

GP3

A COLLOQUIO CON VICKY PIRIA, LA GIOVANE DRIVER PERUGINA CHE QUEST'ANNO HA INAUGURATO LA PRESENZA FEMMINILE NELLA CATEGORIA. DOPO GLI ESAMI DI MATURITÀ SUPERATI A SCUOLA, LA NUOVA DALLARA PER LEI È UN TEST IMPEGNATIVO SULLA STRADA VERSO UNA CARRIERA AL TOP

NUOVI MERCATI

INDIA, CINA, GOLFO ARABICO: JOS CLAES CI SPIEGA LE DIFFERENTI ESIGENZE E LE SFIDE CHE ATTENDONO IL FORMULINO DALLARA NEI MERCATI DEL DOMANI: «L'INDIA STA FACENDO PASSI DA GIGANTE NEL MOTORSPORT, LA CINA ARRIVERÀ»

INDIANAPOLIS

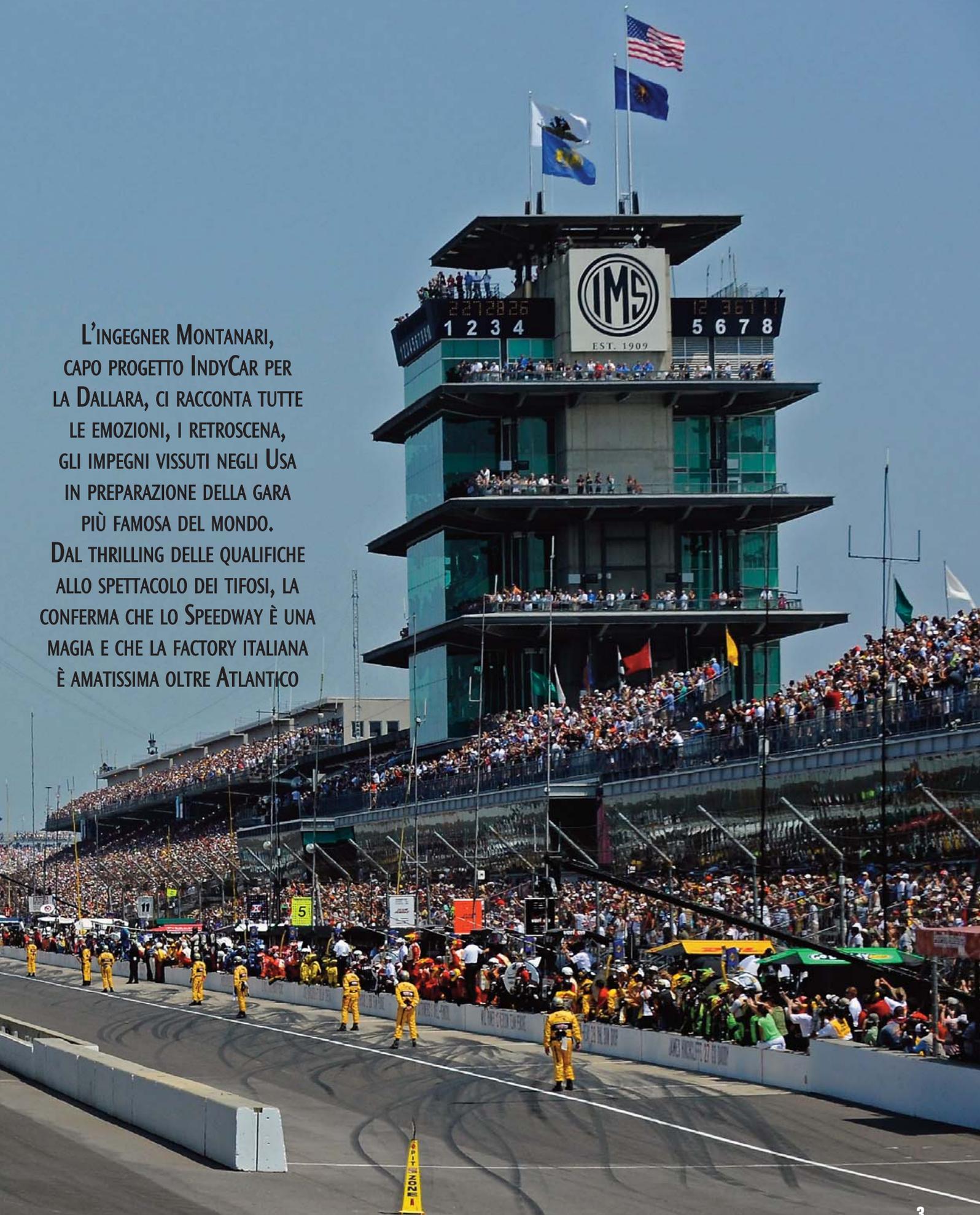
UN MESE PASSATO SULLO SPEEDWAY. L'INGEGNER MONTANARI RIVIVE CON NOI IL THRILLING DELLE QUALIFICHE E DELLA GARA ALL'ULTIMA 500 MIGLIA, DOVE LA DALLARA HA COME AL SOLITO FATTO IL PIENO DI AFFETTO DA PARTE DEI FAN USA, ANCHE GRAZIE ALL'INAUGURAZIONE DEL NUOVO MUSEO CURATO DALL'INGEGNER VECCHI



UN SOGNO LUNGO UN MESE



L'INGEGNER MONTANARI,
CAPO PROGETTO INDYCAR PER
LA DALLARA, CI RACCONTA TUTTE
LE EMOZIONI, I RETROSCENA,
GLI IMPEGNI VISSUTI NEGLI USA
IN PREPARAZIONE DELLA GARA
PIÙ FAMOSA DEL MONDO.
DAL THRILLING DELLE QUALIFICHE
ALLO SPETTACOLO DEI TIFOSI, LA
CONFERMA CHE LO SPEEDWAY È UNA
MAGIA E CHE LA FACTORY ITALIANA
È AMATISSIMA OLTRE ATLANTICO





Ingegnere Montanari, ci racconta la sua esperienza a Indianapolis? Partiamo dal motivo del viaggio...

"Dallara cerca di dare tutto il supporto tecnico possibile ai clienti, sia "da casa" che in pista, siamo infatti in contatto giornalmente con la IndyCar e con i team e siamo sempre presenti per risolvere ogni tipo di problema o per poter rispondere prontamente a ogni tipo di richiesta. Questo è il motivo: essere sul campo per poter reagire il più velocemente possibile ad ogni evenienza".

Ci spiega come si svolgevano le sue giornate a Indy?

"Le giornate si svolgevano tutte in pista.

Dal mattino presto, alla sera, quando tutti chiudono le saracinesche del garage. Dallara ha a disposizione un ufficio all'interno dello speedway, questo era il campo base. Si seguono le prove dalla pit-lane, si va di box in box per assicurarsi che non ci siano problemi, si viene spesso fermati per delucidazioni, consigli o pareri. Inoltre giornalmente c'era almeno un meeting con la IndyCar per assicurarsi che tutto procedesse per il meglio.

Vista la quantità di novità introdotte in questa nuova vettura siamo rimasti sulle spine, con le dita incrociate per buona parte del tempo; finché, fatti due conti abbiamo realizzato che avevano già completato abbondantemente il giro del

mondo al ritmo di 2000 giri al giorno, senza un problema! Tutto sommato, a parte la tensione è stato tutto molto tranquillo".

Cosa colpisce di più lo spettatore/appassionato che arriva a Indy?

"La grandiosità dell'evento. Indy è "La" gara". Quando si arriva ad Indianapolis si leggono cartelloni che citano: "More than a day in May". Non è solo il giorno della gara, ma è tutto un mese di eventi, spettacoli, prove, in preparazione per il 27. La festa dei tifosi dura tutto il mese, intensificandosi a ridosso della gara. Tende, roulottes, motor-home, tutti accampati fuori dal circuito, nei giardini

“La festa dei tifosi dura tutto il mese, intensificandosi a ridosso della gara. Tende, rulotte, motor-home, tutti accampati fuori dal circuito, nei giardini delle case messi a disposizione per i fans dai proprietari. Tutti con i barbeque accesi, in attesa che si aprano i cancelli alle 4 del mattino”



delle case messi a disposizione per i fans dai proprietari. Tutti con i barbeque accesi, in attesa che si aprano i cancelli alle 4 del mattino.

Il giorno della gara è indescrivibile: 450.000 persone, quando ci si trova in pitlane prima della partenza si è letteralmente accerchiati dalla folla”.

Quali sono i posti da visitare assolutamente?

“Sicuramente il museo dello Speedway, è incredibile. Si possono ammirare tutti i modelli di vetture che hanno segnato la storia di Indianapolis dal 1911 ad oggi. Inoltre in concomitanza della 500 miglia 2012 è stata finalmente inaugurata la parte espositiva ed interattiva del nostro

nuovo Centro Tecnologico in Main Street, a due passi dallo Speedway. Consiglio vivamente a chi si trova da quelle parti di farci visita da metà luglio quando sarà visitabile, c'è tutta la storia di Dallara. Ha emozionato anche noi addetti ai lavori”.

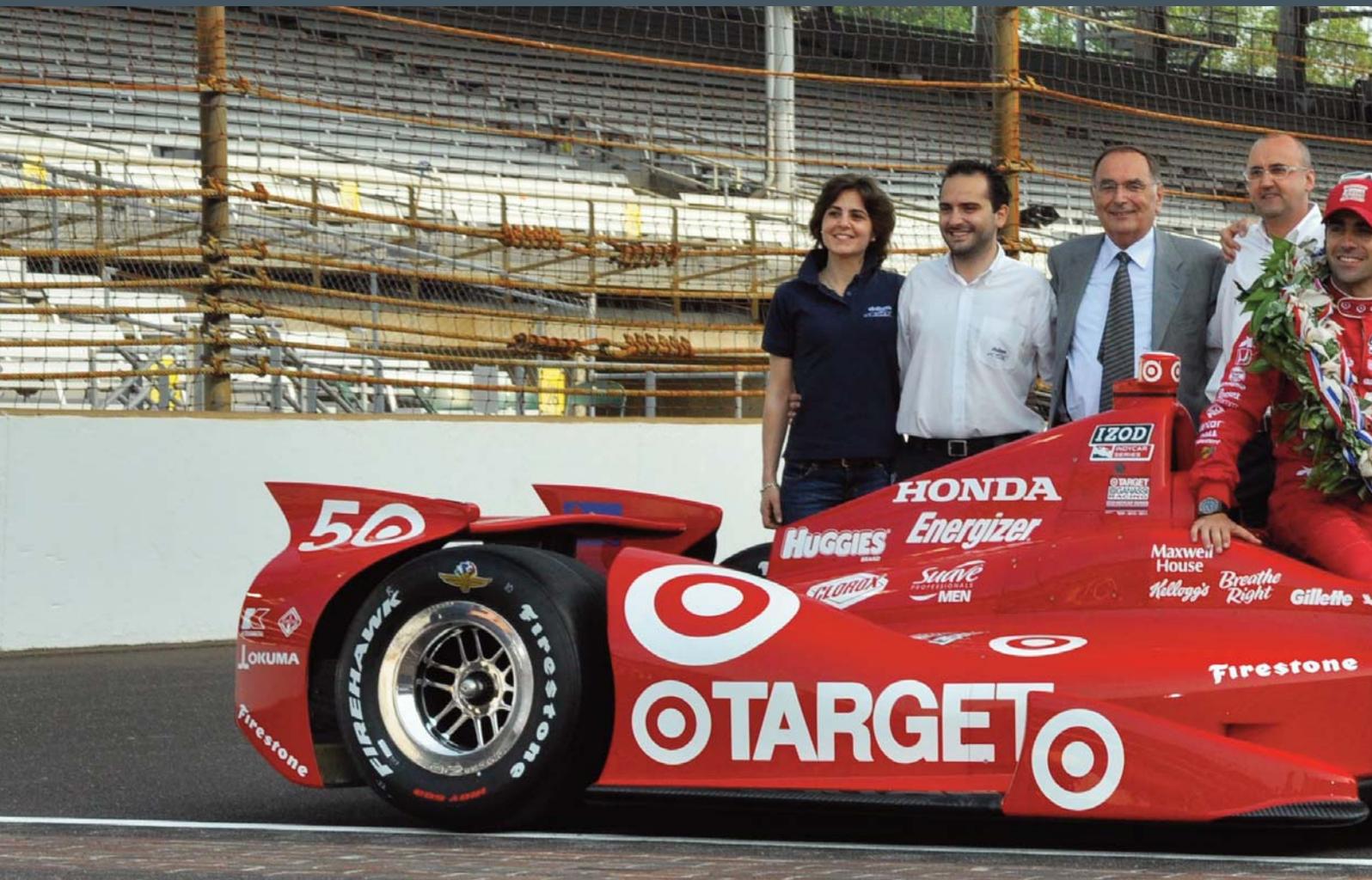
In che cosa Indy è diversa dalle altre gare del campionato IndyCar?

“Indy è la storia del motorsport made in US. Qui si corre dal 1911. Qui tutto è spettacolo. Come dicevo prima è molto di più di una semplice gara! Inoltre è il Memorial Day, oltre alle Indycar in questi giorni sono protagonisti le Forze Armate Americane e i loro caduti in guerra”.

La cosa che l'ha divertita di più in questo viaggio e la situazione più impegnativa?

“Nonostante la trasferta sia stata lunga, l'evento dura di fatto tutto il mese di maggio, non abbiamo avuto molto spazio per lo svago. L'emozione più forte è stata il giorno della gara, prima della partenza. Camminare tra tutte le vetture schierate e pensare a quanto lavoro, sudore e fatica ci è costata. Ma che soddisfazione!

La cosa più impegnativa per noi tutti è stato sicuramente reggere la tensione tutti i giorni di prove qualifiche e gara per così tanto tempo”.



Qual è la differenza principale fra le gare Usa e quelle europee?

"Il clima senza dubbio. Non quello atmosferico, ma quello che si respira. È tutto molto molto più coinvolgente, lo spettatore non è solo un puntino in tribuna, ma parte dello show. Garage aperti, vetture sempre in vista, piloti che escono apposta per firmare cappellini e magliette ad un cenno della mano del tifoso. Tutta un'altra filosofia".

Qualifiche e gara: ci dà qualche consiglio da "introdotto" per apprezzare meglio ciò che succede in quelle giornate?

"Per quanto riguarda le qualifiche, sono complicatissime! Già solo per il fatto che è la macchina a qualificarsi e non il pilota,

può capitare di trovare in gara piloti che non hanno disputato le qualifiche... e' ben lontano dai nostri standard! C'è il numero chiuso di 33 vetture in partenza, e il "drama" della qualifica e del "bump day" con la possibilità di essere esclusi dalla griglia di partenza. Per apprezzare appieno consiglio di arrivare preparati conoscendo le regole. Mentre per la gara consiglio solamente di gustarsi le due ore e mezzo di velocità pura".

A suo parere, qual è l'immagine di Dallara che ha l'appassionato di corse Usa?

"Dallara è presente in Indycar dal 1997, sono passati tanti anni e sono stati fatti

tanti passi. I risultati parlano da sè e il nome Dallara è molto conosciuto in USA. C'è un grande rispetto, credo anche per il nostro costante impegno nel rendere le vetture, e quindi le gare, il più sicure possibile.

La IR12 è stata progettata prendendo il meglio dai regolamenti europei ed americani in fatto di sicurezza ed introducendo elementi innovativi. Certo, i fans erano un po' sconcertati dalle nuove forme, ma ora la vettura sembra piacere molto".

Che riscontro ha la 500 Miglia sui media americani?

«È in contemporanea con il Memorial Day, come accennavo sopra. Ma nello

“Dallara dovrà continuare a fare ciò che ha fatto finora; anche negli USA. Il motto è “The Pursuit of Excellence”. Sicurezza, contenimento dei costi, flessibilità , ricerca della performance e onestà sono sempre stati i nostri punti di forza e ci hanno portato fino qua”



stesso giorno si corre anche la Coca-Cola 600 a Charlotte per lo stesso motivo. C'è un aspetto nazionale, ma anche un riscontro locale per lo Stato dell'Indiana”.

Quali sono, a suo giudizio, i prossimi passi che dovrà fare Dallara negli States per consolidare la sua già prestigiosissima posizione?

“Dallara dovrà continuare a fare ciò che ha fatto finora; anche negli USA. Il motto è “The Pursuit of Excellence” e il processo è infinito. Sicurezza, contenimento dei costi, flessibilità , ricerca della performance e onestà sono sempre stati i nostri punti di forza e ci hanno portato fino qua”.



Foto Ravenetti

CENTRO INTERATTIVO AD INDIANAPOLIS



TTIVO DALLARA IS





Ingegnere Vecchi, ci può raccontare come è nata l'idea del centro interattivo Dallara a Indianapolis?

“Si può dire che lo stato dell'Indiana, nella persona del governatore Mitch Daniels, e la Dallara, con il nostro CEO Andrea Pontremoli, si sono subito trovati d'accordo nel cercare di portare, oltre ad una azienda come la Dallara, anche qualcosa che possa alimentare, soprattutto nei giovani, entusiasmo nelle materie ingegneristiche. Seguendo questo, insieme a Scott Jasek della Indy Racing Experience (I.R.E.), nostro socio nell'avventura, è nata l'idea di creare un centro di edutainment, ossia education-entertainment”.

Come si chiamerà e quando verrà inaugurato?

“La nostra sede americana si chiamerà Dallara IndyCar Factory e la zona di “edutainment” sarà la parte visitabile dello stabilimento. Pensiamo di aprire al pubblico a metà luglio”.

Come vi siete divisi le attività fra i vostri partner di Indy Racing Experience, i collaboratori Dallara in America e quelli invece presenti in Italia?

“Il concept iniziale è frutto di un lavoro tra l'ing. Pontremoli, Scott Jasek ed il sottoscritto. La contenutista è tutta stata ideata all'interno di Dallara da colleghi specializzati nelle varie aree (aerodinamica, dinamica del veicolo e compositi). La progettazione è stata fatta da Solares Fondazione delle Arti di Parma, mentre la realizzazione è stata eseguita in America con i nostri partner I.R.E. che si sono occupati del lavoro di carpenteria e delle show-car per i simulatori di guida”.

Qual è il target del centro interattivo e quanti visitatori vi aspettate all'anno?

“L'obiettivo è di superare 100.000 visitatori. Il target è abbastanza ampio. Durante il mese di maggio, quando c'è la 500 miglia, ci aspettiamo fan di tutte le età, mentre il resto dell'anno saranno soprattutto le scuole

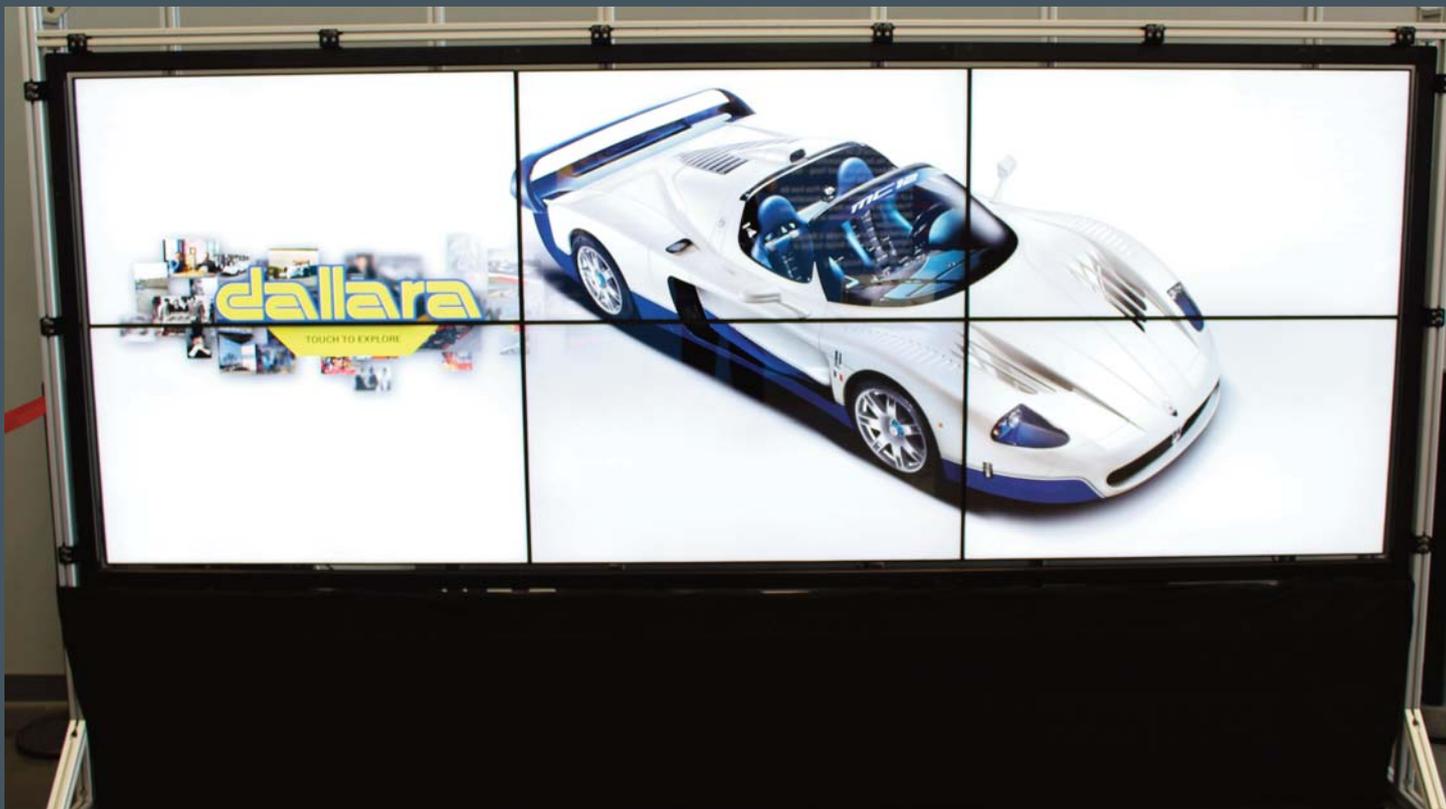
medie-superiori a venire, sperando di introdurre temi tecnici in maniera divertente e stimolante. Infine, la sera puntiamo molto su eventi “corporate” legati alla zona fieristica di Indy”.

Come è stato il supporto delle autorità governative dell'Indiana e quali sono le prime reazioni dell'ambiente americano?

“Non potevamo sperare in meglio. Tempi ridottissimi per i permessi, supporto ed entusiasmo continuo nel agevolare qualsiasi passo del progetto!”.

Come è strutturato il tour all'interno al centro interattivo?

“Il centro è completamente free-flowing, quindi non c'è un percorso obbligatorio. Detto questo, è diviso in due aree. Una zona con vetture Dallara in esposizione e poi la zona di edutainment. L'edutainment avrà:
- Un cinema che proietterà un film che racconta la storia della Dallara ed il nostro percorso di crescita negli States.





- Quattro aree tematiche: "Storia", "Aerodinamica", "Materiali e sicurezza" ed infine "Dinamica del veicolo".
 - Otto vetture Dallara IndyCar, con il gioco di simulazione di guida dove i nostri visitatori si potranno cimentare in piccole gare.
 - Un tunnel con disegni tecnici originali della vettura IndyCar (con i commenti a mano dei nostri progettisti!)

Oltre ad aree legate al racing e alla nuova Indy, ci saranno aree dedicate alla gloriosa storia della Dallara e alle sue curiosità?
 "La HP ci ha aiutato nel fornirci il loro nuovo Vantage Point touch screen da 132 pollici! Qui si potranno scoprire notizie storiche sulla Dallara, ma anche curiosità come vedere l'Ing. Dallara che si butta con il paracadute!"

Qual è il "pezzo forte"? E quello che la "emoziona" di più?
 "Probabilmente le proiezioni video. Sia il cinema con i suoi sedili da corsa OMP originali, dove il visitatore scopre il percorso formativo di Gian Paolo Dallara e poi della Dallara, abbinato ad immagini di gare Indy con gli immancabili e spettacolari incidenti, che il video 3D, una "passeggiata" attraverso il nostro headquarter a Varano de' Melegari, sono sicuramente da non perdere".

Che tipo di esperienza avete in mente per lo spettatore che si troverà a visitarlo? È possibile anche salire a bordo di qualche vettura?

"Il centro sarà sempre in continua trasformazione, vogliamo renderlo nel tempo sempre più interattivo ed rendere l'idea, soprattutto ai giovani, che essere un ingegnere non è così male!".

È prevista anche una versione "virtuale", visitabile online?
 "Ci stiamo lavorando".

Ci può parlare della partnership con la catena Lino's Coffee?
 "Si può dire che con Lino's ci siamo subito trovati in armonia, e non solo per l'ottimo caffè! Abbiamo subito riscontrato che abbiamo principi molto simili, basati sulla qualità del prodotto e sulla soddisfazione cliente. Nel giro di pochi mesi abbiamo definito partnership, progettato e realizzato il ristorante e dal 23 maggio il primo Lino's americano è operativo".

Sono previsti ampliamenti in futuro? È vero che anche in America sarà realizzato un simulatore-copia di quello presente a Varano?
 "La Dallara IndyCar Factory, con anche il suo centro interattivo, dovrà evolvere per seguire e, quando possibile, anticipare le esigenze del mercato, quindi spero proprio che nel tempo si possa ampliare: stiamo studiando, proprio in questo periodo, come realizzare il simulatore americano".

Ci sarà trasferimento di personale dall'azienda italiana a quella americana o i nuovi collaboratori saranno tutti americani?

"La Dallara in USA ha in questo momento quindici persone, di cui solo tre sono assegnate dall'Italia. Il team è guidato da Stefano De Ponti che da più di dieci anni segue i nostri clienti americani. Considerando anche Lino's ed i nostri partner Indy Racing Experience, nella Dallara IndyCar Factory saranno impegnate oltre 80 persone".

Qual è secondo lei l'importanza, per il motorsport, di esposizioni che raccontano, divertendo, come si realizza una vettura da corsa?
 "Il business del motorsport, soprattutto a Indianapolis, è molto importante per l'economia locale. Attrahendo i giovani possiamo continuare ad alimentare l'economia locale di giovani talenti che progetteranno e produrranno le vetture di domani. Un altro aspetto importante è dare maggiori informazioni ai numerosi fan della IndyCar su cosa c'è dietro la realizzazione di una vettura da corsa".

Da azienda di ingegneria internazionale che realizza auto da competizione a Varano ad azienda globale che produce direttamente all'estero e che investe anche nell'endutainment e nella comunicazione. Come state affrontando questi grandi sfide? Quale forma mentis richiede questi cambiamenti?
 "La forma mentis che ha reso possibile la crescita della Dallara fino ad oggi. Umiltà nel lavoro, ricerca continua dell'eccellenza ed attenzione ai costi".

Alessandro Santini



«LA LA C



MATURITÀ IN PISTA CERCO CON DALLARA»



VICKY PIRIA HA APERTO LA VIE EN ROSE IN GP3, MA PER LEI PIÙ CHE STARE DAVANTI A CARMEN JORDÀ E ALICIA POWELL È IMPORTANTE BATTERE NIEDERHAUSER E INCOMINCIARE A BATTERSI PER IL TITOLO. DOPO L'ESAME APPENA SUPERATO SUI BANCHI DELLA SCUOLA SUPERIORE, ORA SI TRATTA DI CONQUISTARE DIPLOMI IMPORTANTI NELLE CORSE, E LA VETTURA DI VARANO È UNO STRUMENTO DI STUDIO IMPORTANTE E IMPEGNATIVO

Vicky Piria è una delle due ragazze italiane che si cimentano in campo internazionale al volante di una monoposto. La 18enne perugina, che ha appena superato l'esame di maturità, guida la Dallara della GP3 gestita dal team Trident e per la prima volta quest'anno ha stretto tra le mani un volante di una monoposto uscita dalla factory di Varano de' Melegari: «Prima della Dallara GP3 ho avuto la possibilità di guidare una vettura della F.3. Per me, che provenivo dalla Formula Abarth, è stato come entrare in un altro mondo. Ho svolto test con Prema e BVM Target ottenendo tempi incoraggianti e l'idea era quella di correre nella serie tricolore».

Però alla fine hai cambiato obiettivo...
«Le cose sono cambiate e si è aperta l'opportunità di correre in GP3 con il team Trident, tutta un'altra storia: un

campionato internazionale di alto livello, che si disputa negli stessi fine settimana della F.1 e della GP2 su belle piste e con un seguito media incredibile. La macchina è spinta da un motore turbo e rispetto a una Dallara della F.3 ha reazioni diverse. Quest'ultima ha tantissima aderenza costantemente, la vettura GP3 rolla tanto e inizialmente non percepisci il grip, che arriva improvvisamente nelle curve veloci per esempio. Diversa è poi la risposta del motore in quanto in GP3 c'è il turbo. Insomma, non è facile adattarsi a primo impatto».

Le gomme Pirelli non sono facili...
«Hanno un picco di performance altissimo, poi questo scema. Per me che ero abituata alle Kumho che in pratica non degradavano mai, è stato complicato abituarmi. Ho dovuto modificare l'approccio di guida in qualifica e in gara».



Come sta procedendo la stagione?

“L'obiettivo è quello di percorrere il maggior numero di chilometri, finire le gare e migliorare di volta in volta. Devo dire che a livello di riscontri cronometrici sono contenta, pensavo di faticare di più invece mi ritrovo in mezzo agli altri piloti nella seconda parte dello schieramento. Il problema è che il tempo a disposizione è pochissimo, appena trenta minuti di libere poi sei già in qualifica, con altri trenta minuti. Devi quindi tirare fuori tutto subito. Sto maturando molto, noto che sto facendo dei progressi e per questo sono soddisfatta. Mi sento più professionista rispetto a prima. Ora l'importante è avvicinarsi sempre più alla zona punti, che ho sfiorato a Monaco e Valencia. Manca un piccolo passo e prima poi lo farò”.

All'inizio dell'anno eri l'unica ragazza in GP3, poi sono arrivate Carmen Jordà e Alicia Powell che ti hanno tolto il palcoscenico...

“Mi aspettavo di essere la sola pilota al femminile e sono rimasta sorpresa. Forse ho aperto la strada alle altre ragazze, non sentivo parlare prima di tali progetti. Ci accumulano sempre, per vedere come

siamo in classifica, ma per me non è così importante stare davanti a Carmen o Alicia. Tra l'altro io sono la più giovane. Carmen ha fatto esperienze in F.3 e in Indy Lights, Alicia ha corso tre anni in F.Renault. Certo, mentirei nel dire che non guardo come si sono posizionate, ma il mio punto di riferimento è Niederhauser, mio rivale lo scorso anno in F.Abarth, che lui ha vinto”.

Hai già qualche progetto per il 2013, magari assaggiare una Dallara GP2 o WSR?

“Non sto pensando a nulla di tutto ciò, voglio rimanere concentrata sulla GP3 e non guardare ad altre categorie, a possibili test. Il presente è la conseguenza del mio futuro, quindi devo cercare di dare il meglio senza stare ad avere grilli particolari per la testa. Non mi va di fantasticare”.

Hai mai visitato la Dallara, provato il simulatore?

“Non ancora, ma conto di farlo presto. Sono veramente curiosa di poter utilizzare il vostro simulatore di cui tutti mi parlano molto bene”.

Massimo Costa





UNA INTERESSANTE CHIACCHIERATA CON JOS CLAES, REONSABILE DALLARA PER F.3 E FORMULINO, A PROPOSITO DELLO SVILUPPO DEL MOTORSPORT IN NUOVI MERCATI COME L'INDIA, LA CINA E I PAESI DEL GOLFO. VARANO FORNISCE KNOW-HOW, PEZZI DI RICAMBIO - SOPRATTUTTO PER QUANTO RIGUARDA LA SICUREZZA - E ASSISTENZA IN PISTA, PER ORA LE ESIGENZE LOCALI SONO DIVERSE: L'INDIA STA FACENDO PASSI DA GIGANTE, NEL GOLFO IL PROBLEMA SONO I NUMERI BASSI, LA CINA AL MOMENTO NON È VICINISSIMA. MA ARRIVERÀ

«FELICI DI AIUTARE I

Jos Claes, i nuovi mercati, come dimostra la F.1, sono cruciali anche per il motorsport. Ci può dire a che punto sono i progetti di Dallara per il Formulino in India e in Cina?

“Premesso che per Dallara vendere una macchina in Italia, in India o in Cina è uguale, sicuramente è importante essere presenti sui nuovi mercati. Ed è interessante vedere come l'India stia bruciando le tappe. Certo, c'erano già scuole di karting, e l'esempio di un pilota come Narain Karthikeyan, ma ora ferve un nuovo interesse e noi di Dallara siamo contenti e orgogliosi di fare parte di questo sviluppo. Gli indiani possono essere indietro in molte cose, ma hanno capito subito di dover fare un salto di qualità: sono convinto che per quanto riguarda il motorposrt fra cinque anni si parlerà dell'India in maniera diversa. Per quanto riguarda la Cina il discorso è più complicato, non fosse altro per i problemi posti dalla lingua e dalla barriera del fuso orario”.

Quali sono le esigenze di realtà come l'India, la Cina e i Paesi del Golfo?

“L'obiettivo dei nostri partner indiani è costruire in proprio dei pezzi, per non essere costretti a importare macchine complete. Già lo fanno, e lo fanno bene. In Cina il problema è diverso. Qualche gara è stata organizzata, ma il problema è che i giovani cinesi che hanno le risorse economiche per correre non hanno la mentalità che c'è in Europa: vogliono divertirsi, non faticare cinque o sei anni per costruirsi una carriera. Nel Golfo ci sono buoni circuiti, ma lì un progetto Dallara non è ancora realtà. Anche perché fra i vari Stati non c'è tanta collaborazione, anche far attraversare le frontiere a vetture da corsa non è così facile”.

Quali sono invece le difficoltà di chi si trova a fornire le vetture per campionati in realtà nuove per il motorsport?

“Non parlerei di difficoltà, ma di novità. In India abbiamo trovato grande umiltà. Ci chiedono aiuto, perché sanno di non sapere. Intendiamoci: sono in grado di costruire automobili, non è che non sappiano cosa è un cacciavite. Vogliono imparare a costruire in proprio vetture da corsa, e questo è molto positivo. Noi non ci limitiamo certo a spedire un manuale, ma forniamo anche loro assistenza tecnica, e non solo il giorno della gara, ma settimane, mesi prima”.

In prospettiva che tipo di impegno di Dallara si può ipotizzare in quei Paesi? In futuro potrà nascere anche un campionato di F.3?

“Chiariamo: per ora si parla di Formulino. Se in futuro nascerà qualcosa di diverso, saremo i primi ad esserne felici. Va detto peraltro che in India non è stata scelta l'opzione base, ma una versione già abbastanza evoluta del Formulino, diciamo a metà strada fra “Medium” e “Pro”. Si tratta di vetture dotate comunque di 210 cavalli, che sfruttano lo stesso motore utilizzato nella Formula Renault europea. Noi curiamo l'installazione del motore, e forniamo loro tutto quello che ha a che fare con la sicurezza, sia in termini di pezzi sia di assistenza. Curiamo l'assemblaggio, oltre che nel mettere le vetture in pista e farle girare. Nel Golfo e in India tutto viene controllato da un solo gestore, i team esistono ma per loro non è facile sopravvivere. I manager e i meccanici locali ci sono, ma devono fare esperienza”.

Lo “sbarco” Dallara in quei Paesi può essere uno stimolo importante per la crescita di giovani talenti locali?

“Speriamo di sì. Personalmente sarei contento se in futuro il parco piloti venisse rafforzato da talenti provenienti dall'India, dalla Cina o da altre nazioni emergenti. Anche perché primeggiare fra 120 concorrenti sarebbe più difficile e stimolante che farlo fra 20. In futuro

potrà esserci uno Schumacher made in India, non c'è nulla che lo impedisca. Karthikeyan è un pilota valido, che specie nella prima parte della sua carriera ha ottenuto risultati importanti. La sua esperienza sarà sicuramente utile, e quando il numero di driver locali aumenterà sarà più facile trovarne di bravi”.

La Cina può costituire una ulteriore sfida o è ancora troppo presto?

“In Cina esiste il problema culturale cui accennavo prima, i giovani non hanno ancora le motivazioni giuste. Io sono fra quelli che da cinque anni in Dallara spingono molto per lo sviluppo di quel mercato e posso dire che la Cina arriverà: ma non posso dire quando. Per ora vedo bene gare di turismo, ci sono esperimenti con la Formula Renault e la Formula Abarth, per le monoposto i tempi non sono ancora maturi, anche perché nei campionati il 50 per cento nei piloti è ancora, diciamo così, di importazione”.

A parte Medio e Lontano Oriente, quali sono gli altri orizzonti a cui sta guardando Dallara? Forse il Brasile?

“Il Brasile è sempre interessante. Un tempo si diceva che le cose laggiù andavano bene per sette anni, poi la tendenza s'invertiva. Ora è da più di sette anni che vanno bene, anzi molto bene. Occorre però un cambio di mentalità. Non trovo giusto che i pilotini brasiliani vengano spediti a farsi le ossa in Europa a 16 o 17 anni. Spesso si bruciano, e non è colpa loro. Piste in Brasile ce ne sono, belle e impegnative, anche se spesso pericolose, devono capire che è meglio dedicarsi alla scuola e correre la domenica, con macchine più piccole, e magari sbarcare da noi più tardi, a 19, 20 anni”.

Stefano Semeraro

dallara

NUOVI MERCATI»



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