



Al jaren wilde Giampaolo Dallara een eigen sportwagen, maar de inmiddels 83-jarige oprichter van het bedrijf dat naam en faam verwierf als constructeur van raceauto's, heeft tot de Stradale moeten wachten vooraleer die droom in vervulling ging.

Tekst Klaas Janssens Foto's Lennen Descamps

IN DE NAAM VAN DE VADER

In de autosport geldt Dallara al decennialang als een autoriteit. Sinds 1973 is de Italiaanse constructeur actief in de racerij en in die periode wist Dallara de ene zegekrans na de andere te veroveren. In belangrijke racedisciplines nog wel, van de Formule 1 tot het Wereldkampioenschap Endurance. Toch communiceren de Italianen nauwelijks over hun activiteiten en successen. Omdat de constructeurs waarmee ze samenwerken, gesteld zijn op discretie. Maar ook omdat Dallara die publiciteit niet nodig heeft.

Anders gezegd: de constructeur heeft werk genoeg. De windtunnel in thuisbasis Varano de' Melegari blaast onafgebroken, de simulator draait overuren en de infrastructuur groeit maand na maand. En dat momentum gebruikt de constructeur nu om de droom van oprichter Giampaolo Dallara waar te maken: een eigen sportwagen voor de openbare weg.

De in een oplage van 600 exemplaren gebouwde Stradale bundelt alle knowhow die de Italianen de afgelopen decennia verzamelden. Merkwaardig genoeg is het geen hypercar geworden, geen peperdure concurrent voor supersportwagens zoals de Aston Martin Valkyrie of de McLaren Senna. Bij Dallara weten ze nochtans wat dat inhoudt, want ze hielpen Bugatti met de Chiron, Maserati met de MC12 en Porsche met de 918 Spyder. Niet de prestaties, maar ouderwets rijplezier was voor de Stradale prioriteit nummer één. Op het circuit én op de openbare weg...

VORMVARIANTEN

De Stradale is leverbaar in verschillende configuraties, de ene al wat agressiever dan de andere. Onze testwagen draagt een gesloten koetswerk, dus met

voorruit en vlinderdeurtjes. Maar je kunt ook voor een open interpretatie gaan, desnoods zonder die bolle voorruit met centraal geplaatste ruitenwisser. Sterker nog, je hoeft niet eens te kiezen: even knutselen en het sportprototype wordt een barchetta. Zelfs die gigantische achtervleugel laat zich relatief eenvoudig plaatsen of weer verwijderen.

Die vaste spoiler staat er overigens niet voor de show, maar dient de downforce. Dallara beschikt zoals gezegd over een eigen windtunnel en heeft de nodige expertise in huis om de rijwind zo efficiënt mogelijk langs, over en desnoods door het koetswerk te leiden. De bodem is volledig vlak en in de frontsectie huist een diffusor die geactiveerd wordt wanneer je de achterspoiler monteert. Het resultaat? Tot 820 kilogram aan neerwaartse druk. Om een idee te geven: dat is meer dan de McLaren Senna.

ACROBATIE

Gewoon instappen en wegrijden is er in een auto als deze Dallara niet bij. De Stradale heeft geen volwaardige deuren; alleen de ruitjes zwaaien naar boven open. Zoals in een racewagen moet je eerst je voet zetten en daarna hopen dat de rest van je lichaam door het nauwe vlinderraam raakt. De smalle kuipjes hebben een harde zitting en het duurt even vooraleer je een goede rijhouding gevonden hebt. Want omdat de stoelen bevestigd zijn aan de basisstructuur, moet je aan de slag met de verschuifbare pedalenset, het verstelbare stuur en het veiligheidsharnas.

Eenmaal in de cockpit kijk je uit op een piepklein dashboard, dat nagenoeg linea recta uit een racewagen geplukt lijkt te zijn en de meest essentiële informatie voor je neus afficheert. Het digitale display



1 | Alle exemplaren zijn genummerd en dragen de handtekening van Dallara.

2 | De Dallara is in staat tot stevige vertragingen, zelfs zonder koolstofceramische remmen.

3 | Enkel de ramen zwaaien naar boven open, waardoor in- en uitstappen een hele opgave is.



Wie is Giampaolo Dallara?

GIAMPAOLO DALLARA werd geboren in 1936, in Varano de' Melegari nabij Parma, op een steenworp van waar vandaag Dallara's windtunnel staat. Voor zijn studies luchtvaarttechniek trok hij naar Milaan, waar hij in 1959 afstudeerde met een scriptie over een supersonische stuwstraalmotor. Nog datzelfde jaar begon Giampaolo te werken voor de Scuderia Ferrari, als assistent van technisch directeur Carlo Chiti. Hij was er in de weer met zowel de Formule 1-wagens als de sportprototypes van het Steigerende Paard. Na twee jaar stapte hij over naar Maserati, waar hij zijn ervaring in de racerij verder aanscherpte, om in 1963 naar Lamborghini te verkassen. In Sant'Agata Bolognese leidde Dallara het ingenieurs-team dat de legendarische Miura ontwikkelde.

Hoewel hij ook de ontwikkeling van de 350 GT en de Espada overzag, verlangde Dallara naar de racerij. Bij De Tomaso mocht hij zijn innovatieve ideeën in de praktijk omzetten. Hij bouwde er een door de luchtvaart geïnspireerde Formule 2-bolide, waarmee onze Jacky Ickx hoge ogen gooide. Al gauw stonden de F1-teams te vechten om Dallara aan te werven. Maar omdat hij onafhankelijk wilde blijven, startte hij zijn eigen bedrijf in 1972. Eerst deed hij wat werk voor Alfa Romeo Corse, daarna kwamen Williams F1 en Lancia Martini Racing op de deur kloppen. De trein was vertrokken...



is duidelijk en toont desgewenst allerlei telemetriegegevens, maar verwacht geen Apple CarPlay of Google Maps. Van USB-ingangen is evenmin sprake, zelfs een radio schittert door zijn afwezigheid. Daar is een goede uitleg voor: elke kilogram telt. Giampaolo Dallara noemt zich een fan van Lotus-goeroe Colin Chapman en diens queeste naar een zo laag mogelijk gewicht.

Laadmogelijkheden stonden helemaal onderaan op het prioriteitenlijstje. Je kunt wel wat spulletjes kwijt achter de stoelen en in de kont, maar veel meer dan een brandvrije racemuts, een paar raceschoenen en een overall krijg je niet mee. De Stradale is duidelijk geen gran turismo, maar toch gaat de spartaanse aanpak hand in hand met een piekfijne afwerking en een mooie materiaalkeuze.

WAT ANONIEME LOOK

Voor het koetswerkdesign ging Dallara aankloppen bij GranStudio iets verderop in Turijn. Al betwijfelen we of ze daar zo gelukkig waren met de opdracht, want veel speelruimte kregen de designers niet. Ze toverden een klassiek ogende sportwagen tevoorschijn, eentje met compacte proporties en een opvallend lange wielbasis. De in een carbon behuizing ondergebrachte koplampen geven de neus wat cachet en ook de mix van de smalle achterlichtunits en de ronde uitlaatpijpen intrigeren, maar een beauty kun je de Stradale moeilijk noemen.

De vorm volgt hier de functie en doet dat zelfs zo nadrukkelijk dat het lijnenspel iets generisch krijgt, zeker in de zilvergrijze lak van onze testwagen. Alsof je met een anoniem prototype rondrijdt, waarvan het merklogo angstvallig geheimgehouden wordt. Dat de gele badge op de neus bij niemand een belletje doet rinkelen, geeft de Dallara helemaal iets mysterieus.

De architectuur houdt het eenvoudig. De Stradale combineert een uit koolstofvezel opgetrokken zelfdragende structuur met aluminium subframes, de ophanging maakt gebruik van dubbele bovenliggende driehoeken en zowat volledig verstelbare schokdempers. Omdat de Italiaanse sportwagen niet meer dan 855 kilogram op de weegschaal zet, heeft hij geen koolstofceramische remschijven nodig om te

Ouderwets rijplezier was voor de Stradale prioriteit nummer één, op het circuit én op de openbare weg.





De bochtsnelheden waartoe deze Dallara Stradale in staat is, zijn ronduit indrukwekkend. Het mechanische sperdifferentieel achteraan helpt om het vermogen van de turbomotor zo efficiënt mogelijk op het asfalt te krijgen. De achterpartij laat zich ook makkelijk zetten, maar op een heel geleidelijke en perfect te controleren manier.

➔ schitteren. Ook een stuurbevestiging ontbreekt, net zoals een hoogtoerige zes-in-lijn of een roffelende V8: centraal achterin ligt zowaar een viercilinder.

'MAAR' 400 PK

De motor in kwestie is de drukgevoede 2,3-liter van de EcoBoost-familie, die Ford in zowel de Focus RS als de Mustang legt. De krachtbron ondergaat wel een kleine gedaanteverwisseling vooraleer hij in de Stradale belandt, want zowel de software als de hardware krijgt een flinke update. Bosch hielp Dallara bij het wegwerken van het turbogat, waardoor de vierpitter een stuk korter aan het gas hangt. Je kiest tussen twee rijmodi, waarvan de krachtigste een

piekvermogen van 400 pk paart aan een maximum-koppel van 500 Nm.

Power en daadkracht genoeg dus, maar echt sprankelen doet de Ford-motor niet. De nochtans gulle krachtonplooiing mist scherpste, en zelfs met de optionele sportuitlaat klinkt de motor wat banaal. Daardoor heb je niet altijd in de gaten hoe hard het eigenlijk gaat: aan 3,2 tellen heeft de Stradale genoeg om van 0 naar 100 km/u te sprinten. Maar het is vooral met zijn hernemingen dat deze Dallara een heleboel hoger aangeschreven en stukken krachtiger sportwagens de baard afdoet.

Het zou nog sneller kunnen, mocht de versnellingsbak wat vlotter schakelen. Dan hebben we het over de eveneens van Ford overgenomen handbak met zes



verhoudingen, die het racy karakter een beetje oneer aandoet met zijn iets te lange schakelwegen en wat luie geleiding. Wie trackdays hoger inschat dan een alpencol, kan ook voor de optionele gerobotiseerde versnellingsbak kiezen, een exemplaar met enkele koppeling en schakelpeels achter het stuur. Maar die werkt enkel fatsoenlijk als je er vol voor gaat.

VERGEVINGSGEZIND

Als een echte raceauto toont de Dallara zich bij lage snelheden nukkig en nerveus. Pas wanneer de snelheidsmeter de drempel van 50 km/u passeert, beginnen de mechanische onderdelen een coherent geheel te vormen, waardoor de initiële stress plaatsmaakt voor wat innerlijke rust. De polderwegen waarop deze kennismaking plaatsvindt, liggen er hobbelig en glad bij, maar de Stradale geeft geen krimp. Wat opvalt, is het absorptievermogen van het onderstel: voor een propvol circuittechnologie gestoken atleet gedraagt deze Italiaan zich bijzonder beschaafd en verrassend meegaand op slechtere wegen. De banden, de ophanging en het stuur communiceren luid en duidelijk, waardoor je ruggengraat langzaam maar zeker versmelt met de uit koolstofvezel opgetrokken basisstructuur. Echt comfortabel zouden we de Italiaanse sportwagen niet noemen, wel verrassend vergevingsgezind.

Die set-upkeuze heeft heel wat voeten in de aarde gehad. De afstelling was aanvankelijk in handen van testrijder Marco Apicella, de man met de kortste F1-carrière uit de geschiedenis. In 1984 verving hij onze Thierry Boutsen bij het Jordan-team en beslechtte hij de Grote Prijs van Italië op het circuit van Monza. Bij de eerste bocht zaten zijn race en zijn F1-loopbaan erop, want na een aanrijding moest hij naar de kant met een beschadigde achterophanging. Die Apicella ging voor hardcore: de Dallara-competitiegeest indachtig moest de Stradale een radicale racewagen met een nummerplaat zijn.

Tot de legendarische Loris Biscocchi zich met de Stradale kwam bemoeien. Net zoals Giampaolo Dallara heeft Biscocchi een rijk Lamborghini-verleden, al vergaarde hij vooral faam als testpilot voor hogesnelheidsmonsters van Bugatti, Koenigsegg en Pagani. Hij kon Dallara ervan overtuigen de Stradale

echt 'stradale' te houden, met als argument dat "er al genoeg beenharde maar nauwelijks bruikbare circuitspeeltjes zijn". Het resultaat? Een uitgebalanceteerde afstelling, eentje die ook werkt als het asfalt niet afgeboord wordt met rood-witte kerbstones.

INDRUKWEKKEND

De aanpak en de voorkeur van Biscocchi indachtig krijgt het stuur geen razendsnelle afstelling, maar de feedback is van een torenhoog niveau. Je kijkt en je stuurt, zonder interferenties. De remmen vragen wat gewenning. De lange slag maakt het afremmen met de rechervoet moeilijk, terwijl het pedaal nogal bruusk aangrijpt. Maar aan stopkracht geen gebrek, en zelfs zonder koolstofceramische schijven staat de Stradale sneller stil dan je denkt: 31 meter volstaat om van 100 km/u tot volledige stilstand te komen.

Echt indrukwekkend wordt het wanneer het parcours begint te kronkelen. Deze sportwagen lijkt nog nooit van onderstuur gehoord te hebben. De verschillende bandenmaat voor- en achteraan helpt om razendsnel in te sturen, het mechanische sperdifferentieel tussen de aangedreven achterwielen om de turbokracht zo efficiënt mogelijk op het asfalt te zetten. Bij het uitkomen zet deze Dallara zijn kont graag wat breder, zonder aan de algemene stabiliteit of de daadkracht van het chassis te raken. De wagen lijkt wel de pivoteren rond de heupen van de bestuurder, zodat je billen als eerste weten wat de auto eigenlijk van plan is. En dat gaat allemaal zo geleidelijk dat je de indruk krijgt tot op de millimeter precies te kunnen rijden.

Nu is het moeilijk in te schatten waar de limieten van deze Stradale juist liggen, toch op de openbare weg. Zelfs op de standaardbanden zouden bochtsnelheden met een zijdelingse kracht van 2 g tot de mogelijkheden behoren. Dallara heeft met andere woorden een franjeloze reuzendoder gebouwd, eentje die veel krachtigere en veel complexere supersportwagens het vuur aan de schenen kan leggen. De zoektocht naar aerodynamische efficiëntie en het gebruik van vederlichte composietmaterialen heeft niet geleid tot een chronometerkampioen, maar wel tot een auto waarmee je ook naast het circuit een heleboel plezier kunt beleven. ■

1 | De stoelen zijn bevestigd aan de kooistructuur van de auto; de rijhouding regelen doe je met de verstelbare pedalen.

2 | De Stradale heeft een uitgekende stroomlijn: de rijwind wordt op, langs en hier en daar zelfs door het koetswerk geleid.

3 | Het interieur is dat van een echte racewagen. Luxe of hightechsnuffjes hoef je hier niet te verwachten.