

dallara

Nr. 8
Anno 2010

MAGAZINE

PUBLISHED
BY DALLARA

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

THE PURSUIT OF EXCELLENCE

AUTOMOTIVE

COME NASCONO E VENGONO
SVILUPPATE A VARANO
LE PIÙ RAFFINATE DREAM CAR
DEI GRANDI MARCHI STRADALI



FORMULA 3

TRENT'ANNI DI VITTORIE DALLARA IN TUTTI
I CAMPIONATI MONDIALI DEDICATI ALLA
SERIE CADETTA. SCOPRIAMO NUMERI E RAGIONI
DI UN SUCCESSO LUNGO 200 TRIONFI





IL SEDICI NOVEMBRE A INDIANAPOLIS È STATO DATO IL PRIMO COLPO DI PALA DELLA FACTORY DALLARA DOVE SARÀ COSTRUITA LA NUOVA VETTURA PER LA INDYCAR. UN PASSO STORICO NELLA COLLABORAZIONE FRA EUROPA E USA NEL CAMPO DEL DESIGN E DELLA PRODUZIONE DI MACCHINE DA CORSA: 9000 METRI QUADRATI, 80 POSTI DI LAVORO, E LA POSSIBILITÀ PER IL PUBBLICO DI “VIVERE” IL BRIVIDO DELLA GARA NEL NUOVO SIMULATORE

Il primo passo è fatto. In Italia diremmo che la prima pietra è stata posata, gli americani usano il termine “groundbreaking”. Martedì scorso 16 novembre a Speedway, quartiere di Indianapolis che prende nome dal circuito centenario, tutta la comunità della Indycar ha celebrato il rito del “via ai lavori” per la costruzione della nuova sede della Dallara in cui nascerà la IndyCar del 2012: piloti ed ex piloti, ingegneri, meccanici, giornalisti, team manager, fornitori, autorità locali e nazionali hanno formalmente e affettuosamente accolto Dallara come catalizzatore di una rinascita economica, tecnica e culturale da tanti decenni attesa. La cerimonia è stata semplice e originale, in perfetto stile americano. Una fila di badili a disposizione di circa trenta personalità di rilievo: il sindaco di Indianapolis, il vice Governatore dello Stato dell’Indiana, la famiglia Hulman-George al completo, i vertici dell’ Indianapolis Motor Speedway, della Indycar Racing, della Indy Racing Experience e, nel duplice ruolo di benvenuti ospiti e futuri padroni di casa, l’ingegner Dallara con alcuni stretti collaboratori.

Il progetto prevede un investimento di circa 7 milioni di dollari per la realizzazione di un centro di ingegneria che sarà operativo tra dodici mesi e comporterà l’assunzione di oltre 80 tecnici altamente qualificati.

“È la realizzazione di un sogno”, ha detto Stefano De Ponti, direttore delle attività della Dallara negli Stati Uniti, commentando il frutto della collaborazione fra le due rive dell’Atlantico nella progettazione e produzione di macchine sportive. La nuova sede della Dallara si estenderà

su una superficie di oltre 9000 metri quadrati, con vista sulle tribune del circuito e sarà il perno di un ampio progetto di riqualificazione urbanistica dell’intero quartiere, reso possibile dalla tenace opera di Scott Harris, direttore della “Speedway Redevelopment Commission”.

Questa commissione, incaricata dallo stato dell’Indiana, dalla città di Indianapolis, dai proprietari del circuito e da parte di tutta l’industria locale legata alle competizioni automobilistiche, ha concentrato le risorse facendo leva sulla lunga tradizione locale

per rilanciare un settore ad alto contenuto tecnico, economico e culturale.

Il centro, completato da un simulatore di guida di altissimo livello, sarà il catalizzatore per una stretta collaborazione con le locali università e comprenderà una zona dedicata alla costruzione della nuova Indycar e un’area per la “Indy Racing Experience”, distributore di ricambi Dallara e promotore di iniziative ad essa correlate quali vetture Indycar biposto e “street legal”.

I visitatori del complesso avranno a



L'AVVENTURA È COMINCIATA



Da sinistra, **Andrea Toso**, Head of R&D and US Business Leader Dallara; **Stefano De Ponti**, US Director of Operations Dallara; **Paola Santini**, console onorario italiano ad Indianapolis; **Angelica Dallara**, Presidente di Dallara Engineering; **Andrea Pontremoli**, CEO and General Manager Dallara; **Gian Paolo Dallara**, Presidente Dallara; **Joe Kennedy**, Co-Owner della Indy Racing Experience (IRE), partner Dallara negli USA; **Jeff Sinden**, Co-Owner della Indy Racing Experience (IRE), partner Dallara negli USA; **Sam Garrett**, U.S. Technical Liaison Dallara; **Padre Phil**, prete cattolico ufficiale della Indycar Series

disposizione: un'area espositiva permanente, un ristorante tematico, un "gift shop", un'area riservata a congressi e convegni aziendali, potranno vedere come le vetture sono progettate e assemblate e sperimentare al simulatore di guida l'emozione che i piloti professionisti provano quando, con grande coraggio, percorrono ad oltre 350 km/h le curve del

circuito poco distante.
"Tutti – ha aggiunto Stefano de Ponti – potranno vivere il sogno di guidare una Indycar".
 Un'esperienza totale, come ha spiegato Scott Jasek, uno dei tre soci della Indy Racing Experience: *"Chiunque potrà accompagnare i propri figli, osservare i tecnici assemblare dal vivo le vetture*

Indycar, addirittura guidarle in un ambiente virtuale ma molto realistico, e fermarsi anche al ristorante interno per un momento di relax".
 Una tappa fondamentale nel quarantennale percorso sportivo e imprenditoriale della Dallara, improntata alla scoperta di nuovi orizzonti e allo sviluppo di idee innovative.



200 VOLTE

FERDINANDO CONCARI, PAPÀ DELLA F3, RACCONTA I SUCCESSI DELLA VETTURA



DALLARA

LA STORIA,
GLI ANEDDOTI,
LA DIFFICILE
COMPETIZIONE
CONTRO
GLI INGLESI,
LE SFIDE FUTURE

A ma sciare e, non da molto, anche le due ruote: dal suo paese di origine in provincia di Parma, Fontanellato, è arrivato in bici prima fino a Praga e poi anche fino a Kisslegg, paesino della Germania gemellata con la sua cittadina! Classe 1959 è dal 1984 in Dallara: praticamente una vita. Ci accoglie nella sua “casa” lavorativa, l’ufficio tecnico della Dallara, dove per tutti è un’icona e dove per tutti è “Il Nando”. Per l’anagrafe è Ferdinando Concari, ingegnere meccanico, che in venticinque anni di esperienza in Dallara, insieme ai suoi colleghi, di vetture ne ha viste e progettate tante: dal telaio per l’IRL, alla prima F1 del 1988, dalla Ferrari SP333 a quello che poi sarebbe diventato il suo grande “amore”, la Formula 3, per la quale è responsabile di progetto da molti anni ormai. Considerata la scuola guida per eccellenza dei piloti, con gran parte dei protagonisti della F1 di oggi che sono passati per la F3, la categoria è quasi un passo “obbligato” per essere competitivi nei grandi palcoscenici: estremizzando, qualcuno dice che “saltare” la Formula 3 sarebbe come andare all’università senza aver fatto bene le superiori. Per la Dallara è stata il punto di partenza, la chiave di successo e forse la sua vettura simbolo, insieme all’IRL. Con l’ingegnere Concari abbiamo provato a fare un conto dei campionati vinti dalle monoposto “made in Varano” e, compreso i campionati del 2010, ne abbiamo contati 142, fra cui spiccano 26 titoli italiani, 18 inglesi, 18 tedeschi, 16 giapponesi e 13 francesi. Senza contare le vittorie in gare internazionali, da Macao a Monaco, dal Master di Zandvoort al Gp di Korea, che sono 54 in totale. Considerando anche quelli, arriveremmo a circa 200 vittorie targate Dallara. Grazie a questi risultati la casa parmense è riuscita conquistare il 90% dell’attuale mercato mondiale, diventando quasi monopolista.

Ingegnere Concari, quasi 200 successi realizzati in tutto il mondo. Un traguardo importante e impressionante. Si ricorda a



quando risale il primo e chi ne furono i protagonisti?

“Si è partiti dall’Italia, entrando nella categoria nel 1978. Nel 1980 c’è stata la prima vittoria con il toscano Guido Pardini, telaio Dallara, motore Toyota”.

Quando il prodotto Dallara ha iniziato a tracciare il solco rispetto alla concorrenza?

“Probabilmente con la progettazione e costruzione del primo telaio in carbonio nel 1985, tra l’altro il primo completamente sviluppato in galleria del vento. Quella vettura, guidata dallo svizzero Franco Forini si aggiudicò

il campionato italiano. Campionato che abbiamo sempre vinto dal 1985 ad oggi, tranne una “pausa” che ci siamo presi nel 1990”.

Qual è il campionato storicamente più “prestigioso”?

“Sicuramente quello inglese ed anche uno dei più duri da conquistare. Dal 2004 è nata l’Euro Series che, per un periodo, ha preso un vigore tale da insidiare quello inglese come competitività, interesse e visibilità”.

È stata dura “conquistare” la Gran Bretagna, la patria delle corse, battendosi con marchi



“ANCORA OGGI, TUTTI LA CONSIDERANO LA MIGLIORE SCUOLA GUIDA PER PILOTI OLTRE CHE UN OTTIMO BANCO DI PROVA PER TEAM E RACE ENGINEERS. SI DICE ANCHE CHE LA FIA STIA PENSANDO AD UNA F3 INTERNAZIONALE, UN PICCOLO MONDIALE CHE COMPRENDA LE GRANDI CLASSICHE. È UNA SERIE, DUNQUE, CHE DIFFICILMENTE TRAMONTERÀ IN FUTURO”

come Reynard, Ralt, Lola e, magari, con lo scetticismo anglosassone nei confronti di un “brand” italiano?

“Sì, sinceramente non è stato facile. Nel campionato italiano fino al 1985 c'erano Ralt e Reynard. Con la vittoria del 1985 in Italia, abbiamo poi cominciato a “conquistare” l'estero. Nel 1986 abbiamo venduto le prime macchine in Francia e in Germania. Nel 1987 abbiamo vinto il campionato sia in Francia che in Germania. E poi, da lì, in tutto il mondo. Nonostante i nostri successi, nessun inglese voleva acquistare una vettura italiana. Fino al 1993, anno in cui un piccolo team, con il pilota Warren Hughes, comprò una Dallara F393 che aveva spinto l'aerodinamica ad altissimi livelli, ed incominciò a vincere le gare. Anche gli altri team furono “costretti” ad acquistare una Dallara per restare competitivi e da quel momento in poi la roccaforte inglese fu espugnata”.

Qual è il “competitor” più stimato da Dallara?

“I competitor sono tutti da “stimare”. Prima ci sono stati Ralt e Reynard, poi la Martini, la Lola, la Tom's e la Dome. Negli ultimi anni l'attuale presenza competitiva è rappresentata dalla francese Mygale. C'è sempre qualcuno da tenere sott'occhio ed è per questo che noi cerchiamo di essere sempre un passo avanti alla concorrenza, in termini di innovazione ed attenzione al cliente”.

È stato difficile entrare nel mercato della F.3 giapponese?

“Facile non è stato. Abbiamo venduto la prima macchina ad un team motorizzato Nissan nel 1988. Poi nel 1989 anche ad un altro team motorizzato Honda. Fino al 1994 abbiamo lottato con la Tom's, motorizzata Toyota, che ci ha dato filo da torcere. Con il cambio di regolamento nel 1995, la Tom's decise di non continuare ad investire nella macchina e di comprare una Dallara. Lo stesso filo da torcere che ci ha dato Dome tra il 2000 ed il 2005, per poi passare anche loro ad una Dallara”.



Qual è, visto da Dallara, il futuro della F.3?

“Ancora oggi, tutti la considerano la migliore scuola guida per piloti ed anche un ottimo banco di prova per team e race engineers, in quanto sono possibili molte modifiche in termini di set-up e di pezzi di carrozzeria (pance, cupolini ecc...). Nonostante la crisi dell'Euro Series, non ci sono segnali che la danno in declino. Si dice anche che la FIA stia pensando ad una F3 internazionale, un piccolo mondiale che comprenda le grandi classiche. E' una serie, dunque, che difficilmente tramonterà in futuro”.

Difficilmente tramonterà anche l'impegno

e la professionalità di Ferdinando Concari, che ci lascia “di corsa”, come una Dallara, perché impegnato fino al collo con la progettazione della nuova F3 per il 2012, di cui ancora non può svelare niente.

Ci saluta l'ingegner Concari, per tutti in Dallara “il Nando”, per la storia della F3 un grande tecnico, con venticinque anni di esperienza e con una conoscenza della vettura che in pochi possono vantare. Per la Dallara, si prospettano ulteriori vittorie, con la quota 200 che probabilmente non tarderà ad arrivare.

Alessandro Santini



Il palmares

142 CAMPIONATI NAZIONALI

- 26 ITALIA**
- 13 FRANCIA**
- 18 GERMANIA**
- 18 GRAN BRETAGNA**
- 12 SVIZZERA**
- 16 GIAPPONE**
- 17 SUD AMERICA**
- 8 REPUBBLICA CECA**
- 6 RUSSIA**
- 8 EURO SERIES**

54 GARE INTERNAZIONALI

- 8 MONACO GP**
- 19 MACAO GP**
- 20 MASTERS**
- 7 KOREAN GP**

FRA LA VIA EMILIA

NON SOLO EUROPA: LA DALLARA TRIONFA ANCHE NEI CAMPIONATI PIÙ "ESOTICI", DA QUELLO AUSTRALIANO A QUELLO GIAPPONESE PASSANDO PER IL SUDAMERICA

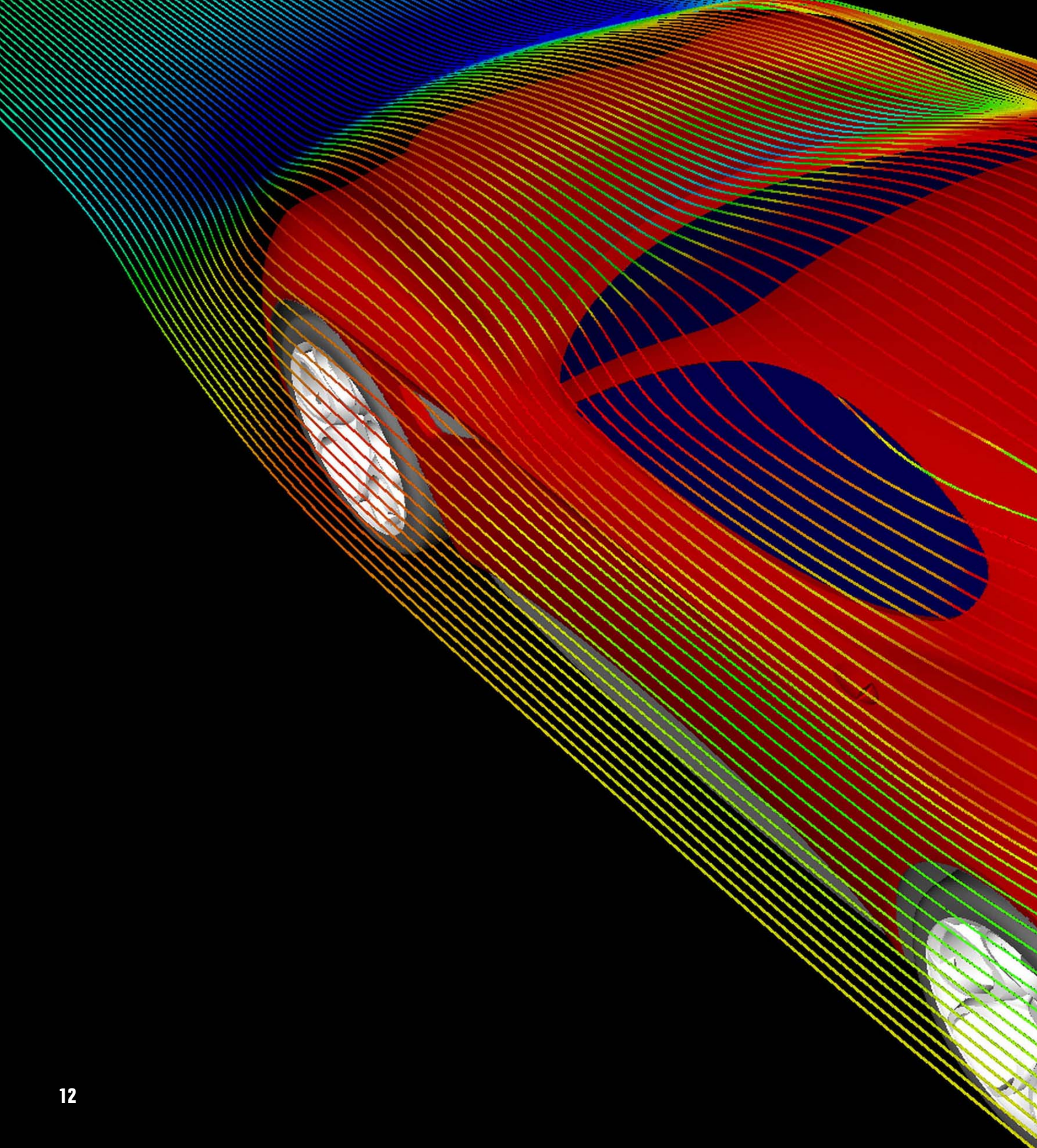
Non è solo in Europa che il marchio Dallara ha monopolizzato i vari campionati della F3. Le monoposto della categoria cadetta realizzate nella factory italiana hanno infatti riempito gli schieramenti ovunque nel mondo: Asia, Oceania, Sud America. Sparita la F3 Asia alla fine del 2008, dove comunque le vetture al via erano tutte Dallara, è il Japanese F3 Championship a tenere banco. Un campionato importante, creato nel 1979, perché vede coinvolte in forma semi ufficiale Honda e Toyota, con la presenza anche della Nissan in forma privata. Sul campo, le Dallara 309 e le 306, raggruppate nella National Class per un totale di una ventina di iscritti. Il titolo 2010 è andato a Yuji Kunimoto, fratello di Keisuke, che già si era imposto nella categoria e a Macao due anni fa. Scendendo più a sud, troviamo il F3 Australian Championship. Nato nel 2006, presenta da sempre solamente monoposto Dallara, modello 307 e

304, spinte dai più disparati propulsori: Mercedes, Mugen, Renault-Sodemo, Opel-Spiess. Il campionato ha conosciuto una flessione e sugli schieramenti di partenza non vi erano più di dieci concorrenti. Il finale di campionato è stato emozionante, il titolo è stato assegnato all'ultimissima gara di Sandown Park, a Melbourne, ed ha premiato Ben Barker che ha preceduto per soli cinque decimi il suo diretto rivale Mitch Evans. Dal 1987 c'è invece il F3 Sudam che coinvolge Brasile, Argentina, Uruguay ed ha sempre avuto nella Dallara il principale punto di riferimento. Una serie che propone il motore unico Berta-Ford che offre 255 cavalli, il numero più elevato in quanto a potenza per ciò che riguarda la categoria F3. Il campionato (una quindicina i piloti presenti), quest'anno ha visto prevalere Yann Cunha, ma il suo albo d'oro è ricco di nomi che hanno calcato la F1 come Cristian Fittipaldi, Ricardo Zonta e Nelson Piquet junior.



IL WEST







LA STRADA GIUSTA

LA GRANDE ESPERIENZA E IL RAFFINATO KNOW-HOW DI DALLARA DA DIECI ANNI SONO ANCHE AL SERVIZIO DEI GRANDI MARCHI AUTOMOBILISTICI EUROPEI CHE SI AFFIDANO ALLA FACTORY EMILIANA PER SVILUPPARE I LORO BOLIDI STRADALI. ECCO, DAL PROGETTO DI BASE AGLI STUDI DI AERODINAMICA E ALLA REALIZZAZIONE DEI PROTOTIPI, COME NASCE UNA DREAM CAR

Forti di una lunga esperienza maturata con impegno nel mondo delle corse, Dallara da una decina di anni si è affacciata al settore “veicoli stradali”, dedicandosi allo sviluppo di vetture ad alta prestazione in collaborazione con le più grandi Case motoristiche europee. Una collaborazione che ha dato alcuni esiti di assoluto prestigio come la Bugatti Veyron, l’Alfa 8C e la KTM X-Bow. I punti di forza della Dallara nel settore dell’Automotive consulting sono la diretta conseguenza di tanti anni di successi in pista: conoscenza tecnica, flessibilità della struttura, affidabilità degli ingegneri e competenza dei dirigenti.



Tutte qualità che hanno consentito nel corso degli anni di stabilire solidi e stretti legami con marchi di assoluta eccellenza. Ogni cliente del settore Automotive Consulting di Dallara beneficia di un programma specifico, stabilito e pianificato attraverso una serie di riunioni, e all'inizio può scegliere se essere coinvolto in tutti gli "step" decisionali, o limitarsi a ritirare il prodotto finale alla scadenza prestabilita: solo un rapporto costante e confidenziale può condurre, secondo la collaudata filosofia Dallara, ai risultati di piena soddisfazione e assoluta qualità che sono l'obiettivo della factory emiliana. Anche in questa ottica l'azienda ha compiuto un grosso sforzo per dotarsi di un preciso Sistema di Gestione Aziendale certificato ISO 9001.

La "trama di sviluppo" di ogni singolo progetto parte da uno studio di stile, passa per la definizione dei contenuti tecnici e prestazionali per arrivare sino alla produzione di veri e propri prototipi marcianti. Il tutto in un ambiente di assoluta riservatezza che comprende uffici di progettazione e zone di assemblaggio dedicate e ad accesso controllato. Dallara è in grado di fornire un servizio di Project management "cucito su misura" sulle esigenze del cliente, che parte dalla gestione delle sole attività operative interne ma può allargarsi al coordinamento globale del progetto e addirittura alla gestione dei partner tecnici e di tutte problematiche che coinvolgono i fornitori.

Grazie all'ampio e dettagliato database di cui dispone l'azienda, il team di progetto è in grado di stabilire in tempi rapidi tecnologie, componenti e materiali più adatti alla natura del prodotto. Grazie alla disponibilità dei migliori software esistenti sul mercato, gli ingegneri Dallara, sono inoltre in grado di supportare e indirizzare le varie fasi del progetto con analisi

strutturali FEM (Finite Element Method). Negli ultimi anni, fra l'altro, l'utilizzo di sistemi "full scale" in carbonio ha permesso di simulare crash-test i cui valori sono stati pienamente confermati dai test omologativi reali, sia in America sia in Europa.

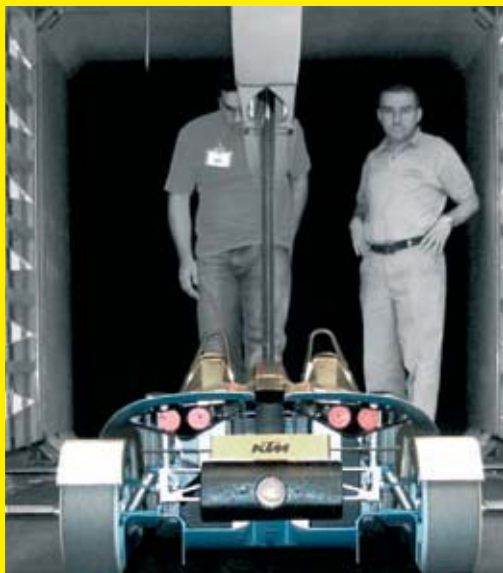
Per quanto riguarda lo sviluppo aerodinamico delle vetture stradali, il punto di partenza è lo studio di stile che deve combinare caratteristiche del brand e target di mercato. Il passo successivo è il raggiungimento dei traguardi prestazionali e di confort prefissati. Grazie alla lunga esperienza maturata nel campo sperimentale e numerico, e alla disponibilità di una raffinata galleria del vento e della tecnologia CFD, gli ingegneri Dallara sono in grado di offrire pacchetti di sviluppo aerodinamico a costo contenuto e in tempi ridotti, selezionando le soluzioni migliori per il collaudo e la produzione. Uno dei fiori all'occhiello di Dallara sono le analisi e simulazioni delle prestazioni dei veicoli con l'ausilio di codici "multi body": un vasto archivio di spettri di carico, geometrie e cedimenti delle sospensioni, caratteristiche degli pneumatici, parametri inerziali e aerodinamici accumulato in oltre quindici anni permettono agli ingegneri di modellare al computer un veicolo completo. E' addirittura possibile analizzare la dinamica e la sicurezza del veicolo in situazioni di emergenza, oppure simulare in ogni dettaglio manovre non statiche come il cambio di corsia, la frenata, il rilascio e l'applicazione dell'acceleratore in curva, estendendo l'analisi di prestazione ad un intero giro di pista o a un particolare profilo stradale. Dallara infine è in grado - grazie alla disponibilità di un "parco tecnologico" che spazia dalla carpenteria all'utilizzo di macchine a controllo numerico di ultima generazione - di completare l'intero processo attraverso la realizzazione,

in tempi brevi, di prototipi marcianti. Il naturale complemento di attività di progettazione e simulazione è infatti lo sviluppo del veicolo in laboratorio e su strada: nessuna simulazione può replicare la realtà, quindi Dallara confronta costantemente i dati ottenuti da queste analisi con quelli ricavati dalle prove in circuito o su strada attraverso attrezzature estremamente professionali dotate di sofisticatissimi sensori.

La qualità della produzione è costantemente verificata attraverso un accurato processo di controllo dei pezzi prodotti, grazie ai più aggiornati sistemi di misura, e nel corso degli anni Dallara ha sviluppato per questo procedure di laboratorio per misurare, in breve tempo e con elevata precisione, le caratteristiche elastometriche dei veicoli. Grazie allo speciale banco "seven post" e di un banco per condurre prove di fatica su singoli componenti o su gruppi ruota, possono essere condotte prove di resistenza e rigidità, mentre il consolidato rapporto con i più importanti centri di prova europei permette a Dallara di scegliere la migliore soluzione di prova in realazione alle esigenze di sviluppo, organizzando e gestendo - su richiesta - l'intera sessione di sperimentazione.



Servizi automotive Dallara



Gestione di progetto

- Impostazione di progetto e definizione di specifiche tecniche
- Studio concettuale e finalizzazione
- Sospensioni, scocca e carrozzeria
- Strutture di assorbimento di energia
- Packaging dei sistemi (freni, benzina)
- Installazione motopropulsore
- Distinta base e manuali

Analisi strutturali

- Studio statico e dinamico dei crash omologativi
- Simulazione dei misuse test
- Dimensionamento a fatica dei componenti
- Raggiungimento di parametri di rigidità e valori di frequenza propria prefissati



Sviluppo aerodinamico

- Studio di stile
- Pacchetti di sviluppo aerodinamico a budget contenuto elaborati con test in galleria del vento e con la tecnologia CFD (Computational Fluid Dynamics)
- Analisi termiche, acustiche e di confort aerodinamico
- Reverse Engineering



Dinamica del veicolo

- Utilizzo di codici Multi-body
- Metodologie di analisi elasto-cinematica
- Simulazioni di manovre complesse e non stazionarie
- Simulazioni di un giro di pista e di un prefissato profilo stradale

Realizzazione di prototipi

- Realizzazione in tempi brevi di prototipi marcianti
- Controllo dimensionale e qualitativo dei pezzi prodotti

Sviluppo veicolo in laboratorio e su strada

- Misura elasto-cinematica dei veicoli
- Prove di rigidità e resistenza con banco "seven post"
- Confronto dei dati di laboratorio con quelli rilevati in pista e su strada
- Gestione e organizzazione della sessione di sperimentazione





IL PREMIO

AND THE WINNER

“Ed il vincitore è...Dallara!”

Non siamo alla notte degli Oscar, ma allo Smau (Salone Macchine e Attrezzature per l'Ufficio) di Milano che dal 20 al 22 ottobre ha ospitato la 47° edizione della principale fiera italiana dedicata all'Information & Communication Technology (ICT).

Anche quest'anno si è registrato un “pienone”: circa 50.000 visitatori hanno “inondato” il salone per tre giorni di incontri tra aziende fornitrici di soluzioni tecnologiche, mondo delle imprese e pubbliche amministrazioni, con un calendario di momenti formativi e informativi (oltre 300 workshop e 600 relatori) ed eventi di alto livello.

Una piattaforma che è anche una vetrina senza divisioni, dove il visitatore può toccare con mano oltre 100 novità di prodotto che rappresentano le migliori soluzioni e novità dell'industria ICT, con aziende del calibro di Adobe, Canon, Cisco, Dell, Epson, Fastweb, Fujitsu, Google Enterprise, Hp, Ibm, Intel, Intesa Sanpaolo, Microsoft,

Olivetti, Oracle, Samsung, Sap, Sony, Toshiba, Unicredit e molti altri ancora. In questo contesto, in collaborazione con il politecnico di Milano, lo Smau ha deciso di fare del “Premio Innovazione ICT” il cuore del suo evento inaugurale: in questo modo i riflettori si sono accesi sui veri protagonisti dell'innovazione, ovvero su quelle aziende ed enti pubblici italiani che grazie ad investimenti in progetti tecnologici hanno vinto la loro sfida con il mercato, innovando con successo il proprio business attraverso le tecnologie digitali e generando un meccanismo virtuoso di condivisione delle esperienze di eccellenza.

Come finalisti sono stati selezionati oltre 200 casi di successo, suddivisi in 16 categorie, dalle architetture IT alla business intelligence, dagli acquisti alle risorse umane, dal retail al marketing. Presentato da Sergio Terzi della “School of Management” del politecnico di Milano e consegnato dal presidente della fiera, Ferruccio Macola, il premio

per innovazione ICT nella progettazione è andato proprio alla Dallara, insieme al produttore di elettrodomestici Indesit.

La motivazione ufficiale recitava così: “Per l'eccellenza tecnologica al servizio di una continua innovazione, pronta a spingersi oltre i limiti delle tecnologie virtuali, per modificare radicalmente i propri processi operativi ed aprire nuove linee di business”.

Siamo andati a trovare l'Ad della Dallara, nonché ex Ad di Ibm, che di innovazione e tecnologia, le urne competitive del ventunesimo secolo, ne ha fatto quasi una “ragione di vita”: l'ingegner Andrea Pontremoli.

Ingegnere, quali sono secondo lei i fattori che hanno portato lo Smau a scegliere la Dallara?

“Noi siamo cresciuti e stiamo crescendo molto in ambito ICT. Abbiamo investito, innovando, in molteplici direzioni. Nella costruzione della vettura, per esempio facciamo leva su quattro modelli



ALLO SMAU DI MILANO LA DALLARA SI AGGIUDICA IL PREMIO PER L'INNOVAZIONE ICT

sviluppati e personalizzati internamente da parte del nostro team di giovanissimi ingegneri. Facendo leva sul nostro know-how e competenze, abbiamo così impiegato strumenti ICT convenzionali in maniera innovativa, contenendo notevolmente i costi ed ottenendo ottimi risultati”.

In quali altre direzioni vi siete mossi?

“Nell’analisi fluidodinamica (CFD) e nell’analisi strutturale (FEM) attraverso sistemi di High Performance Computing (HPC) abbiamo ridotto drasticamente i tempi di calcolo. Per i tempi necessari ad analisi non lineari di crash vettura siamo passati, per esempio, da 5 giorni ad una notte. Per l’aerodinamica e le sessioni in galleria del vento, dall’utilizzo dei file Excel siamo arrivati ad un sistema informativo di analisi dati e condivisione informazioni, ad un database comune, multiutente, completamente sviluppato internamente in base alle nostre esigenze. Infine, per la gestione della conoscenza aziendale nel suo complesso, abbiamo

virtuali: di dinamica del veicolo, di aerodinamica con il CFD, di analisi strutturale e di progettazione al CAD. L’ultima nostra “invenzione” è un simulatore di guida di ultimissima generazione, un investimento di circa 10 milioni di euro. Mentre nella dinamica del veicolo “tradizionale” la vettura è guidata da un computer, qui sarà guidata da un pilota in carne ed ossa che proverà le stesse sensazioni della pista, testando una macchina prima ancora che sia stata costruita. In base alle sensazioni che il pilota proverà, gli ingegneri potranno quindi modificare la progettazione della vettura e quella che verrà prodotta, praticamente, sarà già stata testata. La piattaforma è stata implementata tramite l’impiego di hardware sviluppati insieme ad un partner e di software open source,

appena installato una piattaforma che consentirà di riorganizzare e gestire tutto il nostro know-how e di controllare i dati di processo e di prodotto in ogni sua fase del ciclo di vita.

L’obiettivo è trasformare i dati “sparpagliati” in azienda (numeri, date, nomi) in informazioni (testi, documenti, immagini) e poi attraverso la tecnologia e la collaborazione tra persone “sublimare” le informazioni in conoscenza (concetti, relazioni) ed infine in competenza e capacità d’azione”.

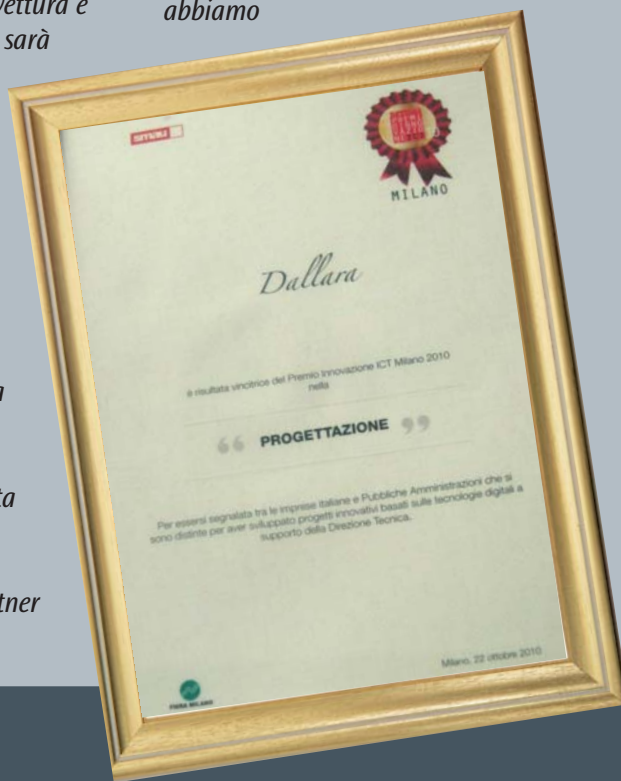
Come pensate di gestire e tenere uniti tutti questi elementi?

“È attivo in azienda un progetto, denominato “Collaboration”, il cui scopo è creare un insieme di strutture, strumenti e strategie volte a favorire la comunicazione e la condivisione delle informazioni in ambito aziendale. E per “innescare” tale circolo virtuoso facciamo proprio leva sull’informatica, le tecnologie e le filosofie web 2.0.

Interessante. Ma cosa c’entra tutto ciò con le auto da corsa?

“La nostra intenzione è proprio di utilizzare i modelli virtuali sopra descritti e le innovazioni implementate in ambito ICT a supporto della progettazione, così da permettere ai nostri ingegneri di costruire un completo ed integrato modello virtuale di vettura, di capire come il prototipo apparirà e performerà, prima ancora che un singolo componente venga prodotto”.

Se come diceva John Maynard Keynes, “la difficoltà non sta nel credere nelle nuove idee, ma nel fuggire dalle vecchie”, qui in Dallara la sensazione è che di vecchio ci sia ben poco.



Alessandro Santini

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