

UN ANNO DI SUCCESSI

RIVIAMO INSIEME UNA STAGIONE
PIENA DI SODDISFAZIONI
CON LE IMMAGINI DEI PILOTI
VINCITORI NEL 2011 CON DALLARA

WS RENAULT

ANDY SOUCEK SVELA I SEGRETI
E LE CARATTERISTICHE DELLA NUOVA
DALLARA PER IL CAMPIONATO 2012:
UNA MONOPOSTO NATA
PER FARE LA DIFFERENZA



F.3

A COLLOQUIO CON JOS CLAES,
IL REFERENTE TECNICO
DELLA SERIE CADETTA
CHE CON LA NUOVA VETTURA
E L'APERTURA AI MERCATI
EXTRA-EUROPEI PUNTA
A RINNOVARE UNA
GRANDE TRADIZIONE



ARCHIVIO

2011 UN ANNO DI SUCCESSI

DA WICKENS A FRANCHITTI,
DA MACHADO A FONTANA
E A TUTTI GLI ALTRI "WINNERS"
ECCO LA HALL OF FAME PER IMMAGINI
DELLA STAGIONE DALLARA





CAMPIONE WS RENAULT 3.5
Robert Wickers



CAMPIONE INDYCAR
Dario Franchitti



ARCHIVIO



CAMPIONE GP
Valtteri Bottas

CAMPIONE GP2
Romain Grosjean





3
S



CAMPIONE INDY LIGHTS
Josef Newgarden



CAMPIONE BRITISH F.3
Felipe Nasr



CAMPIONE F.3 EURO SERIES
Roberto Merhi



CAMPIONE FORMEL 3
Richie Stanaway



CAMPIONE F.3 SUDAM
Fabiano Machado





CAMPIONE F.3 ITALIA
Sergio Campana



CAMPIONE F.3 AUSTRALIAN
Chris Gilmour



CAMPIONE EUROPEAN F.3 OPEN
Alex Fontana



CAMPIONE F.ADAC MASTER
Pascal Wehrlein



FORMULA 3 LA TRADIZIONE CONTINUA

JOS CLAES, IL RESPONSABILE PER DALLARA DELLA CATEGORIA CADETTA DIPINGE LO SCENARIO FUTURO DEI VARI CAMPIONATI, E CI SPIEGA LE CARATTERISTICHE DELLA VETTURA CHE DEBUTTERÀ NEL 2012. IN UN MOMENTO DIFFICILE PER TUTTO L'AUTOMOBILISMO LA GRANDE CAPACITÀ DELLA F.3 DI "SVEZZARE" TEAM E PILOTI È UNA INIEZIONE DI FIDUCIA NELLE CORSE



Sato, Raimondo e Juncadella
(da sinistra verso destra)
si avventano alla curva Tarzan
del circuito di Zandvoort



Jos Claes
Project Manager Dallara
per la F.3



“La nuova F.3 nasce da una grande operazione in galleria del vento, ma anche da un ripensamento profondo di alcune parti della meccanica”

Jos Claes, il 2012 sarà un anno importante e delicato per la F.3, con il debutto della nuova vettura. Cosa si aspetta dalla prossima stagione?

“E’ ancora presto per avere un quadro completo dei campionati, non solo di F.3 ma anche di Auto Gp, Gp3, World Series. In questo periodo tutti i team stanno contattando i piloti. La crisi economica, non nascondiamocelo, sta toccando anche il motorsport, persino la F.1 dove almeno un terzo dei piloti porta in dote degli sponsor. Ci attendono 12 mesi non facili, ma questo è un mondo che più di altri sa reagire bene e in fretta alle nuove condizioni del mercato, quindi resto fiducioso: la passione per i motori sa trovare sempre nuovi alimenti”.

Segnali positivi possono arrivare anche dai nuovi mercati?

“Sicuramente. In Brasile la situazione è molto migliorata, da anni le nostre macchine li corrono in un campionato tipo F.3. La Russia sta proponendo nuovi piloti, la Cina crea ricchezza. Spazio per l’automobilismo ce ne sarà anche in futuro. Dallara è da sempre interessata ai nuovi mercati, come ci interessa la tecnologia di domani ci interessa anche il mercato di domani. Già sei o sette anni fa compiemmo delle ricerche in Cina, mentre in India e in Medio Oriente siamo vicini a raggiungere traguardi concreti.

Soprattutto un paese così grande come l’India che entra in maniera così importante nel motorsport trasmette grande fiducia”.

Quello indiano è un mercato importante che ha reagito bene anche all’arrivo della F.1...

“Sì, e mentre in Cina per la F.1 faticano ancora a riempire il circuito, in India è andato tutto esaurito. E il pubblico ha pagato il biglietto. Ciò è dovuto anche alla storia del Paese. L’eredità britannica ha favorito la diffusione e l’uso corrente della lingua inglese, che insieme al fuso orario non troppo distante dal nostro rende più facile, rispetto alla Cina, gli scambi con l’Europa”.

Parliamo della nuova F.3 Dallara per il 2012: qual è il concetto che ha guidato la sua realizzazione?

“La nuova F.3 nasce da una grande operazione in galleria del vento, ma anche da un ripensamento profondo di alcune parti della meccanica: la sospensione anteriore è completamente nuova, quella posteriore è stata rivista in tutti i dettagli per renderla più rigida e adeguata alle prestazioni. Il nuovo regolamento relativo alla carrozzeria ha modificato molto anche il look della vettura, che oggi è quello, potremmo dire così, di una “piccola F.1”. Avrebbe dovuto disporre anche di un motore più

potente, ma questa novità è stata posticipata di un anno”.

Il grande utilizzo della galleria del vento a cosa è dovuto?

“Dallara non voleva correre il rischio di essere sorpassata dalla concorrenza. Per il momento a quanto pare non ci sono altre vetture pronte per la F.3, ma questo non cambia la nostra impostazione. La F.3 è un ambito in cui può sempre accadere di dover affrontare la concorrenza. La Lola, ad esempio, ha annunciato una sua vettura per il 2013”.

Si parlava prima di congiuntura economica. La nuova Dallara sarà anche meno costosa da gestire?

“Sì, ed è un dato che deriva dal regolamento. Noi abbiamo sostenuto questa impostazione. La nuova macchina costerà di meno soprattutto in manutenzione. Consideriamo che il budget complessivo per un anno in F.3 è di circa 500 mila euro. Se calcoliamo che una macchina possa correre per tutti i quattro anni previsti, quindi con un budget complessivo di 2 milioni di euro, vediamo che la vettura, che costa poco meno 100 mila euro, incide appena per il 5 per cento. E alla fine vale ancora almeno la metà di quando era nuova, quindi il suo vero costo incide per il 2,5 per cento del totale. E’ importante quindi che più che il costo



Roberto Mehri

della vettura in sé, sia la gestione a costare meno. Inoltre l'anno prossimo con l'arrivo dei nuovi propulsori il costo di gestione sarà dimezzato. Con freni, carrozzeria e cambio più semplici da gestire la gestione della macchina nuova sarà decisamente inferiore”.

La F.3 conserverà anche in futuro la sua caratteristica di “regina” fra le categorie addestrative?

“Noi crediamo fortemente nel futuro della F.3. Perché la F.3, grazie al regolamento, è superiore a tante altre. Ha un peso molto contenuto, circa 550 kg compreso il pilota, e un motore che dispone di tanta coppia a

basso regime. Da 0 a 100 km/h una F.3 accelera quasi come un a F.1, con pochi decimi di differenza, e in curva - grazie al tanto carico aerodinamico concesso dal regolamento e alla competizione fra gommisti che li spinge a fornire al meglio la F.3 - può vantare prestazioni altissime. Si parla di oltre 3G di accelerazione laterale. La F.1 ha potenza e prestazioni superiori, ma si pone sulla stessa linea della F.3. La potenza, per chi ha il talento necessario ad aspirare alla F.1, è qualcosa che può impressionare per due giri: già al quarto il pilota pensa fra di sé: “be’, avrebbe potuto avere anche 100 cavalli in più...”. Il pilota di talento, insomma, si

abituava in fretta alla potenza, se ha imparato ad andare veloce in curva in F.3”.

Chi sono i piloti di F.3 che l'hanno impressionata di più nella scorsa stagione?

“Sicuramente Valtteri Bottas, il nuovo campione di GP3, che in F.3 quest'anno ha corso poco ma che ha sempre dato grande dimostrazioni. E poi i campioni delle varie categorie: Roberto Mehri, Felipe Nasr, Yuki Sekiguchi in Giappone. Sono ottimi piloti. La tradizione continua: in F.3 nascono sempre grandi campioni”.

Stefano Semeraro



**Valtteri Bottas
pilota finlandese
emergente**



«UNA MONO CHE FARÀ LA DIFFER



POSTO RENZA»



Andy Soucek

**LO SPAGNOLO, TESTER DELLA NUOVA DALLARA WSR 3.5,
SVELA I SEGRETI DELLA VETTURA: PIÙ IMPEGNATIVA RISPETTO AL PASSATO
E DOTATA DI DRS, MA SEMPRE FLESSIBILE NELL'UTILIZZO PER CONSENTIRE
AI GIOVANI PILOTI DI FARE LE GIUSTE ESPERIENZE.
E CON UNA LINEA ANCORA PIÙ "PULITA" E AFFASCINANTE**

Andy Soucek ha corso con diverse monoposto "sfnate" dalla Dallara. Dapprima la F.3 spagnola, poi la World Series Renault 3.5, infine la GP2 prima di intraprendere altre categorie con successo. Il pilota di Madrid ha svolto assieme a Romain Grosjean e Ben Hanley i test della nuova monoposto che dal 2012 al 2014 darà vita alla Renault 3.5. Un ruolo non nuovo per Soucek che già nel 2007 fu chiamato per sviluppare la vettura Dallara per il periodo 2008-2011.

Ha potuto occuparsi degli sviluppi degli ultimi due modelli Dallara per la Renault 3.5. Pensa che vi sia una filosofia ben precisa nel progetto della Casa francese per la sua categoria di punta?

«Renault e RPM, promotori della categoria, hanno sempre preteso dal loro campionato una macchina e un motore di qualità e nello stesso tempo uguale per tutti, senza differenze prestazionali, come invece accade in altre formule. Inoltre, lo scopo primario è sempre stato quello di creare una vettura sì potente, ma al tempo stesso formativa, in grado di accogliere al volante dei giovani piloti».

C'è una differenza tra la nuova monoposto e quella appena andata in pensione?

«Diciamo che il modello del 2012 sarà più impegnativo per i piloti, richiederà una maggiore esperienza. E' infatti stato notato, nel tempo, che si stava rischiando il plafonamento. Ovvero: un giovane al debutto dopo poco raggiungeva già i tempi dei migliori piloti. C'è stata quindi la necessità di creare una maggiore differenza tra i valori in pista. Questa Dallara però rimane una macchina bella da guidare, con un telaio non aggressivo che in caso di errore ti consente di recuperare la monoposto in curva, con gomme Michelin che rimangono performanti anche per tre giri. Questo è positivo perché significa che per costruire un set-up adeguato, può bastare un solo treno di pneumatici».

Il nuovo motore Zytek, con 50 cavalli in più del precedente, richiederà un diverso stile di guida?

«E' un propulsore molto progressivo, forse anche troppo. Personalmente ho richiesto una mappa diversa, per renderlo più aggressivo. Così sono state approntate tre diverse soluzioni. La mia, molto sensibile: già nel

primo 15-20 per cento di pressione sul pedale del gas il motore risponde prontamente. Poi c'è quella che possiamo chiamare la mappa Grosjean, dove la risposta è un poco più lenta; infine la terza soluzione dove la progressione è molto lenta».

Dal punto di vista aerodinamico quali sono i punti di forza?

«C'è un maggiore grip, ma senza troppo drag, ovvero resistenza alla velocità. L'ala anteriore è molto grande, quella posteriore è piccola, ma con un flap dalle dimensioni generose. La linea della macchina è più pulita».

Come giudica l'impiego e la funzionalità del DRS?

«Il DRS a mio avviso tratterà una linea tra piloti esperti e neofiti. Occorrerà farne un utilizzo corretto e secondo me non tutti all'inizio lo adopereranno al meglio. Bisogna capire cosa Renault intende fare, se impiegarlo liberamente o solo in certi momenti. Nei test svolti, la differenza riscontrata in un giro secco tra l'impiego del DRS costante e il non utilizzo è stata di sette decimi».

Pensa che questa nuova monoposto possa essere ulteriormente migliorata?

«Per me il modello 2012 è già al limite, sia come meccanica sia come aerodinamica. All'inizio è stato difficile far funzionare a dovere tutti i pezzi insieme. Cambio, motore, sistema pneumatico, freni, nei primi test ognuna di queste componenti lavorava bene, ma per conto suo. Piano piano, prova dopo prova, si è trovato il giusto equilibrio e magicamente il pacchetto si è integrato perfettamente».

Ha corso per tanti anni con macchine Dallara. Che esperienza ti ha lasciato?

«Ho trovato le vetture della Dallara sempre perfette, di grande qualità, dal disegno accattivante e belle da guidare. Non è un caso se è il marchio numero uno al mondo. Ricordo che i tecnici Dallara sulle piste si sono sempre dimostrati estremamente professionali nel risolvere eventuali problemi. E sono anche molto flessibili. Quando la Dallara Renault 3.5, nel 2008, presentava tanti e troppi flap, che creavano solo difficoltà, non c'è stato problema e subito è stata trovata una nuova soluzione».

Alessandro Santini



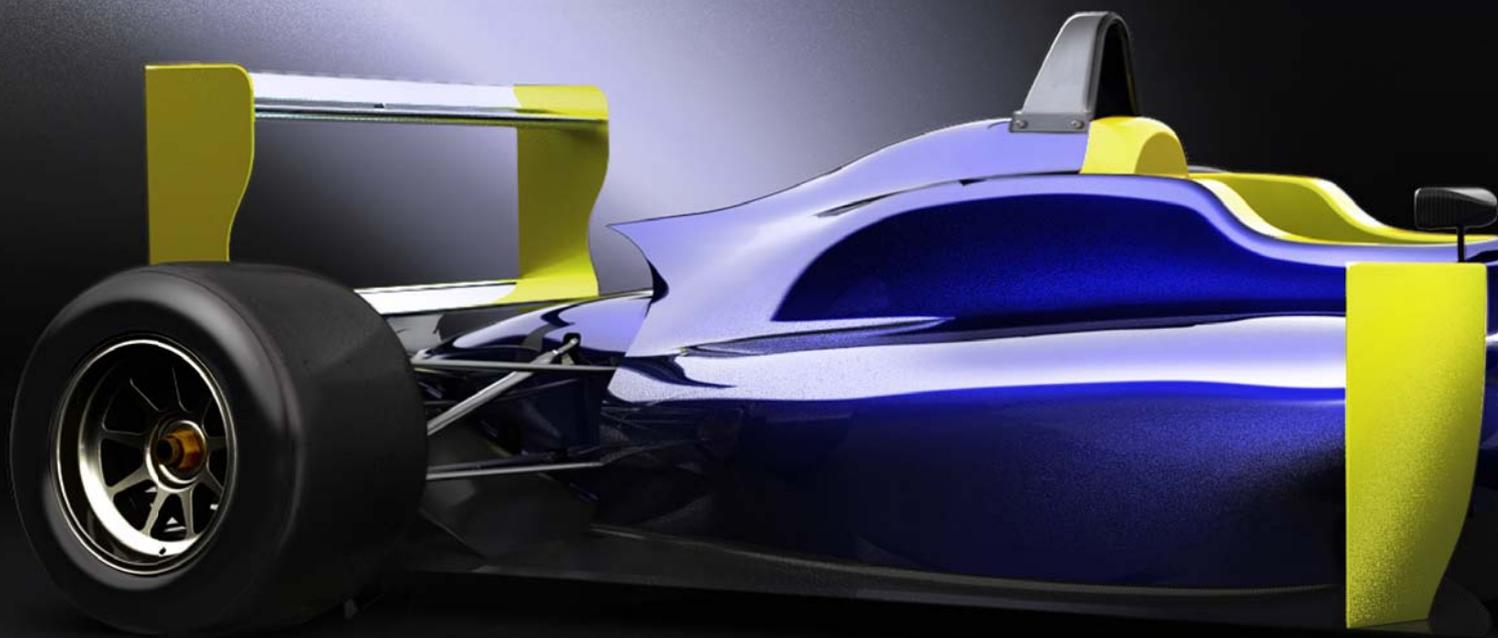
L'IMMAGINE DELLA VELOCITÀ

In un mondo in cui la comunicazione commerciale è sempre più competitiva e ciò che vediamo condiziona sempre più le nostre sensazioni e le nostre scelte, è necessario presentare il prodotto curando sempre di più l'aspetto grafico. Così anche nel motorsport, dove la tecnica, le prestazioni e i costi sono da sempre stati requisiti imprescindibili, è diventata una necessità - soprattutto per un costruttore come Dallara - mostrare il proprio prodotto

nella sua veste migliore e nel modo più reale possibile. Per tale motivo, vediamo affiancarsi al CAD e ai disegni assometrici delle rappresentazioni che permettono di associare al prodotto colori, materiali e texture e di visualizzarlo in una scena con luci ed ombre: i cosiddetti render. Quando siamo di fronte a delle immagini vince quella che più colpisce e rimane impressa. La figura in Dallara che si occupa di

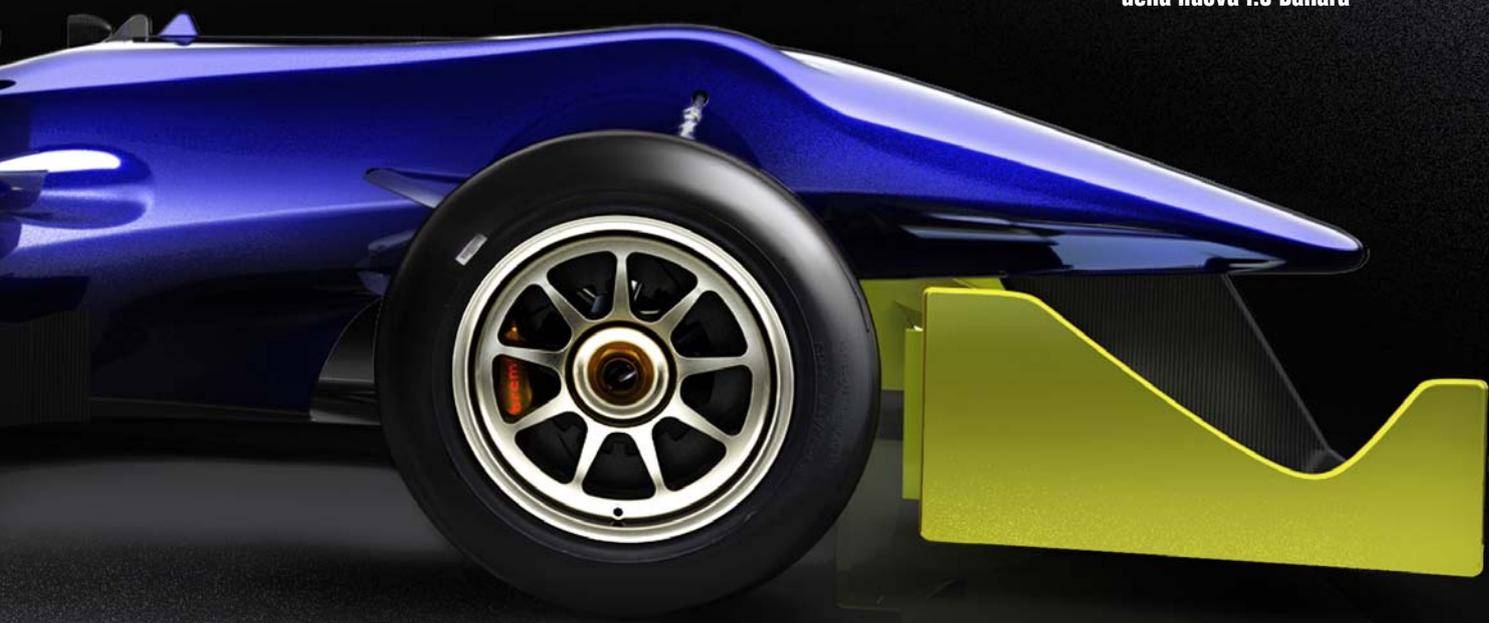
questi aspetti è Andrea Guerri, stilista di carrozzeria e designer, laureato all' Istituto Europeo Design di Torino. Un' ulteriore conferma di questo cambiamento sta in una frase che l'ingegner Dallara ripete spesso a Guerri: "tu pensa a farla bella, i tecnici e gli ingegneri la faranno andare forte...". Forse, dieci anni fa solo la seconda parte della frase avrebbe avuto senso.

Alessandro Santini



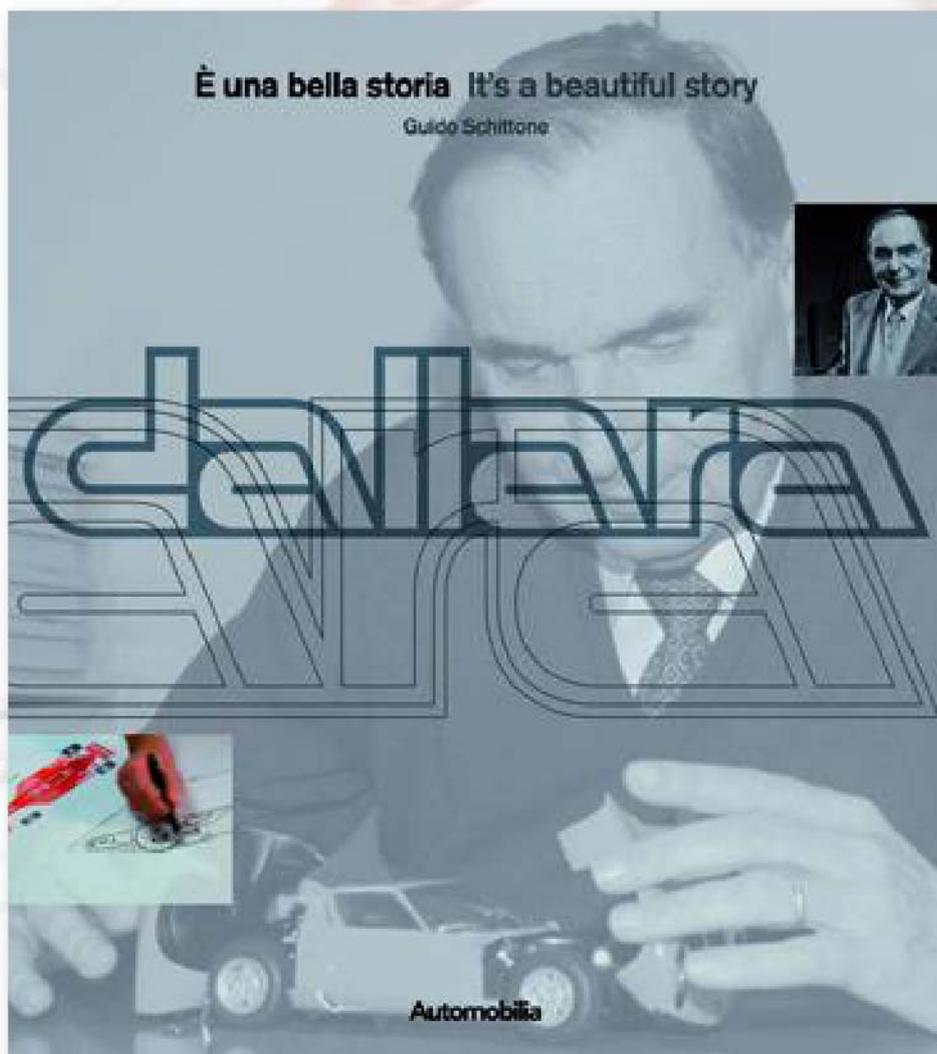


Tre esempi di rendering
della nuova F3 Dallara





“E’ una bella storia” Il libro che racconta Dallara e la Dallara



Una bella storia. Un lavoro fatto bene. Leggere il libro scritto da Guido Schittone ed edito da Automobilista che racconta la vicenda di Gian Paolo Dallara e della factory di Varano de’Melegari, sfogliando e gustando le tante bellissime foto che fanno da corredo al volume significa sentire tutto il sapore di una terra e di una filosofia di vita e di lavoro. La terra è l’Emilia, Parma aristocratica e contadina insieme, cuore dell’Italia operosa che sa usare la tradizione come spinta a guardare sempre avanti. La filosofia di vita è quella che nasce dal piacere dell’artigianato di qualità assoluta che sa diventare industria di valore mondiale, senza mai dimenticare le proprie radici. Mettendo a frutto la lezione dei padri: semplicità, onestà, competenza e coraggio. La capacità di interpretare i propri tempi e anticipare il futuro. Partendo dalla autenticità dei rapporti umani, come racconta l’Ingegnere Dallara nella lunga e appassionante intervista che apre di fatto il libro e accompagna il lettore dal 1959 fino ai giorni nostri,



L'ingegner Gian Paolo Dallara con il CEO Andrea Pontremoli

dal primo incarico alla Ferrari del giovane, timido ma deciso laureato in ingegneria fino agli attuali successi internazionali dell'imprenditore, e che parte proprio da lì, dalla necessità del "fattore umano", il primo motore e insieme il nutrimento di una crescita professionale e industriale. Una lettura emozionante, piena di aneddoti e di personaggi raccontati con tenerezza e passione, senza lo specchio della vanità ma con la precisione che serve a farli risaltare. Poi i capitoli storici dedicati alle categorie che hanno costruito il successo prima nazionale e poi globale della factory, dalla Formula 3 ai prototipi, dalla F.1 alla IndyCar. Il libro comprende contributi illustri, di Eddie Cheever e Mario Andretti, di Cesare Fiorio e Pino Allievi, e riesce anche benissimo a svelare cosa succede all'interno della Dallara, narrando "passo dopo passo", come recita il titolo di una sezione, la nascita di un progetto, il suo sviluppo aerodinamico, la messa in produzione. Vi si analizzano inoltre i "poli di eccellenza" che fanno grande la Dallara, il reparto ricerca e sviluppo, la

galleria del vento, il nuovo e straordinario simulatore. Per gli appassionati e i curiosi le appendici con l'Albo d'Oro che elenca le vittorie Dallara e le schede di tutte le vetture uscite da Varano sono ghiottissime, mentre a chiusura del volume l'intervista all'ingegner Pontremoli, CEO dell'azienda, e il ritratto di Dallara di Lorenzo Ramaciotti, intervallate dal bel collage di tutti i volti dei dipendenti della factory, completano un'architettura di parole e immagine che ha lo stesso andamento del Dallara-pensiero: passione e innovazione, la vita intesa sempre come un work in progress dove l'affetto per il passato e le proprie radici non deve mai soffocare la voglia di sfidare il domani. Una sfida, ovviamente, portata avanti "alla Dallara": con umanità, senza smanie di protagonismo ma con il gusto di iniziare ogni giorno un progetto nuovo. Un lavoro fatto bene. Un libro che vale la pena leggere.

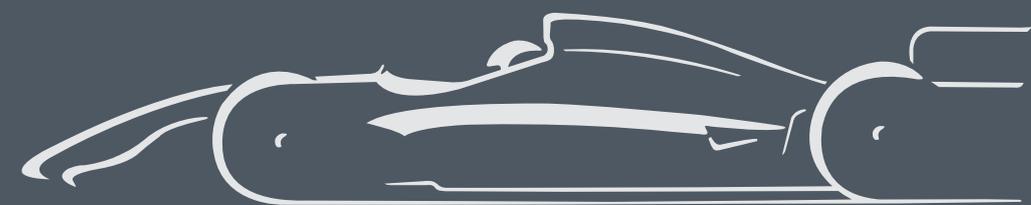
**"E' una bella storia",
di Guido Schittone.
Automobilia,
Milano,
2011**

Ha iniziato in un buco, Gian Paolo. A fianco dello spalacchiato campo di calcio locale, con la chiesa a due passi, un ponte a dividerlo dall'autodromo e ogni tanto il suono delle campane, con un prete che invitava i fedeli a disertare le corse e si metteva di traverso ai motori, alla loro musica. Un posto da nulla, con un paio di aiutanti, un ufficio stretto dove alla fine degliAnni '70 campeggiava già uno dei primi computer con CAD/CAM incorporato. Un posto in cui la tecnologia tubolare era bandita, dove si realizzavano vetture, monoscocche e consulenze, profili aerodinamici e tentativi di motori, dove ogni settimana si palesavano ingegneri inglesi a confrontarsi con Gian Paolo sulla grande rivoluzione dei materiali compositi per realizzare i telai. Un buco di posto nel quale si iniziava a vincere proiettando ovunque il marchio giallo Dallara senza sapere che quel cognome stilizzato avrebbe in pochi anni mandato in crisi nera – sia tecnica sia commerciale – i grandi costruttori britannici di monopolio. Un garage o poco più, dove si preparavano in grande segreto armi da campionati del mondo sport e rally, da mostrare «agli amici ma non ai giornalisti», perché erano aggeggi che di Dallara possedevano l'anima ma erano costruiti per conto delle Case automobilistiche impegnate nelle serie iridate. Pochi metri per iniziare, poi qualcosa di più spazioso, le prime assunzioni, la prima autoclave, la prima galleria del vento e via via sempre più in grande, con giudizio, fino ad arrivare all'oggi, a un'azienda tra le più giovani al mondo come media anagrafica di dipendenti e stagisti attivi e di maggiore qualità di ideazione e produzione. E' tutto partito da qui, da Varano de' Melegari.

*(Brano tratto da
"È una bella storia")*

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