

# IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXIII - N. 218 - APRILE 2013

€ 5,00



## Renault Trucks

### Il Kerax con le stimmate delle grandi Avventure

**PERO** - Sul mercato una nuova stupefacente edizione del pesante con il marchio della Losanga, protagonista di grandi spettacolari e massacranti spedizioni come quelle sulla "Via della Seta" e da Cape North a Cape Town.

Campanella a pagina 12



## Man Truck & Bus

### Ducati Corse si veste con i colori del Leone

**BOLOGNA** - Sette trattori TGX sono stati consegnati alla casa motociclistica italiana che li utilizzerà per le necessità di trasporto e di hospitality della squadra corse su tutti i circuiti nel corso della stagione sportiva europea.

Prina a pagina 14

## MERCEDES-BENZ

### Atego è il camion che fa le cose al top per una distribuzione razionale ed efficace

Mancava soltanto l'Atego perché l'intera gamma dei pesanti Mercedes-Benz potesse considerarsi rinnovata. Ora anche il veicolo da distribuzione più venduto in Europa è stato rivisto in profondità e tale da considerarlo un nuovo Atego, dotato di una cabina innovativa, di motori Euro 6 a garanzia di emissioni e consumi contenuti. Migliorata anche l'impostazione di base.

Zola a pagina 2

## Federico Gaiazi alla guida di Iveco Mercato Italia

### "Per ora l'obiettivo è difendere le posizioni"

IL NUOVO GENERAL MANAGER, CHE HA SOSTITUITO ANDREA BUCCI NOMINATO DIRETTORE COMMERCIALE EUROPA DI IVECO, GODE DI UNA COLLAUDATA ESPERIENZA MATURATA TUTTA IN IVECO PRIMA NEL SETTORE DEL MARKETING E DI RECENTE COME AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE OFFICINE BRENNERO. "IL MERCATO DEI TRUCK IN ITALIA - HA DICHIARATO - È ANCORA MOLTO DIFFICILE MA NOI DI IVECO ABBIAMO LE COMPETENZE, I PRODOTTI E LA RETE PER AIUTARE I NOSTRI CLIENTI".



È stato il Transpotec e Logitec di Verona a salutare il debutto di Federico Gaiazi in qualità di nuovo General Manager Iveco Mercato Italia. A livello di prodotto la rassegna veronese ha visto anche la presentazione del nuovo Trakker Hi-Land caratterizzato dalla cabina derivata da quella dello Stralis Hi-Way nonché dalle motorizzazioni Euro 6. Novità anche lo Stralis LNG a metano che si distingue per una assoluta redditività e per i consumi decisamente in linea con le attese dei trasportatori.

Servizio da pagina 6

## Alla guida dell'FH, la nuova ammiraglia della Volvo

### Quanta tecnologia ha questo svedese!

**ZINGONIA** - Per capire che livello d'innovazione ha portato il nuovo Volvo FH bisogna provarne un esemplare dotato delle sospensioni indipendenti IFS sull'anteriore e di conseguenza anche dello sterzo a pignone e cremagliera. Noi lo abbiamo provato.

Zola a pagina 10



## Anche Daf pronta con la motorizzazione Euro 6

### Risposta puntuale alla tendenza che mira a elevata efficienza con cilindrata contenute

**EINDHOVEN** - Un articolato seminario sui motori ha accolto i giornalisti nel quartier generale di Daf Trucks a Eindhoven. Una due giorni di full immersion nella tecnologia all'avanguardia del costruttore olandese e la possibilità di conoscere i segreti e vedere da vicino il nuovissimo Paccar MX-11 Euro 6, propulsore da 10,8 litri con potenze comprese tra 290 e 440 cv che entrerà in produzione il prossimo autunno e sarà disponibile per i nuovi veicoli Daf Euro 6 serie CF e XF. Si tratta di un motore compatto e in grado di garantire efficienza nei consumi, peso e rumorosità ridotti ed eccellenti prestazioni.

Basilico a pagina 30

## Prodotti e servizi Pirelli per la gestione delle flotte

### A disposizione dei trasportatori la grande invenzione di Cyber Fleet per il controllo della pressione e della temperatura dei pneumatici. E non solo

**MILANO** - Gestione ottimale della flotta. Riduzione dei consumi. Rispetto dell'ambiente. La lista delle priorità dell'autotrasporto è sempre più stringente. Pirelli intende fare la sua parte e durante la Driving Innovation di Monaco di Baviera ha presentato prodotti, soluzioni e servizi al servizio delle flotte che mirano appunto alla riduzione dei consumi di carburante e al rispetto dell'ambiente. In sintesi: rendere più efficiente la gestione del parco dei mezzi pesanti. All'evento bavarese erano presenti le principali flotte internazionali operanti in Europa. E grazie al supporto di dealer e partner internazionali, la Pirelli Driving Innovation ha fatto il punto sul

nuovo pacchetto di soluzioni della P lunga per il mondo del trasporto. Dal punto di vista dei prodotti l'elemento di forza dell'offerta integrata è la Serie 01, la gamma di pneumatici per veicoli industriali che assicura economicità d'esercizio, sicurezza e rispetto dell'ambiente, grazie alla riduzione delle emissioni inquinanti. Ma la novità più recente è Pirelli Cyber Fleet, pacchetto integrato di servizi e soluzioni per l'ottimizzazione della gestione delle flotte. Cyber Fleet è un sistema che rileva automaticamente pressione e temperatura dei pneumatici, già apprezzato in Brasile.

Altieri a pagina 32

## Italscania



### Germanetti Trasporti arricchisce la flotta con dieci trattori del Grifone

Campanella a pagina 20

## Ancora riconoscimenti per Fiat Professional

### Fiorino e Ducato premiati da due importanti istituzioni del Paese dei tulipani



Il Royal Dutch Touring Club ANWB e la Stichting Natuur en Milieu, per il secondo anno consecutivo hanno premiato il marchio Fiat Professional per la ricerca di un minore impatto ambientale.

Servizio a pagina 36

MERCEDÉS-BENZ

# Atego per l'eccellenza della distribuzione

## Cabina innovativa e motori Euro 6 performanti.

MAURO ZOLA  
WORTH

Mancava soltanto l'Atego perché l'intera gamma dei pesanti Mercedes-Benz potesse considerarsi completamente rinnovata. Ora anche il veicolo da distribuzione più venduto in Europa ha una versione rivista tanto in profondità che possiamo tranquillamente parlare di nuovo Atego, dotato di una cabina innovativa, di motori Euro 6 che gli garantiscono una riduzione non soltanto delle emissioni ma anche dei consumi e con un'impostazione di base migliorata che ne fa ancora una volta il modello da battere tra i piccoli camion.

Per la cabina, come già era accaduto nel caso dell'Antos, il costruttore ha pescato nelle idee e intuizioni alla base del progetto Actros, creando un ambiente che per ergonomia e praticità non teme rivali. Questa vicinanza si intuisce già dal frontale che è dominato da una griglia decorativa con tre lamelle trasversali. Il design generale della cabina ingloba poi i nuovi fari anteriori che raccolgono anche indicatori di direzione e luci diurne, a richiesta anche a Led.

Sempre in tema di aerodinamica i deflettori sono integrati. L'attenzione ai particolari è sublimata da soluzioni come quella riguardante l'accesso alla cabina, che nei modelli da distribuzione avviene decine se non centinaia di volte al giorno; per questo in numerose versioni è utilizzato un unico gradino, che

compreso il collegamento con il sistema di gestione Fleetboard, tramite il volante multifunzione con rivestimento in pelle, sempre di serie.

Tocchi di classe esclusiva possono essere aggiunti utilizzando gli abbinamenti tra rivestimenti e retroilluminazione dell'autoradio, o approfittando

IL VEICOLO DA DISTRIBUZIONE PIÙ VENDUTO IN EUROPA HA UNA VERSIONE RIVISTA TANTO IN PROFONDITÀ CHE POSSIAMO PARLARE DI NUOVO ATEGO

insieme alle porte che si aprono a 90° ne rende l'uso più confortevole.

Avendo lavorato su di una base prestigiosa come quella dell'Actros, gli interni si discostano molto da quelli di un normale camion da distribuzione, segnando la strada per la prossima generazione. La plancia poi, rivestita in materiale di tonalità molto scura, riprende, nel rispetto delle differenti dimensioni, la forma ergonomica di quella dei "fratelli maggiori". Il display centrale punta su di una strumentazione analogica, con al centro il display del computer di bordo, installato di serie, che può essere controllato,

delle cromature per la maniglia o il rivestimento del tachigrafo. Tra gli equipaggiamenti definiti, a ragione, comfort, spiccano anche l'illuminazione Follow me home, le luci dei freni adattive con lampeggiamento in modalità one touch.

Ma a garantire il benessere



dell'autista sono perlopiù impostazioni di base, come la riduzione della rumorosità, l'efficienza dell'impianto di climatizzazione, i nuovi sedili con poggiatesta integrato, braccioli sollevabili e tante possibili regolazioni, e cuccette con un lettino monopezzo a sette zone, in schiuma, che può essere dotato di un sistema di livellamento integrato; può sembrare un'aggiunta fin sovradimensionata, invece alla prova dei fatti il 30 per cento degli Atego percorre rotte su base nazionale, che richiedono spesso la permanenza notturna a bordo.

Tanto è il salto in avanti che Mercedes-Benz, almeno sui mercati più maturi come quello

tedesco, ha voluto corredare il tutto con l'inserimento di serie del cambio automatizzato Powershift 3, che permette grazie alla corta leva di comando, di muoversi più agilmente in cabina. Negli altri Paesi, Italia compresa, si rimarrà per ora con il cambio manuale che è però stato inglobato sulla plancia, un po' come succede nel furgone Sprinter.

Le cabine disponibili sono in totale quattro, tutte con larghezza di 2,3 metri per privilegiare la maneggevolezza, così da integrarsi con le diverse missioni del nuovo Atego. Si parte con la S ClassicSpace, sia in versione normale che allungata, per arrivare alla L ClassicSpace e alla

L BigSpace. Per utilizzi particolari come i vigili del fuoco e la protezione civile è poi ordinabile una versione doppia a sei posti.

Come gran parte degli altri elementi anche il telaio del nuovo Atego è stata completamente ridisegnata, con una taratura rivista dell'asse anteriore che, insieme allo sterzo a circolazione di sfere, migliora la guidabilità. Le sospensioni a quattro punti della cabina hanno avuto una taratura più rigida per ridurre rollio e beccheggio, mentre l'asse posteriore ora risponde meglio agli eventuali rapidi improvvisi della traiettoria di marcia, aiutato dalla presenza, di serie, dell'Esp.



DA FINE ESTATE SOLO CON MOTORI EURO 6  
ATEGO VINCENTE GRAZIE A  
CONSUMI ED EMISSIONI RIDOTTI

M. ZOLA  
WORTH

Il nuovo Atego sarà disponibile a partire dalla fine dell'estate esclusivamente con motori Euro 6. Si tratta dei due propulsori da quattro e sei cilindri già presentati qualche mese fa, che inglobano tutti i concetti cari alla filosofia Blue Efficiency Power e quindi abbinano a un consumo ridotto di carburante una gestione ottimale delle emissioni nocive. In particolare, il novero degli interventi per calmierare l'uso di gasolio ha permesso un calo rispetto alla precedente generazione dell'Atego del 5 per cento. La base per gli Atego da distribuzione è il quattro cilindri OM934, che verrà utilizzato soltanto su questo modello. Si tratta di un 5.1 litri, che pur conservando molti dei tratti caratteristici dei modelli con cilindrata superiore, come gli alberi a camme rigidi calettati a caldo e le bielle fucinate, pesa circa 500 chilogrammi in meno dei sei cilindri. L'impostazione di base comprende un sistema di iniezione Common rail con pressione fino a 2.400 bar, il che già permette di guadagnare un due per cento nei consumi. Il sistema si avvale di iniettori elettromagnetici a dieci fori, che regolano con precisione l'im-

missione di carburante e le diverse fasi del processo di iniezione. Il fatto che si tratti di un propulsore a corsa lunga con raffreddamento del sistema di ricircolo dei gas di scarico, lo rende particolarmente potente e dotato di una coppia ottimale.

La versione base infatti sviluppa già 156 cv con una coppia di 650 Nm costante in un regime compreso tra i 1.200 e i 1.600 giri/min, il che regala al camion una ripresa brillante, simile a quella di un sei cilindri. Le altre versioni del motore sviluppano 177, 211 e 231 cavalli, con coppie che arrivano fino a 900 Nm.

A differenza del quattro cilindri, l'OM936 (a sei cilindri e con una cilindrata di 7.7 litri) non è un'esclusiva Atego e viene usato anche su Antos e Arocs. Dal punto di vista delle potenze parte proprio dove il quattro cilindri, con cui condivide la stessa impostazione tecnica di base a eccezione della turbina asimmetrica, finisce e quindi dai 238 cavalli della versione base, per proseguire con 272 e 299 cv, ma soprattutto con coppie eccellenti comprese tra i 1.000 e i 1.200 Nm.

Per la riduzione delle emissioni in linea con la normativa Euro 6 nei due motori è stato installato un circuito di raffreddamento ottimizzato, che pur mantenendo dimensioni compatte riesce a controllare la temperatura d'esercizio dei componenti supplementari attraverso l'uso del raffreddamento del ricircolo dei gas di scarico. Come negli altri motori della Stella per raggiungere l'obiettivo sono stati usati oltre al già citato EGR il catalizzatore SCR e un filtro antiparticolato chiuso, il tutto gestito da un sistema elettronico che verifica in tempo reale i parametri della depurazione dei gas.

Sui nuovi motori trova poi posto un'esclusiva assoluta: la fasatura variabile degli alberi a camme, applicata per la prima volta su di un motore diesel di serie. Grazie a questa è possibile anticipare l'apertura delle valvole di scarico, in modo che i gas caldi vengano indirizzati verso il terminale di scarico e favorire la rigenerazione del filtro antiparticolato anche in marcia o quando la temperatura esterna scende a meno 30° Celsius.

Tra i vantaggi della nuova impostazione anche un miglioramento della potenza erogata dal freno motore, che nel quattro cilindri è di serie di 145 kW ma può arrivare a richiesta fino a 170 kW, mentre nel sei cilindri parte da una base di 235 kW per raggiungere i 300 kW nella versione Premium. A questo si può aggiungere un retarder a magneti permanenti sviluppato da Voith, che aggiunge una potenza supplementare di 650 Nm ed è esente da manutenzione.

In Paesi come la Germania, in abbinamento ai due motori verrà proposto di serie il cambio automatizzato Powershift 3 a sei oppure a otto marce, a seconda delle potenze con cui è accoppiato. In Italia invece probabilmente si ricorrerà a un più tradizionale cambio meccanico a sei o nove marce, con però la leva portata sulla plancia e un sistema di servoassistenza pneumatica all'innesto utile soprattutto nel campo della distribuzione. Per gli impieghi con la pubblica amministrazione sono disponibili sia un automatico Allison che uno speciale meccanico ZF a nove marce con prima marcia lentissima

## IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE  
Paolo Altieri

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE  
Via Ramazzotti 20 - 20900 Monza  
Tel. 039/493101 - Fax 039/493103  
e-mail: info@vegaeditrice.it

SEDE LEGALE  
Via Stresa 15 - 20125 Milano  
EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri  
CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

PUBBLICITÀ  
Vega Editrice srl: Via Ramazzotti 20 - 20900 Monza  
Tel. 039/493101 - Fax 039/493103

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOPOSIZIONE  
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA  
Eurgraf, Cesano Boscone (MI)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 120,00 - Banca d'appoggio: UniCredit Banca - Agenzia Muggiò; Codice IBAN: IT 21 V 02008 33430 000041141143 - Poste Italiane Spa - Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano - Distribuzione GE.MA Srl: Burago di Molgora (MB).

# Alte prestazioni. Bassi consumi.

Il nuovo Actros. Una nuova dimensione della redditività.

Riduzione dei consumi fino al 7% in Euro V e fino al 5% in Euro VI rispetto al predecessore con motorizzazione Euro V: grazie a numerose innovazioni tecniche il nuovo Actros permette di risparmiare sui costi di gestione ad ogni km di percorso. E con il FleetBoard®, ora di serie, potete ridurre ulteriormente i consumi anche del 10%. Il risultato: una soluzione completa per una redditività straordinaria. Ora presso il vostro Concessionario di fiducia Mercedes-Benz e all'indirizzo [www.mercedes-benz.it/truck](http://www.mercedes-benz.it/truck)

BLUE EFFICIENCY  
POWER





MAURO ZOLA  
VERONA

A oggi Man è l'unico costruttore ad aver già rinnovato completamente l'intera gamma, che è dunque disponibile sia con motorizzazioni Euro 5 che Euro 6. E questo non vale soltanto per i best seller della serie TGX, ma anche per i piccoli TGL o per i TGM da cantiere o da distribuzione. Il Transpotec è stato dunque l'occasione per il marchio del Leone (che fa bella mostra di sé sul nuovo logo che campeggia in tutte le mascherine dei vari modelli) di mostrare i muscoli e presentare le novità dell'intera produzione. A partire naturalmente dal pesante TGX, che oggi come ieri resta l'elemento più caratterizzante della produzione della Casa di



## MAN TRUCK

# TGL e TGM guidano il rinnovamento

Sostanziali aggiornamenti apportati alle due gamme.

Monaco. In realtà, dal punto di vista della struttura il pesante di linea del Leone non è cambiato di molto, giusto nella mascherina e nelle dotazioni d'infotainment, oltre che nella predisposizione per il motore Euro 6 che è la vera grande novità. Stesso discorso per il TGS, mentre per le serie di minore tonnellaggio, TGL e TGM, i cambiamenti sono stati più sostanziali e riguardano soprattutto la cabina, che è stata completamente rivista anche nell'aerodinamica, il che aiuta nel contenimento dei consumi. Il particolare più evidente sono i nuovi ampi deflettori con convogliatori dell'aria integrati, che aiutano l'aerodinamica.

All'interno il progresso è stato totale, partendo dalla base dei nuovi materiali e riprendendo la struttura di base delle categorie superiori, compresi particolari come maniglie satinata e modanature in alluminio spazzolato. Lo stesso per il cruscotto, che è ordinato e funzionale, come nella consuetudine Man, senza troppi voli pindarici che possano inficiarne la concretezza, da sempre valore premiante per il marchio, concetto ulteriormente rafforzato dall'incremento dei vani portaoggetti, ben dislocati e a portata di mano dell'autista.

Il nuovo TGL sarà disponibile in cinque classi di peso, da 5, 7, 8, 10 o 12 tonnellate, con una tara più bassa del consueto e tre cabine, dalla C compatta alla LX passando per la L adatta per



la distribuzione regionale. I motori comprendono versioni con quattro o sei cilindri, e con potenze che vanno dai 150 ai 250 cavalli. Le sospensioni possono essere a balestre paraboliche oppure pneumatiche sull'asse posteriore, con controllo elettronico Ecas. Tra le opzioni il cambio automatizzato TipMatic.

Impostazione simile, soprat-

tutto per quel che riguarda la riduzione della tara, per il TGM, disponibile in una grande quantità di varianti, con Massa totale a terra da 12 a 26 tonnellate. Le cabine sono quattro: oltre alle configurazioni già viste sul TGL è disponibile infatti anche una versione Doppia. Per i motori si parte da una versione da 250 cv del D08 da 6.9 litri per arrivare fino a 341 cv.

## MAN ITALIA IN COSTANTE CRESCITA

### CINQUE NUOVE CONCESSIONARIE E CINQUE OFFICINE AUTORIZZATE

L'anno appena trascorso è stato di sicuro tra i più neri. Pochi hanno avuto quindi occasione se non di gioire perlomeno di guardare il futuro con una certa tranquillità. Tra questi c'è Man Italia, che grazie ai circa mille veicoli sopra le 6 tonnellate immatricolati nel 2012 è il costruttore estero che ha capitalizzato la maggior crescita in termini di quota di mercato, passando dal 7,1 per cento del 2011 a un 8,6 per cento. In più, nell'ambito dei trattori per il trasporto di linea il balzo in avanti è stato di quasi due punti percentuali, a conferma del successo della serie EfficientLine del TGX. Mezzo punto in più anche per il settore distribuzione, che è andato a bilanciare almeno in parte il crollo del mezzo d'opera, segmento in cui Man è tradizionalmente uno dei marchi più apprezzati.

"L'obiettivo che ci eravamo posti - ha spiegato l'Amministratore delegato di Man Italia Giancarlo Codazzi - era di ottenere l'apprezzamento dei clienti a fronte dell'incremento dell'acquisto dei nostri camion. Lo abbiamo centrato e superato, nonostante uno scenario economico altalenante. Non per questo ci sentiamo appagati e già il pensiero corre al 2013". Che parte su basi incoraggianti, come l'apertura nel 2012 di ben cinque nuove concessionarie, il che in un periodo come questo è un successo oltre le aspettative. Si tratta della Eurocar di Salerno, della Eurosam Commerciale, che è andata a coprire la zona di Pavia e Piacenza, della Trucks 12 a Modena e Reggio Emilia, della Trucks 33 a Cosenza e Crotone e della Brixia Trucks a Brescia. A queste si aggiungono anche cinque nuove officine autorizzate: Beta Meccanica ad Asti, Interservice a Trento, Ronconi a Mesola in provincia di Ferrara, Ora ad Anzola dell'Emilia, C&B a Bellizzi nel salernitano. Pur facendo le debite proporzioni, ancora meglio è andata nel comparto autobus, che nel 2012 si è ridotto del 30 per cento, ma non per Man che ha raddoppiato la propria quota, passando dal 4 all'8 per cento, superando il 12 per cento nel comparto turistico. Stessa crescita nel campo dei servizi, con i contratti di manutenzione che hanno raggiunto una percentuale del 50 per cento della clientela del marchio tedesco.

## AGGRESSIVI E VINCENTI I LEONI DEL TRUCK RACE

M. ZOLA  
VERONA

Sport e camion, un binomio per molti inusuale ma non per Man, che ha approfittato del Salone veronese per mettere in mostra i propri gioielli agonistici. A partire naturalmente dal Man TGS con cui il pilota tedesco Jochen Hahn è diventato campione europeo Truck Race nel 2012. Si tratta di un trattore 18.480 con motore portato a 1.100 cv, in cui è stata inserita la nuova iniezione che ha assicurato a Man il dominio in campionato. Dominio che potrebbe proseguire anche nel 2013, così come il duello tra Hahn e lo spagnolo Antonio Albacete che guida lo stesso modello. L'anno scorso Man ha però vinto un secondo campionato europeo, si tratta del Truck Trial, seguito soprattutto in Germania, Francia e Austria. A dominare la classe più competitiva è stato Marcel Schoch, alla guida di un TGS 35.480 8x8, con un motore sei cilindri da 12.8 litri con coppia di 2.300 Nm. Anche questo modello è stato esposto a Verona, per la curiosità dei tanti visitatori, affascinati anche se la specialità non è così nota in Italia. Vicino ai due campioni è stato esposto anche un TGX della serie S Line, un trattore esclusivo nella colorazione e nelle dotazioni, con un motore da 540 cv. Dopo la presentazione l'anno scorso a Misano in occasione della tappa italiana del campionato Truck Race, la S Line ha avuto un buon successo tra i clienti italiani Man.



Decidi tu cosa ti serve

Nessuna sorpresa nei costi

Al termine puoi restituirlo,   
riscattarlo o rifinanziarlo

Scopri la  
soluzione su  
misura  
per te

## MAN FullService. Costi certi, nessun pensiero.

Ci sono volte in cui siamo motivati all'acquisto da un prezzo particolarmente conveniente o da uno sconto eccezionale. Ma a fronte di un beneficio immediato, molto spesso ci accorgiamo col passare del tempo, che quello che sembrava un affare si è rivelato un cattivo investimento. Con MAN FullService potete mettervi alla guida di un nuovo MAN approfittando di un pacchetto di servizi studiati sulla base delle vostre specifiche esigenze. Durata, contratto di manutenzione o assistenza, assicurazione e valore residuo del mezzo sono tutte variabili che potete determinare fin da subito, stabilendo costi certi e convenienti. Rivolgetevi ad uno dei nostri consulenti di trasporto presso la rete dei concessionari MAN e scoprite la formula della vera efficienza.

Numero Verde  
**800-592620**



IVECO

# Coppia di ferro



LINO SINARI  
VERONA

Se il nuovo Stralis Hi-Way con motore Euro 5 resta sempre il maggior catalizzatore, al Transpotec ha dovuto dividere i riflettori con altre due protagonisti, per la prima volta visibili ai trasportatori italiani: il nuovo Trakker e il nuovo Stralis LNG alimentato a metano.

A distinguere il Trakker attuale dalla sua precedente versione è innanzitutto la cabina, che deriva in maniera diretta da quella del nuovo Stralis e che è stata interamente riprogettata per migliorare la vita a

bordo: la plancia ad esempio, che rispetto a quella montata sullo Stralis è caratterizzata da toni scuri, è diventata più ergonomica, ed è stata realizzata con materiali migliori. Tutti i

I RIFLETTORI DEL TRANSPOTEC ERANO PUNTATI SULLA NUOVA AMMIRAGLIA STRALIS HI-WAY, SUL RINNOVATO TRAKKER E SULL'INNOVATIVO STRALIS LNG A METANO.

comandi più importanti sono poi stati sistemati a portata di mano del conducente.

Molti i vani portaoggetti disponibili, sulla plancia, sopra

il parabrezza, nelle porte o dietro i sedili, sufficienti anche se si deve passare una notte a bordo. Due le versioni di cabina disponibili, la Hi-Land corta a tetto basso e la

Hi-Track, lunga, con lettino per il riposo notturno e con tetto alto o basso. Sulla nuova versione del pesante di casa sono inoltre stati aggiunti

strumenti come l'Iveconnect, che consente di gestire navigatore satellitare, strumenti di ausilio alla guida, infotainment e funzioni avanzate per le flotte. All'esterno il Trakker si riconosce per la nuova griglia frontale con cornice nera opaca, il paraurti con gradino ripiegabile e i fari con griglia protettiva e luci diurne a Led. Per quel che riguarda i motori si tratta di Cursor 8 o Cursor 13 con potenze che vanno dai 310 ai 500 cavalli.

Altra novità assoluta la nuova serie di Stralis con motorizzazione alimentata a metano, studiati per la distribu-

zione regionale e in particolare per le consegne urbane da effettuarsi di notte, dato che in questo caso la rumorosità è ridotta di una percentuale tra i tre e i sei decibel rispetto a un corrispettivo diesel. Il motore è in questo caso un Cursor 8 in tre livelli di potenza, da 270 a 330 cavalli. Rispetto al passato, alla classica alimentazione CNG, cioè con metano immagazzinato allo stato gassoso, si aggiunge, in corso di sperimentazione, anche una soluzione LNG, cioè con gas naturale liquefatto, immagazzinato allo stato liquido a meno 125° in serbatoi crioge-

nici e poi convogliato verso il motore come gas naturale gassoso dopo essere stato scaldato in uno scambiatore di calore. Alcuni Stralis LNG sono attualmente in prova presso grandi clienti europei e stanno dando risultanze molto positive.

Per gran parte dei trasportatori presenti l'oggetto del desiderio era però rappresentato dalla versione Euro 6 dello Stralis Hi-Way, il "Truck of the Year 2013", che oggi può anche essere personalizzato pescando in una ricca gamma di accessori. Per mostrarne le potenzialità il costruttore ha preparato una versione Emo-

## INTERVISTA

L. SINARI  
VERONA

Dopo aver gestito come amministratore delegato la Officine Brennero, che sarebbe riduttivo definire soltanto una concessionaria diretta Iveco, Federico Gaiazzi torna a Torino, questa volta con i galloni di General Manager del Mercato Italia, posizione cruciale per il futuro del marchio in uno dei mercati maggiormente in difficoltà.

"Per questo mi sarà utile l'esperienza maturata alla Officine Brennero, in cui ho potuto toccare con mano i problemi che si trovano ad affrontare ogni giorno i nostri dealer. In più ho avuto occasione di occuparmi anche dell'officina, dei servizi, del noleggio, che sono settori altrettanto importanti della vendita dei camion nuovi. Tutto questo mi ha permesso di percepire quella che è la temperatura del mercato".

**Quali sono le sue impressioni?**

"È perfino scontato ribadire che si tratta di un momento di difficoltà, con le aziende di trasporto che badano soprattutto al controllo dei costi. Una buona gestione fa oggi la differenza e fortunatamente ci sono aziende aperte al cambiamento che sono in grado di programmare una prossima uscita dalla crisi. Purtroppo ci sono anche alcuni settori, come quello edile, che si sono fermati quasi del tutto, per fortuna

## FEDERICO GAIAZZI: "UN SOLO OBIETTIVO: DIFENDERE LE NOSTRE POSIZIONI DI FORZA"



in questo caso Iveco compensa in parte il calo della domanda incrementando le proprie quote".

**Quale sarà la sua strategia?**

"Iveco deve consolidare le proprie posizioni, puntando sulla qualità e sull'innovazione, su prodotti sempre più moderni e su soluzioni dirette al cliente, che gli permettano di diventare

più competitivo".

**Di recente lei ha lavorato nel Nord Est, in cui si è molto sentita la delocalizzazione delle aziende di trasporto. È un fenomeno che vi preoccupa?**

"Quello che nessuno dice riguardo alla delocalizzazione è che non è priva di rischi per le aziende. Per questo molti imprenditori preferiscono restare e cercare una maggiore efficienza interna. Un processo in cui il rischio non può essere tollerato, motivo per cui cerchiamo di supportarli proponendo loro soluzioni 'tutto compreso' che li mettano al riparo da brutte sorprese".

**Non sono soltanto le aziende a soffrire ma anche i concessionari.**

"La rete dei dealer è un nostro asset fondamentale, che deve trovare una sua stabilità. La vendita tramite concessionari indipendenti è essenziale, ma ognuno di loro deve prepararsi a razionalizzare, a cercare sinergie, effettuare tagli mirati. Chi l'ha già fatto sta traendo vantaggi e può guardare al futuro. Comunque la nostra è una rete che resta solida".

**Quale pensa che sia la gamma Iveco con maggiori margini di crescita?**

"Dobbiamo difendere le nostre posizioni di forza, sviluppando allo stesso tempo segmenti

come quello dei furgoni a ruota singola, una configurazione su cui crediamo molto. Il successo dipende comunque dalle sinergie con la nostra rete, perché il prodotto c'è".

**E in quale settore invece continuerete a soffrire?**

"Credo nel mercato del mezzo da cava, dove non ci aspettava un calo così importante. Un tracollo che dura ormai da troppo tempo, quest'anno ci aspettiamo quindi lo sblocco di cantieri importanti. Nel campo Iveco dispone di una gamma completa con il Trakker e l'HD9 di Astra, che sono ai vertici dei pesanti e una vasta serie di modelli semicantieristici, economici e versatili, ad esempio le versioni K dell'Eurocargo".

**Come Direttore marketing del Mercato Italia è stato tra i primi a usare in maniera massiccia le nuove tecnologie, proseguirà su quella strada?**

"Ormai l'uso del web è fondamentale per intercettare le intenzioni d'acquisto, Iveco nel campo dispone di un nuovo sito, ha avviato il listino elettronico. La prossima sfida riguarderà la comunicazione mobile, che ci permette di mantenere costanti i contatti con i nostri clienti".

**Se potesse chiedere qualcosa alle istituzioni?**

"Che prendano velocemente delle decisioni e si rivolgano al futuro del Paese, facendo ripartire le opere infrastrutturali indispensabili, e lavorando sull'accesso al credito delle aziende".

DAILY

In attesa della nuova generazione

In attesa che il prossimo anno venga presentata la nuova generazione del Daily, quella attuale resta un caposaldo della produzione Iveco.

In particolare nell'ultimo anno è stata promossa la versione furgone a ruota singola, il cosiddetto Daily Supervan, che, nonostante un premium price abbinato però a un pacchetto di contenuti davvero ricco, ha permesso di passare da una quota dell'8 a una del 19 per cento.

L'allestimento Supervan comprende innanzitutto la sospensione pneumatica autolivellante sull'asse posteriore, oltre a Esp e supporto alle partenze in salita hill holder.

In più, delle dotazioni fanno parte il climatizzatore automatico, il sedile dell'autista ammortizzato, la chiusura centralizzata, il cruise control e i fari fendinebbia, oltre alla predisposizione per il navigatore satellitare della serie TomTom.

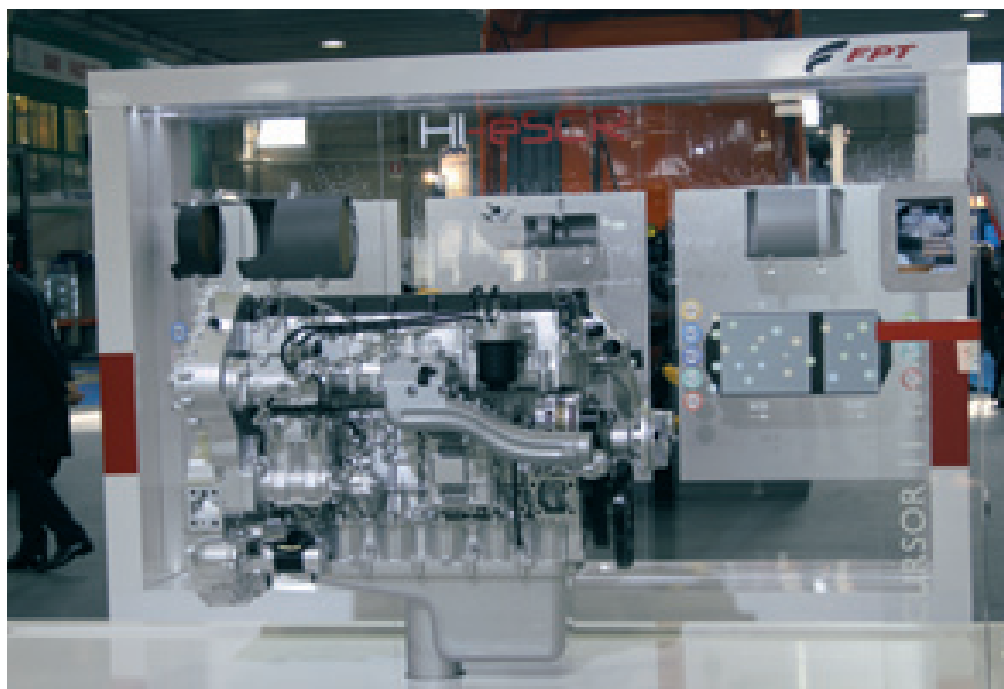
Un buon esempio del prodotto finale era visibile nel veicolo esposto al Transpotec Logitec 2013 svoltosi a Verona: un 35D15VP, con motore Euro 5 Multijet 2, cambio a sei marce con doppio overdrive, cerchi in lega, sistema Start&Stop, airbag, vano di carico rivestito in legno, sensori di parcheggio nell'area posteriore.

LA GAMMA BUS ALZA IL LIVELLO DI COMPETITIVITÀ IVECO

Ad attirare il maggior numero di sguardi nella sezione autobus dello stand Iveco sicuramente il turistico Magelys Pro destinato al trasporto della nazionale italiana di calcio. Un modello da 12,8 metri e 50 posti, equipaggiato con un motore Cursor 10 in grado di sviluppare una potenza massima di 380 cavalli. Visto l'impiego, è facile intuire che si tratti di un autobus molto accessorizzato, con tanto di connettività wifi e impianto audio/video di ultima generazione.

La riscossa Iveco nel segmento urbano è invece affidata in buona parte al Crealis, disponibile sia con alimentazione diesel che a metano e caratterizzato da un design moderno e funzionale, in cui si integrano perfettamente le più recenti soluzioni per facilitare l'accesso ai diversamente abili. Gli interni poi sono molto personalizzabili, come evidenziato dal modello in mostra, una versione Neo da 12,33 metri, con 24 posti a sedere di cui quattro in versione jumbo per un miglior comfort. A muoverlo il motore Cursor 8 in regola con la normativa EEV, con 245 cv, supportato da un cambio automatizzato Voith con parametrizzazione dinamica Sensotop. Completano le dotazioni la rampa elettrica e le due postazioni per carrozzelle, oltre alla vetratura ampliata per rendere gli interni più luminosi.

A completare la proposta del costruttore torinese la gamma dei Daily Minibus, che comprende modelli con una portata fino a 25 passeggeri nella versione urbana, diciannove in quella turistica e fino a 45 bambini se si tratta di uno scuolabus. Anche in questo caso sono disponibili motorizzazioni sia alimentate a gasolio che a metano. Punto di forza del Daily la sicurezza, grazie al nuovo sistema Esp, al retarder elettronico e alla struttura anti-ribaltamento.



La nuova motorizzazione Euro 6 è dotata dell'esclusivo riduttore catalitico High Efficiency SCR.

tionale; si tratta in pratica di un camion "concept" su cui sono stati installati i vari pacchetti specifici, che comprendono numerosi accessori utili per supportare l'autista, sia alla guida che nei momenti di relax. Di questa seconda categoria fanno parte la nuova macchina per il caffè espresso marchiata Lavazza, un sistema tecnologicamente avanzato che integra suono e video, luci interne a Led che aiutano a creare un ambiente confortevole e anche una scheggia di futuro rappresentata da un pannello fotovoltaico posizionato sulla botola del tetto che ricarica le batterie anche a camion fermo.

Tornando allo Stralis HiWay di serie, la curiosità dei camionisti si è concentrata soprattutto sulla nuova motorizzazione Euro 6, che è dotata di un sistema di iniezione Common rail con una pressione massima di 2.200 bar, oltre

che di una centralina elettronica che si occupa sia di gestire tutti i parametri relativi al motore che il sistema di post-trattamento dei gas di scarico. Ma il cuore del propulsore è rappresentato dall'esclusivo riduttore catalitico High Efficiency SCR, brevettato da Ftp Industrial, che non prevede il ricircolo dei gas di scarico e nonostante ciò è in grado di abbattere i livelli di azoto per oltre il 95 per cento, mentre il particolato viene contenuto dall'apposito filtro.

Una scelta innovativa, che porta tra i vantaggi una riduzione del peso e dell'ingombro, l'incremento dell'efficienza che fa sì che i consumi si riducano, e la riduzione alla base del particolato prodotto dalla combustione; per lo stesso motivo non è necessario alcun raffreddamento aggiuntivo, il che aiuta a non disperdere inutilmente l'energia prodotta.

MERCATO SEMPRE IN DIFFICOLTÀ

MA PER IVECO LA FETTA DELLA TORTA È PIÙ GRANDE

Il mercato italiano è in caduta libera e costante, lo dimostrano le cifre relative al 2012. Nei leggeri il crollo (perché soltanto così può essere chiamato) è stato del 30,12 per cento, nei medi del 18,39 per cento, nei pesanti stradali del 26,18 per cento e nei pesanti da cantiere addirittura del 45,42 per cento. "La torta nel complesso si è fatta più piccola - ha ribadito il neo General Manager del Mercato Italia Federico Gaiuzzi - ma la nostra fetta è diventata più grande, perché siamo riusciti a erodere quote ai concorrenti. Questo ci ha consentito di recuperare anche in termini di volumi, e di ribadire la nostra posizione di leader nazionale in tutte le aree di mercato".

E in effetti Iveco ha conquistato un mezzo punto percentuale nel segmento leggeri, grazie alle buone performance del Daily a ruote posteriori singole, fatto il miracolo di incrementare, del 6,3 per cento, la già ampia quota detenuta nei medi, guadagnando ulteriori 4,6 punti nei pesanti stradali e ben 5,5 nel cava cantiere.

Lo stesso il costruttore è riuscito a fare nel comparto autobus, che è, se possibile, in generale andato anche peggio, perdendo per strada il 18,26 per cento nei minibus, il 23,89 per cento nei turistici e poi un preoccupante 41,79 per cento negli interurbani e 49,71 per cento negli urbani. Iveco/Irisbus dal canto suo ha recuperato 3,5 punti nei minibus, 7,1 punti nei turistici, 14,3 punti negli interurbani e 26,9 punti negli urbani. "Un risultato che in termini di quote possiamo definire ottimo" ha concluso Gaiuzzi.

INTERVISTA

L. SINARI  
VERONA

È un percorso di continua crescita quello che il manager Andrea Bucci sta facendo in Iveco. Dopo aver cominciato la propria strada in Italia si è spinto fino all'altro capo del Mondo, come responsabile di Far East e Australia, per poi spostarsi in Gran Bretagna e tornare non molto tempo fa in Italia come General Manager del mercato nazionale. Intanto è già tempo per lui di ripartire, almeno metaforicamente perché la sua sede resterà a Torino, per assumere il ruolo di Direttore commerciale Europa.

**Come si struttura oggi il mercato europeo?**

"La battaglia si farà tenendo conto di tre temi fondamentali: la qualità del prodotto, l'offerta di servizi e la sostenibilità dei nostri mezzi. In queste tre categorie pensiamo di avere qualcosa di buono da dire".

**Tradizionalmente Iveco è visto come un marchio forte nel Sud del continente.**

"Invece stiamo diventando sempre più un player mondiale, che può sfondare anche su altri mercati tradizionalmente difficili. Questo grazie a modelli come: nuovo Stralis, Daily e Eurocargo. Gli ultimi due sono già conosciuti e apprezzati, il primo ha tutte le

ANDREA BUCCI: "STRALIS L'ARMA PER L'OFFENSIVA IN EUROPA"

carte in regola per farsi valere. Nel campo dei consumi, che oggi è giustamente considerato fondamentale, siamo al vertice sia con l'attuale gamma Euro 5 che con quella Euro 6".

**Dal punto di vista delle reti come vi muoverete in Europa?**

"Tradizionalmente Iveco si è sempre avvalsa della collaborazione di imprenditori indipendenti. E così faremo anche in Europa almeno dove sarà possibile. In alcune situazioni particolari come la Germania e più in generale il Nord Europa dovremo invece scendere in campo direttamente".

**Dove si aspetta un maggior sviluppo del brand Iveco?**

"In Francia così come in Germania, Paesi in cui la concorrenza è forte ma il mercato tiene e i volumi restano importanti. Poi nell'Est Europa, dove siamo già molto presenti".

**Quale strategia intende mettere in atto?**

"Dobbiamo crescere sul pesante, dato che con leggeri e medi siamo già tra i più venduti. La nostra strategia starà nel capitalizzare nonostante la crisi la nuova gamma Stralis, che propone nuovi standard di qualità e migliora i costi di esercizio. Soprattutto



to nei consumi siamo tra i migliori e questo è un dato di fatto".

**Quanto conterà per il futuro di Iveco la nuova gamma di motori Euro 6?**

"Molto. Fin da subito abbiamo preso una strada originale, puntando tutto sulla riduzione catalitica selettiva e i fatti ci confermano che si è trattata della scelta giusta".

MERCEDES-BENZ

# A ciascuno la sua Stella

Parata di modelli all'ultimo Transpotec Logitec 2013.

FABIO BASILICO  
ROMA

Da 1,8 a 44 tonnellate, c'è sicuramente un Mercedes-Benz che fa al caso vostro. La Stella ha preso alla lettera il motto "un veicolo per ogni esigenza di trasporto" e all'ultima edizione del Transpotec Logitec 2013 di Verona ha dimostrato di fare sul serio presentando l'intera squadra dei suoi gioielli. Dalla distribuzione cittadina al trasporto regionale, dai servizi all'edilizia, ogni cliente può trovare e personalizzare il veicolo Mercedes più adatto alle proprie esigenze potendo contare su alcuni elementi chiave: affidabilità, redditività, sicurezza e stile, ovvero le caratteristiche comuni dei veicoli commerciali e industriali di Stoccarda. Oltre il pro-

dotto, poi, la Casa tedesca mette a disposizione un'ampia scelta di soluzioni d'acquisto e di gestione, complete e flessibili.

Da poche settimane sul mercato, Citan e Antos sono stati protagonisti assoluti dello stand Mercedes-Benz. Citan è il nuovo ed efficiente city van della Stella che coniuga minime emissioni di CO2 e grande piacere di guida, elevate prestazioni e bassi costi di esercizio. Con il pacchetto BlueEFFICIENCY il consumo è infatti di soli 4,3 litri/100 km. Con Antos, Mercedes-Benz è invece la prima Casa a offrire un veicolo pensato per rispondere puntualmente alle particolari esigenze del trasporto pesante nella distribuzione a breve e medio raggio, con versioni studiate per specifiche

## Ammiraglia

Il nuovo Actros, eletto "Truck of the Year 2012", è ancora una volta protagonista del mercato dei pesanti. Oggi più performante che mai con le motorizzazioni Euro 6.

finalità di trasporto come il Loader e il Volumer. Antos si distingue per la maneggevolezza da primato e per l'efficienza, con cabine disponibili in versione corta (S) o media (M) appositamente progettate per la distribuzione. Il cuore pulsante della nuova serie di modelli è rappresentato dall'ultima gamma di motorizzazioni Euro 6 "BlueEfficiency Power". Antos è disponibile sia in versione



## ANTOS

### QUANDO LA DISTRIBUZIONE PESANTE NON HA CONFINI

Quando è arrivato sul mercato, era evidente che Antos avrebbe significato qualcosa di importante. Non poteva essere diversamente per la prima serie di autocarri della Stella specializzata nella distribuzione pesante. Con peso totale a terra da 18 a 26 t Antos propone una gamma di modelli versatile quanto il potenziale campo d'impiego. Tra l'altro Antos è disponibile anche nelle versioni superspecializzate Loader e Volumer. Assi nella manica dell'Antos sono un'ampia offerta di motori Euro 6, il cambio automatizzato per tutti i modelli e la cabina di guida ergonomica. Mercedes-Benz ha messo a disposizione la cabina di guida ClassicSpace in versione corta (S) e medio-lunga (M). La variante medio-lunga viene offerta anche nella versione CompactSpace particolarmente bassa, ideale ad esempio per gli

autocarri allestiti con un gruppo frigorifero. La famiglia di propulsori diesel BlueEfficiency Power comprende tre modernissimi sei cilindri in linea a norma Euro 6, rispettivamente da 7.7 litri, 10.7 litri e 12.8 litri di cilindrata. La potenza va dai 175 kW/238 cv per gli impieghi più leggeri senza rimorchio fino ai 375 kW/510 cv per gli autotreni e gli autoarticolati che affrontano tracciati stradali molto impegnativi. La trasmissione della coppia è sempre affidata ai veloci cambi automatizzati PowerShift 3 Mercedes a otto e dodici marce. Una caratteristica tipica del nuovo Antos è la piena disponibilità anche per il settore della distribuzione di tutti i sistemi di assistenza per la sicurezza dell'Actros.

La dotazione di serie prevede il sistema frenante elettropneumatico a regolazione elettronica (EBS) con freni a disco su tutte le ruote, un freno motore molto efficiente, il sistema antibloccaggio (ABS), la regolazione antislittamento (ASR) e lo Stability Control Assist. A richiesta sono disponibili il nuovo retarder ad acqua, leggero e potente al tempo stesso, il freno ad alte prestazioni "High Performance Brake" e il sistema di mantenimento della distanza con funzione stop-and-go. Tra gli equipaggiamenti a richiesta figurano inoltre il sistema antisbandamento e l'Active Brake Assist 3 di ultimissima generazione, un sistema assolutamente unico in grado di reagire agli ostacoli fermi anche con una frenata d'emergenza.



## FUSO CANTER

### L'AUTOCARRO LEGGERO CON LA VOCAZIONE DEL BEST SELLER

Confermato best seller mondiale tra gli autocarri leggeri e campione di vendite di Daimler Trucks, Fuso Canter è una star planetaria. Alla fine del 2012, Fuso ha lanciato in Europa il Canter di ultimissima generazione, proponendo per la prima volta anche modelli a trazione integrale. Tra le raffinatezze tecniche della gamma Canter figurano l'Eco Hybrid, prodotto in serie anche in Europa, e il Duonic, il primo cambio a doppia frizione per autocarri. Oltre a ridurre i consumi, il Duonic sottopone i gruppi meccanici a minori sollecitazioni, alleggerisce il lavoro del conducente, specie nei brevi tragitti, e coniuga il comfort di un cambio automatico con l'efficienza di un cambio manuale. In alternativa al cambio a doppia frizione Duonic, che si basa su un cambio manuale a sei marce, è disponibile un cambio a cinque marce a innesto manuale. In entrambi i casi, il cambio è collegato a un motore turbodiesel a quattro cilindri Euro 5 o EEV. Un propulsore da 3 litri disponibile in tre classi di potenza: 96 kW/130 cv, 110 kW/150 cv e 129

kW/175 cv. Ampia la gamma di cabine di guida. Quando è necessaria la massima maneggevolezza, la scelta giusta è la snella cabina standard, larga appena 1,7 metri; arriva invece a 2 metri esatti la cabina Comfort, disponibile anche in versione doppia. La varietà di versioni di peso totale a terra (da 3,5 a 7,5 t) e di passi (da 2.500 mm a 4.750 mm) consente al Canter di coprire completamente il segmento degli autocarri leggeri. In ogni tipologia di impiego, Canter si dimostra maneggevole e votato alla versatilità, grazie all'intelligente sfruttamento dello spazio reso possibile dalla configurazione a cabina avanzata e dall'elevato carico utile. Il Canter 4x4 a trazione integrale, denominato 6C18, viene offerto con un peso totale a terra di 6,5 t e una potenza di 129 kW/175 cv sia nella versione con cabina singola sia con la cabina doppia a 7 posti. La trazione integrale può essere inserita e disinserita durante la marcia, a dimostrazione dell'elevata efficienza nei consumi di questo autocarro leggero.





CITAN

## IL CAMPIONE DEL TRASPORTO URBANO

Con la sua versatilità e capacità di adattamento, il nuovo Citan offre una risposta puntuale alle diverse esigenze della distribuzione urbana. Il veicolo in versione Furgone è disponibile in tre misure di lunghezza: 3,94 m (Compact), 4,32 m (Long) e 4,71 m (Extralong). A questa versione si aggiunge il cinque posti Mixto, basato sulla versione extralunga e dotato di serie di panca posteriore ribaltabile, due porte scorrevoli e griglia di separazione dal vano di carico (a richiesta). La terza versione base è rappresentata dal Kombi, basato sulla versione lunga, con cinque posti, sedili posteriori ribaltabili e porte scorrevoli. Alla gamma si aggiungono, per ogni modello, tre varianti di peso fino a un massimo di 2.200 chilogrammi di peso totale a terra.

La funzionalità per l'impiego quotidiano è sempre in primo piano su Citan: un grande box portaoggetti, uno scomparto tra i sedili anteriori e il pratico ripiano superiore che si estende per tutta la larghezza del parabrezza, nonché ampie tasche nelle porte offrono spazio sufficiente per piccoli e grandi oggetti d'uso quotidiano. Nelle tasche delle porte, ad esempio, entrano bottiglie da 1,5 l e lo stesso vale per il bracciolo centrale con portaoggetti fornibile a richiesta. Nel vano passeggeri del Kombi sono inoltre presenti a ri-

chiesta un ripiano superiore con tre scomparti dotati di serratura e due vani nascosti nel pavimento del veicolo. Per tutte le versioni del Citan è in preparazione un box portaoggetti sulla plancia per oggetti fino al formato A4.

Sommando tutti i possibili scomparti e ripostigli del Citan si ottiene un volume complessivo di ben 77 litri tra postazione di guida e vano passeggeri. Citan offre un'ampia scelta di motorizzazioni. Il turbodiesel a iniezione diretta da 1.5 litri è disponibile in tre classi di potenza, di cui l'ultima disponibile a breve: 55 kW/75 cv, 66 kW/90 cv, 81 kW/110 cv. Al turbodiesel si aggiungerà sempre a breve il benzina sovralimentato a iniezione diretta da 1.2 litri e 84 kW/114 cv di potenza. Nelle due motorizzazioni diesel di minore potenza la trasmissione della forza è affidata a cambi manuali a cinque marce, mentre nel motore di maggiore potenza e nella versione a benzina viene montato un cambio manuale a sei marce. Il cambio delle marce avviene mediante una leva d'innesto joystick alloggiata in modo ergonomico nella consolle centrale. La trazione è anteriore.

L'elevata redditività del nuovo Citan assicura lunghi intervalli di manutenzione, che arrivano fino a 40mila km o in alternativa due anni. Contenuti risultano i consumi di carburante, tra i più bassi della categoria. Nonostante le dimensioni compatte, il nuovo Furgone non lesina nulla in fatto di spazio. Il vano di carico ha una lunghezza rispettivamente di 1,36 m, 1,75 m e 2,13 m (Compact, Long, Extralong), con un corrispondente volume di 2,4 mc, 3,1 mc e 3,8 mc. Il carico utile, a seconda della lunghezza e della variante di peso, arriva a circa 708 kg.



VITO



## IL COMPATTO AMICO DEI PROFESSIONISTI

Apprezzato da migliaia di clienti, Vito è stato oggetto di un profondo facelift nel 2010: nuovi motori, assetto riprogettato, nuovo frontale, maggiori funzionalità e comfort. I motori e i cambi introdotti tre anni fa hanno sensibilmente migliorato le prestazioni di questo veicolo commerciale riducendo emissioni e consumi fino al 15 per cento. Tutti i propulsori soddisfano la normativa Euro 5 e sono ancora più economici ed ecologici equipaggiando il veicolo con la tecnologia BlueEFFICIENCY, disponibile a richiesta. I quattro cilindri erogano una potenza di 70 kW/95 cv, 100 kW/136 cv e 120 kW/163 cv. Il cambio manuale a sei marce ECO Gear garantisce un comfort di guida superiore grazie a innesti dolci e precisi, oltre a contribuire anch'esso al contenimento di consumi ed emissioni.

Fin dalla nascita, Mercedes-Benz Vito è stato equipaggiato con la trazione posteriore. L'ultima generazione si avvale di un assetto riconfigurato ex novo e perfettamente armonizzato. Sia l'asse anteriore che quello posteriore hanno in comune con i modelli precedenti solo la struttura di base. Numerosi gli equipaggiamenti che permettono la personalizzazione di Vito. Ad esempio, è disponibile a richiesta per tutte le versioni un volante multifunzione a quattro razze con tasti di comando e modanature cromate opache. Per i passeggeri posteriori di Vito Kombi (Crew e Shuttle) è disponibile, sempre a richiesta, il Rear Seat Entertainment, che costituisce una valida fonte di informazione e intrattenimento: dai film alle presentazioni per i partner di lavoro.

SPRINTER

## Evoluzione continua

Una serie di importanti innovazioni in materia di comfort, redditività e sicurezza hanno interessato Mercedes-Benz Sprinter nel 2012. Ancora una volta il large van della Stella, simbolo di un'intera categoria di veicoli, ha saputo sorprendere. Primo veicolo commerciale su scala mondiale offerto con cambio automatico a 7 marce, Sprinter si distingue per i consumi ulteriormente ridotti, grazie all'ormai immancabile pacchetto BlueEFFICIENCY e a un rapporto al ponte più lungo, disponibile in optional per diverse versioni. Inoltre, l'ESP adattivo di serie dispone oggi di funzioni supplementari e potenziate. Il nuovo cambio denominato 7G-Tronic viene offerto in tutti i mercati come equi-



paggiamento a richiesta. È a controllo totalmente elettronico ed è stato adattato agli specifici requisiti dei veicoli commerciali. L'ultimissima generazione dell'Adaptive Esp di serie è dotata di utilissime funzioni supplementari: in caso di pioggia e fondo stradale bagnato, il nuovo Brake Disk Wipe applica ciclicamente una pressione frenante più bassa che consente di eliminare la pellicola d'acqua dal disco del freno, assicurando così fin dall'inizio il massimo effetto frenante. Un contributo ulteriore è fornito dall'Electronic Brake Prefill, che interpreta l'improvviso rilascio dell'acceleratore da parte del guidatore come il primo segnale di un'imminente frenata. Il sistema reagisce in tal caso con una leggera applicazione delle pastiglie sui dischi dei freni: in questo modo la distanza (gioco) fra i due elementi d'attrito viene per così dire annullata allorché il guidatore agisca sul pedale del freno, e in caso di frenata il tempo di reazione si accorcia. Con quattro lunghezze, tre altezze e versioni da 3 a 5 t di peso totale a terra, nelle sue vesti di Furgone, Kombi, Cassonato, Ribaltabile e Autotelaio Sprinter è un autentico factotum. Ricca la gamma delle motorizzazioni con i potenti e parsimoniosi motori diesel CDI da 70 kW/95 cv a 140 kW/190 cv e un motore a benzina V6 da 190 kW/258 cv. Lo Sprinter NGT con trazione a metano e lo Sprinter LGT con trazione a gas liquido - la cui base è costituita dalla versione con motore a benzina a 4 cilindri da 115kW/156 cv - coprono invece il segmento delle trazioni alternative a basse emissioni e parche nei consumi.

trattore che carro con un totale di 17 diverse lunghezze di passo. Al Transpotec erano esposti anche un Vito 116 CDI Furgone Long, uno Sprinter 313 CDI Furgone 37/35, un Actros 1851 LS Trattore e 1843 LS Trattore Loader nonché un Canter 3S13 Duonic.

La partecipazione di Mercedes-Benz al Transpotec Logitec 2013, oltre a testimoniare la grande attenzione che la Casa di Stoccarda riserva da sempre al mercato italiano, anche e soprattutto in un momento di perdurante andamento negativo della congiuntura economica, ha rappresentato per gli operatori del mondo dell'autotrasporto una preziosa occasione per tastare il polso dello stato dell'arte dell'offensiva produttiva della Stella.

Attualmente, Mercedes-Benz è fortemente impegnata nel perseguire una strategia di completamento dell'offerta attraverso la forte specializzazione delle missions riservate ai veicoli della sua vasta e articolata gamma. Il tutto nell'ottica di fornire al cliente autotrasportatore finale la più ampia possibilità di scelta del mezzo di lavoro che risponde al meglio alle sue esigenze professionali, oggi più che mai orientate alla massima efficienza e al maggior risparmio.

## Actros: il punto di riferimento nel trasporto di linea

Eletto "Truck of the Year 2012", il nuovo Actros, ennesima e fortunata declinazione dell'ammiraglia dei pesanti della Stella, nasce per rispondere, ancora meglio che in passato, alle moderne esigenze del trasporto di linea. All'interno della sua gamma, le versioni Loader e Volumer, studiate per specifiche destinazioni d'uso, fissano inoltre nuovi parametri di riferimento in quanto a carico utile e altezza del telaio e di aggancio. Ampliata la gamma di motorizzazioni: due nuovi sei cilindri in linea vanno a completare l'innovativo OM 471 da 12.8 litri di cilindrata, con un range di potenza che va da 310 kW/421 cv a 375 kW/510 cv.

Il nuovo OM 470 da 10.7 litri, il propulsore Euro 6 più leggero della categoria, deriva dalla collaudata serie OM 471, più grossa di cilindrata, con cui condivide le caratteristiche tecniche: dal sistema a iniezione X-Pulse brevettato al filtro antiparticolato. L'OM 936 è un sei cilindri in linea da 7.7 litri particolarmente compatto. Il range di potenza del nuovo Actros si estende così da 175 kW/238 cv a 375 kW/510 cv. Il nuovo Actros si dimostra benchmark per quanto riguarda il contenimento dei consumi. Con il nuovo "Predictive Powertrain Control" (PPC) e il motore OM 471 si riesce a risparmiare un 3 per cento di carburante. Dietro l'acronimo PPC si cela un Tempomat



previdente accoppiato alla catena cinematica. Questo sistema di assistenza alla guida ricava dai dati GPS le caratteristiche topografiche del tracciato stradale che il veicolo sta per affrontare e può quindi intervenire per ottimizzare i consumi. Il PPC copre oltre il 95 per cento delle autostrade e delle strade statali di 28 Paesi europei.

Primo Tempomat GPS al mondo, il Predictive Powertrain Control non si limita a regolare velocità e frenate, ma interviene anche nella gestione del cambio. Il collegamento con il cambio garantisce una sequenza ottimale degli innesti nei tratti in salita, evita il passaggio a marce superiori prima di un dosso e assicura il passaggio preventivo alle marce inferiori prima di una discesa. Anche la modalità EcoRoll viene attivata con maggiore precisione.

Non è tutto perché Actros non è soltanto ancora più parsimonioso nei consumi, ma è anche più sicuro. Ciò grazie all'ultimissima generazione del prestazionale Active Brake Assist 3. Noto anche come sistema di frenata di emergenza, l'Active Brake Assist è ora in grado di eseguire una frenata d'emergenza automatica anche di fronte a un ostacolo fermo. Se dunque in passato l'Actros era in grado di mitigare le conseguenze di un tamponamento, ora, velocità permettendo, può persino evitare questo tipo di incidenti.

## DYNAFLEET

## Al servizio delle flotte

Il costruttore svedese ha da sempre investito molto sulla telematica applicata al trasporto, migliorando di anno in anno il sistema di gestione delle flotte Dynafleet, a cui è stato aggiunto in quest'ultima versione il pulsante di chiamata Volvo Action Service, che mette in contatto l'autista con un desk multilingue e invia la posizione esatta del mezzo e, se si è connessi con il Dynafleet, il numero di targa e di telaio. Ancora più innovativa la connessione remota Telematics Gateway, che opera attraverso la rete GSM e da modo all'officina autorizzata di riferimento di controllare a distanza lo stato del veicolo, dall'usura dei freni all'operatività dei filtri, potendo così fissare gli interventi di manutenzione sulla base di esigenze reali, solo quando servono. In più, al sorgere di un problema i meccanici si trovano già preparati a intervenire su di un'anomalia specifica. Tramite lo stesso sistema possono essere regolati a distanza tutta una serie di parametri, come l'indicatore di carico o la calibrazione del consumo di gasolio.

## MOTORI

## Euro 6 pronto a dare battaglia

Per il momento l'offerta Volvo Trucks in Italia anche nel caso del nuovo FH punta molto sui motori in regola con la normativa Euro 5, quelli ben conosciuti e apprezzati, ma è indubbio che la nuova generazione del pesante svedese è stata costruita attorno al motore Euro 6, con cui il marchio affronta la sfida delle nuove norme antinquinamento che entreranno in vigore nel gennaio del prossimo anno. Per adeguare il sei cilindri, che mantiene inalterata la struttura di base delle versioni attuali, Volvo Trucks ha seguito una linea piuttosto tradizionale, miscelando quindi il trattamento dei gas di scarico SCR, già usato sull'Euro 5, con il filtro antiparticolato e il riciccolo dei gas di scarico (EGR), in una combinazione già testata negli anni scorsi sia negli Stati Uniti che in Giappone. Questa prevede l'uso di un filtro di dimensioni ridotte, ma soprattutto di un sistema EGR che, nell'ottica del risparmio carburante e diversamente dal consueto, serve essenzialmente per alzare la temperatura dei gas di scarico fino ai 250° necessari per un buon funzionamento dell'SCR, quindi resta in pratica inattivo durante la marcia in autostrada, non andando quindi a pesare sui consumi. In questa configurazione le emissioni di ossidi di azoto sono precipitate del 77 per cento e quelle di particolato del 50 per cento. Nel primo periodo sarà disponibile per la vendita una sola versione del sei cilindri, da 460 cv e coppia di 2.300 Nm a partire dai 1.000 giri/min, cioè il corrispettivo di quello che è oggi il propulsore Euro 5 più richiesto. Nei prossimi mesi verranno invece presentate tutte le altre configurazioni.

## VOLVO TRUCKS

## Il nuovo FH domina sulla lunga distanza

Sorprendenti e soddisfacenti le innovazioni introdotte.

MAURO ZOLA  
ZINGONIA

Per capire che livello d'innovazione ha portato il nuovo Volvo FH bisogna provarne un esemplare dotato delle sospensioni indipendenti IFS sull'anteriore e di conseguenza anche dello sterzo a pignone e cremagliera. Una soluzione prettamente automobilistica, che magari all'inizio farà storcere il naso ai più tradizionalisti tra i trasportatori. E proprio per questo abbiamo usato il verbo provare, perché per rendersi conto di quel che l'accoppiata significa bisogna mettersi al volante di un nuovo FH e affrontare le strade. Noi l'abbiamo fatto in una giornata tormentata dalla neve, sulle strade della bergamasca, che non sono di sicuro le peggiori d'Italia ma in cui non mancano buche e sobbalzi. Una fortuna, dato che è proprio in queste condizioni che le ruote indipendenti danno il meglio: buche o non buche il volante resta infatti ben saldo e la traiettoria non

devia di un centimetro, senza bisogno di interventi da parte dell'autista. Bisogna naturalmente ambientarsi, la pronta risposta del nuovo sterzo non trova paragoni nel campo dei mezzi pesanti e può soltanto essere paragonata a quella di un'auto-vettura contemporanea, ma è questione di poco e poi si possono apprezzarne la precisione e la stabilità, oltre che l'ottimo lavoro delle sospensioni.

Che sono come già precisato indipendenti, con quindi il funzionamento di una ruota che non influisce su quello dell'altra, garanzia di una guida più uniforme; si tratta naturalmente di un optional, indispensabile per poter aggiungere anche lo sterzo a pignone, che permette di trasmettere in maniera diretta i comandi del volante allo sterzo. Il pacchetto è indicato soprattutto per chi deve affrontare percorsi tortuosi o strade particolarmente strette e ha quindi bisogno della massima precisione, oltre che di una tenuta di strada ottimale, anche in curva, dove non sono

più richieste le normali piccole correzioni di traiettoria.

Se questo è il tratto più evidente una volta messo in moto, a stupire ancora prima ci pensa la linea, con quella laterale che mette in mostra il profilo lievemente inclinato, così come inclinata appare la cabina, che dona aggressività all'insieme, valorizzata dalla linea inferiore orizzontale e dal design curato delle maniglie, e con la superficie della grande griglia del radiatore, che cattura fin da subito l'attenzione, sovrastata dal parabrezza piatto e delimitata dai fari a sviluppo verticale.

A completare il quadro pensano le tante innovazioni tecnologiche sviluppate appositamente per questo modello, alcune già disponibili, altre che arriveranno nel corso dell'anno. Nella prima categoria sta l'I-See, software innovativo connesso con il cambio automatizzato I Shift, il cui compito è quello di memorizzare le strade percorse, in modo da poter adeguare i cambi di marcia in rela-



zione alle caratteristiche del viaggio, ad esempio rallentando prima di una discesa. Rispetto alle soluzioni di altri costruttori Volvo Trucks non ha voluto basarsi su di una cartografia preesistente, che poteva contenere eventuali errori, ma ha preferito predisporre un sistema in grado di creare le proprie rotte basandosi su dati reali e aggiornandosi di continuo. Ma soprattutto di ridurre da solo di un 5 per cento i consumi e ciò non soltanto su strade particolarmente impegnative: anche i modesti avvalimenti comuni sulle autostrade italiane possono essere ben sfruttati dall'I-See, che provvede a mettere il cambio in folle ovunque sia possibile. Il risparmio potrà raddoppiare dalla metà del prossimo anno, cioè da quando entrerà in produzione la catena cinematica I-Torque, che consiste nell'abbinamento tra il motore Euro 6 e una nuova versione del cambio automatizzato Powershift, che potrà disporre di una coppia non inferiore ai 2.800 Nm con

in più un funzionamento ottimizzato ai bassi regimi, cioè tra i 900 e i 1.200 giri/minuto, e di conseguenza una riduzione dei cicli di iniezione. Risultato ottenuto adottando una doppia frizione. Ed è la prima volta che il sistema a doppia frizione viene adattato all'uso su di un camion di linea. Il vantaggio è che questa elimina le interruzioni di coppia che si verificano durante i normali cambi di marcia, che diventano più rapidi e senza stop nell'erogazione della potenza. In questo modo il motore non esce mai dal numero ideale di giri, con vantaggi per la rumorosità e naturalmente nel consumo. Nell'attesa che arrivi l'I-Torque sono state adottate altre piccole importanti misure per risparmiare, ad esempio disattivando il compressore dell'aria quando non è necessario, e accoppiandolo con un alternatore più efficiente e una pompa del servosterzo con funzione di spegnimento automatico. Insieme tolgono un ulteriore 1 per cento al computo totale.



## LO SPAZIO INTELLIGENTE È REALTÀ CONCRETA GRAZIE ALLA NUOVA CABINA GLOBETROTTER

M. ZOLA  
ZINGONIA

Aria nuova in cabina per il nuovo FH, soprattutto se si guarda allo spazio, che per i camionisti è caratteristica che fa la differenza. Se vista da fuori la nuova cabina Globetrotter non pare poi tanto più grande, la prospettiva cambia quando ci si trova a bordo e il metro cubo in più accreditato dalla scheda tecnica sembra perfino ridotto. Il risultato è stato ottenuto semplicemente rial-

zando i montanti anteriori e approfittando della linea inclinata del tetto, che garantisce la giusta disposizione degli spazi, a cui contribuisce un'attenzione spinta verso i particolari, come la scelta di rinunciare a un vano più grande nello spazio centrale che sovrasta il parabrezza, dando così modo al tetto in vetro di illuminare l'interno e poi al conducente di muoversi più liberamente.

Stesso discorso per la forma ad anfiteatro del portagiogetti che sovrasta la cuccetta e che può contenere

alla bisogna anche un forno a microonde o un piccolo frigorifero. In tutto, la volumetria dei vari portagiogetti (compresi i due molto spaziosi sotto la cabina, di cui uno può essere il frigorifero e che in totale raggiungono i 130 litri) è stata incrementata di 300 litri. Più grande anche il lettino, che ora è largo fino a 815 millimetri, dotato di una ampia scelta di materassi ergonomici e può essere inclinato di 55° dalla parte della testa per i momenti di riposo o lettura. Dietro è posizionato un utile raccogliatore e naturalmente sono a portata di mano i comandi indispensabili: luci interne, sveglia, riscaldatore, condizionatore, sistema audio, finestrini, tettuccio e chiusure.

In altezza, lo spazio libero arriva fino a 2,22 metri, che si riducono di 11 cm al centro, a causa del minimo tunnel motore che è stato mantenuto per garantire il massimo della rigidità e quindi della sicurezza. Completamente nuova anche la plancia, che seguendo il trend attuale è avvolgente e dal punto di vista estetico dominata da una linea fluida nonostante sia realizzata in un unico pezzo. A sinistra del guidatore sono armoniosamente disposti i vari pulsanti di controllo, che sono stati dislocati in ordine di priorità, ma la combinazione può in parte essere variata a seconda delle esigenze del singolo autista. Gli indicatori essenziali sono invece stati raggruppati al centro, in modo che possano essere consultati senza togliere gli occhi dalla strada, con gli altri a scorrere da destra a sinistra. Il volante è multifunzione e può essere inclinato di ulteriori 20° rispetto a quello dell'attuale FH, il che insieme a un sedile rivisto nel supporto lombare e laterale, che può scorrere indietro per ulteriori quattro centimetri, consente di trovare facilmente la propria posizione di guida ideale.

L'attenzione al benessere dell'autista è confermata da particolari come il condizionatore da parcheggio integrato, in modo da non occupare spazio prezioso oltre a non influire sull'aerodinamica. Si tratta di un modello evoluto in grado di calcolare il proprio limite di utilizzo per non scaricare le batterie del camion. Il climatizzatore a controllo elettronico tratta l'aria prima di immetterla nell'abitacolo, distribuendola poi in maniera diffusa, evitando fastidiose correnti.



[www.volvotrucks.it/fh](http://www.volvotrucks.it/fh)

# NUOVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



RENAULT TRUCKS

# Avventura senza rischi

MAX CAMPANELLA  
PERO

Un'esperienza entusiasmante, inusuale. Un'impresa audace ma senza rischi, perché si è al volante del Kerax, riconosciuto ovunque per la sua robustezza e affidabilità. L'ultimo nato del veicolo da avventura per antonomasia in casa Renault Trucks si chiama Kerax Adventure, edizione del gigante dei camion famoso per le performance mostrate durante le spedizioni Renault Trucks come la "Via della Seta" o la "Cape to Cape".

L'avventura è da sempre parte integrante del DNA di Renault Trucks e il kit "Adventure" combina questi aspetti in un veicolo con uno stile davvero originale. Kerax Adventure si contraddistingue per un look tutto nuovo. La calandra grigia con la scritta "Adventure", il robusto para-

canguri e la visiera parasole personalizzata Renault Kerax rendono Kerax Adventure un veicolo davvero imponente. L'impressione di robustezza, propria del Kerax, viene ulteriormente rafforzata. Il veicolo, al posto del clacson di serie, è dotato di trombe cromate sul padiglione, molto utili in avverse condizioni atmosferiche e in condizioni di scarsa visibilità.

Infine, per la massima esclusività, su entrambe le porte è raffigurato il logo "Renault Trucks Adventure". Questo, di per sé, testimonia i trent'anni di coinvolgimento alla Dakar e alle gloriose spedizioni cui Renault Trucks ha preso parte nel corso della sua storia: dalla Via della Seta nel 2005 da Lione a Pechino, alla più recente Cape to Cape nel 2009 da Capo Nord in Norvegia a Capo di Buona Speranza in Sud Africa.

## Originale

L'avventura è da sempre parte integrante del DNA di Renault Trucks e il kit "Adventure" combina questi aspetti in un veicolo con uno stile davvero originale.

Il kit Kerax Adventure è disponibile per tutti i veicoli Kerax, qualunque sia la loro configurazione e tipo di motore: un'ulteriore, l'ennesima possibilità per chi voglia personalizzare al massimo il proprio truck, dal paracolpi allo spoiler all'utilizzo di adesivi.

Quanto all'equipaggiamento, Kerax Adventure, come il resto della gamma Construction, prevede le Optifuel Solu-



La calandra grigia con la scritta "Adventure", il robusto paracanguri e la visiera parasole personalizzata rendono Kerax Adventure un veicolo imponente e capace di impressionare per la sua robustezza.

tions by Renault Trucks progettate per ridurre il consumo di carburante, che resta sempre la voce più importante dei bilanci delle aziende del settore edilizio. Per ridurre questi costi, Renault Trucks propone strumenti specifici, come il cambio robotizzato Optidriver+, che dispone di una modalità off-road particolarmente adatta per affrontare terreni difficili. Tuttavia la riduzione dei consumi passa anche attraverso i servi-

zi. Renault Trucks ha così adattato l'Optifuel Training, la sua formazione alla guida razionale, a condizioni di guida difficoltose e a terreni sconnessi. Inoltre, l'Optifuel Infomax e i programmi Optifuel consentono agli operatori di analizzare e monitorare i consumi, nonché di tenere traccia della propria flotta di veicoli in tempo reale.

Ci sono quindi tutti gli elementi che rendono Kerax il principe dei truck del settore

Construction. Ma quali sono le principali caratteristiche che distinguono dai suoi competitori il gigante della Losanga? Lo chiediamo a Roberto Sterza, Direttore Marketing e Comunicazione Renault Trucks, posizione che svolge con estrema passione. "Le qualità che gli operatori riconoscono al Kerax - ci ha detto Sterza - sono strettamente le-

**1997**  
L'ANNO DEL LANCIO  
SUL MERCATO  
INTERNAZIONALE  
DEL RENAULT TRUCKS  
KERAX

## ROBERTO STERZA Una carriera automotive

Roberto Sterza, 48 anni, milanese di origine, è arrivato alla Losanga nel 2005. Dopo una prima esperienza in General Electric, nel 1990 è entrato nel mondo automotive cominciando da Daf Italia, dove ha occupato la posizione nel marketing ricambi. In Daf ha ricoperto diversi ruoli nel marketing, fino a diventare Direttore Marketing e Comunicazione. Da settembre 2005 in Renault Trucks dopo aver ricoperto il ruolo di Direttore Marketing Prodotto è passato a Marketing e Comunicazione.

## KERAX 6x6

## MISSIONE INSOLITA, DESTINAZIONE MOMBASA

Per aiutare il PAM (Programma Alimentare Mondiale) a compiere la sue missioni, Renault Trucks nell'ottobre dell'anno scorso ha avviato l'implementazione di un'unità mobile di addestramento in cinque Paesi dell'Africa Orientale per formare i meccanici del Programma affinché acquisissero tecniche sempre più avanzate per la manutenzione dei veicoli. Sono serviti diversi mesi di preparazione intensiva per organizzare questa impresa eccezionale: scegliere il veicolo adatto, trasformarlo in unità mobile di addestramento, mobilitare i tecnici, gli autisti e gli istruttori per definire un programma di formazione personalizzato.

L'impegno di Renault Trucks e del suo personale riflette pienamente l'importanza della missione cui sono stati chiamati: trasmettere le proprie conoscenze in materia di mezzi pesanti, e la loro manutenzione, al gruppo di meccanici africani del PAM per permettere loro di fornire scorte alimentari ai più bisognosi, nelle migliori condizioni possibili. L'unità mobile di addestramento ha percorso 5mila chilometri da Mombasa, in Kenya, a Bujumbura, nel Burundi, per formare i mec-

canici del PAM locali. Gli istruttori Renault Trucks hanno svolto questa missione con un Kerax 6x6 dotato di tutte le attrezzature e gli strumenti necessari per fornire ai partecipanti le competenze di cui avevano bisogno per provvedere alla corretta manutenzione dei ca-

mion, in tutte le condizioni.

A novembre e dicembre 2012 sono state organizzate cinque sessioni di formazione, in lingua inglese o francese, nelle principali basi del PAM nell'Africa subsahariana.



gate all'operatività del mezzo. Innanzitutto la robustezza, requisito fondamentale per questi mezzi che si alternano tra strada e percorsi fuoristrada. Le caratteristiche di maneggevolezza sono altrettanto apprezzate; Renault Kerax è proposto con diverse motorizzazioni, che soddisfano anche gli utilizzi estremi. Infine,

## PROTAGONISTI ALLA DAKAR

DA DIECI ANNI LA LOSANGA  
È PRESENTE IN SUD AMERICA

Renault Trucks ha proseguito il suo impegno con la Dakar anche l'anno scorso, con l'invio di due dei veicoli più emblematici del marchio: un Renault Kerax e uno Sherpa. Nel 2012, l'arrivo del rally in Perù ha coinciso con lo sbarco di Renault Trucks in questo nuovo mercato, uno dei più dinamici del Sud America. Renault Trucks rimane con i trasportatori ovunque si trovino, anche in una manifestazione che si svolge in condizioni estreme, terreno ideale per dimostrare le qualità dei suoi veicoli. Durante i 15 giorni della manifestazione del 2012, due tecnici sono rimasti a bordo di un Kerax per fornire assistenza ai camion che partecipavano alla manifestazione. Anche in quella occasione uno Sherpa ha dato l'opportunità alla stampa specializzata (ma anche ai concorrenti) di scoprire la capacità di questo veicolo unico nel resistere alle sfide più difficili. Per la prima volta l'anno scorso il percorso della manifestazione ha compreso il Perù, dove Renault Trucks ha dato il via la sua attività commerciale all'inizio dell'anno attraverso un distributore esclusivo, RT Perù S.A.C. Il mercato peruviano è altamente dinamico e le vendite di autocarri tengono il passo con la crescita del Paese. Nel 2011, il mercato totale peruviano è stato pari a 6mila autocarri superiori alle 16 t di tutte le marche. Renault Trucks intende giocarsi la partita e oggi è entrato pienamente in questo mercato con due linee di prodotti: Kerax per l'industria mineraria e il settore delle costruzioni e Premium Strada per il trasporto su strada. R.T. Perù S.A.C. ha aperto la sua concessionaria sulla Panamericana Sur, la strada statale principale del paese. Renault Trucks è presente in Sud America da dieci anni, ha attualmente 17 punti vendita e assistenza in Argentina. In Cile, il marchio è rappresentato da Salfa, società cilena conosciuta per la sua copertura ottimale del paese, attraverso 12 filiali. Argentina, Cile e Perù saranno i Paesi del Sud America dove il marchio vedrà la sua più forte crescita nei prossimi anni.



così come per l'intera gamma Renault Trucks, Kerax si caratterizza per i consumi contenuti. A tal proposito dallo scorso anno abbiamo introdotto anche su questa gamma di veicoli la formazione Optifuel alla guida razionale. Un'offerta molto apprezzata dagli operatori, che permette loro di contenere i costi d'esercizio".

A chi si rivolge il Kerax? Qual è il profilo di un trasportatore tipo che possa trarre vantaggio dall'aver un Kerax nella flotta? "Individuare un profilo comune dei nostri clienti - ci ha risposto il manager Renault Trucks - non è impresa facile. Di certo i fattori che l'inducono all'acquisto sono i bassi costi di gestione, la qualità e performance del veicolo e non ultimo il fatto di poter contare su una

rete di assistenza capillare e professionale. Quest'ultimo punto è una vera e propria necessità per questo tipo di operatori, molto esigenti relativamente alla qualità e tempestività del servizio".

LOOK TUTTO NUOVO CON ROBUSTO PARACANGURI E VISIERA PARASOLE PERSONALIZZATA, IL VEICOLO RAFFORZA ULTERIORMENTE L'IDEA DI ROBUSTEZZA TIPICA DEL MODELLO DIVENUTO SINONIMO DI ESPERIENZE ENTUSIASMANTI E INUSUALI, QUALI VIA DELLA SETA E CAPE TO CAPE.

Come si colloca il Kerax nella gamma Renault Trucks? Quali modelli sono al suo fianco? "Renault Kerax - ci ha risposto Roberto Sterza - s'inserisce in una gamma completa di veicoli industriali che copre qualsiasi esigenza di

utilizzo. Nel segmento delle applicazioni relative alle costruzioni e movimento terra, è affiancato dal Premium Lander, veicolo ideale per quegli utilizzi in cui a un veicolo stradale è richiesto di operare

fuoristrada. Pensiamo ad esempio all'approvvigionamento di materiale da costruzione, che deve essere consegnato in cantiere, alla raccolta latte o alla raccolta rifiuti. Il Lander non è un veicolo stradale adattato, bensì un vero e

proprio multiruolo. Per utilizzi più leggeri e a corto raggio, il Renault Midlum, con la sua offerta variegata, è il veicolo adatto per le piccole imprese di costruzioni. Infine nella parte più bassa del mercato

ha spiegato Sterza - in Sud Europa, dove la capacità di carico utile è tra i fattori primari considerati dagli operatori, il Kerax è ottimamente posizionato. Allo stesso modo nei Paesi dell'Est Europa ab-

scita del Kerax a oggi, è il presidio del settore cava-cantiere attraverso un veicolo robusto, affidabile, polivalente, parsimonioso nei consumi e confortevole per coloro che lo guidano".

Il segmento del Kerax (cava-cantiere) è in difficoltà ma Renault Trucks continua a investire in questo segmento. Nel medio periodo è prevista la ripresa? "Secondo le nostre previsioni - ha affermato Roberto Sterza - già a metà 2013 dovrebbe invertirsi la tendenza dell'andamento economico. A spingere il mercato del cava-cantiere a una vera e propria ripresa dovrebbero però contribuire dei grandi lavori. Alla luce dell'evoluzione politica, rimane l'interrogativo se delle azioni strutturali verranno finalmente introdotte".

A distanza di sedici anni dal lancio, Renault Trucks Kerax vuole giocare il suo ruolo nella prevista ripresa. Dalla sua parte, una massa totale a terra di 40 t e un passo di 4.350 mm e una ricca dotazione di servizio: sistema antibloccaggio delle ruote (ABS), assistenza alla frenata di emergenza (AFU), antislittamento ruote (ASR), controllo della coppia in fase di scata (DTC), assistenza alla partenza in salita (HSA) cui

può aggiungersi la gestione dell'inserimento del differenziale a velocità inferiori a 10 km/h. L'esterno della cabina è in lamiera elettrozincata, trattata per cataforesi, con deflettori antisporco e paraurti in tre parti integranti il gradino d'accesso al parabrezza a scomparsa.



Anche per Kerax Adventure sono previste le Optifuel Solutions.

l'offerta di Renault Trucks si declina attraverso i veicoli commerciali Master e Maxity".

Quale motore lo equipaggia e con quali performance? "Renault Kerax - ha illustrato il Direttore Marketing e Comunicazione - è disponibile in due motorizzazioni da 11 e 13 litri, la prima con potenze di 380, 430 e 460 cavalli, mentre la seconda di 480 e 520 cv. Quest'ampia offerta, permette di soddisfare qualsiasi necessità di trasporto, dalle betoniere al movimento terra più impegnativo".

In quali Paesi d'Europa è principalmente conosciuto e diffuso? "Tradizionalmente -

biamo registrato un buon successo di vendite".

Un po' di storia: a quando risale il lancio del Kerax? E con quali obiettivi? "Il Kerax - ha proseguito il manager della Losanga - è stato lanciato nel 1997 e ha subito un completo aggiornamento nel 2006. Prima dell'arrivo del Kerax, Renault Trucks era presente nel settore cava-cantiere con il modello G340, veicolo molto robusto ma con basse potenze. L'obiettivo perseguito, dalla na-

**11 e 13  
litri**

**LE DUE  
MOTORIZZAZIONI  
DEL KERAX  
DA 380 A 520 CV**



Il kit Adventure è disponibile per tutti i veicoli Kerax, qualunque sia la loro configurazione e tipo di motore: un'ulteriore, l'ennesima possibilità per chi voglia personalizzare al massimo il proprio truck.

## RENAULT TRUCKS

## Assicurazione completa

Un'offerta davvero allettante quella che Renault Trucks riserva ai suoi clienti. Dall'inizio dell'anno è infatti possibile, al momento dell'acquisto del veicolo, sottoscrivere una polizza assicurativa Renault Trucks sviluppata da professionisti per professionisti e caratterizzata da una particolare completezza. Non solo: Renault Trucks concede il 5 per cento di sconto sul costo dell'assicurazione a chiunque sottoscriva nel medesimo tempo il Programma Optifuel. I clienti della Losanga possono contattare fin da subito la propria concessionaria per approfittare della vantaggiosa offerta che è stata creata appositamente per le loro particolari esigenze. "Abbiamo sviluppato questo servizio per soddisfare le esigenze dei professionisti del trasporto - spiega Michel Girod, Vice Presidente Commercial Vehicles Renault Trucks - Con l'assicurazione Renault Trucks, i nostri clienti sono assistiti da professionisti nel campo assicurativo che garantiscono loro la migliore copertura possibile". La Losanga ha infatti messo a punto una polizza flessibile che può essere adattata per soddisfare le normative vigenti in ciascun paese. La polizza assicurativa di Renault Trucks, in tutti i Paesi ove è disponibile, comprende almeno tre tipi fondamentali di copertura: danni causati da furti o incendi, responsabilità civile e



protezione dalla perdita finanziaria. La polizza è in grado di coprire l'intera flotta del cliente qualunque siano le marche dei veicoli in dotazione. In aggiunta, se il cliente sottoscrive nel medesimo tempo il Programma Optifuel, Renault Trucks concede uno sconto sul costo dell'assicurazione. "Sappiamo che, quando gli autisti vengono formati alla guida razionale e le loro aziende monitorano i consumi, non risparmiano solo prezioso carburante, aumentano anche la sicurezza - aggiunge Michel Girod - È giusto quindi ridurre i premi assicurativi per le aziende che sottoscrivono il Programma Optifuel". Che rappresenta una delle Optifuel Solutions sviluppate da Renault Trucks per il risparmio di carburante. Il Programma consiste in un corso "in-house" che insegna tecniche di guida volte al risparmio di carburante (Optifuel Training) e di un software per l'analisi e il monitoraggio dei consumi (Optifuel Infomax). Il Programma Optifuel permette di raggiungere risparmi fino al 15 per cento.

## MAN TRUCK &amp; BUS

## La passione rossa del Leone

GUIDO PRINA  
BORGO PANIGALE

Il Leone corre veloce. Man fa propria la passione rossa e diventa protagonista del MotoGP al fianco di Ducati Corse. Sette trattori TGX 18.480 sono stati consegnati a Borgo Panigale, nella storica sede della Casa motociclistica italiana, alla presenza di Gabriele Del Torchio, Amministratore delegato di Ducati Motor Holding, Giancarlo Codazzi, Amministratore delegato di Man Truck & Bus Italia, Paolo Ciabatti, Direttore Progetto MotoGP Ducati Corse e del pilota Andrea Dovizioso.

La fornitura andrà a costituire la "forza motrice" del Ducati Team in MotoGP e garantirà il trasporto dei semirimorchi, sia della squadra corse (moto, officina e ricambi) sia delle hospitality, su tutti i circuiti della stagione europea. I sette trattori

Man TGX 18.480, che sfoggiano l'esclusiva colorazione rossa del Team Ducati Corse, rappresentano lo stato dell'arte dell'offerta del costruttore tedesco sul mercato italiano ed europeo: cabina XXL, la più grande della categoria, motore turbodiesel a sei cilindri in linea common rail da 353 kW/480 cv di potenza e cambio automatizzato a 12 rapporti. Nell'equipaggiamento

alla sicurezza è del resto uno degli elementi caratteristici della politica costruttiva di Man Truck & Bus, a maggior ragione quando si ha la responsabilità di trasportare beni preziosi come le moto da competizione.

Inoltre, particolare cura è stata prestata nell'allestimento degli interni, con ampio uso della pelle per i sedili, i pannelli delle portiere e il volante, tutti

## SETTE TRATTORI TGX 18.480 CONSEGNA AL TEAM DUCATI CORSE IMPEGNATO NEL MOTOGP.

"full optional" spiccano importanti dotazioni di sicurezza come i fari allo xeno, l'Adaptive Cruise Control ACC che adegua automaticamente la velocità del veicolo a quello che lo precede e il Lane Guard System LGS che segnala all'autista quando si sormonta la linea di demarcazione della corsia. L'attenzione

caratterizzati dalle cuciture rosse in contrasto e con i loghi Ducati Corse ricamati in grande evidenza. La parte superiore della plancia è impreziosita dalle finiture in carbonio mentre al comfort e all'intrattenimento dell'autista provvedono il Man Media Truck Advanced, con navigatore satellitare specifico per

## LA CARTA D'IDENTITÀ

**Modello** - TGX 18.480 4x2  
**Motore** - D2676 Common Rail  
**Potenza** - 353 kW/480 cv  
**Coppia** - 2.300 Nm  
**Passo** - 3.600 mm  
**MTT/MTC** - 18.000 kg / 44.000 kg  
**Sospensioni** - Balestra / Pneumatiche  
**Cambio** - Automatizzato Man TipMatic con Intarder e software "Profi"  
**Cabina** - XXL, 2.440 mm di larghezza e 2.280 mm di lunghezza  
**Sistemi di sicurezza** - Man BrakeMatic con EBS, ABS, ASR; Programma di stabilità elettronica (ESP); Regolatore automatico distanza (ACC); Sistema avvertimento cambio corsia (LGS II); Ausilio alla partenza in salita Man EasyStart; Fari allo xeno; Volante multifunzione.  
**Altri equipaggiamenti** - Aeropaket completo; cerchi in lega; sedile autista pneumatico e climatizzato con supporto lombare; radio Man Media Truck Advanced con sistema navigazione integrato e Man Sound System; frigorifero; 2° cuccetta; avvisori acustici sul tetto.  
**Personalizzazione Ducati** - interni in pelle con logo Ducati ricamato sui sedili e cuciture in contrasto, inserti cruscotto in carbonio, colore esclusivo Ducati Corse.

veicoli industriali, e il Man Sound System per una riproduzione musicale di alta qualità.

Il Campionato Mondiale MotoGP è la massima categoria per le competizioni motociclistiche su circuito e l'edizione 2013 si svolgerà su 18 tappe in quattro continenti, comprese 11 gare in sette Paesi europei: Italia, Germania, Gran Bretagna, Francia, Spagna, Olanda e Repubblica Ceca. La partecipazione della Ducati in MotoGP è iniziata nel 2003, con Loris Capirossi e Troy Bayliss che han-

no portato la Desmosedici al suo debutto in Giappone. Nell'ultimo decennio, la Casa di Borgo Panigale ha ottenuto un totale di 33 vittorie, conquistando il titolo mondiale nel 2007 con il pilota australiano Casey Stoner. Quest'anno il Ducati Team partecipa al campionato MotoGP con Andrea Dovizioso, 26enne di Forlì al suo debutto con la Desmosedici GP13, e Nicky Hayden, 31enne americano del Kentucky, alla sua quinta stagione con i colori del premium brand bolognese.



Cerimonia di consegna delle chiavi dei sette ManTGX presso la storica sede Ducati di Borgo Panigale. Da sinistra a destra: Giancarlo Codazzi, Amministratore delegato Man Truck & Bus Italia, Bjoern Loose, Responsabile Marketing Man Truck & Bus AG, Gabriele Del Torchio, Amministratore delegato di Ducati Motor Holding Spa.

## DA BORGO PANIGALE SI DIFFONDE LA TRADIZIONE DEL MADE IN ITALY

## LE MOTO DUCATI NATE PER EMOZIONARE I CENTAURI DI TUTTO IL MONDO

G. PRINA  
BORGO PANIGALE

Nate per suscitare emozioni. È questa la caratteristica più adatta per descrivere le affascinanti due ruote Ducati, frutto dell'impegno nelle competizioni ed espressione di tecnica raffinata, design inconfondibile e passione. Ducati è orgogliosa testimone del Made in Italy, dal momento che l'essenza dello stile italiano si manifesta nelle linee di ogni sua moto.

Forme sinuose, slanciate e seducenti per un design senza tempo che diventa punto di riferimento. Super-

bike, Monster, Streetfighter, Hypermotard, Multistrada e Diavel rappresentano in oltre 60 paesi di tutto il mondo il sogno dei motociclisti più appassionati. Il sistema desmodromico di comando delle valvole, il telaio a traliccio in tubi d'acciaio, il motore bicilindrico a L, l'inconfondibile "sound" del motore: sono i segni distintivi che affermano l'unicità di una Ducati.

Il palmares di vittorie conquistate dalle moto di Borgo Panigale testimonia il valore della filosofia costruttiva della storica Casa bolognese nata nel 1926: nel Campionato Mondiale Superbike, Ducati

ha conquistato 15 degli ultimi 18 titoli mondiali piloti e ben sedici titoli costruttori, mentre nel 2007 in MotoGP, a meno di quattro anni dal debutto, la Desmosedici GP7 ha dominato il mondiale piloti e costruttori.

Forte è il legame che nasce nei circuiti e unisce i Ducatisti di tutto il mondo con l'azienda: si traduce nei Desmo Owners Club, i DOC, vera e propria tribù che fa della passione rossa la propria bandiera. I Ducatisti si ritrovano in circuito, agli eventi, al World Ducati Week ma anche su Ducati.com, visitato da oltre 12 milioni di appassionati all'anno.

# NUOVO STRALIS HI-WAY



## WINNING ON THE HI-WAY

- + Hi-Technology & Telematics - touch screen con sistema di navigazione IVECONNECT e Driving Style Evaluation (DSE), lo strumento per la riduzione dei consumi.
- + Hi-Performance & Efficiency - prestazioni eccellenti senza perdere di vista i consumi e l'ecologia: EEV e Ecoswitch standard.
- + Hi-Comfort & Ergonomics - cabina progettata sulle esigenze del cliente per rendere ogni viaggio più piacevole e confortevole.
- + Hi-Reliability - ancora più affidabile grazie al 3° anno di garanzia Drive Line inclusa.\*

**Nuovo Stralis Hi-Way: Truck of the Year 2013.**

**IVECO**  
WWW.IVECO.IT

# Iveco Stralis Hi-Way Euro 6



## Ora un vero gigante della strada

BASTA CHIEDERE E IL CURSOR 11 RISPONDE CON SLANCIO ED ENTUSIASMO PUR ESSENDO PRONTO ANCHE AD ADATTARSI A UNO STILE DI GUIDA PIÙ RILASSATO, COME IMPONGONO OGGI LE FERREE REGOLE RELATIVE AI CONSUMI. CHE È UNA DELLE VOCI PIÙ INTERESSANTI DELLA NUOVA AMMIRAGLIA TORINESE INSIEME ALLA CONFORTABILISSIMA CABINA.

**MURO ZOLA**  
TORINO

Prima o poi ci dovremo abituare ai camion con motorizzazioni Euro 6 e considerarli normale amministrazione. Anzi la fine dell'anno si avvicina e quindi è necessario esplorare più a fondo i modelli già in commercio. In particolare merita uno sguardo attento il nuovo Stralis, che dal punto di vista motoristico è forse quello più interessante, dato che i progettisti di Fiat Powertrain hanno deciso di rompere i tabù riguardanti il modo di raggiungere il livello di emissioni richiesto dalla normativa in arrivo, e di puntare tutte le loro carte sulla riduzione catalitica dei gas di scarico. Quel che ciò significa dal punto di vista tecnico lo spieghiamo in un apposito spazio nella pagina a fianco. Ora ci occupiamo invece del risultato finale, ovvero delle sensazioni che si provano alla guida di uno Stralis equipaggiato con il nuovo motore. Per il momento a listino è disponibile soltanto il Cursor 11, con potenze che arrivano fino ai 480 cavalli della versione su cui ci accingiamo a salire.

Prima di tutto dobbiamo rassicurare tutti i fedelissimi del marchio torinese che, anche in questa configurazione, le caratteristiche di base

del sei cilindri non sono cambiate. Si tratta sempre di un approccio aggressivo, che soddisfa in pieno le esigenze dell'autista. Basta chiedere e il Cursor 11 risponde con slancio ed entusiasmo pur essendo pronto anche ad adattarsi a uno stile di guida più rilassato, come impongono oggi le ferree regole relative ai consumi. A essere stata privilegiata è soprattutto la cop-

pia, disponibile fin da un basso regime di giri e che viene valorizzata dall'integrazione con il cambio automatizzato Eurotronic 2, che lascia scendere molto il regime di giri prima di cambiare, il che si riflette direttamente sui consumi, che ufficialmente non abbiamo rilevato ma a una prima impressione sono pari se non migliori a quelli dell'EcoStralis.

Tra i miglioramenti va poi inserita di buon diritto la silenziosità della cabina, che non ha oggi paragoni tra i modelli sul mercato (anche se in generale tutti i motori Euro 6 si sono dimostrati meno rumorosi dei corrispettivi Euro 5). Su questo punto hanno molto battuto i progettisti lavorando di fino sull'insonorizzazione dell'abitacolo mentre il resto è opera del

motore: il risultato finale è sorprendente.

Prima di scendere nel dettaglio degli interni, altro punto di forza del nuovo Stralis, da notare le nuove sospensioni della cabina, un filo più rigide, che insieme alle balestre anteriori evitano scossoni ma soprattutto un fastidioso beccheggio.

Per quel che riguarda la cabina Hi-Way il primo impatto è senza dubbio positivo; pur avendo mantenuto molte delle caratteristiche di base della precedente versione, in Iveco sono riusciti a regalare all'insieme un aspetto dinamico e con quel filo di esuberante aggressività che certo non guasta, estremizzato dal colore scelto per il lancio, un arancione definito nel catalogo come "spassoso" e che in effetti sa mettere allegria.

Per il resto il tetto inclinato rafforza la personalità esuberante di cui dicevano mentre il nuovo gruppo ottico, in cui si uniscono fari bi Xenon e luci diurne a led, aggiunge quel tocco di eleganza che non è mai mancato nelle creazioni del costruttore torinese.

Se all'esterno la sensazione di familiarità è piuttosto evidente, all'interno per chi usa da sempre Iveco sarà come tornare a casa, l'impostazione di base è infatti sempre la stessa, vano motore alto com-

preso, purtroppo, ma già a una seconda occhiata è facile identificare quanti e quali miglioramenti siano stati apportati. Il primo problema che si è cercato di risolvere è quello degli spazi portaoggetti, la cui quantità in passato era stata spesso giudicata insufficiente: un problema risolto aumentando il numero fino a trentadue, per una capacità complessiva di oltre trenta litri, con un capiente frigorifero posizionato sotto la cucetta, affiancato da una vano termico in cui posizionare una bottiglia da tenere in fresco. Sopra il parabrezza sono stati mantenuti i tre classici scomparti, tutti con serratura, e nei tanti piccoli spazi disseminati in ogni dove sono state aggiunte delle reticelle di contenimento, anche se il materiale in cui sono realizzate, pur se piacevole al tatto, non sappiamo se ne garantirà la tenuta nel tempo.

Altro punto importante su cui si è migliorato molto l'esistente è la cucetta, che per la prima volta su di uno Stralis poggia su di una struttura a doghe. Il materasso bello alto è largo ben 80 centimetri e lungo più di due metri, misure più che sufficienti per garantire un ottimo riposo.

Prima di partire è facile trovare una comoda posizione di guida, regolando il volante,



Prima di partire è facile trovare una comoda posizione di guida, regolando il volante, sbloccando il piantone dello sterzo e approfittando del sedile nella sua versione Hi-Comfort.



## Cursor Euro 6: la rivoluzione di Fiat Powertrain

Quando si parla del nuovo Stralis non si può fare a meno di puntare l'attenzione sulla più recente gamma di motori Iveco. Non soltanto perché si tratta di Euro 6 (ormai ogni costruttore ha infatti presentato la sua linea in regola con le più recenti normative antinquinamento), ma perché Iveco ha conseguito il risultato seguendo un'intuizione tutta sua, funzionale e originale, che ha sfatato uno dei credo, anzi, il credo su cui si basa la quasi totalità della produzione più recente e cioè che per raggiungere quegli standard fosse necessario sommare le tecnologie Egr e Scr.

I progettisti di Fiat Powertrain sono infatti stati capaci di fare a meno del ricircolo dei gas di scarico, sviluppando invece il sistema Hi-Efficiency Scr. Una scelta non casuale, data la portata della sfida intrapresa, ma portata avanti per garantire un livello ideale dei consumi. Evitando la riduzione degli NOx attraverso il ricircolo dei gas di scarico, si calma infatti alla base la produzione di particolato, che richiede rigenerazioni più frequenti del filtro DPF, e impedisce la piena efficienza della combustione. Privilegiando la sola riduzione catalitica, Iveco ha poi puntato molto sull'ottimizzazione di base del motore, la cui combu-

stione genera quindi meno particolato che viene però ridotto grazie all'apposito filtro, mentre alla drastica riduzione degli ossidi di azoto provvede l'Hi-Efficiency Scr con effetti rilevanti sia nei consumi che nelle prestazioni.

Il sistema brevettato da FPT comprende tra i suoi componenti Diesel Oxidation Catalyst, Filtro Antiparticolato Diesel Passivo, modulo di dosaggio per l'AdBlue, Selective Catalytic Reduction e Clean up Catalyst, con in più una serie di sensori che verificano le emissioni di ossidi di azoto e i possibili eccessi riguardanti l'ammoniaca. La combinazione di tutti questi elementi è sufficiente perché il sistema sia grado di ridurre del 95 per cento le emissioni di NOx, mantenendo un livello di consumi pari a quello dei camion con motori Euro 5, tenendo anche conto della necessità di un maggior quantitativo di AdBlue.

A contribuire al risultato non è soltanto il nuovo sistema per la riduzione delle emissioni, ma anche il fatto che i nuovi motori siano stati interamente reingegnerizzati, a partire dall'architettura del basamento e della testa dei cilindri, con lo scopo di ottenere una maggior rigidità strutturale, l'aumento della circolazione del refrigerante e una portata nominale superiore, particolari

necessari per sopportare una più alta pressione dei cilindri e degli iniettori.

Anche il sistema di iniezione è stato infatti reso più performante, in grado di arrivare a una pressione massima di 2.200 bar. Per controllare le funzioni del motore è stata aggiunta una nuova centralina elettronica, progettata per integrare i componenti di base con il sistema Scr e il filtro antiparticolato.

Per quel che riguarda il turbocompressore è stata scelta una soluzione a geometria variabile, che permette di risparmiare sul peso e agisce favorevolmente ancora una volta sui consumi, migliorando i tempi di risposta ai bassi regimi e rendendo il freno motore più efficiente.

La nuova gamma di motori Euro 6, di cui aumenta la cilindrata ma anche la coppia, parte con il Cursor 9 in quattro livelli di potenza (310, 330, 360 e 400 cv con coppie rispettivamente di 1.300, 1.400, 1.650 e 1.700 Nm), per arrivare al Cursor 11, con potenze di 420 e 460 cv (e coppie di 1.900 e 2.150 Nm) e infine al Cursor 13 da 500 o 560 cv (coppie di 2.300 e 2.500 Nm). Per il momento sono in listino le sole versioni Cursor 11, come quella montata sul camion oggetto della nostra prova.

sbloccando il piantone dello sterzo, operazione che richiede un solo gesto e approfittando del sedile che è nella sua versione Hi-Comfort, con sistema interno di circolazione dell'aria, calda o fredda a seconda del bisogno. Inoltre, si presenta molto bene e si rivela ottimo nel contenimento e nella possibilità di modificarne la seduta a seconda del peso o dell'altezza dell'autista.

Abbiamo lasciato per ultima la plancia, anche se quando si salgono i tre gradini e si

entra nell'abitacolo è la prima cosa che balza all'occhio, tanto è imponente e innovativa rispetto al passato. Realizzata in plastica nera, colore che la fa risaltare ancora di più rispetto al tessuto beige che ricopre la parte superiore dell'abitacolo, ingloba al centro la schermo touch screen da 7" del sistema Hi-Connect, una delle grandi novità di questo Stralis, che funge da impianto infotainment, navigatore satellitare, gestore della flotta e "consigliere economico" per l'autista o me-

glio per il suo stile di guida. Al centro del cruscotto spicca invece il nuovo display su cui passano tutte le informazioni sensibili relative al veicolo, in particolare alla dotazione elettronica, che non è la più ricca sul mercato ma contiene tutto quello che serve davvero.

Subito a destra del volante multifunzione si trovano i comandi del cambio automatizzato Eurotronic 2, tre pulsanti belli evidenti, mentre se si sceglie l'opzione manuale il cambio delle marce lo si comanda con la leva del freno motore. Per il resto la dotazione può comprendere, oltre agli ormai praticamente di serie Esp e Hill Holder, l'Adaptive Cruise Control, l'Advance Emergency Braking System o il Driver Atten-

tion Support.

Tracciando un bilancio di questa impressione di guida a cui seguirà, forse già il prossimo mese, un test sui consumi, con questo nuovo Stralis Hi-

Way Iveco ha saputo dare una risposta alle esigenze del trasporto odierno, tenendo nel giusto conte le esigenze dell'autista ma con un occhio sempre rivolto alla redditività.

Risultato raggiunto senza strafare e quindi sfruttando la lunga militanza della cabina per affilare le caratteristiche positive e eliminarne i punti deboli, ma soprattutto sviluppando un propulsore innovativo e poco assetato che potrebbe essere l'arma vincente per il marchio non solo sul mercato italiano che già domina ma anche sull'affollato scenario europeo.

**480 cavalli**

**LA POTENZA MASSIMA DEL CURSOR 11 IN PROVA**

### LA CARTA D'IDENTITÀ



**Cognome** - Iveco  
**Nome** - Stralis Hi-Way  
**Cabina** - Hi-Way  
**Motore** - Cursor 11 S48, Euro 6, 11.118 cc, 6 cilindri in linea, doppio albero a camme, 24 valvole, iniezione Common rail, turbocompressore a geometria variabile a controllo elettronico con intercooler, riduzione dei gas di scarico Hi Efficiency Scr. Potenza 353 kW (480 cv) da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.250 Nm da 900 a 1.490 giri/min.  
**Cambio** - Automatizzato Eurotronic 2 a 12 marce + 2 retromarce.  
**Pneumatici** - 315/80 R22,5.  
**Sospensioni** - Anteriori a molle paraboliche, ammortizzatori e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a gestione elettronica, a quattro soffiotti con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice.  
**Freni** - A disco, ABS, EBS, ASR, APU, EBL, freno motore Iveco Turbo Brake.  
**Dimensioni** - Passo 3.800 mm.  
**Serbatoio carburante** - 540 litri (AdBlue 50 litri).



Il numero degli spazi portaoggetti è stato aumentato fino a trentadue, per una capacità complessiva di oltre trenta litri.

## I concorrenti



### Daf XF106 FT

**Motore:** Mx13 375, Euro 6, 6 cilindri in linea 12.900 cc, potenza 375 kW/510 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.500 Nm da 1.000 a 1.425 giri/min.



### Man TGX 18.480 BLS

**Motore:** D2676LF25, Euro 6, 6 cilindri in linea 12.419 cc, potenza 353 kW/480 cv da 1.600 a 1.800 giri/min, coppia 2.300 Nm da 930 a 1.400 giri/min.



### Mercedes-Benz Nuovo Actros 1848 L

**Motore:** OM 471 LA, Euro 6, 6 cilindri in linea, 12.809 cc, potenza 350 kW/476 cv a 1.800 giri/min, coppia 2.300 Nm a 1.100 giri/min.



### Scania R480 LA

**Motore:** DC13 111, Euro 6, 6 cilindri in linea 12.700 cc, potenza 353 kW/480 cv a 1.900 giri/min, coppia 2.500 Nm da 1.000 a 1.300 giri/min.



### Volvo nuovo FH 42TB

**Motore:** D13K460, Euro 6, 6 cilindri in linea, 12.800 cc, potenza 338 kW/460 cv da 1.400 a 1.800 giri/min, coppia 2.300 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.

## RENAULT TRUCKS

Voli sicuri  
con KeraxFABIO BASILICO  
CASTEL GUELFO

Il camion che aiuta a volare? Sembra una domanda di fantasia eppure non è così. Lo sa bene la Euro Jet di Castel

re a carico oltre ottanta tonnellate - ci dice Giuseppe Destro, uno dei responsabili della Euro Jet - Quando atterra, i carrelli toccano il suolo alla velocità di circa 250 km/h. Ciò comporta inevita-



Giuseppe Destro, uno dei responsabili della Euro Jet

Guelfo, in provincia di Bologna, che utilizza un Kerax 520 8x4 specificatamente allestito per l'idrosgommatura delle piste degli aeroporti, un'operazione fondamentale per assicurare la sicurezza del volo. L'allestimento è realizzato dalla statunitense Waterblasting Technologies ed è il primo, e finora unico, in Europa a utilizzare un sistema di riciclo dell'acqua che riduce i costi operativi e aumenta l'autonomia di lavoro della macchina.

"Un Boeing 737 può pesa-

bilmente che il pneumatico lasci sulla pista un sottile strato di gomma e, dato che gli apparecchi toccano la pista nello stesso tratto, con il tempo la pellicola di gomma diventa sempre più spessa, riducendo il coefficiente di attrito dell'asfalto. Sotto una determinata soglia, stabilita dalle autorità per la sicurezza del volo, è necessario 'sgommare' la pista, ossia rimuovere lo strato di gomma perché potrebbe diminuire il 'grip' dell'aereo proprio nel momento più delicato della ma-



novra di atterraggio".

Gli intervalli di questa operazione possono variare da un anno a due o tre mesi, in base al traffico di ogni singolo aeroporto. In tutti i casi, l'intervento deve essere fatto in modo efficace, ossia ripulendo l'asfalto senza danneggiarlo, e veloce, perché le piste possono restare chiuse per

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

#### LA EURO JET UTILIZZA UN KERAX 520 8x4 ALLESTITO WATERBLASTING TECHNOLOGIES PER L'IDROSGOMMATURA DELLE PISTE DEGLI AEROPORTI.

breve tempo. Si spiega così il motivo per cui l'idrosgommatura viene spesso effettuata nelle ore notturne.

"Il metodo oggi più diffuso per rimuovere la gomma dalle piste è appunto l'idrosgommatura - continua Destro - grazie alla quale una serie di microgetti d'acqua ad altissi-

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

ma pressione staccano la gomma senza intaccare l'asfalto. Sembra semplice, ma l'apparato che svolge tale operazione è complesso e può avere un costo molto elevato. Noi siamo una delle poche imprese italiane che svolgono quest'attività e abbiamo appena montato su un Renault Kerax 520 8x4 un impianto

## KERAX L'INDISTRUTTIBILE

LAVORA NELLE  
CONDIZIONI  
PIÙ SEVERE

Pensato per gli impieghi più duri, Renault Trucks Kerax viene proposto con nuove motorizzazioni Euro 5 che apportano un compromesso ottimale fra la coppia a basso regime e un consumo contenuto. I nuovi ponti e i tandem a doppia riduzione offrono un adattamento riuscito agli utilizzi on e off road. La capacità di carico del telaio è stata aumentata attraverso rinforzi interni e attraverso una nuova qualità dell'acciaio. I cambi sono meccanici o robotizzati. Il motore DXi11 viene proposto con potenze di 380, 430 e 460 cv mentre per il motore DXi13 le alternative sono 480 e 520 cv.

La gamma risponde a tutte le configurazioni richieste dall'attività di costruzione grazie a 5 profili (4x2, 4x4, 6x4, 6x6 e 8x4) e a predisposizioni specifiche per le attività legate ad essa. Questa adattabilità si materializza attraverso 21 modelli disponibili, fra trattori e motrici, e 15 passi differenti. Il posto di guida è stato studiato per un comfort di lavoro accresciuto e una vita a bordo più facile. La plancia di bordo, er-

gonomica, è funzionale e pratica, tutti i comandi si trovano nel campo visivo del conducente e a portata di mano. Inoltre, Renault Kerax è fornito di un ampio parabrezza che non pone alcun limite allo sguardo. Basti pensare che i vetri laterali posteriori aumentano il campo visivo del conducente di 30°.

La cabina, proposta nelle versioni Corta, Global o Profonda, è facilmente accessibile grazie a una apertura delle porte a 90°, ai

maniglieri di salita disposti da entrambi i lati e all'illuminazione del sistema di salita. La salita e la discesa sono agevolate da tre gradini antidrucciolo, di cui uno rientrante con memoria di posizione. Kerax 8x4 Xtrem è proposto con rinforzi del telaio maggiorati e allungati che vanno dalle estremità posteriori del longherone fino ai supporti motore. Un design che garantisce maggiore robustezza per affrontare le condizioni di lavoro più diverse.



RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

RENAULT PREMIUM OPTIFUEL 430 & 460

## Un ulteriore passo avanti nella riduzione dei consumi

Con la nuova versione da 430 cavalli, Renault Trucks arricchisce la gamma lunghe distanze e consolida il primato nel risparmio di carburante.

Noi consigliamo Renault Trucks Oils e Renault Trucks Financial Services.

[www.renault-trucks.it](http://www.renault-trucks.it)



**ALL FOR FUEL ECO**



GERMANETTI TRASPORTI

# In servizio in tutta Europa

MAX CAMPANELLA  
BRA

I servizi di trasporto, movimentazione e distribuzione delle merci implicano la gestione di un sistema di informazioni, competenze, tecnologie e persone risultante da un progetto sviluppato da una parte con la Casa costruttrice, dall'altra con il cliente e in funzione dei mercati. Per questo Germanetti Trasporti modella la propria attività, offrendo servizi di trasporto principalmente per carichi completi e groupage, sui valori della flessibilità, dell'innovazione e del confronto con il cliente e con le novità sul mercato in termini di innovazioni tecnologiche, al fine di individuare le soluzioni più idonee. Obiettivo di Germanetti Trasporti, azienda con sede capitale a Bra, in provincia di Cuneo, operativa nel settore trasporti e spedizioni fin dal 1927, è offrire trasporti e spedizioni di carichi completi, espressi e servizio groupage in tutta Europa: trasporti su strada ad alta sicurezza sia con più mezzi utilizzati per il

trasporto di una sola partita di merce (autocarri, vagoni e container) sia con carico predisposto su camion presso un centro di raccolta, unendo varie partite di merci. Nell'ambito dell'implementazione della flotta impiegata in ambito europeo, in casa Germanetti gli ultimi arrivati sono i primi dieci trattori Scania G440 LA4x2MEB, parte di una fornitura che verrà completata con altri dieci mezzi con identica configurazione. Il titolare della società piemontese Franco Germanetti e il Direttore Generale Pietro Rapalino hanno celebrato l'arrivo dei nuovi trattori Scania

**L'AZIENDA CUNESE, CHE OFFRE SERVIZI DI TRASPORTO PRINCIPALMENTE PER CARICHI COMPLETI E GROUPAGE, UTILizzerà I NUOVI VEICOLI PER LA MOVIMENTAZIONE DI MERCI SULL'INTERO TERRITORIO CONTINENTALE EUROPEO.**

nel parco veicoli dell'azienda insieme all'Amministratore Delegato di Italscania Franco Fenoglio e al Direttore Vendite Cinzia Caserotti. Per il team Italscania erano inoltre



Da sinistra, **Giorgio Fanti**, titolare della concessionaria **Scania Covencar**, **Andrea Giovannini**, Driver Trainer **Italscania**, **Cinzia Caserotti**, Direttore Vendite **Italscania**, **Pietro Rapalino**, Direttore Generale di **Germanetti Trasporti**, **Franco Germanetti**, titolare di **Germanetti Trasporti**, **Franco Fenoglio**, Amministratore Delegato **Italscania** e **Carlo Togni**, Key Account **Italscania**.

presenti il Key Account Carlo Togni e il Driver Trainer Andrea Giovannini. "Scania - ha affermato Franco Germanetti alla consegna delle chiavi - è

poter contare su un prodotto con tali caratteristiche. Inoltre, le cabine Scania sono spaziose e accoglienti, un aspetto da non trascurare per chi trascorre molte ore alla guida e che viene naturalmente molto apprezzato dai nostri autisti". Il titolare ha mostrato interesse anche per i dispositivi di ausilio alla guida Scania, in particolare per lo Scania Driver Support, sistema che, in tempo reale, insegna a rifinire lo stile di guida attraverso suggerimenti e feedback, contribuendo a mantenere nel tempo l'effetto positivo dei corsi di addestramento dedicati ai conducenti, finalizzati

## PIATTAFORME LOGISTICHE

### SPEDIZIONI PUNTUALI NELL'AREA MEDITERRANEA

Oltre alle appartenenti strutture operative, Germanetti ha scelto di essere presente con propri magazzini all'interno di molti porti marittimi per agevolare le più importanti operazioni legate alle spedizioni puntando così a risultati più celeri ed efficienti. Con importanti investimenti effettuati a partire dal 2001 Germanetti è oggi un importante operatore logistico sulla linea Europa-Tunisia. La sede tunisina si estende su 15mila mq di area nella zona portuale di Rades e dispone di un magazzino doganale per la gestione delle merci groupage in ambiente doganale. Due le sedi in Marocco, commerciali e operative, a Casablanca con moderno magazzino logistico integrato, piattaforma logistica e, come per la Tunisia, magazzino doganale negli spazi portuali, e a Tangeri, per seguire direttamente le attività doganali e l'assistenza ai mezzi che transitano per via mare o per via terrestre. L'azienda di Bra ha attivato un importante processo d'investimento per la realizzazione di un supporto logistico in Libia, oggi facilmente raggiungibile con partenze bisettimanali e transit time di sole 60 ore. Dalla piattaforma logistica di Marsiglia il servizio arriva a tutta l'Algeria, con trasporti a carichi completi con partenze da La Spezia e Marsiglia verso Algeri, Annaba, Bejaia, Skikda, Orano. Le linee Francia e Inghilterra sono gestite dalla filiale francese di Le Thillay, alle porte di Parigi. La sede parigina svolge la funzione di centro raccolta e smistamento delle merci provenienti e destinate in Nord-Africa, Italia, Europa e Malta. Nel distretto industriale di Hazeldonk è situata la filiale olandese. Da questo sito sono gestiti i servizi per la Germania e il Benelux, per tutte le direttrici europee, per il Nord-Africa e Malta con il partner maltese Eurofreight. Serbia, Polonia, Bulgaria, Grecia vengono servite con carichi completi e groupage con partenze settimanali.

all'economia dei consumi e alla riduzione dell'impatto ambientale.

Germanetti Trasporti è stata costituita a Bra nel 1927 quando il trasporto di sale e carbone era di vitale importanza per le aziende e la gente del tempo. In breve tempo la società si è affermata e consolidata in Piemonte e in Italia. Nel 1930 i primi mezzi raggiungono le coste nord africane, iniziando a sostenere l'espansione all'estero delle aziende italiane. Nel 1970 vengono inaugurati i servizi regolari con Grecia, Egitto e Albania. Nel 1975 Germanetti inaugura il servizio di trasporto Italia-Tunisia. Nel 1985 inizia a servire il mercato ma-

rochino via terra. Negli anni '90 si sviluppano le linee con Europa dell'est, Turchia e repubbliche ex-sovietiche. Il 2001 segna la grande svolta dell'azienda, con il passaggio generazionale vengono sviluppati nuovi piani strategici aprendo nuove filiali a Tunisi e Vicenza. In questo periodo vengono rinnovate e trasformate tutte le strutture operative e ampliata la sede di Bra. Nel 2002 vengono aperte le filiali in Benelux e in Francia per servire capillarmente tutta Europa, nel 2003 la filiale in Marocco, a Casablanca, e due piattaforme logistiche, in Tunisia e in Marocco, per completare la gamma di servizi offerti in Nord-Africa.



**TIPOLOGIA DI CARICO MOLTO VARIA**

**SCelta STRATEGICA: SI**

**PUNTA SUL SEMIRIMORCHIO**

I veicoli di Germanetti Trasporti effettuano trasporti, sul territorio nazionale e europeo e in Nord Africa, con una tipologia di carico molto varia che spazia dai capi appesi al settore agroalimentare. Circa 350 i semirimorchi furgonati predisposti per il trasporto del "capo appeso" con volume di carico che va da un minimo di 103 m3 a un massimo di 108 mc.

Circa 250 i semirimorchi telonati dotati di sponde ribaltabili con piantoni e teli laterali scorrevoli e di un tetto scorrevole e sollevabile di 400 mm mediante un sistema idraulico: il volume di carico va da un minimo di 86 m3 a un massimo di 108 m3. Un centinaio i

semirimorchi frigoriferi di ultima generazione, allestiti con gruppo frigorifero Thermo King, collegato via satellite alla centrale operativa che monitora la temperatura e lo stato di funzionamento dello stesso 24 ore su 24, sette giorni su sette: il volume di carico dei mezzi va da un minimo di 95 mc a un massimo di 101 m3. A disposizione alcuni container 20' e 20 container 40' di proprietà, ma tramite accordi stipulati con compagnie di navigazione si può aumentare la disponibilità.

La scelta aziendale di puntare sul semirimorchio nasce dal fatto che questo permette una maggiore capacità di carico rispetto al container. L'azienda ha a disposizione cento trattori di proprietà, anch'essi muniti di sistema a controllo satellitare e sistema antiripina collegati presso gli uffici operativi. L'assistenza ai mezzi viene svolta regolarmente ogni tre mesi da tecnici specializzati, presso la struttura di Bra nei reparti di carrozzeria e di officina, o a Tunisi presso una struttura dedicata all'assistenza ai mezzi in loco. Presso la sede di Bra a disposizione un centro per il collaudo e revisione dei veicoli autorizzata dalla motorizzazione di Cuneo.

NUOVO  
**HD9**



COMFORT ESTREMO PER LAVORI ESTREMI.

NUOVO ASTRA HD9. NUOVA EFFICIENZA, NUOVA RESISTENZA, NUOVO COMFORT.

Astra torna protagonista con un nuovo mezzo dedicato ai lavori più pesanti. È nato l'innovativo HD9. Mettetelo alla prova anche nell'operatività estrema, dal caldo del deserto al gelo del polo: con i suoi nuovi motori Cursor 13, dalle coppie elevate e consumi ridotti, arriva ovunque. Spingetelo al limite nel massimo comfort: la sua cabina in acciaio è stata progettata con nuovi interni, sospensioni regolabili e sedili pneumatici.

E affidategli le missioni più dure, perché monta il mitico telaio Astra in longheroni d'acciaio: con i supporti balestra e le spalle carrello in fusione ogni allestimento è più sicuro e più efficiente.

**IVECO**  
**ASTRA**

FERCAM LOGISTIC &amp; TRANSPORT

# Qualità da Leoni

LINO SINARI  
BOLZANO

“Diamo il nostro contributo a un mondo ecologicamente intatto facendo particolare attenzione alla parte ecologica nel prestare i nostri servizi”. Con queste parole Hannes Baumgartner,

stico a gestione familiare ed è una delle aziende leader nel settore dei trasporti e della logistica a 360° in Italia, con elevate competenze specialistiche. Ha una forte presenza in Europa, offre i propri servizi in tutto il mondo e opera nei diversi settori del trasporto e della logistica

**Stradista**

Uno dei trattori TGX 18.440 che recentemente hanno arricchito la flotta Fercam. I veicoli sono dotati di cambio Man TipMatic a 12 rapporti.



Hannes Baumgartner, da giugno 2011 ha assunto la carica di Direttore della Divisione Full Truck Load di Fercam.

ner, Responsabile Ftl (Full Truck Load) dell'azienda Fercam di Bolzano, ha sintetizzato una delle ragioni fondamentali che hanno convinto l'indiscusso numero 1 degli operatori logistici a 360° in Italia ad ampliare la propria flotta di veicoli con 25 nuovi trattori Man TGX 18.440, con l'obiettivo di garantire il continuo e alto livello qualitativo dei servizi logistici offerti. I veicoli, tutti trattori per semirimorchio in configurazione 4x2, motore da 440 cv, cabina XLX, ottemperano alla severa normativa sui gas di scarico EEV. Sono equipaggiati con cambio Man TipMatic a 12 rapporti e nuovo software Fleet, specifico per l'impiego stradale su lunghe tratte. Una fornitura di 25 trattori che consentiranno a Fercam di conoscere e apprezzare la qualità di efficienza e affidabilità degli autocarri della Casa di Monaco.

Fercam è un operatore logi-

con divisioni specializzate: logistica e distribuzione nazionale e internazionale, spedizioni aeree e marittime e le divisioni specializzate in Full Truck Load (carichi completi stradali e intermodali). Fercam attual-

**LA MINI FLOTTA DI TRATTORI PER SEMIRIMORCHIO DEL MARCHIO TEDESCO È GIÀ ENTRATA IN SERVIZIO ALL'AZIENDA BOLZANINA: ALLESTITI CON CABINA XLX, OTTEMPERANO ALLA SEVERA NORMATIVA SUI GAS DI SCARICO EEV E SONO EQUIPAGGIATI COL SOFTWARE FLEET SPECIFICO PER LE LUNGHE TRATTE.**

mente è operativa con 36 filiali in Italia, 20 filiali europee e due controllate in Africa: una a Tangeri, in Marocco, e una in Tunisia. Fercam, inoltre, si avvale a livello mondiale di una fitta e efficiente rete di corrispondenti e partner. “Per una scelta strategica - ha commentato Baumgartner - il nostro parco automezzi

è costituito da sempre da diversi trattori a marchio Mercedes-Benz. Per conoscere le potenzialità che offre il mercato con questo investimento abbiamo voluto inserire i trattori Man. Ci ha convinto l'innovativa tecnologia che tiene conto oltre che dei consumi anche degli aspetti ecologici di tutela ambientale: l'aerodinamicità ottimizzata produce risparmio di carburante e quindi impatta meno sull'ambiente. Sempre in tema di risparmio e rispetto per l'ambiente ci ha convinto la leggerezza del veicolo, mentre sul piano tecnico il cambio tecnologicamente avanzato che dà indubbi vantaggi all'autista e la presenza sulla nuova motrice del tachigrafo digitale di ultima generazione. Il limite di velocità a 85 km/h è ad esempio un elemento di sicurezza stradale e nel contempo di contenimento dei consumi. La cabina, oltre ad essere esteticamente piacevole, è confortevole per il riposo dell'autista e l'aria condizionata indipendente dal motore acceso produce anch'essa risparmio e rispetto ambientale. Il rapporto qualità-prezzo è sicuramente vantaggioso e anche il pacchetto assistenza offerto, con un'of-

ficina nelle immediate vicinanze dei nostri depositi, ha facilitato la nostra decisione. Un aspetto determinante è naturalmente l'affidabilità del trattore: noi riusciamo a garantire servizi affidabili soltanto se disponiamo di automezzi affidabili”. Classe 1982, dopo i suoi studi in Economia aziendale alla



Bocconi, Baumgartner ha iniziato a lavorare come Controller nella sede italiana della Bmw a Milano. Figlio d'arte (le prime esperienze le ha fatte in Fercam durante le ferie scolastiche a 14 anni), ha deciso di prestare le sue competenze all'azienda iniziando nella filiale parigina. Conclusa l'esperienza francese, è diventato Responsabile di Fercam Slovacchia e da giugno 2011 ha assunto la direzione della Divisione Ftl, capostipite di tutti i servizi logistici offerti da Fercam. Qual è il tipo di utilizzo cui sono destinati i nuovi trattori Man TGX? “Principalmente - ci ha risposto Baumgartner - sono destinati al trasporto internazionale, il nostro core business: li vedremo protagonisti sull'asse nord-est Italia, tratta storica per Fercam, corridoio nel quale facciamo muovere i nostri mezzi per dare un servizio con veicoli di qualità”. È previsto l'acquisto di ulteriori mezzi nell'anno in corso? “Valutiamo in continuazione - ci ha detto il manager

Fercam - l'acquisto di nuovi veicoli performanti ed ecologici. I mezzi li teniamo in media cinque anni e mezzo poi li sostituiamo. Anche nel 2013 tale evoluzione non potrà che proseguire”. Com'è costituita l'attuale flotta Fercam? “Siamo attorno a 2.200 unità di carico e 400 trattori distribuiti tra Italia, Francia, Olanda e Slovacchia. Mezzi a marchio Mercedes-Benz e in parte minore Daf e Man”. Quali sono i primi dati riferiti al bilancio del 2012? “È stato - ha affermato Hannes Baumgartner - un anno difficile ma siamo riusciti a chiuderlo con una leggera crescita rispetto al 2011”. Come andrà questo

2013? In che modo Fercam sta affrontando la difficile fase congiunturale? “Anche questo - ha aggiunto il Direttore della Divisione Ftl - sarà un anno non facile. Fercam si propone sul mercato con un servizio di qualità che presenta un alto valore aggiunto sia nel trasporto su gomma che nella logistica, sulla quale puntiamo da anni per offrire un servizio a 360 gradi. Il 2013 sarà per noi un anno di ulteriori investimenti, apriremo una nuova struttura a Bologna e nuove tratte, puntando sempre e comunque sulla qualità del servizio offerto”.

Fondata nel 1949 a Bolzano come azienda per il trasporto

## SERBATOI SINGOLI PER ADBLUE

### FACILITÀ DI ALLESTIMENTO CON AMPI VOLUMI

La facilità di allestimento con ampi volumi è una delle caratteristiche che hanno convinto Fercam a dirigersi verso il Man TGX, nella cui nuova generazione lanciata l'anno scorso Man ha modificato anche la disposizione dei componenti del telaio. Per ottenere la massima capacità del serbatoio, nonostante i maggiori ingombri necessari per il post-trattamento dei gas di scarico, sono stati studiati nuovi serbatoi singoli per l'additivo AdBlue. Questi serbatoi sono installati sul lato sinistro del veicolo, tra parafango anteriore e contenitore delle batterie, dietro la cabina di guida o davanti all'asse anteriore aggiunto. Il nuovo accesso alla piattaforma di lavoro sul lato sinistro passa sopra questi serbatoi. Il serbatoio dell'additivo AdBlue è disponibile con capacità comprese tra 25 e 80 litri, a seconda della configurazione; allo stesso modo i trasportatori possono scegliere anche tra numerosi serbatoi del carburante di capacità diverse in base al tipo di veicolo utilizzato. Il silenziatore è stato collocato sul lato destro. Nel trasporto di linea si raggiungono autonomie di circa 3.800 km senza fare rifornimento. Inoltre è possibile sfruttare lo spazio libero sul telaio anche per altri componenti, come ad esempio compressori per silos o serbatoi idraulici. Se si necessita di un determinato spazio libero sul telaio, come nel caso di autocarri con allestimento cassa mobile, ribaltabili con gru o pompe per calcestruzzo, sono stati predisposti degli appositi spostamenti dei componenti.

## A BORDO CON MAN MEDIA TRUCK ADVANCED

### INTRATTENIMENTO E NAVIGAZIONE AL CENTRO DELL'ATTENZIONE

Chi passa molto tempo sulle strade per lavoro desidera sia avere un intrattenimento di buona qualità, sia raggiungere le proprie destinazioni in modo sicuro e affidabile. Il nuovo sistema autoradio-navigatore Man Media Truck (MMT) Advanced unisce entrambi questi aspetti e offre un Infotainment di livello superiore e una navigazione in grado di guidare il conducente verso pressoché qualsiasi destinazione in Europa con precisione millimetrica. Il sistema è semplice e intuitivo da utilizzare grazie al monitor touchscreen a colori da 5 pollici, che risponde in modo preciso e rapido ai comandi. Oltre alle comuni funzio-

ni radio, come ad esempio AM/FM, il canale d'informazione sul traffico (TMC), il supporto RDS (Radio Data System) e l'amplificatore audio a 4 canali, l'impianto è dotato di tante nuove funzioni utili. La presa Usb-Aux situata sul bordo destro del vano portaoggetti centrale consente di collegare sorgenti audio esterne (ad esempio un lettore MP3) per riprodurre musica nella cabina di guida direttamente dalla tasca dei pantaloni. Inoltre, l'interfaccia Bluetooth integrata consente di riprodurre con il sistema Hi-Fi del veicolo i file musicali memorizzati in un dispositivo portatile mediante lo streaming audio. Per una comunicazione

sicura è possibile utilizzare l'interfaccia Bluetooth integrata anche come impianto viva voce per telefoni cellulari.

Il sistema MMT Advanced collocato in posizione centrale nella consolle non è pensato solo per l'intrattenimento. Il navigatore completo di tutte le funzioni guida conducente e autocarro a destinazione in modo sicuro ed efficiente e per la navigazione specifica per i veicoli industriali viene utilizzato solo materiale cartografico su schede di memoria Micro SD, permettendo così di riprodurre CD audio anche durante la navigazione. Il volante multifunzione ribaltabile e dotato di regolazione continua dell'altezza e dell'inclinazione permette di mettersi alla guida del veicolo in men che non si dica e con la massima semplicità. Gli indicatori antiriflesso permettono una visione chiara degli strumenti anche in caso di irradiazione solare diretta. Nel nuovo TGX l'MMT Advanced è compreso nella dotazione di serie.

**LO SPECIALISTA DEL LUNGO RAGGIO**

**ALLA SCOPERTA DEL NUOVO MAN TGX**

Il nuovo Man TGX è lo specialista del lungo raggio e soddisfa qualsiasi tipo di esigenza grazie alla grande varietà di modelli offerti. Le tre cabine di guida a disposizione, XL, XLX e XXL, rendono il TGX un comodo compagno di viaggio anche per i trasporti più complessi, sia sulle tratte nazionali che internazionali. Con i diversi passi ruota e le varie altezze ralla per semirimorchi Euro e per il trasporto di merce voluminosa, questo modello offre un ampio spettro di configurazioni adatte a qualsiasi profilo di requisiti. Il telaio stabile, rigido ma al contempo flessibile alle torsioni senza parti sporgenti garantisce un'allestibilità ideale. Le sospensioni pneumatiche integrali con i soffiotti posizionati ampiamente verso l'esterno sono garanzia di massimo comfort di marcia e sicurezza di guida ottimale. La regolazione elettronica delle sospensioni pneumatiche Ecas (Electronically Controlled Air Suspension) assicura un assetto costante, e permette di abbassare il TGX di 90 mm o di sollevarlo di 190 mm. Una funzione Memory permette di impostare due altezze precedentemente memorizzate, richiamandole con la semplice pressione di un tasto. Il sistema combinato molla ad aria-ammortizzatore (LDS) offre un'eccellente stabilità di marcia anche con il baricentro dell'allestimento elevato.

Gli efficienti motori a sei cilindri in linea Euro 6 delle gamme Man D20 e D26 forniscono al nuovo Man TGX una spinta ottimale grazie ad un range di potenze che spazia da 360 cv a 480 cv. Il TGX può contare su due varianti di cambio. Una è il cambio automatizzato a 12 marce Man TipMatic®, che permette di tenere una guida particolarmente economica, poiché seleziona automaticamente il momento giusto di cambiata. Se si aziona il freno motore EVB di serie, il cambio automatizzato passa alla marcia ottimale e mette a disposizione tutta la forza frenante, contribuendo a ridurre l'usura del freno di servizio e proteggendo la catena cinematica. Oltre al cambio automatizzato è possibile scegliere per il TGX il cambio manuale a 16 marce. Entrambi i modelli di cambio possono essere abbinati a un Intarder che offre la massima potenza frenante dalla fascia media alla fascia alta di velocità, pertanto si rivela essere la soluzione ottimale per le velocità di marcia tra 40 e 85 km/h. Ne risulta quindi un migliore comfort di marcia, poiché la forza frenante non viene interrotta dai passaggi di marcia, e una maggiore durata dell'impianto del freno di servizio.



Un trattore **Man TGX** al momento di avviarsi lungo una lunga tratta internazionale servita dai mezzi di trasporto **Fercam**, azienda leader nel settore dei trasporti e dalla logistica con elevate competenze.

delle merci con Fer (ferrovia) e Cam (camion), Fercam fu rilevata nel 1963 dall'autotrasportatore Eduard Baumgartner, che nel corso degli anni ha sviluppato con successo il concetto originario dell'integrazione tra strada e ferrovia. L'espansione, l'internazionalizzazione e diverse acquisizioni aziendali, alcune delle quali spettacolari, hanno fatto della Fercam, a tutt'oggi un'azienda familiare, un operatore logistico a 360 gradi. "Il nostro contributo primario -

ha spiegato il Responsabile Full Truck Load - consiste nella prestazione di servizi logistici a 360° inclusi i processi collegati, affinché i clienti possano concentrarsi al massimo sul loro core business. Con i nostri servizi logistici veloci, efficienti, ad alto livello qualitativo, informatico e tecnologico, contribuiamo al successo dei nostri partner".

Guidata dall'Amministratore delegato Thomas Baumgartner, Fercam conta oltre 1.800 collaboratori in tutta Europa. Nel 2011 ha consolidato un fatturato pari a 441 milioni di euro. Le strutture in totale consentono all'azienda di disporre di 313.600 mq di superficie coperta. Il trucco di tale successo? Trasparenza e tempestività prima di tutto. "Con sistemi di

controllo informatici - ha spiegato Hannes Baumgartner - si possono seguire tutte le fasi di consegna, distribuzione e magazzinaggio delle merci e dei trasporti già effettuati o in corso, su tutto il territorio europeo. Grazie al nostro sistema di segnalazione diretta Aktiv Reporting si rilevano istantaneamente gli eventi non conformi alle procedure, come la mancata accettazione, i danneggiamenti, o il superamento dei termini di consegna, e di conseguenza i clienti vengono tempestivamente avvisati dal nostro personale. Il sistema Rodd garantisce una gestione immediata di eventuali anomalie delle spedizioni, fornendo in tempo reale informazioni tramite documentazione fotografica digitale, sia al cliente sia alla filiale di partenza".

**ASSISTENZA**

**Affidabilità garantita**

I nuovi autocarri Man TGX non solo sono estremamente efficienti, ma garantiscono anche la massima sicurezza su strada. Man offre per il TGX tutta una serie di sistemi di sicurezza collaudati che aiutano ad evitare incidenti e proteggono in modo ottimale in conducente e gli altri utenti della strada in situazioni critiche. Retrovisori e fari sono concepiti per avere una visione perimetrale in ogni situazione; i fari sono inoltre disponibili in via opzionale anche con tecnologia allo xeno, per un consumo energetico particolarmente basso e la massima efficienza di illuminazione. Inoltre, la luce di svolta statica garantisce una visibilità migliore in curva. Nelle situazioni limite, Man BrakeMatic con sistema frenante elettronico EBS e servofreno riduce notevolmente lo spazio di frenata. I sistemi di sicurezza e assistenza alla guida intelligenti, come il controllo elettronico della stabilità ESP, il sistema di monitoraggio della corsia LGS o la regolazione automatica della distanza ACC assicurano la massima sicurezza nell'impiego quotidiano. La stabilizzazione attiva del rollo CDC contiene i movimenti di rollo e di beccheggio in caso di baricentro di carico molto elevato. L'ammortizzazione si adatta dinamicamente al carico e alla situazione di marcia e garantisce un comportamento su strada ottimale.

**GARANZIA**

**Ottimo feeling di serie**

Il nuovo Man TGX è un autocarro progettato per fornire la massima efficienza di serie, che non poteva non essere accompagnata dall'estensione di garanzia sulla catena cinematica. I gestori dei veicoli continuano a usufruire dei tre anni di garanzia di serie sui componenti principali della catena cinematica, quindi il motore compresi turbocompressore, iniettori, determinati componenti della pompa d'iniezione, il cambio, l'Intarder e gli assi motori. La garanzia è applicabile a tutti i TGX con formula assi 4x2 e 6x2, fino a un chilometraggio massimo di 450mila km. Essa è valida in tutti gli stati membri dell'Unione Europea, ed anche in Svizzera, Norvegia, Turchia, Islanda e Croazia. Non è prevista per veicoli per traini eccezionali e autocarri con HydroDrive. Man offre ora una maggiore sicurezza in termini di costi, in particolare ai proprietari di autocarri da lunga distanza. I trasportatori che stipulano un contratto di manutenzione Man all'atto dell'acquisto di un autocarro nuovo ricevono tutta una serie di agevolazioni su altre estensioni di garanzia: sconto fino al 15 per cento sulle garanzie di acquisto, come ad esempio sul terzo anno della garanzia sull'intero veicolo o sul quarto anno della garanzia sulla catena cinematica; conveniente estensione del servizio di soccorso stradale in tutta Europa fino a cinque anni.



Tre dei venticinque trattori **Man** schierati sul piazzale dell'azienda di Bolzano e pronti a partire.

**HYDRODRIVE**

**TRASMISSIONE INNOVATIVA PER UN SURPLUS DI TRAZIONE OTTIMALE**

Per rendere i nuovi trattori Man TGX ancora più versatili e adattarli meglio ai rispettivi profili di requisiti, è possibile equipaggiarli su richiesta con l'innovativo sistema di trazione Man HydroDrive. La trazione idrostatica supplementare anteriore rappresenta la soluzione ideale per i veicoli che prestano il proprio servizio prevalentemente su strada, ma talvolta necessitano di un surplus di trazione. Tipiche situazioni in cui un veicolo carico di materiali edili o un articolato con semirimorchio ribaltabile ha bisogno di maggiore potenza si presentano ai raccordi tra strade asfaltate e accessi sterrati a cantieri. Ma anche i veicoli

per il trasporto di legname, i veicoli antincendio o i veicoli cisterna per il trasporto di latte che circolano su strade sterrate e a condizioni meteorologiche avverse possono trarre vantaggio da Man HydroDrive. La trazione anteriore idrostatica innestabile offre più trazione e sicurezza quando si percorrono strade sconnesse, salite e fondi stradali sdruciolevoli. Inoltre non richiede l'utilizzo del ripartitore di coppia, del differenziale anteriore e dell'albero cardanico anteriore. Questo consente giorno dopo giorno di risparmiare sui costi del carburante e di ridurre le emissioni di CO2. Il sistema è composto da una pompa idraulica colle-

gata con una flangia al cambio e da motori alloggiati nei mozzoni dell'asse anteriore. Rispetto a un autocarro a trazione posteriore, un veicolo dotato anche di HydroDrive presenta un peso solo leggermente superiore, mentre rispetto ad un mezzo con la classica trazione integrale pesa diverse centinaia di chilogrammi in meno. In questo modo i veicoli con HydroDrive sono in grado di trasportare un carico utile maggiore. L'altezza però rimane invariata. Ciò significa: accesso agevole come nel caso di un autotelaio da strada, minore altezza del filo superiore del telaio e dell'intero veicolo, baricentro più basso del veicolo e di conseguenza un'ottima stabilità di marcia. Anche il diametro di svolta dei veicoli Man dotati di HydroDrive corrisponde a quello dei mezzi con trazione posteriore. HydroDrive amplia quindi il campo di impiego dei veicoli stradali e in alcuni casi rende superfluo l'acquisto di un ulteriore autocarro con trazione integrale.

**Sensazione di sicurezza in marcia e a veicolo fermo**

Collaudato da anni nel TGX, il monitoraggio della corsia Lane Guard System (LGS) è parte integrante del concetto di trattore Man. Durante le tratte lunghe o monotone può accadere che l'attenzione del conducente diminuisca o questi venga sopraffatto da un colpo di sonno. Il Lane Guard System coadiuva il conducente mantenendo l'autocarro all'interno della propria corsia di marcia. Una videocamera installata dietro il parabrezza tiene sotto controllo le linee di demarcazione della carreggiata e analizza la posizione del veicolo in relazione alle segnalazioni orizzontali. Se le demarcazioni della corsia di marcia vengono superate senza azionare l'indicatore di direzione, dall'altoparlante della porta sinistra o destra viene emesso un segnale acustico simile al rumore originato dalle bande sonore che avverte il conducente. In tale modo il sistema aiuta ad evitare incidenti e ad aumentare la sicurezza di trasporto, anche durante i viaggi notturni. Il controllo elettronico della stabilità ESP di serie offre una protezione affidabile quando si effettuano scarti improvvisi per evitare ostacoli, durante l'immissione in curva a velocità elevata o su manti stradali diversi. In caso di rischi incombenti di ribaltamento o sbandamento, l'autocarro viene stabilizzato agendo selettivamente sui freni delle singole ruote e riducendo la coppia del motore. Durante le decelerazioni, invece, è il sistema frenante elettronico (EBS) con assistente alla frenata a intervenire a supporto del conducente. Per avere una potenza frenante ancora maggiore, alla pressione del pedale del freno si attiva automaticamente il freno motore EVB. Raggiungere in sicurezza la propria destinazione è importante, ma godere della massima tranquillità anche quando ci si allontana dall'autocarro è un vero e proprio valore aggiunto. Questo è quanto garantisce la chiusura centralizzata delle quattro porte della cabina doppia. Questa caratteristica consente di sbloccare separatamente la porta del conducente-passeggero oppure le porte posteriori. Ma è possibile anche chiudere tutte le porte insieme, semplicemente utilizzando il telecomando integrato nella chiave di accensione. L'esecuzione dell'operazione di apertura o chiusura è segnalata visivamente dall'accensione degli indicatori di direzione. La possibilità di comandare con il telecomando la chiusura centralizzata delle porte rappresenta un vero comfort aggiuntivo per il conducente. Lo sbloccaggio separato impedisce l'ingresso improvviso e non autorizzato di persone al momento dell'apertura delle porte del passeggero o delle porte posteriori.

ONLINE

**Veicolo sempre rintracciabile**

Alla Torello Trasporti ogni operatore logistico segue online ogni singolo mezzo e assicura la localizzazione e la tracciabilità in un'ottica di sicurezza del carico, del mezzo e del conducente. Il traffico è gestito per comparti e per aree geografiche, Area Nazionale e Area Internazionale (Import ed Export), e per Paesi: Benelux/Germania/Francia/Spagna, Est e Sud Est Europa e Africa del Nord. Nell'Area Marketing e Controllo gestione Antonio Torello, con una forte abilità di relazione, è in grado di creare dei feedback strategici che fanno della Torello una delle più importanti aziende nel settore dell'auto-transporto e dei servizi annessi. Un costante e efficiente controllo del mercato, le strategie perseguibili, le relazioni possibili sono il successo di una "compartecipazione attiva" che crea ogni giorno in azienda.

Uno dei punti cardine della mission aziendale è l'adeguamento continuo ai dispositivi normativi. Dal 2002 l'azienda ha puntato sul riconoscimento del suo



operato con una serie di autorizzazioni e certificazioni: Piano di Sicurezza aziendale, Primo soccorso stradale, Codice Etico, Vademecum dell'autista. Quanto al parco automezzi l'azienda dispone di 400 mezzi diversificati per marca: Volvo, Scania, Mercedes, Iveco e ora Man, tutti dotati di supporti high-tech.

"Questo è frutto - dichiara Nicola Torello - dell'esperienza delle Case produttrici da una parte, ma soprattutto del fervido intuito del gruppo imprenditoriale nella scelta dell'investimento più innovativo. Ogni giorno abbiamo la conferma delle migliori aziende italiane e estere che ci affidano il loro nome e i loro risultati per l'affermazione dei loro servizi in tutta Europa. Nell'ottica della soddisfazione del cliente, si è in grado di disporre di altri importanti vettori europei e partner d'eccezione. Nel comparto del trasporto merce secca, l'azienda ha sempre registrato notevoli risultati. Ha consolidato nel corso degli anni, la capacità di trasportare in maniera rapida e efficiente qualsiasi tipo di merce di tipo secco in diverse modalità di imballaggio".

TORELLO TRASPORTI

# Dove il Movimento è Forza

MAX CAMPANELLA  
MONTORO INFERIORE

Aumentare l'efficienza energetica nel settore dei trasporti, dare un forte impulso al risparmio energetico nei prossimi anni, attuare una svolta nei consumi e nei modi di vivere il trasporto. Con questi obiettivi Torello Trasporti ha costituito la sua flotta di oltre 400 mezzi moderni e super equipaggiati, che si è arricchita con l'ultima generazione dell'ammiraglia Man dei mezzi pesanti: tre nuovi TGX caratterizzati da basso inquinamento e massima affidabilità per garantire il migliore espletamento del servizio.

Siamo a Montoro Inferiore, in provincia di Avellino. È qui che Torello Trasporti è riuscita a costruire con il con-

tributo di tutta la famiglia - dal fondatore Nicola Torello affiancato dalla moglie Filomena ai tre figli Umberto, responsabile delle flotte e del traffico, Concetta che segue l'amministrazione e Antonio che cura marketing e controllo gestione - un vero e proprio ponte verso l'Europa. Un impegno che si traduce in una flotta di oltre 400 veicoli che percorrono quotidianamente le strade del Vecchio Continente raggiungendo tutti i Paesi dell'Unione Europea e spingendosi fino alla Russia.

L'attenzione ai nuovi mercati è uno dei tratti caratterizzanti dell'iniziativa imprenditoriale di Torello Trasporti, uno dei pilastri su cui si fonda il "credo" aziendale, insieme alla cura nel servizio



Uno dei Man TGX EfficientLine della fornitura Torello Trasporti già impiegati su rotte internazionali dall'Italia verso la Germania e la Francia e ritorno. L'azienda campana ha una flotta di oltre 400 mezzi.



## FLOTTA DIVERSIFICATA E DISTRIBUITA IN AREE LOGISTICHE DALLE CASSE FRIGO MOBILI ATTREZZATE AI TELONATI, DAI RIMORCHI ALLE MOTRICI

Una speciale flotta di casse frigo mobili attrezzate con dotazioni specifiche per il trasporto di alimenti, prodotti ortofruttili, prodotti florovivaistici e medicinali sono il fiore all'occhiello di Torello Trasporti. Le casse sono calibrate sulla tipologia di merce deperibile trasportata: a doppio piano di carico; a differenziale delle temperature; "a pareti strette". Nella logica del sistema Haccp e dei protocolli IFS Logistic, l'azienda adotta un modello operativo certificato di costante controllo delle temperature, sia del mezzo, sia della merce, al fine di garantire un servizio di qualità totale e di sicurezza alimentare. La varietà tipologica della flotta è in grado di

soddisfare anche esigenze di "nicchia" come il trasporto maxi.

Torello Trasporti dispone di ampie aree logistiche localizzate a sud, presso la sede di Montoro Inferiore e al centro nord presso la sede di Piacenza Nord a Guardamiglio, in provincia di Lodi. Le aree del sud sono distinte per tipologia di mezzi: area telonati, area rimorchi aperti, area casse frigo, area motrici, area trattori. Le aree del centro-nord sono distinte per tipologie di merci dove si realizzano attività di stoccaggio, distribuzione e logistica integrata. Ciascuna area è attrezzata con sistemi informatizzati di sorveglianza in loco e a distanza.

al cliente, l'attenzione alle esigenze del mercato, la formazione delle risorse umane e l'aggiornamento tecnologico. Proprio sul fronte dell'innovazione tecnologica si inserisce l'acquisto dei tre nuovi Man TGX 18.480 "EfficientLine" che sono andati a incrementare la flotta.

"Determinante nella nostra scelta d'acquisto - spiega Nicola Torello - è stata la volontà di mettere alla prova questi veicoli che incontriamo in gran numero sulle strade europee e l'opportunità che ci è stata offerta da Man

ziano tra i 3,3 e i 3,9 km/litro a seconda delle asperità del percorso e la tipologia di carico.

Tutti dati verificati e convalidati dagli evoluti sistemi di tracciabilità e monitoraggio con cui Torello Trasporti segue e controlla le sue spedizioni e il lavoro dei propri autisti: un servizio preciso e meticoloso che ha contribuito al successo dell'azienda e alla fidelizzazione dei clienti, tra i quali annovera importanti brand della Grande Distribuzione e dell'industria alimentare e farmaceutica.

UNA FLOTTA COSTITUITA DA VEICOLI DI ULTIMA GENERAZIONE RECENTEMENTE ARRICCHITA CON TRE UNITÀ DELL'AMMIRAGLIA DEI MEZZI PESANTI DELLA CASA DI MONACO CHE HANNO SUBITO CONVINTO PER LA LORO EFFICIENZA SULLA STRADA E NEI CONSUMI.

Finance che ha studiato una formula finanziaria su misura per le nostre esigenze: la migliore opportunità per verificare sul campo la proverbiale efficienza e affidabilità dei veicoli Man".

Dal confronto con i veicoli di altre marche che sono in forza all'azienda campana nasce la migliore risposta alle attese di Nicola Torello: le performance che i TGX hanno saputo mettere a segno fin dai primi mesi del loro utilizzo sono state eccellenti, tali da soddisfare pienamente l'ingegner Carlo Crudele, diretto e attento verificatore delle performance dei veicoli aziendali. I tre trattori sono stati impiegati su rotte internazionali dall'Italia verso la Germania e la Francia e ritorno, facendo riscontrare delle medie di consumo che spa-

"Oggi - afferma Umberto Torello, coordinatore dell'area fleet and client - Torello Trasporti è una concreta presenza sul mercato nazionale e internazionale. Il background del successo di famiglia viene trasferito ogni giorno al team scelto di customer service. L'Ufficio Traffico è in grado, just in time, di collocare e gestire il carico e lo scarico della merce in un'ottica di ottimizzazione del servizio e della soddisfazione del cliente".

La fornitura Torello è un'ulteriore conferma dell'elevato apprezzamento degli operatori dell'auto-transporto per il trattore TGX EfficientLine e per i servizi finanziari che Man Truck & Bus Italia è in grado di confezionare sulle singole esigenze del cliente.



ARCESE

# Attenzione per il Fashion Business

MAURO ZOLA  
ARCO DI TRENTO

Tra i prodotti del Made in Italy meglio posizionati sul mercato mondiale va senza dubbio inserito il Fashion, l'alta moda, che ha bisogno di una logistica apposita, anche piuttosto complessa. Per questo il gruppo Arcese ha dedicato una divisione propria alla consulenza, progettazione, gestione e ottimizzazione del Fashion Business, in grado di accompagnare il cliente lungo tutta la filiera su scala globale, dalla gestione della materia prima e degli accessori fino alla consegna nel punto vendita all'ora stabilita.

Per operare al meglio Arcese ha messo in campo un network consolidato di corrispondenti e partner commerciali e sfruttato la presenza all'interno del grup-



po della Ventana Serra, azienda specializzata nelle spedizioni via aerea e marittima.

“Da anni affianchiamo le aziende del settore Fashion portando il made in Italy in tutto il mondo - ha spiegato Matteo Arcese in un comunicato - Siamo un operatore internazionale, ma con dimensioni e caratteristiche

tali da poter affiancare non solo le grandi multinazionali, ma anche le aziende che intendono affrontare il delicato processo d'internazionalizzazione e che cercano un servizio mirato, sempre personalizzato e progettato sulla base delle loro esigenze specifiche. La logistica è sempre più un asset strategico,

INTERVISTA

## CLAUDIO ROSSI: “COSÌ GESTIAMO I CAPI DI ALTA MODA”

M. ZOLA  
ARCO DI TRENTO

Per entrare più a fondo nelle problematiche relative alle gestione di un prodotto molto particolare come i capi di alta moda abbiamo interpellato Claudio Rossi, key account manager Moda&Lusso della divisione Road&Rail del gruppo Arcese.

**L'Italia in questo settore resta un Paese di punta?**

“Certo e non soltanto nella produzione del fashion e del lusso in particolare, ma anche come mercato d'acquisto, insieme a Francia e Gran Bretagna”.

**Cosa vi aspettate in termini di volumi dal comparto?**

“Una crescita importante in alcune grandi città europee, come ad esempio Londra, Parigi e Mosca, e una situazione di mantenimento nei restanti paesi europei. Per quel che riguarda il nostro Paese, si prevede una crescente presenza di tutti i marchi, dai low cost tipo Inditex e H&M ai grandi nomi del lusso, pur in una situazione di difficile tenuta dei consumi”.

**Come sono allestiti i camion dedicati a questo tipo di trasporto?**

“Si tratta di trattori Euro 5 con semirimorchi megaboxati da 100 mc. Tutti telesorvegliati e con il doppio

autista a bordo”.

**Qual è la percentuale del trasporto aereo e quella del trasporto su gomma?**

“Il gruppo Arcese sviluppa in questo settore circa 22 milioni di euro l'anno di fatturato, equamente divisi fra trasporto aereo e trasporto terrestre”.

**È possibile accumulare la merce in un deposito con altre tipologie di spedizione, oppure è indispensabile una struttura a se stante?**

“Il magazzino non può essere generalista, deve infatti essere dotato delle migliori garanzie di sicurezza: sorveglianza 24 ore su 24, telecamere, gabbia di sicurezza, personale non soggetto a frequenti rotazioni. In altre parole può essere inserito in una struttura più ampia di carattere industriale, ma deve possedere caratteristiche ben precise”.

**Come è organizzata la filiera del trasporto?**

“Ritiriamo dall'azienda manifatturiera il prodotto finito, assicuriamo il trasporto internazionale e garantiamo la consegna al negozio, quindi possiamo dire di gestire l'intera filiera”.

**Con che tipologia di mezzi?**

“Motrici e furgoni per l'attività di ritiro, trattori Euro 5 e semirimorchi mega per la tratta internazionale e normalmente furgoni per la consegna al destinatario finale o al punto vendita”.

soprattutto in un settore dinamico come questo. Per sopravvivere in un contesto così veloce, globale e competitivo come quello attuale, è fondamentale

che le aziende si concentrino non solo sul loro core business ma anche sulla scelta del partner giusto per accompagnare il loro percorso di consolidamen-

to o di sviluppo. Ecco perché siamo qui, in prima linea, per interpretare insieme l'evoluzione e le esigenze del Fashion Business, dentro e fuori dal no-

TNT

## A VENEZIA INAUGURATA NUOVA FILIALE

VENEZIA - Nuova sede per Tnt nella città della laguna. Il corriere ha infatti aperto nella zona industriale di Marcon un nuovo impianto, che va a sostituire quello di Mestre. Si tratta di una struttura di 3.776 mq di superficie, di cui 3.150 riservati al magazzino e i restanti agli uffici. La filiale, in cui lavoreranno a regime 66 persone, coprirà l'area dalla riviera del Brenta, alle porte di Padova, fin quasi Treviso, compresi Mestre, Jesolo e la zona balneare, oltre naturalmente a Venezia. Vista la particolare posizione geografica, alla flotta di 26 furgoni si aggiungono anche sei “mototopi”, i classici barconi a motore utilizzati per il trasporto delle merci in laguna e nel centro storico, guidati da altrettanti marinai professionisti. Inoltre per raggiungere le isole della laguna verranno utilizzati i ferryboat di linea, su cui verranno caricati i furgoni Tnt.

La nuova sede, protetta da un impianto di sicurezza molto avanzato, è dotata di 32 bocche di carico per i furgoni e 4 per i gli autoarticolati che di notte caricano e scaricano la merce da e per Venezia. All'interno è in funzione un impianto di buil-

ding automation per la gestione delle risorse energetiche e una rulliera fissa automatizzata a basso consumo per lo spostamento veloce dei colli, capace di lavorarne duemila all'ora in partenza e 1.600 in arrivo. Sempre in ottica di risparmio energetico, un impianto solare termico garantisce il 50 per cento dell'acqua calda.

“La nuova struttura - ha spiegato il responsabile Luca Voltolina - è al servizio di un'area logisticamente complessa. Solo per raggiungere Venezia via mare occorrono 40 minuti di navigazione, i nostri mototopi sono poi collegati alla nostra Filiale Venezia 2, posta su un canale che immette in laguna. Grazie all'ottimizzazione dei collegamenti che la nuova struttura ci consente, possiamo anticipare di molto l'arrivo delle merci al nostro avamposto e quindi possiamo raggiungere in anticipo il centro storico con evidente vantaggio per i clienti. Una volta lì, dobbiamo per forza arrivare ai singoli indirizzi con i carrelli ospitati sopra i mototopi, ma posso dire nemmeno l'acqua alta ci ha mai fermati”.

GLS ITALY

## KANGOO ELETTRICI PER LE CONSEGNE A FIRENZE

FIRENZE - Tre veicoli elettrici, per la precisione tre Renault Kangoo, si sono aggiunti alla flotta GLS per operare nel centro di Firenze a confermare l'impegno del corriere nella riduzione delle emissioni.

È già da qualche tempo che per le consegne nel capoluogo toscano venivano utilizzati veicoli elettrici, la cui autonomia di soli 70 km penalizzava però il servizio. Ora questi sono stati sostituiti con le furgonette Renault, che con una carica possono percorrere fino a 120 km. Naturalmente restano ancora da risolvere alcuni problemi, come quello della ricarica, che richiede circa sette ore e deve essere effettuata in sede, anche se in centro a Firenze sono disponibili alcune stazioni di ricarica. Per rispettare i tempi delle consegne il rifornimento deve avvenire di notte. Tra i vantaggi, oltre naturalmente alle emissioni azzerate, il fatto che si tratti di furgoni molto silenziosi e con costi d'esercizio ridotti rispetto a un modello con motore a gasolio.

“Attualmente i veicoli elettrici non sono ancora a punto per un'adozione sull'intero territorio - ha

puntualizzato Klaus Schadle, Ad di GLS Italy - ma la generazione di veicoli attuale si adatta perfettamente alle caratteristiche locali di Firenze. Noi seguiamo con attenzione gli sviluppi tecnici e verifichiamo regolarmente in quali sedi possano essere utilizzati sistemi di alimentazione alternativi”. L'iniziativa si inserisce nel progetto Think-Green, il programma che GLS promuove da anni per il rispetto dell'ambiente.



CONAI

## IL PALLET CHE FA RISPARMIARE

M. CAMPANELLA  
MILANO

Il CAC (Contributo ambientale Conai), stabilito per ciascuna tipologia di materiale d'imballaggio, rappresenta la forma di finanziamento attraverso la quale Conai (Consorzio nazionale imballaggi), ente privato senza fini di lucro costituito dalle imprese che producono o che utilizzano imballaggi, ripartisce tra produttori e utilizzatori il costo per i maggiori oneri per la raccolta differenziata, per il riciclaggio e per il recupero dei rifiuti di imballaggi. Tali costi vengono ripartiti in proporzione alla quantità totale, al peso e alla tipologia del materiale d'imballaggio immessi sul mercato. A partire dal 1° aprile 2013 tale contributo

per gli imballaggi cellulosici passa da 10 a 6 euro a tonnellata: si tratta della terza riduzione dal 2011, che consentirà alle aziende di risparmiare 40 milioni di euro. Ma per le imprese non è l'unica buona notizia. In seguito al riconoscimento da parte di Conai/Rilegno del Sistema Monitorato di prevenzione e riutilizzo del sistema Epal, presentato da Conlegno attraverso il Comitato Tecnico Epal, le imprese a esso aderenti avranno diritto a una formula agevolata di applicazione del CAC, che verrà eccezionalmente calcolato solo sul 40 per cento del peso degli imballaggi ceduti. Grazie a questo riconoscimento, tutte le imprese che producono, riparano, selezionano e commercializzano pallet Epal - pallet europeo in le-

gno certificato secondo specifici standard - hanno diritto all'applicazione di formule agevolate per il calcolo del contributo, previa espressa adesione al Sistema Monitorato come requisito mini-



mo.

Le procedure agevolate di applicazione del contributo valgono sia per i pallet in legno usati, riparati o semplicemente selezionati, sia per i pallet in legno nuovi purché prodotti in conformità a capitolati codificati e impiegati in circuiti controllati. Tramite l'adesione al Sistema

sarà possibile risparmiare fino a 77 euro per ogni camion di pallet ceduti e immessi al consumo, siano essi nuovi o usati. Le imprese idonee verranno in seguito inserite in un elenco pubblicato su una piattaforma informatica dedicata e verrà concesso loro in uso uno specifico marchio che contraddistinguerà il Sistema Monitorato di prevenzione e riutilizzo.

Il Sistema Epal è il primo nel settore del legno a essere riconosciuto da Conai/Rilegno come Sistema Monitorato. Ogni singolo pallet Epal sottrae all'atmosfera una quantità totale di 18,4 kg di CO2 equivalente.

Per quanto riguarda i pallet in legno usati, riparati o selezionati reimmessi al consumo sono previste due diverse formule agevolative a seconda dei casi: nel primo caso è prevista l'applicazione del CAC sul 60 per cento del peso degli imballaggi ceduti

a prescindere dall'attività effettivamente eseguita sugli stessi (riparazione o selezione) e indipendentemente dalla relativa provenienza; nel secondo caso è prevista l'applicazione del CAC sul 40 per cento del peso degli imballaggi ceduti purché prodotti in conformità a capitolati codificati e nell'ambito di circuiti produttivi controllati che rispettano i requisiti minimi indicati da Conai. Per i pallet di nuova produzione strutturalmente concepiti per un riutilizzo pluriennale, invece, si continuerà ad applicare il CAC sul cento per cento del peso degli imballaggi ceduti, a meno che questi non siano stati prodotti in conformità a capitolati codificati nell'ambito di circuiti produttivi controllati che rispettano i requisiti minimi indicati da Conai. In questo caso, il CAC verrà calcolato solo sul 40 per cento del peso degli imballaggi ceduti.

## VOLVO TRUCKS

Software in contatto  
con catena  
cinematica e GPS

Grazie a I-See si ottengono risparmi nei consumi sia su pendenze grandi che piccole. I-See è un sistema software che lavora insieme alla catena cinematica e al GPS. Richiede l'attivazione del sistema di controllo della velocità del camion (Cruise Control). I-See riceve dal server Volvo Trucks i dati sulla topografia di un'imminente pendenza. E quando registra che il camion si sta avvicinando a una salita, viene aumentata la velocità. Grazie all'energia cinetica, il camion può proseguire più a lungo con una marcia più elevata, riducendo così la necessità di scalate di marcia che fanno consumare carburante. Quando il camion raggiunge il culmine della salita, I-See evita accelerazioni superflue. Appena prima dell'inizio della discesa, viene disattivata la catena cinematica e il camion può procedere per inerzia risparmiando così energia. I-See inoltre inizia ad applicare dolcemente il freno motore molto prima della fine della pendenza. Se una discesa e una salita si trovano in rapida successione, al camion viene consentito di procedere per inerzia per accumulare ulteriore energia cinetica che verrà utilizzata per affrontare la prima parte del tratto in salita.

## VOLVO TRUCKS

## Lo sguardo potente di I-See



FABIO BASILICO  
GÖTEBORG

Oggi che il risparmio di carburante è diventato un pilastro fondamentale di tutte le strategie di sviluppo legate al mondo dell'autotrasporto, la tecnologia muove grandi passi nel facilitare la ricerca e l'implementazione di soluzioni che servano allo scopo. Volvo Trucks, per esempio, ha presentato una nuova versione di I-See, il sistema di cui è dotato il nuovo FH che consente di risparmiare carburante su percorsi con dislivelli. Con la nuova versione è possibile ottenere da un server centrale informazioni aggiornate sulla topografia della strada, così che tutti i camion equipaggiati con I-See abbiano accesso alle stesse informazioni preziose per il risparmio dei consumi.

"Non sarà necessario aver

percorso la strada con il camion nemmeno una volta, sarà comunque possibile cogliere tutti i vantaggi del potenziale di questo sistema - spiega Christer Pehrsson, responsabile dell'area operativa per il segmento dei

IL DISPOSITIVO È FORMATO DA UN'UNITÀ DI COMANDO REMOTO WIRELESS CHE PERMETTE DI ESEGUIRE TUTTE LE FUNZIONI NECESSARIE PER IL CARICO O LO SCARICO SENZA SALIRE DIVERSE VOLTE IN CABINA.

trasporti a lungo raggio di Volvo Trucks - Basterà che quel tratto di strada sia stato percorso da qualcuno che dispone di I-See". Si può paragonare I-See a un autopilota che si occupa della selezione delle marce, dell'accelerazione e della frenata sui dislivelli nel modo più efficiente possibile dal punto di vista dei consumi. Il risparmio di

carburante per le tratte a lungo raggio può raggiungere infatti il 5 per cento. La prima volta in cui un tratto di strada viene percorso da un truck dotato della nuova versione di I-See le informazioni sulla topografia lo-

cale vengono trasmesse via wireless al server di Volvo Trucks e, quindi, non vengono archiviate solo localmente nella memoria del camion, come avveniva nella precedente versione di I-See. Quando un altro camion dotato di I-See percorre la stessa strada, il sistema riceve automaticamente dal server le informazioni sulla topografia e



Christer Pehrsson, responsabile dell'area operativa per il segmento dei trasporti a lungo raggio di Volvo Trucks.

si accerta che il cambio di marcia, l'accelerazione e la frenata avvengano in modo efficiente dal punto di vista dei consumi,

sin dalla prima volta che si affronta la strada.

Grazie alla nuova versione, tutti i camion che dispongono di I-See, indipendentemente dall'azienda di trasporti per cui viene eseguito il lavoro, possono sempre avere accesso alle informazioni più aggiornate riguardo alle pendenze incontrate. Le informazioni si basano totalmente sulle condizioni topografiche reali, non su mappe che, nel tempo, possono diventare obsolete. La prima versione di I-See è stata lanciata nell'ambito delle molte, innovative funzioni del nuovo Volvo FH. Ancor prima di consegnare i primi nuovi camion ai clienti, è già dunque arrivato il momento di lanciare una versione aggiornata del sistema. "Puntiamo a sviluppare la nostra offerta, anche con l'utilizzo delle comunicazioni wireless", conferma Pehrsson.

## ANFIA

Guido Giletta alla  
sezione "Veicoli per  
Servizi Ecologici"

La sezione "Veicoli per Servizi Ecologici" del Gruppo Carrozzeri Veicoli Industriali dell'Anfia che raggruppa i produttori di allestimenti per l'igiene urbana e per la raccolta e il trasporto di rifiuti solidi e liquidi, ha eletto Guido Giletta, Presidente della Giletta Spa, alla Presi-



denza per il triennio 2013-2015. La Sezione ha inoltre rinnovato il proprio Consiglio Direttivo, anch'esso in carica per il prossimo triennio. Guido Giletta subentra a Paolo Martinelli, deceduto lo scorso novembre. "I nostri temi prioritari - ha dichiarato il nuovo Presidente - riguardano il ritardo dei pagamenti della Pubblica Amministrazione e il Green Public Procurement, strumento di politica ambientale per favorire lo sviluppo di un mercato di prodotti e servizi 'verdi' attraverso la leva della domanda pubblica".

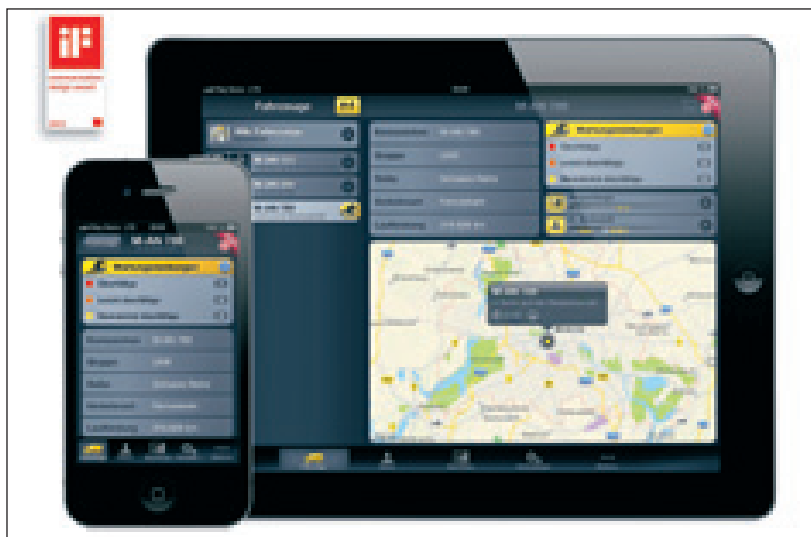
## MAN TRUCK &amp; BUS

F. BASILICO  
MONACO DI BAVIERA

L'applicazione per smartphone Man TeleMatics si è aggiudicata l'iF Communication Design Award 2013 nella categoria "Mobile Application". I giurati assegnano questo premio a prodotti con un design particolarmente adatto all'invio di informazioni e quindi con ottime caratteristiche comunicative. L'App Man TeleMatics per iPhone e iPad fornisce in modo rapido e compatto alle imprese di trasporti tutti i dati rilevanti per poter gestire in modo particolarmente efficiente l'intero parco veicoli: mostrando esattamente dove si trovano al momento i singoli veicoli, offre alle aziende la possibilità di poter decidere anche in mobilità quali veicoli siano disponibili per le commesse.

Man TeleMatics è uno strumento efficiente per consentire alle aziende di ridurre il consumo di carburante: ogni singolo veicolo fornisce dati come consumo, tempi di marcia a vuoto, utilizzo di Retarder e Tempomat nonché informazioni sulla marcia in condizioni di

## TELEMATICS VINCE L'IF AWARD



velocità ottimale o il conseguente utilizzo del freno motore. La nuova App quindi espande il sistema Man TeleMatics consentendo un accesso mobile. L'utente avrà sempre sott'occhio, anche quando si trova lontano dall'ufficio, le

condizioni tecniche dei veicoli e saprà se il conducente utilizza il veicolo risparmiando benzina e proteggendo il materiale.

Il gestore può quindi riconoscere la necessità di manutenzione dei veicoli e

formazione dei conducenti per il proprio parco veicoli. Inoltre, l'App permette di creare report che rappresentano con bande colorate l'efficienza dei veicoli in strada. L'App offre anche funzioni di comunicazione diretta: conducente e committente possono inviare e-mail direttamente dall'applicazione. L'applicazione per iPhone integra inoltre la funzione telefono che permette di chiamare direttamente il numero di cellulare del conducente. La cerimonia iF Design Awards Night si è svolta a Monaco di Baviera nel quadro della Munich Creative Business Week.

Dalla sua introduzione nel 2004, l'iF Communication Design Award si è posizionato ai vertici delle più importanti competizioni nazionali e internazionali. I contributi vengono valutati secondo diversi criteri come ad esempio lingua del gruppo target e contenuti, qualità di produzione ed ergonomia, economicità, valore del marchio e innovazione. Man TeleMatics non è l'unica App che fa riferimento al costruttore tedesco. In occasione dell'ultimo Iaa di Hannover, per esempio, un'applicazione per iPhone permetteva di connettersi e visualizzare dati e informazioni inerenti l'esposizione Man al Salone.



**Piacevole**

Il nuovo Volvo FH alza il livello qualitativo del trasporto a lungo raggio, mettendo a disposizione degli autisti una considerevole dote tecnologica.

proveniente dalla superficie stradale di raggiungere il volante. Alle basse velocità, l'assistenza fornita dal motore elettrico facilita incredibilmente la sterzata. Anche un veicolo da cantiere che trasporta un carico pesante su terreni fuori strada può essere manovrato senza il minimo sforzo. I conducenti che hanno testato il sistema durante il processo di sviluppo si sono dichiarati entusiasti".

Elemento altrettanto importante, Volvo Dynamic Steering previene gli infortuni professionali che si verificano con maggiore frequenza tra i conducenti di veicoli per il trasporto di merci pesanti. I dati ufficiali forniti dall'agenzia svedese per la sicurezza sul lavoro rivelano del resto che gli autisti di camion figurano con eccessiva frequenza nelle statistiche relative agli infortuni professionali. "Quasi quattro conducenti di veicoli pesanti su dieci - precisa il dottor Neander - segnalano ogni settimana dolori alla schiena, al collo, alle spalle o alle braccia. Il nostro avanzato sistema di sterzata assicura un'esperienza di guida più rilassante, in grado di ovviare a questo tipo di problemi connessi all'ambiente di lavoro".

**FASSI**

**Con Stralis nei cantieri**

Fassi Gru era presente al Transpotec Logitec 2013 attraverso la sua concessionaria vicentina OMC Gru che, in collaborazione con le Officine BPM di Mantova, ha allestito un Iveco Stralis con cassone e gru F295RA.2.26. Il veicolo è stato realizzato per la ditta Carli Costruzioni di Malo (Vi). La gru Fassi F295RA.2.26 è a sei estensioni idrauliche ed è equipaggiata con argano idraulico e doppia attivazione supplementare per l'utilizzo di una benna per sgombero detriti e movimentazione sfusi (ghiaia, sabbia, ecc.). Si tratta di un modello di gamma media con una capacità di sollevamento di 25,79 tm e uno sbraccio di 16,70 m per un peso complessivo di 4.290 kg. Molto versatile e potente, questa gru offre molteplici applicazioni per le attività di cantiere. Asservita a un distributore proporzionale esclusivo,



la gru dialoga con l'operatore grazie alla pulsantiera interattiva del radiocomando.

L'Iveco Stralis 480 è stato fornito dalla concessionaria Industrial Cars di Thiene, in provincia di Vicenza. Industrial Cars fa parte del Gruppo Cecato, presente da più di 60 anni sul mercato e principale realtà del Nord-Est nel settore automotive con ben 16 sedi. Il cassone BPM con le sponde di acciaio alleggerite da molle compensatrici è caratterizzato da una robusta costruzione per resistere ai duri impieghi in cantiere. La sponda anteriore è stata lavorata al laser su specifiche della Carli Costruzioni, un plus che OMC Gru e BPM offrono in esclusiva ai propri clienti.

La concessionaria OMC Gru nasce nel 1994, ma la collaborazione con Fassi Gru è un filo rosso ininterrotto lungo più di vent'anni, nei quali è stato strutturato e si è formato l'attuale team costituito da 14 persone. Dalle sue officine sono usciti allestimenti prestigiosi, come quello realizzato per la Scuderia Ferrari di Formula 1. La sede odierna si trova a Montebello Vicentino e occupa un'area di 2.800 metri quadrati coperti. Fassi Gru è leader di mercato: la gamma e il numero di gru vendute la pone ai vertici anche tra i produttori mondiali di gru idrauliche. La potenzialità produttiva è di circa 12mila unità l'anno.

L'intera gamma è esportata e distribuita in tutto il mondo: dal Canada alla Francia, dall'Inghilterra all'Australia. Oggi il Gruppo Fassi si compone di sei società indipendenti: la capogruppo Fassi Gru (Albino); O.M.E.F.A. (Albino), per la produzione di gru medie e pesanti; Carmo (Nembro, Bg) per la produzione di gru medio-leggere; Ciesse (Campagnola, Re) per la carpenteria; O.C.I.M.A. (Almè, Bg), per la lavorazione martinetti; O.M.B. (Almè, Bg), per le lavorazioni meccaniche.

**VOLVO TRUCKS**

# Sterzate più facili

**Dynamic Steering garantisce comfort e sicurezza.**

**GIANCARLO TOSCANO**  
GÖTEBORG

L'imperativo categorico di Volvo Trucks è approntare sempre nuove soluzioni tecnologiche che consentano di migliorare sia il trasporto che la qualità del lavoro (e quindi della vita) del trasportatore. Poco dopo il lancio della nuova serie FH, il costruttore svedese presenta un'altra progredita innovazione tecnica denominata Volvo Dynamic Steering. Un dispositivo che combina il servosterzo idraulico convenzionale con un motore elettrico azionato elettronicamente e installato nel servosterzo stesso. Il risultato è una sterzata precisa che offre al

conducente un sistema di guida più sicuro, confortevole e piacevole.

Il valore in termini di progresso di questa ennesima soluzione messa a punto da Volvo Trucks è esplicitato dal suo Presidente, Claes Nilsson: "Questa tecnologia brevettata agevola il lavoro dei conducenti in qualsiasi condizione operativa. In autostrada il sistema dinamico di sterzata offre una straordinaria stabilità direzionale, mentre alle basse velocità consente di manovrare anche un camion carico con un solo dito".

Cuore innovativo di Dynamic Steering è il motore elettrico azionato elettronicamente collegato all'albero di sterzo.

Questo motore, che collabora con il servosterzo idraulico, offre una coppia massima pari a 25 Nm e viene regolato migliaia di volte al secondo dalla centralina elettronica.

Come spiega Gustav Neander, responsabile di progetto del Volvo Dynamic Steering, "Il compito del motore elettrico è assicurare una sterzata perfetta in ogni momento dell'operazione. Ad esempio, se i sensori rilevano l'intenzione del conducente di procedere in linea retta, il sistema impedisce automaticamente a qualsiasi interferenza

**VOLVO DYNAMIC STEERING**

"Volvo Dynamic Steering", il nuovo servosterzo di Volvo Trucks, aumenta la manovrabilità del veicolo in qualsiasi situazione di guida ed è azionato da un motore elettrico di massima precisione. Il sistema verifica 2000 volte al secondo le informazioni inviate dai sensori di fondo e le reazioni del conducente, in modo da garantire una sterzata estremamente precisa.

**Motore elettrico**  
**Servosterzo idraulico**

**VOLVO DYNAMIC STEERING OFFRE QUATTRO VANTAGGI PRINCIPALI**

- 1. **Stabilità direzionale**: Maggiore precisione nella sterzata ad alta velocità.
- 2. **Assistenza alla sterzata**: Riduzione dello sforzo muscolare del conducente.
- 3. **Riduzione dell'usura**: Riduzione dello sfregamento della strada, più sicure e silenziose.
- 4. **Assistenza alla sterzata**: Maggiore precisione nella sterzata.

**DYNAMIC STEERING IN OGNI CONDIZIONE OPERATIVA**

## TUTTI I VANTAGGI IN QUATTRO PUNTI

Volvo Trucks ha riassunto in quattro decisivi punti i vantaggi offerti dal Dynamic Steering in qualsiasi condizione operativa. Il primo punto è che alle basse velocità il motore elettrico alleggerisce lo sforzo muscolare del conducente che può rilassarsi e guidare senza dover affaticare spalle e braccia. Volvo Dynamic Steering riacquista la posizione centrale anche durante la retromarcia.

Il secondo punto è che le irregolarità del fondo stradale, come crepe e buche, vengono ammortizzate dal sistema. Questo assicura una maggiore stabilità del volante dal momento che il conducente non è costretto a compensare con continue regolazioni minime dello sterzo.

Terzo punto: in autostrada la precisione di

questo controllo assicura una maggiore stabilità direzionale e garantisce all'autista un'esperienza di guida più rilassante e sicura a qualsiasi velocità. Il sistema dinamico di sterzata elimina quasi completamente i piccoli movimenti del volante che sulle strade di oggi sono inevitabili.

Il quarto punto spiega che le interferenze derivanti da superfici stradali incurvate o vento laterale vengono rilevate con rapidità dall'intuitivo sistema che le compensa automaticamente, in modo che il conducente possa procedere in linea retta senza forzare lo sterzo per contrastare i movimenti laterali. Questo migliora considerevolmente il livello di sicurezza su strada e il comfort dell'autista.



**Claes Nilsson**, Presidente di Volvo Trucks



**Gustav Neander**, responsabile del Volvo Dynamic Steering

OLTRE 3MILA ESPOSITORI AL BAUMA

QUASI 500MILA VISITATORI  
PER IL SALONE BAVARESEN. RICKY  
MONACO DI BAVIERA

I numeri del Bauma non passano inosservati. Il Salone internazionale dedicato al movimento terra, al settore delle costruzioni, del cava-cantiere e a quello minerario è un appuntamento irrinunciabile per tutti gli operatori. Quello che aprirà le porte il 15 aprile a Monaco di Baviera sarà la vetrina di pregio per tutti i principali costruttori di macchine movimento terra, edili e minerarie che colgono l'occasione della kermesse tedesca per svelare al mondo le loro ultime novità. Gli organizzatori del Bauma 2013 si aspettano oltre 450mila visitatori, mentre supereranno la quota di 3mila gli espositori presenti su una superficie complessiva di 570mila metri quadrati. Il Salone si svolge ogni tre anni in Europa e ogni volta è riuscito a riunire tutti gli attori del movimento terra e dell'edilizia. Per la maggior parte dei costruttori di macchine movimento terra e edili, Bauma significa un'occasione imperdibile per presentare novità e progetti al pubblico. Il Salone è anche l'occasione per premiare le migliori innovazioni nel campo delle costruzioni, dell'edilizia e del cava-cantiere. Nel 2013, cinque premi saranno assegnati nelle seguenti categorie: macchine, componenti, processo di costruzione, R&D e Design.



## ALLISON TRANSMISSION

La marcia in più  
nel movimento terra

Tutti i veicoli equipaggiati con trasmissioni automatiche esposti al Bauma 2013.

NILS RICKY  
MONACO DI BAVIERA

Appuntamento irrinunciabile per tutti gli operatori del movimento terra, del settore costruzioni e minerario, il Bauma di Monaco di Baviera assume anche quest'anno un ruolo di primo piano nel fornire le coordinate di questo importante settore. L'edizione 2013 del Salone tedesco si svolgerà dal 15 al 21 aprile. Tra i protagonisti c'è anche Allison Transmission: saranno infatti diversi i veicoli esposti equipaggiati con le sue trasmissioni completamente automatiche. Mercedes-Benz proporrà lo Zetros 1833 4x4 per il settore minerario con trasmissione Allison Serie 3000 mentre Bell presenterà i nuovi dumper articolati B25E e B30E, tutti allestiti con trasmissioni completamente automatiche Allison della Serie 3000; Terex esporrà i modelli TR400 e TR60 e sarà presente anche il dumper Perlini DP 705. Spazio anche ad Astra con il nuovo HHD9 equipaggiato con Allison 4700R, recentemente lanciato sulla scia



Un'unità C.A.T.: la trasmissione completamente automatica Allison a sette marce **S9820M** trasferisce la potenza alla pompa ad alta pressione Triplex da 5 pollici installata sul telaio di un camion.

del successo dell'HHD8, e un RD32 con Allison HD4560.

Un vademecum dettagliato che consentirà ai visitatori del Bauma di conoscere da vicino le i prodotti del marchio di Indianapolis, principale costruttore mondiale di trasmissioni completamente automatiche per veicoli commerciali medi e pesanti, veicoli tattici militari me-

di e pesanti per le forze armate statunitensi e sistemi a propulsione ibrida per autobus.

Le trasmissioni Allison sono estremamente versatili e impiegate in numerose applicazioni: dai veicoli stradali (per distribuzione, raccolta rifiuti, movimento terra, emergenza e antincendio) agli autobus (principalmente urbani e scuolabus) e ai camper, dalle attrezzature fuoristrada e cava-cantiere (principalmente per il settore energetico e minerario) ai veicoli militari gommati e cingolati. Fondata nel 1915, Allison ha sede principale nell'Indiana (Usa) e un organico di circa 2.800 dipendenti.

L'azienda possiede stabilimenti produttivi e centri di customizzazione in Cina, nei Paesi Bassi, in Brasile, in India e in Ungheria. Dispone inoltre di una rete di circa 1.400 distributori indipendenti e concessionari dislocati in tutto il mondo e ha una presenza globale al ser-

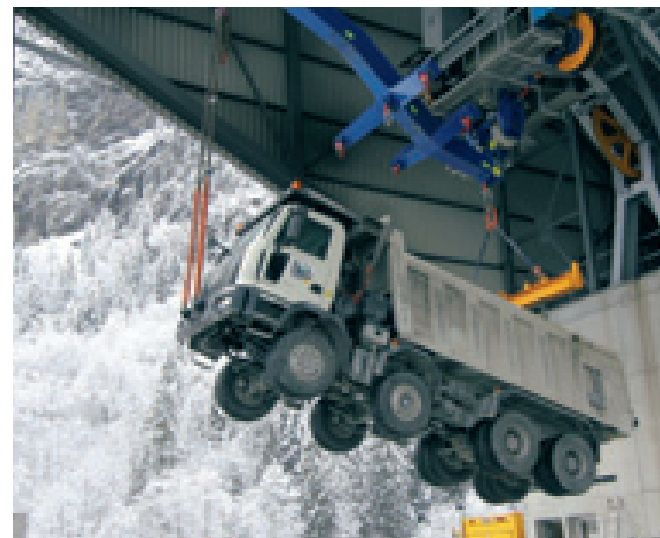
vizio dei clienti di Nord America, Europa, Asia, Australia, Sud America e Africa.

Per Allison la vetrina del Bauma rappresenta un'occasione imperdibile. A metà aprile, infatti, sono attesi nel capoluogo bavarese circa mezzo milione di visitatori. Gli operatori che investono in prestazioni superiori e maggiore produttività, per superare ostacoli come pendenze sempre più pronunciate, superfici pericolose e temperature spietate, scelgono le trasmissioni Allison per trasportare i carichi pesanti in qualsiasi condizione di percorso, sia che si tratti delle cime più alte sia che ci si muova al di sotto della superficie terrestre. Dai veicoli Randon, costruttore tra i princi-

palmente automatiche Allison e dopo aver macinato quasi mezzo milione di chilometri, né la trasmissione Allison 4000 a sei marce né il veicolo stesso su cui è allestita hanno mai avuto bisogno di un intervento di riparazione fuori programma. Un'altra dimostrazione delle qualità dei prodotti Allison giunge dall'Oceania. Con estati torride che surriscaldano i componenti interni di una macchina fino a 70°C, il bush australiano è un altro ambiente durissimo. Ciò nonostante, due trattori Steiger Tiger allestiti con tra-

missione Allison 6000 hanno accumulato oltre 50mila ore senza avarie o ritardi presso la miniera di bentonite di Arumpo. Circa 3mila chilometri più a ovest, il responsabile allo sviluppo di Action Mining Services, Barry Cook, spiega orgoglioso che i suoi Hinos equipaggiati con gli automatici Allison sono perfetti per le difficili miniere del Paese: "Gli automatici Allison - dice - offrono importanti vantaggi in un sito minerario, vantaggi che li rendono la scelta ideale sui veicoli che vendiamo".

Camion allestiti con trasmissioni Allison operano a 1.000 metri sotto terra nelle miniere di ferro del nord della Svezia e nei cantieri per la costruzione della diga etiopie sul Nilo Blu, la Grand Ethiopian Renaissance Dam, fornendo prestazioni elevate e una grande affidabilità, a prescindere dal terreno e dalle condizioni operative.



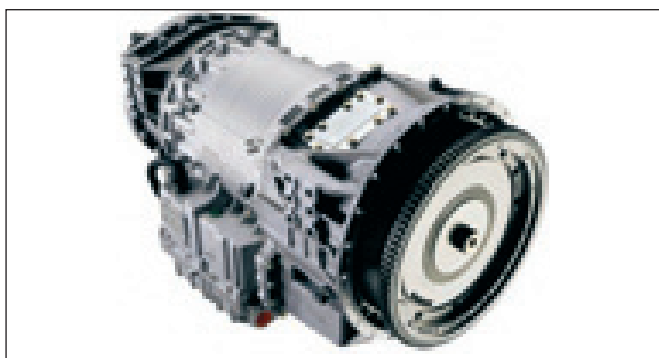
Gli Astra HHD8 con trasmissioni completamente automatiche Allison 4700R semplificano la costruzione di una grande centrale idroelettrica a 2000 metri, nelle Alpi Svizzere.



Un Mercedes-Benz Zetros allestito con una trasmissione completamente automatica Allison della Serie 3000.

pali protagonisti dei maggiori progetti infrastrutturali del Brasile, alla Zijin Mining Corporation, il più grande produttore cinese di oro, molti tra i principali operatori al mondo scelgono le trasmissioni Allison per i propri veicoli nei settori minerario e movimento terra. Lo

chStroyGaz opera con dei dumper Scania R114C (6x6) da 24 tonnellate nel distretto autonomo di Yamal-Nenets, in Russia, un'area conosciuta per il suo permafrost irrimovibile e per le sue strade paludose. Uno di questi veicoli è equipaggiato con una trasmissione completa-



Al Bauma 2013 lo stand Allison Transmission offre una panoramica esaustiva delle sue trasmissioni automatiche.



AUTOCLIMA

# Il condizionatore del futuro



Giorgio Moffa, Amministratore delegato di Autoclima, azienda con sede a Cambiano.

MAURO ZOLA  
TORINO

Anche soltanto pochi anni fa ipotizzare che un climatizzatore da parcheggio diventasse portatile era impossibile. Soltanto uno specialista come Autoclima era infatti in grado di accettare la sfida e di vincerla, come ha fatto oggi che, per festeggiare i cinquant'anni dell'azienda piemontese, viene lanciato sul mercato il modello U-Go, un condizionatore da stazionamento davvero portatile, che in più ha le stesse prestazioni di uno fisso, anzi rispetto a questo ha il vantaggio di funzionare anche come riscaldatore e deumidificatore.

“Il futuro nel campo dei con-

dizionatori per camion - ha spiegato l'Amministratore delegato di Autoclima Giorgio Moffa - è analogo a quello dei telefoni cellulari, o ancora meglio dei navigatori satellitari. Quindi ci sarà sempre chi compra un

camion con montato un condizionatore da parcheggio fisso, ma anche, crediamo, clienti che vogliono comprare un condizionatore e poi trasferirlo da camion a camion, o da camion a camper e magari in futuro dal

camion alla barca. In particolare penso alle flotte, che possono in questo modo fornire il componente soltanto su alcuni camion”.

Da queste riflessioni nasce il progetto U-Go, sviluppato inte-

IN OCCASIONE DEI FESTEGGIAMENTI DEL CINQUANTENARIO, PRESENTATO U-GO, UN CONDIZIONATORE RIVOLUZIONARIO CON CARATTERISTICHE DI UN PORTATILE E TRASFERIBILE.

ramente da Autoclima sulla base dei modelli già a catalogo, sfruttandone in buona parte i contenuti tecnici e di qualità e gli stessi componenti, con qualche eccezione non di secondo piano, come il compressore

marchiato Danfoss che viene prodotto in esclusiva per il modello Autoclima.

Che il nuovo riscaldatore sia totalmente portatile lo confermano le sue dimensioni, che sono di 36 cm per 37, con 40 cm di sviluppo in altezza e il peso che è di appena 19,5 kg. In più non ha bisogno di nessuna sovrastruttura per il montaggio e può essere facilmente trasportato grazie all'apposita cinghia. Quando lo si vuole utilizzare, basta sistemarlo dove si preferisce, ad esempio sul sedile del passeggero o nello spazio tra i due sedili, collegare con l'esterno le due bocchette dello snorkel, utilizzando la speciale guarnizione che mette al sicuro dall'immissione dall'esterno di

gas soporifero o più in generale dalle intrusioni, questo può avvenire sia attraverso i finestrini laterali che la botola superiore, a cui quindi non bisogna più rinunciare. A quel punto è sufficiente collegarlo con la batteria attraverso una presa o se questa non è disponibile direttamente con la batteria tramite un cavo sempre compreso nella dotazione. La diffusione dell'aria calda o fredda può essere ulteriormente regolata tramite due bocchette orientabili, decidendo quindi di convogliarla soltanto su di una particolare zona, ad esempio la cuccetta. A controllare la velocità delle ventole, la temperatura e l'attività del compressore pensa una centralina di gestione automatica, il

cui funzionamento può essere comandato comodamente dalla cuccetta tramite un telecomando.

Tra i vantaggi è facile intuire come l'U-Go non incida sul Cx della cabina e per quanto leggero possa essere lasciato a terra se serve. In più naturalmente non consuma gasolio e dispone di un salvabatteria che mette al riparo da brutte sorprese al momento di riavviare il camion.

Dal punto di vista tecnico l'U-Go, come la gran parte dei condizionatori da parcheggio, utilizza il refrigerante R134a, ma in quantità piuttosto ridotte, servendosi della tecnologia brevettata Autoclima Multiple Speed Control per una gestione puntuale di caldo e freddo. La potenza refrigerante è di 950 Watt, con una portata d'aria di 450 mc all'ora, regolabile in sei diverse velocità.

Già nei prossimi mesi il condizionatore portatile verrà distribuito sia dalla sede di Cambiano dell'azienda sia nei cinque depositi diretti di Roma, Firenze, Padova, Cantù e Bologna, oltre che nei normali canali di distribuzione di cui si avvale Autoclima, come le linee accessori dei diversi costruttori o anche direttamente nelle officine, dato che in questo caso viene privilegiato l'utente finale che può decidere di acquistare il condizionatore anche in proprio e poi di portarselo dietro sui diversi camion che si trova a guidare.

Per il momento si tratterà di una distribuzione prevalentemente europea, anche se il reparto sviluppo sta già lavorando su di un U-Go per il mercato americano. Impresa difficile, dato che in quel caso sono richieste potenze di raffreddamento molto più elevate e quindi pur rimanendo portatile il prodotto finale arriverà a pesare una trentina di chili.

## CINQUANT'ANNI DI STORIA

### INNOVAZIONE CONTINUA ALLA BASE DEL SUCCESSO

Fondata nel 1963, Autoclima fa parte al 100 per cento del gruppo guidato da Ferdinando Ferrero, che nel 2012 ha raggiunto un fatturato di 87,5 milioni di euro e con 255 dipendenti svolge attività industriali, di trading e fornitura di servizi. Allo stabilimento di Cambiano, dove su 16mila mq di area coperta convivono due linee di prodotto, Autoclima aggiunge cinque depositi gestiti direttamente, sparsi in Italia. Con 93 dipendenti e 14 agenti commerciali è stata capace l'anno scorso di raggiungere un fatturato di 22 milioni di euro, di cui il 40 per cento fuori dai confini nazionali. I prodotti Autoclima sono infatti distribuiti in tutta Europa, in Giappone, in Nuova Zelanda, negli Stati Uniti e da poco anche nell'America Latina.

Punto di forza dell'azienda, che si occupa prevalentemente di climatizzatori, da quelli per autobus a quelli per i mezzi agricoli, dai modelli da parcheggio a quelli per veicoli militari, è l'attenzione quasi esasperata all'innovazione. Negli ultimi due anni ad esempio oltre al rivoluzionario U-Go sono stati capaci di lanciare due nuovi impianti per autobus della serie RT, oltre a tre impianti per la refrigerazione (altro settore coperto da Autoclima) della serie Frosty e soprattutto l'altra grande novità nel campo dei condizionatori da sosta: la serie Modula, che come il nome lascia intuire è completamente modulare.



Il progetto U-Go è stato sviluppato interamente da Autoclima sulla base dei modelli già a catalogo, sfruttandone in buona parte i contenuti tecnici e di qualità e gli stessi componenti.

L'ingegner **Ron Borsboom**, Responsabile dello Sviluppo Prodotto e membro del Consiglio di amministrazione di **Daf Trucks**



**FABIO BASILICO**  
EINDHOVEN

Un articolato seminario sui motori ha accolto i giornalisti nel quartier generale di Daf Trucks a Eindhoven. Una due giorni di full immersion nella tecnologia all'avanguardia del costruttore olandese e la possibilità di conoscere i segreti e vedere da vicino il nuovissimo Paccar MX-11 Euro 6, propulsore da 10.8 litri con potenze comprese tra 290 e 440 cv che entrerà in produzione il prossimo autunno e sarà disponibile per i nuovi veicoli Daf Euro 6 serie CF e XF.

Il programma prevedeva, dopo l'intervento introduttivo di uno dei massimi esperti europei nel campo dei motori diesel, il professor Franz X. Moser dell'Università di Vienna, che ha riassunto la storia dell'avvicinate evoluzione della propulsione a gasolio, il resoconto dettagliato dell'avventura Euro 6 di Daf in compagnia dell'ingegner Ron Borsboom, Responsabile dello Sviluppo Prodotto e membro del Consiglio di amministrazione di Daf Trucks. Era inoltre

prevista una visita presso il centro sviluppo motori e un tour della fabbrica per illustrare come la progettazione viene trasformata in prodotto garantendo un'elevata qualità.

"Possiamo brevemente riassumere gli highlights del nuovissimo MX-11 Euro 6 - ha spiegato Borsboom - Si tratta di un propulsore di nuova concezione, compatto e in grado di garantire efficienza nei consumi, peso e rumorosità ridotti, eccellenti prestazioni e massima affidabilità.

Si adatta perfettamente alla tendenza che mira al conseguimento di un'elevata efficienza ma con cilindrata inferiori. Undici litri rappresenta la cilindrata ideale per sviluppare potenze da 290 a 440 cv rispettando la legislazione Euro 6 e sfruttando l'affidabile tecnologia turbo a stadio singolo. Il nuovo propulsore permette intervalli di assistenza fino a 125mila km. Inoltre, anche il design compatto rappresenta una caratteristica fondamentale poiché rende il nuovo propulsore ideale per l'utilizzo sui nostri veicoli della

serie CF".

Entrando più nel dettaglio, l'ingegner Borsboom ha descritto punto per punto gli elementi che caratterizzano il nuovo propulsore della gamma Daf e che lo qualificano come unità all'avanguardia nell'attuale offerta globale di motorizzazioni Euro 6. "Il monoblocco - ha detto Borsboom - ha un design

**ENTRERÀ IN PRODUZIONE IL PROSSIMO AUTUNNO IL NUOVISSIMO MOTORE EURO 6 DESTINATO ALLE RINNOVATE SERIE CF E XF. IL PROPULSORE DA 10.8 LITRI EROGA POTENZE COMPRESSE TRA 290 E 440 CV.**

completamente nuovo. È realizzato in ferro grafite compatto, con alette verticali per ottimizzare la resistenza e limitare i livelli di rumorosità. Analogamente al motore MX-13 da 12.9 litri, sono state integrate diverse funzioni per ottimizzare l'affidabilità e la durata".

Il doppio albero a camme in testa rappresenta la caratteristica principale della nuova testata, con quattro valvole per cilindro e un collettore di aspirazio-

ne integrato. "Questo tipo di configurazione offre vantaggi significativi - ha argomentato il Responsabile dello Sviluppo Prodotto - Innanzitutto, il treno valvole può essere configurato in modo intelligente per ottenere maggiore robustezza e ottimizzare la durata. Anche la testata risulta estremamente robusta, cosa che ci consente di uti-

lizzare picchi di pressione estremamente elevati; questi fattori sono fondamentali per migliorare le caratteristiche di durata ed efficienza. Il controllo diretto delle valvole ha un effetto positivo sul consumo di carburante, poiché riduce al minimo le perdite. Il doppio albero a camme in testa garantisce le massime prestazioni di frenata del sistema MX Engine Brake integrato: oltre il 70 per cento della sua eccezionale potenza di

**DAF TRUCKS**

# La riscossa dell'MX-11

320 kW viene erogata a regimi motore bassi (1.500 giri/min)".

Il nuovo MX-11 condivide il suo sistema avanzato common rail con l'MX-13, sebbene i due propulsori abbiano una propria calibrazione del software del motore. Il common rail consente pressioni d'iniezione molto elevate, fino a 2.500 bar, e permette di utilizzare pre-iniezione e post-iniezione o una combinazione di entrambe. Ciò si riflette in una migliore polverizzazione del carburante e maggiori possibilità di ottimizzare la combustione, allo scopo di assicurare minori livelli di rumorosità e di emissioni e il minor consumo possibile di carburante. "Il fatto che la temperatura dei gas di scarico possa essere controllata in modo efficace - ha proseguito Ron Borsboom - significa anche che il motore può essere integrato in modo ottimale con l'impianto di post-trattamento dei gas di scarico. Ci avvaliamo di un turbocompressore di tipo VTG, Variable Turbo Geometry, ovvero Turbo a geometria variabile, che garantisce sempre le migliori impostazioni del turbo per il motore nell'intera gamma di regimi, offrendo così le massime prestazioni. Il sistema EGR è estremamente compatto e progettato per una perfetta miscela di gas di scarico e aria esterna".

Per adeguarsi ai requisiti Euro 6 sulle emissioni, Daf sta utilizzando varie tecnologie per il post-trattamento dei gas di scarico, come un convertitore catalitico SCR e un filtro antiparticolato attivo. Come ha spiegato il Responsabile dello Sviluppo Prodotto di Daf, "proprio come per il motore MX-13 da 12.9 litri, l'obiettivo non è solo ottenere la giusta composizione dei gas di scarico ma anche la giusta temperatura nel filtro antiparticolato. Il principio di base

è quello di consentire la maggior rigenerazione passiva possibile del filtro antiparticolato, facendo in modo che il motore crei le circostanze ideali perché ciò accada. È questo il motivo per cui il collettore di scarico, insieme ai componenti essenziali del sistema di scarico, sono stati incapsulati. Se, tuttavia, la temperatura dei gas di scarico si abbassa eccessivamente a causa di un'applicazione specifica del veicolo, il motore passa alla rigenerazione attiva. A tale scopo, al motore è stato aggiunto un settimo iniettore, posizionato dietro il turbo e davanti al filtro antiparticolato. Questo può iniettare carburante in un convertitore catalitico di ossidazione nello scarico, in modo da generare la quantità di calore esatta". Grazie al ridotto e costante consumo di olio del motore, gli intervalli di pulizia del filtro antiparticolato possono raggiungere 500mila chilometri, in base al tipo di utilizzo del veicolo. In più c'è anche la possibilità di montare il convertitore catalitico SCR e il filtro antiparticolato separatamente l'uno dall'altro sui lati opposti del telaio: una caratteristica importante se il veicolo è dotato di supporti per gru o perni girevoli.

Il nuovo MX-11 Euro 6 da 10.8 litri entrerà in produzione alla fine dell'estate del 2013, con non meno di cinque differenti gamme di potenza destinate a due aree di applicazione differenti. Le versioni da 210 kW/290 cv, 240 kW/330 cv e 271 kW/370 cv con coppie massime rispettivamente di 1.200, 1.400 e 1.600 Nm (a 1.000 - 1.650 giri/min) sono ideali per applicazioni di distribuzione urbana, regionali e nazionali. Per le applicazioni pesanti, le gamme di potenza da 291 kW/400 cv e 320 kW/440 cv sono disponibili con coppie massime rispettivamente di 1.900 e 2.100 Nm (a 1.000 - 1.450 giri/min). L'MX-11 diventerà uno dei motori principali per la versatile serie CF, il cui nuovo modello Euro 6 viene presentato questo mese. Il nuovo propulsore rappresenta anche un valore aggiunto alla gamma XF Euro 6. "Il consumo di carburante - ha concluso Ron Borsboom - è mediamente inferiore di un ulteriore 3 per cento rispetto al già efficiente MX-13 da 12.9 litri. Inoltre, la riduzione di peso che ammonta a oltre 180 chilogrammi rappresenta un'altra opportunità per migliorare ulteriormente l'efficienza nei consumi, in modo particolare nelle applicazioni di trasporto di materiali sfusi e cisterne". La rinnovata proposta firmata Daf Trucks ha dunque tutte le carte in regola per determinare il successo dell'offerta del costruttore olandese, capace di rispondere con sempre maggiore efficacia alle esigenze del trasporto moderno in termini di efficienza e redditività.

**F. BASILICO**  
EINDHOVEN

Numerose innovazioni ma anche un'ampia gamma di PTO. Il nuovo Paccar MX-11 di Daf Trucks non passa inosservato anche per quanto riguarda questi aspetti. La lista delle innovazioni comprende una cinghia trapezoidale multipla e una ventola montata direttamente sull'albero motore senza azionamento intermedio. Una soluzione che consente di risparmiare sui costi di manutenzione, migliorare l'affidabilità, ridurre il peso e il consumo di carburante. Inoltre, l'alternatore e la pompa del compressore dell'impianto di climatizzazione sono installati sul motore come una singola unità e il modulo del carburante con sistema di riscaldamento e separatore di umidità automatico integrati si trovano direttamente sul motore per garantirne la massima protezione. Sarà anche disponibile un'ampia



**Avanguardia**

Da sinistra, un addetto all'assemblaggio motori all'interno della fabbrica Daf di Eindhoven e il nuovo Paccar MX-11 Euro 6.

## NUMEROSE INNOVAZIONI E UN'AMPIA GAMMA DI PTO FANNO DELL'MX-11 EURO 6 UN MOTORE ALTAMENTE AVVENIRISTICO

gamma di PTO per il motore Paccar MX-11. Al posteriore, oltre alla normale presa di forza al motore "a ore 1" verrà messa

a disposizione una versione "a ore 11" con una coppia di 250 Nm. Un'altra nuova opzione è rappresentata dal generatore

montato direttamente sul motore, realizzato in modo specifico per i cassoni refrigerati. Una cinghia trapezoidale multipla in

combinazione con tenditori automatici garantiscono il funzionamento affidabile del generatore dell'unità frigorifero con raffreddamento a liquido o ad aria, con conseguenti vantaggi sui costi di riparazione e manutenzione. E poiché il generatore è montato direttamente sul motore, viene garantito un ottimale spazio libero dal suolo. Tutti elementi che denotano il valore tecnologico del nuovo Euro 6.

The background of the advertisement is a vibrant orange color, overlaid with several slices of fresh oranges. In the center, there is a black circle with a white border. Inside this circle, the word "Conti" is written in a bold, orange, sans-serif font, and "360°" is written in a larger, bold, white, sans-serif font. Below the circle, the words "Fleet Services" are written in a black, sans-serif font, following the curve of the bottom edge of the circle.

# Conti 360°

Fleet Services

## Energia fresca da spremere.

Un mondo di **energia innovativa** da offrire ai nostri Clienti. Il succo è tutto qui. Chi ha già assaggiato il Network Conti360° probabilmente si sta chiedendo come faceva prima.

Consulenza, cortesia, tempo, risparmio. Un mondo di certezze con al centro una sola caratteristica costante. L'eccellenza.

L'eccellenza dei professionisti che compongono la realtà del Network. Delle soluzioni progettate per l'efficienza economica delle vostre flotte.

Del servizio realmente offerto ai nostri Clienti.

Chi ha scelto di far parte del Network Conti360° è allineato all'approccio innovativo che ha creato un nuovo standard di riferimento nel settore dei servizi alle flotte.

Se volete toccare con mano come ci si sente al centro dell'eccellenza venite a trovarci.

[www.conti360.com/it](http://www.conti360.com/it)



PIRELLI

# La P lunga del risparmio

Durante la Driving Innovation presentati prodotti e servizi per la gestione ottimale delle flotte.

PAOLO ALTIERI  
MONACO DI BAVIERA

Gestione ottimale della flotta. Riduzione dei consumi. Rispetto dell'ambiente. La lista delle priorità dell'autotrasporto è sempre più stringente. Pirelli intende fare la sua parte e durante la Driving Innovation

di Monaco di Baviera ha presentato prodotti, soluzioni e servizi al servizio delle flotte che mirano appunto alla riduzione dei consumi di carburante e al rispetto dell'ambiente. In sintesi: rendere più efficiente la gestione del parco dei mezzi pesanti.

All'evento bavarese erano

presenti le principali flotte internazionali operanti in Europa. E grazie al supporto di dealer e partner internazionali, la Pirelli Driving Innovation ha fatto il punto sul nuovo pacchetto di soluzioni della P lunga per il mondo del trasporto. Dal punto di vista dei prodotti l'elemento di

forza dell'offerta integrata è la Serie 01, la gamma di pneumatici per veicoli industriali che assicura economicità d'esercizio, sicurezza e rispetto dell'ambiente, grazie alla riduzione delle emissioni inquinanti. Serie 01 è la famiglia di pneumatici per veicoli industriali per i segmenti "W"

pneumatici invernali, "H" lungo raggio, "R" medio-lungo raggio, "G" per impiego misto su strada e cantieri e "ST" per l'equipaggiamento di rimorchi e semirimorchi. Le caratteristiche di sviluppo della Serie 01 garantiscono elevata resa chilometrica, bassa resistenza al rotolamen-

to, elevata ricostruibilità e rispetto dell'ambiente grazie alla bassa rumorosità e all'impiego di materiali privi di olii altamente aromatici (HAOF). Completa l'offerta di prodotto Pirelli la gamma del brand associato Formula.

Sul piano dei servizi, invece, il pacchetto delle Fleet Solutions di Pirelli comprende il sistema Cyber Fleet per la misurazione della pressione e della temperatura d'esercizio dei pneumatici, oltre alle soluzioni di assistenza, manutenzione, gestione e ricostruzione dei pneumatici: Fleet Check, Fleet Management, CQ24 International e Novateck. Fleet Check è un database centralizzato per il monitoraggio costante su montaggio e condizione dei pneumatici mentre Fleet Management è il servi-

## CYBER FLEET



### PRESSIONE E TEMPERATURA SEMPRE SOTTO CONTROLLO

Pirelli Cyber Fleet è la novità più recente del pacchetto integrato di servizi e soluzioni per l'ottimizzazione della gestione delle flotte. È un sistema che rileva automaticamente la pressione e la temperatura dei pneumatici ed è ormai una realtà per le flotte europee e sudamericane. Tecnologia Pirelli con marchio registrato, Cyber Fleet ottimizza i costi di gestione della flotta poiché permette di ridurre il costo del carburante e massimizzare l'efficienza nelle operazioni di manutenzione dei pneumatici e di controllo della pressione. La sperimentazione ha evidenziato che Cyber Fleet consente un risparmio di carburante pari a circa 1.000 euro l'anno per ciascun veicolo, cifra variabile da paese a paese in base al costo del carburante. Con Cyber Fleet non solo diminuiscono i consumi di carburante ma si abbattano anche le emissioni di CO2 e aumentano gli standard di sicurezza sulle strade. Non bisogna infatti dimenticare che a maggiore o minore scostamento rispetto al livello di pressione raccomandato dal costruttore corrispondono una più elevata resistenza al rotolamento, l'irregolarità di usura, la difficoltà di controllo del veicolo e l'aumento dello spazio di frenata, con impatti negativi sul consumo di carburante, sulla durata dello pneumatico e sulla sicurezza di guida. Applicato sulla superficie interna di ciascuna copertura, il sensore raccoglie i dati relativi alla pressione, alla temperatura e all'identificazione dello pneumatico. Cyber Fleet è disponi-

bile in modalità statica e dinamica. Nella versione statica, i dati sono rilevati a veicolo fermo da ogni singolo sensore, grazie a un lettore portatile specifico e possono essere trasferiti a un computer per le successive attività di analisi e archiviazione. In modalità dinamica, l'integrazione con il sistema telematico permette la rilevazione contemporanea dei singoli segnali dei sensori con trasmissione al database centrale. La segnalazione di anomalie di pressione e di temperatura avviene in tempo reale sia al fleet manager sia al conducente, in quest'ultimo caso tramite sms. Per il tracciamento di ogni singolo pneumatico del veicolo è disponibile la funzionalità Track & Trace, che trasforma i dati acquisiti in indicatori di performance, come il chilometraggio e la velocità di esercizio.





SERIE 01

ORA AL COMPLETO SODDISFA  
TUTTI I REQUISITI DI EFFICIENZA



La Serie 01 è la gamma di pneumatici Pirelli per veicoli industriali che testimonia l'impegno del produttore italiano nella gestione ottimale delle flotte. Tre i cardini della proposta: riduzione dei consumi di carburante, garanzia di elevata resa chilometrica, sicurezza. La Serie 01 è stata di recente completata con la presentazione di ST:01 Neverending Energy. Declinata sui segmenti "W" invernali, "H" lungo raggio, "R" medio-lungo raggio, "G" per l'impiego misto su strada e cantiere e "ST" per l'equipaggiamento di rimorchi e semi-rimorchi, la Serie 01 si inserisce nella strategia green performance di Pirelli e si contraddistingue per profili, strutture e materiali innovativi che consentono elevata resa chilometrica, bassa resistenza al rotolamento con conseguente riduzione dei consumi, ricostruibilità, efficienza energetica e rispetto dell'ambiente, grazie alla bassa rumorosità e all'impiego di materiali privi di olii altamente aromatici (HAOF). Prodotta con tecnologia SATT (Spiral Advanced Technology for Truck), la Serie è dotata di un innovativo sistema di cinture che consente di ottenere performance di durata e affidabilità mantenendo il comfort e il rispetto per l'ambiente.

La sigla 3SB (Three Sandwich Belts) identifica tre cinture sovrapposte che hanno per effetto l'allungamento della vita dello pneumatico. La serie è anche dotata di un Dual layer tread compound (DLTC), un sistema a doppia miscela con elevato contenuto di silice. Mentre l'Hexagonal Bead Wire (HBW) consente la massima flessibilità nel montaggio e la completa gommatura delle

cordicelle di cintura FRC (Fully Rubberized Cords) previene l'ossidazione e conferisce maggiore resistenza e durata alla copertura. ST:01 Neverending Energy è destinato all'equipaggiamento di rimorchi e semirimorchi ed è la prima linea Pirelli a essersi aggiudicata la doppia classe "A" dell'etichetta europea per resistenza al rotolamento e aderenza sul bagnato. La miscela battistrada di ST:01 Neverending Energy ha una tecnologia bi-strato ad alto contenuto di silice per ridurre la generazione di calore e la resistenza al rotolamento. Inoltre, ha una migliore resistenza alla lacerazione e una maggiore resa chilometrica. Il 60 per cento del mercato europeo è appannaggio dei semi-trailer: di conseguenza, i vantaggi per la flotta sono notevoli, considerando che in un veicolo formato da trattore e da semirimorchio le coperture montate su quest'ultimo impattano per il 50 per cento sulla rolling resistance generata dagli stessi pneumatici.

Gli invernali FW:01 e TW:01 per l'equipaggiamento di assi sterzanti e motore garantiscono prestazioni e sicurezza in presenza delle tipiche condizioni invernali su medie e lunghe percorrenze. Rispetto alle gamme precedenti, la linea W:01 assicura il 20 per cento in più di resa chilometrica, il 30 per cento in più di ricostruibilità, il 30 per cento in più di trattività su neve e il 10 per cento in più di aderenza su bagnato. Al lungo raggio è dedicata la linea H:01, composta da FH:01 e TH:01 e caratterizzata da elevati standard di sicurezza e comfort acustico. FR:01 e TR:01 compongono la linea di prodotti destinati a veicoli impiegati sul medio-lungo raggio con superfici stradali moderatamente abrasive, strade tortuose o di montagna. FG:01 e TG:01 sono infine gli pneumatici Pirelli per impieghi misti su strada e in cantiere, in condizioni moderatamente aggressive per il battistrada. La resistenza alle lacerazioni è migliorata del 25 per cento rispetto alle gamme precedenti, mentre il livello di ricostruibilità sale del 10 per cento.

zio per la gestione della manutenzione dei pneumatici attraverso la rete di rivenditori del brand milanese. CQ24 International è il servizio di assistenza su strada di Pirelli per il trasporto a lungo raggio e Novateck la soluzione per la ricostruzione delle carcasse e il network di ricostruttori.

Il pacchetto integrato prodotti/servizi è stato dunque sviluppato per ridurre i costi di gestione delle flotte. Una voce di spesa rilevante e la maggiore preoccupazione dei fleet manager. Dalla Fleet Survey 2012 di Pirelli risulta che oltre il 90 per cento delle medie e grandi flotte europee si pone l'obiettivo di misurare e ridurre i consumi di carburante per diminuire i costi di gestione. Oltre il 70 per cento del campione vorrebbe raggiungere l'efficienza nei consumi di carburante e intraprendere azioni che possano contribuire a ridurre questa voce di spesa. Iniziative che comprendono corsi di guida, sostituzione dei veicoli, gestione della logistica, acquisto di pneumatici con minor resi-

stenza al rotolamento e, quindi, minori consumi. Pirelli è oggi in grado di proporsi sul mercato internazionale del pneumatico come un player globale in grado non solo di offrire una vasta e articolata gamma di prodotti capace di venire incontro alle molteplici

esigenze degli operatori professionali e di venire loro incontro nell'implementazione del concetto di pneumatico giusto per la giusta missione. Al brand milanese fanno anche riferimento soluzioni e servizi per la mobilità a 360 gradi. Con undici impianti di

produzione dislocati in Italia, Romania, Turchia, Egitto, Cina e Brasile e un network commerciale in 160 paesi, la Business Unit Industrial di Pirelli ha un fatturato annuo di circa 1,6 miliardi di euro, pari a circa il 27 per cento delle vendite di Pirelli.



Dal punto di vista dei prodotti, l'elemento di punta dell'offerta integrata Pirelli è la Serie 01.



La relazione di Alberto Viganò, Marketing Director Business Unit Industrial Pirelli Tyre, all'evento Driving Innovation di Monaco di Baviera durante il quale Pirelli ha presentato prodotti, soluzioni e servizi al servizio delle flotte che puntano alla riduzione dei consumi di carburante.

FLEET SOLUTIONS



GARANTITE ASSISTENZA,  
RICOSTRUZIONE, MONITORAGGIO E  
GESTIONE DELLA MANUTENZIONE

Pirelli Fleet Solutions è il pacchetto completo di prodotti, servizi e soluzioni integrato rivolto alle flotte e ai dealer. Una risposta a 360 gradi alla domanda di abbattimento del total cost of ownership, di maggiore sicurezza e rispetto dell'ambiente. CQ24 International è il servizio di assistenza su strada per il trasporto a lungo raggio, attivo 24 ore su 24 e 365 giorni l'anno in tutta Europa, ex Repubbliche Sovietiche incluse. Con una telefonata, entro due ore, si risolve qualsiasi tipo di danno allo pneumatico. Il network è composto da oltre 5mila gommisti, mentre gli operatori telefonici sono madrelingua. Fleet Check è stato sviluppato da Pirelli per il monitoraggio costante dei pneumatici. Le informazioni dettagliate sui veicoli della flotta, sul montaggio e sulle condizioni dei pneumatici sono raccolte in un database centrale. Grazie ai dati relativi a profondità del battistrada, pressione e manutenzione è possibile creare report sullo stato dei pneumatici e sui veicoli della flotta che, uniti a suggerimenti su azioni correttive, consentono di ottenere la massima resa delle coperture per durata e prestazioni. Inoltre, le informazioni del sistema consentono il calcolo del costo per chilometro. Fleet Check funziona via web e si integra con il Cyber Fleet. Altrettanto interessante è il Fleet Management, un servizio per la gestione efficiente della manutenzione dei pneumatici attraverso rivenditori certificati Pirelli. Tra le sue funzionalità spicca il rapporto online sui costi dei pneumatici e dei relativi servizi, così come l'aggiornamento dello stock dei pneumatici della flotta per il rivenditore e la disponibilità di merce. Fleet Management è infatti collegato al database Fleet Check, in cui sono registrati i dati dei pneumatici per ogni tipo di veicolo e modello. Infine, Pirelli Lifecycle management è il sistema per la ricostruzione delle carcasse che ne aumenta il valore, grazie alla gamma ottimizzata di fasce Novateck e alla rete di ricostruttori selezionati. A garanzia di un perfetto accoppiamento con la carcassa anche dopo la prima vita, le fasce Novateck utilizzano solo battistrada originali Pirelli.

MICHELIN

# Gomme truck con il pallino del risparmio

Le nuove strategie basate sulla gamma 2013 Michelin X Line Energy.

GUIDO PRINA  
MILANO

Prodotti e soluzioni per la gestione ottimale del pneumatico autocarro. La vision di Michelin si nutre di legittima ambizione, potendo contare su una lunga esperienza e su proposte dall'alto valore aggiunto. Nuovi linguaggi e nuove strategie accompagnano la promozione della nuova gamma 2013 Michelin X Line Energy. L'obiettivo, chiaramente esplicitato, è di essere ancora più vicino al cliente e

soddisfare al meglio le sue esigenze.

È pensando a utenti e rivenditori, la Casa francese ha modificato la denominazione dei suoi nuovi prodotti per rendere immediatamente comprensibile la destinazione d'uso di questi pneumatici. Michelin X Line identifica le gomme indicate per i trasporti su lunghe distanze, in autostrada e strade principali; X Multi i pneumatici per trasporti su brevi e lunghe distanze, su tutti i tipi di strada; X Coach quelli per autobus

che percorrono tragitti su brevi e lunghe distanze con ogni tipologia di strada; Works quelli per le situazioni diverse, su strade, in cantieri e cave; InCity quelli per strade urbane ed extraurbane; X Force quelli per veicoli civili e militari su strade non asfaltate e terreni sconnessi.

Michelin mette anche a disposizione degli operatori del trasporto il Diagnostico, lo strumento attraverso il quale i consulenti tecnici Michelin individuano le modalità di utilizzo del veicolo e stabiliscono quindi il pneumatico più adatto al cliente. Il Libro Bianco è invece un documento pratico ed essenziale che ha lo scopo di fornire informazioni chiare e semplici sui pneumatici autocarro e sul consumo di carburante e spiegare, in poche e

comprensibili parole, cosa è vero e cosa è falso, sfatando i preconcetti. C'è poi il nuovo gruppo LinkedIn "Optimizing European Road Transport Costs": si rivolge ai responsabili delle flotte delle aziende europee per sviluppare e consolidare una comunità in cui condividere idee, informazioni e best practices e promuovere discussioni tra professionisti sulle sfide di oggi relative al trasporto europeo. Michelin mette a disposizione dei professionisti del settore competenza ed esperienza per contribuire all'ottimizzazione dei costi e a migliorare la competitività.

La nuova gamma X Line Energy ha fatto della riduzione del consumo di carburante sulle lunghe distanze la sua bandiera. Il pneumatico è affidabile quando assicura maggiore aderenza trasversale sul bagnato che incrementa la resistenza allo scivolamento per i rimorchi, maggiore efficacia in caso di frenata sul bagnato, maggior comfort di guida e precisione in curva. Inoltre, la

515  
litri

IL CARBURANTE  
RISPARMIATO  
SU 130MILA KM  
ANNUI

## Performante

Il pneumatico X Line Energy D 315/70 R 22.5 è stato classificato B per la resistenza al rotolamento, C per la frenata sul bagnato e 71 db per la rumorosità.



## DIAGNOSTICO AIUTA A SCEGLIERE IL PNEUMATICO PIÙ ADATTO

G. PRINA  
MILANO

Nel 2011, esperti del Gruppo Michelin hanno effettuato 320mila visite presso aziende di trasporto in oltre 20 Paesi europei, fornendo un aiuto nel controllo degli pneumatici e riportando il feedback dei clienti. È stata così acquisita una profonda comprensione di pratiche e bisogni degli utilizzatori finali in ogni settore relativo al trasporto merci e passeggeri.

A questa comprensione rimanda anche il Diagnostico, lo strumento attraverso il quale i consulenti tecnici Michelin individuano le modalità di utilizzo del veicolo e stabiliscono quindi lo pneumatico più adatto al cliente. Possono dunque veramente gli pneumatici X Line Energy contribuire al risparmio di carburante e all'incremento della durata in una determinata flotta? Tenendo

conto che la scelta dello pneumatico è un delicato e indispensabile compromesso tra le qualità intrinseche del prodotto e le condizioni di utilizzo presso un'azienda di trasporti. Diagnostico interviene sotto forma di una radiografia precisa dell'attività aziendale che rivelerà ai clienti se gli pneumatici X Line Energy sono i più adatti alle esigenze dell'operatore del trasporto e i migliori per un risparmio reale.

Particolarmente interessante è il test performance: uno dei veicoli della flotta oggetto di indagine viene equipaggiato con pneumatici X Line Energy che vengono quindi testati sul campo, nell'abituale impiego del cliente, fino al momento dello smontaggio per l'assale che si usura più rapidamente. Durante tutta la durata della prova, Michelin è al fianco del cliente per valutare, analizzare e condividere i risultati del test.



## LIBRO BIANCO DI MICHELIN

### SFATATI TUTTI I FALSI MITI SUI PNEUMATICI AUTOCARRO

A volte è salutare sfatare i falsi miti. Il Libro Bianco di Michelin colpisce quelli relativi ai pneumatici autocarro e al risparmio di carburante. Un documento pratico ed essenziale che ha lo scopo di fornire informazioni chiare e semplici. Al centro dell'attenzione del Libro Bianco la bassa resistenza al rotolamento. È vero che da solo il carburante può rappresentare fino al 30 per cento dei costi di gestione di un'azienda di autotrasporti. Ridurre il consumo è di vitale importanza e in questo senso la scelta del tipo di pneumatico ha un ruolo decisivo, anche se troppo spesso trascurato. Michelin indica nei pneumatici di nuova generazione a bassa resistenza al rotolamento una valida soluzione. Ma fino a che punto? E a quali condizioni? E poi: come districarsi nella ricchissima offerta di pneumatici oggi sul mercato? Il Libro Bianco risponde a queste e a molte altre domande. Conoscere per orientarsi meglio e prendere le decisioni giuste. A questo mira il Libro Bianco, un vero e proprio vademecum nel mondo dei pneumatici e delle loro potenzialità in termini di riduzione del consumo di carburante. Michelin tra l'altro è stata la precorritrice nel settore del pneumatico a bassa resistenza al rotolamento, dove è intervenuta fin dalla metà degli anni Novanta del secolo scorso.

carcassa è molto resistente. Altro punto vincente l'elevata resa chilometrica e l'usura regolare. Infatti, in rapporto alla precedente generazione X Line Energy SaverGreen, la durata del nuovo X Line Energy è nettamente superiore, fino al

20 per cento per i pneumatici anteriori e fino al 12 per cento per quelli del rimorchio. Terzo pilastro le prestazioni costanti nel tempo: anche in caso di usura di oltre il 60 per cento, X Line Energy offre le stesse performance in termini di guida sicura e risparmio energetico. Da una comparazione effettuata tra uno X Line Energy e uno X Energy SaverGreen dopo tre test effettuati su un mezzo con rimorchio a cinque assali del peso di 40 tonnellate è emerso che il nuovo pneumatico consente di risparmiare fino a 515 litri di carburante su 130mila km (il chilometraggio annuale medio su lunghe distanze), corrispondenti a un risparmio di circa 644 euro e a 1.371 kg di CO2 non dispersi nell'atmosfera.

X Line Energy è la quinta generazione di pneumatici autocarro a basso consumo di carburante. Le dimensioni della gamma sono 315/70 R 22.5 (X Line Energy Z), 315/70 R 22.5 (D), 385/55 R 22.5 (T). In base al regolamento europeo sull'etichettatura il modello Z è classificato B per la resistenza al rotolamento e per la frenata sul bagnato nonché 69 db per la rumorosità esterna di rotolamento, il modello D rispettivamente B e C e 71 db, il modello T rispettivamente A e B e 70 db.



Due protagonisti all'interno della gamma Michelin: il modello X Line Energy Z 315/70 R 22.5 e in alto l'X Line Energy T 385/55 R 22.5.



Moderno e dal design accattivante, la nuova gamma Kangoo punta a confermare il suo ruolo da protagonista nei mercati internazionali del segmento veicoli commerciali.

PAOLO ALTIERI  
GINEVRA

Renault Kangoo Z.E. ha chiuso il 2012 con il primo posto in Francia nel segmento, confermandosi leader dell'elettrico. Un anno importante, quello passato, per la furgonetta della Losanga, che ha speso la sua prima candolina dal lancio ufficiale incassando una raffica di premi, tra i quali l'International Van of the Year 2012, assegnato per la prima volta a un veicolo elettrico, e occupando posizioni di tutto rispetto in Europa.

Ma Kangoo vuole essere riferimento nel segmento anche con i propulsori termici: nel 2012 multispazio e furgonetta hanno dimostrato sul campo consumi da Guinness. Grazie alle motorizzazioni di nuova

generazione Energy dCi 90 e 75, sono diventati modelli "super sobri" con costi d'esercizio ridotti del 14 per cento rispetto ai tradizionali dCi 90 e 75, complice l'aggiunta dello Stop&Start e il recupero energetico in frenata. Passati alla grande gli esami su effi-

cienza e consumi, quello in corso è l'anno del design e delle tecnologie.

DOPO IL RINNOVAMENTO DELLA FURGONETTA E ARCHIVIATO UN 2012 RICCO DI SUCCESSI SIA IN VERSIONE Z.E. SIA COI PROPULSORI ENERGY, LA LOSANGA ARRICCHISCE L'EQUIPAGGIAMENTO.

cienza e consumi, quello in corso è l'anno del design e delle tecnologie.

Dopo il rinnovamento della furgonetta, a gennaio scorso, ora anche il multispazio "made in France" (prodotto nello stabilimento MCA di Maubeuge) evolve su entram-

be le lunghezze. Dopo aver venduto circa 900mila unità in Europa dal lancio, nel 1997, Renault Kangoo si rinnova quest'anno collocandosi a un livello di gamma più elevato. Presentati al Salone di Ginevra, Kangoo e Grand Kan-

RENAULT

# Kangoo più moderno e tecnologico

bilità intrinseca del veicolo. La differenziazione tra le versioni destinate al trasporto passeggeri (multispazio) e quelle dedicate alle merci (furgonetta) è stata accentuata con paraurti specifici. Il multispazio presenta una nuova calandra impreziosita da elementi Nero Brillante e cromo, fanali con inserti neri (secondo il livello di equipaggiamento), nonché retrovisori e gruppi ottici posteriori modificati.

Oggi, Renault Kangoo è disponibile in otto tinte, tra cui le nuove Bianco Minerale tra le opache, Grigio Cassiopea e Grigio Silver tra le metallizzate. All'interno, la consolle centrale è stata rivisitata con un totem Nero Brillante più valorizzante, che raggruppa i comandi del climatizzatore e la radio (secondo versioni e



La moderna plancia della nuova generazione del Kangoo.

## ROYAL PLASTIC

### Con Kangoo Z.E. e Master

Leader europeo nel settore del trasporto leggero e forte di un'esperienza unanimemente riconosciuta nell'allestimento di veicoli commerciali leggeri, Renault Italia ha partecipato all'edizione 2013 di Transpotec Logitec con due veicoli della sua gamma di veicoli commerciali: Kangoo Z.E. e Master. Ospite dello stand Royal Plastic, Renault Italia ha esposto, in un corner dedicato, due veicoli allestiti. Renault Kangoo Z.E., furgonetta a zero emissioni, rappresenta una novità assoluta nel panorama dei veicoli isotermitici: è il primo veicolo al cento per cento elettrico a temperatura controllata tra 0° e 4°, coibentato con piastre eutettiche. Al suo fianco un esemplare di Renault Master Furgone isotermitico con cella refrigerata a -20° e gruppo frigorifero Carrier Xarios con piastre eutettiche.

equipaggiamenti). L'interno si impreziosisce grazie al nuovo volante, identico a quello che equipaggia Renault Scénic.

La nuova famiglia Kangoo si distingue per sobrietà. Nuovo Kangoo è equipaggiato con motorizzazioni sobrie e performanti, di cui tre sono leader per consumi nei rispettivi segmenti: Energy dCi 75 ed Energy dCi 90 cv, che propongono 4,3 l/100 km (ciclo misto NEDC) e 112 g CO2/km (in arrivo sul mercato a settembre), e Energy TCE 115 con 140 g CO2/km. Il propulsore Energy dCi 110 cv si rivela, a sua volta, particolarmente sobrio, con emissioni di 115 g CO2/km.

Per tenere sotto controllo i consumi, Kangoo dispone di serie - sui propulsori di ultima generazione - dell'indicatore di cambio rapporto e dell'ecomode, che consente un guadagno in termini di consumi che può raggiungere il 10 per cento (sulle motorizzazioni diesel). Quest'ultimo sistema agisce sulla coppia motrice, sull'indicatore di cambio rapporto (anticipato) e sulla mappatura del pedale dell'acceleratore.

Il calo dei consumi si traduce in una riduzione dei costi di esercizio, particolarmente apprezzata dalle aziende di trasporto. L'intervallo di manutenzione sul motore cuore di gamma passa a 2 anni/40mila km (invece di 2 anni/30mila km).

## NUOVI EQUIPAGGIAMENTI: ARRIVANO R-LINK E IL NUOVO ESP

P. ALTIERI  
ROMA

Kangoo e Grand Kangoo sono veicoli destinati alle famiglie e ai professionisti alla ricerca di una qualità percepita e un'affidabilità irriprensibile. L'utilizzo del telaio della Scénic offre alla multispazio comfort e sicurezza ai massimi livelli.

Per lo sviluppo di Nuovo Kangoo, le équipes di Renault hanno lavorato essenzialmente sugli elementi che consentono di migliorare la qualità percepita. Sono stati considerati numerosi aspetti, quali, ad esempio: la finitura dei punti di saldatura, la qualità di aggraffatura delle porte (raggio, regolarità), la preci-

sione di applicazione del mastice di carrozzeria e soprattutto l'acustica (insonorizzazione, profilo aerodinamico, motorizzazioni).

Per ottenere un progresso significativo a livello acustico nell'abitacolo, gli ingegneri hanno particolarmente curato l'insonorizzazione, utilizzando una maggiore quantità di materiali fonoassorbenti. Inoltre, il nuovo design, che ha permesso di migliorare il profilo aerodinamico, e le recenti motorizzazioni hanno contribuito alla riduzione della rumorosità.

Importanti le evoluzioni negli equipaggiamenti e nelle tecnologie disponibili. La nuova gamma beneficia del sistema multimediale R-Link,



che comprende il navigatore integrato TomTom Live, per ottimizzare gli spostamenti, e numerose altre funzionalità, quali ad esempio il comando vocale o la lettura vocale delle email.

La gamma radio propone tre differenti livelli: una radio con connessione USB e Bluetooth, una seconda che comprende anche un lettore CD e, infine, una terza con lettore CD associato al sistema Re-

nault R-Link, che consente di gestirne le funzionalità.

Il veicolo propone, inoltre, una nuova generazione di ESP con assistenza alle partenze in salita (Hill Start Assist) e Extended Grip, per una maggiore motricità in condizioni difficili. L'Extended grip è una funzione di assistenza alla motricità che agisce sulle due ruote per migliorare la trazione del veicolo in condizioni di aderenza

difficili (fondo instabile: fango, neve, sabbia ecc.). Si attiva mediante un pulsante e consente di ottimizzare le funzioni dell'ESP per facilitare le partenze e l'avanzamento a bassa velocità nelle condizioni di scarsa aderenza. L'assistenza alle partenze in salita, invece, mantiene il veicolo fermo evitando che indietreggi, fino alla partenza (accelerazione del conducente).

Il multispazio propone sempre innovazioni e funzionalità che ne hanno determinato il successo, come le innovative barre sul tetto (orientabili senza bisogno di utensili) o la panchetta posteriore 1/3 2/3 e il sedile anteriore ripiegabile, che consentono di ottenere un pianale piatto, con una lunghezza di carico massima di 2,50 m su Kangoo e 2,85 m su Grand Kangoo.



### Comunicatore

La nuova gamma beneficia del sistema multimediale R-Link, che comprende il navigatore integrato TomTom Live e numerose altre funzionalità, quali ad esempio il comando vocale o la lettura vocale delle email.



FIAT PROFESSIONAL

# L'Olanda premia Fiorino e Ducato

I modelli torinesi ai primi due posti della Top Ten dei veicoli commerciali a basso impatto ambientale.

LINO SINARI  
TORINO

Due importanti istituzioni olandesi, il Royal Dutch Touring Club ANWB e la Stichting Natuur en Milieu (Fondazione Natura e Ambiente), per il secondo anno consecutivo hanno premiato il marchio Fiat Professional per la ricerca di un minore impatto ambientale e per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le due istituzioni hanno stilato la Top Ten dei veicoli commerciali più virtuosi a livello ambientale e ai primi due posti nelle categorie "Furgoni piccoli" e "Furgoni grandi" si sono

classificati, rispettivamente, il compatto Fiorino con 109 g/km di CO<sub>2</sub> e il versatile Fiat Ducato con 179 g/km.

Con i due riconoscimenti "green" vinti da Fiat Professional si arricchisce il palmares di Fiat Group Automobiles, composto da numerosi e importanti premi internazionali che dimostrano l'impegno per una mobilità eco-compatibile, strategia che ha portato ad una leadership europea indiscussa: negli ultimi cinque anni Fiat è il brand che ha registrato il livello più basso di emissioni di CO<sub>2</sub> delle vetture vendute in Europa, con un valore medio di 118,2

g/km nel 2011 (4,9 g/km in meno rispetto alla media del 2010).

Lanciato nel maggio 2011, Fiat Ducato è l'evoluzione di un best seller che da trent'anni, con cinque generazioni, miete riconoscimenti internazionali. "Disegnato dal business", il segreto del suo successo risiede nella capacità di recepire i segnali di cambiamento e quindi di rispondere in modo mirato alle esigenze dei professionisti del trasporto. Da sempre al modello è stata riconosciuta la capacità di offrire motori affidabili, dai bassi consumi e ridotti costi di gestione e da elevati va-

lori di coppia già disponibili a bassi regimi, oltre che per una guida immediata e piacevole anche nel traffico cittadino. Il massimo esempio è rappresentato dai quattro propulsori Euro 5 turbodiesel a iniezione diretta Multijet, con potenze da 115 a 177 cv, abbinati a cambi a 5 o 6 marce con consumi e emissioni di CO<sub>2</sub> da record (a partire da 6,4 l/100 km e 169 g/km senza limiti di utilizzo). Il 2 litri da 115 cv è il motore con i consumi più bassi e le minori emissioni di CO<sub>2</sub>, insieme al 3.0 Multijet da 177 cv, il "4 cilindri" diesel più potente della categoria. E in gamma ci sono

anche 2 motori 2.3: uno da 130 cv, l'altro da 148 cv con turbocompressore a geometria variabile. Tra l'altro, a eccezione del 3 litri, tutti i motori del Ducato appartengono alla famiglia Multijet di seconda generazione, sinonimo di tecnologia, performance ed economicità. Tutti i propulsori si contraddistinguono per silenziosità di marcia e peso contenuto, fattore quest'ultimo sempre rilevante in un veicolo commerciale dove la portata è uno dei parametri fondamentali.

Fiorino è il veicolo che per autonomia soddisfa le necessità di chi cerca un furgone

compatto, economico nei costi di gestione, agile nel traffico, maneggevole nelle manovre di parcheggio e nel contempo dall'ampia capacità di carico. Con portate di 610 e 660 kg, un volume di 2,5 mc, una lunghezza interna di 1,5 metri (che diventano rispettivamente 2,8 mc e 2,5 metri abbattendo il sedile del passeggero), Fiorino risponde pienamente a queste esigenze. Nato nell'ambito della cooperazione industriale tra Fiat Group Automobiles e PSA, è prodotto nello stabilimento Tofas a Bursa, in Turchia, ed è commercializzato in circa 80 Paesi del mondo.



**AMPIA GAMMA A METANO**

## NATURAL POWER: PIÙ ECOLOGICO NON SI PUÒ

Fiorino e Ducato sono modelli protagonisti dell'ampia gamma di veicoli commerciali di primo impianto a metano (OEM) offerta da Fiat Professional. Come tutti i modelli Natural Power di Fiat Professional, Fiorino e Ducato propongono propulsori a doppia alimentazione (metano e benzina): Fiorino funziona a metano e solo l'avviamento si effettua sempre a benzina, passando subito dopo e automaticamente all'altro sistema; Ducato utilizza il serbatoio di benzina solo in modalità "recovery". L'intervento a benzina è richiesto solo quando il gas nelle bombole è prossimo all'esaurimento.

Disponibile in due varianti (furgone e Combi) e due allestimenti (base ed SX), Fiorino Natural Power è la risposta ideale per il trasporto in ambito cittadino. È equipaggiato con un propulsore 1.4 litri a benzina da 70 cav che adotta un sistema Multipoint sequenziale fasato. Peculiarità tecnica, questa, che permette al motore di ottenere, con l'alimentazione a metano, prestazioni paragonabili a quelle dei motori a benzina: la velocità massima è di 150 km/h.

Fiat Ducato 140 Natural Power a doppia alimentazione metano-benzina assicura ottime performance, consumi contenuti e soprattutto minime emissioni. Merito del propulsore da 3 litri che, in modalità metano, sviluppa una potenza massima di 136 cv (100 kW) da 2.750 a 3.500 giri/min e una coppia massima di 350 Nm a 1.500 giri/min. Così alimentata, la versione Ducato Natural Power raggiunge una velocità massima di 155 km/h; accelera da 0 a 100 km/h in 13,9 secondi; ha una ripresa da 60 a 100 km/h (in quinta marcia) di 10,1 secondi; può superare una pendenza del 21,5 per cento e consuma 8,8 kg di metano ogni 100 km.



BRANDT MOTORS

# Arriva Citelec l'elettrico modulare

Un solo veicolo per nove allestimenti diversi.

FABIO BASILICO  
LIONE

Lo stand allestito al Transpotec Logitec 2013 ha offerto a tutti la possibilità di conoscere da vicino Citelec, il veicolo commerciale elettrico che la francese Brandt Motors intende lanciare anche in Italia. Un veicolo commerciale che alla caratteristica "zero emissions" unisce quella di essere il primo concepito e commercializzato su base modulare.

"Un punto di forza della gamma Citelec - ci spiega Amandine Cami, Business Developer Brandt Motors - è senza dubbio la sua adattabilità. La progettazione modulare consente a Brandt Motors di offrire sul mercato 9 allestimenti di carrozzeria intercambiabili sulla stessa scocca; è dunque possibile posizionare sul cassone un rimorchio con carrozzerie intercambiabili che permettono anche di raddoppiare la capacità di carico. Citelec è disponibile con i seguenti allestimenti: pianale, furgone, pick up, telonato, pianale ribaltabile, sponde a rete, frigo, cisterna e ibrido". Frutto della collaborazione con

Magna Steyr, fornitore mondiale di componenti per l'industria automobilistica, Citelec è progettato per rispondere efficacemente alle nuove esigenze di mobilità urbana. I suoi punti di forza sono presto detti: autonomia, velocità e capacità di carico, ecologia, silenziosità e facilità di utilizzo. Nel progetto Ci-

telec è anche coinvolta l'italiana Fiamm, fornitrice delle batterie Zebra al nickel/cloruro di sodio, che garantiscono un funzionamento che va da +40 a -40°C, sono costituite da materiali riciclabili al 100 per cento e sono ricaricabili più volte al giorno.

Lanciato ufficialmente du-

rante l'ultimo Salone di Parigi a fine 2012, Citelec è destinato a fornire una soluzione di mobilità adattabile alle amministrazioni pubbliche, al settore del noleggio automobilistico e naturalmente ai trasportatori che operano prevalentemente in ambito urbano e interurbano. Il veicolo è caratterizzato da una scocca in acciaio ad alta resistenza e protezione anticorrosione, propulsione esclusivamente elettrica da 15 kW (30 di picco), recupero di energia in decelerazione, schermo di controllo LCD da 7", chiusura centralizzata, sedili con poggiatesta, GPS, sistema di bloccaggio centralizzato, 4 freni a disco, sospensioni anteriori a ruote indipendenti e ammortizzatori idraulici, rilascio della colonna montante e zona di assorbimento degli urti. Interessanti i dati sulle prestazioni: con un'auto-

nomia che supera i 300 km nel ciclo urbano, Citelec si muove registrando una velocità massima di 80 km/h a vuoto e un'accelerazione da 0 a 50 km/h in 11 secondi. La capacità di carico è di 600 kg e il volume è pari a 3,2 metri quadrati, che equivalgono a due pallet di dimensioni 1.000 x 1.200 mm. La ricarica avviene tramite la rete standard da 16 A/230 V senza effetto memoria. Compatto e agile, Citelec misura 3.860 mm in lunghezza, 1.600 mm in larghezza e 1.890 mm in altezza. Il raggio di sterzata è di 3,6 m. I veicoli della gamma Citelec si segnalano per il loro economicissimo costo di esercizio, inferiore a 1 euro per 100 km.

"Con le varie versioni della piattaforma Citelec e i progetti in prossima uscita - continua Amandine Cami - Brandt Motors ambisce a diventare il primo

costruttore francese in grado di produrre ogni tipo di veicolo da trasporto totalmente elettrico, economico ed evolutivo, per rispondere alle nuove sfide dell'eco-mobilità. Brand Motors incarna il vero esempio di tecnologia totalmente 'Made in Europe', grazie agli investimenti realizzati nel suo stabilimento produttivo di Lione che impiega 460 dipendenti. Brandt Motors appartiene al gruppo S.I.T.L. attivo anche nella trattamento ecologico dell'acqua".

La rete di distribuzione di Brandt Motors è già molto estesa in Francia e si basa su concessionari di vari marchi (Daf, Nissan, Mitsubishi, Piaggio, Mercedes-Benz, Opel, Toyota, Suzuki e Renault). La società al momento è in contatto con distributori di vari paesi europei interessati a importare il marchio. Ha già dato il buon esem-



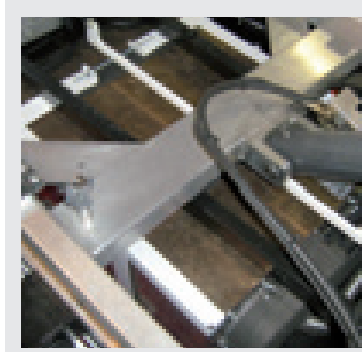
Amandine Cami, Business Developer Brandt Motors



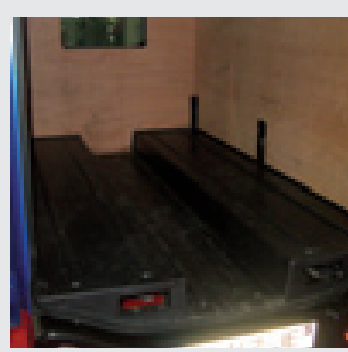
## KNOW-HOW TECNOLOGICO DAGLI ELETTRODOMESTICI ALL'AUTOMOTIVE

Le origini del marchio Brandt risalgono al 1924. Produttore di armamenti leggeri, dopo la guerra Brandt si apre a nuovi orizzonti commerciali e acquisisce rapidamente un know-how riconosciuto nel settore degli elettrodomestici. Con l'acquisizione nel 1956 da parte di Hotchkiss, subfornitore per l'industria automobilistica, l'azienda lancia con successo la produzione dei suoi primi autocarri a pianale con cabina inclinabile.

Inizia l'ascesa di Brandt-Hotchkiss nel mondo dei veicoli commerciali, dove spiccano camion come il modello PL50. Nel 2011 viene acquisito, da parte del Gruppo S.I.T.L. (Société d'Innovation et de Technologie de Lyon), lo storico stabilimento di Lione, sottoposto poi a riconversione industriale e oggi votato alla produzione di veicoli elettrici con marchio Brandt Motors. Esempio di concetto innovativo made in France, la rinascita del



marchio Brandt Motors permette di rilanciare un sito di produzione e di garantire oltre 400 posti di lavoro. Motivata da un ambizioso progetto industriale, questa scelta di soluzione locale si iscrive in un piano coerente di sviluppo sostenibile.



Il costruttore francese si impone sul mercato dell'eco-mobilità come marchio responsabile, dal momento che l'elettrico Citelec è il risultato di una vera e propria sfida capace di rispondere sia agli imperativi di costo sia alle esigenze ambien-

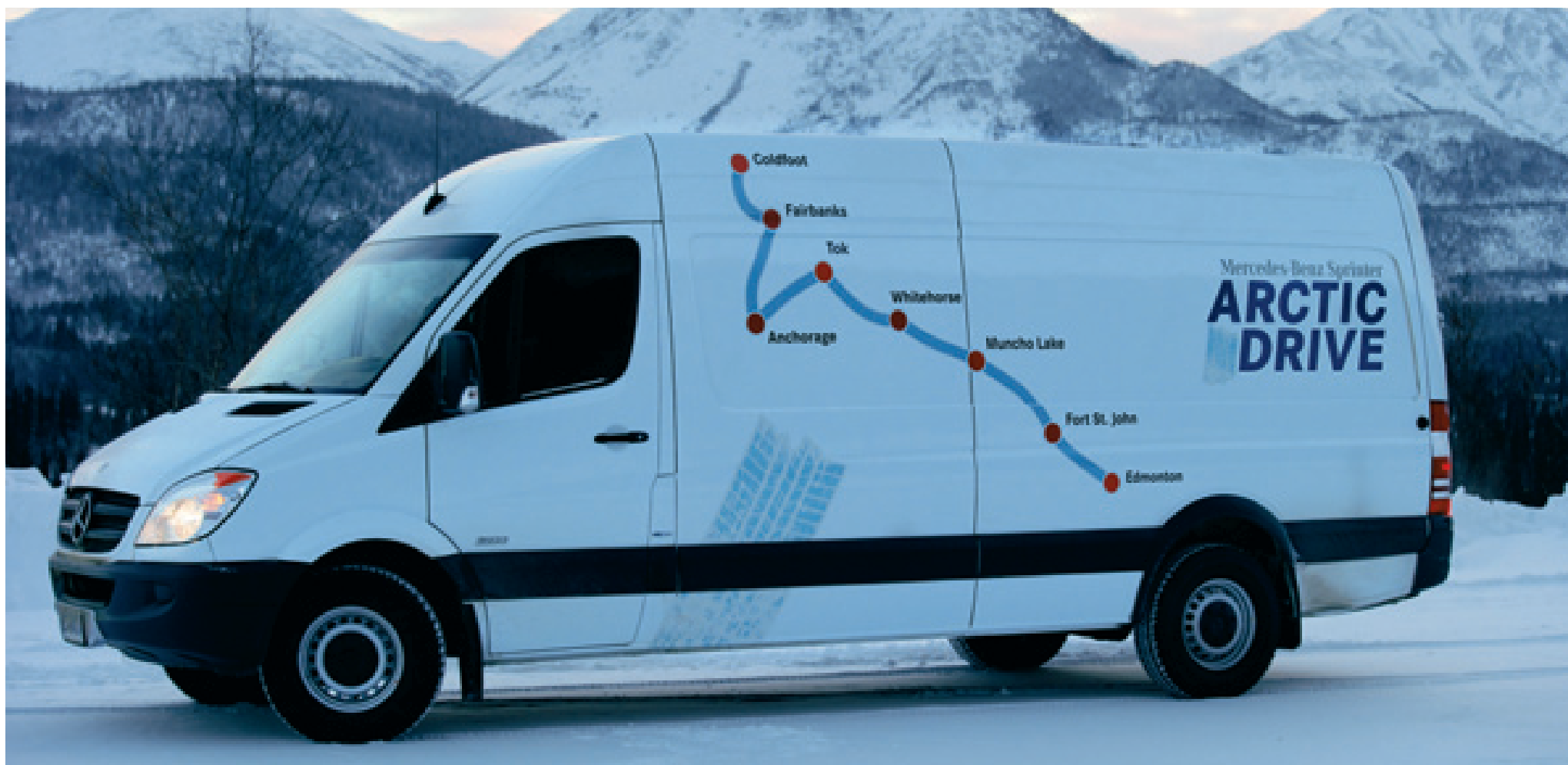
### Alte potenzialità

A sinistra il raggruppamento batterie Zebra del Citelec, a destra, il vano di carico del furgone.

tali. La produzione lionese di Citelec non è pianificata a priori ma è basata sulla domanda del mercato. Dopo Francia e Belgio, Brandt Motors è dunque fortemente impegnata nella promozione del suo prodotto in tutta Europa.

pio il Belgio, che dopo la Francia è il primo Paese del continente ad avere aperto le porte a Citelec. La partecipazione di Brandt Motors a Transpotec/Logitec era inserita in questa strategia di ricerca di partner commerciali in Italia. Nel frattempo, la distribuzione sul nostro mercato è assicurata direttamente dal costruttore francese.

Dallo scorso settembre, Citelec è omologata come quadriciclo pesante ma presto sarà autorizzata a viaggiare anche in autostrada, aumentando quindi le sue potenzialità di utilizzo. "Nel corso del 2013 - aggiunge la dottoressa Cami - per la precisione a giugno, arriverà anche l'omologazione per il veicolo ibrido con motorizzazione benzina/elettrica e autonomia di ben 120 km in modalità esclusivamente elettrica".



MAX CAMPANELLA  
HELSINKI

## MERCEDES-BENZ

Furgoni nati per correre. Mercedes-Benz Vans ha dimostrato la validità di questa affermazione in condizioni impegnative. I modelli Mercedes-Benz Vito e Citan sono venuti fuori a testa alta dalle prove su ghiaccio dell'Arctic Van Test, in Finlandia, competizione sponsorizzata da rinomate pubblicazioni di veicoli commerciali provenienti da diversi Paesi europei. Intanto lo Sprinter Arctic Drive in America del Nord ha rappresentato una sfida ancora più grande, visto che ha richiesto agli Sprinter coinvolti di eseguire un lungo viaggio verso l'Alaska in condizioni estreme.

In Finlandia il nuovo Mercedes-Benz Citan ha nettamente superato la concorrenza nella sua categoria. È stata la prima volta che il modello partecipava all'Arctic Van Test, e subito ha fatto una buona impressione in termini di esperienza di guida offerta, che era uno degli obiettivi principali nello svi-

luppo del più piccolo furgone Mercedes-Benz. Citan vanta la combinazione tipica della marca in termini di prestazioni di guida eccezionali per quanto riguarda la gestione, la sicurezza e il comfort. La serie di test in Finlandia comprendeva viaggi in aree urbane, a lunga distanza, unità di movimentazione, prove su superfici scivolose di ghiaccio e prestazioni del sistema di riscaldamento a seguito di un avvio a freddo.

Citan è riuscito a battere nettamente la concorrenza a temperature che scendevano sotto i meno 25 gradi centigradi. Del

**NELL'ARCTIC VAN TEST IL NUOVO CITAN È RISULTATO IL VINCITORE DEGLI SMALL VAN E VITO NUMERO UNO NELLA SUA CATEGORIA. INTANTO SPRINTER VOLA SULLA STRADA IN ALASKA A TEMPERATURE DI MENO 50 GRADI CENTIGRADI.**

resto Citan risponde sotto ogni aspetto agli elevati standard Mercedes-Benz.

La qualità della carrozzeria

è costituita esclusivamente da lamiere completamente zincate per assicurare una protezione anticorrosione completa. L'in-

tera carrozzeria viene dotata, prima della vera e propria verniciatura, di un rivestimento di vernice cataforetica a immer-

sione. In alcune zone del Citan viene applicato un secondo strato di rivestimento, ad esempio sulle molle dell'asse poste-

riore, come protezione dai colpi di ghiaccio o pietrisco. I rivestimenti in materiale plastico dei vani ruota sull'asse an-

teriore e posteriore migliorano la protezione dalla corrosione e riducono la rumorosità. Le cavità sono trattate additionally con cera, mentre l'ampia sigillatura delle giunzioni in PVC contribuisce a proteggere dalla corrosione. Non ultimo, al termine della produzione ogni singolo Citan viene controllato e collaudato da un team specializzato.

Alta qualità negli esterni come negli interni. L'abitacolo del nuovo Citan, grazie all'alto livello di materiali e finiture, assicura un elevato livello di comfort. Il design della plancia sottolinea il family feeling con gli altri veicoli della Stella. Imbottiture e tessuti contribuiscono alla percezione di qualità che contraddistingue i prodotti Mercedes-Benz. Conducente e passeggero trovano posto su sedili dotati d'imbottitura rigida e al tempo stesso confortevole, progettata specificamente per il Citan. La conformazione ergonomica, soprattutto dello schienale, garantisce un ottimo sostegno laterale e quindi maggior comfort e si-

## VITO E-CELL IN CONSEGNA AI SERVIZI POSTALI DANESI

M. CAMPANELLA  
BORNHOLM

Sono ben 50 le unità di nuovi Vito E-Cell che Mercedes-Benz Danimarca consegnerà in totale a Post Danmark per i servizi postali danesi: è il più grande ordine di furgoni Vito E-Cell, ovvero veicoli elettrici alimentati a batteria, mai effettuato in Europa fino a oggi. "Siamo lieti -ha detto Klaus Maier, Responsabile Vendite e Marketing Mercedes-Benz Vans - di questo importante ordine dalla Scandinavia. La conclusione positiva del contratto con Post Danmark sottolinea quanto abilmente il nostro Vito E-Cell abbia dimostrato il suo valore in questa grande operazione in Danimarca nel corso degli ultimi mesi".

Il furgone elettrico in consegna è già stato sperimentato con prestazioni convincenti nel corso di un test sul campo sull'isola di Bornholm. La Danimarca è stata uno dei sette mercati di riferimento in Europa scelti da Mercedes-Benz Vans per testare il Vito E-Cell nei primi tempi della sua introduzione sul mercato. Nel frattempo questi van elettrici, disponibili in versioni furgone e Kombi, sono disponibili in più di 15 mercati europei.

L'operazione pilota con Post Danmark è iniziata sull'isola di Bornholm con tre veicoli a metà del 2011. Un fattore cruciale per

la decisione a favore di Mercedes-Benz Vito E-Cell è stata la combinazione dei vantaggi di un furgone classico con quelli di un sistema di guida elettrico. In questo ambito sono stati determinanti la sua sofisticata ingegneria powertrain, la sua potente batteria agli ioni di litio e i dati di performance superiori alla media per quanto riguarda guidabilità e capacità di carico.

Il motore elettrico del Vito E-Cell eroga 60 kW e produce una coppia di 280 Nm. La batteria agli ioni di litio con una capacità complessiva di 36 kWh è ben protetta sotto il pavimento del vano



di carico. Vano di carico che può essere utilizzato senza restrizioni di sorta e che può accettare un carico utile fino a 850 chilogrammi. La velocità del veicolo è limitata a 89 km/h. Questa gamma di prestazioni del furgone è sufficiente a soddisfare ampiamente il profilo delle esigenze dei servizi postali danesi, visto che i nuovi furgoni elettrici "made by Mercedes-Benz" sono destinati a giri di consegna brevi, con numerose fermate intermedie nelle grandi città danesi. "La prova sul campo con il Panel Van E-Cell sull'isola di Bornholm - ha aggiunto Markus Denzler, Managing Director Commercial Vehicles Mercedes-Benz Danimarca e Svezia - ha incontrato la piena soddisfazione dei clienti e ora i servizi postali danesi possono utilizzare questi veicoli su vasta scala. Senza tali imprese ambiziose, sarebbe molto difficile fare in modo che la nostra visione di mobilità a emissioni zero diventi una realtà".

La guida di Vito E-Cell è dinamica e agile grazie al motore elettrico a magnete permanente, all'elettronica di potenza, a trasformatore e carica batterie con una potenza di 6,6 kW situati sotto il cofano. La potenza viene trasmessa alle ruote anteriori. Le batterie del Vito E-Cell si ricaricano in un massimo di cinque ore da una connessione di rete 380/400V. Inoltre durante il viaggio l'energia di recupero alimenta la batteria.

Per il successo della tecnologia basata sull'energia elettrica per trasformare i veicoli commerciali in mezzi sostenibili, il fattore determinante nel lungo termine sarà la loro efficienza economica. Grazie alla sua completa indipendenza dal combustibile, la tecnologia di trazione elettrica ha un ruolo significativo da svolgere in termini di efficienza economica complessiva per tutto il periodo di funzionamento.

**CITAN BLUEEFFICIENCY**

**MENO CARBURANTE ED EMISSIONI CONTENUTE**

L'eccezionale redditività del nuovo Citan è una caratteristica Mercedes-Benz che assicura lunghi intervalli di manutenzione (fino a 40mila km o in alternativa due anni) e contenuti consumi di carburante, tra i più bassi della categoria. Citan 108 CDI BlueEfficiency e Citan 109 CDI BlueEfficiency hanno un consumo di soli 4,3 litri/100 km nel ciclo combinato, valore eccezionale rispetto alle dimensioni e al peso del veicolo. Sia il Citan 108 CDI BlueEfficiency che il 109 CDI BlueEfficiency vantano emissioni contenute in soli 112 g/km di CO<sub>2</sub>.

Dietro questi valori di consumo ed emissioni straordinariamente bassi si cela un impegnativo lavoro dei progettisti Mercedes-Benz. Oltre alla catena cinematica contribuisce a questo importante risultato anche l'equipaggiamento di serie che comprende servosterzo elettrico, pompa olio regolata e gestione della batteria. L'ottimizzazione aerodinamica si concretizza anche nei dettagli come, ad esempio, gli alloggiamenti dei retrovisori esterni ridisegnati. Chi gestisce un parco veicoli può aumentare ulteriormente l'efficienza del nuovo Citan grazie a un limitatore di velocità impostato in fabbrica. Inoltre, è possibile combinare regolazione di velocità (Tempomat) e limitatore di velocità impostabile (Limiter).

Il pacchetto BlueEfficiency, di serie per il nuovo Citan con motore a benzina e a richiesta per le versioni diesel, riduce il consumo di carburante di ulteriori 0,4 litri, arrivando ad appena 4,3 l/100km. Il pacchetto



BlueEfficiency comprende, tra l'altro, la funzione ECO start-stop, la gestione ottimizzata della batteria e dell'alternatore. Quest'ultimo consente il recupero dell'energia di frenata, riducendo le prestazioni dell'alternatore e quindi il consumo di carburante. Il nucleo della gestione batteria è un sensore che rileva in continuazione alcuni dati come corrente, tensione e temperatura della batteria del veicolo. Sulla base di questi

valori la batteria genera corrente in modo efficiente, la distribuzione è intelligente e l'accumulo è ottimizzato. A questo si aggiungono, in funzione delle versioni, pneumatici con bassa resistenza al rotolamento che riducono ulteriormente il consumo di carburante. Nelle dimensioni 195/65 R 15 per le versioni fino a 650 kg di carico utile questi pneumatici fanno parte del pacchetto BlueEfficiency.

curezza. Il rivestimento dei sedili in tessuto è piacevole al tatto, traspirante, robusto e di facile pulizia.

I sedili anteriori sono regolabili in senso longitudinale e

za percorsa e autonomia residua.

Anche l'elevata funzionalità è tipica Mercedes: sia che si tratti del tasto multifunzione sul piantone dello sterzo, del

pomello del cambio nella consolle centrale, dell'interruttore luci a sinistra del volante sulla plancia o degli altri comandi, disposizione, aspetto e praticità della postazione di guida corri-

spondono agli standard Mercedes-Benz. Tipici sono anche la posizione dei tasti per le luci di emergenza in alto nella consolle centrale e le quattro bocchette di ventilazione circolari.

Unitamente ai furgoni per la città, la giuria per l'Arctic Van Test ha esaminato le prestazioni di van compatti in condizioni invernali. Questi furgoni sono stati sottoposti alle stesse prove impegnative e, alla fine, era ancora un furgone con una stella a tre punte a salire in vetta: Mercedes-Benz Vito. "Queste due vittorie - spiega Volker Mornhinweg, Responsabile di Mercedes-Benz Vans - confermano che i nostri furgoni risultano eccellenti anche in condizioni estremamente difficili. Siamo particolarmente soddisfatti per il fatto che Citan sia stato in grado di ottenere una vittoria nel suo primo Arctic Van Test".

Ancora più difficile è stata la prova di resistenza cui nove Mercedes-Benz Sprinter sono stati sottoposti in Nord America da giornalisti del settore tra-

sportistico. I furgoni sono stati inviati lungo 5.300 km per un percorso iniziato a Edmonton, in Canada, e proseguito con British Columbia e Yukon prima di finire ad Anchorage, in Alaska. Durante la prova, gli Sprinter hanno dimostrato che possono avere successo anche in condizioni estreme, che comprendono l'avviamento a freddo con temperature che hanno raggiunto quasi meno 50 gradi centigradi. Sia i furgoni sia i loro driver sono stati duramente messi alla prova su strade innevate e ghiacciate con una guida che è stata caratterizzata da pesanti gelate e ripidi valichi di montagna. I collaudatori indipendenti hanno elogiato le prestazioni superiori del motore V6 CDI dello Sprinter, così come i bassi livelli di rumore e d'ingombro del modello e la buona guidabilità in tutte le situazioni. Oltre a una cabina funzionale e confortevole, Sprinter si è dimostrato anche in grado di contrastare le condizioni inospitali del fuoristrada.



Mercedes-Benz Vito è stato il numero uno nella sua categoria all'Arctic Van Test 2013 in Finlandia.

nell'inclinazione dello schienale (a richiesta la regolazione in altezza). Sul lato del passeggero della versione Furgone, in combinazione con la parete divisoria a griglia orientabile a richiesta, è montato un sedile ribaltabile. Come gli esterni del nuovo Citan, anche la plancia portastrumenti è robusta e accattivante. La superficie con zigrinatura simile alla pelle è convincente sia dal punto di vista estetico che al tatto ed è, inoltre, resistente ai graffi e di facile pulizia. Il quadro strumenti comprende tachimetro, contagiri e indicatori della temperatura del liquido di raffreddamento e del livello carburante. Una spia di controllo indica lo stato delle porte. Il display disposto al centro in basso nel tachimetro indica il chilometraggio. A seconda dell'allestimento appaiono nello stesso punto anche le informazioni del computer di bordo, tra cui quelle relative a consumo di carburante, distan-



Il nuovo Mercedes-Benz Citan è stato l'indiscusso vincitore tra gli Small Van che hanno partecipato all'Arctic Van Test 2013 in Finlandia.

**OPEL**

**Movano più avanti con Start/Stop**

Veicoli commerciali crescono. In efficienza. Movano, l'ammiraglia della gamma Opel, è adesso ancora più efficiente in termini di consumi e quindi di costi di gestione. Il merito di questo progresso è dovuto all'adozione della tecnologia Start/Stop. Il dispositivo è presente su tutte le versioni furgone con motore 2.3 CDTI da 100 e 125 cv e cambio manuale. In termini numerici, i consumi e le emissioni vengono ridotti fino all'8 per cento rispetto agli stessi modelli non dotati di Start/Stop. Un esempio su tutti: la versio-



ne Combi L1H1 consuma adesso 6,7 litri/100 km con emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 176 g/km.

"Ora che abbiamo aggiunto il dispositivo Start/Stop alla gamma Movano, il veicolo commerciale di Opel risulta ancora più interessante per i clienti professionali - ha commentato Duncan Aldred, Opel Vice President Sales, Marketing and Aftersales ad interim - I costi di gestione e le emissioni sono fattori fondamentali per le flotte. L'offerta di Movano migliora costantemente per poter soddisfare le necessità dei nostri clienti".

Un altro miglioramento dell'offerta Movano è l'aumento del 15 per cento della capacità di traino. La massa rimorchiabile (frenata) di Movano telaio cabina a trazione posteriore ruota singola e gemellata è aumentata da 3 a 3,5 tonnellate. Queste due versioni di Movano sono ancora meglio equipaggiate per affrontare i trasporti più pesanti. Inoltre, una nuova opzione che aumenta ulteriormente il comfort di guida del commerciale Opel e migliora l'accesso al vano di carico sono le sospensioni pneumatiche, disponibili sulle versioni furgone e telaio cabina da 3,5 t di massa complessiva a trazione anteriore. Le sospensioni pneumatiche sono molto facili da utilizzare dal momento che sono azionate con un telecomando. Possono sollevare il veicolo di sette centimetri o abbassarlo di 20 centimetri, per caricare e scaricare con maggiore facilità.

I clienti per i quali la massima priorità è il costo di gestione potrebbero invece pensare di acquistare la nuova versione Combi semivetrata, che è stata omologata M1 per il trasporto persone. Una classificazione che consente di ridurre al minimo i costi assicurativi e fiscali. In alternativa, è possibile scegliere il Combi vetrato, anch'esso classificato M1.

MERCEDES-BENZ

# Viaggi di classe con Viano Avantgarde Grand Edition

NILS RICKY  
STOCCARDA

C'era una volta il Viano e le sue molteplici identità. Per il van della Stella le novità non finiscono mai. Ora tocca al nuovo Viano Avantgarde Grand Edition, le cui parole d'ordine sono esclusività, dinamica e funzionalità. Che altrimenti detto significa grande capacità di carico, spaziosità e un allestimento tipico di una berlina di lusso. L'ultimo nato della famiglia Mercedes-Benz Vans è basato sulla già apprezzata versione Avantgarde del Viano, il cui allestimento di serie è già degno di nota: fari bixeno, assetto sportivo, pedaliera sportiva, illuminazione bianca del quadro strumenti, sedili, poggiatesta e inserti dei rivestimenti laterali in pelle o TwinDINAMICA e climatizzatore anteriore e posteriore Tempmatic.

Il nuovo Avantgarde Grand Edition si spinge ancora oltre riuscendo a rendere ancora più esclusiva la versione di partenza. Il nuovo modello high-end della variegata famiglia Viano

si fa notare per la sua sportività già alla prima occhiata. Merito della nuova vernice bianca metallizzata "rock crystal white" sulla quale risalta la sportiva mascherina del radiatore nera. A ciò si aggiungono gli eleganti cerchi in lega leggera a 5 razze da 19 pollici con pneumatici di dimensioni 245/45 R 19. Gli elementi decorativi in "radica di noce satinata" conferiscono agli interni un'aria di solidità mentre la targhetta "Grand Edition" sottolinea il carattere esclusivo del monovolume della Stella.

Il nuovo Viano Avantgarde Grand Edition è disponibile nelle varianti di carrozzeria "compatta" e "lunga". Si può scegliere tra due potenti motorizzazioni, perché nei consumi e caratterizzate da basse emissioni: il quattro cilindri 2.2 CDI da 120 kW/163 cv e il V6 3.0 CDI da 165 kW/224 cv. In entrambi i casi la trasmissione della coppia motrice è affidata a un cambio automatico. Il modello, che ha debuttato al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, è disponibile in Italia a partire da 42.547 euro

più Iva.

All'interno della galassia Mercedes-Benz Vans, Viano, autentico best seller del segmento, è il veicolo ideale per chi desidera coniugare stile, spazio e praticità di utilizzo. Rinnovato nel 2010, Viano adotta nuovi motori e nuovi cambi che riducono le emissioni e al tempo stesso migliorano le prestazioni. Dotato di un abi-

L'ULTIMO NATO DELLA FAMIGLIA DEI VEICOLI COMMERCIALI DELLA STELLA È UN CONCENTRATO DI ESCLUSIVITÀ E FUNZIONALITÀ.

acolo particolarmente flessibile, offre spazio in abbondanza per un massimo di otto persone. Inoltre, il nuovo assetto offre massimi livelli di comfort e sicurezza di marcia. A bordo, Viano si distingue per un cockpit e un abitacolo oggi più raffinati con comandi e display ancora più intuitivi. Viano si riconosce, infine, dalla fisionomia del frontale, che rimanda a quella delle attuali vetture della Stella, e dalla zona posteriore di nuova configurazione.



Tutti i motori di Viano soddisfano la normativa Euro 5 e rispetto al precedente modello garantiscono consumi ed emissioni di CO2 inferiori fino al 15 per cento. Risultati ottenuti non solo grazie all'adozione del nuovo cambio manuale a sei marce ECO Gear ma anche per la tecnologia di serie BlueEFFICIENCY con funzione ECO start/stop: un pacchetto di solu-

con i suoi 165 kW/224 cv. Il Viano 3.5 con motore V6 a benzina da 190 kW/258 cv, infine, ha prestazioni e comfort al top del segmento.

Fin dall'inizio della sua produzione, Viano è stato equipaggiato con la trazione posteriore per assicurare una migliore dinamica di marcia e maneggevolezza. Il nuovo modello uscito tre anni fa convince per l'assetto riconfigurato ex novo. Sia l'asse anteriore che quello posteriore hanno in comune con i modelli precedenti solo il principio costruttivo di base. Il risultato è che Viano stabilisce nella sua categoria un nuovo punto di riferimento in fatto di comfort e sicurezza di marcia. La configurazione interna standard delle versioni Trend e Ambiente è stata arricchita per rendere le due proposte ancora più vicine alle esigenze dei clienti privati e professionali.

Anche l'aspetto della silenziosità dell'abitacolo è stato trattato con grande attenzione dai tecnici Mercedes-Benz. Grazie a complesse simulazioni al computer e al monitoraggio

costante dei risultati di tali simulazioni sul veicolo reale, è stato possibile ridurre sensibilmente il fruscio all'interno dell'abitacolo.

Dalla griglia del radiatore ai gruppi ottici posteriori, anche negli esterni il nuovo Viano presenta numerose e apprezzate novità. Il frontale è ancora più grintoso e richiama lo stile delle autovetture Mercedes-Benz. La griglia del radiatore è incorniciata da nuovi fari riflettenti e nei gruppi ottici anteriori sono integrate le luci diurne di serie, con una fonte di luce propria, nonché i fendinebbia. Senza contare che l'equipaggiamento standard è stato arricchito per tutte le versioni. Rinnovati risultano anche i paraurti: quello anteriore, per esempio, è stato valorizzato con un design a griglia e la superficie liscia è verniciata in tinta con la carrozzeria. Al di sopra del paraurti posteriore, a destra e a sinistra, si trovano i nuovi gruppi ottici: le luci realizzate su un unico pezzo, con mascherina nera in vetro integrata, incorniciano la coda del veicolo.

## IL CALO DELLA DOMANDA IN EUROPA NON FRENA LA CRESCITA GLOBALE DEI VANS DI STOCCARDA

Nel 2012, i risultati operativi della divisione Mercedes-Benz Vans sono risultati al terzo più alto livello nella sua storia, mentre vendite e ricavi si sono quasi contesi l'alto livello dell'anno precedente. La divisione ha anche subito lo sviluppo divergente dei diversi mercati mondiali. La contrazione in Europa occidentale ha comportato una diminuzione del 4 per cento delle vendite annuali, pari a 252.400 unità contro le 264.200 del 2011. Con 9,070 milioni di euro rispetto ai 9,179 milioni del 2011 gli introiti sono rimasti pressoché allo stesso livello. A dispetto della difficile situazione in cui versa il mercato, Mercedes-Benz Vans non solo ha conservato la sua leadership nel segmento vans medi e grandi in Europa ma ha strappato quote di mercato ai competitors. Nei 27 Paesi dell'Unione, la divisione ha aumentato la sua quota dal 17,6 per cento del 2011 al 17,8 per cento del 2012. Nel segmento dei van medi, Mercedes-Benz ha conquistato una quota del 18,5 per cento contro il 18 per cento del 2011. È il più alto livello mai raggiunto dalla Casa. Le vendite totali in Europa, che rimane per Stoccarda il più importante mercato, sono state pari a 164.500 unità, l'8 per cento in meno. Lanciato alla fine di ottobre, Citan, che ha permesso alla Stella di entrare nel segmento dei city van, è stato venduto in Europa in circa 7.100 unità nei primi due mesi seguiti al debutto sui mercati. Le potenzialità sono ancora parecchie, dal momento che l'intera gamma con tutte le varianti sarà completata durante il 2013. Un'altra pietra miliare è stato lo Sprinter che si appresta a lanciare la nuova generazione a metà dell'anno in corso. Punto di riferimento del segmento grandi van, Sprinter è stato venduto nel 2012 in un totale di 159mila unità, il 3 per cento in meno del 2011. Vero e proprio veicolo globale, Sprinter è commercializzato in circa 50 Paesi ed è prodotto non solo in Germania ma anche in Argentina, Stati Uniti e Cina. E prossimamente verrà assemblato anche in Russia. Negli Stati Uniti, Mercedes-Benz Vans ha aumentato il numero degli Sprinter prodotti nell'impianto di Charleston, in Sud Carolina. Complessivamente, Mercedes-Benz Vans ha incrementato le vendite oltre oceano del 19 per cento a un totale di circa

21.500 unità. "Il mercato statunitense - ha detto Volker Mornhinweg, Responsabile di Mercedes-Benz Vans - è attualmente interessato da una profonda trasformazione. Mentre prima per un lungo periodo concetti come qualità ed efficienza nei consumi hanno giocato un ruolo subordinato, oggi gli operatori stanno sempre più concentrando sulla total cost of ownership. Mercedes-Benz Vans ha riconosciuto per tempo questo trend e vi ha risposto prontamente. Il risultato è che gli Stati Uniti sono diventati il nostro terzo mercato mondiale di riferimento, sorpassato solo da Germania e Gran Bretagna". In America Latina, Mercedes-Benz Vans ha sempre avuto un ruolo forte. Nel 2012, la divisione ha ottenuto in grande successo, incrementando le vendite del 2 per cento a un totale di 14mila unità. Le vendite sono aumentate a dispetto di un mercato generale in contrazione e del fatto che l'impianto argentino ha dovuto riorganizzare la produzione a vantaggio dell'attuale Sprinter. Nei prossimi anni Daimler investirà circa 80 milioni di



euro nella produzione di nuovi modelli nello stabilimento di Buenos Aires, creando ulteriori 700 posti di lavoro. E di produzione si parla anche in riferimento alla Russia. Nessun altro mercato van europeo sta attualmente crescendo in modo così dinamico come quello russo: si stima un aumento dal 3 al 5 per cento nei prossimi anni. Mercedes-Benz Vans vuole ovviamente giocare un ruolo di primo piano. Nel maggio 2012, il costruttore tedesco e la russa Gaz hanno costituito una partnership che consente alla divisione van di Mercedes-Benz di entrare con decisione nel mercato russo attraverso la produzione locale. Gaz, il più grande produttore di van della Russia, inizierà a produrre lo Sprinter Classic entro la prima metà del 2013. Inoltre, lavorerà al fianco dell'organizzazione di vendita Mercedes-Benz per commercializzare il modello nel Paese. In più, la fabbrica Gaz di Yaroslavl assemblerà i motori Quattro cilindri diesel Mercedes-Benz che saranno impiegati su Sprinter Classic. Come partner della cooperazione con Gaz, Daimler investirà più di 100 milioni di euro nelle modifiche di prodotto, nelle fabbriche e nel network di vendita. Dal canto suo, il Gruppo Gaz investirà più di 90 milioni di euro. "Gaz è il partner giusto per entrare nel mercato russo durante il 2013 - ha commentato Mornhinweg - Un veicolo robusto come lo Sprinter è l'ideale per le infrastrutture russe. Abbiamo intenzione di essere protagonisti al fianco di Gaz del promettente mercato russo, dove vogliamo arrivare a vendere 25mila unità l'anno nel medio termine".





FABIO BASILICO  
STOCCARDA

Per i veicoli commerciali della Stella si apre una stagione all'insegna della massima sicurezza. In occasione del TecForum 2013, Mercedes-Benz Vans ha infatti presentato i suoi nuovi sistemi di assistenza alla guida con l'anteprima mondiale del Crosswind Assist, che permette di mantenere la traiettoria del veicolo in presenza di forte vento laterale. Inoltre, i collaudati sistemi di assistenza alla guida che già equipaggiano le vetture di Stoccarda saranno a breve disponibili anche sui van firmati Mercedes-Benz. Qui parliamo di Collision Prevention Assist, Blind Spot Assist, Lane Keeping Assist e il sistema di assistenza alla visibilità notturna.

I nuovi sistemi si trovano attualmente nello stadio finale di sviluppo e collaudo, nei mesi e anni a venire verranno introdotti progressivamente garantendo standard di sicurezza superiori ai vans Mercedes-Benz. E in funzione della tecnologia e dell'ambito di impiego, saranno offerti di serie o a richiesta.

Il Crosswind Assist è un'ulteriore pietra miliare della tecnologia in materia di sicurezza per i veicoli commerciali. Compensa pressoché del tutto, per quanto fisicamente possibile, gli spostamenti dovuti al vento laterale sul veicolo. Nel caso di improvvise folate di vento, non occorre più sterzare, riducendo così sensibilmente il carico di lavoro per chi guida. Il Crosswind Assist si basa sul pro-

gramma elettronico della stabilità Esp e si attiva a partire da una velocità di 80 km/h.

Mediante i sensori di velocità d'imbardata e accelerazione trasversale dell'Esp di serie, Crosswind Assist riconosce le forze provocate dal vento laterale e dalle folate di vento improvvise che agiscono sul veicolo. Il sistema di assistenza frena in modo mirato singole ruote sul lato esposto al vento. Questo comporta un effetto sterzante che si oppone a una possibile pericolosa deriva del

è concepito per evitare piccoli incidenti a basse velocità nel traffico cittadino, bensì per proteggere da gravi tamponamenti. Il Collision Prevention Assist avvisa quando la distanza è troppo ridotta e, successivamente, anche in caso di pericolo di collisione imminente, nel caso in cui una distanza già critica si riduca ulteriormente. Basato su radar, Collision Prevention Assist supporta chi guida nel mantenimento di una distanza di sicurezza adeguata dal veicolo che precede. Se la di-

PRESENTATI AL TECFORUM 2013 I NUOVI SISTEMI DI ASSISTENZA ALLA GUIDA CON L'ANTEPRIMA MONDIALE DEL CROSSWIND ASSIST.

veicolo attraverso un movimento d'imbardata o rotazione.

Con il sistema Crosswind Assist, anche in caso di vento laterale improvviso, ad esempio su ponti o in fase di sorpasso di un autocarro, il van mantiene perfettamente la traiettoria. L'influsso del vento viene ridotto al minimo seguendo un principio di fondo: nemmeno forti folate di vento devono causare uno spostamento laterale superiore a 50 cm. Controsterzando manualmente, il sistema Crosswind Assist si esclude automaticamente.

Di fondamentale importanza è anche il Collision Prevention Assist. Una distanza insufficiente dai veicoli che precedono durante la marcia è tra le situazioni di guida più pericolose. Qui entra in gioco il Collision Prevention Assist, al debutto in questa categoria di veicoli. Non

stanza dal veicolo che precede scende al 25 per cento dello spazio di frenata necessario o ulteriormente al di sotto, il sistema di assistenza avvisa il conducente con il lampeggio di un'apposita spia nel quadro strumenti. Se la probabilità di una collisione imminente aumenta a fronte di condizioni di marcia invariate, la frequenza del lampeggio aumenta e viene emesso anche un segnale acustico di avvertimento. Questo secondo livello di avvertimento subentra circa tre secondi prima dell'impatto e dà l'opportunità a chi guida di eseguire una frenata d'emergenza o una manovra di scarto.

Non è tutto perché, in caso di pericolo di collisione, il Collision Prevention Assist attiva anche il nuovo Brake Assist pro, un Brake Assist adattivo che calcola la necessaria forza

MERCEDES-BENZ

# La sicurezza non è mai stata così attiva

**Prevenzione**

Con il Lane Keeping Assist una telecamera postadietro il parabrezza riprende la zona antistante della carreggiata mentre una centralina elettronica misura i dati rilevati.

lato corrispondente dello specchio retrovisore esterno compare un segnale di avvertimento rosso. Se il sistema di sicurezza rileva la volontà da parte del conducente di cambiare comunque corsia, lo avvertirà con un ulteriore segnale acustico. Ancora più pericoloso di un cambio di corsia è il cambio di corsia involontario, che può verificarsi ad esempio se chi guida è momentaneamente distratto o disattento. In questo caso, i veicoli commerciali Mercedes-Benz potranno ora fare affidamento sul Lane Keeping Assist. Una telecamera posta dietro il parabrezza riprende la zona antistante della carreggiata, una centralina elettronica misura i dati rilevati in modo continuo e individua, attraverso differenze di contrasto, carreggiata e linee di demarcazione delle corsie. Se il veicolo è sul punto di superare la linea di demarcazione laterale, senza aver attivato l'indicatore di direzione, la centralina deduce che si tratta di una

Il nuovo sistema di assistenza alla visibilità notturna è una novità assoluta nel segmento van. Grazie allo spegnimento/accensione abbaglianti in funzione della situazione, garantisce un'illuminazione ottimale della carreggiata. Andamento della strada, pedoni o punti pericolosi potranno essere riconosciuti meglio e con maggiore tempestività, evitando nel contempo di abbagliare i veicoli che precedono o provengono in senso contrario. A monte di tutto c'è una telecamera sul lato interno del parabrezza, che visualizza la circolazione stradale davanti al veicolo. Il sistema di assistenza alla visibilità notturna distingue tra oggetti mobili e fissi, senza contare che in curva gli abbaglianti restano accesi. Il sistema di telecamere riconosce anche l'illuminazione stradale e, in tal caso, spegne automaticamente gli abbaglianti, ad esempio durante l'attraversamento di centri urbani. Da ultimo, Mercedes-Benz introduce

frenante per una frenata di emergenza puntuale, al fine di evitare un impatto e sfruttare nel contempo lo spazio di arresto nel migliore dei modi. Il dispositivo di assistenza alla frenata si attiva premendo a fondo il pedale del freno. Il Collision Prevention Assist è attivo a partire da una velocità di 30 km/h e non reagisce solo agli ostacoli in movimento, i veicoli che precedono, ma anche a quelli fermi, ad esempio l'ultimo veicolo di una coda.

Il Blind Spot Assist, anch'es-



Il Crosswind Assist è un'altra pietra miliare della tecnologia Mercedes-Benz in materia di sicurezza.

so novità assoluta nella categoria dei veicoli commerciali, supporta il conducente avvisandolo, durante un cambio di corsia, dei veicoli presenti nel cosiddetto angolo cieco. Si attiva a partire da una velocità di 30 km/h utilizzando un totale di quattro sensori radar a corto raggio. Se durante la marcia, i sensori rilevano una vettura o motociclo nell'angolo cieco, sul

manovra involontaria e avverte il conducente con un segnale acustico. Il Lane Keeping Assist è attivo a partire da una velocità pari a 60 km/h e non reagisce solo alle strisce bianche, ma anche a quelle gialle tipiche dei cantieri.

La guida sicura ha bisogno anche di un'ottima visibilità. Infatti, è soprattutto l'oscurità a mettere a dura prova chi guida.

anche la telecamera posteriore per l'assistenza in fase di manovra. Montata in fabbrica su richiesta, la telecamera supporta il conducente durante il parcheggio e le relative manovre in spazi ristretti. Viene montata sulle versioni Furgone e Kombi, al di sopra dei portelloni posteriori. L'immagine viene trasmessa al monitor a colori TFT da 5,8 pollici della radio.



Il Collision Prevention Assist è al suo debutto nella categoria dei veicoli commerciali.



Il Blind Spot Assist si attiva a partire da una velocità di 30 km/h utilizzando quattro sensori radar.



FORD

# Prova di resistenza per Transit Custom

Il Van of the Year 2013 è stato sottoposto al più esteso programma di test di sempre.

FABIO BASILICO  
LOMMEL

Ford ha investito tempo e risorse per sgombrare ogni dubbio sulla validità del progetto Transit Custom. Il "Van of the

Year 2013", già disponibile nei principali mercati europei, è stato sottoposto al più completo ed esteso programma di test di sempre, sottoponendo il veicolo a prove di resistenza che hanno simulato, condensa-

ti in 6 intensissimi mesi, ben 10 anni di utilizzo del Transit Custom nelle condizioni più estreme.

Più di 150 piloti professionisti, oltre a ingegneri Ford e clienti flottisti, hanno guidato

il Transit Custom per un totale di oltre 5 milioni di chilometri, sottoponendolo a uno dei più estenuanti cicli di test mai effettuati. "Credo che molti clienti non crederebbero che abbiamo riservato al

Transit Custom un trattamento così estremo per mettere a punto la sua affidabilità - ha dichiarato Barry Gale, Ingegnere Capo Veicoli Commerciali di Ford Europa - Lo abbiamo provato nelle peggiori condizioni possibili, anche le più improbabili, e siamo davvero soddisfatti di quanto brillantemente questo veicolo le abbia superate".

Non solo. Ford ha anche analizzato i dati raccolti relativi a oltre 10 milioni di chilometri percorsi in condizioni di utilizzo reale in sette Paesi, in diverse parti del mondo. Questi dati, prodotti da una flotta di più 600 Transit, hanno permesso di identificare gli obiettivi di resistenza per le zone climaticamente più ostili, ipotizzando un ciclo di vita di 10 anni e 240mila chilometri.

Le prove di resistenza sono state svolte presso il centro di ricerca Ford di Lommel, in Belgio, le cui strutture consentono di effettuare, in appositi laboratori a elevata tecnologia, più di 30 test specifici, come quelli per il traino e per il carico sul motore. Tra le prove alle quali è stato sottoposto il nuovo Transit Custom rientrano: il test autostradale che prevedeva due mesi di guida ininterrotta a velocità massima; il test sospensioni e sterzo con un mese ininterrotto disegnando la figura dell'otto con le ruote; il test resistenza del telaio con impatto a 60 km/h contro una banchina di 140 mm; il test buche e marciapiedi con un tracciato speciale con fondo sconnesso e irregolare percorso a una velocità di 70 km/h per 5.200 volte; il test resistenza alla corrosione con guida su ghiaia, attraverso bagni di sale e fango e stazionamento in sale climatiche a elevata umidità per 12 settimane.

I prototipi del Transit Custom hanno affrontato sfide identificate in condizioni di utilizzo reale in tutto il mondo, come le condizioni climatiche più estreme, simulando per esempio i 40 gradi

di Dubai e i -40 gradi della Finlandia. Piloti professionisti e clienti fleet hanno inoltre condotto prove in strada su lunghi chilometraggi. Nei laboratori Ford, il motore diesel Duratorq 2.2 è stato sottoposto a 46 giorni di funzionamento ininterrotto simulando una guida urbana con il veicolo a pieno carico. E questa è solo una delle molte sfide che hanno impegnato il motore del Transit Custom per decine di migliaia di ore. Le strutture e i laboratori permettono del resto di condensare in soli 30 giorni ben 10 anni di utilizzo del motore nelle condizioni più difficili.

Nel corso dello sviluppo del Transit Custom Ford ha apportato più di 100 miglioramenti significativi al veicolo grazie alle verifiche condotte a Lommel, come

un nuovo e più robusto design per i supporti del motore e per i pannelli sottoporta. Prezioso si è rilevato anche il test che ha permesso di verificare le performance di Transit Custom nel trainare un rimorchio a pieno carico per sei mesi senza interruzioni.

Un fatto è certo: i prossimi veicoli commerciali Ford, come il nuovo Transit e il nuovo Transit Connect, che arriveranno sul mercato alla fine del 2013, beneficeranno dello stesso intenso processo di test. "Portare un veicolo al limite e oltre ci permette di realizzare un prodotto più robusto e resistente - ha detto ancora Gale - Ciò si traduce direttamente in un'innumerabile serie di vantaggi per i nostri clienti, che possono contare su un'affidabilità straordinaria indipendentemente da quanto esigenti siano le proprie condizioni di lavoro".

Transit Custom è il primo veicolo del suo segmento ad aver ottenuto 5 stelle, il massimo, nei test di sicurezza condotti dall'ente indipendente Euro NCAP. Ulteriore dimostrazione della bontà del progetto messo a punto dai progettisti Ford.

10  
milioni

I CHILOMETRI  
DEI TEST DI UTILIZZO  
REALE DEL TRANSIT  
CUSTOM

## TRANSIT CUSTOM

F. BASILICO  
ROMA

Transit Custom, prodotto in Turchia nell'impianto di Kocaeli, è un tassello importante della strategia di Ford nel segmento dei veicoli commerciali, dove intende giocare sempre un ruolo da protagonista, assicurato dalla famiglia Transit. La Casa dell'ovale bianco-azzurro ha tra l'altro suscitato grande interesse all'ultimo Salone di Detroit con la nuovissima generazione del Transit, pronto come sempre a ricoprire un ruolo leader in un mercato globale dei veicoli commerciali che crescerà di 4,8 milioni di unità nei prossimi anni fino a raggiungere quota 21 milioni entro il 2017. Non ci si poteva aspettare niente di diverso da un costruttore che già oggi è il secondo al mondo nel segmento e il primo in Nord America. Transit Custom è disponibile sia nella versione a passo corto (2.933 mm per una lunghezza totale di 4,97 m) e passo lungo (3.300 mm per una lunghezza totale di 5,34 m). Due i tetti, normale e alto.

La capacità di carico varia da 600 a 1.400 kg. Tre le versioni principali in cui si presenta la gamma: van, van doppia cabina, combi. Il van è un furgone da carico proposto a due o tre posti anteriori e disponibile sia con doppia che singola

## PUNTO DI RIFERIMENTO TRA I VEICOLI COMMERCIALI DA UNA TONNELLATA

porta scorrevole nonché con portellone posteriore ad apertura verticale o porte posteriori incernierate. Il doppia cabina aggiunge un'ulteriore fila di sedili mentre il combi per trasporto promiscuo merci/persona di file di sedili ne ha tre con una capacità totale di trasporto di nove persone di

serie e otto optional. In Italia, Transit Custom è anche disponibile in due allestimenti denominati Entry e Trend e ben 5 classi di portata. Il discorso vale anche per il doppia cabina che però ha 4 classi di portata, che scendono a 3 nel caso del combi.



Transit Custom adotta una versione migliorata del diesel Ford Duratorq TDCi 2.2 Euro 5 che si segnala per la sua efficienza, con consumi combinati che scendono fino a 6,4 litri/100 km ed emissioni di CO2 di 168 g/km. Tre i livelli di potenza: 74 kW/100 cv, 92 kW/125 cv e 114 kW/155 cv. La trasmissione è affidata a un cambio manuale a sei rapporti e alla trazione anteriore, a cui si unirà prossimamente un cambio automatico. Il Duratorq TDCi 2.2 è affiancato da una dotazione di tecnologie Ford ECONetic che migliorano l'efficienza, come lo Start&Stop che riduce i consumi anche del 10 per cento durante la guida in ambito urbano e il controllo dell'accelerazione che consente una sua gestione ottimale soprattutto quando non completamente carico. L'accelerazione diventa così simile a quella di un mezzo a pieno carico, riducendo i consumi quando il veicolo è vuoto o parzialmente carico. Il sistema è particolarmente intelligente perché rilascia la piena potenza e tutta l'accelerazione necessaria automaticamente in caso di salite o quando è necessaria più spinta.

Specifico per il trasporto passeggeri è il Tourneo Custom, con otto posti standard e nove in optional. Proposto negli allestimenti Trend e Limited, viene offerto con una sola classe di portata, un tetto normale e due passi. Tourneo Custom è dotato di un'ampia di tecnologie intelligenti derivate da quelle presenti sulle vetture Ford, destinate ad assistere il guidatore, incrementandone la sicurezza e ridurre le emissioni di CO2.

LINO SINARI  
GINEVRA

Ford continua quest'anno il rinnovamento della propria offerta in Europa con l'arrivo in gamma del nuovo Tourneo Courier. Oggi quella proposta da Ford è una gamma completa di veicoli commerciali per il trasporto persone composta da quattro modelli, che saranno tutti in vendita entro la metà del 2014: Tourneo Custom, lanciato lo scorso anno e disponibile in due versioni, lunghe rispettivamente 4,97 e 5,34 metri; l'elegante e compatto Tourneo Courier a cinque posti, anello di congiunzione tra le vetture compatte Ford e i veicoli commerciali per trasporto persone, in grado di garantire il massimo dell'abitabilità e della dotazione di sicurezza e bassi consumi; il dinamico e moderno Tourneo Connect a cinque posti e la versione a sette posti Tourneo Connect7.

Naturale completamento della gamma Tourneo, nuovo Tourneo Courier offre spazio, praticità, efficienza e sicurezza al vertice della categoria. I "quattro moschettieri" della famiglia di veicoli commerciali Tourneo per il trasporto persone Ford erano tutti esposti per la prima volta al Salone di Ginevra 2013. "Tourneo - ha dichiarato Barb Samardzich, Vice Presidente Sviluppo Prodotti di Ford Europa - è sinonimo di versatilità e intelligenza, per chi vive la vita in modo attivo e dinamico. Qualunque sia la propria meta, c'è un Tourneo adatto a godere al massimo ogni attimo, sia nei viaggi che nelle attività di tutti i giorni, da una passeggiata in bicicletta con gli amici alla gita con i propri figli". Progettata per le famiglie dallo stile di vita dinamico, la gamma Tourneo si compone di modelli caratterizzati da interni spaziosi, dotati dei più elevati livelli di comfort e di una totale configurabilità, per offrire la massima flessibilità nella gestione dello spazio a bordo. I motori efficienti garantiscono il massimo dell'economia nei consumi, mentre le tecnologie di bordo includono sistemi di sicurezza e assistenza alla guida derivati dalle auto, come il Ford SYNC con Emergency Assi-



## FORD TOURNEO COURIER

# Tutti a bordo!

Un'intera famiglia dedicata al trasporto persone.

stance. Al Salone di Ginevra, Ford ha annunciato il lancio dell'Operazione Tourneo, che darà la possibilità a famiglie e team sportivi europei di raggiungere le loro mete a bordo di un Tourneo.

Nuovo Tourneo Courier a cinque posti è il modello più compatto della famiglia. "Tourneo Courier - ha dichiarato Samardzich - è un veicolo dall'incredibile abitabilità, che non rinuncia alla comodità e all'agilità di un'auto. Le

famiglie si troveranno subito in sintonia con la sua eleganza e la versatilità, e ne apprezzeranno i bassi consumi. Tecnologie intelligenti e dotazioni di sicurezza avanzate lo rendono senza dubbio unico". Nuovo Tourneo Courier è costruito sulla base della più recente piattaforma globale B di Ford. Con una lunghezza totale di 4,16 metri, garantisce un'eccellente abitabilità per cinque persone a bordo e abbondante spazio per i bagagli,

garantendo l'agilità e la manovrabilità di un'auto compatta. Per il mercato turco è disponibile anche una versione a quattro posti. Con la linea imponente del tetto, i fari affilati e la distintiva griglia trapezoidale anteriore, Tourneo Courier trasmette immediatamente il carattere dinamico del design globale Ford sia all'esterno che all'interno, dove le rifiniture di qualità superiore disegnano forme ergonomiche e piacevoli.

### IL MASSIMO DELLA DOTAZIONE TECNOLOGICA

## DALLA TELECAMERA POSTERIORE AL LIMITATORE DI VELOCITÀ

Anello di congiunzione tra i veicoli commerciali per trasporto persone e le vetture compatte Ford, il Tourneo Courier presentato a Ginevra è dotato di ulteriori abbellimenti esterni, come le cromature sulle griglie anteriori e i cerchi in lega rifiniti in due tonalità. L'allestimento interno è dotato di un pannello strumenti rifinito in pelle, dettagli cromati, illuminazione rossa ad alto contrasto e inserti in pelle per i sedili. Le doppie porte scorrevoli posteriori garantiscono a Tourneo Courier la migliore accessibilità all'abitacolo della sua categoria, mentre i sedili posteriori reclinabili 60/40 offrono flessibilità e configurabilità dello spazio. Un ripiano posizionabile a più altezze nel bagagliaio, una console centrale in grado di ospitare tablet e documenti A4, un ripiano sulla parte anteriore del tetto e un cassetto sotto il sedile dell'autista sono alcune delle soluzioni ricavate per ottimizzare lo spazio a bordo. Una docking station al centro del pannello strumenti permette di ospitare, montare e caricare telefoni e navi-

gatori satellitari. Tourneo Courier sarà dotato di Ford SYNC con Emergency Assistance e AppLink, telecamera posteriore, Ford Easy fuel e limitatore di velocità. La

dotazione di sicurezza comprende airbag laterali per il torace, airbag a tendina, airbag per le ginocchia e avviso acustico anche per le cinture di sicurezza posteriori. Efficienti motori diesel e benzina con Start&Stop offrono consumi decisamente bassi. È possibile scegliere tra due diesel Duratorq 1.5 e 1.6, rispettivamente da 75 e 95 cv, e l'EcoBoost 1.0 benzina, il Motore dell'Anno 2012, da 100 cv. Tourneo Courier sarà lanciato nella primavera 2014 e prodotto a Kocaeli, in Turchia.



## TOURNEO CONNECT



## QUANDO LO SPAZIO DI CARICO NON È UN PROBLEMA

Al suo debutto a Ginevra Tourneo Connect7 era al fianco del Tourneo Connect a cinque posti. Design dinamico e moderno, Tourneo Connect porta a un nuovo livello la categoria di veicoli commerciali compatti per trasporto persone. Gli eleganti interni sono stati progettati con una meticolosa attenzione al design e alla qualità, per offrire un'esperienza a bordo superiore. Il conducente può avvalersi delle recenti tecnologie di assistenza alla guida Ford, come l'Active City Stop, la telecamera posteriore, il SYNC con Emergency Assistance e i fendinebbia adattivi. All'interno dell'abitacolo, spazioso, accogliente e versatile, Tourneo Connect offre una straordinaria praticità alle famiglie attive e dinamiche, grazie alle porte posteriori scorrevoli, alla grande configurabilità dei sedili e a una serie di soluzioni intelligenti per lo spazio, come dei vani portaoggetti posizionati sopra la testa, per i sedili posteriori, simili a quelli degli aerei. Tourneo Connect7 a sette posti permette, novità per il segmento, di ripiegare completamente sia la seconda che la terza fila di sedili, per un'ampia superficie di carico. Il sedile anteriore del passeggero può essere anch'esso completamente reclinato, creando uno spazio adatto al carico di oggetti particolarmente lunghi, come mobili e attrezzature sportive. Tourneo Connect offre il massimo dell'economia nei consumi grazie a motori efficienti sia benzina che diesel, e alle tecnologie EConetic, come lo Start&Stop e la griglia anteriore a profilo variabile (Active Grill Shutter). L'offerta di motori per l'Europa comprende il diesel Duratorq TDCi 1.6 in versioni da 75, 95 e 115 cv e l'EcoBoost 1.0 benzina da 100 cv, oltre a un EcoBoost 1.6 benzina con cambio automatico a 6 marce.



VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI

# Semplice e geniale, è l'urbano del futuro

MAX CAMPANELLA  
GINEVRA

Grande ma compatto, motorizzazioni potenti, clima piacevole negli interni, essenziale perché ispirato alla massima funzionalità. Sono le caratteristiche in pillole dello studio E-coMotion, il furgone per consegne urbane a trazione elettrica presentato da Volkswagen Veicoli Commerciali in anteprima mondiale al Salone di Ginevra. Lo studio E-coMotion risponde alle crescenti esigenze di mobilità del futuro con un veicolo commerciale a emissioni zero ed è un progetto funzionale al Gruppo Volkswagen nel contribuire al raggiungimento di un ambizioso traguardo: ridurre entro il 2020 le emissioni di CO<sub>2</sub> della propria flotta europea di veicoli nuovi di ogni segmento a 95 g/km.

Completamente indipen-

denti dai modelli esistenti, gli esterni di E-coMotion entusiasmano per la loro capacità di concretizzare esigenze progettuali apparentemente inconciliabili: massimo spazio a fronte di una superficie d'ingombro minima. I dati

fici d'ingombro e sfruttamento dello spazio, offre 4,2 m<sup>3</sup> a fronte di una lunghezza del veicolo maggiore di 33 cm. Gli ingegneri di Volkswagen Veicoli Commerciali sono riusciti in quest'impresa grazie a una progettazione

PRESENTATO A GINEVRA IL FURGONE A ZERO EMISSIONI E-coMOTION DESTINATO ALLE CONSEGNE IN CITTÀ: PER LA CASA TEDESCA LA TRAZIONE ELETTRICA È LA SOLUZIONE PER RISPONDERE ALLE CRESCENTI ESIGENZE DI MOBILITÀ URBANA.

più significativi consentono di affermare che gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti: con una lunghezza di soli 4,55 m (larghezza: 1,90 m, altezza: 1,96 m) E-coMotion vanta un volume di carico massimo di 4,6 m<sup>3</sup> a fronte di ben 800 kg di carico utile.

A titolo di confronto, l'attuale Caddy Maxi, noto per il suo ottimo rapporto tra super-

semplice e nel contempo geniale. Con una chiara suddivisione del corpo della carrozzeria in un settore inferiore dedicato a motore, sottopiano, batteria e cambio e una struttura superiore destinata al trasporto, è stata realizzata la base per il massimo sfruttamento dello spazio e la realizzazione di tutte le possibili varianti di allestimento.

L'ESPERIMENTO DI HANNOVER HA FUNZIONATO

## È L'EVOLUZIONE DEL VEICOLO eT!

Già in occasione del Salone di Hannover gli esperti nel campo dei veicoli commerciali leggeri di Hannover hanno presentato eT!, veicolo sperimentale che, nella sua prima versione, era stato concepito in tutti i dettagli per l'impiego specifico come automezzo postale o per l'impiego nel servizio consegne in ambito urbano: si trattava di un furgone con porta scorrevole ad azionamento elettrico ed efficiente sistema di carico.

Gli esperti hanno in primo luogo migliorato in modo sistematico e estremamente efficace le soluzioni per la sistemazione della corrispondenza nel veicolo. Nel vano di carico sono presenti supporti realizzati in metallo leggero, grazie ai quali i contenitori utilizzati in diverse dimensioni pos-

sono essere agganciati in modo semplice e rapido direttamente sulle sponde del veicolo. Ma non è tutto. Anche l'efficienza era stata incrementata attraverso interventi tecnici: mediante funzioni di guida semiautomatiche come Come to me e Follow me, la guida con Drive Stick e l'accesso semplificato al veicolo, è possibile ridurre di ben 40 minuti il tempo necessario per ogni distretto postale, postino e giornata lavorativa.

Lo studio eT! ha pertanto dimostrato in modo molto concreto la possibilità di coniugare al meglio esigenze economiche ed ecologiche; una dimostrazione che ha potuto avvalersi anche del sostegno del Ministero Federale tedesco per l'ambiente. Con E-coMotion viene compiuto il passo successivo.

## MOTORE ELETTRICO

### IL BOX BATTERIA INTELLIGENTE ALLEGGERISCE IL PESO

Per ottenere efficaci diametri di sterzata delle ruote anteriori e grande maneggevolezza, così importante per l'impiego urbano, il motore elettrico con cambio epicicloidale a 1 rapporto è montato sull'asse posteriore. In questo modo si ottiene un diametro di sterzata di 8,9 metri, unico per questa classe di veicoli (con il Caddy Maxi siamo a 12,2 metri). La potenza continua del gruppo compatto è di 68 cv, quella massima di 115 cv. La coppia massima di 270 Nm regala notevole capacità di ripresa al veicolo anche se a pieno carico. Nonostante sia stato concepito per il servizio di consegne in ambito urbano, l'elettronica riduce la potenza di E-coMotion a 120 km/h. Ciò rende possibili sia viaggi sulle strade a scorrimento veloce delle aree metropolitane sia brevi viaggi sulle strade interurbane. La batteria di trazione è concepita come soluzione modulare a tre stadi per rispondere al meglio alle differenti esigenze dei professionisti del trasporto sul fronte autonomia. Sono configurabili ad esempio capacità di 20 kWh per un'autonomia di 100 km, così come capacità di 30 kWh per un'autonomia di 150 km. Per il valore "top" di 200 km di autonomia è prevista infine una batteria da 40 kWh. L'intelligente box batteria (con i suoi longeroni trasversali e la struttura nervata) funge anche da elemento portante della carrozzeria nell'ambito della piattaforma, assolvendo quindi a una doppia funzione oltre a consentire una riduzione del peso del veicolo.

ne della struttura del veicolo specificamente adattate, è possibile realizzare a costi economicamente vantaggiosi anche produzioni di un numero limitato di esemplari.

Per lo studio E-coMotion questo risultato è frutto dell'impiego di semilavorati che non richiedono grandi investimenti: forme di materiali grezzi precostruite, come ad esempio lamiere, barre ed elementi tubolari.

Queste vanno a costituire la struttura portante del pianale e rappresentano la base

parziali su supporti per pezzi lavorati che consente processi di montaggio analoghi a quelli della produzione in grande serie.

"Mobilità elettrica di domani" anche negli interni: i progettisti Volkswagen sono riusciti a ottenere un clima confortevole a fronte di una riduzione minima dell'autonomia: i sistemi di climatizzazione convenzionali su veicoli elettrici richiedono molta energia e questa viene sottratta alla propulsione; per E-coMotion sono state adottate



L'autotelelo di E-coMotion consente la realizzazione di infinite varianti di allestimento.

Quello presentato al Salone di Ginevra era un furgone, ma E-coMotion è uno studio applicabile anche ad un veicolo con cassone basso o a un cassonato isoteramico: l'autotelelo di E-coMotion è concepito in modo tanto versatile da consentire la realizzazione in un numero pressoché infinito di varianti di allestimento. La decisione spetta al professionista. Grazie a tecnologie di costruzio-

comune per allestimenti sia chiusi che scoperti su tutte le varianti. Anche la struttura portante della carrozzeria è presentata da profilati estrusi e semplici strutture a nodo. La parte esterna della carrozzeria viene realizzata con elementi di rivestimento in materiale sintetico. Ne deriva una struttura modulare di tutti i gruppi

soluzioni innovative per il riscaldamento e la climatizzazione coniugando diversi provvedimenti attivi e passivi. Già presso la stazione di carica il veicolo viene termicamente preconditionato.

Inoltre, mediante l'impiego di una pompa, è possibile prelevare il calore residuo dalla propulsione e perfino dalla cabina di guida per ricondurlo al sistema di riscaldamento. A ciò viene abbinato un sistema a raggi infrarossi in grado di reagire in modo molto dinamico, per ottenere un riscaldamento mirato e efficiente della postazione di lavoro del guidatore.

2020

L'ANNO ENTRO CUI  
VOLKSWAGEN  
VUOLE RIDURRE  
LE EMISSIONI  
DI CO<sub>2</sub> A 95 G/KM



MAN BUS

# Un Leone a metano per la mobilità veronese

Consegna di 12 unità del modello Lion's City CNG da 18 metri.

MAX CAMPANELLA  
VILLAFRANCA

Affiliati gli artigli nel 2012, Man guarda al futuro e alla prevista ripresa nel settore dell'autobus sfoderando il meglio delle sue gamme per ogni marchio: se con Neoplan la Casa di Mo-

naco aggredisce il mercato turistico puntando ai veicoli d'alto livello e affrontando la concorrenza sfidandola sulla qualità, con il brand Man intende ritagliarsi il suo spazio nel segmento urbano e suburbano anche in Italia. L'obiettivo è uno e chiaro: cavalcare la ripresa econo-

mica, puntando ad agganciare quel ritorno di fiamma del mercato legato alla concorrenzialità dei viaggi collettivi in rapporto al trasporto privato, alle prese con un costo dei carburanti che ha raggiunto livelli inaspettati rispetto a qualche anno fa. Esempio dell'agonismo con cui il

costruttore tedesco si posiziona sul mercato italiano è la consegna di 12 unità - in due lotti da sei più sei - del modello Lion's City CNG da 18 metri della fornitura alla ATV di Verona. Certo, il Marchio del Leone ha "giocato in casa", favorita dalla residenza di Man Truck & Bus

## ALTERNATIVA AL DIESEL

### PRODOTTI E TECNOLOGIE IN CONTINUO SVILUPPO

La fornitura di Verona è costituita da dodici unità del Lion's City CNG a metano: emissioni secondo standard EEV, tre porte, sedili passeggeri Ruspa Citypro, cambio ZF 6 AP 1400 EcoLife, impianto di climatizzazione Spheros Revo 360 e una capacità complessiva del gas naturale pari a 2.050 litri. "La fornitura di Verona - ha precisato Franco Pedrotti, Responsabile Vendite Bus Italia di Man - prevede la versione a metano, tecnologia sicuramente al top del suo sviluppo e ad oggi l'unica vera alternativa al diesel. Man comunque già dispone della versione Euro 6 con alimentazione tradizionale diesel e la mette disposizione di tutte quelle aziende che puntano su tale tecnologia. Per quanto riguarda la versione ibrida, continua la sua proficua commercializzazione. Forniture di successo sono state recentemente effettuate anche in Italia, ad esempio tre unità a Trentino Servizi". Ci saranno novità in gamma nel breve-medio periodo? "Nuove tecnologie e nuovi prodotti - ci ha risposto Pedrotti - vengono continuamente sviluppati e introdotti da tutti gli attori di questo mercato, tra i quali anche Man".

Italia a Dossobuono di Villafranca, a pochi passi dall'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona. Ma la fornitura ad ATV, operatore che effettua servizio di trasporto urbano per il Comune di Verona e altri importanti comuni della provincia, è di assoluta importanza per Man: siamo di fronte a un'imminente ripresa del TPL italiano? Ne parliamo con Franco Pedrotti, Responsabile Vendite Bus di Man Truck & Bus Italia. Sposato con due figlie (Elisa di 25 anni e Miriana di 16), casa a Trento, Pedrotti è un manager di provata competenza. Alle spalle una lunga esperienza maturata nel settore dei veicoli pesanti (truck e bus), inizialmente nell'area tecnica per poi entrare nell'ambito commerciale, nel 1981 viene assunto in Italscania e, dopo aver ricoperto negli anni vari funzioni di responsabilità, ha avuto l'opportunità di maturare un'esperienza internazionale all'interno di Scania Buses & Coaches, dedicandosi, dal 2000 al 2005, a sviluppo e commercializzazione di autobus nell'area balcanica incluse Grecia, Cipro e Malta in cooperazione con i vari distributori Scania presenti nei vari Paesi. Entra a far parte del gruppo Man



Franco Pedrotti, Responsabile Vendite Bus di Man Truck & Bus Italia

nel novembre 2005 come Bus Sales Engineer, ricopre ora la carica di Responsabile Vendite Bus Italia. Il settore bus in Italia è in difficoltà da ben prima della crisi. Quali le cause e quali le possibilità di ripresa? "La motivazione maggiore - ci ha detto Pedrotti - è ed è stata la mancanza di fondi, ovvero di finanziamenti. Solo tale opzione può far ripartire il settore. La mancanza di finanziamenti è il motivo per il quale, a differenza di altri Paesi europei, le aziende italiane di TPL non stanno procedendo ad un rinnovo importante della flotta". L'aumento del costo dei carburanti a suo giudizio favorirà una ripresa del settore? "Purtroppo - ha risposto il manager Man - è una delle voci principali di discussione e di esborso, specie per chi opera nel noleggiato". In che modo Man si propone come interlocutore per le aziende di TPL? Quali i punti di forza rispetto ai competitor? "Man - ha detto il Responsabile Vendite Bus - offre tecnologie collaudate al top per quanto riguarda prestazioni, economia e attenzione all'ambiente. Grazie alla comprovata affidabilità i nostri prodotti riscuotono grande attenzione e successo". Com'è composta l'attuale gamma urbana Man e in che modo si posiziona al suo interno il Lion's City? "La gamma Man urbana - ci ha illustrato Franco Pedrotti - oggi annovera al proprio interno veicoli con dimensioni da 10,5 a 18,75 metri di lunghezza. Sono dotati di tecnologie avanzatissime, diesel o metano. Una "chicca" è sicuramente la versione ibrida da 12 metri, ovvero Lion's City Hybrid, presente ormai nelle flotte di molte aziende municipalizzate in diverse città d'Europa".

## TUTTI I DETTAGLI DELL'URBANO CONSEGNA TO A VERONA

Lungo 18,75 metri, largo 2,5, Man Lion's City GL CNG presenta un'altezza massima di 3,320 metri, larghezza del vano porte di 1,35, altezza interna di 2,318 metri. Fino a 54 i posti a sedere, in totale da 150 a 170 a seconda del tipo di lay out e allestimento. Il motore Man E2876 LUH07 a miscela stechiometrica è in posizione posteriore, orizzontale, 6 cilindri in linea, in grado di sviluppare una potenza di 228 KW a 2.000 rpm. Il sistema d'iniezione del metano Bosch EGC4 dispone delle seguenti caratteristiche che determinano il funzionamento del motore, la potenza e le emissioni: regolazione Lambda, iniezione gas elettronica sequenziale, impianto di accensione a transistori, regolazione potenza a mezzo di un attuatore elettrico e regolazione della pressione di sovralimentazione tramite comando della valvola wastegate, regolazione del riempimento al regime minimo. L'impianto CNG si compone di dieci bombole Dynetek (realizzate in liner di alluminio rivestite in fibra di carbonio) da 205 litri cadauna, per un totale di 2.050 litri, installate sul tetto del veicolo.

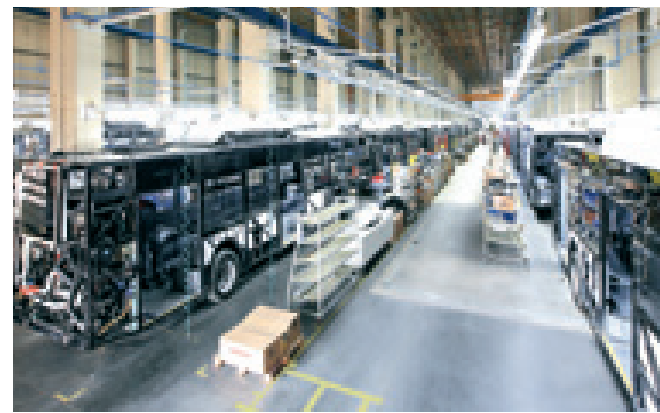
Le sospensioni sono di tipo pneumatico integrale a controllo elettronico Bosch Ecas, con dispositivo di sollevamento e abbassamento veicolo e dotate di un si-



stema di "Kneeling", che permette al veicolo, in concomitanza delle fermate, di inclinarsi e quindi di abbassarsi di 80 mm per agevolare ulteriormente la salita. I freni di servizio sono di tipo pneumatico integrale a due circuiti indipendenti, con valvola di sicurezza a quattro vie per la separazione dei circuiti dell'impianto pneumatico e freni a disco autoventilanti. Il freno di stazionamento-soccorso è meccanico a molla, agente sui freni degli assi centrale e posteriore, con comando

pneumatico a mano, posizionato sul cruscotto laterale sinistro.

Di serie i sistemi ABS e ASR e il sistema EBS Wabco a sei canali, che permette la gestione elettronica della frenata con equa ripartizione degli sforzi e il consumo omogeneo delle guarnizioni di attrito, prive di amianto. L'usura delle guarnizioni al cruscotto è segnalata con spia e ripetitore. Presente il dispositivo di "blocco porte"



## BREDAMENARINIBUS

# I bus di Istanbul parlano italiano

Entro metà anno completata la fornitura di cinquecento autobus urbani.

FABIO BASILICO  
ISTANBUL

Colpo grosso per BredaMenarinibus. La società del Gruppo Finmeccanica completerà entro

la metà dell'anno la fornitura a Istanbul di 500 nuovi autobus che saranno impiegati nel servizio di trasporto pubblico urbano della metropoli turca. I primi 140 mezzi sono già stati conse-

gnati nei mesi di gennaio e febbraio. L'accordo di fornitura è frutto della partnership con la società turca Karsan. I contratti, siglati nell'estate del 2012 da Karsan, società licenziataria del

marchio BredaMenarinibus in Turchia, e IETT (Istanbul Electricity Tramway and Tunnel General Management), l'azienda di trasporto della città di Istanbul, prevedono non solo la con-

Lo stabilimento di Bursa, quarta città della Turchia, si estende per 200mila metri quadrati, di cui 80mila coperti.

segna a scaglioni dei 500 bus totali ma anche la fornitura dei relativi kit di ricambi e diagnostica, il servizio di manutenzione full service per 5 anni e la costruzione di stazioni di rifornimento CNG (Compressed Natural Gas).

Gli autobus scelti per la città di Istanbul sono due: un 12 metri a metano (Avancity+ L CNG) e un articolato da 18 metri diesel (Avancity+ S). Insieme, i due veicoli permetteranno alla IETT di fornire un livello di servizio conforme agli standard europei: entrambi i bus sono caratterizzati da pianale completamente ribassato, motorizzazione a standard EEV, climatizzazione, rampa di accesso per disabili e una capacità di trasporto di 88 passeggeri sui veicoli da 12 metri e di 156 passeggeri su quelli da 18 metri.

IETT ha inoltre richiesto che i veicoli venissero dotati d'illuminazione interna a led a basso consumo energetico, di computer di bordo e di validatrice elettronica dei titoli di viaggio. Gli urbani BredaMenarinibus verranno prodotti nello stabilimento di Karsan, ubicato nella città turca di Bursa e riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano sito produttivo ufficiale di BredaMenarinibus in Turchia, sullo stesso piano dunque di quello madre di Bologna.

La partnership tra BredaMenarinibus e Karsan risale al 2010, anno in cui le due aziende hanno formalizzato accordi di collaborazione in base ai quali la Casa bolognese amplia notevolmente, grazie al sito turco, la propria capacità produttiva, ottenendo la possibilità di partecipare a gare numericamente più rilevanti. Karsan, d'altra parte, può produrre e commercializzare mezzi a marchio BredaMenarinibus sul mercato turco.

Karsan opera nel settore automobilistico turco da oltre 45 anni, producendo veicoli commerciali per marchi leader a livello mondiale, incluso il proprio. Conta 933 dipendenti di cui 800 operai. Lo stabilimento di Bursa, quarta città della Turchia e maggior centro industriale automobilistico del Paese, si estende per 200mila metri quadrati, di cui 80mila coperti: a Bursa vengono prodotti automobili, truck, minivan e autobus. Le linee di produzione dedicate a questi ultimi hanno una capacità produttiva di 3 veicoli al giorno. L'impianto turco è quindi in grado di dare un valido supporto produttivo a BredaMenarinibus per far fronte ad acquisizioni di contratti di notevole rilevanza come appunto quello di Istanbul.

Naturalmente, il nuovo management del costruttore emiliano esprime "viva soddisfazione per le capacità produttive e la cura dimostrate da Karsan in occasione di questa prima collaborazione effettiva. Siamo fieri di far muovere una città così importante e ricca di storia come Istanbul".

## IL CAVALLINO ROSSO SULLE STRADE DELLA "SECONDA ROMA"

Avancity è la parola d'ordine con cui Istanbul ha aperto le sue porte agli autobus della BredaMenarinibus. Avancity è infatti la famiglia di autobus in dotazione alla IETT, la Istanbul Electricity Tramway and Tunnel General Management, ovvero l'azienda di trasporto della megalopoli turca. La gamma Avancity - è da considerarsi all'avanguardia in termini di allestimento e di dotazioni. Piccoli e grandi elementi qualificano efficacemente questi autobus, come le telecamere per il controllo delle porte e di retromarcia o la climatizzazione integrale per l'autista e per i passeggeri che assicura una termoregolazione differenziata e ottimale fra le due zone in funzione delle condizioni climatiche esterne.

Avancity+ L CNG testimonia il know-how di BredaMenarinibus in materia di propulsione alternativa. È infatti dal 1997 che il costruttore italiano investe consistenti risorse nel metano, permettendo la messa a punto di prodotti che hanno eguagliato gli autobus tradizionali a gasolio dal punto di vista della portata, dell'autonomia, della guidabilità e delle prestazioni.

In particolare, l'Avancity+ L CNG dispone della stessa portata di passeggeri e vanta le stesse prestazioni della corrispondente versione diesel, migliorandone sensibilmente l'impatto ambientale sia in termini di emissioni allo scarico sia di rumorosità, con conseguenti minori costi per il carburante e un livello di sicurezza comparabile. Avancity+ S è lo snodato 18 metri che si avvale di un propulsore tra i più moderni sul mercato, il Man D20 EEV da 10.5 litri che utilizza il sistema EGR-CRT per l'abbattimento degli inquinanti allo scarico. Questa tecnologia non prevede l'impiego di additivi e semplifica l'utilizzo dell'autobus anche su itinerari suburbani-extraurbani.



**Audace, elegante, luminoso...** Destinato al mondo del turismo e delle escursioni, Magelys Pro riunisce in sé molte virtù. La fluidità delle forme, l'interno spazioso, la luminosità eccezionale sedurranno immediatamente conducente e passeggeri. L'alta tecnologia dei suoi componenti nonché il motore Cursor 10 fanno di Magelys Pro l'autobus di riferimento della sua categoria in termini di prestazioni e sicurezza.

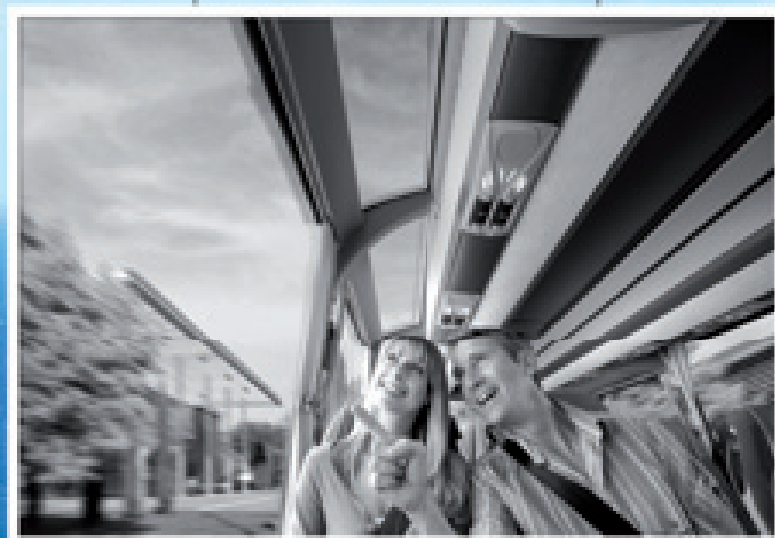
**Magelys Pro, via verso una vita più libera!**



**irisbus  
IVECO**

[www.irisbus.com](http://www.irisbus.com)

*MAGELYS*  
**PRO**



Magelys Pro.  
Quando l'emozione parla alla ragione.



SHIFT\_



## GAMMA NISSAN VEICOLI COMMERCIALI

**MIGLIORA IL TUO MODELLO DI BUSINESS.**

Non importa quale sia il tuo prossimo lavoro. La tua è una missione. Portala a termine con eccellenza e allarga i confini del tuo business con i veicoli commerciali Nissan. Dalla tua parte hai spazio, versatilità e bassi costi di gestione.

**Ti aspettiamo in concessionaria per scoprire tutti i vantaggi dei nuovi veicoli commerciali Nissan.**

Nissan. Innovation that excites.



**NISSAN.IT**