



## Galleria del Vento, nuova tecnologia per simulare l'effetto suolo

**Con un investimento di 4 milioni di euro Pininfarina si attrezza per entrare nel mondo del racing e amplia la gamma dei servizi offerti ai clienti.**

Torino, 30 ottobre 2006. Si chiama **T-Belt** e utilizza in contemporanea **3 nastri**. È il nuovissimo Sistema di **Simulazione dell'Effetto Suolo** installato nella **Galleria del Vento Pininfarina** di **Grugliasco** (Torino), inaugurato oggi alla presenza del Presidente e AD del Gruppo Pininfarina, **Andrea Pininfarina**, del Direttore del Centro Ricerche Aerodinamiche e Aeroacustiche Pininfarina, **Antonello Cogotti**, dell'Assessore regionale all'Innovazione, **Andrea Bairati**, e del Sindaco di Grugliasco, **Marcello Mazzù**.

La nuova tecnologia, che ha comportato un **investimento di 4 milioni di euro**, sostituisce il sistema a nastro singolo, installato nel '95, che - primo nel mondo - aveva offerto la possibilità di effettuare test di vetture in scala 1:1 simulando al meglio gli effetti aerodinamici derivanti dalla rotazione delle ruote e dal movimento relativo tra la vettura ed il suolo stradale.

*"In Pininfarina investiamo continuamente nei programmi di ricerca e innovazione tecnologica in tutte le aree di attività in cui siamo presenti – commenta **Andrea Pininfarina**. – Nel caso della Galleria del Vento, l'innovazione ci consente di affrontare nuove opportunità di business in settori che finora non abbiamo esplorato, come quello del **racing**".*

Questo ulteriore investimento rientra in un programma di **espansione dei servizi offerti** dal Gruppo Pininfarina ai costruttori automobilistici: la Galleria del Vento, infatti, nata nel 1972 e rimasta per anni l'unica in Italia e una tra le poche al mondo, è utilizzata non solo per i test aerodinamici e aeroacustici delle vetture in produzione presso gli stabilimenti Pininfarina, ma anche per i test dei Clienti esterni che non dispongono di tecnologie tanto sofisticate e aggiornate. Il Centro Ricerche di Grugliasco, quindi, assieme alla **Pista di Prova CERAM** (Centre d'Essais et de Recherche Automobile de Mortefontaine, Parigi), alla divisione **Progetti Speciali** e alle attività di product e interior design della **Pininfarina Extra**, completa una gamma di servizi che va dal Design all'Engineering di prodotto e di processo, alla Produzione di veicoli di nicchia, facendo del Gruppo Pininfarina un **partner a ciclo completo**.

*"Nel corso del 2006 abbiamo avviato ben 5 commesse produttive – aggiunge Pininfarina – con uno sforzo, economico e industriale, senza precedenti per la nostra Azienda. Siamo confortati dal fatto che gli ordini fanno sperare per un successo di vendite nel 2007 per tutti i modelli da noi prodotti: **Alfa Romeo Spider, Alfa Romeo Brera, Mitsubishi Colt CZC, Volvo C70 e Ford Focus Coupé-Cabriolet**. Il forte impegno profuso nelle attività produttive non ha però distratto le nostre energie dai settori del design e dell'engineering, come dimostrano gli investimenti in ricerca e tecnologia, il successo della divisione Progetti Speciali e la riorganizzazione della nostra presenza in **Germania**".*

Quanto agli aspetti tecnici del sistema - protetto da brevetto - introdotto in Galleria del Vento, la larghezza del suolo mobile nella sua parte anteriore è stata portata da 1 m a 2.5 m per una lunghezza di 1.5 m, mediante l'istallazione di 3 nastri affiancati, uno centrale più lungo (6.7 m contro i 3.8 m di quello precedente) e due laterali che arrivano fin davanti alle ruote anteriori.

*"In particolare – spiega **Antonello Cogotti** - la maggiore larghezza del suolo mobile nella sua parte anteriore è molto importante per le **vetture da competizione**, sia a ruote scoperte, dotate di un'ala anteriore che si muove in prossimità al suolo, che a ruote coperte, nel caso il sottoscocca sia stato sviluppato per ottenere*



*effetti aerodinamici importanti. Inoltre, la perfetta simulazione del flusso davanti alle ruote anteriori è molto importante anche per la corretta simulazione dei flussi nella zona dei vani passaruota anteriori e delle ruote stesse. Come è ben noto, questi flussi rappresentano la fonte principale di resistenza aerodinamica delle vetture. Infine, migliora sensibilmente anche la simulazione dei flussi relativi a ventilazione freni anteriori e raffreddamento radiatore e condensatore”.*

La **velocità massima** dei 3 nastri è stata portata a **250 km/h** contro i 200 precedenti, adeguandola quindi a quella del vento, aumentata anch'essa a 250 km/h fin dal 2005, mediante le **13 eliche supplementari** installate nel ricircolo dell'impianto.

Per ulteriori informazioni: <http://arc.pininfarina.it>