



INDYCAR

NEL FUTURO AMERICANO DI DALLARA
CI SONO I TRE "CONCEPTS" PER I
PROSSIMI CINQUE ANNI DELLA SERIE E IL
PROGETTO DI UNA SEDE A INDIANAPOLIS

F3

QUELLA DEL 2010 PROMETTE
DI ESSERE UNA GRANDE STAGIONE
PER IL CAMPIONATO TRICOLORE



FORMULA 1

SONO TANTISSIMI I PILOTI DI TALENTO CHE GRAZIE
ALLA "SCUOLA" SULLE VETTURE MADE IN VARANO DE' MELEGARI
SONO APPRODATI CON SUCCESSO AL CIRCUS



UNA LEGGENDA PER DUE

IL CAMPIONATO USA E LE MONOPOSTO ITALIANE: UN BINOMIO
CHE DURA DAL 1997 E CHE ATTRAVERSO STRAORDINARI SUCCESSI
HA DI FATTO TRASFORMATO LA SERIE IN UN MONOMARCA



Justin Wilson e
Ed Carpenter
ruota contro ruota

IndyCar è sinonimo di Dallara. Dal 1997 convivono assieme con fortuna. Sono cambiati i nomi e le tipologie dei campionati, gli uomini al timone di comando, i piloti, i team. Ma la Dallara è una presenza fissa nelle corse definite le più veloci al mondo, nelle quali le monoposto possono raggiungere i 370 chilometri orari di media su ovali come Indianapolis e Fort Worth, e sfidarsi all'ultima staccata su tracciati cittadini e stradali.

E i numeri parlano chiaro: la prima della stagione 2010 sarà la 150esima vittoria di Dallara nel campionato (oltre l'82 per cento di gare vinte sul numero di gare disputate a partire dal debutto), per un totale di 9 "500 Miglia" e 11 campionati. Trentuno piloti, e 14 team, hanno conosciuto la gioia del successo su una Dallara.

Dalle vie della californiana Long Beach ai saliscendi di Sonoma, dalle sopraelevate del tempio Indianapolis alla pista ricavata nell'aeroporto di Edmonton, la sfida dell'IndyCar è una delle più selettive per chi progetta e costruisce una vettura. "Si tratta di tenere conto di due tipi di necessità diverse" - spiega Andrea Toso, capo del reparto R&D e dei progetti americani Dallara - "Una macchina da ovale ha molte componenti asimmetriche. Il camber, ad esempio, è positivo da una parte e negativo dall'altra, e la ruota posteriore esterna ha un diametro

maggiore rispetto a quella interna. Anche dal punto di vista funzionale ci sono particolarità, basti pensare alla lubrificazione. Quando la vettura gira solo a sinistra l'olio tende ad accumularsi dall'altra parte, creando problemi sia di pescaggio che di ritorno, perché la forza centrifuga è altissima, si parla di 5g. Di conseguenza, analogamente, anche il pescante del carburante deve essere progettato ad hoc".

La sfida riguarda anche i piloti, la loro incolumità ed il loro comfort: "Il pilota resta costantemente appoggiato sul poggiatesta di destra, ma non solo. Con 5g, un piede può pesare 20kg, c'è bisogno di un poggia-tacco progettato ottimamente, se no i piedi scivolano sui pedali... E' tutta un'altra filosofia".





«FRA NOI E I TEAM C'È SEMPRE STATO RISPETTO RECIPROCO, PERCHÉ LORO CONOSCONO LA NOSTRA DISPONIBILITÀ E SANNO DI POTER CONTARE SULLA TOTALE CORRETTEZZA E RISERVATEZZA. SI INSTAURA UN CANALE PROFICUO DI SCAMBIO DI INFORMAZIONI, SAPENDO CHE A CHI LE FORNISCE DERIVERANNO SOLO VANTAGGI»

ANDREA TOSO

A complicare le cose è arrivata l'espansione della serie, inizialmente pensata solo per gli ovali. *"Su uno stradale la macchina è molto diversa. Ad esempio va aggiunto il differenziale, e le sospensioni sono diverse e devono resistere a carichi completamente differenti. Si hanno accelerazioni e frenate, e ci sono i cordoli mentre invece su circuiti ovali i carichi sono prevalentemente laterali durante la percorrenza ad altissima velocità delle curve. Nel 2002, pensando agli ovali, progettammo una vettura con sospensioni pull-rod, per abbassare le masse. Una volta deciso che si dovevano affrontare anche degli stradali, la soluzione non si è rivelata il massimo della comodità per effettuare le*

regolazioni". Il risultato fu vincente, e aprì comunque la strada a una progettazione più orientata alla versatilità. Anche grazie all'esperienza maturata sin dagli albori di una serie cresciuta intorno ad Indy. *"L'inizio è stato molto difficile"* - ricorda Toso - *"perché affrontavamo una realtà completamente diversa da quella che conoscevano. C'era la necessità di affrontare un mondo nuovo, e la svolta è arrivata ascoltando i team. Rendendoci conto che avevano ragione loro su molti aspetti, perché avevano molta più esperienza"*. Nonostante la sfida fosse enorme, arrivarono tre successi nella stagione 1997, di cui uno alla seconda gara disputata, a Phoenix.

"Fra noi e i team c'è sempre stato rispetto reciproco, perché loro conoscono la nostra disponibilità e sanno di poter contare sulla totale correttezza e riservatezza. Si instaura un canale proficuo di scambio di informazioni, sapendo che a chi le fornisce deriveranno solo vantaggi". Già dalla seconda stagione completa il risultato diventò impressionante, con l'aggiunta del titolo, di altre otto vittorie su undici gare e, soprattutto, della doppietta ad Indianapolis, che inaugurò anni di dominio.

"Indianapolis è tutto, i vincitori rimangono nella storia, ed i loro nomi saranno ricordati per sempre, più che in ogni altra gara o in ogni altro campionato". Nel 1999, le prime undici vetture a tagliare il traguardo della 500 miglia furono Dallara. Da quel punto inizia il presente, una supremazia che diventa monopolio: *"Va sempre ricordato che l'IndyCar Series non ha un regolamento monomarca, ma lo è di fatto. Un effetto dei risultati. All'inizio venivamo guardati con diffidenza, ora siamo al punto che per vincere occorre un telaio Dallara. Ne siamo molto orgogliosi, e speriamo di*



Vetture da ovale e vetture stradali, due diverse filosofie costruttive e una sfida che i tecnici Dallara hanno brillantemente superato



continuare il cammino intrapreso". Cammino che ha portato un'azienda italiana ad essere il costruttore più vincente nella storia di Indy. Realizzando tra l'altro un record di sicurezza quasi impossibile da pensare in passato, creando una simbiosi unica tra tecnologie, professionalità ed esperienze di due Paesi lontanissimi, ma uniti in un successo senza precedenti.

«ALL'INIZIO VENIVAMO GUARDATI CON DIFFIDENZA, ORA SIAMO AL PUNTO CHE PER VINCERE OCCORRE UN TELAIO DALLARA. NE SIAMO MOLTO ORGOGLIOSI, E SPERIAMO DI CONTINUARE IL CAMMINO INTRAPRESO»
ANDREA TOSO





RICOMINCIAMO DA TRE

TANTI SONO I PROGETTI STUDIATI DA DALLARA PER IL QUINQUENNIO 2012-2017. L'OBIETTIVO NON È SOLO DARE SPETTACOLO MA CURARE SICUREZZA, AMBIENTE E COSTI PER CONTRIBUIRE AL RILANCIO GLOBALE DELL'AUTO

L'IndyCar Series ha stabilito quattro punti fondamentali per i telai che entreranno in pista, con la formula del monomarca, nel quinquennio 2012-2017, e Dallara mette sul tavolo le proprie carte. Con tre concept che guardano al futuro ma si pongono come progetti immediatamente realizzabili: "Nessuno dei tre concept è solo un esercizio", sottolinea Andrea Toso.

"Potremmo iniziare a costruirli, poi a portarli in pista, e avrebbero tutti e tre la performance desiderata. La IndyCar sta affrontando una fase

molto delicata, dovendo scegliere un progetto che poi verrà portato avanti fino al 2017, e che dovrà adattarsi via via a scelte che non sono state ancora prese. Può essere che prima o poi si vada a correre a Daytona, o in Alaska col freddo, e la macchina dovrà essere idonea. Occorre assistenza e occorrono ricambi, tutte cose che già garantiamo da anni".

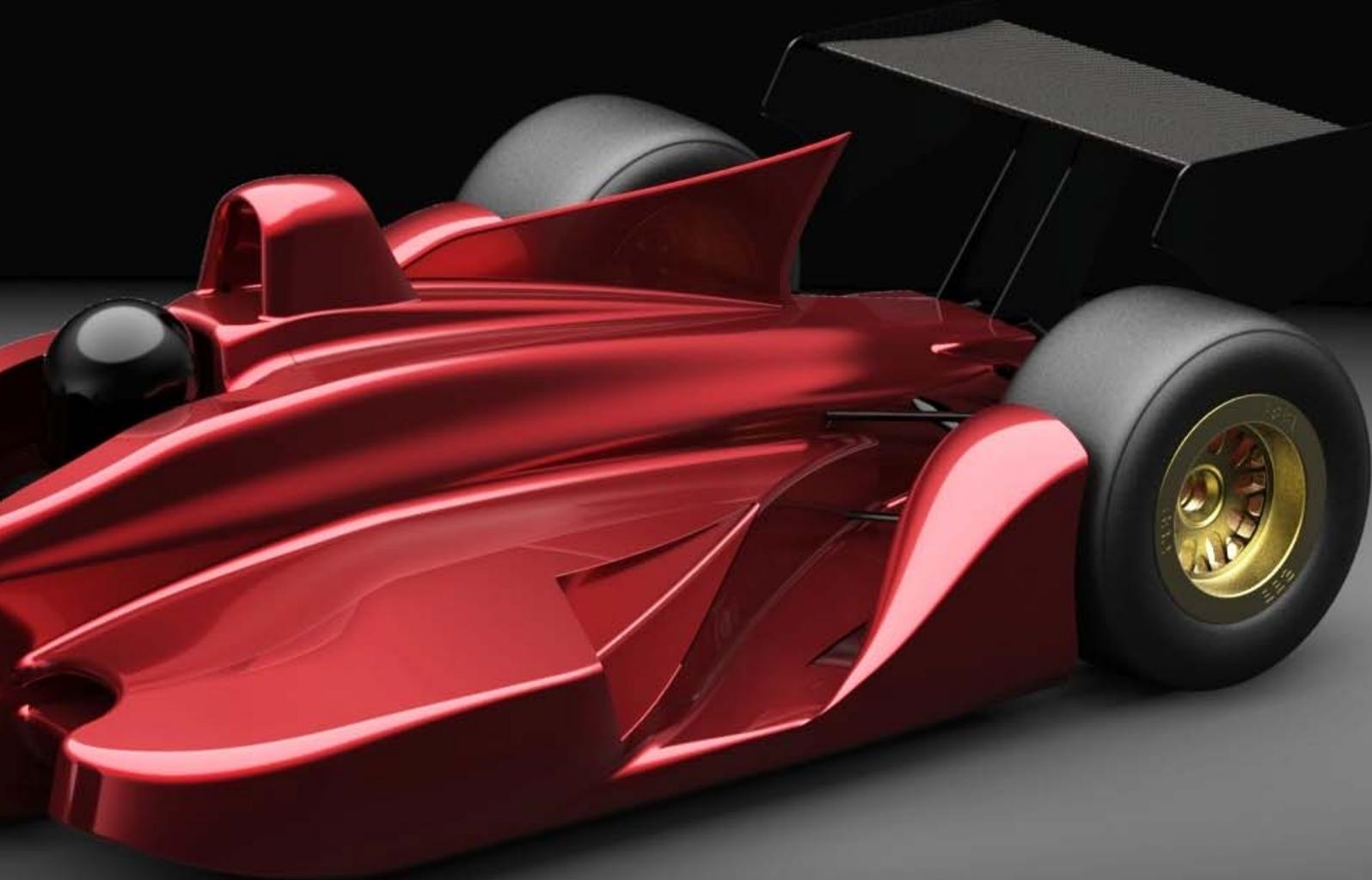
Primo pensiero è la sicurezza, con la priorità nell'evitare potenziali contatti ad alte velocità tra le ruote. "Tutte e tre le vetture presentano carrozzerie più larghe della

carreggiata, con strutture di protezione vicino alle ruote per evitare il contatto ruota-ruota". La spettacolarità va di pari passo, rispondendo alla necessità di avere gare equilibrate, sorpassi e battaglie, e di poter contare su vetture immediatamente riconoscibili, esteticamente soddisfacenti, e con ampio spazio di personalizzazione per gli sponsor. In un momento di difficoltà economiche globali, non è da sottovalutare il lato commerciale, né tantomeno quello dei costi, nodo nevralgico.





«LA NUOVA GENERAZIONE DI INDYCAR NASCERÀ PROBABILMENTE GIÀ COME MONOMARCA. I TEAM NON AVRANNO BISOGNO DI TUTTI I KIT E LE PARTI DIVERSE CHE ORA È NECESSARIO VARIARE TRA UNA TIPOLOGIA DI PISTA E L'ALTRA»
ANDREA TOSO





"La riduzione di prezzo è una conseguenza di diversi fattori. Prima di tutto il fatto che la nuova generazione di IndyCar nascerà già come monomarca. I team non avranno bisogno di tutti i kit e delle parti che ora è necessario variare tra una tipologia di pista e l'altra. Tutte queste opzioni sono nate dalle competizioni con G-Force e Panoz. Inoltre, le nuove vetture saranno costruite negli Stati Uniti, e questo permetterà di risparmiare in termini di dazi, dogana, e anche di valuta".

Senza ovviamente dimenticare performance ed efficienza. La nuova IndyCar dovrà essere uno specchio del futuro rilancio dell'auto americana e mondiale. *"La nostra IndyCar è a tutti gli effetti americana, pronta per vedere la luce nella nuova base americana di Indianapolis, e tutti e tre i concept prevedono l'utilizzo di motori turbocompressi di*

nuova generazione".

Una tecnologia che sarà applicata anche alle vetture stradali del futuro, e che andrà ad associarsi alla spinta verso l'efficienza energetica. La riduzione delle masse e lo studio aerodinamico permetteranno infatti di mantenere i livelli prestazionali attuali. Meno di seicento cavalli saranno necessari per raggiungere medie nell'ordine dei 360 chilometri orari, grazie alla riduzione di peso.

L'impatto sarà sulla tecnologia, sul lato visivo, sullo spettacolo ma anche sull'ambiente. Dopo avere introdotto da diverse stagioni il biocarburante, per sopravvivere l'IndyCar vuole riconfermarsi al top, e meno peso, meno potenza e più efficienza giocano sicuramente a favore.

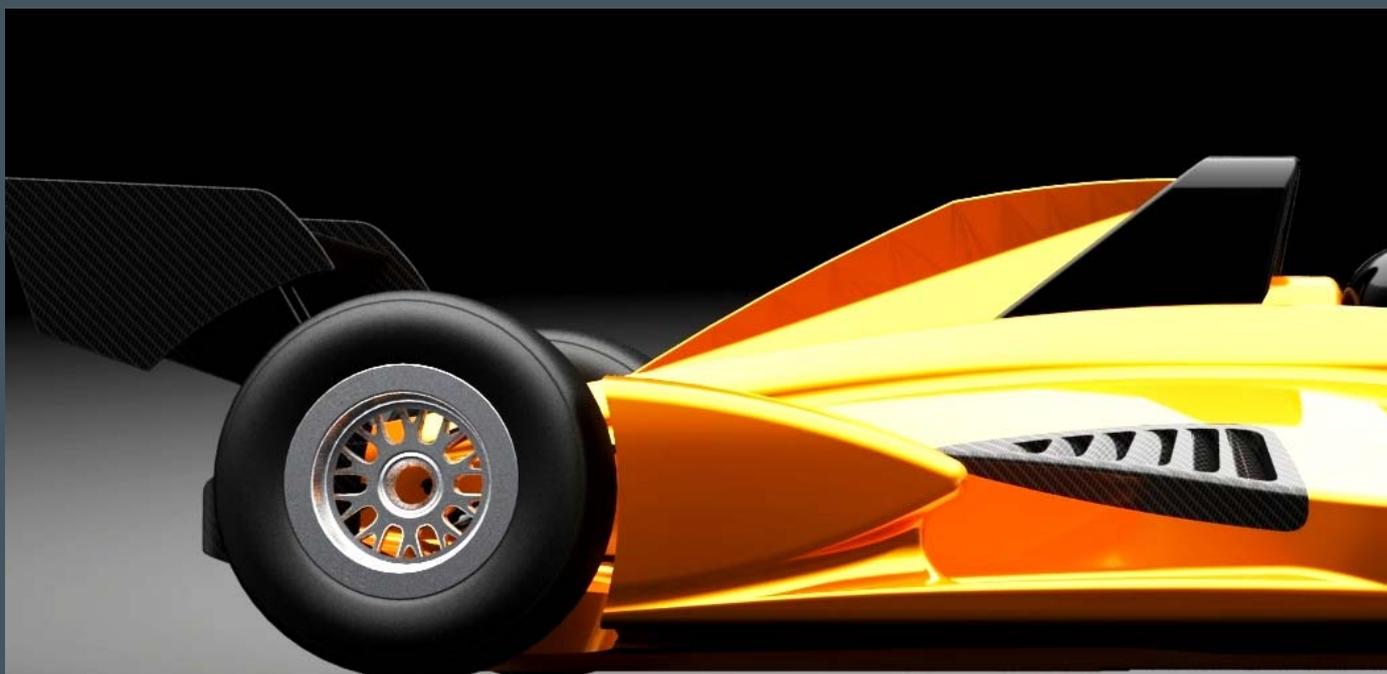
Tre sono le "filosofie" proposte, dai pari contenuti.

"Tutte e tre le vetture arrivano

a seguito di un attento studio numerico, sia per quanto riguarda le sospensioni, sia per l'aerodinamica. C'è una macchina abbastanza tradizionale, diretta evoluzione della vettura esistente, una dalle linee sono più spigolose, che ha un look un po' retrò. Infine la terza, più radicale, originale. E' quella che mi piace più di tutte, perché realizza un salto in avanti notevole rispetto agli standard attuali. In questo caso le pance sono più arretrate. La struttura anti-aggancio più importante è davanti alle ruote anteriori, mentre il posteriore è simile a quello di un prototipo.

L'anteriore è snello, pulito. Unisce la funzionalità tecnica al fatto di essere davvero un bell'oggetto di design".

L'idea è lanciata, sul tavolo, per riportare le ruote scoperte americane al livello di leader che compete alla serie più veloce al mondo.



La sede americana: un centro di conoscenze collegato con le Università e aperto al pubblico

L'idea è quella di una "base" oltre Atlantico capace di creare e scambiare conoscenze tecnologiche, non semplicemente di produrre e assemblare telai. *"La sede americana della Dallara rappresenterebbe un punto d'approdo e insieme un punto di partenza, capace di sviluppare negli USA la attività di engineering che oggi rappresenta il 40% del fatturato della factory italiana"*, spiega Andrea Pontremoli, CEO della Dallara, sia in ambito racing che automotive (supercar). Un centro a più dimensioni, non a caso dislocato a un passo dallo Speedway di Indianapolis, in grado di far dialogare alta tecnologia e territorio. Attraverso partnership con i fornitori locali ma

anche attraverso un rapporto da istituire con le Università americane, a cui fornire input di ricerca per sviluppare un fecondo know-how da utilizzare, in seguito, sui futuri progetti Dallara. *"Proprio allo scopo di studiare e comprendere al meglio le diverse realtà del motorsport nei due Paesi - continua Pontremoli - è previsto inoltre uno scambio di ingegneri fra Italia e Usa, con personale italiano da impiegare negli States e ingegneri americani da chiamare nella nostra penisola per stage di approfondimento e aggiornamento"*.

Insomma un progetto ad ampio respiro e a lungo termine capace di integrarsi nel migliore dei modi nella realtà americana, pensato in uno spazio multifunzione dove impiantare, fra l'altro, il "figlio" del simulatore che sta nascendo in Italia:

"Darà modo a piloti e a ingegneri di pista di sviluppare e testare le vetture prima di mettere le ruote in pista, e regalerà, perché no, ai visitatori il brivido di un test virtuale su una vettura IndyCar". Perché conoscenza e passione, nella filosofia Dallara, vanno sempre d'accordo.



«LA NOSTRA INDYCAR È A TUTTI GLI EFFETTI AMERICANA, PRONTA PER VEDERE LA LUCE NELLA NUOVA BASE AMERICANA DI INDIANAPOLIS, E TUTTI E TRE I CONCEPT PREVEDONO L'UTILIZZO DI MOTORI TURBOCOMPRESSI DI NUOVA GENERAZIONE»

ANDREA TOSO





**Alla scoperta dei piloti
che sono cresciuti
sulle monoposto Dallara**

LA SCUOLA DEI CAMPIONI

La scuola Dallara è ben presente nel mondiale F.1. Tantissimi piloti della nuova generazione hanno potuto formarsi tecnicamente guidando le monoposto del costruttore italiano. Dalla F.3, campionato europeo o serie nazionali, passando per la World Series Renault 3.5 o per la GP2 Main Series, lo schieramento di partenza dei Gran Premi di F.1 oggi è formato da tantissimi “alumni” della Dallara. In questo numero prendiamo come esempio alcuni dei piloti che saranno al via della prima tappa iridata in Bahrain e che hanno costruito il loro percorso, guidando le vetture italiane.

Lewis Hamilton

Per tre stagioni, dal 2004 al 2006, Lewis Hamilton, campione del mondo della F.1 nel 2008 con la McLaren-Mercedes, ha legato il proprio nome al marchio Dallara. Nel campionato europeo della F.3 il talento britannico ha corso per due stagioni: nel 2004 col team Manor di John Booth ha ottenuto il quinto posto finale, l'anno seguente è risultato il vincitore della categoria quando apparteneva al team ART. Con la stessa squadra, Hamilton ha debuttato in GP2 Main Series e subito al primo anno ha conquistato anche questo titolo.

2004: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2005: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2006: Dallara-Renault GP2 Main Series





Sebastian Vettel

Il giovane talento della Red Bull ha iniziato il suo percorso di avvicinamento alla F.1 partecipando al campionato della F.3 Euro Series con una Dallara-Mercedes del team Mucke nel 2005. Terminata quella stagione al quinto posto, Vettel l'anno seguente ha proseguito la propria carriera nella medesima categoria e sempre con la squadra tedesca ha raccolto il secondo posto finale. Nel 2007 è salito nella World Series Renault 3.5, categoria che aveva già assaggiato in alcuni appuntamenti del 2006 con ottimi risultati. Mentre con la Dallara del team Carlin dominava apertamente la classifica generale, Vettel è stato chiamato direttamente in F.1 dal team Toro Rosso per sostituire Scott Speed.

2005: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2006: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2007: Dallara-Renault World Series Renault 3.5

Robert Kubica

Il polacco, primo pilota dell'est Europa ad aggiudicarsi un Gran Premio di F.1, ha iniziato la sua brillante carriera nel professionismo guidando una monoposto Dallara del team Prema nella F.3 Euro Series del 2003. Nella medesima categoria è rimasto l'anno seguente, gareggiando per la squadra di Mucke. Per lui è quindi arrivato il salto nella World Series Renault 3.5 e con il team Epsilon Euskadi Kubica nel 2005 ha immediatamente vinto il campionato. Il polacco è così divenuto il tester della BMW F.1 nel 2006 e a metà di quell'anno ha avuto la possibilità di fare il grande debutto nel mondiale.

2003: Dallara-Opel F.3 Euro Series

2004: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2005: Dallara-Renault World Series Renault 3.5





Sébastien Buemi

Lo svizzero della Red Bull dopo essersi fatto le ossa nelle categorie propedeutiche successive al karting, è salito nel campionato europeo di F.3 prendendo contatto con il monoposto Dallara del team Mucke. Buemi è rimasto nella categoria per due anni e addirittura nella sua seconda stagione di permanenza ha avuto la possibilità di saggiare la Dallara della GP2, alternandosi tra le due serie. Il pilota svizzero si è piazzato al secondo posto nella F.3 Euro Series. Nel 2008, il passaggio definitivo in GP2 con il team Arden, conclusa in sesta posizione e da lì la salita diretta nel mondiale F.1 con la Toro Rosso.

2006: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series
 2007: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series
 2008: Dallara-Renault GP2 Main Series

Nico Rosberg

L'attuale pilota della Mercedes si è avvicinato alle corse internazionali di alto livello salendo su una Dallara-Opel del campionato della F.3 Euro Series. Era l'anno 2003. Maturata la dovuta esperienza, l'anno seguente Rosberg ha proseguito col team gestito da suo padre nella F.3 europea concludendo al quarto posto assoluto. Il pilota tedesco, figlio del campione del mondo F.1 del 1982 Keke, è così salito in GP2 rimanendo legato al marchio Dallara. E al primo tentativo col team ART è arrivata la vittoria nel campionato che gli ha spalancato le porte della F.1.

2003: Dallara-Opel F.3 Euro Series
 2004: Dallara-Opel F.3 Euro Series
 2005: Dallara-Renault GP2 Main Series





Jaime Alguersuari

Lo spagnolo è entrato nella storia del mondiale F.1 come il più giovane pilota ad avere mai partecipato ad un Gran Premio. L'evento si è verificato nella tappa di Budapest del 2009. Alguersuari è quindi salito sulla Toro Rosso senza avere mai affrontato prima un test, arrivando direttamente dalla World Series Renault 3.5 dove guidava la Dallara-Renault del team Carlin. A dimostrazione della scuola assolutamente valida delle monoposto che la factory italiana costruisce, va sottolineata la facilità con la quale Alguersuari ha saputo adattarsi alla guida della Toro Rosso di F.1. In precedenza, Alguersuari aveva partecipato con una Dallara del team Carlin al campionato inglese della F.3, vincendolo al debutto.

2008: Dallara-Mercedes British F.3

2009: Dallara-Renault World Series Renault 3.5

Nico Hulkenberg

È il volto nuovo del mondiale F.1 2010. Hulkenberg è al debutto con il team Williams e la sua formazione agonistica lo vede legatissimo al marchio Dallara. Il pilota tedesco si è affacciato al campionato della F.3 Euro Series nel 2007 facendo suo il terzo posto con la vettura gestita dal team ART. Sempre con la squadra francese, Hulkenberg ha vinto il campionato della F.3 continentale nel 2008 poi, come Hamilton, ha conquistato al debutto la GP2 Main Series, affrontata sempre con la squadra di fiducia, ART.

2007: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2008: Dallara-Mercedes F.3 Euro Series

2009: Dallara-Renault GP2 Main Series





ITALIA AMORE MIO

DAL 1980, E IN PARTICOLARE NEGLI ULTIMI 20 ANNI, DALLARA È STATA ASSOLUTA PROTAGONISTA DEL TRICOLORE DI FORMULA 3. SI PRESENTA CON TUTTE LE CARTE GIUSTE ANCHE AL VIA DELLA STAGIONE 2010 CHE PROMETTE DI ESSERE AVVINCENTE E MOLTO COMBATTUTA

Sarà ricco di partecipanti il campionato italiano di F.3 che dopo alcuni anni di difficoltà torna a proporsi come uno dei tornei nazionali di riferimento in Europa. La Dallara è sempre stata protagonista della categoria: il primo campionato vinto risale al 1980, con Guido Pardini, successo ripetuto l'anno seguente con Eddy Bianchi. La concorrenza con i telai inglesi nella F.3 non è mai stata facile, ma la Dallara si è ripresa la corona di regina dal 1985 al 1989, per poi divenire assoluta protagonista dal 1991 fino al 2009. Una lunga e felice storia quella del rapporto tra Dallara e la F.3 nazionale, capace di imporsi con le più disparate motorizzazioni: Alfa Romeo, Volkswagen, Opel e Fiat, quest'ultimo divenuto il propulsore ufficiale e unico della categoria. Ultimamente, grazie al buon lavoro svolto dalla CSAI (la Federazione Italiana) e al premio in palio per i primi tre classificati, il test con la Ferrari F.1, la F.3 Italia ha ritrovato lo slancio che aveva perso. Per il 2010 si prevedono non meno di 26 monoposto al via. Un parco

partenti arricchito dalla presenza di team che hanno fatto la storia della F.3 Italia (come Prema, RC Motorsport, Ombra) e che sono rientrati nel campionato nazionale dopo qualche anno di assenza andando ad aggiungersi ai tradizionali protagonisti come Corbetta, Lucidi, BVM Target, Ghinzani e a nuove compagini quali Cram-SG, TP Formula, RP

Motorsport. Non mancherà il confronto con un costruttore straniero che permetterà di innalzare ulteriormente la sfida tecnica nella F.3 Italia. In queste settimane si svolgono i test collettivi di preparazione al primo appuntamento stagionale in programma il 25 aprile a Misano. In totale saranno otto le tappe di cui due all'estero.





Le monoposto Dallara F3
del team Prema (sopra)
e del team Corbetta (sotto)



Ben ventisei le vittorie Dallara nell'italiano F.3

Dal 1980 al 1981

Dal 1985 al 1989

Dal 1991 al 2009

Dallara Prototype, davvero un modello inimitabile

Dopo un anno di lavoro minuzioso, incentrato sulla massima cura dei particolari, Dallara Automobili e Racer Slot Cars sono liete di annunciare l'imminente uscita dei modelli in scala 1/32 che riproducono fedelmente la vettura Daytona Prototype prodotta dal costruttore parmense.

La vettura compete attualmente nel campionato Grand-Am Rolex Sports Car Series negli Stati Uniti ed è guidata dal pilota italiano Max



Angelelli e dal pilota americano Ricky Taylor.

Il modello riproduce la versione che ha corso a Laguna Seca nel



campionato 2009, guidata da Max Angelelli e dagli statunitensi Brian Frisselle e Wayne Taylor.

I modelli, inizialmente commercializzati con la livrea del Team SunTrust Racing, saranno disponibili a partire dal mese di Marzo sotto il marchio SIDEWAYS Slot cars by RACER. Per ulteriori informazioni, è possibile contattare il produttore all'indirizzo email: info@racerslotcars.it

Con il nuovo simulatore la rivoluzione è... reale

Nasce più di un anno fa, in Dallara, l'idea di preparare la rivoluzione nel modo di pensare l'automobile. Responsabilità di Dallara è infatti il reagire in modo innovativo alla crisi economica generale e del Motorsport in particolare, per sviluppare veicoli sicuri, competitivi, piacevoli da guidare e al minor costo possibile. L'ultimo strumento di cui si è dotata la factory è affascinante, un nuovo simulatore di guida che rappresenta lo stato dell'arte in materia. L'obiettivo è ambizioso: sviluppare un veicolo, addestrare piloti e ingegneri di pista e fare luce sui meccanismi mentali che si sviluppano nell'interazione uomo-macchina. La collaborazione tra Dallara e i team sarà la chiave del successo: il simulatore sarà infatti il crocevia tra

l'esperienza maturata in pista dai team e il valore restituito a loro nel futuro. Il pilota potrà misurare le proprie potenzialità in un ambiente controllato e riproducibile, i tecnici potranno registrare in modo oggettivo le sensazioni che la vettura trasmette a chi la guida, il veicolo potrà essere migliorato in situazioni difficilmente programmabili in pista. A differenza della maggior parte dei simulatori già disponibili in commercio, pensati per un solo tipo di veicolo, il simulatore Dallara è progettato per "trasformarsi" ed adattarsi ad una ampia varietà di clienti e di vetture (racing, automotive e non solo), perché Dallara è presente in ben dieci diversi campionati tra cui IndyCar, Indy Lights, F3, GP2, GP3, World Series, Daytona Prototype, e

altri ancora. Il simulatore Dallara sarà costruito in alluminio e composito e sarà completato da sistemi audio e video all'avanguardia. Per generare un elevato grado di "immersione" e realismo, all'interno della struttura è fissata la reale monoscocca, l'"ufficio" del pilota, intercambiabile in funzione del particolare veicolo oggetto di studio. La struttura, di massa superiore a due tonnellate, sarà azionata da un impianto con una potenza superiore a 100kW e sarà ancorata ad una fondazione di oltre duecento tonnellate. Insomma, un vero e proprio laboratorio di realtà virtuale che avremo la possibilità di conoscere meglio e approfondire in tutti i suoi aspetti nei prossimi numeri del magazine.

