamilton, Timo Glock o Nico Hulkenberg, i campioni della categoria che poi sono passati direttamente in F1? E' ancora presto per dirlo. Le prime due tappe stagionali si sono svolte su piste completamente differenti tra loro: l'autodromo permanente Catalunya e il percorso ricavato nelle vie del Principato di Monaco. Pochissimi i giorni di pausa tra un appuntamento e l'altro: appena quattro. Spenti i motori domenica 9 maggio, piloti, meccanici, ingegneri, hanno subito impostato briefing veloci per preparare la trasferta monegasca le cui prime prove sono iniziate giovedì 13 maggio. Come prepara un pilota due gare dalla tipologia completamente opposta? E come deve essere assettata la monoposto? Lo abbiamo chiesto a Giacomo Ricci, la sorpresa di questa prima parte del campionato.

“La prima differenza è l'impostazione mentale, che è fondamentale. A Barcellona infatti, puoi tranquillamente cercare subito il limite in diverse curve avendo un approccio aggressivo con la certezza che, in caso di errore, in alcuni punti puoi tagliare la pista senza provocare danni. Provi a spostare la frenata oltre il limite abituale e vedi come butta. Poi disegni il tuo giro ideale. A Monaco tutto cambia. Non ci sono vie di fuga, al

minimo errore in prova sei contro un guardrail e il tuo weekend è subito finito, perché poi dovrai partire dal fondo dello schieramento. Devi quindi fare un grande sforzo mentale,



resettare il cervello, ed avere un approccio soft, iniziando ad aumentare il ritmo giro dopo giro con molta attenzione. Altra particolarità, a Monaco non ci sono, come sui circuiti permanenti, i cartelli che ti indicano la distanza dalla curva e che per noi piloti costituiscono un importante punto di riferimento. Quindi devi andare ad occhio, magari trovando dei tuoi personali segnali che sono a bordo pista. Certo non un commissario... che poi si sposta! Quando andiamo sulle piste tradizionali, spesso l'asfalto è già ben gommato da gare precedenti e quindi si può essere subito veloci trovando una discreta aderenza. A Monaco non è così. Fino al giorno prima delle prove libere, e pure le sere del weekend di gara, il tracciato è aperto alla normale circolazione stradale. Auto, scooter e pure bus che possono lasciare olio e quant'altro. Ogni volta che esci dai box, l'asfalto è insidiosissimo, diverso dal giorno precedente. Succede che nei primi giri del fine settimana di Monaco, una certa curva la si fa in terza marcia, la sessione successiva in quarta perché la gomma lasciata ad ogni passaggio dalle macchine da corsa permette di avere più grip. E' pazzesco, ma è così. Un'altra particolarità è che Monaco è particolarmente stretta e non avendo

spazi laterali come la pista di Catalunya, ma solamente alti guardrail, quando ti ci butti dentro entri in una dimensione quasi fantascientifica. Tutto si restringe ancora di più, la

sensazione della velocità raddoppia. Magari non sei neanche in quinta e ti pare di volare mentre nella stessa situazione, a Barcellona, ti sembra di essere fermo. Inoltre, avendo un gran carico aerodinamico, la macchina è ben incollata a terra e

tutte le curve le fai ad andatura elevata. Non hai quindi un attimo per rifiatore, sei sempre in tensione e mentalmente questo ti massakra. Dal punto di vista tecnico, a Monaco si va con il massimo carico aerodinamico, una macchina sostanzialmente 'morbida' mentre a Barcellona puoi avere qualche soluzione in più. Ma in GP2 il tempo a disposizione è pochissimo, appena 30 minuti di prove libere prima della qualifica, e quindi è vietato perdersi in ricerche di set-up. Il grosso del lavoro lo fanno i team nella loro sede, dove in pratica già preparano il giusto assetto. Questo sarà anche l'ultimo anno dell'attuale Dallara, giunta a fine triennio. Per me è una macchina eccezionale. Fa veramente impressione quanto è veloce, ti sembra di essere seduto su un proiettile. Rispetto al precedente modello, che abbiamo usato nella GP2 Asia, quella della Main Series è decisamente più stressante, ha un maggiore carico aerodinamico e quindi nelle curve è nettamente più rapida. Per esempio, quando la Dallara della serie asiatica scivolava, la potevi facilmente riprendere, questa no, richiede un maggiore impegno ed ha anche uno sterzo più duro. Sono due monoposto molto divertenti e che ti insegnano tantissimo”.



Emmanuel Esnault

UN AMORE CONDIVISO

RENAULT SPORT TECHNOLOGIES E DALLARA COLLABORANO ORMAI DA SEI ANNI NELLA WSR 3.5. UN RAPPORTO CONSOLIDATO E FELICE CHE SI BASA SULLA GRANDE ESPERIENZA ED EFFICIENZA DI DUE STORICHE REALTÀ DEL MOTORSPORT. E SULLA STESSA, GRANDE PASSIONE PER LE CORSE, COME CI CONFERMA IL RESPONSABILE DELLA WS BY RENAULT EMMANUEL ESNAULT

Emmanuel Esnault, da sempre presente nella categoria come tecnico di Renault Sport Technologies, da fine 2009 è il responsabile della World Series by Renault. Una categoria che conosce in tutti i suoi risvolti tecnici, organizzativi e umani.

Questa è la sesta stagione nella quale utilizzate i telai Dallara per la WSR 3.5. Un rapporto consolidato e felice. Come è nata l'idea, nel 2005, di utilizzare i telai del costruttore italiano?

“La Formula Renault 3.5 Series è nata dalla fusione fra l'Eurocup Formula Renault V6 e la World Series by Nissan, quindi una scelta fra costruttori si imponeva. Il livello raggiunto dalla Dallara T02 motorizzata Nissan era molto interessante: una monoposto meno costosa da gestire e più veloce di una Formula 3000. Inoltre il background della Dallara Automobili nel campo del motorsport business era una garanzia di qualità e serietà per l'intero progetto”.

Cosa vi ha maggiormente colpito all'inizio del rapporto con Dallara?

“La flessibilità, e l'autentico spirito motoristico da team sportivo e coniugato ad un costruttore di dimensione industriale. Dallara aveva la capacità e l'esperienza per far nascere una nuova monoposto da un foglio bianco, e di curare tutto lo sviluppo fino ai pezzi di ricambio. Mister Dallara è ancora oggi molto coinvolto nella definizione dell'orientamento tecnico, e

questo è un inestimabile valore aggiunto. Inoltre alla Dallara sono tutti estremamente attenti e sensibili alle esigenze del cliente”.

Cosa apprezza di più nella filosofia costruttiva delle monoposto Dallara?

“Le monoposto Dallara hanno raggiunto il miglior rapporto fra performance, sicurezza, costo e qualità sul mercato. Tutti sanno che una volta consegnata una vettura Dallara non avrà bisogno di grandi interventi, e questo è molto importante”.

Fino ad ora sono stati utilizzati due modelli Dallara, per ogni triennio: 2005/2007 e 2008/2010. Per il 2011 però continuerete con l'attuale vettura. Ci sarà qualche aggiornamento tecnico?

“Nel 2005 approntammo un kit di sviluppo per passare dalla Formula Nissan V6 alla Formula Renault 3.5. Seguendo lo stesso concetto, e con la stessa attenzione per i costi e gli investimenti richiesti ai team, abbiamo curato uno sviluppo più sostanzioso nel 2008. Insieme con i team abbiamo deciso di mantenere lo stesso telaio sino al 2011. Stiamo già lavorando sulla macchina del 2012, ma sempre tenendo in grande considerazione i costi che i team dovranno affrontare”.

Come avviene lo scambio di informazioni tecniche tra Dallara e Renault quando è necessario costruire una nuova macchina?

“In primo luogo Renault Sport Technologies stabilisce che tipo di macchina vuole, in base anche ai dettami del mercato e alle esigenze dei team. In seguito passiamo questo tipo di informazioni alla Dallara, e loro ci sottopongono una proposta che valutiamo insieme. I nostri due uomini di riferimento sono l'ingegner Luca Pignacca e l'ingegner Andrea Burzoni. Ci sono molto vicini e nel corso degli anni siamo stati in grado di creare un ottimo rapporto di lavoro, con un'atmosfera di grande fiducia reciproca”.

Quando Dallara vi consegna la prima monoposto nuova, inizia un lungo periodo di test e sviluppi. Il rapporto con il costruttore è sempre costante?

“La prima Renault 3.5 rappresentò uno dei più grandi progetti di sviluppo per una nuova macchina da parte della Dallara. L'obiettivo, per quanto riguardava Renault Sport, era il forte desiderio di aumentare la sicurezza per i clienti della vettura.

Dallara è stata molto attenta e d'aiuto nel seguire tutte le sessioni di test, dimostrando di poter reagire con grande rapidità quando si è trattato di intervenire tecnicamente per risolvere qualche problema o

approntare lo sviluppo per la sessione seguente”.

Nel corso dei campionati invece come avviene la collaborazione tra Dallara e Renault?

“È una collaborazione su base settimanale, ma a volte anche quotidiana, quella che si è stabilita fra Renault Sport Technologies e la Dallara Automobili. Molti reparti della Renault Sport Technologies sono coinvolti negli aspetti tecnici della Formula Renault 3.5 Series: il reparto ricambi della Renault Sport Technologies Spare Parts Department a Dieppe, guidato da Philippe Lalmand, che è presente a tutte le gare con un apposito servizio ricambi, e il reparto tecnico della Renault Sport Technologies, guidato da François Champod, lavorano a stretto contatto con Federico Nenci per quanto riguarda la fornitura dei ricambi, e con Andrea Burzoni per la cura tecnica della macchina”.

La qualità che ammira di più della Dallara?

“L'autentica conoscenza della storia e del business del motorsport. Renault Sport Technologies è orientata a lavorare solo con aziende che condividono lo stesso amore per il mondo delle corse”.



Aleshin
vincitore in gara 1
nella prova d'apertura
della serie WS by Renault
ad Alcaniz

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.

