

F3

JOS CLAES CI SPIEGA PERCHÉ LA STORICA CATEGORIA CADETTA È ANCORA UNA SCUOLA QUALIFICATA PER APPRODARE AL CIRCUS F.1

GP2

TUTTE LE NOVITÀ TECNICHE DELLA PROSSIMA "MINI-F.1", PROGETTATA A VARANO PER DARE SPETTACOLO SENZA GRAVARE SUI BILANCI DEI TEAM GRAZIE ALL'UPGRADE DELLE SCOCHE

INDYCAR

SARÀ ANCORA UNA DALLARA LA VETTURA DEL PRESTIGIOSO CAMPIONATO USA PER IL QUADRIENNIO 2012-2015: ECCO I SEGRETI DEL PROGETTO E LE RAGIONI DELL'IMPEGNO AMERICANO DELLA FACTORY EMILIANA





SWEET HOME AMERICA

IL PROGETTO DALLARA HA DI NUOVO BATTUTO LA CONCORRENZA VINCENDO LA GARA PER LA FORNITURA DEI TELAI ALLA IRL DAL 2012 AL 2015. CON LA QUARTA GENERAZIONE DELLE SUE "CREATURE" DALLARA COMPIRÀ UN PASSO IMPORTANTISSIMO INAUGURANDO LA NUOVA SEDE DELLA FACTORY NEGLI STATES E LANCIANDO L'ENNESIMA SFIDA SPORTIVA E IMPRENDITORIALE. IN QUESTE PAGINE MOSTRIAMO ALCUNE FOTO DEL CONCEPT DI STUDIO, LA VETTURA DEFINITIVA SARÀ PRESENTATA ALLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS DEL 2011





Dal 2012 al 2015 sarà ancora la Dallara a fornire le vetture al campionato americano Indycar. Il contratto è stato firmato nel corso di una cerimonia ufficiale ad Indianapolis, nel Museo dell'Arte, di fronte al Governatore dello Stato dell'Indiana e alle autorità cittadine. È la quarta generazione di Indycar della Dallara, dopo quelle del 1997, del 2000 e del 2003.

A conclusione, grande la soddisfazione dell'ing. Giampaolo Dallara: "La scelta fatta dal comitato ICONIC di indicare la Dallara come fornitore dei telai per la prossima generazione di Indycar mi riempie di orgoglio. Sento forte l'impegno per realizzare

un prodotto all'altezza delle aspettative e che rafforzi la nostra immagine di costruttori di vetture veloci e sicure".

Il telaio sarà firmato dalla Dallara e gli standard di sicurezza terranno conto sia dell'esperienza accumulata in questi anni nella categoria, sia dello stato dell'arte dei regolamenti di altri campionati.

La macchina sarà presentata alla 500 Miglia di Indianapolis del 2011, in occasione del centenario della prima 500 Miglia e sarà consegnata a tutte le squadre interessate entro dicembre 2011.

Il nuovo regolamento sportivo prevederà la possibilità di personalizzare, ad un costo

predefinito e contenuto, la carrozzeria da parte di teams, sponsors, costruttori automotive, motoristi e società di ingegneria. Previste significative riduzioni del prezzo, del peso e di consumo di carburante, in linea con le politiche mondiali di "fuel efficiency", molto rilevanti per l'industria dell'auto.

La Dallara stabilirà inoltre una propria base di fronte allo storico circuito dello Speedway. In questo nuovo stabilimento la casa automobilistica parmense realizzerà le nuove vetture Indycar, gestirà servizi tecnici e commerciali e svilupperà un centro di ingegneria all'avanguardia abbinato ad un simulatore di ultima generazione.





“DALLA CRISI SI ESCE INNOVANDO”

L'IMPEGNO A TUTTO CAMPO DELLA DALLARA A INDIANAPOLIS È STATO DEFINITO UNA “PIETRA MILIARE” NELLO SVILUPPO DELLA REGIONE DAL GOVERNATORE DELL INDIANA. L'INGEGNER ANDREA PONTREMOLI, CEO DELL'AZIENDA EMILIANA, CI SPIEGA TAPPE E CARATTERISTICHE DI QUESTA ESALTANTE SFIDA CHE VA OLTRE IL MONDO DELLE CORSE

Qual è il significato del nuovo accordo fra Dallara e IndyCar?

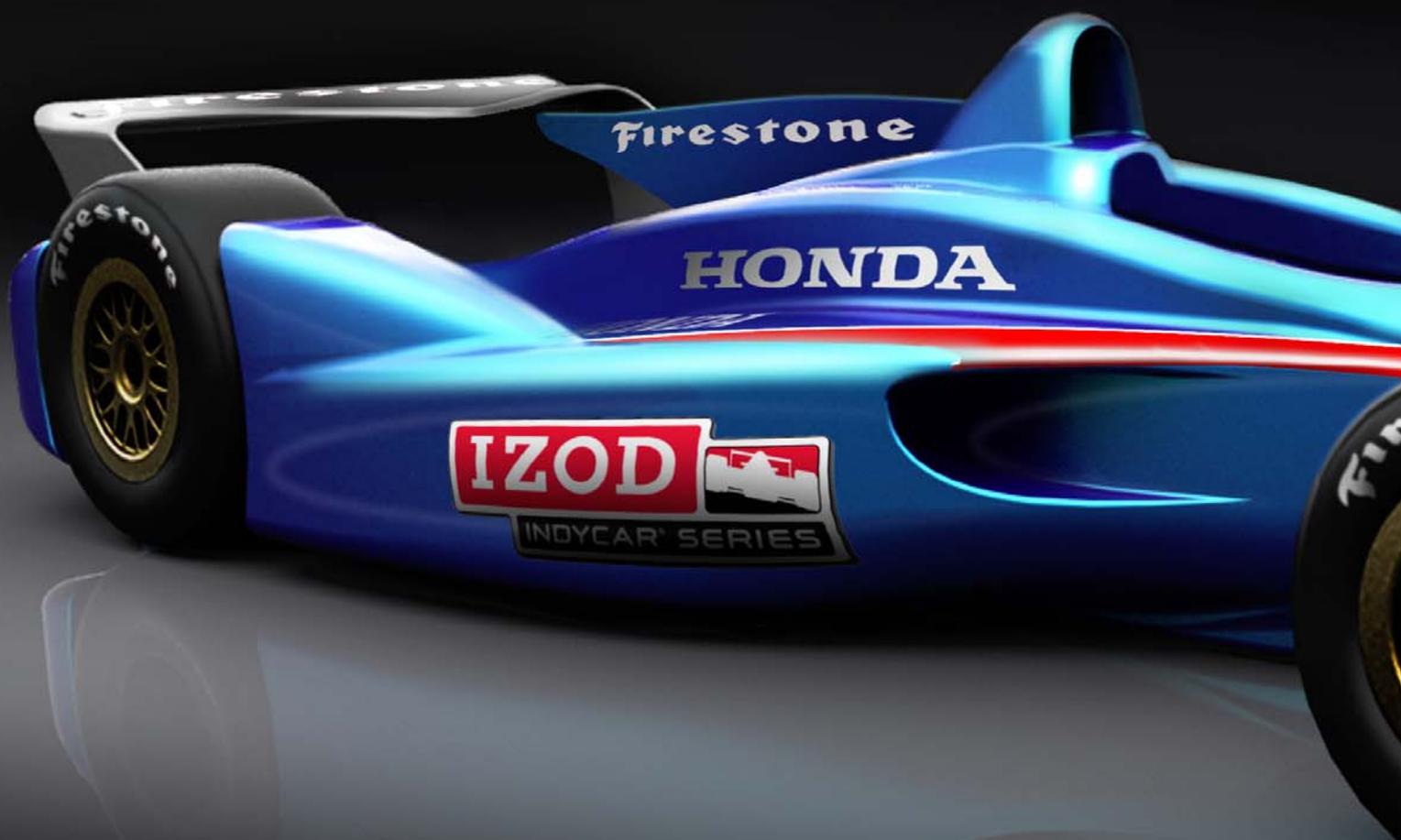
“È un accordo molto importante per la Dallara e, penso, anche per la Indycar. È stato sviluppato un concetto innovativo su come coniugare performance e sicurezza con i costi contenuti, il tutto in un contesto competitivo attraverso possibili diversi “aero-package”. Ogni stagione potremo vedere fino a 50 macchine diverse correre sia sugli ovali che nei percorsi stradali ad un costo massimo predefinito. È una dimostrazione che la

crisi forza il pensiero innovativo, ora, però, dobbiamo dare la dimostrazione pratica che questo può essere fatto”.

Non solo sport: l'impegno americano di Dallara comprende anche la creazione di un polo tecnologico e produttivo in America. Come si è giunti all'accordo con le autorità di Indianapolis e dello stato dell'Indiana?

“Abbiamo iniziato a discutere con i responsabili dello Stato e della città circa 6 mesi fa e negli ultimi 15 giorni abbiamo chiuso tutti gli accordi. Il

nostro obiettivo è chiaramente di costruire la fabbrica, ma non solo: dobbiamo creare un Technology Center dove porteremo anche la nostra attività di Engineering sia come consulenza racing ad altri costruttori che per i produttori di supercar replicando esattamente il modello che abbiamo in Dallara Italia. Dal Governatore dello Stato dell'Indiana siamo stati definiti ‘keystone’ (pietra miliare) per il loro Progetto di sviluppo dell'area intorno allo Speedway”.





Quali sono le tappe di questo progetto ad ampio raggio? Come si articolerà la presenza Dallara attorno allo Speedway? Quanta forza lavoro sarà impiegata, e quanta proverrà dall'Italia?

“Le tappe sono un po' forzate dai tempi dettati dal contratto per cui a dicembre 2011 dovremo consegnare le prime macchine. Andando a ritroso per ottobre 2011 dovrà girare il primo prototipo, a settembre perlomeno l'edificio dove costruiremo le macchine dovrà essere agibile e quindi abbiamo solo 12 mesi per preparare il tutto, bella sfida! La forza lavoro non è ancora stata definita esattamente anche perché dipenderà da quanta attività verrà fatta esternamente alla Dallara, sicuramente diverse persone verranno assegnate dall'Italia per le posizioni di responsabilità, vogliamo mantenere la cultura Dallara,

ma la maggior parte verrà assunta ad Indianapolis”.

Questo passo prelude ad un ampliamento dell'impegno di Dallara nel motoracing americano, con nuove categorie e nuove basi operative?

“La Dallara USA dovrà espandersi anche sulla consulenza ad altri costruttori”.

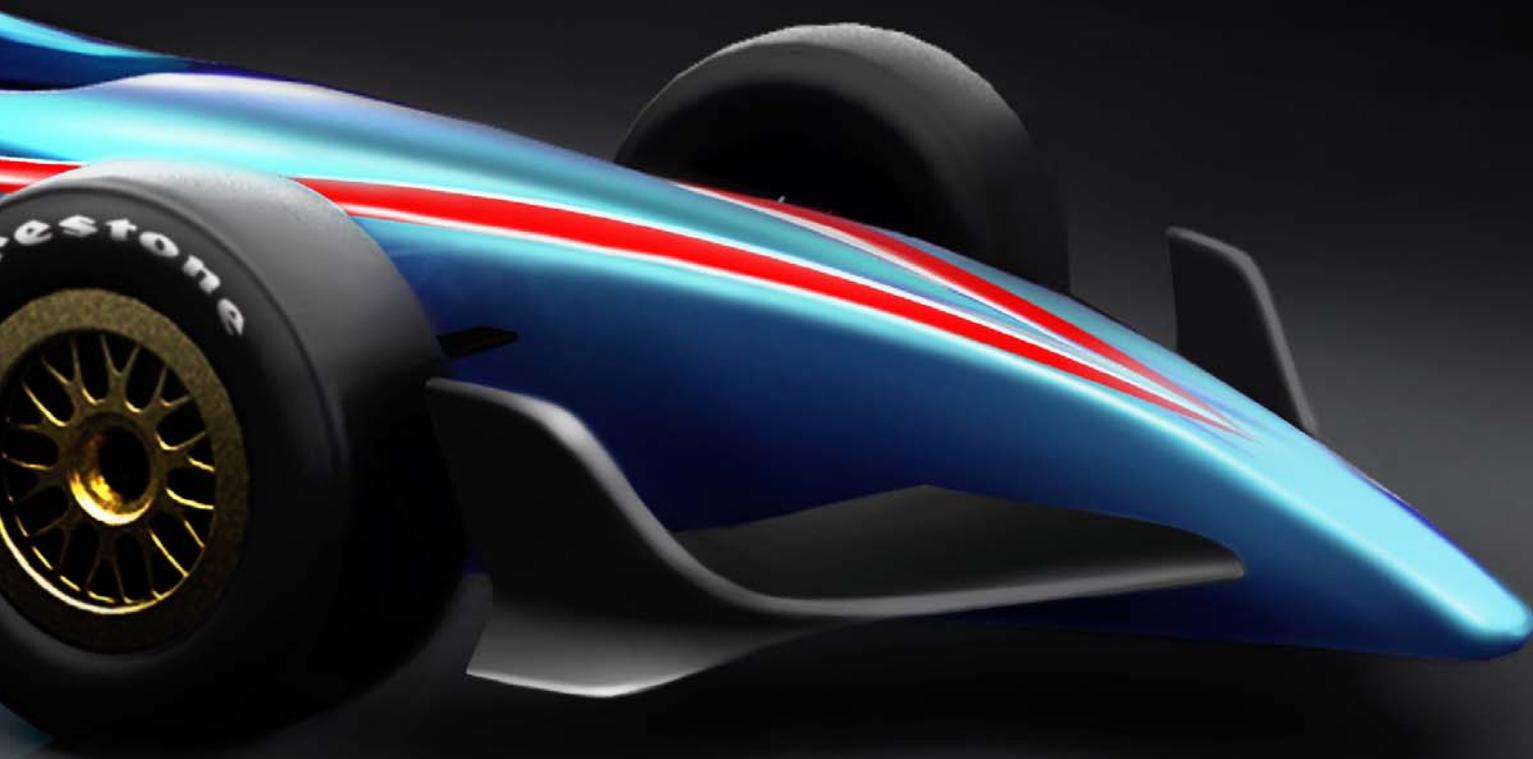
Ci sarà anche un'attenzione per l'aspetto pubblico, di entertainment per gli spettatori attirati dalle gare?

“Sicuramente il nostro Centro Tecnologico sarà disegnato per essere 'aperto' prima di tutto ai nostri Fornitori ed alle Università. Questo per creare gli ingegneri del futuro, ma un aspetto che considereremo è di avere il nostro Centro aperto anche ai tifosi. I fan della

Indycar potranno venire a vedere come costruiamo le macchine, gli ingegneri potranno spiegare le soluzioni tecniche, si potrà provare la macchina sul simulatore, si potrà provare la macchina prima con il 2 seater (biposto) e poi con il single seater, ci sarà una ampia meeting room e perfino un ristorante. Chi viene ad Indianapolis dovrà uscire arricchito tecnicamente ed emozionalmente”.

Possiamo considerare Dallara un'avanguardia dell'industria italiana all'estero nello scenario post-crisi?

“Questo non lo so e mi sembrerebbe presuntuoso affermarlo, posso solo dire che stiamo affrontando la crisi come un'opportunità. L'unico modo per prevedere il futuro è di provare a crearlo e noi ci stiamo provando”.





UNA SOLUZIONE SEMPLICE A

L'INGEGNER ANDREA TOSO, RESPONSABILE TECNICO DEL PROGETTO INDYCAR PER DALLARA, SVELA LE CARATTERISTICHE, LA FILOSOFIA E I VANTAGGI DELLA NUOVA VETTURA, NATA DA ESIGENZE "IMPOSSIBILI" E CHE A DICEMBRE VERRÀ CONSEGNATA AI TEAM

Come descriverebbe la nuova vettura paragonandola all'attuale?

“È la soluzione semplice ad un problema complesso, come ha dichiarato Gil de Ferran, uno dei membri del comitato ICONIC, al termine del processo decisionale che ha portato alla scelta di Dallara. Quando abbiamo ricevuto, circa due mesi fa, le specifiche per presentare la nostra proposta, abbiamo pensato: è impossibile. Ridurre i prezzi ai team del 45%, mantenere le stesse prestazioni con 80 cv di potenza motore in meno, ridurre il peso di circa 90 kg, prevedere adeguati spazi per gli sponsor, accettare la competizione sulla parte aerodinamica e infine costruire le macchine negli USA sembravano termini impossibili da coniugare per rendere l'attività profittevole e al tempo stesso mantenere la reputazione di fornitore di prodotti di qualità e affidabili. Abbiamo accettato le sfide che ci hanno proposto perché sappiamo che c'è una soluzione”.

Aumentare ancora il già alto livello di sicurezza era un imperativo per la nuova vettura: come è stato raggiunto?

“La sicurezza è un processo senza fine che richiede attenzione e umiltà. Obiettivo del processo è migliorare gli standard correnti ogni volta che l'esperienza dimostra l'evidenza e la necessità.

Nel caso specifico della Indycar, gli standard risalgono al 2003 con aggiornamenti al 2006.

Il recente incidente di Mike Conway a

Indianapolis è un esempio dell'evidenza che qualcosa si può migliorare, nonostante il felice esito. Nel caso particolare, in accordo con la Indy Racing League si introdurranno prove di sfondamento anche sul fondo del telaio, un concetto innovativo anche rispetto al regolamento FIA. Un altro esempio è l'aggiunta di circa 75 mm di materiale ad assorbimento d'urto sia dietro il pilota sia sotto il pilota. Altri esempi di innovazione in termini di sicurezza sono il concetto di riduzione del rischio di aggancio tra le ruote di vetture diverse; a questo proposito la carrozzeria proteggerà la ruota posteriore dal contatto con la ruota anteriori di un'altra vettura e sarà larga quanto la carreggiata esterna per impedire il contatto laterale delle ruote tra macchine che procedono affiancate a pochi centimetri una dall'altra. Infine saranno introdotti criteri di sicurezza aerodinamica definita in base a criteri di stabilità in caso sia di decollo longitudinale innescato dal contatto con detriti sia di decollo laterale in situazioni di perdita di controllo e conseguenti elevati angoli di imbardata”.

In quale maniera vi siete mossi per contenere i costi?

“Le sfide raramente si vincono su un unico fronte. Posso ricordare gli elementi più rilevanti, quali la riduzione della varietà dei pezzi: un unico porta mozzo a sinistra e a destra, sia per ovali che per stradali all'anteriore e uno al posteriore, per un



AD UN PROBLEMA COMPLESSO





totale di due a listino, a fronte degli otto attuali, un unico musetto sia per ovali che per stradali a fronte dei due esistenti, un unico set di sospensioni, adatto sia per gli ovali che per gli stradali... Un altro aspetto è progettare i componenti perché abbiamo una vita utile maggiore. In questo modo i costi operativi dei team durante l'anno diminuiscono. Inoltre va ricordata l'applicazione dei concetti di "design-to-cost", "design-to-maintenance": i pezzi devono essere progettati per essere costruiti al costo minimo, con opportuni materiali, trattamenti e tolleranze e per ridurre i costi e i tempi di manutenzione. Il calendario della IndyCar prevede gare su ovali e su stradali a distanza ravvicinata e con lunghi tempi di trasferta dalla California al Texas, dall'Indiana al New Hampshire".

Che tipo di prestazioni vi aspettate dalla nuova vettura?

"Per Indianapolis, l'obiettivo di prestazione è quello attuale, circa 225 mph sul giro (oltre 360 km/h di media). Ma la sfida è ottenere la stessa prestazione con un motore che eroga non più 620 - 630 cv come ora, ma 550 - 570. E' quindi necessario ottenere lo stesso livello di deportanza ma ridurre la resistenza aerodinamica di circa il 10-15%. E' quindi fondamentale rivisitare il concetto di veicolo per estrarre maggiore efficienza aerodinamica da un concetto di veicolo che deve restare "open cockpit" e "open wheel", non è sufficiente una innovazione incrementale.

Per i circuiti stradali l'obiettivo è migliorare le prestazioni di circa il 2%. Sembra un valore irrisorio, ma tenendo conto del fatto che un circuito medio ha un tempo sul giro di circa 100 secondi, 1' 40", il 2% rappresenta due secondi. Anche il contesto cambia: la macchina attuale è frutto di una forte competizione tra Dallara e

Panoz-Gforce, la nuova macchina per tutti gli aspetti tranne la veste aerodinamica sarà monomarca Dallara".

L'aerodinamica è stato un altro settore molto importante: ci spiega come si è arrivati al risultato e come i team potranno intervenire attraverso i kit?

"Abbiamo dovuto essere creativi e cogliere l'opportunità creata dai nuovi bisogni di sicurezza della Indy Racing League (ridurre il rischio di aggancio delle ruote, aumentare la stabilità in imbardata e in beccheggio in caso di perdita di controllo del veicolo) per ridurre la resistenza, ad esempio aumentando l'effetto di carenatura delle ruote posteriori che al tempo stesso riduce la resistenza aerodinamica e il rischio di aggancio tra le ruote. Ogni vincolo è una opportunità per andare al di là del prodotto esistente. Ogni vincolo forza le persone a migliorarsi. I teams potranno intervenire con il





progetto, la costruzione e la vendita di propri componenti, pance, cofano e ali sia anteriori che posteriori, per un prezzo massimo prefissato e con l'obbligo di vendere a tutti gli altri team. Ovviamente anche la Dallara potrà produrre il proprio kit che sarà in diretta concorrenza. Il kit potrà essere sviluppato non solo dai team, quali Penske, Ganassi, Lotus, ma soprattutto e per conto di altre società, ad esempio i costruttori automobilistici mainstream, come Ford, GM, Chrysler, gli sponsor ad esempio Coca Cola o Mac Donalds, i fornitori ad esempio Honda, Firestone, Izod... Si aprono infinite combinazioni e si espande l'interesse".

Molti dei piloti hanno espresso pareri entusiastici al momento dell'annuncio. In che modo avete raccolto i suggerimenti di team e piloti nell'elaborare il nuovo progetto?

"La macchina attuale è stata concepita nel

2002 per correre esclusivamente su circuiti ovali nei campionati 2003, 2004, 2005. Già nel 2005 abbiamo iniziato a considerare lo scenario di una nuova macchina e già nel 2005 c'era la prospettiva di svolgere alcune gare su circuiti stradali. Da allora abbiamo condotto moltissimi colloqui con piloti, meccanici, ingegneri e proprietari, abbiamo sottoposto loro questionari e condiviso i risultati. Direi che il progetto che abbiamo presentato è certamente frutto della nostra capacità di ascolto dei bisogni consci e inconsci dei nostri clienti e tra i nostri clienti aggiungo sia gli organizzatori del campionato sia gli appassionati che seguono le gare in circuito o in televisione o su Internet".

Nel design è stato considerato anche un look più aggressivo?

"L'input dei fans è importante, alla fine dei conti i fans direttamente (acquisto di biglietti) o indirettamente (acquisto di

videogiochi, merchandising, abbonamenti TV, etc) sostengono il prodotto. Ignorarli è un errore. Siamo tutti portati ad entusiasmarci per le novità, ma questa è solo una delle fasi del processo decisionale. Subentra poi anche il timore di eccedere nel tasso di innovazione, il rischio cioè di anticipare i tempi. Il design comunque deve prevedere spazi adeguati per gli sponsor. Da notare che il look attuale era di fatto fermo al 2002, anno a cui risale la progettazione di massima di questa Indycar".

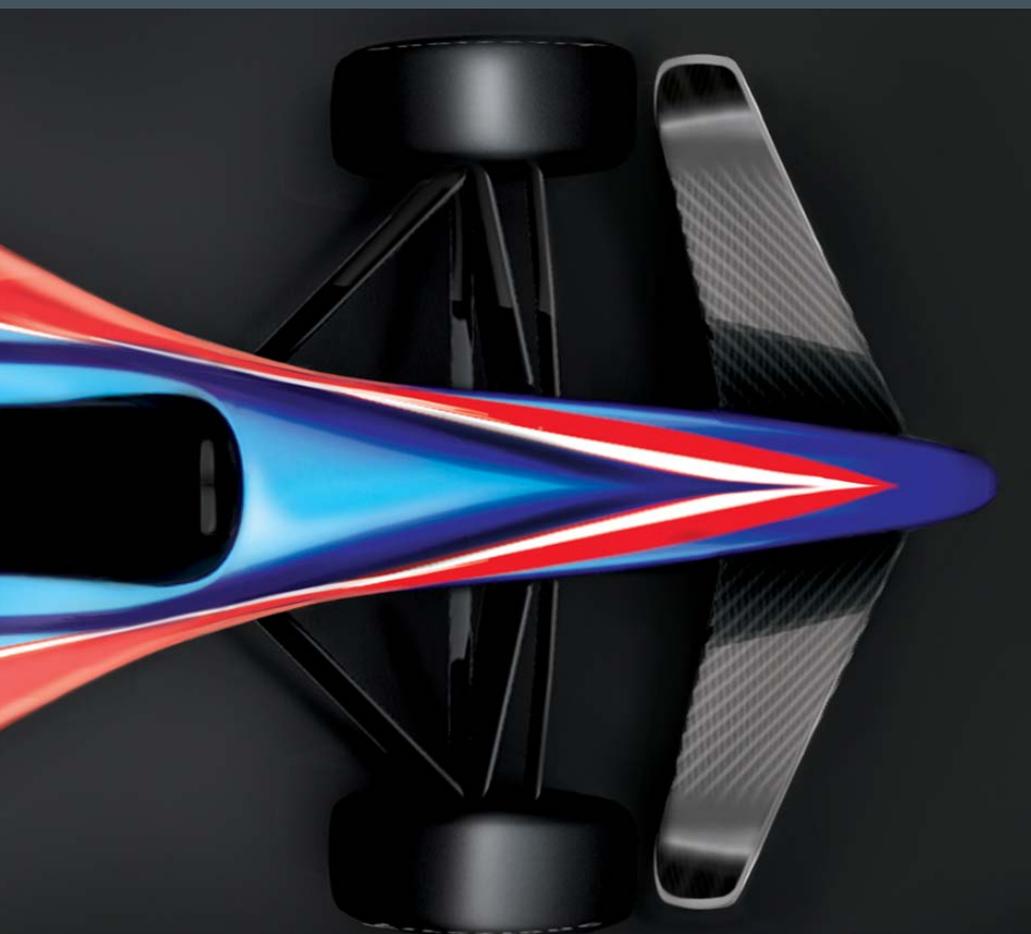
È possibile paragonare la nuova Dallara IndyCar ad una F1?

"Direi di no. Nella Indycar rispetto alla F1 c'è un prezzo massimo della vettura e un prezzo massimo per la carrozzeria (il kit) entrambi trasparenti per tutti, c'è un listino ricambi. Nella Indycar, come in ogni manifestazione sportiva americana, l'intrattenimento e la sicurezza sono predominanti rispetto alla pura prestazione. Inoltre la stessa macchina dovrà essere adattata, con minime varianti di assetto già previste in fase di progettazione, sia per i circuiti stradali e cittadini tipo F1, sia per i circuiti ovali. Questo comporta che ad esempio le sospensioni e l'impianto dell'olio e del carburante siano progettati per le forti e continue accelerazioni laterali tipiche degli ovali e allo stesso tempo per le violente ma rare accelerazioni e per le sconnessioni tipiche dei circuiti stradali".

Quando inizierete a produrre il telaio in America?

"La macchina sarà costruita e assemblata negli USA, alcuni componenti forse saranno costruiti in Italia, se in Italia i costi sono inferiori. La consegna delle macchine complete ai team è prevista per Dicembre 2011, per consentire un adeguato tempo per le squadre per conoscere il nuovo prodotto".

Alessandro Santini





NATA PER DIVERTIRE

Ingegnere Pignacca, la nuova GP2 sembra davvero una F.1: soddisfatto?

“Come sempre la GP2 vuole essere il più vicino possibile alla F.1, la sua naturale evoluzione. I piloti vanno in GP2 perché sognano di correre in F.1. Anzi, l’idea di Bruno Michel è di perfezionare una “piramide” GP3-GP2-F.1 con solo i migliori capaci di approdare nella massima serie. Il trend è quindi di avvicinarsi il più possibile alle vetture della massima formula, anche nel look”.

E nella sicurezza...

“Esatto: la nuova GP2 sarà l’unica vettura a seguire il regolamento di sicurezza della

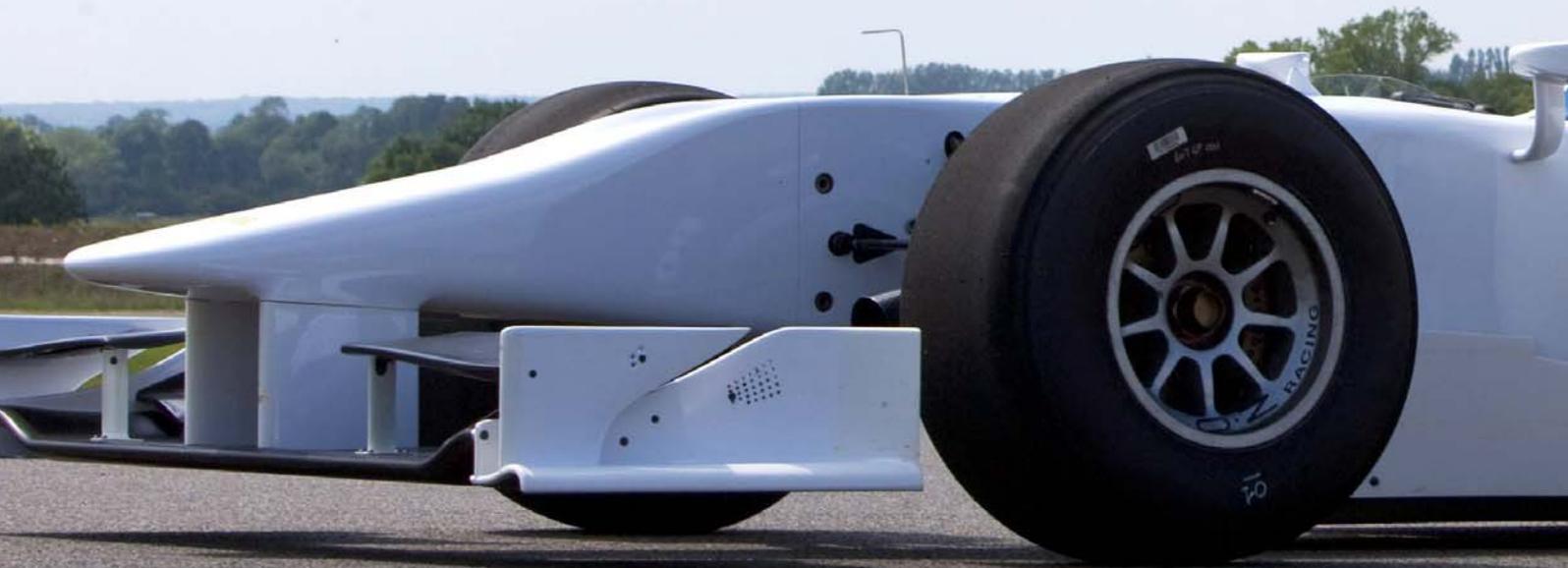
F.1 2010 oltre ovviamente a quelle del mondiale”.

Al di là della sicurezza, valore fondamentale, quale obiettivo vi siete posti nel progettare la nuova vettura?

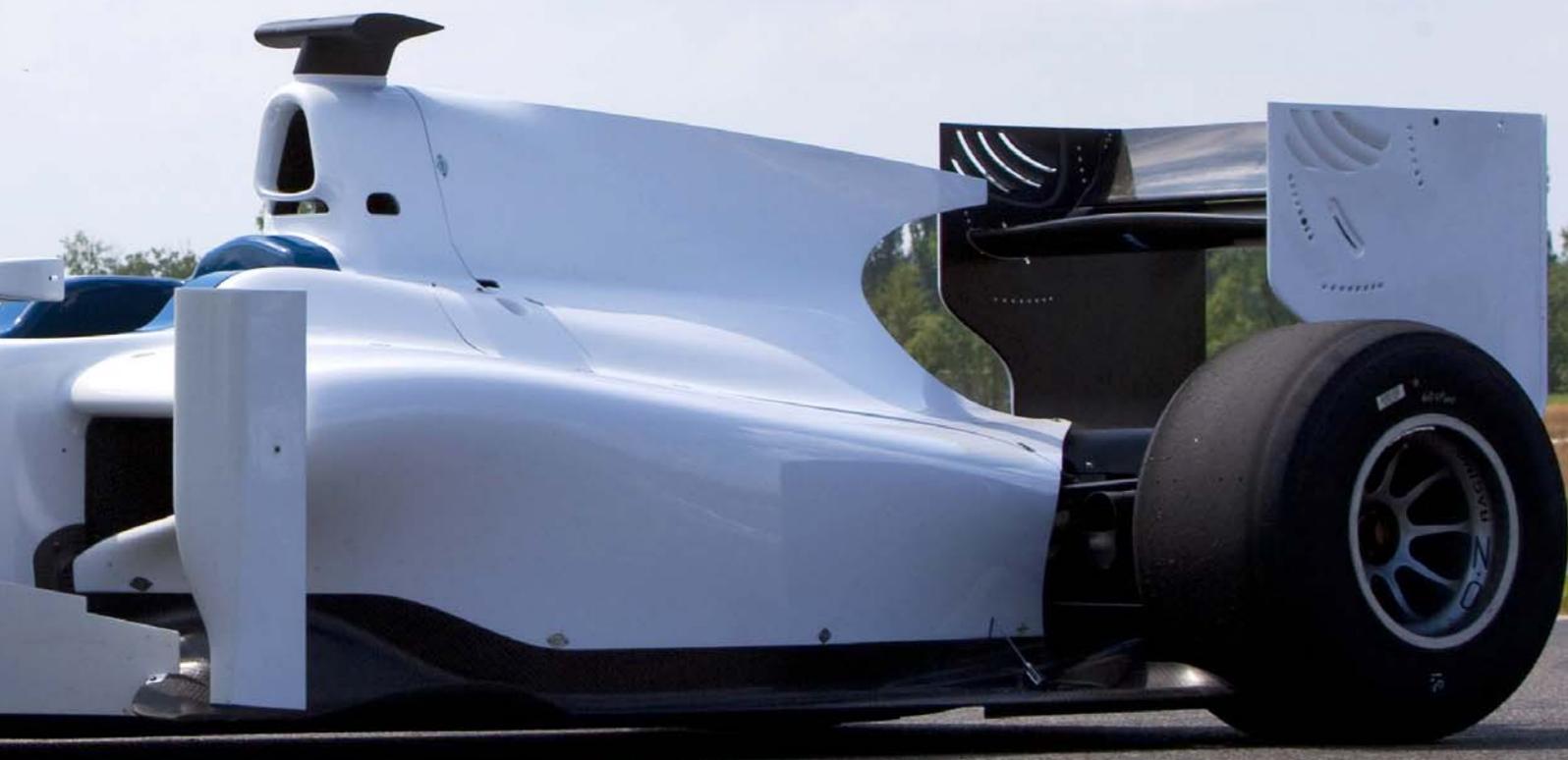
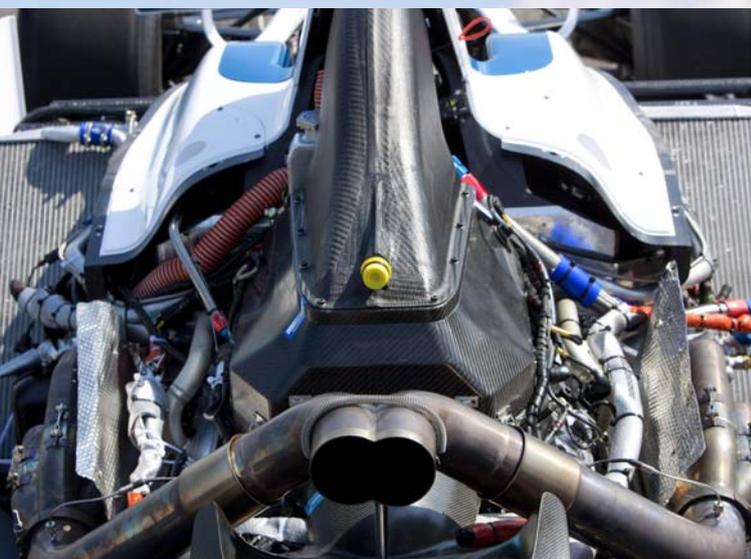
“La speranza è che le gare della prossima stagione di GP2 siano ancora più divertenti. Abbiamo cercato di disegnare una vettura meno sensibile alle scie aerodinamiche e quindi che renda più facili i sorpassi. Abbiamo svolto tanto lavoro CFD, in galleria del vento, e alla prima gara capiremo se abbiamo vinto la scommessa”.

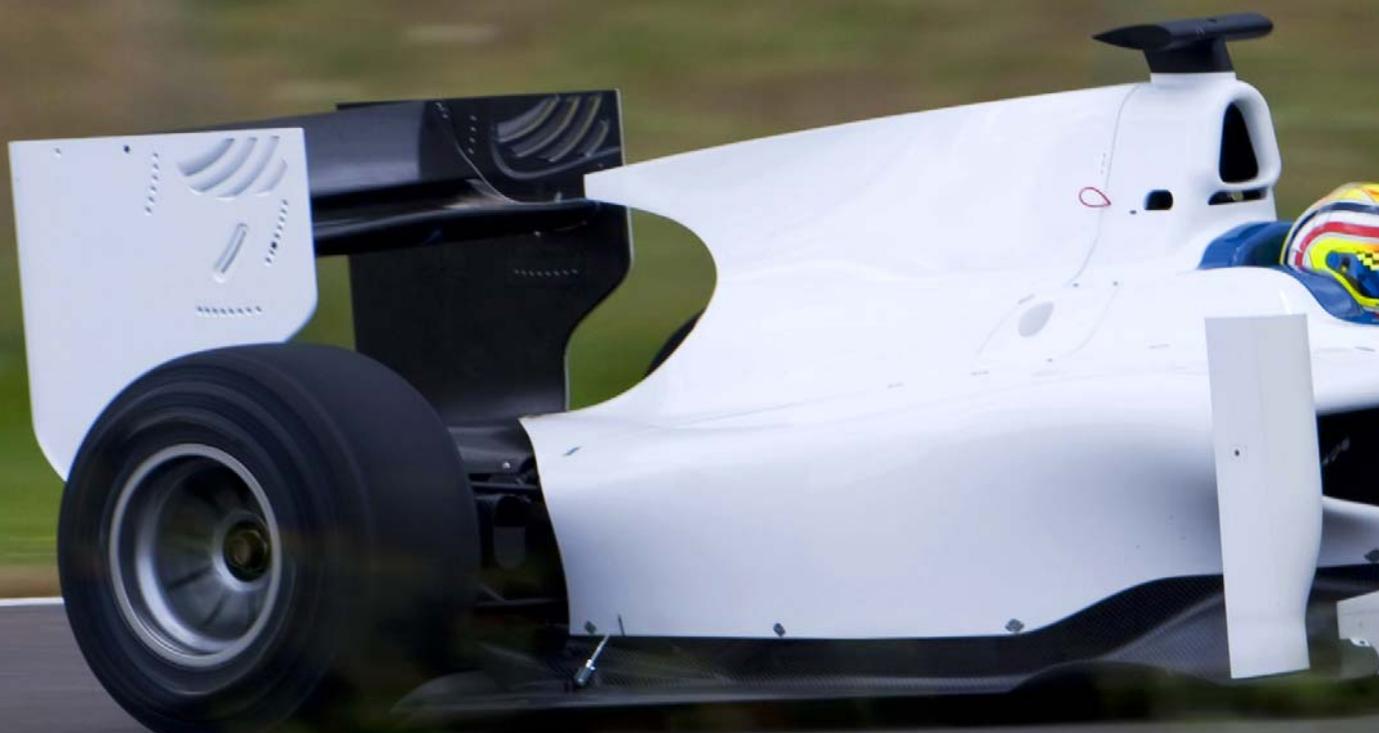
La nuova macchina è più un’evoluzione o più una rivoluzione?

“Un po’ tutte e due le cose. Dal punto di vista gestione della vettura ed economia è un’evoluzione. Sono state fatte scelte che tendono a ridurre al minimo i costi per le squadre. Ad esempio, si è scelto di non creare una scocca nuova. In questo modo i team potranno vendere le loro vecchie macchine e, se vogliono, mandare da noi i loro vecchi telai, se sono ancora in buone condizioni, per fare l’upgrade, l’evoluzione della scocca. Questo nel caso vogliono avere un telaio di riserva, perché ovviamente è possibile fare tutta la stagione anche solo con due scocche”.



LA NUOVA MONOPOSTO PER LA GP2 È STATA COSTRUITA SEGUENDO LE FORME AERODINAMICHE DELLE VETTURE DEL MONDIALE F.1 TENENDO BEN PRESENTE IL CONCETTO PRIMARIO: LA CATEGORIA DEVE ESSERE UNA SCUOLA IN GRADO DI PERMETTERE AL MIGLIOR TALENTO DI EMERGERE. ASSIEME ALL'ING. LUCA PIGNACCA ANDIAMO ALLA SCOPERTA DI TUTTI I SEGRETI DELLA NUOVA VETTURA DALLARA





Quanto tempo occorre per effettuare questa operazione?

“Una settimana circa, ma se c’è urgenza si può fare anche in tre giorni. Ovviamente ci sono scocche che dopo tre anni di ‘battaglie’ hanno sofferto troppo e non possono essere riutilizzate. Questo upgrade può rivelarsi molto utile per un team che magari ha comprato una macchina da un anno, non ha intenzione di venderla, e facendo modificare la scocca può essere in grado di correre. Anche il motore, tranne piccole modifiche, non è cambiato, e neppure il sistema di raffreddamento, quindi le squadre potranno sfruttare i pezzi di ricambio che già hanno in casa”.

Parliamo della “rivoluzione”?

“L’aerodinamica è tutta diversa, le forme sono diverse. Il cambio non è più Mecachrome, ma Hewland, con un’architettura peraltro simile alla precedente, visto che i punti di attacco delle sospensioni sono rimasti gli stessi. L’aerodinamica nuova invece ha suggerito lo spostamento in alto e in mezzo degli scarichi, che prima erano in basso e più lunghi. Il motore ci ha guadagnato qualche cavallo in più”.

A cosa è dovuta questa scelta?

“Dovevamo trovare più carico aerodinamico. La GP2 segue le regole della F.1, e l’ala posteriore molto più piccola impone di cercare altrove il carico che si perde lì, se si vuole avere una macchina che vada più veloce della precedente. Quindi per avere uno scivolo posteriore più aggressivo abbiamo pensato di spostare gli scarichi sopra il cambio”.

Il cambio del gommista, da Bridgestone a Pirelli, vi ha condizionato in qualche modo?

“No, perché se era chiaro da tempo che non sarebbe stato più Bridgestone, che sarebbe arrivata la Pirelli lo abbiamo saputo solo all’ultimo. Diciamo quindi che sarà più la Pirelli a doversi adattare alla vettura che il contrario”.

Sarete presenti a tutti i test di sviluppo?

“Sarà presente Antonio Montanari, che il responsabile del progetto GP2”.

Quali sono i tempi di consegna delle vetture?

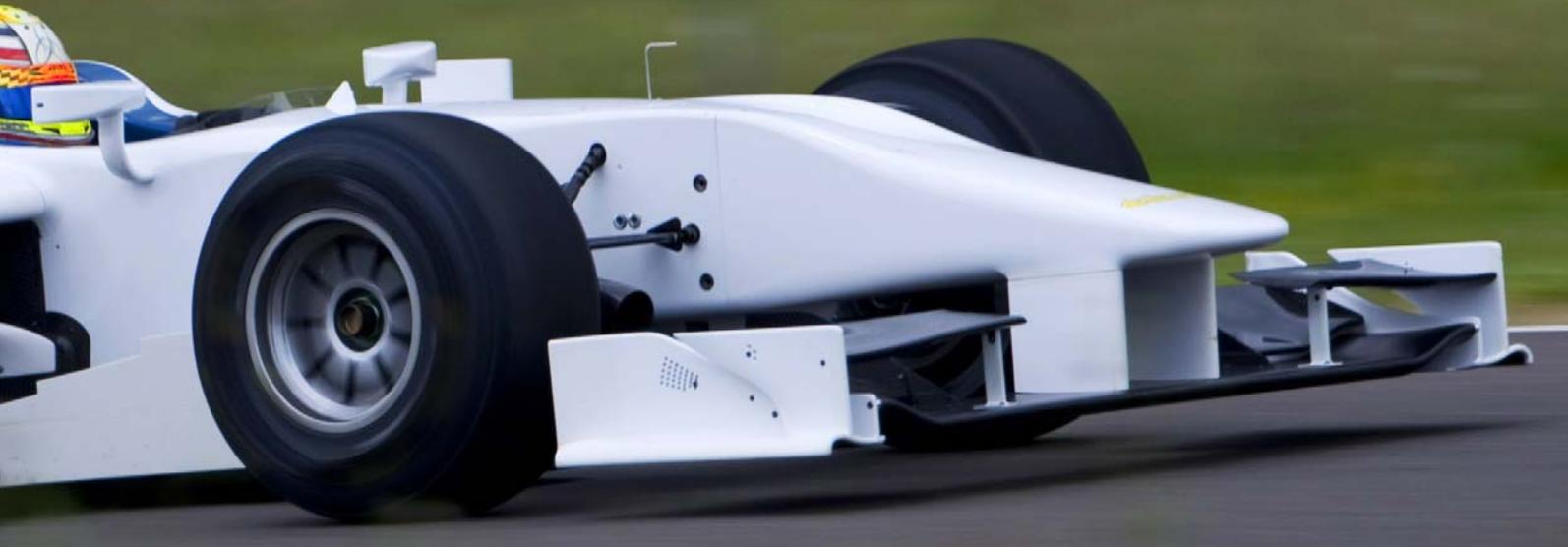
“A metà ottobre consegneremo le prime 13 vetture, e intorno all’8-9 novembre le

altre 13. Attorno a metà novembre ci sarà una giornata di test collettivo a Le Castellet, poi le macchine scenderanno in pista per la prima gara del campionato Asia 2011”.

Dallara ha appena vinto la commissione per il prossimo quinquennio IRL. In Dallara ci sono scambi di conoscenze fra progetti diversi?

“Sì, cerchiamo di avere interscambi fra i vari progetti, e non solo fra vetture simili, ma anche fra vetture molto diverse. Uno dei punti di forza di Dallara è proprio l’esperienza maturata su vetture di diversa natura. Capita frequentemente che quello che si scopre funzionare bene su una vettura Sport o GT venga poi trasportato su una Formula, e viceversa. Come sempre, dall’esperienza che facciamo sulle altre vetture beneficerà anche l’IRL, che chiaramente poi avrà richieste ed esigenze proprie. Ma non è escluso che anche alcune soluzioni della GP2 convergano sull’IRL. Qualche esempio: sulla GP2 gli attacchi rapidi del muso sono gli stessi della Indy, mentre sulla IRL nuova probabilmente la pedaliera sarà la stessa della GP2. L’IRL però è ancora in uno stadio molto iniziale. Di certo ci sono

“L’AERODINAMICA È TUTTA DIVERSA, LE FORME SONO DIVERSE. IL CAMBIO NON È PIÙ MECACHROME, MA HEWLAND, CON UN’ARCHITETTURA PERALTRO SIMILE ALLA PRECEDENTE, VISTO CHE I PUNTI DI ATTACCO DELLE SOSPENSIONI SONO RIMASTI GLI STESSI. L’AERODINAMICA NUOVA INVECE HA SUGGERITO LO SPOSTAMENTO IN ALTO E IN MEZZO DEGLI SCARICHI, CHE PRIMA ERANO IN BASSO E PIÙ LUNGI. IL MOTORE CI HA GUADAGNATO QUALCHE CAVALLO IN PIÙ”
LUCA PIGNACCA



convergenze che portano a unificare alcuni componenti di tutte le nostre vetture”.

In Europa e in America, nella progettazione delle monoposto, si cercano strade comuni, o rimangono filosofie diverse?

“Difficile fare delle generalizzazioni, non ci sono separazioni nette. In Europa è sicuramente la F.1 che indica la strada, specie per quanto riguarda

l’aerodinamica. Gli americani questo influsso lo sentono poco o nulla, mentre sono molto attenti ai costi e allo spettacolo. Negli USA la tecnica deve essere sempre al servizio dello spettacolo, mai fine a se stessa. Un po’ come avviene in GP2, peraltro, dove a volte per favorire lo spettacolo si utilizzano compromessi che in F.1 sarebbero impensabili. Una F.1 deve essere il più facile possibile, in modo che il pilota si senta sicuro nel portarla

al limite. In GP2 no: l’esigenza è quella di avere una macchina che al limite sia più difficile da guidare di una F.1. Perché se in F.1 l’obiettivo dei team è quello di avere la macchina che vada il più veloce possibile, in GP2 lo scopo è di avere gare spettacolari che facciano emergere il talento del pilota. Non si punta quindi alla prestazione pura, ma a divertire il pubblico e a gratificare le qualità del pilota”.

Alessandro Santini





LA SCUOLA PER

LA CATEGORIA CADETTA CONTINUA A PRODURRE TALENTI CHE POI APPRODANO NELLA MASSIMA SERIE. ESAMINIAMO CON JOS CLAES, SUPPORTO TECNICO DALLARA PER LA F3, QUESTO MONDO AFFASCINANTE

- Il Masters di F.3 vede tradizionalmente lo scontro fra i piloti di F.3 Euro Series e quelli della F.3 britannica, tutti su vetture Dallara. Che differenze ci sono fra i due campionati?

“Fondamentalmente i due campionati hanno molte più cose in comune che differenze. Entrambi usano la stessa macchina e lo stesso motore e entrambi richiamano piloti da tutto il mondo. A giudicare dal nome, uno sembra più internazionale, ma anche il campionato

inglese ha molti appuntamenti all'estero. A fare la differenza nel Masters sono le gomme, che danno qualcosa in più ai team e ai piloti di Euro Series visto che usano un tipo di pneumatici leggermente diverso, ma che proviene dalla stessa Casa sudcoreana, Kumho. Il campionato inglese in pratica fa correre una sorta di serie-b all'interno di quella principale. Questo consente a una generazione di vecchie F.3 di gareggiare insieme alle macchine che competono



LA F.1

per il titolo. La Euro Series invece ha solo macchine nuove. Il Campionato inglese è approvato dalla MSA, la British Motorsport Association, mentre la Euro Series sia dalla FFSA sia dalla DMSB, ovvero rispettivamente le autorità sportive di Francia e Germania. Statisticamente la Euro Series, nei suoi otto anni di esistenza, ha consegnato un numero impressionante di piloti alla F.1, se lo compariamo a quello della F.3 inglese, invertendo la tendenza in vigore fino a qualche anno fa. Ma ancora oggi sui 24 piloti della griglia della F.1, 8 provengono dal campionato britannico, mentre 11 arrivano dalla Euro Series, e

2 da altri campionati di F.3”.

- Euro Series e F.3 hanno dovuto accusare un drammatico calo di piloti, nonostante ciò il mercato globale della F.3, dal Brasile al Giappone, gode sempre di buona salute. Come si può analizzare il quadro complessivo?

“La nascita e il successo della nuova GP3 è spesso considerato il motivo per cui sono scomparsi così tanti piloti dalla Euro Series 2010. In parte è giusto, ma non credo che fornisca un quadro completo della situazione. Gli alti costi e questioni relative a vari problemi di management hanno fatto sì che molti

proprietari di team faticassero a reperire piloti con un budget sufficiente a gareggiare nella Euro Series 2010. La battaglia tecnicamente molto intensa fra Mercedes e Volkswagen, inoltre, ha scoraggiato molti piloti, spaventati all'idea di scegliere la combinazione sbagliata di macchina-motore-team. La causa essenziale del calo è senza dubbio la congiuntura economica sfavorevole che tutto il mondo sta attraversando. Perché questa penalizzi più alcune serie di altri è un discorso molto lungo e complesso da affrontare. Globalmente la Formula rimane robusta e l'ammontare totale di macchine che vi





partecipano è molto simile a quello degli anni precedenti alla crisi economica. Alcune contromisure che sono state prese in modo molto intelligente sia dalla FIA sia da alcune delle serie nazionali, dovrebbero garantire il futuro della Formula. A parte le formule minori di Ford e Renault, la F.3 rimane la prima Formula professionistica conosciuta in Europa, America, Asia e Oceania”.

- Le Dallara corrono con motori e gomme diverse, quale è il segreto per restare sempre al top?

“Ci sono tre ragioni principali per cui le macchine Dallara sono in testa alla concorrenza sin dal 1983.
1) Progressi e sviluppi adeguati sono stati possibili perché la ditta italiana ha fornito al progetto le risorse necessarie.

E' sempre stato usato il buon senso, preferendo le evoluzioni alle rivoluzioni.
2) La qualità della macchina ha molto soddisfatto la maggior parte dei nostri clienti in questi anni. I team sono contenti di ciò che gli forniamo, servizi compresi, e hanno poca voglia di cambiare.
3) Infine, ma non per ultimo, noi ascoltiamo con grande attenzione tutti i commenti e le richieste dei nostri clienti, e questo spesso ha aiutato a dirigere lo sviluppo nella giusta direzione.
Il fatto che la stessa macchina di base funzioni bene con motori diversi lo si deve alla grande semplicità dei propulsori di F.3, che si somigliano tutti. Per quanto riguarda le gomme la questione sta soprattutto nel poter disporre di una larga possibilità di regolazioni per quanto riguarda

sospensioni, distribuzione dei pesi ed equilibratura aerodinamica”.

- Come spiega il boom della F.3 italiana?

“Il test offerto dalla Ferrari è un grande incentivo per questa serie. Dopo molti anni in cui la F.3 italiana ha sofferto, ma ha resistito, ora è tornata in grado di attrarre molti piloti stranieri oltre che i migliori kartisti e piloti italiani provenienti dalle formule minori. Molti proprietari di team e manager sono rientrati in F.3 alla ricerca di piloti perché vedono la possibilità di rendere di nuovo economicamente vantaggiosa la loro presenza in F.3. Non c'è dubbio inoltre che il poco costoso motore Fiat FPT ha aiutato a richiamare molti piloti visto che possono permettersi numerose ore di test a un prezzo assai ragionevole”.



- Perché la F.3 è la perfetta "scuola di guida" per i giovani piloti?

"La F.3 è una scuola perfetta non solo per i piloti, ma anche per i meccanici e gli ingegneri. Paragonata alle Formule monomarca offre molta più libertà dal punto di vista tecnico. Sia i piloti sia gli ingegneri sono coinvolti in molte delle decisioni che riguardano il miglior set-up per le qualifiche e la gara, a partire dalla corretta taratura dei rapporti del cambio per arrivare ai dettagli delle regolazioni meccaniche e aerodinamiche. Nello specifico, per quanto riguarda i piloti possiamo dire che il rapporto down-force/peso è estremamente competitivo, e dal momento che il peso è molto limitato la macchina si rivela estremamente agile, veloce e precisa. Queste caratteristiche sono molto apprezzate dai piloti che

hanno avuto una buona carriera nel karting. La accuratezza di guida e la concentrazione richiesta è di livello molto alto e per questo li prepara alla perfezione per la GP2 e la F.1".

- Qual è la vostra strategia segreta per mantenere il vantaggio che avete sulla Mygale?

"Il segreto non è un segreto: realizzare la macchina migliore e fare in modo che i team migliori siano felici di correre con Dallara. La macchina migliore è il risultato di un adeguato studio aerodinamico nella galleria del vento, di un telaio rigido e di sospensioni adeguate e di una posizione di guida che consenta al pilota di vedere, sedere, azionare i pedali, lo sterzo e il cambio nelle migliori condizioni possibili".

- Che novità vedremo nel 2011?

"Il prossimo anno non porterà grandi differenze rispetto al 2010. La nuova macchina che abbiamo iniziato a progettare sarà pronta per il 2012. Speriamo di vincere il Campionato italiano di F.3 quest'anno e il prossimo perché è qui che dobbiamo affrontare la concorrenza più agguerrita. La questione più difficile ora è come far sopravvivere la Euro Series in questa stagione e nella prossima, in proposito ci sono colloqui in corso fra DMSB, FFSA e FIA. La FIA vorrebbe almeno una o due gare internazionali di F.3 in più a partire dal 2011. Zandvoort e Macao potrebbero essere affiancate da gare a Pau o Spa, e in Corea o in Giappone".

Alessandro Santini



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.

