

dallara

Nr. 16
Anno 2011

MAGAZINE

PUBLISHED
BY DALLARA

Periodico regolarmente registrato presso il Tribunale di Parma (n.16, 03/09/2010)

THE PURSUIT OF EXCELLENCE



GRAND-AM

MASSIMILIANO ANGELELLI
CI RACCONTA LA SUA GRANDE ANNATA
CON LA DALLARA DEL TEAM SUNTRUST
NELLO SPETTACOLARE CAMPIONATO
NORD-AMERICANO

GLI "OSCAR" DI GP2 E GP3

TUTTE LE FOTO DEL GALA
DELLE DUE CATEGORIE
CON I PREMI DALLARA PER
I PILOTI PIÙ PROMETTENTI,
TALENTUOSI E TENACI
DELLA STAGIONE 2011



FORMULA SAE

LA "GRANDE SFIDA" DEGLI STUDENTI HA PORTATO IN PISTA
61 TEAM UNIVERSITARI. ECCO IL RACCONTO DELLE 4 GIORNATE
E LE INTERVISTE ESCLUSIVE A DUE OSPITI ECCELLENTI:
JEFF BELKSUS, AMMINISTRATORE DELEGATO DEL CIRCUITO
DI INDIANAPOLIS E MATT BRANAM, PRESIDENTE
DEL ROSE HULMAN INSTITUTE OF TECHNOLOGY





DAN WHELDON

22 giugno 1978 - 16 ottobre 2011



"Caro Dan, ci manchi.

A conclusione di una bellissima carriera sportiva, hai piegato l'arco della tua vita come un vero eroe tragico. Prima disoccupato, poi vincitore alla 500 Miglia di Indianapolis con un sorpasso all'ultima curva, quindi entusiasta collaudatore della Dallara Indycar 2012, infine attore di una puntata d'azzardo al Casino di Las Vegas: partire ultimo per vincere un premio da favola.

Il successo è solo ciò che è successo, ciò che è passato.

Del tuo successo sono testimoni quelli che ti hanno conosciuto, tua moglie e i tuoi due figli ancora piccini, i meccanici, i colleghi piloti della Indycar, i fans ed anche tutti quelli della Dallara che ti hanno incontrato quest'estate in fabbrica o alla mensa: per tutti avevi un sorriso timido e sincero.

Grazie Dan, per la tua vita breve e veloce come il tramonto nel deserto del Nevada.

Adesso corri libero per le strade del cielo.

Nel tuo ricordo troveremo il senso per vivere con saggezza e lavorare con passione.

A te, noi di Dallara, dedichiamo la Dallara Indycar 2012. È tua.

Grazie".



A SCUOLA DI CORSE

ANCHE QUEST'ANNO L'EVENTO DI VARANO DE' MELEGARI CHE CONSENTE AI FUTURI PROGETTISTI DI IDEARE E FAR GAREGGIARE IN PISTA UNA VETTURA SI È RIVELATO UN GRANDE SUCCESSO: 1500 STUDENTI PROVENIENTI DA 61 ISTITUTI SI SONO DATI BATTAGLIA PER QUATTRO GIORNI IN UN CLIMA DI FESTA E INSIEME DI GRANDE IMPEGNO E SPORTIVITÀ





Un grande successo. Tecnico, organizzativo, sportivo e soprattutto umano. Non si può che riassumere così la 31esima edizione della Formula SAE, la settimana della Formula SAE italiana, la competizione riservata agli studenti di ingegneria di tutto il mondo che si è svolta dal 2 al 5 settembre settembre sul circuito di Varano de' Melegari. Una quattro giorni entusiasmante, nonostante la pioggia che ha tormentato parecchie sessioni, un evento come al solito fortemente sostenuto dalla Dallara e che ha visto in pista un numero record di partecipanti: 1500 studenti provenienti da 61 Università e politecnici di 12 nazioni sparse in tutto il mondo dall'Italia all'India, dalla Germania agli States. E alla fine sono stati proprio gli studenti tedeschi a monopolizzare il podio della Classe 1: primo posto per il RennTeam dell'Università di Stoccarda, seguito a ruota dal KA-Racing dell'Istituto di tecnologia di Karlsruhe e dall'Hawk Racing dell'UAS di Amburgo. Un primato meritato, che i teutonici si sono guadagnati a suon di soluzioni tecniche arditissime per la categoria, come sospensioni in carbonio e scatole di aspirazioni per i motori ideate da probabili futuri "nipotini" (tedeschi) di Adrian Newey o Ross Brawn. E una leadership conquistata anche nelle sessioni "a tavolino" nelle quali i

vari team hanno dovuto presentare i loro business-plan, le loro strutture gestionale e le strategie di comunicazione. A difendere i colori italiani ci ha pensato l'Università di Tor Vergata, seconda in Classe 2 dietro i colleghi greci e davanti a quelli indiani. Un grande spettacolo, con in pista prototipi che alla fine, dopo mesi di studi, analisi e assemblaggi, sono arrivati a costare anche 200 mila euro. Budget elevatissimi se si pensa alla natura della competizione, ma che non hanno impedito ai team di familiarizzare, di scambiarsi esperienze, pezzi di ricambio, aiutini tecnici e ... generi di conforto (birra contro pasta fra Monaco e Bari, ad esempio...) per far sì che alla fine tutti fossero in grado di gareggiare. Anche gli studenti israeliani, che sono riusciti

ad assemblare e far correre la loro vettura direttamente sulla pista, o gli indiani, che hanno partecipato fra grandi difficoltà. Alla fine le premiazioni, la festa, gli scambi di indirizzi e i discorsi di Gian Paolo Dallara, dell'AD della Dallara Automobili Andrea Pontremoli, veri "supervisor" morali della manifestazione. Per i più bravi in pista è arrivato anche un premio aggiuntivo, la possibilità di un drive-test nel simulatore Dallara. Un ulteriore incentivo per chi questa volta non è riuscito a vincere a ripresentarsi in futuro per vivere un'esperienza fantastica dal punto di vista umano e straordinariamente formativa da quello professionale.

Alessandro Santini

CLASSE 1 (vi partecipa chi presenta una vettura che scende in pista)

- 1° Rennteam Uni Stuttgart - University of Stuttgart (Germania)**
- 2° KA-Racing - Karlsruhe Institute of Technology (Germania)**
- 3° HAWKS Racing - UAS Hamburg (Germania)**

CLASSE 3 (aperta a chi presenta un piano di fattibilità senza gareggiare in pista)

- 1° Centaurus - University of Thessaly (Grecia)**
- 2° Scuderia Tor Vergata - Università di Tor Vergata (Italia)**
- 3° Moonriders - Jaipur Engineering College & Research Centre (India)**





“L’ITALIA DEI GIOVANI C

IL PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO DELL’INDIANAPOLIS MOTOR SPEEDWAY, JEFF BELKUS, E IL PRESIDENTE DEL PRESTIGIOSO ROSE HULMAN INSTITUTE OF TECHNOLOGY, MATT BRANAM, ERANO FRA GLI OSPITI AMERICANI CHE HANNO APPROFITTO DELL’APPUNTAMENTO CON LA FORMULA SAE PER VISITARE LA DALLARA E ALTRE REALTÀ PRODUTTIVE ITALIANE. LI ABBIAMO INTERVISTATI E CI HANNO RACCONTATO LE LORO IMPRESSIONI DI OSSERVATORI ATTENTI E COMPETENTI. IL NOSTRO PAESE, ALLA FINE, NE È USCITO CON UNA INCORAGGIANTE PROMOZIONE A PIENI VOTI

A “spiare” la Formula SAE sono venuti anche dagli Stati Uniti. Accompagnati dal prof. Patrick Cunningham, Assistant Professor di Ingegneria Meccanica, c’erano un gruppo di studenti del “Rose Hulman Institute of Technology” di Indianapolis. L’istituto è uno dei più prestigiosi in America per le materie scientifiche, tanto che per la tredicesima volta consecutiva si è aggiudicato il premio dell’US News & World Report come miglior college per i programmi undergraduate di ingegneria. Insieme a loro, il Presidente dell’università stessa, il Dott. Matt Branam, ed il presidente e amministratore delegato del mitico circuito di Indianapolis, lo Speedway, il Dott. Jeff Belskus. Dall’Indiana hanno vissuto a pieni polmoni, per qualche giorno, le colline parmensi di Varano de’ Melegari: accompagnati dallo staff Dallara, hanno mangiato italiano, vissuto all’italiana e visitato importanti aziende del territorio come Ferrari, Barilla, Dallara, oltre ad aver partecipato come spettatori all’evento della Formula SAE. Al ritorno negli States, abbiamo sentito i Dott. Branam e Belskus, che hanno

mostrato grande gentilezza e disponibilità nel raccontarci le loro impressioni su questo viaggio in Italia. Con loro abbiamo parlato di Dallara, di Formula SAE, ma anche di economia, mercato del lavoro e prospettive per i giovani.

L’Italia, come ogni altro paese industrializzato, attraversa un periodo di crisi. Come avete percepito questa situazione?

Jeff Belskus: L’economia globalizzata è difficile per tutti, e tutti i settori stanno valutando con molta attenzione le proprie strutture operative e le possibilità di offrire sempre di più ai propri clienti. Oggi è più importante che mai ascoltare e capire le esigenze dei clienti. Ed è fondamentale che marchi come Indianapolis Motor Speedway e Indianapolis 500 si leghino a compagnie che ne condividano i valori.

Matt Branam: Tutto il mondo sta soffrendo sotto il peso di aspettative non realizzate che puntavano a risultati economici migliori. L’Italia non è immune. Ma, in qualche modo, è meglio preparata a fare i conti con la crisi. L’Italia ha già affrontato

altre crisi in precedenza e ha imparato dalle esperienze passate. Mi ha molto colpito vedere che la “motor valley” italiana si è spesa collettivamente per aiutare l’industria dell’indotto. Il management ha capito che per uscire il più in fretta possibile dalla crisi era necessario sostenere i fornitori attraverso questi tempi di scarsa crescita. Questo pensiero strategico è esattamente ciò che mantiene l’Italia produttiva. Ne sono veramente impressionato!

All’estero gli italiani sono spesso considerate persone di grande talento, geniali, che però vivono in un contesto di disorganizzazione, poco rispetto delle regole e poca valorizzazione del merito. Dopo il periodo che ha passato in Italia come giudica questi stereotipi?

JB: Sfortunatamente ancora ai nostri giorni molte società o gruppi di persone sono legati in maniera inesatta a stereotipi di questo genere. Da quel che posso giudicare attraverso i miei rapporti con molte aziende e operatori italiani, quelli che citava sono pregiudizi totalmente fuorvianti. Gli italiani sono molto orgogliosi, e a ragione, data la



CI HA ENTUSIASMATO”

storia del loro Paese e dato l'importante contributo che hanno dato nel definire il volto del mondo occidentale.

MB: Lo stereotipo dell'italiano geniale ma disorganizzato mi è nuovo. Io associo l'Italia con l'alta tecnologia, i prodotti di qualità, il grande artigianato e il gusto per la vita.

Quando si pensa all'Italia spesso le associazioni più facili sono quelle con lo stile di vita rilassato, la buona cucina, la moda, la creatività e il design, ma da noi esistono anche importanti realtà tecnologiche che si sono dimostrate innovative diventando leader mondiali nel loro settore. Secondo lei questo aspetto è riconosciuto a sufficienza all'estero?

JB: Dal punto di vista dell'Indianapolis Motor Speedway, il contributo italiano all'Indycar è molto importante per quanto riguarda lo sviluppo delle vetture e della sicurezza dello sport. Quest'ultima è molto legata alle nuove tecnologie che sono state portate avanti nel tempo. Attraverso una relazione che ormai dura da quasi 15 anni

con Dallara, noi abbiamo fatto grande affidamento e addirittura considerato come uno dei fondamenti del nostro sport la competenza tecnologica e l'approccio innovativo che Dallara ha portato in ogni progetto.

MB: L'Italia, credo, è il Paese che la maggior parte degli americani vuole visitare. Pochi organizzano il loro tempo libero attorno alla visita di realtà industriali, non importa di quale paese. La grande storia e le bellezze naturali dell'Italia non sono in concorrenza con l'attenzione per la tecnologia e l'innovazione. L'Italia ha tutto.

Lei ha visitato aziende importanti come Dallara, Ferrari, Barilla. Cosa l'ha colpita di più delle diverse realtà? Ci sono aspetti, nel modo in cui operano queste società, che

possono essere applicate con successo negli Usa?

JB: Ho avuto il piacere di visitare molte aziende italiane, e ciò che mi ha colpito come fattore comune è l'orgoglio che sia Dallara, sia Ferrari sia Barilla

ripongono nel loro lavoro e nell'alta qualità dei prodotti che offrono ai loro clienti. La Dallara è unica per il fatto che quasi sempre è impegnata a creare prodotti che aiutano il successo di marchi suoi clienti – ad esempio l'IndyCar. Dallara crea prodotti che servono a rafforzare il marchio IndyCar come o addirittura più del proprio. E il successo della Dallara ha un grande effetto sul successo dei marchi dei suoi partner. La Ferrari da parte sua ha una base di clienti diversa e un diverso approccio di marketing. Quello che mi è piaciuto a



Jeff Belksus





proposito della Barilla è stato capire le dinamiche, in gran parte simili a quelle della mia società, che portano a sviluppare un marchio globale partendo da una azienda di famiglia.

MB: Per me non è una sorpresa, ma ciò che va messo in evidenza è l'importanza che in Italia hanno le relazioni. Tutte le aziende che abbiamo visitato hanno alla base tradizioni molto solide, e sono gestite da persone con una lunga storia e grande passione per la loro attività. Le strategie sono molto diverse da una azienda all'altra, e ciascuna le persegue con grande successo. Settori molto vari ed elementi differenzianti di mercato consigliano di applicare la tecnologia in scale molto diverse, ma tutti hanno raggiunto l'eccellenza attraverso strategie ben ponderate che prevedono il successo sul lungo termine. Questa è la lezione più importante – pianificare avendo come priorità il lungo termine.

Parliamo un po' della Formula Sae, alla cui manifestazione ha partecipato come spettatore. Che impressione ne ha tratto?

JB: Ho avuto la possibilità di assistere ad

eventi della Formula SAE sia in Italia sia negli Usa. Ciò che mi ha colpito di più sono gli studenti che vi sono coinvolti. La Formula SAE è una grande palestra per alcune delle menti più brillanti nel campo dell'ingegneria e personalmente mi diverte scoprire le varie maniere in cui gli studenti utilizzano le loro conoscenze per risolvere tutta una serie di problemi, e portare in pista la macchina più competitiva possibile. Stiamo assistendo a grandi cambiamenti nel campo della tecnologia applicata all'automotive, e la Formula SAE è l'allenamento ideale per gli studenti che avranno il compito di disegnare il mondo della produzione e delle gare automobilistiche in futuro.

MB: La competizione della Formula SAE

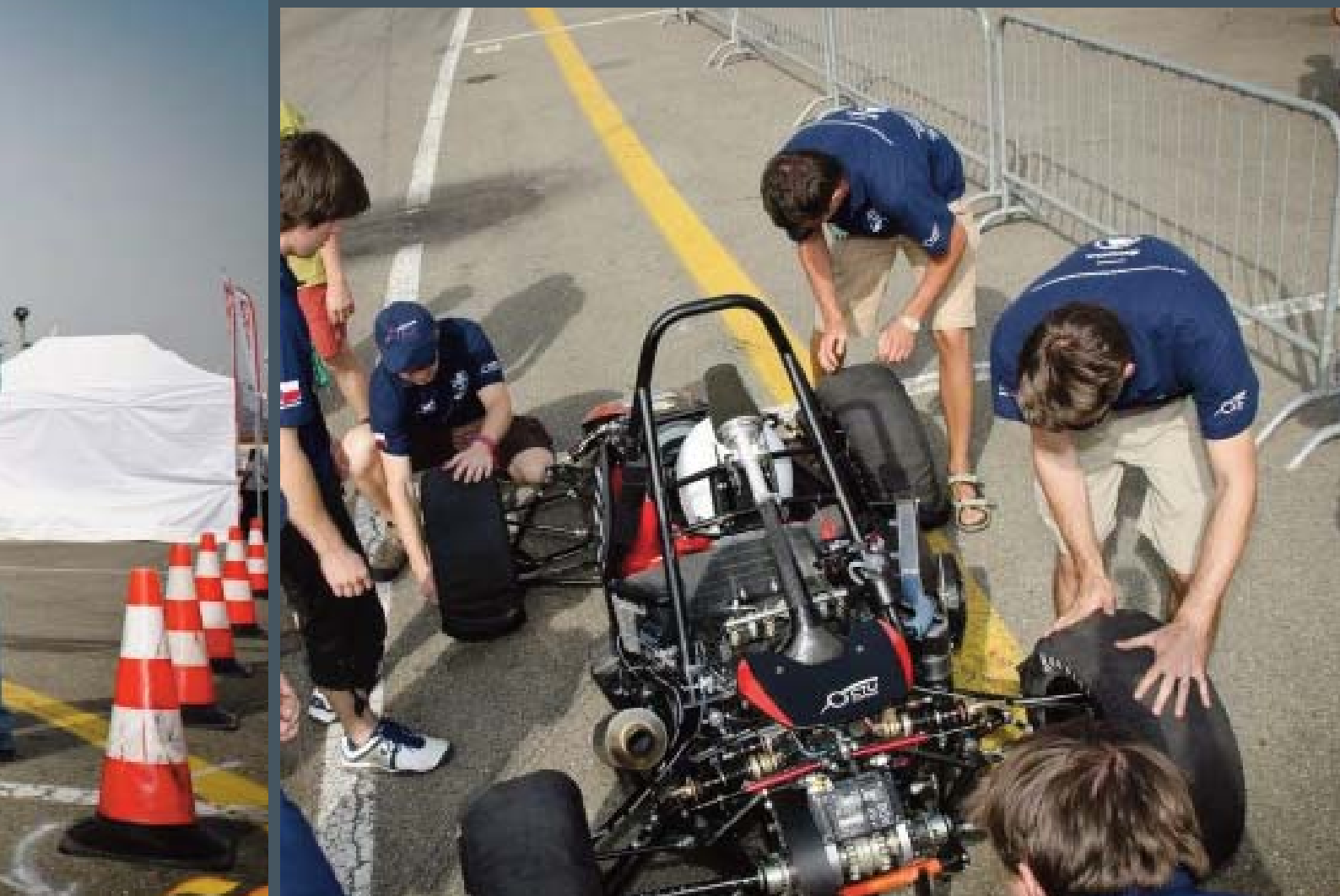


Matt Branam

ha messo l'accento sull'innovazione. Imparare l'engineering facendo dell'engineering è proprio la strada innovativa che perseguiamo al Rose-Hulman Institute of Technology. È stato lo spirito con cui i sessanta team hanno imparato insieme, scambiandosi idee, che mi ha impressionato di più.

Qual è il suo rapporto con la Dallara e l'Ingegnere Dallara?

JB: La 500 miglia di Indianapolis ha ormai compiuto 100 anni e il suo successo è costruito proprio sul rapporto che si crea con le aziende e le persone che ci stanno dietro. Come azienda, l'Indianapolis Motor Speedway e la "500 miglia" non potrebbero avere partner, supporter e amici migliori della Dallara e dell'Ingegnere Gian Paolo. Entrambi sono impegnati e sinceramente



interessati al nostro successo, e noi sappiamo che possiamo contare su di loro per trovare risposte che ci aiutino a far crescere il nostro business.

Personalmente, io apprezzo l'amicizia di Gian Paolo e i suoi genuini suggerimenti su come possiamo far diventare ancora più forte la nostra collaborazione. Faccio tesoro di questa amicizia.

MB: Il Rose Hulman Institute of Technology è da lungo associato con la famiglia Hulman e con l'Indianapolis Motor Speedway. La lunga partnership fra lo Speedway e la Dallara Automobili consente al Rose Hulman Institute of Technology di partecipare alle discussioni sulla tecnologia dell'engineering e sulle risorse umane del futuro. La passione personale che Gian Paolo Dallara ha concentrato su questi argomenti ha attirato l'attenzione del mondo americano dell'engineering. Siamo stati molto orgogliosi e onorati della sua visita e di avergli attribuito la Laurea honoris causa in Ingegneria, che lo ha reso membro della comunità del nostro istituto.

Qual è la sua impressione a proposito dei

giovani italiani impegnati nel mondo professionale e universitario?

JB: Sono sempre più colpito dai giovani che studiano e lavorano in Italia che ho avuto la possibilità di incontrare nei miei viaggi. E gli italiani di età più matura non mi sembrano diversi. Ciò che mi affascina di più è la passione e la dedizione spesa per ottenere risultati di qualità che ho potuto apprezzare in questi miei incontri.

MB: La nostra delegazione era eccitata dall'energia e dall'entusiasmo che i giovani italiani mettono nello spingere sempre più avanti i limiti della tecnologia moderna. I nostri studenti hanno tratto ispirazione dall'osservare i modelli matematici e la simulazione dinamica alla Dallara, e dall'incontrare i giovani italiani che lavorano quotidianamente in questi settori. Sono sicuro che i nostri studenti trasferiranno queste esperienze ai loro colleghi negli States.

Qual è il messaggio più importante che ha portato a casa dopo questa esperienza?

JB: La cosa più importante è che mi sono convinto ancor di più che la nostra decisione presa metà anni '90 di sviluppare una

collaborazione con Gian Paolo e con la Dallara è stata una delle migliori prese dalla nostra società negli ultimi tempi. Quella che era iniziata come una pura collaborazione tecnica, intesa a fornirci vetture e pezzi di ricambio, si è trasformata in un solido rapporto di affari, che ancora riguarda macchine e ricambi, ma che soprattutto prevede la fornitura di idee e di investimenti da entrambe le parti, allo scopo di rafforzare i nostri interessi. Ma, cosa ancora più importante, questo viaggio mi ha ricordato che in Italia possiamo contare su una vera amicizia con la Dallara, fondata sul mutuo rispetto e su un profondo interesse per il reciproco benessere.

MB: Il messaggio più importante che abbiamo portato al Rose Hulman Institute of Technology è che noi impariamo facendo le cose, ma che è con chi le facciamo che ci fa diventare ciò che saremo in futuro. Siamo molto fieri della nostra collaborazione con l'Ingegnere e con le altre persone di qualità della Dallara Automobili, e ci aspettiamo di aumentare sempre più questa collaborazione.

Alessandro Santini



A MONZA LA STAGIONE DELLA GP2 SI È CONCLUSA CON UNA SIMPATICISSIMA SERATA IN CUI SONO STATI PREMIATI I PROTAGONISTI DELLA CATEGORIA — E DELLA GP3 — CHE SI SONO DISTINTI IN PISTA SOTTO DIVERSI PROFILI. ECCO TUTTE LE FOTO DELLA CERIMONIA DEGLI “OSCAR” ATTRIBUITI DALLARA

THE WINNER IS...



2011

GP2 Series

Best

Over Taking Manoeuvre



Pursuit of Excellence



Foto ricordo per Melker, Calado, Filippi, Bianchi, Bottas, Grosjean, Driot, Agaga, Rowse, Victoris e D'Orleans

THE WINNER IS...



Tra le coppe destinate ai più meritevoli e la zona destinata ai drink non poteva mancare la bella silhouette della monoposta Dallara GP2





Nella foto, la Dallara della Racing Engineering. La squadra di Alfonso D'Orleans (sopra), con base in Andalusia, vicino alla pista di Jerez, ha ricevuto il premio per la miglior livrea

Sotto, un pilota sempre all'attacco. La GP2 ha apprezzato lo stile di guida di Cecotto nel corso della stagione e lo ha premiato in particolare per la gara di Spa. Il pilota della Ocean evidentemente non ha voluto deludere il padre, grande centauro e pilota di F.1 tra gli anni Settanta e Ottanta





THE WINNER IS...

La miglior battaglia della stagione, che rimarrà a lungo negli annali della GP2, l'hanno offerta Bianchi e Vietoris (sopra, con il trofeo). Sorpassi, staccate, acrobazie, avevano contraddistinto la prima gara di Silverstone (a sinistra), poi vinta da Bianchi



Il talento di Bottas (sotto) non è in discussione e il Dallara Trophy lo ha voluto gratificare per il suo stile di guida oltre che per aver vinto il campionato



Il rookie Gutierrez è spesso stato protagonista di grandi recuperi nel suo 2011. Uno dei suoi sorpassi al Nurburgring, nella corsa principale che lo ha visto chiudere al 12° posto, non è passato inosservato



Haryanto (sopra) è stato premiato per la bella vittoria nella prima corsa del Nurburgring



Max Angelelli, wearing an orange and blue racing suit, is celebrating a victory by holding a checkered flag high in the air. He is standing next to a race car. The background shows the Watkins Glen race track with various sponsor logos like Rolex, SunTrust, and OMP. The scene is filled with excitement and the atmosphere of a motorsport event.

ANGELELLI: “UNA STAGIONE POSITIVA, GRAZIE AL SUPPORTO DALLARA”

LA DALLARA-CHEVROLET DEL TEAM SUNTRUST SI È ANCORA UNA VOLTA BATTUTA ALLA GRANDE NELLA SERIE AMERICANA, OTTENENDO ALLA FINE DI UNA ESALTANTE “REMONTADA” UN SECONDO POSTO DI GRANDE PRESTIGIO. MAX ANGELELLI, ORMAI UNO DEI PILOTI-CULT DELLA GRAND-AM, CI RACCONTA COME È ANDATA. E APRE LA PORTA ALLA SFIDA DEI PROSSIMI ANNI



Max Angelelli festeggia con il compagno Ricky Taylor il successo ottenuto a Watkins Glen

ANGELELLI: “UNA STAGIONE POSITIVA, GRAZIE AL SUPPORTO DALLARA”



Il campionato 2011 Rolex Series della Grand-Am si è chiuso a metà settembre a Mid-Ohio, con la vittoria di “tappa” del duo Dalziel-Potolichio e il successo nella classifica finale di Memo Rojas e Scott Pruett, sulla Riley-BMW del Team Ganassi. Ma ancora una volta fra i grandi protagonisti della stagione c’è stata la Chevrolet-Dallara del team Suntrust, magistralmente guidata da Max Angelelli e Ricky Taylor. Per il driver bolognese, sempre fra i più ammirati e grintosi in pista, alla fine è arrivato un secondo posto nel ranking. Ottenuto in rimonta, con caparbità, anche grazie a tre successi - a Lime Rock e due volte sul circuito di Watkins Glen - che suonano a conferma del successo dell’impegno a fianco di Dallara nella spettacolare serie americana.

“Il bilancio non può che essere molto

positivo”, esordisce Angelelli. “E devo dire che ancora una volta Dallara ci è sempre stata vicina, fornendoci tutto il supporto che ci serviva. Il nostro staff si è rivelato all’altezza, e soprattutto molto costante, dopo il grande cambiamento dello scorso inverno. Ad ogni gara ho avuto a disposizione una macchina competitiva per la vittoria, 12 volte su 12 gare. La nota negativa è che il campionato ci è sfuggito, anche se a dire il vero è stato perso più nei box che da noi piloti. Lo abbiamo perso all’inizio stagione, per colpa di pit-stop sbagliati, che ci sono costati due vittorie. Ci siamo trovati costretti alla rimonta, e verso la fine siamo riusciti a riaprire virtualmente il campionato. Ma era una lotta impari. La cosa bella è che la nostra vettura era sempre lì, competitiva: per questo alla fine il secondo posto ci sta stretto”.

Chiuso un capitolo comunque entusiasmante, dopo i test di autunno in Alabama e a Daytona, in vista della prossima 24 ore, già se ne sta per aprire un altro. Nel 2012 qualcosa cambierà nella Grand-Am.

Una variazione dei regolamenti difficile da interpretare. *“Ci sarà sostanzialmente un cambio di look della vettura”,* spiega Angelelli.

“Il “cupolone” sarà più piccolo, più basso, e con poche modifiche si collegherà al telaio attuale.

Bisognerà costruire un “body” nuovo, e al momento richieste non ce ne sono.

La General Motors è l’unico motorista ad aver accettato

la sfida. Noi del team Suntrust siamo fra i pochissimi team, tre in tutto,

collegati alla General Motors, e in grado di far fronte ai nuovi regolamenti, ma l’80 per cento dello schieramento non ci riuscirà”.

Una situazione particolare, che offrirà situazioni difficili da pronosticare.

“In gara quindi andranno sia vetture 2011 sia vetture 2012, con esiti al momento non prevedibili. Io correrò sempre con un telaio Dallara ma con una parte aerodinamica approntata dalla General Motors.

Personalmente mi considero molto fortunato a lavorare con la General Motors e di avere a disposizione il “body” 2012 pronto per la 24 Ore di Daytona. Il tempo è poco, non possiamo permetterci di arrivare lì senza essere competitivi, e stiamo lavorando duramente per ottenere il massimo da questa combinazione, telaio Dallara e “body” Corvette.”.

E continuare la sfida alla vetta della Grand-Am.





“Personalmente mi considero molto fortunato a lavorare con la General Motors e di avere a disposizione il “body” 2012 pronto per la 24 Ore di Daytona. Il tempo è poco, non possiamo permetterci di arrivare lì senza essere competitivi, e stiamo lavorando duramente per ottenere il massimo da questa combinazione, telaio Dallara e “body” Corvette”

Max Angelelli

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