

INTERVISTA CON GIAN PAOLO DALLARA

IL FONDATORE DELLA FACTORY INSISTE SULLA NECESSITÀ DI AFFRONTARE LE SFIDE DEL FUTURO CON MENTE APERTA E ATTENZIONE PER ALCUNI TEMI FONDAMENTALI: INNOVAZIONE, GESTIONE DEI COSTI E CURA DEI MATERIALI. PERCHÉ IL DOMANI DELLE CORSE APPARTIENE AI GIOVANI



MOTORSPORT E INDUSTRIA

CON L'AD DI DALLARA, ANDREA PONTREMOLI, PARLIAMO DELL'IMPATTO CHE PUÒ AVERE IL MOTORSPORT ITALIANO E MONDIALE SULLA CRISI ECONOMICA. LE CORSE SONO UN CAPITALE DI UOMINI E TECNOLOGIE DA SFRUTTARE IN SINERGIA CON LE REALTÀ DEL TERRITORIO

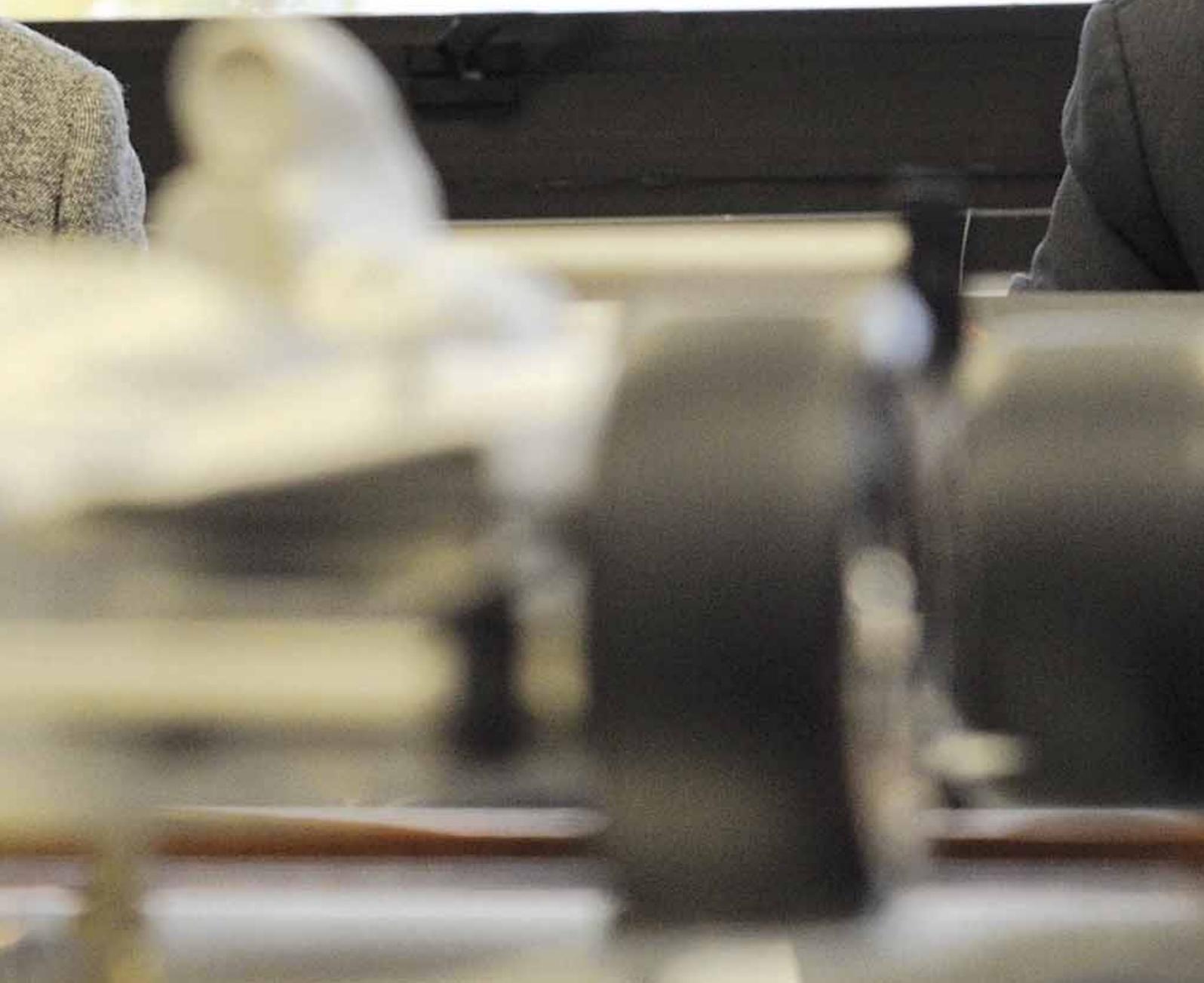
IL DOMANI DELL'INDYCAR

LA PRIORITÀ È LA SICUREZZA, COME CHIEDONO I PILOTI, MA SENZA PENALIZZARE LO SPETTACOLO, VERO MOTORE DELLE CORSE MADE IN USA. L'INGEGNER TOSO CI RACCONTA IN UN APPROFONDITO E AFFASCINANTE COLLOQUIO TUTTI I SEGRETI DELL'AVVENTURA AMERICANA DI DALLARA



«IL MOTORSPORT DEVE PENSARE AI GIOVANI»

LE NUOVE SFIDE DELL'AUTOMOBILISMO DA CORSA IN UN MONDO SEMPRE PIÙ GLOBALIZZATO NON TROVERANNO IMPREPARATA LA FACTORY DI VARANO DE' MELEGARI, CHE COME CI RACCONTA L'INGEGNER DALLARA IN QUESTA INTERVISTA ESCLUSIVA CONTINUERÀ A INVESTIRE SULL'INNOVAZIONE, SULLA GESTIONE INTELLIGENTE DEI COSTI E SUI MATERIALI "VERDI", CON UN OCCHIO DI RIGUARDO PER LA REALTÀ AMERICANA E PER I MERCATI EMERGENTI. E LA COLLABORAZIONE CON ZANARDI POTREBBE RISERVARE SORPRESE NELLO SVILUPPO DI UNA HAND-BIKE "PER TUTTI"





Ingegner, il 2013 sarà ancora un anno difficile, sostengono gli esperti, per l'economia mondiale e il motorsport. La Dallara continuerà a puntare sulla ricerca e sull'innovazione?

«Continueremo a puntare su ricerca ed innovazione, anche se devo confessare che il 2013 per Dallara non si preannuncia un anno particolarmente difficile. Abbiamo dei progetti in corso, degli impegni già programmati, quindi potremmo pianificare le nostre attività, compresa quella molto intensa di Ricerca&Sviluppo».

Quali sono a suo parere le sfide per il motorsport nell'immediato futuro?

«Recuperare l'interesse dei giovani, coinvolgendoli in un modo vicino alle loro attitudini, utilizzando anche quei processi di comunicazione a cui i giovani sono abituati. Il modello statico per il quale "il pilota corre e lo spettatore guarda" è passato, occorre reinventarsi il rapporto spettatore-corse automobilistiche e far leva su mezzi virtuali in cui i giovani possono sfidare i piloti».

E il futuro dell'automobilismo da corsa si gioca ad Oriente, sui nuovi mercati, o resterà sempre una faccenda europea e americana?

«Il mondo è globale, quindi anche il motorsport sarà globale. I problemi vanno risolti prima in Occidente, dove il motorsport è più diffuso. Più che Oriente ed Occidente, parlerei però di mercati maturi (Europa, USA, Giappone) e mercati emergenti (India e Cina su tutti)».

Il nuovo assetto tecnico della F.1 a partire dal 2014 porterà cambiamenti anche nel resto delle principali categorie?

«Probabilmente sì, probabilmente diminuiranno pesi e dimensioni dei motori, con una migliore efficienza dei propulsori, processo in atto in tutta l'area della mobilità. Ci sarà poi grande attenzione al recupero dell'energia: prevedo una diffusione importante di sistemi ibridi».

Un futuro fatto di propulsori verdi che adattamenti imporrà a chi, come Dallara,

costruisce telai?

«Non ci saranno particolari problemi, salvo una progettazione del contenitore della batteria più robusto ed una distribuzione dei pesi diversa».

Che evoluzione si aspetta per le categorie propedeutiche alla massima serie, a partire dalla F.3?

«Per la F3, è stato già definito un regolamento. Data l'importanza sempre maggiore data al costo, la scelta fatta di usare motori non sofisticati è più che ragionevole. Nel prossimo futuro, ci sarà un ridimensionamento dei propulsori anche nelle altre categorie come World Series, GP3, GP2, eccetera».

Il simulatore Dallara verrà ulteriormente sviluppato?

«Il simulatore giocherà una parte importante nella preparazione di piloti, vetture e tecnici e anche in quel tentativo di avvicinare le competizioni agli spettatori. È un processo che abbiamo appena cominciato, per i prossimi anni ci sarà un continuo sviluppo».

Quale obiettivo si è prefissato a lungo termine per la Dallara negli Usa?

«La factory americana dovrà costruire sempre più componenti per vetture da competizione destinate al mercato americano e dovrà essere un centro di engineering come quello che abbiamo qui a Varano: dovrà lavorare in sinergia con quest'ultimo anche per svolgere attività di R&S per vetture stradali ad alte prestazioni. È quindi prevista un'espansione, seguendo il modello che abbiamo già testato in Italia».

Che insegnamento ha tratto dalla straordinaria esperienza compiuta dalla factory a fianco di Alessandro Zanardi?

«Il privilegio di frequentare e conoscere un uomo vero come lui non ha prezzo, è indescrivibile. È un esempio per tutti quelli che hanno la fortuna di incontrarlo, è uno stimolo, ha un atteggiamento sempre positivo. È un grande pilota, ma vale ancor di più come uomo».

La handbike delle Paraolimpiadi diverrà

un progetto dedicato a tutti, disabili e no?

«Dipende da quel che vuol fare Alex, dal tempo che avrà a disposizione, da quello che avremo noi in base ai progetti in corso, dai risultati di analisi più approfondite per vedere se esiste davvero un mercato. È un'opzione aperta».

Le vetture da corsa sono ancora utili come serbatoio di idee per quelle di produzione?

«Non è come cento anni fa quando le auto da competizione erano il modo migliore per proporre soluzioni nuove, però ci sono certe aree dove le corse possono giocare un ruolo importante. Penso, ad esempio, alla diffusione della cultura aerodinamica, all'utilizzo spinto dei materiali compositi e anche a tecnologie di recupero dell'energia: le auto del futuro saranno più sobrie nei consumi grazie a materiali più leggeri e ad una migliore aerodinamica».

Nel 2013 si celebrano i 90 anni della 24 Ore di Le Mans: tornerebbe a correre sulla Sarthe?

«La nostra azienda non è dimensionata e non ha competenze per una partecipazione diretta. Abbiamo avuto e abbiamo la fortuna di collaborare, in aree ben definite della vettura, con aziende che partecipano alla 24 Ore».

Le piacciono i sistemi, come il DRS, che aumentano lo spettacolo in pista a costo di snaturare un po' lo spirito delle gare?

«Abbiamo visto per troppo tempo competizioni che facevano dormire. Ben vengano tutti i tentativi per facilitare il sorpasso che è l'essenza della competizione».

Che pilota del passato le sarebbe piaciuto vedere a bordo di una Dallara?

«Ce ne sono stati di così importanti che non mi manca proprio niente».

Ultima domanda fra il serio e il faceto: più facile che la Dallara torni in F.1 o che il Parma vinca lo scudetto?

«Più facile che il Parma vinca lo scudetto».

Alessandro Santini

“IL PRIVILEGIO DI FREQUENTARE E CONOSCERE UN UOMO VERO COME ALESSANDRO ZANARDI NON HA PREZZO, È INDESCRIVIBILE. È UN ESEMPIO PER TUTTI QUELLI CHE HANNO LA FORTUNA DI INCONTRARLO, È UNO STIMOLO, HA UN ATTEGGIAMENTO SEMPRE POSITIVO. È UN GRANDE PILOTA, MA VALE ANCOR DI PIÙ COME UOMO”



«L'INNOVAZIONE NASCE DALLE PERSONE»

IL MOTORSPORT ITALIANO HA UN POTENZIALE INDUSTRIALE CHE PUÒ ESSERE UTILE PER LA RIPRESA ITALIANA. A PATTO DI SAPER GUARDARE AVANTI, INVESTENDO SUI CAPITALI UMANI OLTRE CHE TECNICI, INTEGRANDO SCUOLA E LAVORO E OPERANDO IN SINERGIA CON LE REALTÀ DEL TERRITORIO. L'INGEGNER PONTREMOLI, AD DI DALLARA AUTOMOBILI, CI PARLA DELLE PROSSIME SFIDE DELLA FACTORY EMILIANA

Ingegnere Pontremoli, in che misura il motorsport italiano può contribuire al rilancio dell'economia italiana?

«Può contribuire nella misura in cui è visto come un'industria, come fanno gli inglesi, un'industria di nicchia che usa tecnologie molto avanzate, le quali possono avere ricadute anche su altri settori industriali. A differenza di altri sport che coprono solo la parte ludica e di divertimento, nel motorsport c'è una forte componente di innovazione e tecnologia, due cose su cui l'Italia ha sempre detto la sua a livello mondiale».

In che modo la Dallara si è proposta come modello per una sfida imprenditoriale capace di partire dal territorio?

«La considerazione di base è quella che ripeto sempre: un'azienda non è competitiva se non è competitivo il territorio in cui è inserita. In un mercato globale, la competizione si giocherà sempre più a livello territoriale, non di singola azienda. Per questo abbiamo iniziato a lavorare strettamente con chi è intorno a noi,

con gli attori della regione Emilia Romagna, con i nostri clienti e fornitori, ma anche con le scuole e le istituzioni, perché vogliamo riportare in auge il concetto di mestiere, di saper fare qualcosa. Questo è valido non solo per Dallara e per la nostra regione, ma per tutte le aziende italiane che non possono competere a livello internazionale facendo leva sulle economie di scala o sul basso costo del lavoro, ma devono giocare sulla specializzazione e la differenziazione».

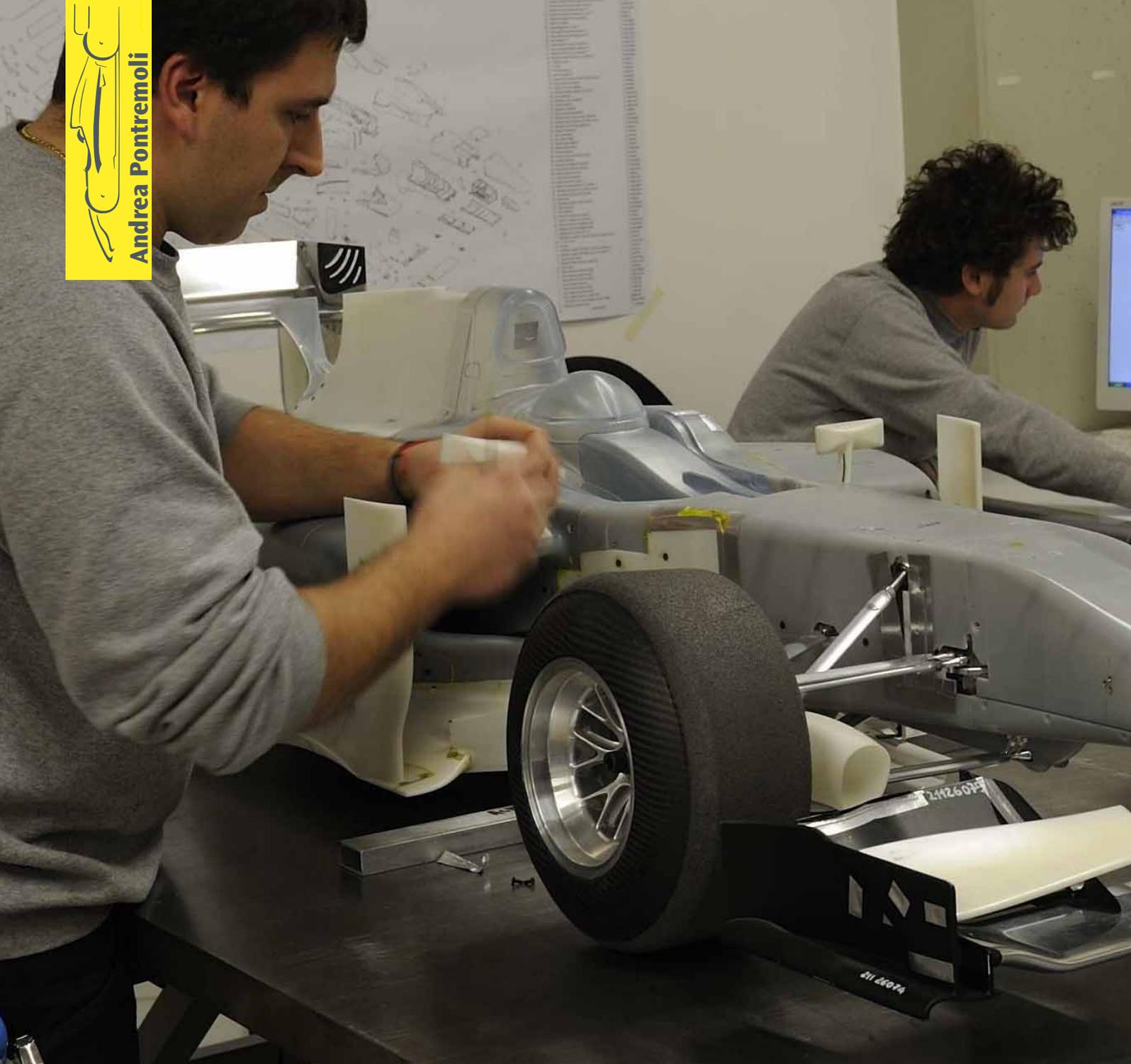
Su quali basi nasce una fabbrica a misura d'uomo, ma capace di competere a livello mondiali su un piano di eccellenza?

«Nasce dal concetto che un'azienda non è innovativa perché ha tecnologie innovative, ma perché le persone che vi lavorano sono innovative. Spesso si confonde tra innovazione, che è un modo di essere, e tecnologia, che è un prodotto dell'innovazione. L'azienda deve costruire il suo futuro intorno alle passioni, motivazioni e spirito innovativo delle persone».

Quanto conta l'integrazione scuola-lavoro? E come va guidata?

«E' finito il tempo del "prima studio e poi lavoro". Oggi si cambia mestiere almeno dieci volte nel corso della propria vita lavorativa ed è fondamentale il continuo apprendimento, non bisogna mai smettere di studiare. E' importante portare il prima possibile gli studenti dentro le aziende, con visite e tirocini, di modo che capiscano un po' del mondo produttivo già durante la scuola, per poi mutare questo rapporto nel tempo, dedicando via via più tempo al lavoro e meno allo studio, non smettendo mai di imparare. L'altro concetto importante è che i lavori si stanno dividendo sempre più in due categorie: quelli di intelletto e quelli molto manuali ed artigianali, per i quali bisogna imparare un mestiere. Entrambi hanno la stessa dignità e per entrambi occorre sempre studiare per tenersi aggiornati e per essere flessibili mentalmente. Tutti gli altri lavori, tutti quelli che comportano delle attività ripetitive, prima o poi verranno fatti da una macchina, da un robot».





Parole come solidarietà e bene comune hanno un senso oggi in campo industriale?

«Ce l'hanno sempre di più, proprio per l'idea della competizione fra territori che esprimevo prima. L'azienda deve fare qualcosa di più dello standard, qualcosa che vada oltre la sua missione industriale. Chi si sta muovendo in questa logica, guarda lontano. Chi non lo fa, chiuderà a breve».

Che opportunità può offrire oggi il motorsport a giovani, ingegneri o meccanici specializzati che siano, in cerca di un lavoro?

«Offre grandi opportunità perché ci si trova

di fronte un settore che è di frontiera per quanto riguarda la tecnologia e l'innovazione. La competizione insita nel motorsport fa leva sui risultati ottenuti e quindi abitua i giovani a ragionare sul merito, togliendo di mezzo le giustificazioni. Abbiamo abituato troppo i giovani a lavorare sulle scuse: "ti spiego perché non sono venuto a scuola, ti spiego perché non ho fatto questo...". Dobbiamo riportare la cultura del risultato».

L'Oxford Shire inglese contro la motor valley italiana: competizione o collaborazione?

«Questi due territori sono in competizione alla conquista di un mercato che è globale.

Il motorsport è nato in queste due aree del mondo: l'Oxford Shire è stato più bravo di noi a fare sistema e a vedere il motorsport come un'industria. Noi abbiamo in più l'inventiva e la capacità di reazione. Il territorio vincente sarà quello che riuscirà ad attrarre i paesi emergenti come India, Cina, Brasile, eccetera».

Quanto è importante in termini di crescita l'esperienza americana di Dallara?

«E' importante perché ci permette di importare la mentalità americana del motorsport, dove si parte dall'entertainment e dove il cliente è quello che paga il biglietto, mentre in Europa si



parte dalla tecnologia ed il cliente è il pilota. L'altro aspetto importante è imparare dalla loro praticità: "innovation that matters", innovazione concreta che serve a qualcosa. L'ultimo punto è la possibilità di accedere ad un mercato molto vasto, se sei bravo".

Che ricaduta può avere il motorsport su settori come quelli aeronautici e aerospaziali nei quali l'Italia in passato ha recitato un ruolo da protagonista?

«Molto forte. Solo da poco ci stiamo parlando e scopriamo che sulla simulazione, l'aerodinamica ed i materiali compositi – guarda caso le nostre tre "core expertise" – ci possono essere delle sinergie

importanti che combinate possono aiutare lo sviluppo della nostra industria».

Che suggerimenti darebbe a chi presto guiderà l'Italia e vorrà occuparsi anche del capitale imprenditoriale ed economico che rappresenta il motorsport italiano?

«Partirei sicuramente da una diminuzione della tassazione del costo del lavoro. L'Italia ha un motore molto potente, ma ha bisogno di un piccolo motorino di avviamento che la faccia partire, che dia slancio alle imprese e porti nuove assunzioni, soprattutto di giovani. Se parte quel motore, poi si trascinerà dietro tutto il resto. Oggi siamo sotto una cappa:

dobbiamo liberare energie; il motorsport ci insegna a liberare energia in modo efficiente".

Personalmente, qual è la sua prossima sfida da AD della Dallara?

«Riuscire a far crescere l'azienda non in dimensioni, ma sul piano delle competenze, nelle nostre tre aree strategiche (dinamica veicolo e simulazione, compositi ed aerodinamica), diversificando i settori di business e le geografie.

Altra cosa importante è lo sviluppo del territorio, partendo dalla Motor Valley per arrivare all'Italia».

Alessandro Santini



IN CORSA VERSO IL FUTURO

UN LUNGO E INTERESSANTE COLLOQUIO CON L'INGEGNER ANDREA TOSO, PER CAPIRE COSA CI ASPETTA NEL 2013 NELLA PRESTIGIOSA SERIE AMERICANA PER MONOPOSTO. LA CRISI ECONOMICA HA COLPITO ANCHE IL MOTORSPORT MA NELLE PROSSIME STAGIONI, GRAZIE AD UNA INTELLIGENTE POLITICA DI CONTENIMENTO DEI COSTI, I TEAM POTRANNO CONCENTRARSI SULLE GARE CONTANDO ANCHE SU NUOVI E INNOVATIVI PARAMETRI DI SICUREZZA, PROPRIO COME RICHiesto DA PARTE DEI PILOTI. RYAN HUNTER-REAY, IL CAMPIONE AMERICANO PROTAGONISTA DI UNA SIMPATICA E TOCCANTE VISITA A VARANO DI CUI L'INGEGNERE CI SVELA ALCUNI RETROSCENA





Ingegnere Toso, quali sono gli obiettivi e le aspettative per la stagione IZOD IndyCar 2013?

«La stagione 2012 è stata dura per le squadre: nel pieno di una difficile congiuntura economica e finanziaria a livello mondiale, i proprietari delle squadre hanno acquistato, volenti e alcuni nolenti, nuove macchine, nuovi motori, nuove attrezzature; inevitabilmente, piloti e ingegneri hanno chiesto ai proprietari di investire in giornate di test in pista, in galleria del vento, al simulatore e in varie prove di laboratorio per conoscere il nuovo prodotto. Aggiungiamo anche il fatto che le squadre hanno dovuto parcheggiare, senza ricavare profitto, le macchine esistenti con relativi ricambi e, in senso più esteso, abbandonare dati, conoscenze ed esperienze. La stagione 2013 presenta invece prospettive ottime perché macchine e motori cambieranno poco o nulla, a parte alcuni dettagli richiesti dagli organizzatori o dalle squadre, frutto dell'esperienza della stagione 2012: le squadre potranno quindi concentrarsi per almeno quattro stagioni sulla gestione ordinaria dei costi e dei ricavi e sull'organizzazione efficiente delle persone e delle attività».

Avete sviluppato degli aggiornamenti per la stagione 2013? In cosa consistono?

«Ogni cambiamento ha un costo che alla fine qualcuno nel sistema paga con l'eccezione dei dispositivi di sicurezza il cui costo di acquisto è generalmente inferiore al costo delle conseguenze della non sicurezza; per questo l'introduzione di miglioramenti alla sicurezza è più veloce e incontra minori resistenze. Come esempio di miglioramento legato alla sicurezza partiamo dal rischio di ribaltamento che affronta un pilota in caso di urto laterale contro le barriere sugli ovali ad alta velocità e dalla particolarità che la carrozzeria della nuova Dallara IndyCar è più larga delle ruote e quindi urta per prima

le barriere in caso di urto laterale. Nella stagione passata questo rischio di ribaltamento non era elevato e non ci sono state conseguenze negative per i piloti; tuttavia ci siamo resi conto che si potesse fare ancora di più.

Su indicazione dei piloti e d'accordo con la IZOD IndyCar, dopo aver già modificato durante la stagione la struttura della carrozzeria, in Dallara abbiamo progettato e costruito strutture laterali da montare ai lati dell'abitacolo all'altezza delle spalle del pilota. Queste strutture sono installate all'interno della carrozzeria e non sono esposte al flusso d'aria esterno; in questo modo non abbiamo alterato né la prestazione né la stabilità aerodinamica, ma abbiamo migliorato la sicurezza passiva in caso di incidente. Un secondo esempio di aggiornamento riguarda i circuiti cittadini, che riscuotono un crescente seguito di appassionati e permettono alle amministrazioni locali di migliorare l'economia locale attraendo nuovi turisti (pensiamo a Baltimora e in un prossimo futuro a Providence). Per questi circuiti, caratterizzati da frenate violente e basse velocità medie, abbiamo sviluppato prese che convogliano una maggiore portata di aria di raffreddamento per i freni: gli ingegneri delle squadre decideranno se privilegiare la prestazione sul giro con le prese esistenti, più piccole, o installare le prese freni maggiorate per ridurre la temperatura di esercizio dei dischi in gara e più in generale il costo legato al consumo dei freni durante la stagione. Un terzo esempio di aggiornamento è relativo a nuove strutture che riducono il rischio di danneggiare i dischi freno durante i frequenti e concitati pit-stop: in questo caso il costo dei nuovi componenti è molto inferiore al danno ai dischi freno e per questo gli organizzatori ne hanno approvato l'introduzione con il consenso delle squadre».

Come costruttore, quali sono i vostri

suggerimenti per lo sviluppo della serie nel prossimo futuro?

«Il Motorsport negli Stati Uniti, e nella IZOD IndyCar in particolare, è principalmente uno spettacolo e per questo opera in concorrenza con altri eventi sportivi quali baseball, football, basket e hockey tutti molto seguiti da reti televisive e Internet. È facile promettere agli sponsor aumenti di pubblico, migliore copertura televisiva e quindi maggiore profitto, ma anche opportuno ammettere il fatto che il mercato totale del Motorsport, e in generale degli eventi di intrattenimento sportivo, non è infinito e che produce ricavi totali limitati da quanto gli appassionati del settore sono in grado di pagare: riuscire a far crescere il valore della IZOD IndyCar implica sottrarre fatturato ad altri spettacoli motoristici e al resto del settore dell'intrattenimento che comprende anche cinema, video giochi, viaggi etc. Riuscire in questo implica essere molto bravi a modificare le abitudini, gli interessi e le propensioni alla spesa del pubblico e ciò richiede tempo e persone competenti. In conclusione: per sviluppare la IndyCar nel prossimo futuro è sufficiente che gli organizzatori, i fornitori, le squadre e i piloti facciano bene insieme il proprio lavoro con cura e con sobrietà: i risultati arriveranno senza dubbio».

Quali sono stati i feedback dei team a proposito della nuova vettura?

«Fin dal Luglio 2010, dopo la firma del contratto tra Dallara e la IZOD IndyCar, sono emersi due distinti punti di vista tra gli appassionati, i giornalisti, i piloti, gli ingegneri e i proprietari delle squadre. C'era chi, data la difficile situazione economica, non voleva cambiare nulla e non voleva investire e c'era anche chi, dopo nove anni con la stessa macchina e gli stessi motori, voleva cambiare radicalmente e ad esempio proponeva la Delta Wing. I due punti di vista, entrambi con valide ragioni, si sono



alla fine amalgamati e tutta la comunità della Indycar ha promosso con voce unica l'introduzione di una nuova macchina, pretendendo però contenuti declinati nelle adeguate priorità e con il vincolo di una grande riduzione del prezzo di acquisto: prima di tutto, sistemi di sicurezza più avanzati (protezioni posteriori delle ruote e la carrozzeria allargata per ridurre il rischio di contatto tra le ruote) che subito hanno suscitato l'interesse della FIA; in secondo luogo una maggiore durata dei componenti; in terzo luogo una adeguata prestazione associata ad uno spettacolo caratterizzato da sorpassi più frequenti».

Come giudicate la voglia dei team di contare di più in seno alla IZOD IndyCar?

«Per rispondere alla domanda occorre premettere una considerazione sulla differenza culturale delle competizioni motoristiche tra gli Stati Uniti e il resto del mondo, principalmente Europa. In Europa e nel resto del mondo, Stati Uniti esclusi, la FIA controlla, sia tecnicamente sia

economicamente, la categoria principe del Motorsport che è la Formula 1 a cui piloti, tecnici, costruttori e sponsor sognano di arrivare. Negli Stati Uniti invece, esistono e prosperano diversi campionati motoristici di vertice quali NASCAR, Midgets, Dragster e Indycar; quindi non è detto che il sogno degli Americani appassionati di competizioni motoristiche sia la Indycar... anzi...anzi, per molto non lo è affatto. Considerato ciò, le persone che sono impiegate direttamente nella IZOD Indycar costituiscono una comunità compatta, simile ad una compagnia teatrale che allestisce uno spettacolo itinerante, con una specifica demografia di tifosi appassionati. E' naturale quindi che ogni "attore" di questa compagnia tenda e talvolta pretenda di fare il protagonista; ma tutti gli attori, quelli che forniscono pneumatici, elettronica, motori o telai, i piloti e gli ingegneri che li usano, i proprietari delle squadre che decidono l'acquisto, gli sponsor che indirettamente finanziano le squadre, gli organizzatori delle gare e infine gli

appassionati che sostengono economicamente tutta la rappresentazione, tutti questi "attori" si rendono perfettamente conto che ciascuno ha la propria parte dignitosa da recitare e che il successo è sempre positivo per tutti perché rende possibile replicare lo spettacolo e investire in nuove rappresentazioni l'anno successivo».

Con la nuova leadership della categoria quali sono i rapporti?

Nelle linee essenziali, la leadership della Indycar non è cambiata. Il circuito di Indianapolis e la IZOD Indycar sono controllati dalla storica famiglia Hulman-George, con profonde radici nello stato dell'Indiana, e da alcuni collaboratori con grande esperienza nel settore. A livello gestionale è vero che non c'è più l'amministratore delegato, Randy Bernard, il quale ha dedicato tempo ed energie per promuovere la categoria ed è riuscito ad attirare l'attenzione di nuovi sponsor e ad organizzare eventi in nuove località



L'ingegner Toso con Ryan Hunter Reay in visita alla Dallara



(Baltimora, Houston). Tuttavia, dopo tre anni trascorsi in un ruolo così impegnativo a livello personale, la sua carica si è affievolita ed è stato naturale per lui segnalare alla proprietà che un ricambio gestionale fosse opportuno. Di fatto per la Indycar non cambierà nulla o qualcosa cambierà poco alla volta, come è nella cultura tradizionale della famiglia Hulman-George che preferisce rimanere dietro le scene. I rapporti della famiglia Hulman-George con Dallara, approfonditi in quindici anni di collaborazione, sono ottimi a tutti i livelli e vanno al di là dei termini di contratto. Questa relazione di fiducia reciproca semplicemente non ha prezzo».

Hunter-Reay ha visitato di recente la factory di Varano: ci può parlare del personaggio "visto da vicino"?

«Ryan è un uomo di valore. Ha affrontato lutti familiari correndo per diverse stagioni e con scarsa fortuna nella Champ Car e nella Indycar e poi ricominciando con umiltà dai campionati minori: guidare è la sua passione e vincere non è il suo assillo. Ryan è un uomo sereno, consapevole che il successo è "il già successo", è ragazzo nel cuore e uomo adulto nel riconoscere la bellezza della vita comunque sia. Un paio di aneddoti illustrano l'uomo Ryan. Al termine della sessione di guida al nostro simulatore in Italia ha preso casco e tuta, ha indossato un anonimo impermeabile e sotto la pioggia ha guidato la KTM X-Bow nel circuito di Varano senza che ci fosse alcun spettatore; al rientro, ha asciugato la macchina ed è andato in officina a ringraziare tutti, meccanici e ingegneri: sembrava una scena tratta dal libro "l'arte di correre sotto la pioggia". Ricordo anche un altro episodio accaduto sempre in

occasione della sua visita qui in Italia. Ryan ha incontrato centinaia ragazzi delle scuole locali e i collaboratori Dallara: gentile, semplice, educato, curioso delle piccole storie di ciascuno, mai affrettato nelle risposte, addirittura è andato da solo a recuperare una sedia per firmare gli autografi. Finché c'era qualcuno interessato a conoscerlo Ryan è stato lì, disponibile, con il sorriso degli occhi e del cuore».

Hunter-Reay vi ha espresso qualche esigenza o desiderio da parte dei piloti?

«Ryan è un professionista eclettico, bravo a correre sia ad alta velocità a Indianapolis sia lungo i tornanti di Long Beach. Come tutti i piloti intelligenti che sanno che le competizioni motoristiche non sono videogiochi tra eroi invincibili, ma sudore fisico e fatica mentale, nel rispetto dei colleghi e della morte, Ryan ci ha chiesto di perseguire sempre e senza esitazioni la ricerca della sicurezza per proteggere sé e i propri colleghi in caso di incidenti».

In F.1 si parla molto di svolta verde: secondo lei anche la IZOD IndyCar potrebbe decidere di rendere sempre più compatibile con l'ambiente la sua proposta agonistica? Non parliamo solo di motori ma anche di materiali, piste, soluzioni tecnologiche in genere.

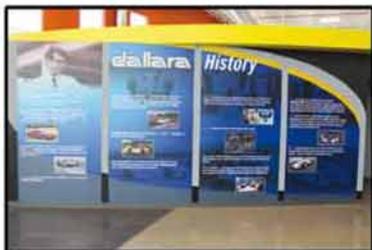
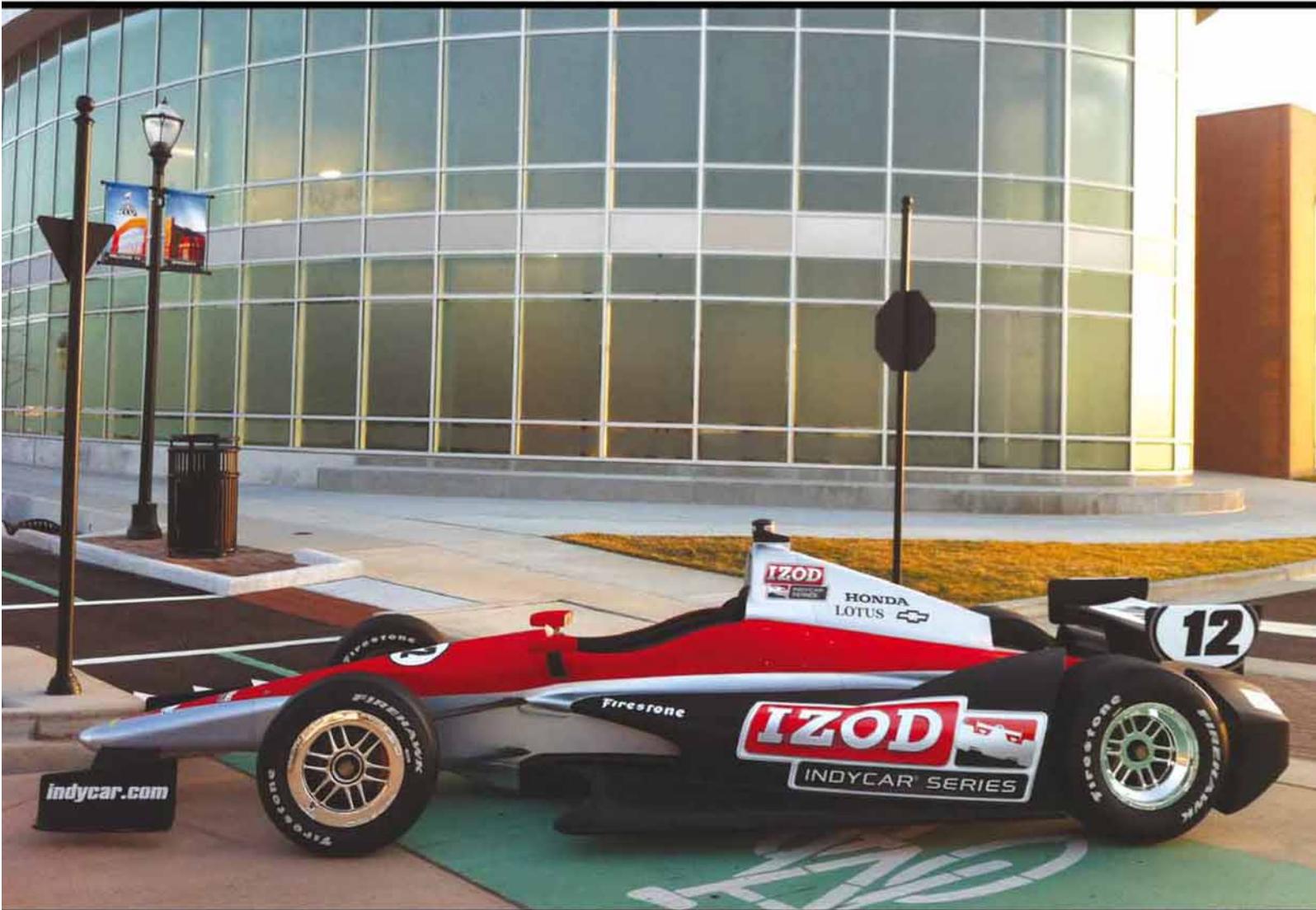
«La domanda è interessante e merita una risposta adeguata e non banale. La prima risposta è che la nuova Indycar ha una migliore efficienza aerodinamica (meno resistenza a pari deportanza), che i nuovi motori hanno una cilindrata minore a pari potenza erogata e che il peso totale è stato ridotto. Al di là però di queste dichiarazioni che fanno leva sul concetto "verde" per giustificare nuove attività e maggiore

fatturato, ci rendiamo facilmente conto che la tecnologia spesso tende a complicare i prodotti e a renderli estranei a chi li utilizza e a chi li osserva con interesse; analogamente, la ragione ultima di impiegare materiali esotici e costosi spesso non è compresa dal pubblico né tecnicamente giustificata dalle migliorate prestazioni o dai ridotti consumi. La mia risposta è che io non riesco a intravedere una forte correlazione tra l'economia "verde" e lo spettacolo delle competizioni motoristiche caratterizzate da un carosello di sorpassi e frenate su un circuito da ripetere molte volte in condizioni rischiose e in questo il mio pensiero va al racconto di William Faulkner "Oggi si vola" di cui ho parlato insieme a Dan Wheldon pochi giorni prima della sua scomparsa. Questa valutazione si applica, a maggior ragione, nella Indycar e in tutte le competizioni motoristiche americane per le quali l'accento è posto sull'intrattenimento a discapito delle ricadute tecniche, sicurezza a parte».

Come giudica il nuovo sogno di Zanardi: correre la Indy 500?

«Nelle prossime settimane cercherò di parlare con Alessandro per ascoltare le motivazioni che lo spingeranno a intraprendere o non intraprendere questa sfida. In ogni caso, non mi sento di giudicare le imprese, i sogni e le ragioni del cuore di un uomo valoroso come Alessandro Zanardi; posso solo essere al suo fianco quando prenderà la decisione e offrire la mia esperienza e i tanti errori compiuti in sedici gare Indy 500 di cui dodici vinte e quattro perse».

Stefano Semeraro



Lo stabilimento Dallara IndyCar dista meno di 1/2 chilometro dallo storico Indianapolis Motor Speedway. Più di 1.850 m2 di esposizioni interattive e pratiche dedicate agli aspetti ingegneristici e tecnologici dello sport più veloce del mondo! Durante la tua visita: Street-Legal IndyCar bi-posto, Simulatori di Gare, Visite Guidate dello Stabilimento Dallara, Green Screen Photo Op, e Negozio di Souvenir.

dallara
indycar factory

1201 Main Street | Speedway, IN 46224
317-243-7171 | www.indycarfactory.com

Orari di Apertura: Da lunedì a sabato, dalle 10.00 alle 18.00
Visite Guidate dello Stabilimento: 11.00, 13.00, 14.00 e 15.00



«HO PRESO UNA COTTURA PER LA... DALLARA!»

HA INIZIATO A CORRERE TARDI, ATTORNO AI VENT'ANNI, MA FIN DAL PRIMO CONTATTO FRA LA DRIVER ITALIANA E LE MONOPOSTO DI VARANO È SCATTATA LA SCINTILLA MAGICA. DOPO LE ESPERIENZE NELLA F.3 OPEN E NELLA SERIE TEDESCA, QUEST'ANNO L'AMORE PER LE CORSE SARÀ MESSO ALLA PROVA NELL'ESIGENTE CAMPIONATO CONTINENTALE



Michela
with the F3 Open
singleseater

A

Ci sarà una ragazza italiana nel FIA European F.3. Si chiama Michela Cerruti, guiderà una Dallara 312 spinta da un motore Mercedes e sarà la punta di diamante di una nuova squadra, creata praticamente per lei, e che vede coinvolto Romeo Ferraris, noto preparatore di propulsori nonché proprietario di una squadra che nelle ultime stagioni è stata impegnata nella serie Superstars. La Cerruti, a differenza del 99,9 per cento dei piloti, ha iniziato l'attività tardi, a 20 anni, e direttamente con le vetture a ruote coperte. L'avvicinamento con le monoposto è avvenuto soltanto alla fine del 2011 quando con coraggio ha partecipato ai test invernali della GP3. E subito è scattata una molla che non l'ha fatta più desistere dal salire sulle formule. Ha infatti corso nella F.3 Open e poi nella F.3 tedesca ed ora è pronta per l'avventura importante e certamente molto difficile nell'europeo.

Avendo iniziato la carriera con le vetture GT e Turismo, immaginiamo che non conoscessi molto la Dallara...

“E' vero, solo quando mi sono avvicinata al motorsport ho cominciato a sentirme parlare. E sempre molto bene. Ho quindi iniziato a prendere coscienza sul loro lavoro e a informarmi con una certa costanza quando per Sky, nel 2011, ho fatto la seconda voce per le gare Indycar, dove tutte le monoposto al via sono appunto della factory italiana. Ho conosciuto un mondo incredibile e incuriosita un giorno ho visitato la loro sede rimanendo esterrefatta. Mi hanno permesso di visitare ogni reparto, ogni angolo della loro attività, ed è stato semplicemente incredibile. Poi, in un'altra occasione, sono tornata alla Dallara per salire sul loro pazzesco simulatore. Ne avevo utilizzati diversi prima per allenarmi per le gare Turismo, ma il loro è decisamente unico, penso sia il più complesso →

Michela Cerruti



Michela competing in GP3 (up).
Left, in the german F3 championship





“HO CORSO NELLA F.3 OPEN INIZIANDO CON LA 308 E QUANDO SONO SALITA SULLA 312 DIREI CHE HO PRESO UNA VERA E PROPRIA COTTA! LA VETTURA È ANCORA MIGLIORE PER COME SI LASCIA PORTARE, PER LA SUA MANEGGEVOLEZZA. DA QUI, DOPO UNA ESPERIENZA FATTA ANCHE NELLA F.3 TEDESCA, È MATURATA LA DECISIONE DI FARE IL SALTO NELL'EUROPEO”

aggeggio presente sulla terra! E' impressionante la sensazione di realismo che si ha quando si guida, le modifiche al set-up, i circuiti, i tempi sul giro. Una volta che ero lì ho incontrato Kanaan, pilota Indycar, che provava qualcosa per Indianapolis ed è stato qualcosa di eccezionale”.

Le monoposto ti hanno rapita velocemente...

“Quando ho provato per la prima volta una formula, precisamente la GP3 proprio della Dallara, ho subito capito perché tutti dicevano sempre che le sensazioni che si ricevono al volante di una monoposto sono uniche. In quelle occasioni però, è stato anche difficile prendere confidenza con un mezzo mai utilizzato prima, diciamo che è stata una fase conoscitiva”.

Poi dalla Dallara GP3 sei passata alla Dallara F.3...

“E mi sono innamorata immediatamente della tipologia di macchina. Ho corso nella F.3 Open iniziando con la 308 e quando sono salita sulla 312 direi che ho preso una vera e propria cotta! La vettura è ancora migliore per come si lascia portare, per la sua maneggevolezza. Da qui, dopo una esperienza fatta anche nella F.3 tedesca, è maturata la decisione di fare il salto nell'europo”.

L'europo si annuncia complicato?

“Mi piace pensare che correrò in un

campionato tanto competitivo, pieno di piloti velocissimi. Le sfide che possono sembrare impossibili, mi caricano a mille, mi sono sempre buttata la buio nella mia carriera, ogni anno affronto una sfida sempre più difficile, di certo però, questa si annuncia come la più impegnativa”.

Come mai la scelta di correre per un team nuovo, quasi di famiglia?

“Una serie di coincidenze e di aspettative non mantenute da altri nel corso del 2012 hanno convinto me e chi mi segue a optare per questa soluzione. Così sappiamo bene con chi abbiamo a che fare. Ferraris ci è sempre stato vicino ed è la scelta più saggia. Sarà una sfida importante, ci arrivo non con tanta esperienza, ma va bene lo stesso”.

La F.3 europea correrà per lo più con il DTM come ricco contorno. Ti piace l'idea?

“E' sempre stata la mia categoria preferita, l'anno scorso con qualche dirigente BMW che seguiva le nostre gare italiane (Michela ha gareggiato anche con le vetture GT tedesche, ndr), ho lanciato l'assist... Però vedo che le ragazze dal DTM sono praticamente sparite, puntano sempre più su piloti di alta qualità, provenienti dalla F.1, quindi mi sa che sarà dura poter entrare in quel mondo un giorno”.

Massimo Costa





GUIDA TOTALE

UNA APPROFONDATA “SESSIONE” AL SIMULATORE DALLARA CON L’INGEGNER ALESSANDRO MORONI, PER CAPIRNE TUTTI I SEGRETI E LE POSSIBILI APPLICAZIONI. UNO STRUMENTO DALLE MOLTEPLICI CAPACITÀ, PERFETTO PER TESTARE VETTURE, PISTE, SETTAGGI E...PILOTI CON UNA FEDELITÀ IMPRESSIONANTE AI RISULTATI REALI, E CHE CONSENTE DI RISPARMIARE SIA TEMPO SIA DENARO. DALL’ESPERIENZA A VARANO SI SONO DETTI ENTUSIASTI MOLTI DEI PIÙ FORTI DRIVER MONDIALI, MA C’È ANCHE CHI È USCITO SCONFITTO DAI TECNICI DALLARA...

Ingegnere Moroni, il simulatore Dallara è ormai un “cult” per team e piloti italiani. Ci vuole ricordare in sintesi su che tipo di tecnologia è basato?

«L’idea di base era di avere un banco prova che fosse in grado di replicare la prestazione della macchina, o meglio l’effetto sul pilota della prestazione della macchina. Un banco prova realistico nell’indurre nel pilota le sensazioni di guida. Il pilota deve essere obbligato a guidarlo come guiderebbe la macchina, è lì la chiave. In altre parole: a fronte di una sbandata deve trovarsi a fare quello che farebbe in pista. Il modello di calcolo della macchina fornirà così le risposte che avrà la macchina vera in pista. Altrimenti, se un pilota semplicemente “videogioca”, può a sua volta fornire al modello della vettura un input che non è rappresentativo della realtà. E’ tutto lì il valore ingegneristico di un simulatore”.

Un tipo di effetto-realtà che si ottiene attraverso modelli matematici?

«Si ottiene con l’unione di due cose. Modelli matematici altamente dettagliati e rappresentativi di come sono fatte la macchina, la strada, le gomme, uniti a sollecitazioni dinamiche che facciano in modo che il

pilota all’interno del simulatore percepisca questi dettagli: se la macchina è sovrasterzante, se la strada è liscia, se l’aerodinamica che hai modellato per due configurazioni d’ala diversa si comporta in effetti in maniera diversa. Se manca una di queste due componenti il simulatore può essere comunque utile per altri scopi - ad esempio per imparare come sono fatte le piste, la sequenza di curve, quale è la marcia da usare - ma non per allenarsi al pilotaggio a 360 gradi».

Che tipo di test si possono effettuare al simulatore?

«Il pilota può sperimentare in anteprima quello che si troverà a fare in pista, cosa utilissima specie per i campionati che prevedono prove libere limitatissime. Può testare tutta una serie di situazioni come la partenza, il bagnato, le condizioni del vento, la macchina usurata, situazioni che possono verificarsi. Inoltre anche i tecnici posso ricavare utili indicazioni dal comportamento della macchina. Insomma, è una telemetria infinita che descrive il comportamento della macchina. Con un piano di prove adeguatamente ricco di test si ottengono risposte che permettono di arrivare in pista con un 80% del lavoro già avviato».



Simulatore



In questo modo è possibile anche analizzare lo stile di guida di un pilota?

«Decisamente sì. In pista quando confronti due piloti diversi non hai mai una fotografia chiara, perché la macchina può essere diversa, le condizioni della pista possono variare di momento in momento: al simulatore tutto questo è possibile isolarlo, variando un parametro solo alla volta. Si ha la certezza di avere sempre la stessa macchina, la stessa pista. E' lo strumento perfetto per confrontare due piloti diversi».

Esistono valutazioni oggettive della fedeltà dei risultati ottenuti al simulatore rispetto all'esperienza in pista?

«Più che un numero indicativo della vicinanza del dato simulato a quello reale, è più indicativo capire che tipi di test conduciamo noi tecnici Dallara o l'ingegnere che accompagna il pilota a una sessione. Si arriva a fare delle prove in cui viene variato un angolo ruota di un decimo di grado, o un altro parametro di assetto magari di un millimetro: ciò dà un'idea di quanto sia accurata la simulazione. In un video gioco non si ha certo la pretesa di cambiare un millimetro di convergenza e osservare una differenza nei risultati».

Sarà mai possibile sostituire il lavoro in pista con quello al simulatore?

«No, la sostituzione al 100% non sarà possibile. Perché al simulatore è possibile sostenere tutti i test che si vogliono, ma non si riuscirà mai a coprire la variabilità a cui ti obbliga il meteo di quel preciso giorno dell'anno, di quella particolare condizione della pista. Il simulatore permette di verificare una serie di combinazioni che possono portare a un 80-85% di messa a punto dell'insieme macchina-pilota. E il vantaggio di simulatore come quello Dallara è che non si tratta di calcoli e basta, ma di calcoli verificati in tempo reale insieme con il pilota. Ma non sarà mai possibile sostituire la percentuale di incertezza dovuta dalla singolarità del giorno».



Computer, galleria del vento, simulatore: come si articolano questi tre momenti?

«Il simulatore, in un'azienda come la Dallara, rappresenta in effetti il collettore delle informazioni di tutti gli altri reparti. Obbliga e favorisce le interazioni tra reparti diversi. Dato che occorre comporre un modello che sia rappresentativo della macchina intera, tutte i settori che si occupano di fornire una certa caratteristica alla macchina - la progettazione delle sospensioni, il calcolo al computer della prestazione aerodinamica, la misura di galleria del vento... - devono alimentare il modello veicolo che fa muovere il simulatore. Il simulatore è speculare alla macchina reale: tutti i diversi settori lavorano per il simulatore, così come

lavorano per la macchina finale, e così come il simulatore, a sua volta, lavora per tutti i diversi settori perché è in grado di valutare, insieme alla prestazione del pilota, quanto è buona una soluzione aerodinamica o quanto affidabile una sospensione progettata in un certo modo».

Quante ore viene utilizzato al mese? Quante persone sono necessarie per farlo funzionare?

«Dallara divide l'uso del simulatore tra l'uso interno per il miglioramento dei nostri progetti, delle nostre macchine presenti e future, e quello per clienti esterni. Adesso ad esempio lo stiamo utilizzando per impostare e sviluppare, prima ancora che esista il prototipo reale, la Super Formula per il



espansione. Ora ci sono tutte quelle del campionato Gp2 e Gp3, un assortimento sempre maggiore dei circuiti europei e circa la metà delle piste americane, e l'idea è di aumentarle».

Sono previsti nuovi circuiti per il 2013?

«Stiamo aumentando le piste italiane e europee della Formula 3 e della World Series, extra circuiti Formula 1».

Ci può raccontare, in breve, una sessione "tipo" al simulatore?

«In caso di campionati come Gp2 o World Series ospitiamo l'intera squadra con i tecnici di acquisizione dati e i piloti. Una giornata di lavoro si svolge tipicamente con le stesse modalità con cui viene condotta in pista, ma una singola sessione al simulatore "vale" 3-4 giorni di test in pista. Se si pensa che il tempo per cambiare configurazione alla macchina è lo stesso per cambiare una molla; o che per sostituire tutta una sospensione o un cambio occorrono pochi secondi, si può immaginare la quantità di cose che possono essere testate in un giorno al simulatore. Bisogna immaginarlo come un grande open test che la squadra compie in pista in più giorni. Noi in quel caso forniamo tutti gli strumenti affinché la squadra gestisca in modo autonomo e sicuro sia l'assetto della macchina sia i dati che vengono prodotti. Tutto finisce nei loro computer. Noi ci limitiamo a operare al banco come assistenza».

Quanti addetti sono necessari al funzionamento del simulatore?

«Nel caso di cui abbiamo appena parlato uno o due al massimo. A volte però da noi vengono piloti che vogliono valutare una macchina rispetto a un'altra, ad esempio che stanno pensando al passaggio dalla Formula 3 a una macchina superiore, e che quindi arrivano senza una squadra o un piano di prove prestabilito. In quel caso ci pensiamo noi: una grande parte del nostro personale ha esperienza di pista così provvediamo a fornire tutta l'assistenza affinché il piano di prove sia disegnato intorno ai bisogni del cliente. Se il pilota vuole mettersi alla prova in condizioni particolari, esercitare le partenze, il riscaldamento dei pneumatici, lo sfruttamento della mezz'ora di qualifica, short o long run, noi lo assistiamo affinché riesca a svolgere un test plan modellato sui suoi bisogni. In pochi minuti si passa da una macchina all'altra. Le tipologie di test sono le più varie».

2014. Lo utilizziamo con i nostri piloti di riferimento circa per il 50%, il resto del tempo è disponibile per singoli piloti, o per squadre che vengono da noi con più piloti, o ancora per aziende coinvolte nella progettazione sia di vetture da corsa sia stradali. Il simulatore alla fine viene usato settimanalmente in proporzioni variabili tra questi due tipi di uso. Ovviamente, nei mesi più caldi per le competizioni lasciamo più spazio a chi vuole preparare una gara».

Quanti circuiti e tipi di vetture è possibile testare nel simulatore di Varano?

«Può essere configurato con tutte le nostre macchine, Gp2, Gp3, Formula 3, World Series, IndyCar, Grand Am, con un assortimento di piste continuamente in

100-150 giri in una pista di lunghezza media. Si va da un minimo di quattro ore a sessioni di più giorni, in cui una squadra vuole provare al simulatore con piloti diversi».

Chi sono i piloti più famosi che hanno utilizzato il simulatore?

«Abbiamo ospitato una buona parte di tutti i piloti Gp2 e World Series, quindi anche alcuni che già sono in Formula 1 o stanno per arrivarci. Poi abbiamo avuto piloti come Gianmaria Bruni, con cui abbiamo messo a punto il sistema. Un cliente molto affezionato è Jean Alesi, che da noi è venuto a preparare la di 500 miglia di Indianapolis. Negli ultimi tempi il mercato americano si sta ampliando, da noi sono arrivati anche Ryan Briscoe, Tony Kanaan, Ryan Hunter-Reay, Marco Andretti, Scott Dixon e altri ancora».

Si ricorda qualche esempio divertente?

«Una delle sessioni più divertenti è stata con Kanaan, quando nell'autunno del 2011 è venuto al simulatore con i suoi tecnici per provare la IndyCar dell'anno successivo, che era ancora in produzione e che le squadre avrebbero ricevuto solamente tre mesi dopo. Tony è una persona molto simpatica, oltre che un ottimo professionista, ed ha legato subito con le persone di Dallara presenti durante il test, al punto che alla fine ha chiesto chi fosse il tecnico di noi più bravo nel guidare e gli ha proposto di sfidarlo per una qualifica simulata. Il risultato?... Aveva trascurato il fatto che nei giorni precedenti il nostro collega aveva preparato la sua sessione con qualche centinaio di chilometri di prove, per mettere a punto il modello, le gomme, la pista, ed era quindi "caldissimo". Tony ha accettato la sconfitta, veramente risicata, con il sorriso sulle labbra, addirittura lasciandogli come premio i guanti con cui aveva corso l'ultima 500 miglia di Indianapolis! Un grande».

Ingegnere, lei personalmente ha mai provato il simulatore Dallara?

«Sì, faccio parte del gruppo che sviluppa il modello-veicolo, quindi abbiamo anche il dovere di controllare di persona che le cose vadano bene. Ci sono altri ragazzi alla Dallara che sono anche molto più bravi di me, ma devo ammettere che sia testare la Gp2, per il tipo di macchina che è, sia l'esperienza di guidare IndyCar nel catino di Indianapolis sono esperienze molto particolari».

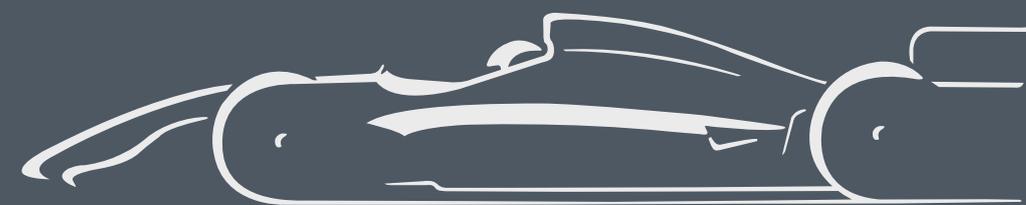
Confessi: è andato a sbattere?

«Sa come è: un pilota non professionista trova il limite proprio tornando indietro dopo essersi accorto di averlo superato...».

Stefano Semeraro

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