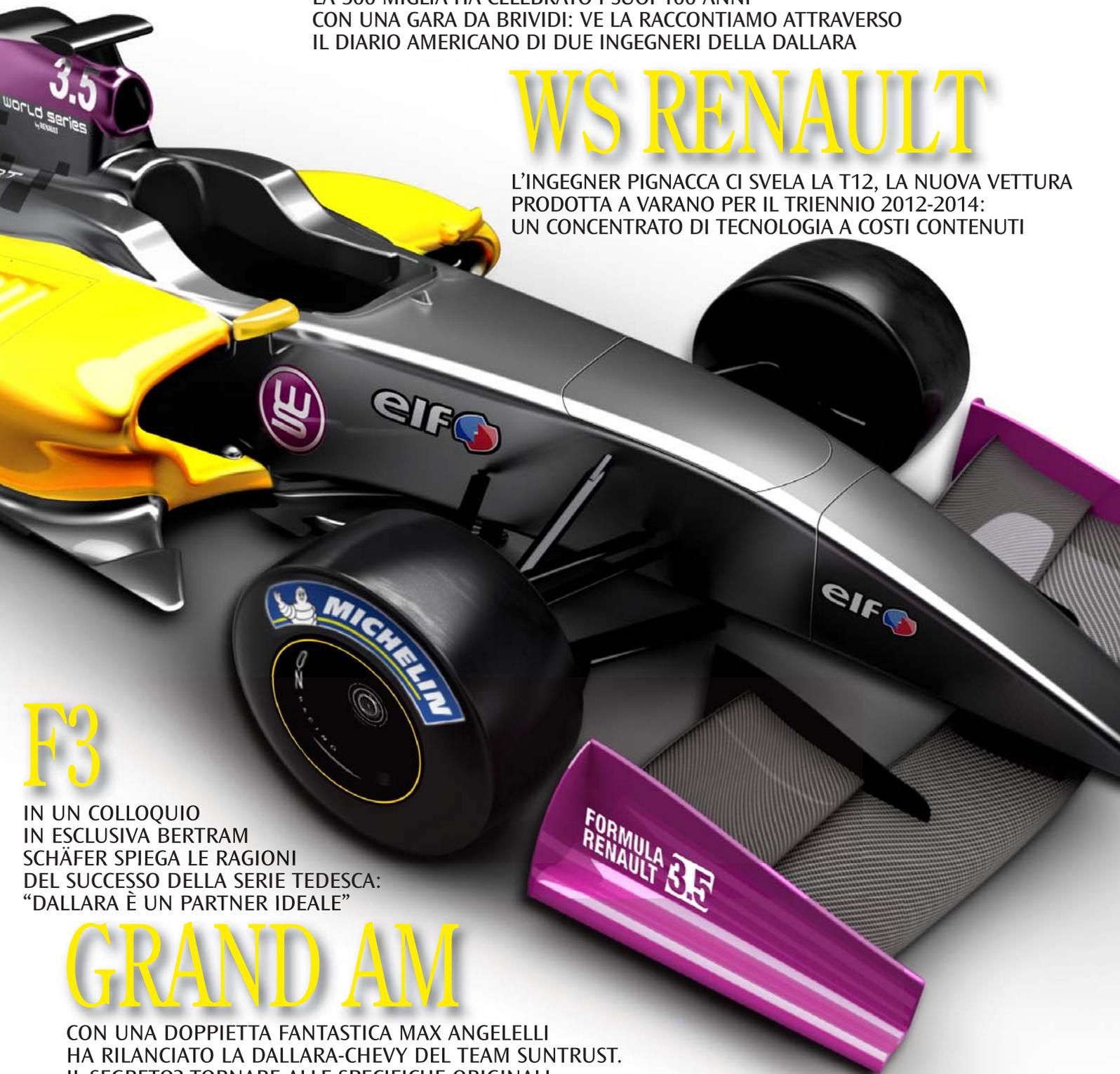


INDIANAPOLIS

LA 500 MIGLIA HA CELEBRATO I SUOI 100 ANNI
CON UNA GARA DA BRIVIDI: VE LA RACCONTIAMO ATTRAVERSO
IL DIARIO AMERICANO DI DUE INGEGNERI DELLA DALLARA

WS RENAULT

L'INGEGNER PIGNACCA CI SVELA LA T12, LA NUOVA VETTURA
PRODotta A VARANO PER IL TRIENNIO 2012-2014:
UN CONCENTRATO DI TECNOLOGIA A COSTI CONTENUTI



F3

IN UN COLLOQUIO
IN ESCLUSIVA BERTRAM
SCHÄFER SPIEGA LE RAGIONI
DEL SUCCESSO DELLA SERIE TEDESCA:
“DALLARA È UN PARTNER IDEALE”

GRAND AM

CON UNA DOPPIETTA FANTASTICA MAX ANGELELLI
HA RILANCIATO LA DALLARA-CHEVY DEL TEAM SUNTRUST.
IL SEGRETO? TORNARE ALLE SPECIFICHE ORIGINALI
DELLA VETTURA USCITA DALLA FACTORY EMILIANA



L'arrivo vittorioso
di Dan Wheldon





100 DI QUESTE MERAVIGLIE!

LA GARA PIÙ FAMOSA DEL MONDO HA COMPIUTO UN SECOLO E HA FESTEGGIATO CON UNA EDIZIONE FANTASTICA, CHIUSA DEGNAMENTE DAL COLPO DI SCENA CHE ALL'ULTIMA CURVA HA REGALATO UN GRANDE SOGNO ALL'UNDERDOG WHELDON. LA PROVA CHE A INDY TECNOLOGIA E CUORE VANNO SEMPRE A BRACCETTO CON LO SPETTACOLO



INDY 500



Dan Wheldon
hacia el Borg-Warner Trophy





Hildebrand taglia il traguardo dopo il botto contro il muretto



Townsend Bell spinega a muro Briscoe



Il poleman Tagliani al pit-stop

Sorpassi, brividi, colpi di scena: anche la 100 esima edizione della 500 Miglia è stata all'altezza della leggenda di Indy. La insperata vittoria all'ultima curva di Dan Wheldon, provocata dal clamoroso infortunio di JR Hildebrand – incidente “a muro” traguardo tagliato su due ruote e lacrime di disperazione dopo l'arrivo – è stato solo l'ultimo lampo di una gara piena di episodi che ha visto a lungo in testa il duo di veterani di Chip Ganassi, Dario Franchitti e Scott Dixon, con lo scozzese “tradito” nel finale dalla necessità di un rifornimento “splash” proprio all'ultima tornata. Le strategie di gara sono state decisive nel definire un ordine di arrivo che ha visto terzo Graham Rahal, risalito dalla 29esima posizione, davanti a quella vecchia volpe di Tony Canaan, a Oriol Servia, Scott Dixon, Bertrand Baguette, ai i due figli (e nipoti) d'arte Thomas Scheckter e Marco Andretti, e Danica Patrick, decima e prima donna classificata, beffata anche lei da un pit-stop in più. La vittoria di Wheldon è importante, a prescindere dalle condizioni in cui si è verificata, perché testimonia che anche un team cosidetto minore a Indy possa sperare di dire la sua. Contando sull'affidabilità e l'adattabilità della Dallara, una vettura che sa plasmarsi

sulle esigenze di piloti e ingegneri, senza bisogno di budget supermiliardari. E che, come hanno dimostrato i tanti incidenti senza conseguenze in gara e in prova – dal quello della De Silvestro a quello di Ho Pin Tung, a quello di Hildebrand – sa coniugare grandi prestazioni ad una sicurezza assoluta. Il trionfo di Wheldon, che interrompe il dominio dei grandi nomi come Penske, Ganassi e Andretti che si prolungava ormai da dieci anni, è anche la cornice per la vicenda del pilota inglese, vincitore a Indy nel 2005, secondo nel 2009 e nel 2010, ma ritrovatosi senza volante e costretto a puntare tutto sulla 500 Miglia, la sua prima gara del 2011. Gli sono state preziose la partnership con Sam Schimdt, esperto ex pilota e manager di successo nella Indy Lights, e l'amicizia con Bryan Herta, vecchia conoscenza degli ovali americani, ma anche l'efficienza e la prontezza con cui la sua Dallara si è piegata alla sua abilità di “predone” degli ovali. Un'altra prova di quanto sia giustificato e vincente l'impegno di Dallara negli States, e in particolare a Indy dove anche nei prossimi anni emozioni, show, soluzioni tecniche e grandi duelli saranno “griffati” dalla factory italiana.



INDY 500



INDY

UNA EMOZIONE LUNGO TRE GIORNI

IL PIU' GRANDE SPETTACOLO
DEL MOTORSPORT:
L'AMERICA E LA 500 MIGLIA
RACCONTATE DA DUE
INGEGNERI DALLARA



GA

In questo numero vogliamo raccontarvi una storia attraverso la voce e lo sguardo di due ragazzi. Uno è un fiorentino, ma ha mamma inglese, è nato a Londra e ha studiato ad Oxford. L'altro è un austriaco di Schörfling, laureato a Graz, venuto in Italia a lavorare in un piccolo paesino dell'Italia centro-settentrionale.

Si chiamano **Matteo Tirinnanzi** ed **Ull Thaler** e hanno molte cose in comune: la passione per le corse, il fatto di essere due ingegneri della Dallara, di aver lavorato sulle macchine Indy: il primo come progettista, il secondo come ricercatore sul modello della vettura provata al simulatore di guida. E, soprattutto, di aver assistito alla 500 miglia di →





Matteo Tirinnanzi
in posa con il concept
Dallara per il 2012



Indianapolis, il principale evento del motorsport, insieme al GP di Monaco e alla 24h di Le Mans. Sono abituati a vedere e seguire soprattutto il mondo delle corse europee e della F1. I loro occhi si riempiono di luce e di felicità quando iniziamo la nostra chiacchierata sull'universo Indy. Apriamo le virgolette e lasciamo che, con questo "diario americano", siano loro a guidarvi in questo particolare mondo.

DEBUTTO AL CARB DAY

"Siamo arrivati il venerdì prima della gara, quando si svolge il Carb Day, giorno in cui ci sono l'ultima sessione di prove libere della Indycar e la 100

miglia delle Indy Lights, categoria propedeutica a quella maggiore. Che gara! Un continuo sorpasso e tantissimi crash: per fortuna, nessuna conseguenza per i piloti. A seguire c'è stata la pit stop competition, dove i team dell'IRL si davano battaglia a suon di cambio gomme e rifornimenti nel minor tempo possibile. Alla fine degli scontri ad eliminazione diretta, la gara è stata vinta da Ryan Briscoe del team Penske.

Infine, abbiamo assistito ad un concerto allestito dentro lo Speedway. L'atmosfera che si respira è quella di fare festa, di godersi l'evento. In tanti vanno in giro con dei frigo portatili, dei coldbox pieni di birre. Alcune persone reggono la

loro birra con un calzino sotto, così da evitare di bagnarsi le mani, altre si portano delle poltrone attrezzate con dei buchi sui braccioli per poggiare la loro lattina".

UNA FESTA PER TUTTI

"Nella città, gli abitanti di Indianapolis mettono a disposizione il loro prato, dove giungono giovani da tutta l'America che piazzano la loro tenda, fanno dei barbecue, cantano, ballano. C'è una grande voglia di festa, tutta la città partecipa e vive l'evento a 360°, con un senso di patriottismo costante e trasversale che tocca grandi e piccoli. La giornata di sabato si è aperta con la visita al museo presente dentro il



Matteo Tirinnanzi ed Uli Thaler alla "conquista" della mitica 500 Miglia



Matteo ed Uli con trofeo del vincitore

circuito. Per il centenario, erano esposte tutte le macchine che hanno vinto dal 1911 ad oggi. Quel che impressiona è che la maggior parte sono ancora marcianti. Particolare emozione ci ha dato la macchina del 1998, la prima Dallara a vincere ad Indianapolis con Eddie Cheever. Eravamo insieme ad altre persone, ma abbiamo finito il giro un'ora dopo loro. Diciamo che la nostra passione per i motori ci ha preso un po' la mano, dato che abbiamo iniziato una vera e propria ispezioni puntuale delle vetture, con commenti sull'evoluzione tecnologica di ogni componente! Dopo il museo, siamo andati in città ad assistere alla parata con le bande delle varie università, le cheerleader,

le pace car, le vecchie macchine Indy e tutti i piloti, che si mettevano a disposizione della gente e sfilavano in base all'ordine di partenza. Impressionante il fatto che lungo la strada ci fossero dei seggiolini, messi in modo ordinato, numerati e riservati a singole persone, che naturalmente rispettavano puntualmente i propri posti".

QUANTI OCCHI PER LE DALLARA

"Finalmente domenica, il giorno della gara. Sveglia prestissimo per arrivare in tempo sugli spalti. C'era addirittura gente che arrivava la sera prima e dormiva in macchina. Prima della gara, di nuovo parata, poi canzoni, infine l'inno americano:

400.000 persone tutte in piedi, girate verso la bandiera e un silenzio da brividi. Finito l'inno, passa un jet, il B2, di cui senti il rumore solo mentre vola proprio sopra di te e taglia il cielo come fosse una lama ghiacciata. Prima della gara vera e propria, sfilata di vecchie Indy car, compresa la prima del 1911. Davanti alla pagoda, vicino l'ingresso principale del circuito, erano posizionate le due proposte Dallara per il 2012, una per la configurazione da strada e una per la configurazione da ovali. Ci siamo fermati un attimo a sentire i vari commenti: quasi tutti davano giudizi estetici, sulla bellezza delle forme, delle linee, dei colori, ma nessun commento tecnico.



IL FATTORE UMANO

“Qui il focus è sul pilota. Danica Patrick, Tony Kanaan, Dario Franchitti, Helio Castroneves: sono loro i protagonisti, gli idoli della folla. Mentre nella F1, nella percezione della gente è più importante la macchina rispetto al pilota, qui la centralità è sull'uomo che con la sua macchina osa e sorpassa l'avversario. Non si fa il tifo solo per Penske o Ganassi, il Real Madrid o il Manchester della IRL. Si tifa anche per i meno favoriti, per gli underdog, affinché possa vincere anche chi ha

meno mezzi, perché l'importante è averci provato, aver dato tutto, aver dato spettacolo. C'è un risvolto molto umano e meno tecnologico in questa mentalità. Il contatto con il team, con la macchina, con il pilota è qualcosa di intrinseco allo show: grande apertura, grande disponibilità. Parte la gara. Sorpassi e crash sono quelli che destano più emozioni e più interesse fra il pubblico. Non ci si annoia mai: le macchine passano in continuazione, succede sempre qualcosa, puoi avere sempre sott'occhio la classifica grazie alla

megacolonna centrale che mostra tutte le posizioni. Le persone che non sono riuscite ad ottenere un biglietto sugli spalti hanno comunque la possibilità di vedere la gara dall'interno del circuito dove sono montati dei megaschermi e dove sono presenti tanti negozi per fare shopping. E' possibile poi noleggiare le radioline per ascoltare i commenti di tutti i piloti, ingegneri di pista, direttori di gara e spotters, ovvero consiglieri a bordo pista, due per ogni pilota, che danno loro indicazioni di ogni tipo (chi hanno all'interno, all'esterno, se





c'è un incidente ecc...), così da essere sempre sintonizzati sulla gara e viverla appieno”.

UN OVALE CHE IMPRESSIONA

“E' impressionante l'inclinazione della pista nelle curve che raggiunge gli 8-10 gradi: in Tv ciò non si nota molto, non si rende giustizia a quello che tecnicamente si chiama banking (ndr, sopraelevazione della curva). Per quanto riguarda la vittoria, sembrava in pugno ad Hildebrand: un americano, rookie, che correva con i colori dell'esercito e la

sponsorizzazione della National Guard. Il pubblico sarebbe impazzito per lui ed invece è finito secondo, superato a pochi secondi dal traguardo dopo aver distrutto la macchina, mentre ne doppiava un'altra nell'ultima curva.

A Indy, purtroppo e per fortuna, il podio è solo per una persona, a Indy conta solo vincere e la vittoria è andata in maniera incredibile a Dan Wheldon, un underdog.

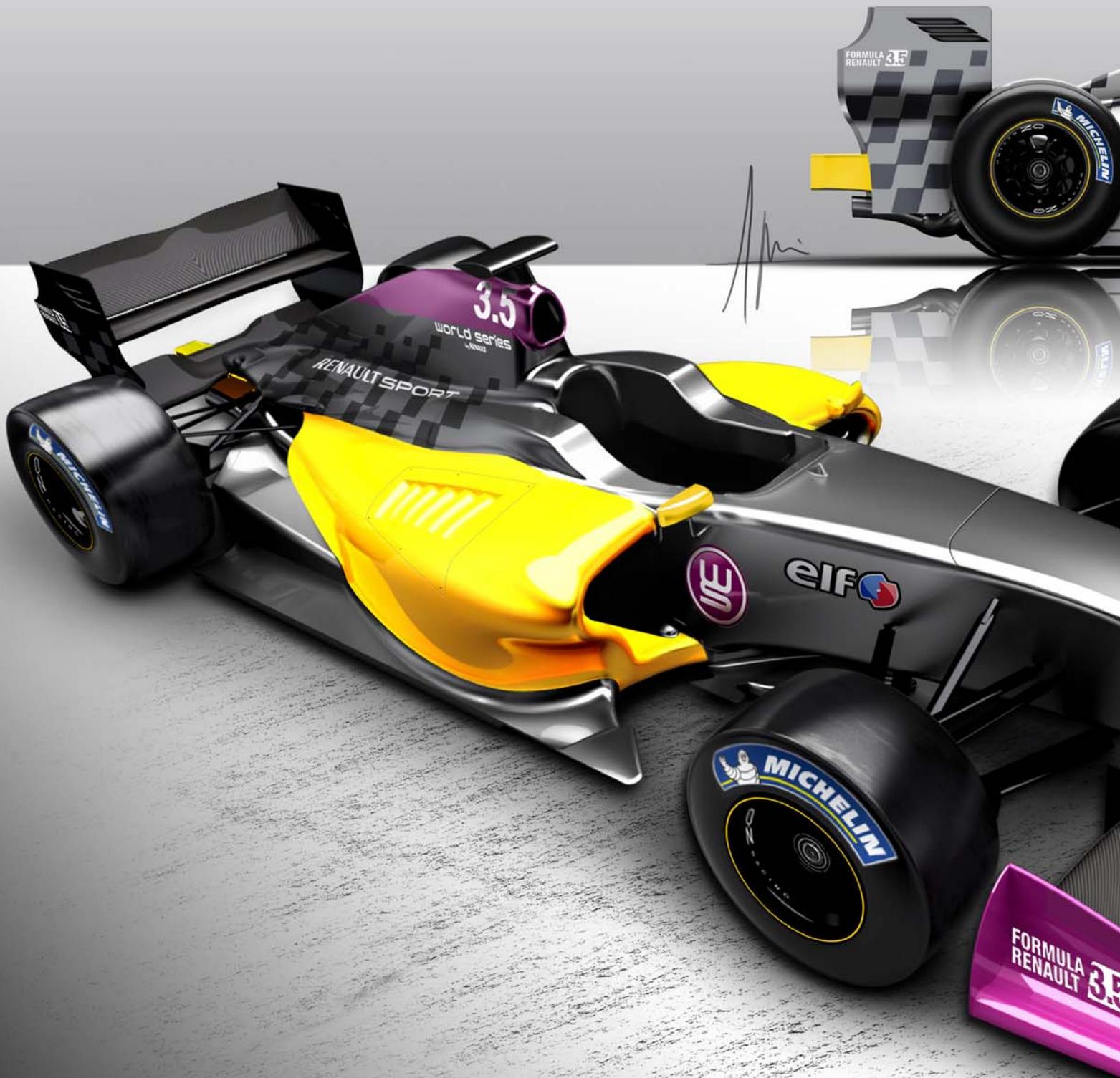
Con lui, abbiamo avuto l'onore di fare una foto il giorno dopo sulla brick yard. Una cosa che ci ha impressionato è stato il colore dei

suoi denti: bianco lucente!

La nostra avventura si è conclusa in tal modo. Tre giorni che sono passati così, senza neanche accorgersene. Tre giorni sono volati, ma Indy ci è rimasta dentro. E capisci che se anche non avessimo capito niente di piloti, strategie, macchine, sospensioni, portamozzi e ali ci saremmo divertiti comunque. Perché quello che ti resta dentro è l'entusiasmo della gente. Che ti contagia e non ti lascia più”. Questa è Indy, questa è la 500 miglia, il più grande spettacolo nel mondo delle corse.

Alessandro Santini







COME LA F.1 MEGLIO DELLA F.1

È STATA PRESENTATA LA T12, LA NUOVA DALLARA PER LA WORLD SERIES RENAULT DEL 2012-2014. UNA EVOLUZIONE PROFONDA DELLA VECCHIA VETTURA, CHE INTRODUCE TECNOLOGIE D'AVANGUARDIA COME L'ANTISTALLO PER IL MOTORE E IL DRAG REDUCTION SYSTEM. UNA SOLUZIONE ISPIRATA MA NON COPIATA DALLA MASSIMA SERIE. CE NE PARLA L'INGEGNER LUCA PIGNACCA, RESPONSABILE PROGETTAZIONE

Si chiama T12 la monoposto Dallara che riempirà gli schieramenti di partenza della World Series by Renault dal 2012 al 2014. Non si tratta propriamente di una macchina ex novo, ma di una profonda rivisitazione dell'attuale T08. Sarà diverso il motore, marchiato Zytex, e verrà impiegato un 3.5 V8 di 530 CV, nuovo il cambio, i portamozzi, il gruppo mozzo-cuscinetto, le prese d'aria freni, le ali anteriori e posteriori, mentre il peso sarà inferiore e la miscela delle gomme Michelin inedita. Verrà introdotto un nolder nell'alettone che, azionato dal pilota, permetterà di creare un sistema di riduzione di resistenza all'avanzamento della vettura, un po' come accade in F.1 con l'ala mobile, sebbene il

concetto creato dalla Dallara sia diverso. Vi sarà anche un sistema di anti stallo che permetterà al motore, magari dopo un testacoda, di non spegnersi permettendo al pilota di rientrare in gara. La nuova T12 ha impegnato diversi partners: Zytex per il motore, Cosworth Electronics per l'acquisizione dati e il controllo gestione motore, Shiftex per il sistema del comando cambio pneumatico (prima era idraulico), XAP per il cablaggio, il volante e la centralina che va a sostituire le batterie. Questi si aggiungono ai tradizionali Michelin per le gomme, Brembo per le pinze freno, Carbone Industries per i dischi freno, Ricardo per il cambio, OZ per i cerchi ruota. A spiegare le novità è

l'ingegnere della Dallara Luca Pignacca.

Qual è la principale novità della Dallara WSR 3.5 T12?

“Senza dubbio il Drag Reduction System, che è stato introdotto in F.1 questa stagione. E' la cosa che dal punto di vista progettuale più ci ha divertito. Perché non abbiamo voluto imitare quanto avviene in F.1 preferendo spingerci oltre e creare qualcosa di inedito nel motorsport. Sulla Dallara T12, il pilota spingendo un pulsante posto sul volante farà uscire un nolder il cui effetto sarà quello di permettere di guadagnare più velocità in rettilineo. Proprio come si verifica in F.1”.

Come avete valutato il rendimento di tale soluzione?



“Prima con una simulazione numerica al computer, col sistema CFD, poi l’abbiamo testata nella nostra galleria del vento, in scala ridotta, infine siamo andati a Parigi, con tecnici Renault, in scala 1 a 1”.

Le altre modifiche apportate alla monoposto pensa la renderanno molto più rapida della precedente?

“Si è valutato che sarà più veloce di almeno due secondi al giro grazie alla somma di tutte le novità, tra le quali il nuovo motore Zytek e un minore peso totale della monoposto. Inizialmente siamo partiti col progetto T12 basandoci sul precedente propulsore, poi Renault si è accordata con Zytek. Abbiamo allora dovuto fare qualche intervento e nello stesso

tempo il costruttore inglese è stato molto professionale nell’esaudire ogni richiesta, molto rapido nell’effettuare le modifiche necessarie”.

Per alleggerire la T12 Renault ha anche pensato di togliere le batterie...

“Non solo pensato, ma è stato fatto! E non c’è neanche il motorino di avviamento. Una delle altre grandi e interessanti novità è proprio rappresentata dalla introduzione dell’anti stallo. Se capita che un pilota esce di pista o va in testacoda, il motore rimane acceso e questo potrà permettere alla vettura di rientrare in corsa. Tale soluzione ha quindi contribuito ad alleggerire la T12. L’impianto dell’antistallo è della Cosworth Electronics”.

La T8 ha proseguito per quattro stagioni anziché i tre tradizionali anni di vita. Questo comporterà uno sfasamento nei tempi di costruzione delle macchine che alleggerirà il vostro lavoro.

“Non solo la World Series Renault ma anche la F.3 ha allungato la vita della monoposto di un anno. E’ vero, prima ci ritrovavamo alla scadenza dei tre anni nel dover realizzare tutte insieme, e consegnare nei tempi prestabiliti, le Indycar, le GP2, le World Series Renault e le F.3. Ora che i tempi si sono sfalsati, il nostro settore produzione può tirare un sospiro di sollievo”.

Massimo Costa





RITORNI



Klaus Bachler guida il gruppo

O AL FUTURO

LA FORMEL 3 È UNA DELLE SERIE NAZIONALI PIÙ IN SALUTE DELLA CATEGORIA CADETTA, FREQUENTATA DA GIOVANI DRIVER CON UN FUTURO DA STELLE. PER L'ORGANIZZATORE BERTRAM SCHÄFER LA CRISI, ANCHE NEL MOTORSPORT, ORMAI È ALLE SPALLE MA RESTA FONDAMENTALE OFFRIRE OTTIME PERFORMANCE A COSTI RAGIONEVOLI: "E L'ASSISTENZA IN PISTA CHE OFFRE DALLARA È IRRINUNCIABILE"



Herr Schäfer, è soddisfatto dello sviluppo della F.3 tedesca? Quali sono i punti forti della serie?

“Sono davvero soddisfatto della nostra serie, specialmente se penso al rallentamento che hanno fatto registrare altre serie nazionali e la stessa F.3 Euroseries. Uno dei nostri vantaggi più importanti è che siamo forse i migliori nel rapporto costo/benefici, e per questo vedo uno sviluppo costante del nostro campionato”.

Crede che la partecipazione della Volkswagen al Mondiale Rally toglierà in qualche modo risorse alla F.3 o, al contrario, potrebbe aumentarne l'impegno anche in F.3 come fornitore di motori?

“Il nostro pacchetto con la Volkswagen è già stabilito per i prossimi tre anni, dal 2012 al 2015, e non vedo nessun calo di interesse nei confronti della F.3 a causa del rally”.

Quale è stato l'impatto della crisi economica sul motorsport tedesco? Crede che continuare a correre con la vecchia monoposto sia stata una scelta azzeccata?

“Credo che il trend negativo si sia ormai interrotto, e tutto indica che la situazione migliorerà. Organizzare un campionato competitivo a basso costo è la nostra filosofia da sempre, e siamo riusciti a tenere d'occhio i costi di telaio e motore senza perdere in competitività”.

Come considera lo stato dell'arte della F.3 dal suo osservatorio tedesco? A quali nuovi mercati dovrebbe, a suo parere, rivolgersi in futuro la F.3?

“La F.3 è ancora una delle categorie più

importanti per un giovane pilota. Se inizi con il karting e altre categorie formative devi comunque passare in F.3 se vuoi imparare veramente il mestiere nel motorsport. La F.3 offre una esperienza di guida migliore e con più opportunità di mettersi alla prova di qualsiasi altra categoria, nel momento di massima crescita di un pilota. Senza dimenticare i premi adeguati che offre... Quanto ai mercati vedo bene l'Asia e il Nord America”.

Qual è il valore aggiunto che la Dallara offre alla F.3 tedesca? Ci può parlare come si è sviluppato il rapporto fra il costruttore italiano e la sua serie?

“Dallara è un grande costruttore. La migliore qualità dei telai a un costo contenuto è essenziale per le categorie addestrative. Inoltre per tutte le serie è fondamentale il servizio offerto in pista, e la Dallara in questo senso ci fornisce un grande supporto”.

Su quali piloti attualmente impegnati nella sua serie scommetterebbe in chiave futura?

“La stagione è ancora nel vivo ma il nostro campo di partecipanti è molto qualificato. Il leader della classifica Richie Stanaway, neozelandese, o il danese Marco Sorensen hanno tutte le qualità per avere grande successo. Inoltre l'israeliano Alon Day e lo svedese Tom Blomqvist stanno facendo grandi passi in avanti. E due piloti di lingua tedesca come René Binder e Klaus Bachler hanno già dimostrato la loro forza”.



Alessandro Santini



Tom Blomqvist



Marco Sorensen





ANGELELLI: “CHE LA RIMONTA INIZI”

LE VITTORIE DI LIME ROCK E WATKINS GLEN HANNO RILANCIATO NEL CAMPIONATO IL PILOTA ITALIANO CHE CON RICKY TAYLOR GUIDA LA DALLARA MOTORIZZATA CHEVY

Lime Rock e Watkins Glen, due gare che hanno riaperto il campionato Grand Am. Protagonisti Max Angelelli e Ricky Taylor con il team Dallara-Chevy Suntrust che hanno segnato una doppietta shoccante, riscattando un inizio di stagione che, pur incoraggiante, non aveva rispecchiato le aspettative della vigilia. Ora Angelelli e la sua

Chevrolet-Dallara sono di nuovo alle calcagna della Riley-BMW del team Ganassi guidata da Memo Rojas e Scott Pruett, e con sei gare alla fine del campionato tutto è possibile. Quella del team Suntrust è stata una rinascita in cui Dallara ha svolto un ruolo importante, come lo stesso Angelelli tiene a sottolineare. →





“È la pura verità. A novembre il direttore tecnico del team è stato rimosso, e al suo posto sono stati promossi i suoi due assistenti. Il cambio ha dato il via a una svolta tecnica, che è stata possibile grazie alla Dallara e al suo staff tecnico. Senza il loro aiuto non saremmo mai riusciti a interrompere una gestione che non portava ai risultati voluti, e ad essere subito competitivi”. Una mossa fondamentale, che ha velocizzato tutte le operazioni senza far accusare al team il terremoto tecnico. “La struttura di Dallara ci è sempre stata vicina, con grande disponibilità. Sono stati gli ingegneri di Varano a seguire la vettura prima di ogni gara, impostando la macchina su cui corro, lavorando fino alle 2 o alle 3 di mattina”. Ora la prospettiva è di consolidare i risultati, continuare la rincorsa ai leader del campionato.

“E ovviamente effettuare il sorpasso, altrimenti non va bene...”, precisa Angelelli, uno che nel corso degli anni ci ha abituato a rimonte spettacolari ed entusiasmanti: “Ci proverò anche questa volta, senza tenermi nulla in tasca”, sorride il driver bolognese, “anche se non sarà facile”. La svolta tecnica, secondo Angelelli, è figlia di un ritorno all’origine: “La mia Dallara negli ultimi due anni era stata stravolta tanto. Troppo. Colpa della... caparbia, diciamo così, della vecchia dirigenza tecnica. Ora invece guido la vettura standard, quella che ci è stata consegnata nel 2008, tale e quale è uscita dalla fabbrica Dallara”. Max the Axe, come è stato soprannominato negli USA Angelelli per la sua capacità di “disboscare” gli avversari in pista, del resto sta seguendo l’espansione di Dallara in

America anche al di fuori di quanto succede nella Grand Am. “A Indianapolis passo spesso davanti al cantiere del nuovo stabilimento Dallara, ne vedo i progressi. La cosa curiosa, per me, è che si trova proprio davanti alla vecchia factory Riley, dove per anni sono stato di casa. Riley è una marca importante, e fino a quando è stata a Indianapolis ha venduto molte macchine, poi ha chiuso e ne ha subito il contraccolpo. Dallara invece ha rilanciato costruendo una fabbrica supertecnologica proprio davanti al vecchio rivale, e la differenza è visibile a occhio nudo: decadenza contro innovazione”. Una scelta, quello dello sbarco in forze negli USA, che secondo Angelelli non potrà che portare grandi successi. “Non sta a me dare consigli, ma il traguardo che può porsi Dallara è di



Refuelling
al box SunTrust

“americanizzarsi” un po’. È una azienda italiana di enorme successo, ma la nuova factory è un tassello fondamentale perché viene percepita dal motorsport americano come qualcosa di non estraneo, di importante per l’ambiente, e non solo a livello tecnologico”. Angelelli per ora punta ancora a togliersi tante soddisfazioni in pista. Chissà che in futuro, grazie alla la sua profonda conoscenza dall’interno del mondo delle corse d’oltre Atlantico, non possa esserci per lui un ruolo diverso. Sempre a fianco di Dallara. “A Varano mi conoscono troppo bene per offrirmi un lavoro”, scherza Angelelli. “Ma non nascondo che se una prospettiva del genere dovesse avverarsi per me sarebbe una grande gioia. Per l’Ingegnere, qualsiasi cosa”. A partire da una rimonta delle sue in Grand Am.

Stefano Semeraro



Ricky Taylor
e Max Angelelli
mostrano orgogliosi
il Trofeo dei vincitori

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