

## Progetto Dell'Orto

70 anni di esperienza

con Pierluigi e Andrea Dell'Orto

▲ **In apertura**  
**la sede Dell'Orto**  
**di Cabiato**  
**e il presidente**  
**Pierluigi Dell'Orto**

*Nota per essere da più di settanta anni leader nel settore dell'alimentazione dei motori, la Dell'Orto SpA estende la propria attività dal mondo dell'automotive, al settore recreational e a quello delle applicazioni garden e industrial. Un'azienda con oltre 400 dipendenti che lavorano con entusiasmo e passione presso lo stabilimento di Cabiato, in provincia di Como, dotato di sofisticati e moderni laboratori di Ricerca e Sviluppo. Nel 2007 il marchio è approdato al mondiale FIA WTTTC, dove Alex Zanardi porterà le insegne dell'Azienda sulla propria vettura. Abbiamo incontrato il presidente della Società, Ing. Pierluigi Dell'Orto e il Vice Presidente, Andrea Dell'Orto.*

**Ing. Dell'Orto, la sua azienda fu fondata nel 1933 dai suoi predecessori, ci racconta le tappe fondamentali?**

I fratelli Luigi, Piero e Giuseppe Dell'Orto spinti dalla passione per i motori e le competizioni, iniziano la loro attività di produzione di carburatori in parallelo ad una notevole attività agonistica in campo motociclistico.

Ed è sull'onda di questa attività agonistica che la produzione si estende affermandosi nella dotazione di serie delle motociclette più prestigiose dell'epoca, prime tra le quali Guzzi e Benelli.

Negli anni del conflitto bellico, la Dell'Orto, che ormai ha assunto dimensioni industriali, si è impegnata anche nella produzione e nello sviluppo di carburatori per veicoli militari e motori stazionari.

di Daniela Vignetta

Nel dopoguerra l'Azienda si sviluppa in modo rapido in parallelo all'enorme sviluppo della piccola motorizzazione su due ruote. Oltre alle motociclette, anche tutti i ciclomotori e gli scooters di produzione nazionale vengono equipaggiati con carburatori Dell'Orto. Con la produzione di serie riprende contemporaneamente anche l'impegno nelle competizioni. Una tradizione che ha portato alla Dell'Orto un palmares di vittorie senza eguali.

Nel 1964, l'Azienda già dotata di solide strutture organizzative, tecnologiche e di ricerca d'avanguardia, sviluppa carburatori nel settore automobilistico che si affermano come equipaggiamento delle autovetture Alfa Romeo, Lotus e Ford inglese. Anche il mercato del ricambio accoglie con particolare favore i carburatori costruiti come equipaggiamento alternativo per Fiat, Ford, Renault, ecc.

Negli anni 90, con il boom del sistema di iniezione e di conseguenza l'uscita di scena del carburatore dai sistemi d'alimentazione, l'Azienda è costretta ad una profonda evoluzione di prodotto. Nasce così una componente nuova specifica per i motori a iniezione: il corpo farfallato.

Attualmente lavoriamo anche per i motori Diesel di nuova generazione (Euro 4 - Euro 5) fornendo componenti quali corpi farfallati e valvole EGR, dove siamo impegnati con primarie aziende come Fiat Powertrain Technologies, Renault, VM Motori, IVECO e General Motors. Vorrei ricordare anche che una grossa fetta di attività è dedicata al settore recreational (moto, scooter, quad, idromoto, motoslitte, kart, ecc.) e a quello garden/industrial (rasaerba, generatori, pompe, saldatrici motocoltivatori, ecc.).

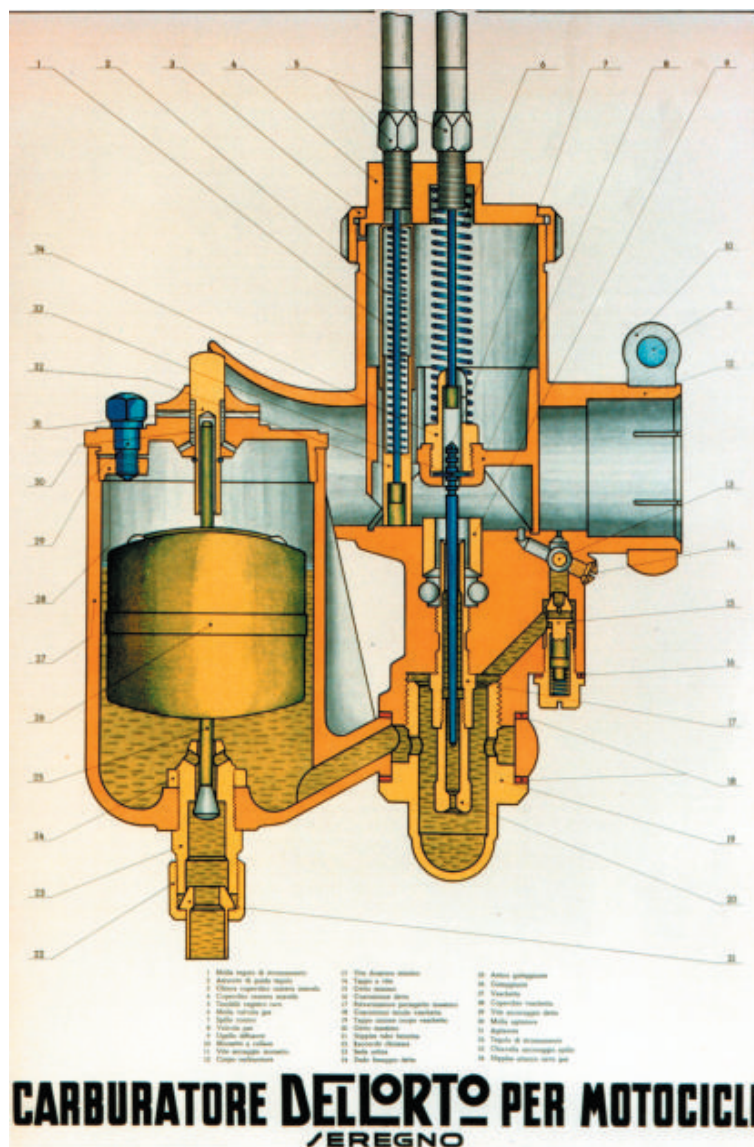
**Siete particolarmente attenti, negli ultimi anni, al settore automotive.**

Certo, e ci teniamo a sottolinearlo. La scelta era inevitabile poiché il mercato auto è il solo che consente di sviluppare innovazioni su volumi rilevanti, soluzioni che potranno avere positive ricadute tecnologiche negli altri settori. La maggior parte dei prodotti è nata da una collaborazione stretta tra i nostri tecnici e quelli delle più prestigiose case europee. È nostra intenzione continuare ad investire per consolidare l'attuale posizione e proseguire la crescita nel mercato dell'auto e delle due ruote con nuovi prodotti. Anche le nostre campagne di marketing e di comunicazione sono mirate a veicolare la rinnovata strategia Aziendale.

**Proprio per l'automotive siete tra quelli che propongono valvole EGR di nuova generazione. Di cosa si tratta esattamente?**

In pratica è un dispositivo di controllo del ricircolo dei gas di scarico, grazie al quale si ottie-

◀ **Carburatore Dell'Orto del 1937**



► **Andrea Dell'Orto, vicepresidente dell'azienda, con Alex Zanardi**



▼ ► **In basso e nella pagina seguente due immagini del centro ricerca e sviluppo a Cabiato**

ne l'abbattimento delle emissioni di ossidi d'azoto. Riveste un'importanza fondamentale

per il rispetto delle emissioni per tutti i motori Diesel Euro 4 e 5.

Peculiarità della valvola è l'attuatore elettrico dotato di sensore di posizione valvola del tipo senza contatti. Un innovativo motore in corrente continua è la soluzione scelta per l'azionamento della valvola EGR. La complessità della funzione di ricircolo ha richiesto anche il controllo della temperatura dei gas riciclati, con l'aggiunta di scambiatori di calore ed eventuali valvole di by-pass. In avanzata fase di sviluppo ci sono sistemi di ricircolo completi di scambiatore e di valvola by-pass, in modo tale da fornire soluzioni integrate complete per l'Euro 5.

Per l'Euro 6 è ancora prematuro svelare i dettagli delle nostre ricerche in corso, ma diciamo che gli obiettivi principali sono aumentare il range di portata mantenendone le caratteristiche di risposta, offrire una gestione avanzata dei livelli di temperatura dei gas e controllare il rapporto e l'omogeneità di miscelazione con l'aria aspirata.

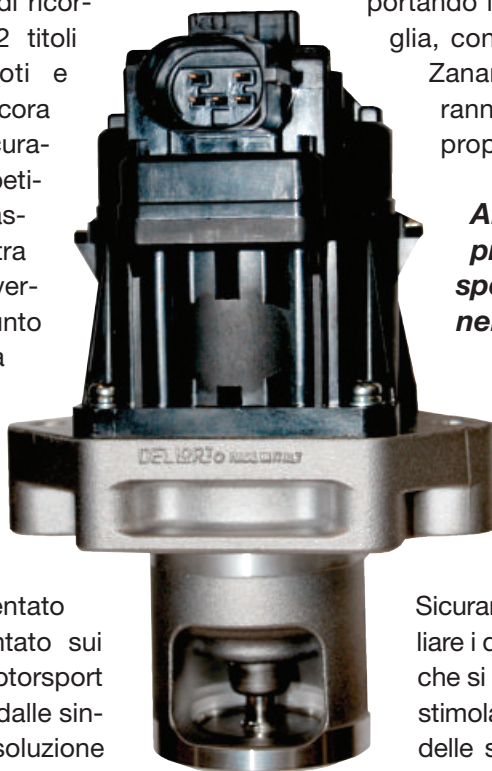


## **Avete avuto grandi successi anche nel mondo delle competizioni sportive. Che vantaggi ne avete tratto?**

Per quanto riguarda il mondo delle corse siamo innanzitutto orgogliosi di ricordare che abbiamo vinto 242 titoli mondiali, tra classifica piloti e costruttori, ed un numero ancora più elevato di titoli italiani. Sicuramente partecipare alle competizioni sportive conferma la passione che mettiamo nella nostra attività e dà visibilità al brand verso il grande pubblico. Dal punto di vista più tecnico, per l'area racing conduciamo degli studi per trovare soluzioni innovative che vengono, in caso di successo, applicate alla produzione di serie. Un esempio lampante di queste soluzioni è rappresentato dal sofisticato impianto montato sui motori autovetture BMW Motorsport M3, M5 e M6 e caratterizzato dalle singole farfalle per ogni cilindro, soluzione mutuata dalla Formula 1.

Tengo a ricordare che, da quest'anno, ci affacciamo anche al mondo delle competizioni automobilistiche sponsorizzando il team BMW Italy-Spain nel campionato

WTCC (World Touring Car Championship). Ci fa particolarmente piacere poterci affiancare ad un marchio come BMW in questo importante campionato del mondo, supportando il team di Roberto Ravaglia, con due grandi piloti come Zanardi e Porteiro che porteranno il nostro marchio sulle proprie auto.



◀ **La valvola EGR sviluppata dalla Dell'Orto**

**Abbiamo parlato di prestazioni e di gare sportive, concetti che, nell'immaginario collettivo, sono in contrasto con il risparmio di consumi e le sempre più restrittive norme sulle emissioni dei gas. Ma è proprio così?**

Sicuramente non è facile conciliare i due aspetti, ma posso dire che si tratta di una sfida sempre stimolante. Ci spinge a trovare delle soluzioni che talvolta, nel rispetto delle norme, ci portano addirittura a garantire prestazioni più elevate, anche grazie al cospicuo contenuto di elettronica di cui sono dotati attualmente i veicoli. Per i motocicli abbiamo, ad esempio, svi-



► **Una cella prova presso il centro R&D di Civate**



luppato e brevettato un sistema di carburazione elettronica (ECS), grazie al quale - per la prima volta - un motore a due tempi è in grado di rispettare le norme Euro 3 in vigore da quest'anno. Questo sistema migliora anche le performance e la potenza del motociclo.

Inoltre siamo presenti con un nostro impianto di iniezione elettronica sull'Aprilia bicilindrica Off-Road che si è aggiudicata due titoli nel mondiale Supermotard, rispondendo allo stesso tempo sia alle esigenze di omologazione che a quelle dell'impiego agonistico. Infine stiamo attivamente sviluppando diversi progetti per corpi farfallati drive-by-wire, al fine di coniugare ridotte emissioni e consumi con le performance ed una pronta risposta all'acceleratore. Come vede unire performance e rispetto dell'ambiente è difficile, ma non impossibile.

**Qual è il valore aggiunto che un'azienda a conduzione familiare, come la vostra, offre ai clienti?**

Innanzitutto non essendo legati a nessun OEM siamo liberi di prendere decisioni autonome e di lavorare per le più diverse case automobilistiche. Inoltre offriamo dei vantaggi che vanno al di là della indipendenza in tal senso. Il fatto che lavoriamo in codesign con le aziende costruttrici fin dalle fasi embrionali del progetto, che disponiamo di sofisticati laboratori di R&D, ci consente di seguire il cliente nelle varie fasi, dalla fusione, alla lavorazione meccanica, al montaggio. I nostri laboratori tra l'altro possono supportare l'intero iter di sviluppo sperimentale del prodotto, rispettando i sempre più severi capitolati delle aziende nostre

clienti. Diciamo che i clienti che hanno a disposizione tempi sempre più stretti, apprezzano un fornitore che mette in campo know how e strutture complete. E soprattutto apprezzano la nostra flessibilità e reattività.

**Da circa un anno vi siete estesi anche ai mercati del far East**

Direi di più! Abbiamo aperto una sede a New Delhi, la Dell'Orto India Private Limited, dove produrremo una gamma di prodotti sia per le due che per le quattro ruote. Intendiamo portare il made in Italy nel mondo, non solo come prodotti ma anche come know how.

Inutile dire che il mercato indiano è nettamente diverso da quello europeo. La situazione è quasi all'opposto: a fronte di 7 milioni di motocicli venduti ogni anno, la richiesta di vetture è pari solo a un settimo. È chiaro che, proprio per questo motivo, il mercato automobilistico offre degli spazi enormi di crescita in cui noi intendiamo inserirci. Stiamo lavorando proprio in questi mesi con TATA ad un progetto di low-cost car che sarà proposta nel secondo semestre del 2008 con un obiettivo di prezzo vicino ai duemila euro!

**In Italia non bastano neppure per un motorino!**

Vede, in India la percezione della "bontà" di un veicolo da parte del cliente è nettamente diversa dalla nostra...gli aspetti più importanti per l'utenza non sono tanto le prestazioni, il confort o il design, quanto piuttosto i consumi contenuti, l'affidabilità considerando le cattive condizioni stradali ed ambientali.