

FORMULA E

DAL 2014 È IN CALENDARIO IL RIVOLUZIONARIO CAMPIONATO FIA PER MONOPOSTO ELETTRICHE. INSIEME ALL'INGEGNER PIGNACCA SCOPRIAMO COME L'INNOVAZIONE NEL CAMPO AERODINAMICO E DEI MATERIALI PUÒ AIUTARE A PROGETTARE UN FUTURO "SOSTENIBILE" PER LE CORSE

SUPER FORMULA

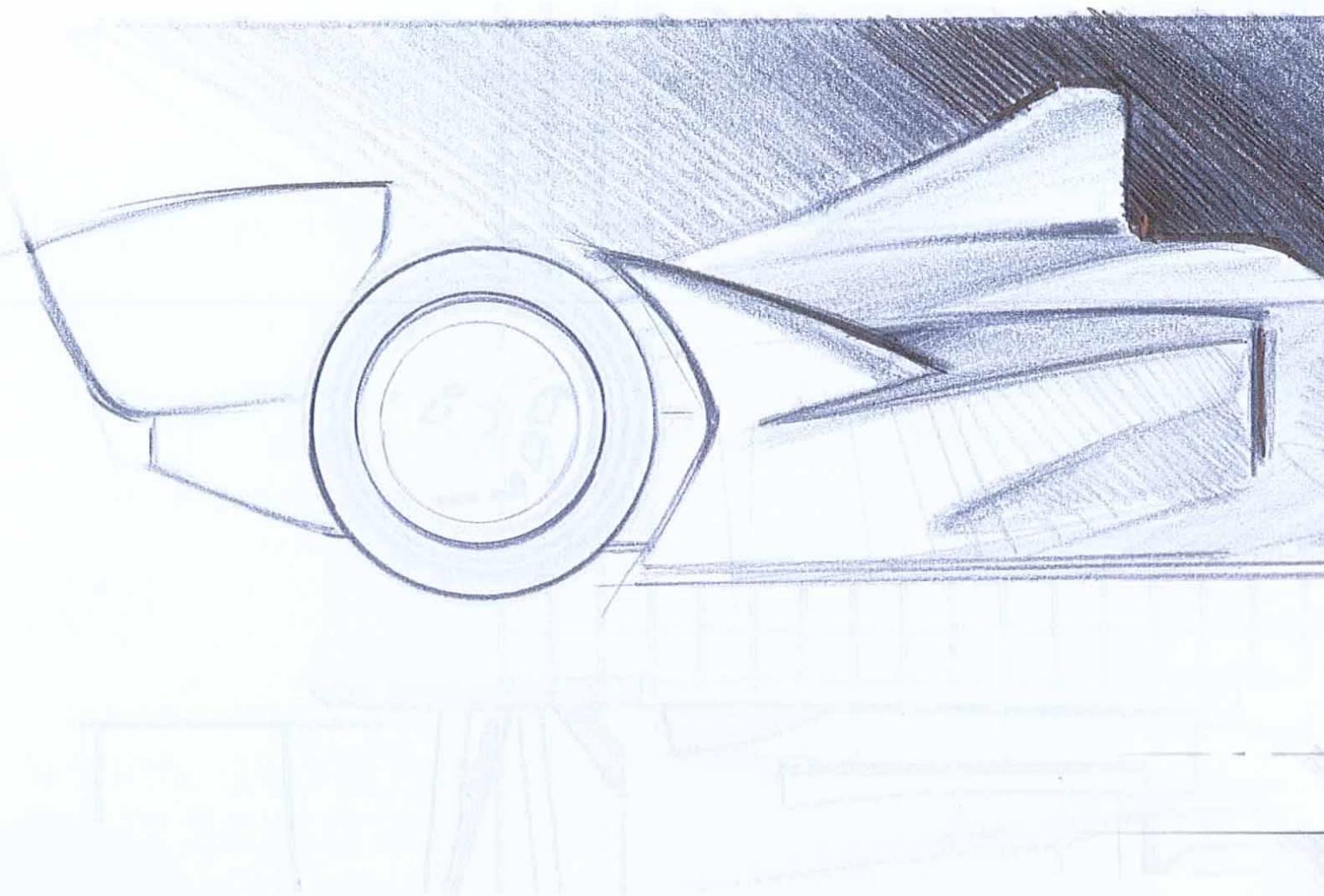
IN ESTATE SARANNO PRONTE LE PRIME VETTURE PER LA SERIE GIAPPONESE. VI SVELIAMO TUTTI I SEGRETI DI UN PROGETTO CHE È STATO SVILUPPATO IN COLLABORAZIONE STRETTA CON I PILOTI E GLI INGENERI NIPPONICI GRAZIE ALLE STRAORDINARIE OPPORTUNITÀ OFFERTE DAL SIMULATORE DALLARA



INDIANAPOLIS

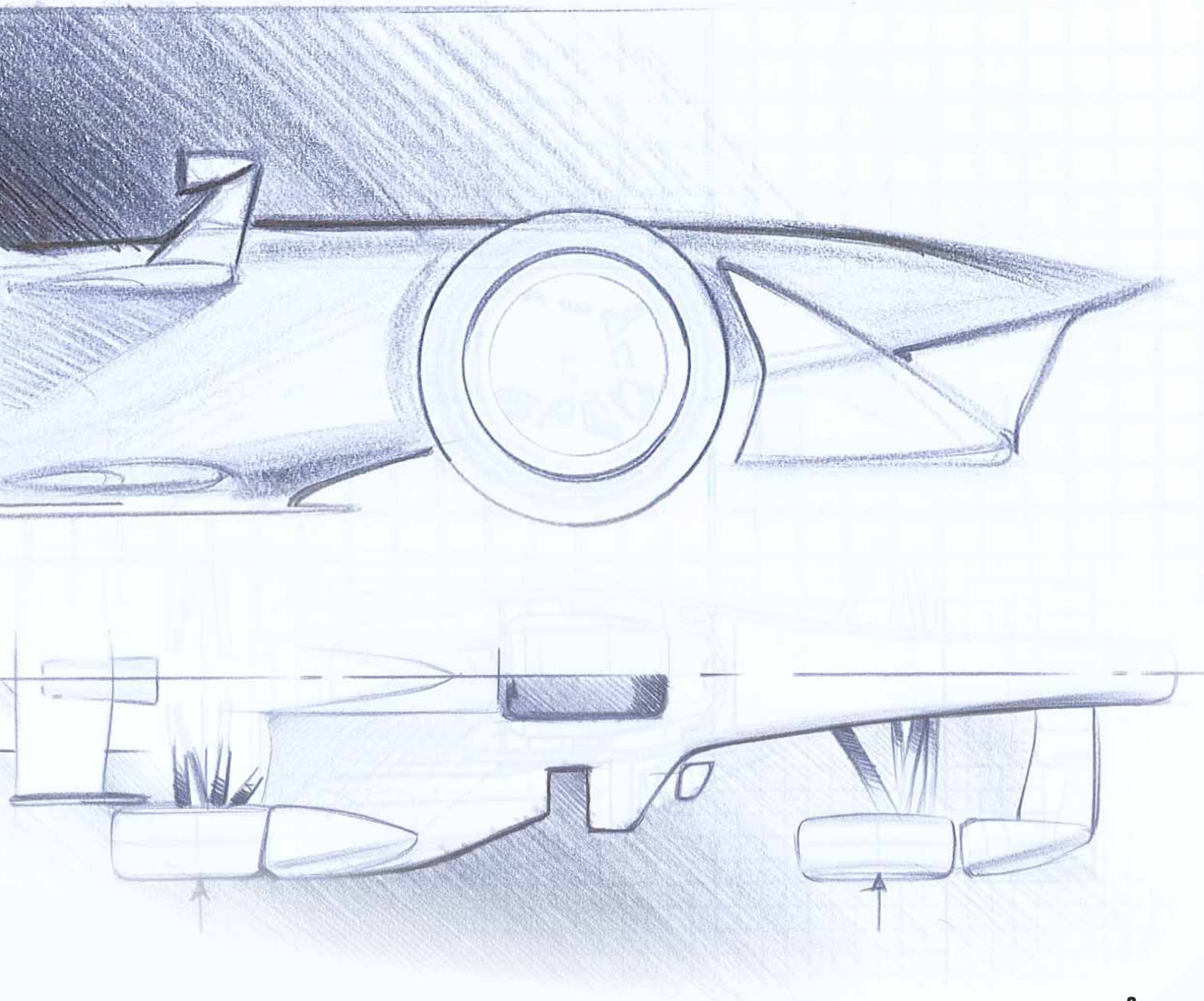
LA STAGIONE INDYCAR È APPENA PARTITA E LA FACTORY DI VARANO HA FESTEGGIATO LA SUA 200ESIMA VITTORIA NELLA SERIE. MA DIETRO LA PRESENZA NEGLI USA C'È UNA REALTÀ ORMAI SOLIDA. CE NE PARLA IN UNA LUNGA INTERVISTA STEFANO DE PONTI, A.D. DELLA DALLARA NEGLI STATI UNITI

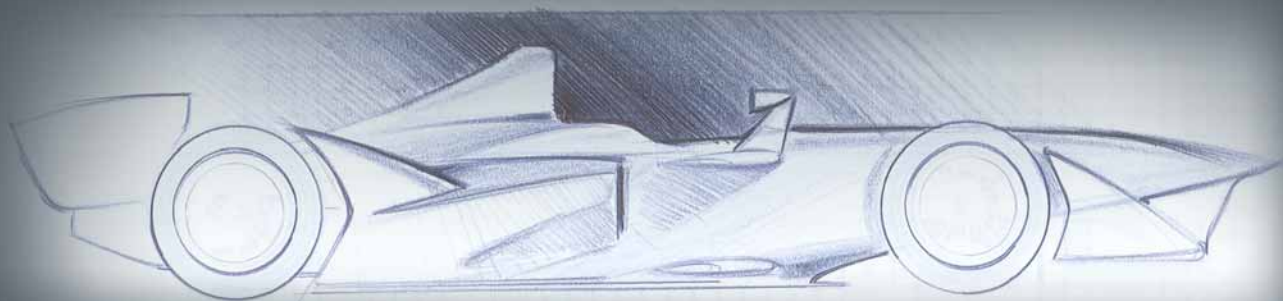
IL FU



FORMULA E UTURO RESPONSABILE

NEL 2014 È IN CALENDARIO LA PRIMA STAGIONE DELLA NUOVA CATEGORIA DI ALTO LIVELLO DELLA FIA, IMPOSTATA SU VETTURE A PROPULSORE ELETTRICO. A REALIZZARE IL TELAIO SARÀ LA DALLARA E L'OBIETTIVO, COME CI SPIEGA IL RESPONSABILE DEL PROGETTO, L'INGEGNER LUCA PIGNACCA, È PRODURRE UNA VETTURA DA CORSA CAPACE DI CONIUGARE EMOZIONE, INNOVAZIONE E UNA TECNOLOGIA SOSTENIBILE SOTTO IL PROFILO DEI CONSUMI E DELLE EMISSIONI





Ingegnere Pignacca, che tipo di richieste vi sono state fatte per quanto riguarda la Formula E?

«La Spark Racing Technology (SRT) puntava a costruire una monoposto elettrica che potesse competere nel campionato FIA di Formula E del 2014. Per affrontare questa sfida aveva bisogno di partner e ha scelto Dallara per progettare e fornire alcuni dei principali componenti del telaio: la cellula di sicurezza, la cellula di sicurezza della batteria, il sistema dello sterzo, i portamozzoni della sospensione. Stiamo praticamente disegnando la macchina per loro e insieme a loro».

Sapete già quante vetture dovreste consegnare, e in che tempi?

«Abbiamo un ordine di 42 macchine, due delle quali saranno consegnate in luglio e il resto entro marzo 2014».

Che sfide pone un progetto di questo tipo a chi deve disegnare il telaio della vettura? Siete partiti da una base del tutto nuova o vi ispirate ad altri progetti già esistenti?

«Alla fine questa diventerà una macchina da corsa, per questo motivo sfrutteremo tutta la nostra esperienza e utilizzeremo alcuni componenti delle

nostre auto come anche quelli di altre vetture. Al tempo stesso però questo sistema è completamente differente e sarà divertente e stimolante lavorare su qualcosa di nuovo. La sfida più grande riguarda il confezionamento delle cellule e dei moduli della batteria, la sicurezza della monoscocca, il cui retro sarà sicuramente diverso, e il sistema elettrico, che dovrà lavorare a un voltaggio veramente alto».

Si parla tanto di motori ad emissioni zero: in che modo si può ottenere un basso impatto sull'ambiente anche lavorando sui materiali e sull'aerodinamica di una vettura?

«Abbiamo grosse responsabilità nei confronti delle generazioni future: in qualità di ingegneri e progettisti dobbiamo considerare tutti i possibili aspetti per cercare di ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento. Dobbiamo avere una sorta di visione a 360°. Noi di Dallara possiamo contare su alte professionalità in fatto di aerodinamica e materiali leggeri: se la resistenza aerodinamica è bassa, l'auto userà meno benzina o meno corrente per viaggiare

a una certa velocità. Lo stesso accade se la macchina è leggera - e al tempo stesso sicura, ovviamente».

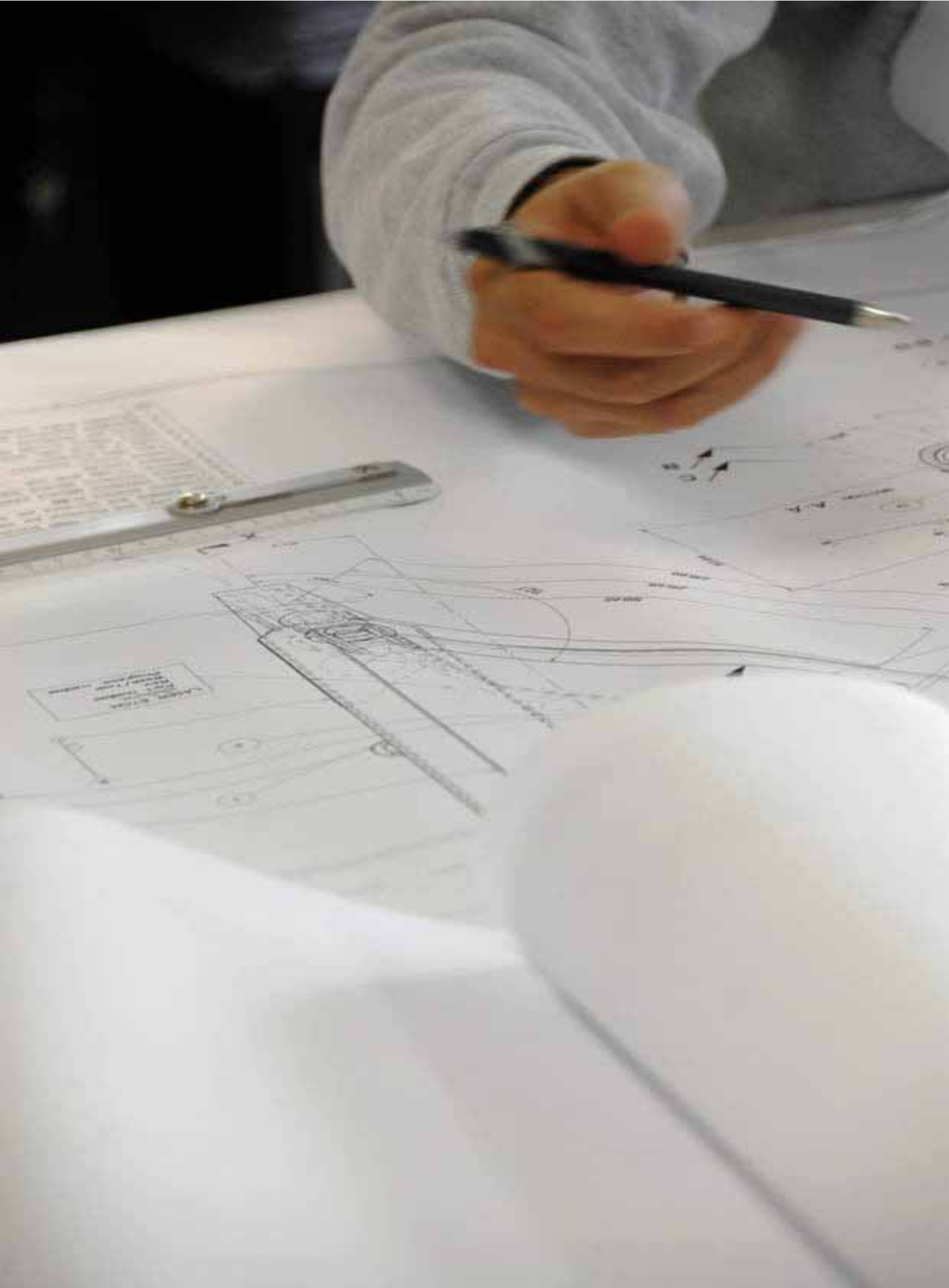
Formerete un gruppo di lavoro congiunto con la McLaren, che si occuperà di fornire elettronica, motore e trasmissione?

«I partner di SRT sono McLaren Electronic Systems per quello che riguarda il treno elettrico e i sistemi di controllo. Hewland fornirà una trasmissione su misura».

La Formula E può rappresentare davvero un'anticipazione del futuro? Nello slancio verso competizioni sempre più sicure, poco costose e poco inquinanti questo tipo di vetture sono le più indicate?

«Come sempre le corse mostreranno a tutti che ciò che è già stato sviluppato dall'industria automobilistica può funzionare veramente bene e con alte prestazioni. Se facciamo un buon lavoro, la Formula E diventerà una cassa di risonanza per promuovere questo concetto in tutto il mondo. Abbiamo molte sfide davanti a noi e molti problemi pratici da risolvere prima di rispondere alla seconda domanda. →

“ABBIAMO GROSSE RESPONSABILITÀ NEI CONFRONTI DELLE GENERAZIONI FUTURE: IN QUALITÀ DI INGEGNERI E PROGETTISTI DOBBIAMO CONSIDERARE TUTTI I POSSIBILI ASPETTI PER CERCARE DI RIDURRE IL CONSUMO DI CARBURANTE E L'INQUINAMENTO. DOBBIAMO AVERE UNA SORTA DI VISIONE A 360°. NOI DI DALLARA POSSIAMO CONTARE SU ALTE PROFESSIONALITÀ IN FATTO DI AERODINAMICA E MATERIALI LEGGERI: SE LA RESISTENZA AERODINAMICA È BASSA, L'AUTO USERÀ MENO BENZINA O MENO CORRENTE PER VIAGGIARE A UNA CERTA VELOCITÀ. LO STESSO ACCADE SE LA MACCHINA È LEGGERA - E AL TEMPO STESSO SICURA, OVVIAMENTE”



UN CALEN

Anche la Cina crede nelle corse elettriche. Poche settimane fa nel quartier generale della Fia la "Fia Formula E Team China Racing" è diventato il secondo team (dopo la Dryson Racing) ufficialmente iscritto al campionato Formula E in calendario per il 2014. Come si sa le vetture della serie, curate dalla Spark Racing Technologies, avranno un telaio (e relativi componenti) costruito dalla Dallara Automobili, motore e dispositivi elettrici prodotti dalla McLaren, trasmissione Hewland. «Credo che la Formula E sia una piattaforma ideale per fare in modo che la Cina sia coinvolta nel futuro del motorsport – ha detto Yu Liu, presidente della company - la nostra presenza incoraggerà milioni di fans a seguire la serie». Il team Cina Racing, la prima squadra motoristica della Cina, è di fatto una scuderia di stato, e ha debuttato nel 2004 in A1GP

Tuttavia sono fiducioso e so che ci riusciremo».

E' possibile immaginare tutta una filiera di categorie per vetture elettriche, dalle serie addestrative a quelle di vertice?

«Perché no! La tecnologia della batteria è la chiave per il successo delle vetture elettriche. Le Case più evolute al mondo e molti degli ingegneri più brillanti stanno lavorando duramente, per questo assisteremo a uno sviluppo importante nei prossimi anni e questo aprirà la via a nuove ed esaltanti sfide».

Crede che gli appassionati di corse potranno adattarsi a gare così... silenziose? In fondo già a Le Mans e nel caso delle ultime supercar Ferrari

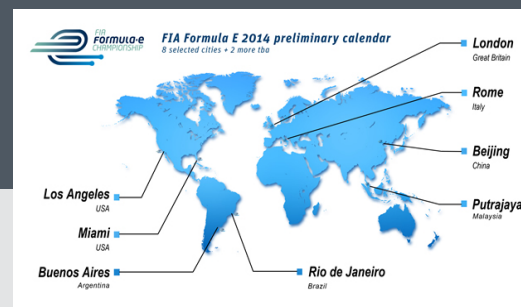
e Mc Laren abbiamo visto l'imporsi di nuove tecnologie ibride.

«Il dibattito sul rumore e la Formula E è ancora aperto. Alcuni credono che abbiamo bisogno del rumore perché alla gente piace. Altri, e questa apparentemente è la fazione vincente, pensano che ci stiamo rivolgendo a nuovi fan con gusti differenti. Potremmo far suonare musica rock durante le gare e la gente si divertirebbe anche di più, per esempio. Alcuni puristi dicono anche che così potremo apprezzare lo stridio delle gomme in curva; con le auto da corsa tradizionali e rumorose, il rumore del cambio al momento è completamente coperto e sconosciuto. Questo suono ad alta frequenza diventerà presto molto familiare a ogni fan. Ne avremo un'idea precisa alla prima gara».

La Formula E, anche per la Dallara, può essere il primo passo verso la realizzazione di una vettura stradale a zero emissioni?

«L'ingegner Dallara da qualche anno sogna una sua macchina da strada e alla fine realizzerà il suo sogno. Con la tecnologia attuale in fatto di batteria dubito che la nostra auto da strada sarà elettrica o ibrida. Come ho detto però a volte gli ingegneri elettronici fanno miracoli...».

Stefano Semeraro



DIARIO ELETTRIZZANTE

sotto il patrocinio del Ministero dello Sport del colosso asiatico. Fra i suoi driver ci sono Qinghua Ma, CongFu Cheng, HopIn Tung, e al suo attivo ci sono anche una decina di gare organizzate fra Pechino, Shanghai, Chengdu, Zuhai e Ordos. Ovviamente soddisfatto Alejandro Agag, il Ceo della Formula E Holdings, organizzatore della serie. «*Ci aspettiamo di avere anche piloti cinesi nella Formula E*». Le 10 gare che la Fia si aspetta di organizzare nel primo anno del campionato si svolgeranno tutte su circuiti cittadini. Velocità contenuta, circa 220 km/h (ma accelerazione da 0 a 100 in tre secondi), emissioni e «rombi» zero, stint di lunghezza massima di 25 minuti fra una ricarica e l'altra. La durata delle batterie è infatti ancora il tallone d'Achille della nuova tecnologia e per arrivare in

fondo, con una durata di gara prevista di un'ora, sarà quindi necessario sostituire completamente la vettura. La Formula E rispetto alle sue antenate più inquinanti ha però una carta importante da giocare: quella delle gare cittadine. Con motori meno inquinanti e un impatto più soft sull'ambiente, molte grandi città o metropoli che hanno deciso di investire sulle tecnologie verdi potrebbero essere attratte dall'organizzazione di una tappa del nuovo campionato. Per ora si sono fatte avanti prestigiose municipalità: da Hong Kong a Shanghai, da Beijing a Mumbai, per continuare con Città del Messico, Sydney, Città del Capo, Mosca Rio de Janeiro, Miami, Los Angeles e Berlino. Zero emissioni, ma grandi ambizioni.

Di Hong Kong è peraltro la Formula E Holdings Ltd, il consorzio a cui la Fia ha concesso la licenza per l'organizzazione della serie, e che ha come investitore più pesante Enrique Banuelos un uomo d'affari spagnolo, come è spagnolo il Direttore esecutivo della compagnia, Alejandro Agag, nipote dell'ex premier iberico Aznar e già impegnato in passato sia in Gp2 e Gp3 sia in F.1. Un altro noto personaggio coinvolto nel progetto è Paul Drayson, ex ministro della Scienza del governo inglese di Tony Blair, e appassionato gentleman driver. «*Competizioni del genere, programmate nel cuore di grandi città, sicuramente saranno in grado di attrarre un vasto pubblico* – si è detto convinto Jean Todt – *e saranno l'occasione per condividere valori promossi dalla Fia, come*

quelli dell'energia pulita e di una mobilità sostenibile, con un audience di giovani fan». Vedremo presto la Formula E esibirsi negli stessi weekend di gara della sua sorella maggiore, e magari rimpiazzarla in un futuro nemmeno troppo lontano? Difficile da dire, anche se il futuro sembra remare in quella direzione. Fra l'altro in città come Seul si sta già sperimentando una nuova tecnologia, derivata dal concetto delle piste per automobili, che prevede l'installazione sotto il manto stradale di una bobina elettrica in grado di fornire da sola l'energia alla vettura. Di elettrizzante, nel pacchetto che la Formula E propone ai suoi futuri clienti, c'è anche il montepremi: 2 milioni di dollari per il team vincente, e ben 4 per i driver. Gentlemen, caricate le vostre pile.



STEFANO DE PONTI, A.D. DELLA DALLARA NEGLI USA, FA IL PUNTO SULLA REALTÀ DELLA FACTORY DI INDIANAPOLIS E SUI PROGETTI FUTURI. CON LA IZOD INDYCAR IL LEGAME, GIÀ SOLIDISSIMO, È STATO RAFFORZATO ULTERIORMENTE GRAZIE ALLA RIUSCITA DELLA NUOVA MONOPOSTO E ALL'ATTENZIONE PER IL «CUSTOMER-CARE» DELL'AZIENDA, MENTRE IL MUSEO INTERATTIVO È DIVENTATO UN IMPORTANTE STRUMENTO PER CONQUISTARE LA FIDUCIA DI UNIVERSITÀ E AMMINISTRATORI LOCALI. NEL MIRINO ORA CI SONO LO SVILUPPO DEL PROGETTO INDYLIGHTS E LA CONSULENZA CON AZIENDE DI PRESTIGIO ANCHE AL DI FUORI DEL MOTORSPORT

«ORMAI DALLARA È DEL SOGNO AMERICANO»

Stefano De Ponti, dopo il grande sforzo per l'inaugurazione e il lancio della factory, quali sono gli obiettivi 2013 per la Dallara negli Usa?

«Nel 2013 siamo partiti bene. Abbiamo trovato l'equilibrio strutturale dell'azienda, per quanto riguarda personale, equipaggiamento, offerta di customer-service. Ora l'obiettivo è incentivare il rapporto con i team dell'IZOD IndyCar, continuando anche a portare avanti con i responsabili della serie il lavoro sulla IndyLights, un progetto che è stato rimandato. Qui a Indianapolis stiamo cercando di replicare il business-model della Dallara in Italia, trovando nuove collaborazioni non necessariamente nel motorsport, ma più in generale nel campo automotive e dell'engineering, nei quali le nostre competenze potrebbero intensificare l'innovazione tecnologica di altre aziende. Inoltre stiamo lavorando per portare anche negli Usa il simulatore per il 2014.

Durante l'inverno la Dallara ha agevolato le squadre IZOD IndyCar in diverse sessioni, proprio per aiutare i team. I piloti che hanno potuto approfittarne ne hanno tratto grande giovamento, specie quelli che corrono per team i cui responsabili non sono cresciuti, come si dice "a pane e computer", e quindi non hanno dimestichezza con le nuove tecnologie. Tutti i team in generale hanno potuto constatare che il simulatore è uno strumento utilissimo, non solo per migliorare lo stile di guida ma anche per quanto riguarda la messa a punto, un valido aiuto per gli ingegneri. Sono stati proprio i test svolti in pista dopo le sessioni al simulatore che hanno fornito un riscontro dei dati e sottolineato questo vantaggio». →



È PARTE CANO»



Hinchcliffe vincitore
della prima gara
IZOD IndyCar 2013



Qui a fianco una immagine del Museo Dallara a Indianapolis. Sotto, l'ingresso del complesso. Nella pagina a fianco una vista della zona di produzione



Quali sono gli aspetti della proposta Dallara che hanno riscosso maggior successo presso gli americani?

«Si è ulteriormente accorciata la catena dei contatti fra team e azienda, e questo sicuramente è stato apprezzato. Dallara Usa è ormai una realtà consolidata, con un ufficio tecnico e uno commerciale, in questo modo i team possono avere risposte immediate. E' stato molto gradito il miglioramento del customer-service, fra l'altro è stata intensificata la produzione dei pezzi di ricambio. E' un aspetto importante, perché Dallara in Europa lavora sempre tramite distributori con le categorie cui fornisce telai e assistenza, qui invece siamo a contatto diretto con tutti i

team che vengono a comprare i pezzi da noi o a chiedere informazioni tecniche. Siamo molto esposti sul campo, insomma, ed è una fattore molto importante e apprezzato negli States. La macchina inoltre si è rivelata un successo non solo come spettacolarità in pista, ma anche come affidabilità. E una monoposto molto robusta: già dall'inizio del progetto avevamo previsto che avrebbe fatto risparmiare i team, perché ci sarebbe stata meno manutenzione da fare, meno pezzi da cambiare, e siamo stati di parola. In questo senso per noi c'è stato un calo del business dei pezzi di ricambio, ma questo è un vantaggio per i team e una dimostrazione di quanto sia reale la nostra

politica di contenimento dei costi».

Il museo è stato inaugurato con successo. Qual è stato il gradimento dei visitatori?

«Siamo ancora abbastanza lontani dai numeri di presenze che avevamo previsto, ma anche per via di fattori tecnici, che non erano stati presi in considerazioni, che hanno giocato in maniera sfavorevole. Il museo infatti sorge in un quartiere soggetto ad una intensa opera di riconversione urbana, e i continui lavori in corso, le strade chiuse, ci hanno un po' penalizzati limitando il flusso del traffico, anche se ora le cose stanno tornando alla normalità. L'idea di aprire una zona interattiva si è comunque dimostrata molto azzeccata. E'



una soluzione ideale per chi vuole curiosare un po', ma anche dal punto di vista delle scuole e dell'Università (STEM, Science Technology Engineering and Maths, ndr). Con queste ultime stiamo attivando programmi che mettono insieme l'aspetto dell'entertainment – che interessa molto l'IZOD IndyCar perché potenzialmente incrementa i fan – e quello educativo, che invece preme ai college, quasi tutti privati, che hanno così un'arma in più per attirare i futuri ingegneri da impiegare nel settore automobilistico, anche se non obbligatoriamente nel motorsport. La zona interattiva del museo si pone quindi come uno strumento perfetto per entrambe le esigenze. La presentazione è molto semplice,

con fotografie e filmati attivabili in modalità touch-screen che spiegano in maniera anche molto elementare i principi della fisica e della meccanica, e illustrano la ricerca sui materiali e sulla sicurezza che la nostra azienda applica al motorsport, oltre ad un filmato di dieci minuti che racconta la storia personale e professionale dell'ingegner Dallara e dell'azienda».

Qual è la situazione del motorsport d'Oltreoceano, sia dal punto economico sia da quello del gradimento dei fan?

«Nelle corse americane esistono essenzialmente due blocchi separati: da una parte la Nascar, dall'altra tutto il resto. Sia da un punto culturale – perché la Nascar,

che pure oggi è popolare ovunque, ha le sue radici negli stati del sud – sia dal punto di vista del marketing, come dimostra anche la risonanza che avuto la pole di Danica Patrick a Daytona. Lo scopo della Nascar è creare la figura del pilota "eroe", attraverso una serie di nuovi personaggi che servono come piattaforma per invogliare gli investimenti degli sponsor. Attraverso l'utilizzo di particolari carrozzerie, di spoiler e bumper si tenta inoltre di rendere l'immagine della vettura che corre simile a quella dei veicolo di produzione che chiunque può acquistare. L'IZOD IndyCar questo evidentemente non lo può fare. La Nascar ha ancora un rating televisivo molto valido, anche se forse le

→



tribune non sono piene come una volta. In IZOD IndyCar il prodotto c'è, la macchina è competitiva su qualsiasi tipo di circuito e la formula si è rivelata giusta visto che quest'anno ci sono in pista 26 macchine, come non accadeva da tempo. L'IZOD IndyCar, a causa del turnover manageriale, negli ultimi anni ha un po' sofferto sia a livello commerciale che di marketing. Ora al vertice c'è una dirigenza molto dinamica, con grande esperienza nelle strategie di marketing, che sicuramente porterà beneficio alla categoria. Un discorso a parte, nel mondo delle ruote coperte, riguarda la joint-venture fra Grand-Am e Le Mans Series, che favorirà sicuramente tanti costruttori, consentendo loro di correre su

tracciati importanti e ricchi di storia. Dal connubio di queste due categorie, una dallo spirito molto europeo, sia commercialmente che tecnicamente, e una tipicamente americana, come la Grand-Am, molto vicina alla Nascar, si sta cercando di ottenere il giusto equilibrio, per produrre nel 2014 un regolamento tecnico ottimale che sicuramente attirerà altri costruttori».

In Italia e nel mondo Dallara è molto apprezzata anche per la sua opera di consulente ad alto livello per i più famosi marchi automobilistici. Anche in America avete già avuto richieste di collaborazione?
«Ci stiamo lavorando. Le opportunità ci sono. La Dallara, anche grazie alle corse, è

conosciuta e si sta facendo conoscere sempre più in America. Va premesso che l'immagine di un costruttore di macchine da corsa risente sempre di un piccolo preconcetto: spesso dall'esterno si pensa al motorsport più come ad un "gioco" che come ad un'industria. E' un approccio che va superato e noi ci riusciamo grazie al nostro know-how innovativo e delle competenze, nel campo dei materiali e della simulazione, mostrando ai nostri partner l'efficienza con i risparmi che si possono ottenere. Negli Usa, in particolare in Indiana, le amministrazioni sanno dare molta importanza al lato business del motorsport: un business attivo, dinamico, che dà lavoro a migliaia di persone e quindi

A sinistra, la gioia di uno dei visitatori della factory Dallara durante il giro sulla biposto IZOD IndyCar appositamente allestita per i fan. A destra e sotto altre immagini dell'interno, in particolare della sala dove è possibile allestire banchetti e conferenze: una struttura che sta incontrando il favore delle aziende americane interessate ad organizzare eventi all'interno della factory



porta anche un introito fiscale - aspetto che qui è fondamentale. Quindi gli amministratori sono molto propensi ad accogliere nuove iniziative e disposti a offrire aiuti e agevolazioni. Ad esempio, poco tempo fa ad Indianapolis sono venuti a trovarci i rappresentanti dell'Indiana Motorsport Association, accompagnati dai nuovi deputati e senatori dello stato. Era una visita mirata per conoscere le aziende che operano nel motorsport. Hanno visitato la fabbrica, rimanendo molto sorpresi dalla realtà che hanno trovato. L'Indiana soffre molto la concorrenza con Detroit, dove sono presenti i colossi automobilistici, anche se ci sono sempre più aziende automobilistiche che hanno aperto centri di produzione a

Indianapolis: stanno spingendo per trovare soluzioni tecnologicamente innovative per le quali una azienda come la nostra, sempre all'avanguardia, è il partner ideale».

La factory di Indianapolis ha ricevuto anche la visita del nuovo governatore dell'Indiana. Ci può raccontare qualcosa dell'incontro?

«Mike Pence, dopo la recente elezione a governatore dello Stato dell'Indiana, ha scelto la Dallara come una delle tre location per le cerimonie di insediamento. Abbiamo ospitato quindi un family-day a cui Mister Pence è intervenuto con tutta la famiglia, trattenendosi per l'intera mattinata, firmando autografi e colloquiando con i

visitatori e i fan. Si è presentato in jeans e maglietta: è una persona molto alla mano che dà proprio l'impressione di essersi messo al servizio della comunità, con grande disponibilità, aprendosi con curiosità e senza preconcetti al nuovo, proprio come è caratteristico della filosofia Dallara. In una occasione, inoltre, l'Ingegnere Pontremoli ha presenziato insieme con il governatore Pence ad una cerimonia dove sono stati premiati team e piloti che si sono distinti l'anno scorso qui nell'Indiana».

Nei prossimi anni è previsto lo sbarco Dallara in nuove categorie made in Usa?

«Siamo alla porta. Stiamo aspettando cosa accadrà nel 2014 con i nuovi regolamenti in →



Foto di gruppo per la visita di deputati e senatori dell'Indiana alla factory Dallara.
Al centro, con i jeans, il governatore dello Stato dell'Indiana, Mike Pence.
Dietro di lui, con gli occhiali, Stefano De Ponti, A.D. della Dallara negli USA



ambito sport-car, e in attesa di capire cosa succederà con l'IndyLights, una categoria a cui, come si diceva in precedenza, va dato più valore anche dal punto di vista dei piloti che vi partecipano, creando una scuola solita soprattutto per le gare sugli ovali prima di passare alla categoria superiore, cioè la IZOD IndyCar. Del resto nella Nascar anche i vari Juan Pablo Montoya e Danica Patrick prima di correre nella serie principale devono passare attraverso una trafila di gare regionali, mentre ex piloti di F.1, per fare un esempio, hanno potuto correre gareggiare nella IZOD IndyCar senza sperimentare le gare ovali. Non si tratta solo di addestrare i piloti, ma di utilizzarli anche per valorizzare la categoria».

La presenza in nord america può essere una base importante anche per una espansione verso il sud del continente? Il Brasile è in pieno boom e nei prossimi

anni diventerà il centro dello sport mondiale.

«Il Brasile rappresenta sicuramente un'economia in crescita. Ma il Brasile sotto questo aspetto significa soprattutto San Paolo: nel resto del Paese il boom non è così evidente. Con la IZOD IndyCar andremo ancora a correre proprio lì, perché bene o male il Brasile è l'unica piazza sulle quale esiste una copertura economica, con un organizzatore che consente anche di realizzare un provento. La Cina doveva copiare il modello brasiliano, ma l'operazione non è ancora andata in porto».

Lei in precedenza ha accennato a possibili collaborazioni di Dallara anche al di fuori dal motorsport: ci può dire in quali settori?

«Le opportunità ci sono, ad esempio, nel campo aeronautico, aerospaziale e della green-technology: uso dei materiali, struttura dei veicoli, eccetera. Occorre però completare un processo di certificazione

molto complesso, che richiede requisiti molto particolari. Ma le opportunità ci sono».

Per concludere, ci può fare un suo bilancio personale e umano della sua esperienza negli Usa da quando si è unito a Dallara?

«Il motorsport è la mia vita, e lavorare nelle corse americane è sempre stato un sogno perché io amo gli Stati Uniti, la loro storia, e ne condivido i valori. Sono un italiano con cuore americano, e quella che mi ha offerto la Dallara è una grandissima opportunità: posso dire di stare vivendo il mio american dream. Nonostante tutti i problemi economici e sociali che pure esistono, l'America a mio avviso è ancora il Paese delle opportunità. Non solo economiche, ma dal punto di vista meritocratico in senso più largo: qui se vali vai avanti, altrimenti resti uno dei tanti».

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





7.4.2013

2000

VITTORIE INDYCAR

LA S GIÀ



SF14 “VIRTUALE” ENTUSIASMA

WALTER BIASIATTI, RESPONSABILE PER DALLARA DELLA SUPERFORMULA, CI AGGIORNA SUGLI SVILUPPI DEL PROGETTO: DAGLI OTTIMI “COLLAUDI” COMPIUTI DAI PILOTI GIAPPONESI AL SIMULATORE DI VARANO, E DALLA COSTANTE COLLABORAZIONE CON GLI INGEGNERI DEI GRANDI MARCHI ORIENTALI COINVOLTI NELLA CATEGORIA, STA USCENDO UNA VETTURA DAVVERO INTERESSANTE. A LUGLIO LE PRIME CONSEGNE IN VISTA DEL CAMPIONATO 2014





Ingegnere Biasatti, a che punto è il progetto SuperFormula? Qualche tempo fa ci aveva prospettato un inverno "impegnativo" da questo punto di vista: è stato più o meno difficile di come pensava?

«Ormai siamo entrati nella fase finale. Da inizio febbraio abbiamo cominciato a rilasciare in produzione tanti particolari, in questi giorni stiamo laminando il primo telaio e fra poco inizieremo con le prove omologative. Sempre su questo fronte, abbiamo anche fatto delle prove preliminari con esito positivo».

Che cosa ci può dire dei test che sono stati svolti fino ad ora?

«Abbiamo svolto parecchio lavoro al simulatore, addirittura con due sessioni per Honda e Toyota, che sono venute dal Giappone con i loro ingegneri e piloti di riferimento: Takuya Izawa per Honda e Kazuki Nakajima (ex Williams F1) per Toyota. Sono stati dei test molto importanti che ci hanno fornito tante informazioni e spunti interessanti. La SF14 è stata la prima vettura che abbiamo definito "virtualmente"; cioè fissando dei parametri di progetto di primo ordine

prima ancora di tirare la prima riga di progettazione, e si è rivelato un metodo di lavoro molto efficiente. Senza altro questo nuovo approccio da un bel valore aggiunto al progetto».

Come ha accennato, alcuni piloti giapponesi hanno fatto visita a Varano per provare il simulatore: ci può raccontare le loro



reazioni, e raccontarci qualche aneddoto di quelle giornate?

«Il primo a provare è stato Nakajima, che aveva il vantaggio di conoscere altre simulatori e le sue particolarità. Questo gli ha consentito di essere subito operativo, senza bisogno di acclimatamento. Qualche settimana dopo è toccato ad Izawa, che non aveva nessuna esperienza sui simulatori; lui ha dovuto "farsi un po' le ossa"; ma dopo un paio di ore è stato comunque in grado di esprimersi al meglio. Tutte e due hanno portato avanti lo stesso programma di prove, in modo di non avvantaggiare nessuno dei due

motoristi, percorrendo oltre 100 giri a testa. Sul tracciato di Suzuka hanno provato la vettura che guidano attualmente, così da farsi un riferimento, per poi passare alla SF14 e su di essa testare diverse configurazioni. Alcune di queste poi sono diventate soluzioni da introdurre sulla macchina "vera": questo è il grande contributo del simulatore, il fatto di poter avere delle certezze ancora prima di andare

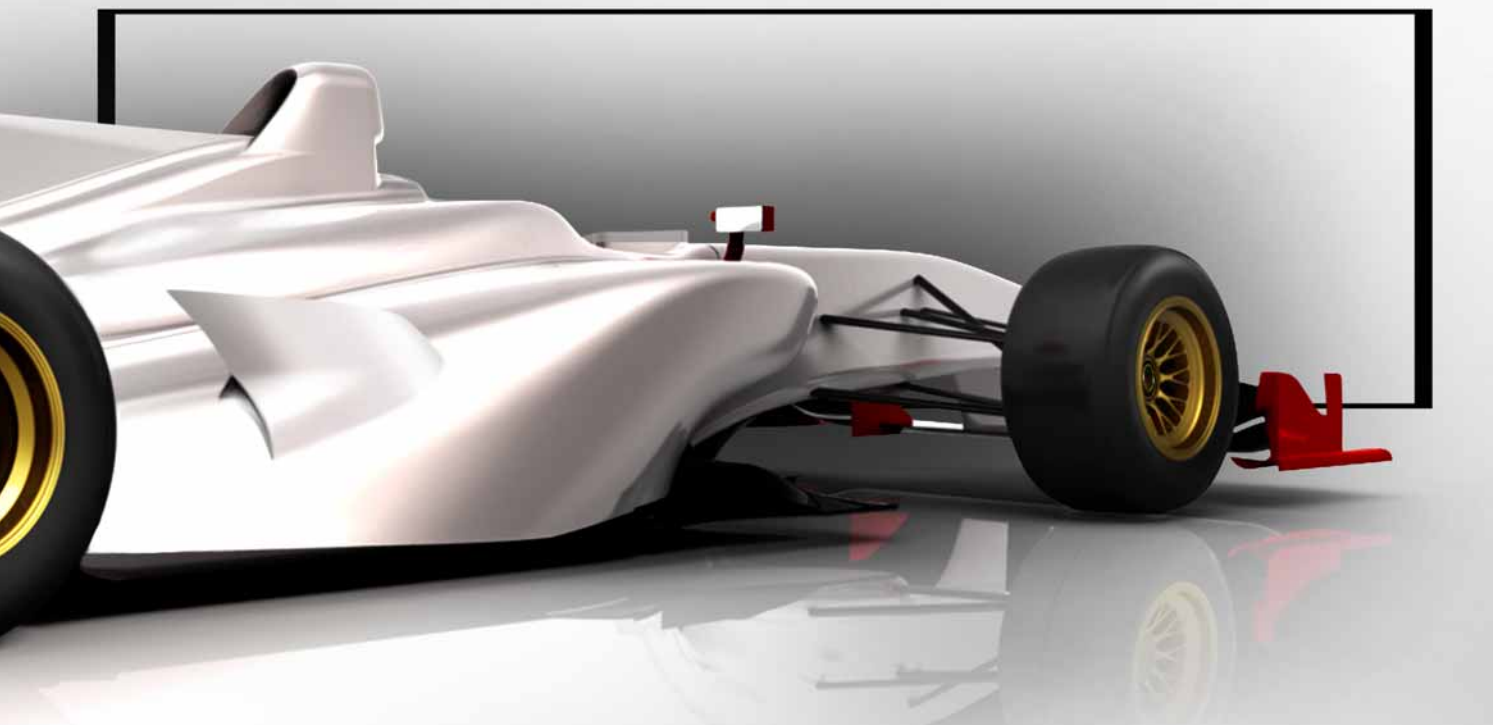
in pista. Tutte e due i piloti hanno replicato i tempi che ottengono in pista, ma ancora più importante è che hanno conseguito lo stesso feeling provato sulle macchine reali. Di solito, quando un pilota inizia a sperimentare il simulatore, commentando le impressioni ricavate usa espressioni tipo "il simulatore ha fatto questo, o quest'altro". Quando però iniziano a trovarsi veramente a loro agio iniziano a dire "... la macchina è sottosterzante, la macchina manca di trazione...": ciò significa che il simulatore è riuscito ad imprimere le stesse sensazioni della macchina e che è stato fatto un buon lavoro: con i due piloti giapponesi è successo proprio questo».

Quale si sta rivelando la "sfida" regolamentare più impegnativa?

«Più che sfida regolamentare, che in questo caso riguarda solo la sicurezza a normativa FIA F1 2010; la vera sfida è il packaging della vettura. Il fatto di dovere montare un Kers, il servosterzo, due diversi motori, e una pedaliera a tre pedali dove di solito ci stanno due, ci ha procurato parecchi mal di testa... Comunque si sta rivelando un progetto molto ricco tecnicamente e molto stimolante».

Può raccontarci come si svolge la collaborazione con gli ingegneri Honda e Toyota che si occupano dei propulsori? È stimolante lavorare con chi ha alle spalle una cultura industriale e sportiva diversa dalla nostra?

«Al di là della loro capacità tecnica, quello che colpisce fin dal primo impatto è lo spirito di competizione che c'è fra di loro. Siamo in contatto costante con loro, e lo scambio di informazioni è continuo; abbiamo lavorato molto bene e senza intoppi».



Quali saranno le prossime tappe del programma? Quando potremo vedere finalmente la vettura?

«Dobbiamo ancora fare qualche sessione in galleria del vento prima di "congelare" la forma della carrozzeria; dopo di che andranno in produzione questi componenti. Verso metà aprile dovremmo definire l'impianto elettrico della macchina insieme con gli ingegneri di Honda e Toyota. Subito dopo dovremmo allestire la prima

monoscocca e procedere alla omologazione della vettura, per poi cominciare il montaggio completo della prima macchina ed in parallelo costruire la seconda. Le prime due vetture saranno pronte a fine luglio».

Quali sono, dal suo punto di vista, i motivi che potrebbero spingere un pilota a cimentarsi con una monoposto di questo tipo?

«Stiamo parlando di una vettura con

caratteristiche simili alla GP2 o al WSbR 3.5; perciò in grado di fornire grandi prestazioni, molto leggera, con molta deportanza e motori turbo come avrà la F1 dal 2014. Sicuramente sarà una monoposto molto impegnativa, le gare durano un'ora e mezza e hanno anche i pit stop; e anche le piste dove si corre sono gran livello: direi che il pacchetto Super Formula può essere molto attraente».

Stefano Semeraro



Kazuki Nakajima in visita al simulatore Dallara



L'Ing. Giacomo Campione,
ufficio tecnico Dallara



Sven Muller,
Ma-con



LA FIA F3 EUROPEAN CHAMPIONSHIP VISITA LA DALLARA



Mitchell Gilbert,
Mucke Motorsport

Felix Rosenqvist,
Mucke Motorsport

David Beck,
commerciale Dallara

Mercoledì 20 marzo una delegazione di piloti della FIA F3 European Championship ha visitato la sede Dallara di Varano dè Melegari.

Accompagnati dal responsabile marketing della serie, Christoph Hewer, hanno ascoltato una presentazione dell'azienda da parte del responsabile della progettazione, Ing. Luca Pignacca, e poi - accompagnati da personale tecnico Dallara - hanno visitato gli uffici dove vengono fatti i modellini per la galleria del vento, l'area della prototipazione rapida, la produzione e l'area di lavorazione dei compositi, il post-rig ed il simulatore di guida. Il riscontro è stato molto positivo e Dallara augura un grande in bocca al lupo a tutti i piloti per la stagione 2013!

Erano presenti

Team Carlin

Jordan King
Nicholas Latifi
Jann Mardenborough
Harry Tincknell

Ma-con

Sven Müller
André Rudersdorf

Mücke Motorsport

Mitchell Gilbert
Roy Nissany
Felix Rosenqvist

Prema Powerteam

Lucas Auer
Eddie Cheever
Alex Lynn

URD

Lucas Wolf







ALLA DALLARA IL PTC AWARD 2013

A PARMA UN IMPORTANTE RICONOSCIMENTO PER LA CAPACITÀ DELL'AZIENDA DI INTUIRE CON LUNGIMIRANZA L'IMPORTANZA DEL CAD E PER IL COSTANTE IMPEGNO IN FAVORE DELL'INNOVAZIONE

Dallara è vetture da competizione, ma è soprattutto tecnologia, perché per realizzare una macchina sono necessari circa otto mesi di simulazioni virtuali che, visti i tempi molto ristretti tra un campionato e l'altro, riducono al minimo la fase di assemblaggio che di solito non dura più di un mese. In questa ottica dotarsi di strumenti di progettazione e calcolo all'avanguardia è fondamentale e Dallara nel lontano 1993 ha scelto PTC, azienda americana leader nel Product Life Management (PLM), come partner tecnico di questo continuo percorso di innovazione. Evento molto importante per PTC è il «PTC Live Tech Forum», l'appuntamento italiano annuale dedicato alle tecnologie innovative

PTC e alle sue strategie aziendali. Quest'anno il Forum si è svolto a Parma, nell'hotel Parma & Congressi, il 6 marzo ed ha visto la partecipazione del direttore generale Italia PTC, Stefano Rinaldi, che ha illustrato la «vision» del gruppo e le prospettive future. Nel corso della giornata, caratterizzata da interessanti incontri, presentazioni, demo, testimonianze di aziende che hanno scelto PTC per sviluppare i propri prodotti, si sono svolti i PTC Award e Dallara, insieme ad Ansaldo Breda e Pavan Group, è stata fra le aziende premiate. La motivazione è stata la seguente: «Per essere stata tra le prime ad usare il CAD parametrico così da trasformare il modo di

progettare i propri prodotti, scegliendo Pro/ENGINEER oltre vent'anni fa». «Per essere stata tra le prime a credere nella necessità di avere un sistema PLM per trasformare i propri processi e il modo di gestirli, quando il PLM ancora era agli albori». «E, in definitiva, per aver scelto con convinzione di utilizzare tutte le soluzioni PTC per trasformare non solo il modo in cui Dallara crea i propri prodotti, ma anche il modo in cui fornisce loro supporto e servizio». Il premio, consegnato dallo stesso Rinaldi, è stato ritirato da Luca Pignacca, responsabile della progettazione in Dallara.

Alessandro Santini





PROFESSIONAL DRIVING SIMULATOR

BARCELONA MONACO MONZA HOCKENHEIM SPA NURBURGRING SILVERSTONE BRANDS HATCH



MID-OHIO INDIANAPOLIS BARBER SEBRING LONG BEACH SONOMA SUZUKA



... E TANTI ALTRI CIRCUITI!



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