

DAYTONA

LA GRAND AM APRE LA STAGIONE 2010
CON LA MITICA 24 ORE DELLA FLORIDA

ANGELELLI

IL PILOTA ITALIANO SPIEGA COME INTENDE PORTARE
AL SUCCESSO LA DALLARA SUNTRUST

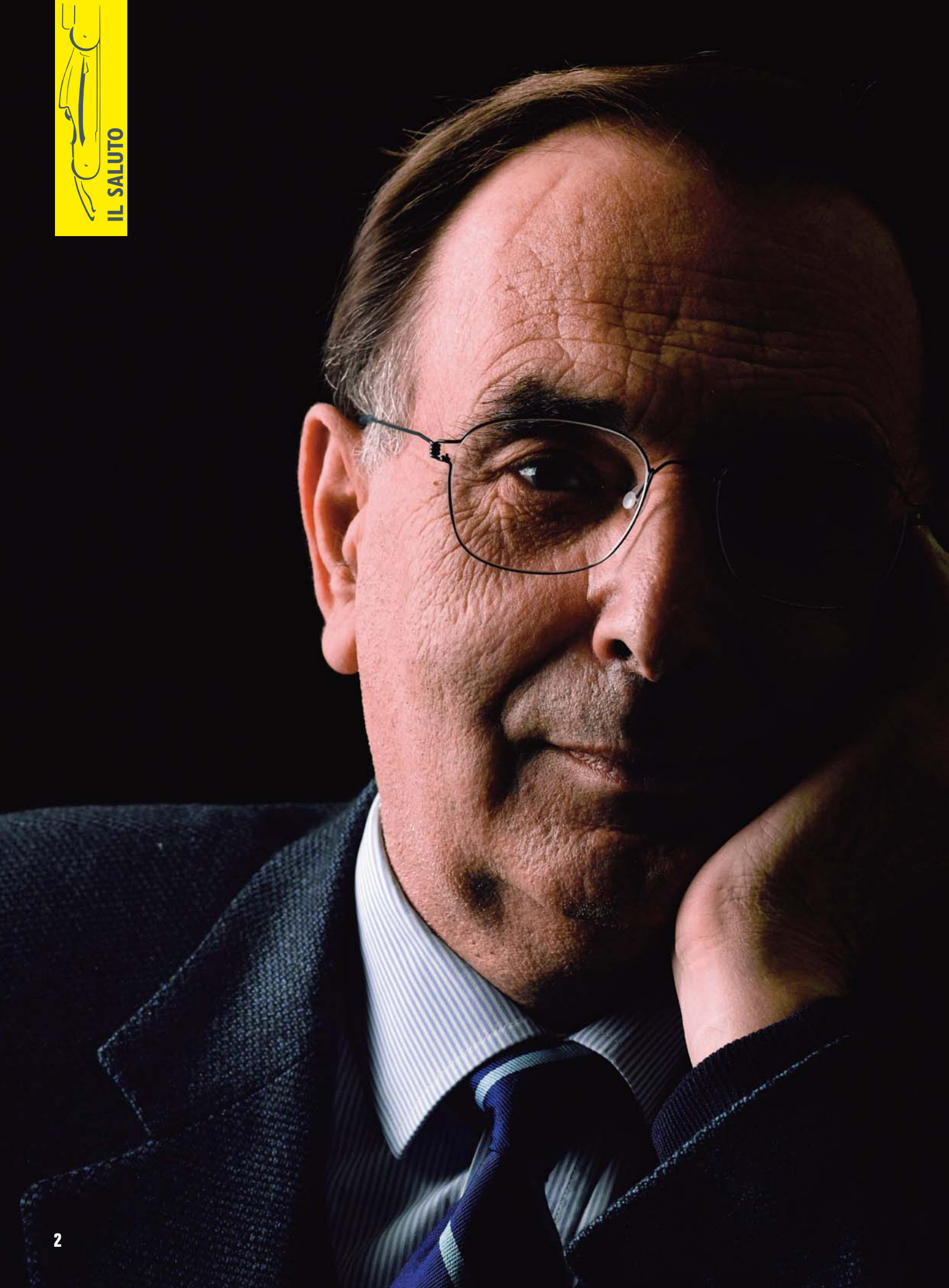
GP3

È PRONTA A PARTIRE
LA NUOVA CATEGORIA
CHE AFFIANCHERÀ
IN EUROPA LA F.1 E LA GP2

KTM X-BOW

LA PICCOLA BARCHETTA STRADALE SI È RIVELATA
UNA VETTURA STRAORDINARIA. SCOPRITELA CON NOI





Cari amici

Ci aspetta un 2010 molto impegnativo.

Fra pochi mesi entrerà in funzione il nuovo simulatore di guida, che ci porterà in una posizione d'avanguardia in un settore nel quale eravamo assenti; esso ci darà un vantaggio significativo nei confronti dei nostri concorrenti, rappresenterà un importante strumento di ricerca e ci aprirà nuove opportunità di lavoro.

In maggio, a Barcellona, comincerà il campionato della nuova GP3, riservata alle giovani speranze dell'automobilismo mondiale.

Inizierà nelle prossime settimane l'impostazione dei nuovi modelli GP2, Renault World Series e F.3, con un'attenzione particolare non solo alla sicurezza e alle prestazioni, ma anche ai costi di costruzione, in linea con le nuove richieste del mercato.

Stiamo impostando la creazione di una base Dallara ad Indianapolis, che sia in grado di costruire componenti per la IRL, eseguire il controllo ed il montaggio, svolgere attività di engineering nel settore delle vetture racing e stradali, sviluppare il settore relativo al simulatore.

Sempre nel 2010 cominceremo la progettazione della Me2, una vettura stradale aperta, essenziale, semplice, economica, che riassume in sé tutte le nostre esperienze ricavate dalle corse; che possa stimolare il piacere della guida, senza essere chiusi in una sfera di vetro, senza diaframmi che separino il pilota dall'ambiente.

Ho lasciato per ultima la F.1: posso dire con orgoglio che abbiamo fatto un buon lavoro di progettazione e sviluppo, tutte le prove di sicurezza sono state superate e la produzione è in stato avanzato; purtroppo situazioni non dipendenti da noi stanno rallentando il programma, ma sono fiducioso che si possano trovare soluzioni affinché il nostro lavoro non vada perduto.

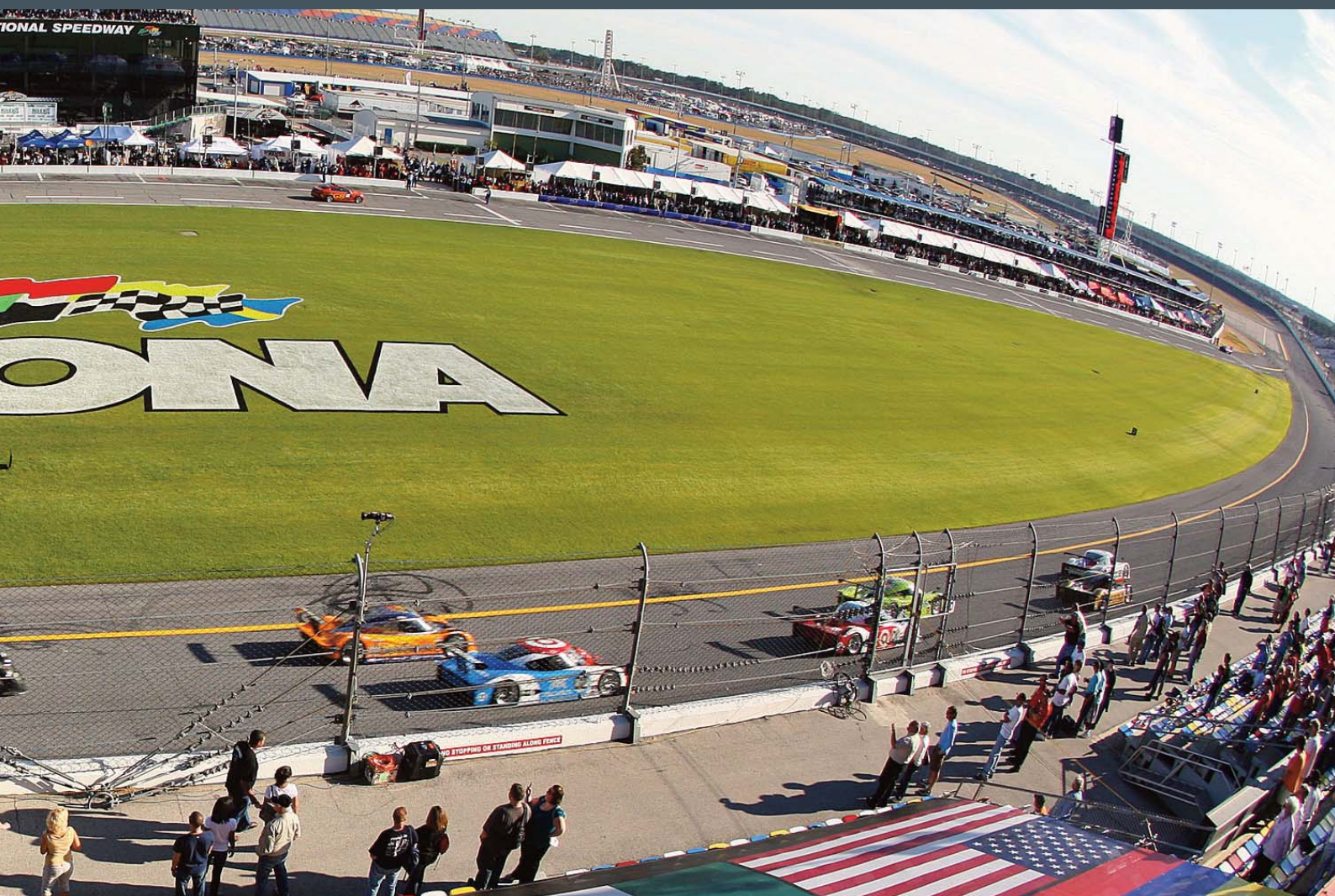
Giancarlo Dallara

GRAND AM



IL MITO DI DAYTONA

LA 24 ORE DELLA FLORIDA È UNA CLASSICA DEL MOTORSPORT
PARAGONABILE ALLA 24 ORE DI LE MANS
ALLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS
AL GP DI MONTE-CARLO DI FORMULA 1



Era il 5 marzo del 2008 quando il primo Daytona Prototype Dallara ha coperto i primi giri negli Stati Uniti, sulla pista di Kershaw nella Carolina. Da quel giorno, il team Suntrust e il costruttore italiano hanno velocemente compiuto passi da gigante divenendo un punto di riferimento imprescindibile della Grand Am. La categoria della famiglia France, ha il proprio punto più alto nella 24 Ore di Daytona, classica di inizio stagione. Un evento storico che fin da subito si è conquistato uno spazio importante nel motorsport, una gara alla quale tutti i piloti vorrebbero partecipare. E che con la 24 Ore di Le Mans, la 500 Miglia di Indianapolis e il Gran Premio di F.1 di Monte-Carlo rappresenta ogni anno il top delle gare dell'automobilismo mondiale. Una corsa che dura un giorno è una vera avventura, per costruttori, team e piloti. Non conta essere veloci sul giro secco, in una ventiquattrore è fondamentale l'affidabilità unita ai

tempi di reazione dei meccanici in occasione dei vari pit-stop, alla lucidità dei piloti nelle numerosi fasi di doppiaggio e nel corso della notte, quando la stanchezza prende il sopravvento. Daytona è una pista il cui sviluppo rispetto a Le Mans è nettamente inferiore. Di conseguenza, un giro del tracciato viene percorso in un tempo che si aggira tra l'1'40" e l'1'44" per quanto riguarda i prototipi, ancora più lente invece le vetture Gran Turismo. Ecco quindi che la sequenza dei doppiaggi diviene continua, provocando non poche situazioni di stress ai piloti più veloci. Tante quindi le difficoltà insite in una 24 Ore di Daytona. La Dallara ha gettato le basi lo scorso anno quando con il Prototype gestito dal team Suntrust ha colto un importante quarto posto dopo avere a lungo occupato la prima posizione. Coltivando in maniera concreta il sogno di quella che sarebbe stata una storica

vittoria al debutto. Ma Daytona non perdona e anche i minimi dettagli finiscono per fare la differenza. Quest'anno, Dallara ci riproverà con le vetture assegnate ai team Suntrust per Angelelli-Lamy-W.Taylor-R.Taylor e Doran (Gidley-Gollin-Johnston-Jaeger). Max Angelelli, nei tre giorni di test collettivi compiuti all'inizio del mese di gennaio, è stato nettamente il più veloce e bene si è comportato anche il prototipo della Doran. Entrambe le squadre hanno lavorato tantissimo sui particolari, sulla resistenza, testando al meglio le varie componenti. Un buon inizio insomma, che non può che distillare ottimismo tra i responsabili delle due squadre e i tecnici della Dallara che ne seguono lo sviluppo.

Ing. Luca Bergianti
Responsabile Progetto GrandAm

UNO “SGUARDO” DENTRO LA VETTURA GRAND-AM

Nel giugno duemilasette, Dallara pianifica l'ingresso nella categoria Daytona Prototipe, un campionato con vetture biposto a ruote coperte. Il motivo principale per il quale Dallara decide di entrare nel campionato Grand-Am è di tenere vivo lo spirito competitivo dell'azienda.

Tale campionato, infatti, è uno dei pochi rimasti, a livello mondiale, in cui ancora esiste competizione tra i costruttori di telai. La quasi totalità degli altri campionati in cui Dallara compete è stata nei fatti monopolizzata dalla nostra

TUTTI I SEGRETI DELLA DALLARA PROTOTYPE

azienda, grazie alla sicurezza e alle prestazioni raggiunte.

Lo stato dell'arte nel campionato prevede la presenza di vari costruttori di vetture. Tra questi ricordiamo: Riley, Crawford e Lola per i telai, Lexus, Ford, GM-Chevrolet, Porsche e BMW per i motori.

La vettura “Grand Am – Daytona Prototipe” è per molti versi atipica

nel panorama delle vetture attualmente costruite da Dallara e questo ha offerto spunti per approfondire molti aspetti.

La prima sfida importante è stata realizzare una vettura competitiva potendo cambiare solo il 30% dei componenti della vettura. Il regolamento, infatti, allo scopo di ridurre i costi e livellare le prestazioni, definisce un certo numero di componenti specifici che i costruttori non possono cambiare. Ad esempio, la carrozzeria, e quindi l'aerodinamica, hanno “generazioni di 5 anni”: ciò significa che non è possibile aggiornare continuamente e liberamente la forma, ma lo si può fare ad intervalli di tempo stabiliti dall'organizzatore del campionato.

Altri componenti devono essere rigorosamente commerciali (ad esempio ala, mozzi ecc.): è evidente che in questo modo si riduce in maniera drastica il numero di variabili con cui ciascun costruttore può “giocare” per cercare di fare la differenza. In questo tipo di competizione, il fattore squadra è cruciale e la Dallara ha messo in campo le

proprie conoscenze con l'obiettivo di aiutare gli ingegneri di pista. Ad esempio è stato messo a punto un foglio elettronico che contiene i dati meccanici, aerodinamici e la “libreria” delle piste. Per ogni cambio di set up (molle, angolo delle ali), l'ingegnere di pista può prevederne l'effetto sulla vettura: è così possibile valutare gli effetti delle modifiche prima ancora che la macchina scenda in pista.

Un altro importante fattore è la durata delle gare che rende queste vetture “critiche” per due aspetti. Il primo è l'affidabilità generale del veicolo. Nella maggior parte dei campionati oggi si assiste infatti a gare sprint che durano talvolta anche solo una ventina di minuti (ad esempio le gare di F3). Una gara di 24 ore richiede invece di percorrere circa cinquemila chilometri in un weekend senza la possibilità di revisioni e controlli, senza paracadute. E' come confrontare una maratona con una gara di cento metri. Vince il più bravo, ma anche e soprattutto il più costante.

Il secondo aspetto critico è il “fattore pilota”: alla categoria



La Dallara-Ford del team Doran

prendono parte professionisti (fra cui anche gli ex F1, Montoya e Zonta) ai quali sono affiancati molto spesso gentlemen drivers, ovvero piloti non professionisti, talvolta addirittura titolari del team. Quindi l'abitabilità, l'accesso ai comandi e la posizione di guida devono tener conto di queste differenti esigenze. Aspetto da non sottovalutare è la temperatura dell'abitacolo. A differenza delle altre vetture prodotte da Dallara, la Daytona Prototype ha un abitacolo completamente chiuso con tetto, parabrezza e finestrini: questo provoca elevate temperature durante la gara, fino a 50 gradi centigradi, dato che alle spalle del pilota c'è il motore. L'alta temperatura in abitacolo rende necessario l'isolamento termico del vano motore, l'aggiunta

di prese d'aria per convogliare aria fresca al pilota, la necessità di aspirare aria pulita e priva di detriti di sabbia e gomma.

Una "curiosità" è l'utilizzo per i piloti di tute dotate di sistema di raffreddamento (cool suit): un tubicino di acqua fresca si sviluppa lungo la superficie della tuta ed è collegato ad un box riempito di ghiaccio. E' strategico ridurre il peso totale, posizionare i componenti il più in basso possibile per abbassare il baricentro e fare in modo che il cambio pilota avvenga molto rapidamente.

Tale operazione è infatti un elemento fondamentale: è necessario il perfetto sincronismo fra meccanici, il pilota che sta uscendo ed il pilota che sta entrando.

In pochi secondi si devono aprire le

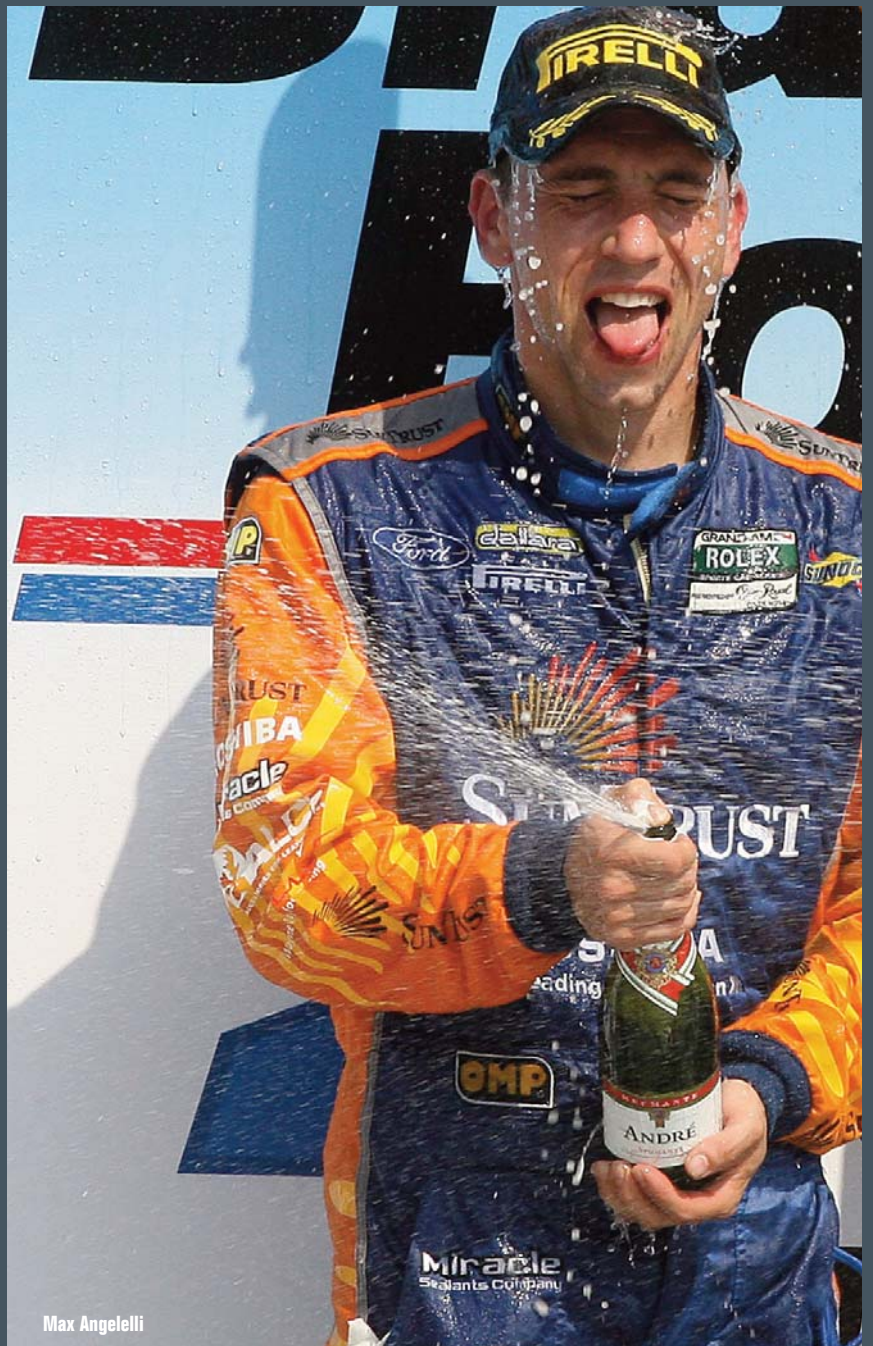
porte, sganciare le cinture di sicurezza, scollegare radio, cool suit e ripetere tutte le operazioni per il pilota che sta entrando. Il tutto deve avvenire mentre altri meccanici stanno cambiando le gomme e rifornendo l'auto di benzina. E' un momento talmente cruciale che molto spesso le gare vengono decise in questi pochi secondi.

Questo è l'affascinante mondo di Daytona.



La Dallara-Ford del team SunTrust





Max Angelelli

ALLA VIGILIA DELLA 24 ORE DI DAYTONA, MAX ANGELELLI RACCONTA IL SUO RAPPORTO CON LA DALLARA. E NON HA DUBBI CHE IL COSTRUTTORE PARMENSE PRESTO DIVERRÀ IL NUMERO UNO NELLA CATEGORIA

“IL FUTURO DELLA GRAND AM È QUI”

Quella del 2010 è la terza stagione di Max Angelelli con la Dallara nella Grand Am. Il pilota italiano del team Suntrust è uno dei fautori dello sbarco del costruttore italiano nella categoria americana, avvenuto nel 2008. In due anni, il pilota italiano ha raccolto tre vittorie e due pole e nel 2009 ha lottato fino all'ultima gara per aggiudicarsi il campionato: "La Grand Am è stata una grande scommessa per entrambi, per me e per l'ingegner Dallara. A questa idea ho allacciato la mia carriera e anche il team Suntrust, all'interno del quale mi occupo anche di vari aspetti manageriali. Non posso che dire che sento il peso di questa responsabilità".

Cosa ti ha stupito dell'avventura Dallara in Grand Am?

"Che oltre all'ingegnere è composta da validissimi e giovanissimi tecnici, anche della zona, nei dintorni di Parma. E' incredibile il livello di tecnologia prodotto all'interno di quelle mura e non per niente da anni sono i leader nel mondo in tantissime categorie. Quando mi interfaccio con loro, affronto meeting con dei tecnici che sono da poco usciti dalle università. Inizialmente, avendo sempre lavorato con ingegneri dai capelli bianchi, ero sorpreso, poi mi sono accorto che le loro capacità erano immense e hanno saputo creare un prodotto eccezionale. Trovo che il mix tra

pista, una per il nostro team Suntrust e una schierata dal team Doran, ma il giorno in cui vi saranno più Prototype italiani non è lontano".

Cosa può significare una vittoria nella 24 Ore di Daytona?

"Tutto. Praticamente il successo in un campionato. E lo dico con certezza avendo avuto la fortuna di tagliare per primo il traguardo nel 2005. Sono convinto che se portiamo la Dallara alla vittoria nella maratona della Florida, a fine anno molti team valuteranno se ripresentarsi in pista nel 2011 ancora con le Riley... "

Come avete preparato la 24 Ore?

"Curando in maniera maniacale ogni minimo dettaglio. Il detto antico, ma purtroppo sempre valido, che i sogni di vittoria sono spezzati da rotture banali, da pezzi di pochi dollari, non è leggenda. Per questo abbiamo messo sotto torchio ogni particolare. Anche se i test sono limitati e non è come per la 24 Ore di Le Mans dove un team può percorrere prima dell'evento migliaia di chilometri. In Grand Am non funziona così, ma le poche prove che abbiamo avuto a disposizione le abbiamo sfruttate al meglio".

Angelelli sarà al via della 24 Ore di Daytona, prima prova stagionale del campionato Grand Am, assieme a Pedro Lamy, Wayne e Ricky Taylor.



L'ingresso di Dallara è stato subito all'altezza della situazione?

"Ho portato il prototipo italiano nella tana del lupo, a sfidare un costruttore come Riley che da anni è presente in questa categoria nella quale fa il bello e il cattivo tempo. Nonostante tutto, la Dallara è subito stata all'altezza della situazione lottando per la pole e per la vittoria gara per gara. Sostengo con decisione che la vettura che guido è la macchina del futuro nella Grand Am".

questo gruppo di ragazzi perfettamente preparati e l'esperienza unica dell'ingegner Dallara è a dir poco esplosivo".

Come si presenta il Prototype 2010?

"E' in continua evoluzione, una vettura duttile, nata e sviluppata per permettere a piloti esperti come me, ma anche ai gentleman driver, di esprimersi al meglio. Un perfetto prodotto commerciale. Adesso abbiamo ancora solo due Dallara in



GP3 UNA MINI F.1

LA NUOVA CATEGORIA CHE FIANCHEGGIA LA GP2 E LA F.1 È PRONTA A PARTIRE. LA MONOPOSTO DALLARA, DOPO UN LUNGO E PRODUTTIVO SVILUPPO, OFFRIRÀ UN PACCHETTO TECNICO DI RILIEVO E METTERÀ A DURA PROVA L'ABILITÀ DEI PILOTI

“Sono rimasto piacevolmente sorpreso dalla nuova monoposto Dallara di GP3. Posso tranquillamente dire che la sensazione che ho percepito è stata quella di guidare una piccola F.1. Seppur in scala ridotta, ho trovato molti aspetti, su questa vettura, che sono presenti in F.1 come il sistema della frizione o il cambio al volante”. Miglior complimento alla nuova nata in casa Dallara non poteva esserci. Le parole sono infatti di uno dei più esperti piloti presenti nel mondiale F.1: Mark Webber. La GP3 sarà una inedita categoria che debutterà nel motorsport quest'anno. E la Dallara è stata chiamata dagli organizzatori della serie, gli stessi della GP2, a realizzarne il progetto. Monoscocca in fibra di carbonio con cellula di sicurezza in honeycomb di

«POSSO TRANQUILLAMENTE DIRE CHE LA SENSAZIONE CHE HO PERCEPITO È STATA LA SETSSA DI QUANDO CORRO UN GP»
MARK WEBBER

alluminio, sistemi di sicurezza a norme FIA F.1 2006, cambio Hewland a 6 marce, motore Renault 4 cilindri 2 litri monoturbo capace di erogare 280 CV a 6500 giri, acceleratore fly by wire, gomme Pirelli. Insomma, la Dallara GP3 è stata definita da tutti gli addetti ai lavori un vero gioiello. Nelle intenzioni degli organizzatori vi è la volontà di creare un percorso unico e lineare con la maggiore GP2., una sorta di filiera interna che possa permettere ai migliori piloti di emergere attirando l'attenzione del circus F.1. Didier Perrin, responsabile tecnico della GP2 e GP3 ha dichiarato: “Il programma di sviluppo della monoposto è in linea con i tempi previsti così come la costruzione delle vetture. Sono molto soddisfatto del livello di competitività della macchina e del suo comportamento quando è in pista. E' una monoposto che richiede abilità di guida proprio come la Dallara della GP2. L'affidabilità mostrata dalla vettura è impressionante, abbiamo coperto centinaia di chilometri senza incontrare problemi e questo ci ha aiutato nell'intenso lavoro di sviluppo delle gomme Pirelli”. Il

«L'AFFIDABILITÀ MOSTRATA DALLA VETTURA È IMPRESSIONANTE, ABBIAMO COPERTO CENTINAIA DI CHILOMETRI SENZA INCONTRARE PROBLEMI»
DIDIER PERRIN

calendario si snoderà su otto prove, tutte concomitanti con la GP2 mentre sette appuntamenti saranno al fianco della F.1. Bruno Michel, organizzatore della GP2 e GP3 ha commentato: “Tre sedute di test collettivi pre stagione e otto tappe stagionali in calendario stanno a significare che i piloti hanno la possibilità di maturare una notevole esperienza nel corso dell'anno. E con sette prove affiancate al mondiale F.1, siamo confidenti che la serie avrà una fantastica esposizione per i piloti e i team”. Entro la fine di febbraio, i team iscritti al campionato avranno ricevuto le tre monoposto da schierare in pista. Primo test il 3 marzo sul circuito francese di Le Castellet.

Calendario 2010 GP3 Series

3-4 marzo
30-31 marzo
13-14 aprile
8-9 maggio
19-20 giugno
26-27 giugno
10-11 luglio
24-25 luglio
31 luglio-1 agosto
28-29 agosto
11-12 settembre

Le Castellet, Francia
Le Castellet, Francia
Barcellona, Spagna
Barcellona, Spagna
Portimao, Portogallo
Valencia, Spagna
Silverstone, Gran Bretagna
Hockenheim, Germania
Budapest, Ungheria
Spa-Francorchamps, Belgio
Monza, Italia

Test
Test
Test
Gara
Gara
Gara
Gara
Gara
Gara
Gara
Gara



KTM, CHE SBALLO

LA X-BOW PORTA IL DESIGN E LO SVILUPPO DELLA DALLARA, IL RISULTATO FINALE È A DIR POCO SORPRENDENTE, SOPRATTUTTO NEL MISTO DOVE NON HA RIVALI

Quando una lunga storia di eccellenza tecnologica incontra un concetto che sembrava datato come quello delle vetture da trackday, possono accadere cose straordinarie. Succede che mentre ti concentri su un passato pieno di successi, ti ritrovi scaraventato anni luce in avanti. L'esempio perfetto è in queste pagine. Una belva arancione che,

forse strana a prima vista, una volta scesa in pista diventa strepitosa. La KTM X-Bow è il risultato dell'idea di un costruttore che, nel mondo dell'offroad a due ruote, ha stravinto ovunque, e del lavoro di casa Dallara, che ha curato design e sviluppo, dal foglio bianco alla prima produzione pilota. Dietro alle spalle, c'è un

motore TFSI di derivazione Audi. Dallara si prende cura del resto. A partire dal telaio in carbonio: niente cofani, tetti, spreco di materiali. C'è quello che serve per andare forte subito, ed il risultato è stato quasi un concetto nuovo, unico. La X-Bow in curva è semplicemente impossibile, per tutte le rivali e per il fisico che non se l'aspetta.





Non ha esclusivamente a che fare col tempo sul giro. Fosse solo per quello, si potrebbe prendere un motore a carburatori da 400 a 800 cavalli, ed infilarlo in un telaio in tubolare progettato anni fa. Il punto è avere il feeling di una macchina di GP2 Series tra le mani, e rendersene perfettamente conto in ogni momento. Certo, il tempo sul giro non è tutto ma è quello che, in pista, mette tutti in ordine. Per rendere chiara la situazione in termini di numeri, Car And Driver ha fatto le cose per bene al VIR,

Virginia International Raceway, uno dei tracciati più difficili al mondo. Dove l'asfalto inizia a piegare, la X-Bow ha spazzato via tutti, Porsche, Lamborghini, Lotus, Chevrolet, nettamente distanziate. Suoi i settori 3, 4, 5. Sul giro completo, solo la Corvette ZR1, da 647 cavalli (e 137.000 euro) ha fatto meglio, e di appena mezzo secondo. Ad oltre un secondo e mezzo, la Murcielago SV, a più di due secondi la Ferrari 430, a sette l'Audi R8 V10. Oltre i 12 secondi di distacco la Lotus Exige S260,

ed oltre i 13 BMW M3 e Porsche 911 Carrera S. Alla prova dei fatti, la scelta di KTM si è rivelata vincente. La X-Bow costa meno di 70.000€. Ma non solo, è una macchina moderna, con cui ci si può dimenticare qualunque cognizione di meccanica per migliaia di chilometri. Perché un appassionato merita di essere considerato un cliente, un ottimo cliente, specie in tempi di crisi.



Tre giorni sulla Dallara GP2 per Michael Schumacher

Michael Schumacher sulla Dallara GP2. Una bella sorpresa per il costruttore parmense ed il suo staff. Il sette volte campione del mondo di F.1 ha infatti scelto la vettura della GP2 Main Series per affrontare un primo allenamento in vista dei test collettivi F.1 di Valencia che svolgerà con la Mercedes, il team che lo ha convinto a tornare nel mondiale dopo tre anni di riposo. Il sette volte campione del mondo ha girato con la Dallara sulla pista di Jerez. La vettura, messa a disposizione dal team Super Nova, è subito piaciuta a Schumacher che l'ha spremuta a fondo nonostante la pioggia abbia disturbato il lavoro. Presente anche il responsabile tecnico della GP2,



Didier Perrin, il quale ha raccolto dal campione tedesco una serie di informazioni preziosissime per lo sviluppo della monoposto.



F.3 australiana pronta a partire

Quello australiano sarà il primo campionato di F.3 nazionale a scattare nel 2010. La categoria, che nel 2009 ha visto una media di quindici monoposto al via, tutte Dallara (modelli 307 – 304 – 301) con motorizzazioni Mercedes, Mugen, Opel, Renault. Il campionato conterà otto eventi e la prima tappa si svolgerà nel weekend del 7 marzo sul circuito di Wakefield Park.

Presentato il nuovo Formulino Dallara per gli Stati Uniti

Una nuova versione del Formulino Dallara è stata presentata prima di Natale sul circuito di Sebring in Florida. Alle precedenti motorizzazioni Ford Duratec 1600 e Volkswagen 1600 FSI si è aggiunta la nuova unità Ford 2000, dotata di 180 cavalli. Il Formulino Dallara è disponibile in tre differenti versioni (Base, Plus e Pro, in base alle possibili configurazioni aerodinamiche-meccaniche adottate) ed ha l'ambizione di colmare la distanza tra Karting e Formula 3, così da fornire ai giovani piloti un primo banco di prova su cui misurarsi grazie alle buone performance raggiungibili, a fronte di un costo più che ragionevole. Alla presentazione in pista erano presenti giornalisti, proprietari di scuole guida per piloti e gli organizzatori del campionato americano SCCA (Sports Car Club of America), ai quali è stata già richiesta l'omologazione del veicolo.

Per guardare la macchina, potete cliccare su:

<http://www.youtube.com/user/IndyRacingExperience#p/a/u/0/TPnWyiMVtnA>

