

Fiat Professional / Su strada a bordo dello Scudo Panorama

Nissan / Un e-NV200 Concept dalle grandi potenzialità



# IL MONDO DEI TRASPORTI

**VOITH**  
Tecnologie  
per la mobilità  
sostenibile

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 206 - GENNAIO/FEBBRAIO 2012

€ 5,00

MERCEDES-BENZ / Prima consegna alla Capozzi Autotrasporti

## Nuovo Actros sbarca a Milano



La storica azienda meneghina che opera nella grande distribuzione è la prima in Italia ad ampliare la flotta con un esemplare della nuova generazione dell'ammiraglia tedesca.

Zola a pagina 6

RENAULT / Kangoo Z.E. è "Van of the Year 2012"

## Elettrico da primato

*Nella sua storia è la prima volta che il prestigioso premio internazionale viene assegnato a un van zero emission. Un grande risultato che testimonia il massiccio impegno della Losanga nel campo della mobilità alternativa.*



Campanella a pagina 40

IL TEAM IVECO DE ROOY DOMINATORE ASSOLUTO ALLA DAKAR 2012



## Momenti di gloria

Straordinario successo firmato Iveco e De Rooy nel mitico rally raid in terra sudamericana. Tre camion nei primi sei posti: sul gradino più alto del podio sale Gerard De Rooy con lo Strator, secondo è Hans Stacey e sesto Miki Biasion, entrambi al volante del Trakker.

Speciale da pagina 8

INTERVISTA / ANDREAS SCHMID

## Offensiva premium

Il Direttore generale Veicoli Industriali di Mercedes-Benz Italia spiega i dettagli della strategia della Stella che punta non solo al consolidamento delle posizioni acquisite ma anche al miglioramento delle performance complessive.



Altieri a pagina 3



Renault Trucks lancia la serie speciale Legend  
**I vent'anni del Magnum**

Servizio a pagina 24

OPEL / PARLA MATHIEU AMMASSARI

## Massima professionalità



Il Responsabile Veicoli Commerciali Opel illustra gli ambiziosi progetti del marchio. In arrivo il nuovo Combo.

Servizio a pagina 34

**SHIFT**\_the way you move



## **NISSAN ATLEON E CABSTAR**

**MIGLIORA IL TUO MODELLO DI BUSINESS.**

### **CABSTAR**

Motori Diesel Common Rail: 2.5 l da 121 CV (250 Nm) e 136 CV (270 Nm), 3.0 l da 150 CV (350 Nm)  
Cabina ribaltabile di serie – Valori di portata fino a 2.700 Kg  
Massa Totale a Terra da 2,8 a 4,5 ton

### **ATLEON**

Motori Diesel Common Rail: 3.0 l da 150 CV (350 Nm) e 4.5 l da 185 CV (700 Nm)  
Trasmissioni con cambi a 6 rapporti  
Massa Totale a Terra da 3,5 a 8 ton

**NISSAN.IT**

# ANDREAS SCHMID

DIRETTORE GENERALE VEICOLI INDUSTRIALI MERCEDES-BENZ ITALIA

## “Prodotti e servizi al massimo livello”

Paolo Altieri

ROMA - Non si lascia intimidire dalla crisi imperante Andreas Schmid, Direttore generale Veicoli Industriali di Mercedes-Benz Italia. Nonostante le oggettive difficoltà a far quadrare i conti e a raggiungere un ragionevole profitto per tutti gli operatori del mondo del trasporto, costruttori e clienti, la Stella guarda al futuro con motivato ottimismo, consapevole di avere delle importanti carte da giocare - e l'asso nella manica è il nuovo Actros - per battere sul campo la negativa, complessa e purtroppo persistente congiuntura economica. Il futuro, ne è convinto Andreas Schmid, si gioca sulla qualità del prodotto e sui servizi.

**Come è andato il 2011 di Mercedes-Benz?**

“Nel 2011 abbiamo seguito una strategia di consolidamento della quota nel settore van consapevole che il mercato ha preso una direzione ben precisa, quella che ha visto i clienti indirizzarsi verso l'acquisto di veicoli più essenziali e meno costosi. Siamo riusciti a tutelare la nostra quota di mercato, soprattutto migliorando l'offerta nel comparto dei servizi accessori, utili e vantaggiosi per i nostri clienti e per la redditività delle loro imprese. In termini di volumi, abbiamo registrato circa 8.500 unità nel settore van, raggiungendo una quota del 10,2 per cento. Abbiamo tra l'altro messo a segno importanti forniture ad aziende e noleggiatori. Più nel dettaglio, abbiamo aumentato dell'1,5 per cento la quota di mercato del Vito, mentre per lo Sprinter si è registrato un leggero calo pari a mezzo punto percentuale. Complessivamente Mercedes-Benz ha comu-

**Di fronte alla difficile congiuntura economica che non cessa di avere effetti negativi sul mercato, Mercedes-Benz sfodera gli artigli e lancia un'offensiva che mira non solo al consolidamento delle posizioni acquisite ma anche all'ulteriore miglioramento delle performance complessive. Merito di una gamma completa di veicoli e servizi a disposizione della clientela. Al centro delle strategie della Stella la nuova generazione dell'Actros, già avviata sulla strada del successo.**

munemente incrementato la propria quota.”

**E per quanto riguarda i veicoli pesanti?**

“Per quanto riguarda i truck, dopo un 2010 caratterizzato da una netta affermazione dei produttori di fascia bassa e la perdita di quote delle case premium, abbiamo dovuto recuperare e difendere le nostre posizioni di mercato. La seconda parte dell'anno ha avuto come protagonista assoluto il nuovo Mercedes-Benz Actros, il lancio italiano è stato caratterizzato da una serie di eventi e iniziative che hanno suscitato un forte interesse intorno a questo innovativo veicolo e che conti-

nueranno anche nel 2012. Siamo consapevoli di aver realizzato un ottimo prodotto, caratterizzato da tutta una serie di vantaggi per quanto riguarda comfort, sicurezza, dinamica di marcia ed economia di gestione. Fin dalle prime fasi di lancio abbiamo potuto consegnare 50-60 unità del nuovo Actros e il portafoglio ordini era già di almeno 250 unità. Ciò ci ha permesso di recuperare ben 4 punti di quota mercato nei trattori, ora siamo al 12,5 per cento. Complessivamente, abbiamo venduto 2.200 veicoli oltre le 6 tonnellate, con il recupero di quasi due punti percentuali di quota di mercato.”

**A cosa si devono questi risultati?**

“Senza dubbio si è rivelata vincente la strategia di offrire ai nostri clienti non un semplice prodotto ma una soluzione di trasporto completa, a 360 gradi. Nel 2011 abbiamo aumentato la penetrazione nel settore dell'assistenza e delle offerte di finanziamento. I professionisti del



trasporto sanno che i servizi e i finanziamenti da noi proposti sono strumenti validi ed efficienti, anche per chi utilizza il veicolo su lunghe tratte internazionali. Inoltre, abbiamo di recente proposto una vantaggiosa offerta di noleggio sui trattori Mercedes-Benz andando concretamente incontro alle esigenze dei nostri clienti. In soli tre mesi abbiamo ottenuto ottimi risultati dato che l'offerta risponde a esigenze ben precise: ci sono, infatti, clienti penalizzati dalla crisi che non trovano vantaggioso assumersi l'onere di un investimento nell'acquisto di un veicolo nuovo, senza contare il fatto che gli istituti bancari oggi non offrono facilmente finanziamenti. Tenuto conto di ciò, offriamo ai trasportatori un contratto di noleggio CharterWay che comprende, in un unico canone mensile, i servizi di assistenza, assicurazione e manutenzione.”

**Come sta reagendo la rete di fronte al protrarsi della crisi?**

“Anche la nostra rete sta soffrendo per la mancanza di volumi e fatturato e per la persistenza di sostanziosi costi delle strutture. Eppure, nonostante questo, siamo riusciti a fare tutto il possibile per dare al network di vendita e assistenza della Stella la necessaria stabilità. A novembre sono state aperte due nuove sedi, a Napoli e a Sassari. Un segnale importante e nettamente in controtendenza rispetto al periodo di crisi. È evidente che c'è chi ha ancora molta fiducia nel business dei veicoli industriali, imprenditori pronti a investire e che credono nel futuro. Per riguarda Mercedes-Benz Italia, la crisi ha avuto anche l'effetto di attivarci per rivedere tutta la nostra gestione interna, al fine di operare con maggiore efficienza e razionalità. Abbiamo voluto trasformare tutta l'organizzazione per essere più forti nel futuro e dare il massimo per la soddisfazione della nostra clientela”.

**Quali sono le previsioni per l'anno appena iniziato?**

“Per quanto riguarda il mercato dei veicoli commerciali abbiamo stimato una situazione che rispecchierà l'anno appena trascorso. Nel 2011 abbiamo riscontrato una fase di crescita del mercato fino ad aprile/maggio e poi una fase di rallentamento, così come era successo nel 2010. Prevediamo che la stessa dinamica si riproponga, più o meno invariata, anche nel 2012. Per i veicoli pesanti, fare una stima precisa dell'andamento del mercato è un'operazione assai complessa e difficile. Sei mesi fa avevamo stimato per il 2011 un trend sulle 18.500/19mila unità, poi ci siamo dovuti adeguare su una cifra di circa 17mila unità oltre le 6 tonnellate, a causa di un rallentamento della domanda verificatosi a partire da aprile. La mia stima per l'anno in corso è quella di un mercato alquanto contenuto. In questo quadro generale, Mercedes-Benz si impegnerà per mantenere nel settore truck la posizione di rilievo acquisita grazie a una gamma completa sia dal punto di vista del prodotto, con al centro la nuova generazione dell'Actros, sia da quello dei servizi. Dovendo fare i conti con i costi che le aziende di trasporto devono sostenere, tra cui l'aumento del prezzo del gasolio, il nuovo Actros rappresenta la più valida alternativa, in grado di garantire evidenti vantaggi per gli operatori grazie al risparmio possibile in termini di consumi e di redditività generale del veicolo. Le prime risposte in Europa sono positive. La rinnovata ammiraglia con la Stella sta conquistando terreno anche in Italia dove, nel 2012, prevediamo che oltre la metà degli Actros venduti apparterranno alla nuova generazione.”

**Quali altre iniziative avete in programma per presentare ai clienti il nuovo Actros?**

“Per il lancio abbiamo già organizzato molte iniziative in Italia che hanno fatto registrare oltre 9.000 visitatori complessivi. Durante questi eventi sono state effettuate ben 3.900 prove su strada e su pista. In aprile ci sarà una nuova iniziativa e in autunno la gamma verrà ampliata verso il settore della distribuzione. A dicembre siamo stati al Motor Show di Bologna dove per la prima volta abbiamo portato l'intera gamma dei prodotti Mercedes-Benz, permettendo ai visitatori della kermesse bolognese di toccare con mano non solo le nostre vetture ma anche i nostri veicoli commerciali ed industriali. Accanto a versatili van, pronti a rispondere a ogni esigenza di trasporto, era esposto il nuovo Mercedes-Benz Actros, da poco eletto Truck of the Year. L'attenzione del pubblico, non costituito esclusivamente da professionisti del trasporto, è stata elevata e ciò ha contribuito a rafforzare l'immagine di Mercedes-Benz quale costruttore di prodotti di qualità. Per i van proseguiremo il nostro impegno concentrando su eventi locali studiati ad hoc per le diverse tipologie di clienti che compongono il mercato”.



### 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**  
Graphicscalve, Vilminore di Scalve (BG)

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).

IL PUNTO SUI SETTE GRANDI COSTRUTTORI AL VIA DEL NUOVO ANNO

# La crisi non offusca la Stella

Lino Sinari

MILANO - L'inizio piuttosto turbolento del nuovo anno sembra non preoccupare almeno uno dei sette grandi costruttori di veicoli industriali. Del resto, che Mercedes-Benz nutrisse una fiducia incrollabile nel prossimo futuro era stato chiarito dalla decisione di presentare, in un anno non certo favorevole, un progetto ambizioso come quello del nuovo Actros. Un coraggio che il mercato pare aver premiato, dato che tra gennaio e novembre il colosso tedesco ha raccolto 420mila ordini, che non sono soltanto il 26 per cento in più rispetto al pessimo 2010, ma anche la miglior performance dal 2007, cioè dal momento di massima esplosione del mercato, a cui fanno da immediato riscontro le 371.400 vendite nello stesso periodo che rappresentano comunque un incoraggiante più 15 per cento.

Questo permetterà agli impianti Daimler di funzionare a pieno regime almeno per tutto il primo trimestre di quest'anno. Naturalmente tanta fiducia non è riposta soltanto sulla Vecchia Europa, che pure ha risposto bene al nuovo corso della Stella, con più di 53mila pezzi venduti e una percentuale in crescita dell'11 per cento. A fare la differenza sarà il mercato Nord Americano, in cui gli ordini sono saliti esponenzialmente, per arrivare a poco più di 124mila unità, il che vuol dire un incremento dell'81 per cento e il miglior risultato da prima della crisi, nel 2006. Molto buona anche la penetrazione in Giappone, in cui le vendite sono rimaste incredibilmente salde, superando le 110mila unità.

A dar soddisfazione al board Mercedes-Benz non sono sol-



Mercedes-Benz Nuovo Actros

tanto i numeri dei camion venduti, ma anche il rendimento medio delle transazioni, il cui calo negli scorsi anni era parso preoccupante tanto quanto la progressiva paralisi della parte commerciale. Nei desiderata di Andreas Renschler, responsabile di Daimler Trucks, si punta addirittura a un 8 per cento, da raggiungere nel 2013 quando le vendite annuali dovrebbero raggiungere le 500mila unità, arrivando a 700mila nel 2019 o giù di lì.

Questo nonostante ci si aspetti un calo piuttosto sensibile in Sud America (ma in Mercedes la previsione è di crescere ancora del dieci per cento a quelle latitudini) che fino a quest'anno è stata l'ancora di salvezza per buona parte dei costruttori e su cui tutti paiono aver puntato forte, anche come presenza industriale. Una riduzione dovuta alla necessità di adeguare il proprio parco alle

normative sulle emissioni, che ad esempio per il Brasile potrebbe dire dover passare direttamente dall'Euro 3 all'Euro5, un salto da brividi anche sotto il profilo dei costi. E se questa notizia non fa paura a Mercedes-Benz, pare invece spaventare parecchio Scania, che in attesa di capire come il rapporto sempre più stretto con Man, via Volkswagen, ne modificherà l'atteggiamento autarchico, è l'unico altro costruttore che ha lanciato con decisione la propria linea di motori Euro 6, innestandoli però sulla serie attualmente in produzione, senza averne per il momento gli attesi benefici. Il che vuol dire che dopo i 900 lavoratori temporanei lasciati a casa in Europa, ne verranno lasciati a casa altrettanti, distribuiti su quel che resta dei contratti a termine in Europa e negli stabilimenti in America Latina.

Stesse preoccupazioni per

l'altro costruttore svedese. Anche Volvo Trucks, nonostante abbia potuto contare rispetto all'anno scorso su di un balzo in avanti importante (tanto per fare qualche cifra 103 per cento in più in Nord America, 129 per cento in più nell'Europa dell'Est, perfino il 45 per cento in più nella Comunità Europea, per un soddisfacente 57 per cento di crescita complessiva) teme per il futuro e si prepara a una nuova recessione nei mercati del Vecchio Continente e dell'America Latina, che per il marchio è ormai la terza piazza più redditizia.

Nel caso di Volvo però le ipotesi di taglio si fanno a livello di gruppo, cioè coinvolgendo soprattutto Renault Trucks. E dato che il costruttore francese è quello più impegnato in Europa, dove si attende il passo indietro più corposo, Volvo ha chiesto a Lione di predisporre un progetto per ridurre l'orario

settimanale degli operai negli impianti francesi. Unica area di sviluppo futuro pare essere la Cina, dove Volvo sta stringendo un'alleanza con il colosso Dongfeng.

In mezzo a tanto bailamme prosegue la marcia silenziosa di Daf, a cui il Gruppo Paccar ha ormai affidato ufficialmente il compito di sfondare nei nuovi mercati. Prima quello sudamericano, dove lo sbarco è già cominciato e poi quello indiano, dove potrebbe anche essere costruita una nuova fabbrica. Per ora ci si è limitati a un centro di sviluppo, in collaborazione con il partner locale Kpit.

Tra i pessimisti dobbiamo annoverare anche Iveco, le cui previsioni per il primo semestre di quest'anno prevedono un netto ridimensionamento delle vendite, dovuto alla crisi che sta imperversando nei Paesi del Sud Europa, Italia compresa,



Mentre Scania taglia posti di lavoro, Iveco si prepara a una riduzione di guadagni (ma investe ancora in Brasile) e Volvo a ridimensionare Renault Trucks, Man e Daf mantengono le posizioni, Mercedes-Benz punta a sfondare il muro dei 400.000 camion venduti.

che tradizionalmente sono sempre stati quelli in cui il costruttore torinese ha ottenuto i migliori risultati. Questo fa da contrasto con i buoni numeri che sta raccogliendo CNH, sempre più il pilastro principale di Fiat Industrial, al punto che non hanno scatenato il prevedibile terremoto le dichiarazioni di Sergio Marchionne, che in un incontro con gli analisti, ha definito Iveco come "un asset facilmente vendibile", spingendosi fino a indicare due possibili acquirenti: da una parte la solita Daimler, che però si era già detta non interessata (il che non vuol comunque dire molto) e poi un non meglio identificato competitor asiatico.

A far da contrasto con tali propositi, la continua espansione del marchio in Brasile, mercato che anche se in via di ridimensionamento resta uno dei più interessanti tra quelli emergenti.



Renault Trucks Magnum



Iveco Ecostralis



Scania Serie R



Daf XF



Volvo FH



Man TGX

# IVECO DAKAR 2012. UNICA FERMATA: LA VITTORIA.



**IVECO E IL TEAM PETRONAS DE ROOY VINCONO LA DAKAR 2012  
CON GERARD DE ROOY E PIAZZANO 3 EQUIPAGGI TRA I PRIMI 6 POSTI IN CLASSIFICA.**

Coraggio, impegno, determinazione e, soprattutto, forza e affidabilità oltre qualsiasi limite: è con questi valori che Iveco ha affrontato la Dakar 2012, una sfida al di fuori dell'ordinario. E abbiamo vinto, mettendo a dura prova i nostri mezzi Powerstar e Trakker Evolution II, le loro tecnologie, le loro prestazioni e l'affidabilità dei propulsori Cursor I3 forniti da FPT Industrial. Un grazie speciale a Gerard De Rooy, Hans Stacey, Miki Biasion, Pep Vila, Joseph Adua per questa straordinaria avventura.

## IVECO

[www.iveco.it](http://www.iveco.it)

## MERCEDES-BENZ / IL PRIMO ACTROS DI NUOVA GENERAZIONE CONSEGNATO A MILANO



# Capozi Autotrasporti sceglie

Mauro Zola

MILANO - Dopo il tempo delle presentazioni, per il Nuovo Actros è arrivato quello della discesa in campo, anzi, sulla strada. Sono infatti iniziate le consegne dei primi esemplari, destinati a imprese particolarmente attente all'innovazione e al risparmio di carburante, che sono caratteristiche primarie del camion più rivoluzionario degli ultimi anni. Il primo Actros di nuova generazione consegnato a Milano è andato alla Capozi Autotrasporti, impresa storica al servizio della grande distribuzione. A fondarla è stato nel 1957 Armando Capozi, non a caso insignito per due volte del titolo di cavaliere del lavoro. Dopo un inizio come tassista, Capozi si trasforma in carista per l'ortomercato. Suo il compito di ritirare frutta e verdura, per poi consegnarle nella zona di Varese. Un servizio indispensabile data la scarsità di camion in quel periodo. Subito dopo, l'imprenditore inizia un collegamento costante con la Svizzera e un rapporto con la grande distribuzione che continua tutt'ora, con particolare riferimento al settore alimentare.

All'inizio, i mezzi di proprietà della Capozi Autotrasporti erano pochi e buona parte del servizio era affidata a padroncini. Una situazione radicalmente cambiata, dato che l'impresa, la cui gestione nel frattempo è passata ai tre figli del fondatore - Alessandro, Francesco e Giancarlo - può contare oggi su 130 camion di proprietà, a cui si aggiungono una decina di padroncini fidati che lavorano in esclusiva per la società, con in più 229 semirimorchi, per la maggior parte refrigerati. Per quel che riguar-

da i dipendenti, sono circa 150, con una decina di contratti a termine che si aggiungono nei momenti di maggior picco lavorativo; tra questi, sono naturalmente gli autisti la maggioranza.

Le sedi operative sono principalmente due, quella principale a Milano, che si sviluppa su 117mila mq, e un'altra a Recetto, a un km appena dal centro logistico di Biandrate, che dispone di 110mila mq di superficie utile, a cui si aggiungono punti di raccordo, ad esempio a Firenze.

Prima di parlare delle problematiche che oggi affliggono l'autotrasporto, oggi ancor più in difficoltà visto i recenti rincari per carburante e autostrade tanto per fare soltanto qualche esempio, scendiamo con due dei titolari, Giancarlo e Francesco Capozi, sui motivi che li hanno spinti ad acquistare un Nuovo Actros, inserito in una fornitura di cinque mezzi, gli altri tutti Actros della gamma precedente.

"Siamo partiti sulla base delle buone intenzioni della concessionaria di Milano - rompe il ghiaccio Giancarlo Capozi - che ce l'ha consigliato. Il contratto era per quattro camion, con l'opzione per un quinto. Quando l'abbiamo visto abbiamo subito deciso di approfittarne".

**Adesso avete avuto occasione di vederlo meglio.**

"E anche di provarlo. È un mezzo che mette la nostra azienda in una posizione innovativa sul mercato". "Anche in periodi di crisi come quello attuale - interviene Francesco Capozi - facciamo il massimo sforzo per mantenerci ai massimi livelli, provando quanto di meglio il mercato sia in grado di offrire, come efficienza nel

risparmio di carburante, maggior comfort per i nostri autisti e anche attenzione riservata all'ambiente. In più, questa di poter contare per primi su di un camion con queste caratteristiche è anche una soddisfazione per noi, una delle poche che ci possiamo ancora togliere in ambito lavorativo".

"Per noi il Nuovo Actros è un ottimo biglietto da visita nei confronti della clientela - riprende Giancarlo - Oggi più che mai è molto importante poter contare su dei buoni clienti, che siano intenzionati a essere nostri partner, a cui diamo un servizio al meglio delle nostre possibilità; un impegno che ci deve essere riconosciuto. Quelli della grande distribuzione sono in effetti buoni clienti, che ricambiamo mettendo a loro disposizione il meglio sulla piazza".

La configurazione scelta è quella classica da flotta, con motore in configurazione Euro 5, con potenza di 450 cv, cabina StreamSpace con larghezza di 2,5 metri, cioè la miglior soluzione aerodinamica, insuperabile nei consumi.

"L'allestimento è standard - continua Giancarlo - si tratta di un camion già eccezionale, che monta di serie tutto quello che può servire. Abbiamo aggiunto un aiuto per la frenatura del rimorchio, il riscaldamento automatico per la cabina. Del resto i nostri autisti non dormono fuori che sporadicamente". "Come azienda dobbiamo badare al loro benessere - aggiunge Francesco - ma soprattutto alla sicurezza. Quando consegnò all'autista un Nuovo Actros so di aver fatto un grande passo avanti che tiene presente questi fattori".

Sul motore, per Giancarlo Capozi quella da 450 cv è deci-



La configurazione scelta è quella classica da flotta, con motore Euro 5 e potenza di 450 cv, cabina StreamSpace larga di 2,5 metri, cioè la miglior soluzione aerodinamica, insuperabile nei consumi.



La crisi non demorde ma c'è chi ha coraggio e passione per continuare con impegno e professionalità il proprio lavoro di autotrasportatore. È il caso della storica azienda di Milano che ha deciso di sfidare la difficile congiuntura economica investendo nel miglioramento della flotta e del servizio contando sulle riconosciute qualità del Nuovo Actros.



Fondata a Milano nel 1957, la **Capozi Autotrasporti** è un'impresa al servizio della grande distribuzione, con particolare riferimento al settore alimentare. L'azienda ha una flotta di 130 camion di proprietà e 229 semirimorchi per la maggior parte refrigerati.

# più innovazione e risparmio

samente la potenza adeguata. "Anche per gli altri Actros abbiamo scelto la versione da 440 cv, abbinata alla cabina Mega-Space. Tanto basta per avere il giusto comfort e anche consumi adeguati. Si tratta della scelta giusta viste le distanze che i camion devono percorrere tutti i giorni e che non sono molto elevate. Certo, i padroncini preferiscono potenze maggiori, ma perché tutti i giorni si mettono personalmente alla guida del camion e allora vogliono sentire il motore che romba, vivono di passione, per la guida e per i loro mezzi. Le flotte di dimensioni come la nostra devono invece badare alla redditività, tutti i mesi ci sono gli stipendi da pagare. Abbiamo quindi scelto la strada del buon senso".

**Gli Actros entreranno a far parte di una flotta di cui Mercedes-Benz già rappresenta una buona parte.**

"Abbiamo iniziato con Iveco. Ma ora li stiamo sostituendo con modelli Mercedes-Benz o in alternativa Man. Guardando i costi di gestione e le spese di manutenzione abbiamo visto che si tratta della soluzione che ci dà meno problemi e se comunque questi saltano fuori vengono risolti in tempi brevi".

**Quanto pesa sulla scelta la disponibilità di una concessionaria come Mercedes-Benz Milano?**

"È uno dei fattori che teniamo in maggior considerazione. Avere un rapporto diretto e di conseguenza una corsia preferenziale è vitale. Più il camion resta fermo per un guasto o anche soltanto per la manutenzione e più perdiamo soldi che nessuno ci rimborsa".

Anche per questo i fratelli Capozi hanno scelto di sottoscrivere contratti di manutenzione programmata. "Mante-

niamo anche un'officina interna, che però viene utilizzata soltanto alla scadenza dei contratti di leasing o per piccoli interventi, oltre che per i semirimorchi".

**L'organizzazione della Capozi Autotrasporti fa presagire un mercato ancora piuttosto florido per i servizi alla grande distribuzione.**

"Ma con alti e bassi. Puoi sopravvivere se lavori per società serie, se riesci a stare sul mercato e a portare un certo grado d'innovazione nella tua azienda. Il tutto però dovendo combattere quotidianamente una guerra difficile sulle tariffe e sulle spese".

Il modello di lavoro è piuttosto semplice. "Ogni mattina i mezzi vanno a consegnare nei centri di distribuzione della Lombardia, oppure del Piemonte, dell'Emilia, della Toscana. Una volta scaricati si cercano di ottimizzare i costi cercando carichi per il ritorno, recuperando la merce che poi portiamo direttamente nei magazzini dei clienti. Soltanto in rari casi la facciamo transitare nei nostri capannoni".

**Non vi occupate quindi per niente di logistica...**

"Un tempo facevamo anche la preparazione dei carichi, anzi, siamo stati i primi a ideare le isole per una miglior distribuzione di frutta e verdura. Ma alla fine i marchi della grande distribuzione hanno deciso che era meglio affidare tutto quel settore alle cooperative".

**Com'è oggi gestire un'azienda di trasporto puro?**

"Molto difficile dato che i costi vanno affrontati sempre prima di potersi assicurare i ricavi. Poi ci sono variabili come il recente aumento del gasolio che ci costa cento euro per ogni pieno; in questo caso devo

chiedere ai clienti che mi riconoscano un piccolo aumento per rientrare e magari lo fanno ma al rinnovo del contratto, dopo mesi o addirittura un anno. E non è l'unico caso, le gomme aumentano, le autostrade anche, le assicurazioni pure".

**Non sono argomentazioni accettate dai clienti?**

"Dipende, non tutti sono ricettivi. I principali per fortuna si tengono aggiornati con le varie leggi e con l'aumento dei costi. Ma questi richiedono un servizio più efficiente, con personale all'altezza. Il resto lo dobbiamo trovare ottimizzando i tragitti, risparmiando il più possibile sui chilometri da percorrere, cercando di preparare meglio gli autisti in modo che non facciano danni. Tutto ciò va a compensare i gap sulle tariffe".

**Vi aiutate in questo con un software dedicato?**

"Abbiamo sviluppato un nostro sistema gestionale. Tutti i camion dispongono del controllo satellitare, dei semirimorchi controlliamo da remoto le temperature, apertura dei portelloni, sono poi dotati di un sistema di geolocalizzazione, tramite

cui i clienti possono vedere su internet dov'è la loro merce, quanto manca alla consegna".

**Neanche questi servizi aggiuntivi vi vengono riconosciuti?**

"Come già detto, c'è cliente e cliente, qualcuno cerca soltanto il prezzo, altri riconoscono il servizio".

**I vostri clienti chiedono anche un parco mezzi aggiornato?**

"Si tratta del nostro biglietto da visita. Quindi cerchiamo di tenerci al passo con i tempi e di farlo in tempi piuttosto brevi. Oggi il 99 per cento della nostra flotta è formato da camion Euro 5".

**La grande distribuzione sembra aver sopportato bene la crisi, che quindi forse anche voi avete sentito un po' meno...**

"In realtà anche il loro lavoro si è ridotto. Per quel che ci riguarda l'unico calo l'abbiamo vissuto nel 2010, mentre per l'anno scorso il traffico è aumentato. Questo credo anche perché molte aziende di trasporto non hanno retto e hanno chiuso. Di recente ci hanno infatti cercato clienti importanti che non avevano più i propri ri-

ferimenti nel settore. Questo fenomeno credo sia ancora in corso, l'arrivo delle fidejussioni regionali produrrà un'ulteriore scrematatura".

**Oggi conviene ancora fare i trasportatori?**

"Avere come nel nostro caso 130 camion, vuol dire avere investito molto, per guadagnare l'1 o 2 per cento l'anno. Non so che imprenditore sarebbe soddisfatto. Chi apre in questi anni un'azienda di trasporti è un pazzo, perché è follia impegnare 160mila euro in un camion che non so se a fine mese mi porta un guadagno e che dopo qualche anno non vale più nulla o quasi".

**Ma allora chi ve lo fa fare di continuare?**

"Sappiamo fare soltanto questo, in pratica siamo nati su di un camion".

**Qual è il problema maggiore che vi trovate ad affrontare?**

"Quando i clienti vogliono una consegna la vogliono subito. E poi stare sulla strada è sempre un rischio, adesso abbiamo comprato un Nuovo Actros che deve viaggiare magari con la pioggia o la neve, basta un incidente e in mano di tutta

questa tecnologia mi è rimasto ben poco".

**Per quanto tempo tenete i camion in servizio?**

"Per i cinque anni del leasing, e poi ancora per un paio di stagioni per ammortizzare l'investimento. Del resto non facciamo grandi percorrenze, in pratica non superiamo mai i 120mila km all'anno. Dopo questo periodo la tecnologia si è evoluta e gli usati non valgono più molto".

**Ricorrete poco all'uso di padroncini...**

"I nostri clienti richiedono una grande qualità del personale, gli autisti devono avere una certa presenza, un'elevata professionalità. Tutte doti che sono difficili da trovare in un indipendente. Molti padroncini sono ottimi trasportatori ma in passato abbiamo avuto anche esperienze abbastanza negative. Difficile avere il controllo totale sulle spedizioni terziarizzando".

**Come vedete il futuro?**

"Il fondo lo stiamo toccando ora. Dovranno cambiare molte cose o noi trasportatori dovremo fermarci. E se si fermano i camion si paralizza l'Italia intera".

L'ammiraglia della Stella affidata all'autista con più esperienza della Capozi

## L'ESPERTO PROMUOVE NUOVO ACTROS

MILANO - Il primo ambito Nuovo Actros è andato, come tradizione alla Capozi, all'autista con più esperienza. "È con noi da tantissimi anni - spiega Giancarlo Capozi - tanto che scherzosamente lo chiamiamo il quarto socio". Si tratta di Francesco Cristoforo, a cui vengono affidati i test non soltanto per i nuovi camion ma anche per le gomme o per la componentistica dei gruppi frigo.

Il suo parere sul Mercedes-Benz di nuova generazione è positivo: "Con le caratteristiche migliori che sono rappresentate dalla

coppia e dalla rapidità di cambiata dell'automatizzato Powershift". Un complimento non da poco dato che si tratta della versione da 450 cv, non certo la più performante della gamma. Promossa anche la cabina. "Molto comoda e funzionale", dice l'autista.

Unico particolare che Cristoforo cambierebbe è la taratura delle sospensioni posteriori pneumatiche con quattro soffiotti: "Le trovo un po' rigide rispetto al camion che uso abitualmente".

IL TEAM IVECO DE ROOY CON I POTENTI TRAKKER E STRATOR DOMINANO INCONTRASTATI LA DAKAR 2012

# POTENZA DI FUOCO



## Per Iveco non solo un successo sportivo

La vittoria alla Dakar, anche se da qualche anno si disputa in Sud America e non più nella sua originaria cornice africana, è sempre stata un traguardo di altissimo significato sportivo per i piloti che sono riusciti a firmarla e per i marchi dei loro veicoli, siano essi auto, moto o camion. Tale lo è per i piloti e per l'Iveco che, nell'edizione 2012 della Dakar attraverso uno spettacolare percorso dall'Argentina al Perù passando per il Cile, hanno fatto man bassa concludendo con un vero trionfo che raccontiamo in questo speciale servizio.

Ma il successo alla Dakar per Iveco va al di là del significato sportivo, come ha giustamente sottolineato il suo Amministratore delegato Alfredo Altavilla, in quanto consegna al settore dei veicoli industriali l'immagine di un marchio i cui veicoli hanno saputo non solo affrontare e superare con disinvoltura le tremende difficoltà proprie nel Dna della gara, ma anche affermare le qualità superiori dello stesso marchio, Iveco appunto, in un'area geografica dove il costruttore italiano da qualche anno ha saputo riorganizzare talmente bene la sua presenza, tanto da proporsi oggi come uno dei marchi protagonisti di quei mercati, che oltretutto sono in piena evoluzione.

Dakar 2012 viene dunque a rappresentare la ciliegia sulla torta di una strategia proiettata ad assicurare alla clientela dei mercati del Sud America la forza e l'organizzazione di un grande costruttore, capace di proporsi come un vero e proprio partner per i suoi clienti mettendo a loro disposizione veicoli di assoluta efficienza e qualità ma anche una rete di altrettanto qualità, fatta di organizzazione professionale e di servizi inappuntabili. Per Iveco, questo, è la garanzia di un'ulteriore crescita e di un più forte radicamento in un'area dove l'autotrasporto è in piena evoluzione in parallelo con la crescita dell'economia.

p.a.



a cura di Mauro Zola

Gerard De Rooy è il nuovo Re della Dakar. Iveco il costruttore che ha segnato l'edizione 2012 del rally raid più famoso del mondo. Tutto fa presagire che dopo un decennio in cui a comandare sono stati i Kamaz, stia per partire una nuova dinastia appannaggio del colosso torinese.

LIMA - Erano partiti per vincere e alla fine ce l'hanno fatta. Gerard De Rooy a bordo dell'Iveco Strator, che ha però il cuore e i muscoli del Trakker, è il nuovo Re della Dakar e Iveco il costruttore che ha saputo presentare il mezzo migliore tra quelli iscritti a questa edizione.

Partire con i favori del pronostico spesso rende tutto più difficile. Questo non ha però causato nessun tentennamento al team Iveco De Rooy, che ha in pratica dominato l'edizione 2012 della Dakar, ancora una volta disputata in Sudamerica, con un percorso che dall'Argentina ha portato i concorrenti fino a Lima, in Perù, attraversando territori molto diversi tra loro. Affrontando insidiose zone di sabbia fine, dune altissime e chilometri di pietre aguzze, che hanno messo a dura prova pneumatici e sospensioni.

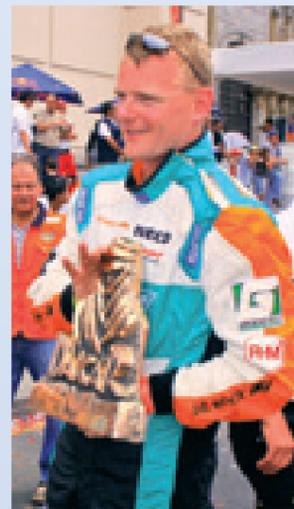
Tutto questo non ha praticamente avuto nessun effetto sul ruolino di marcia incredibile di Gerard De Rooy, che ha preso il comando alla seconda tappa, l'ha lasciato per un giorno al Kamaz di Adavichus, per poi riprenderselo nella quarta frazione e non lasciarlo più per tutto il resto della competizione. In più, il pilota olandese non si è limitato a gestire la situazione, ha trovato il modo di vincere quattro speciali e di collezionare tutta una serie di risultati clamorosi. Soltanto verso le ultime tappe il leader della classifica

ha tirato un po' i remi in barca, lasciando ampi margini di sfogo a Miki Biasion, che a causa di un problema tecnico nel corso della settima frazione è stato costretto a partire molto indietro per gran parte della gara, trovandosi a dover superare tanti avversari molto più lenti di lui, il che non è per niente facile vista la polvere e i rischi che si corrono abbandonando anche soltanto per poco le piste battute. Senza questo ulteriore inconveniente il sesto posto, comunque miracoloso dopo le sei ore e mezza di ritardo, sarebbe potuto essere ancora migliorato.

### DOPPIA VITTORIA

Tanto è stato il dominio di Iveco sulla corsa che per qualche giorno si è prospettato un risultato ancora più clamoroso, con tutti e cinque i veicoli in gara nella top ten. Alla fine non è andata così ma ciò non toglie che la superiorità dello squadrone sponsorizzato da Petronas sia stata addirittura imbarazzante per gli avversari, nessuno dei quali è riuscito a mettere in difficoltà il leader De Rooy o a raggiungere le prestazioni velocistiche di Biasion, che una volta perse le speranze di vittoria ha potuto lasciare da parte le tattiche e limitarsi a mettere in mostra il suo immenso talento.

Ma questa oltre che la vitto-



Gerard De Rooy

ria del team De Rooy è naturalmente anche quella di Iveco, che da tempo bazzicava l'ambiente dei rally raid ma fino a quest'anno non aveva mai deciso di fare così sul serio. Ora sia l'Evoluzione II del Trakker che il prototipo Strator, assemblato da De Rooy pescando telaio e motore del Trakker, e aggiungendo la cabina del Powerstar, prodotto da Iveco in Australia, si sono dimostrati potenti, affidabili, indistruttibili. Il che fa presagire come, dopo un decennio in cui a comandare sono stati i Kamaz, a dire il vero anche perché i grandi costruttori di veicoli industriali hanno de-

stinato ben poche risorse a eventuali versioni raid, stia per partire una nuova dinastia appannaggio del colosso torinese.

Che poi la Dakar si sia da qualche anno trasferita in Sudamerica per evitare le minacce del fondamentalismo islamico e la situazione politica sempre incerta nei paesi del Nord Africa, non rappresenta che per Iveco una ragione in più per investire nella gara. L'America Latina rappresenta infatti un mercato ormai imprescindibile per il marchio, che non a caso sta costruendo una solida rete di distribuzione in Brasile e raccoglie quote di mercato interessanti in praticamente tutti i Paesi toccati dalla Dakar. Vedremo dalle cifre del prossimo anno se il battage pubblicitario che accompagna ogni edizione del raid sarà valso a convincere una parte massiccia delle clientela delle doti dei prodotti Iveco.

E una parte di gloria accompagnerà anche gli altri marchi che hanno partecipato alla missione, a partire da Fiat Powertrain, che si è occupata dello sviluppo di queste versioni iperpotenziate dei classici Cursor 13, che ai cavalli, oltre 800, hanno aggiunto un'affidabilità incredibile, visti gli strapazzi a cui sono stati sottoposti, e poi Petronas Lubrificanti, da sempre strettamente legato a Iveco, che ha sponsorizzato l'avventura oltre a fornire naturalmente prodotti specifici.

IVECO RIPORTA UN MARCHIO ITALIANO AL VERTICE DELLA CLASSIFICA CAMION

# Vincere: obiettivo centrato

“La partecipazione di Iveco alla Dakar 2012 - ha commentato l'Amministratore delegato Alfredo Altavilla - mirava a confermare ancora una volta l'eccellente affidabilità dei camion Iveco e dei motori FPT Industrial. Lo straordinario successo ottenuto vincendo e portando al traguardo tre camion nei primi sei posti testimonia le caratteristiche di efficienza, robustezza e sicurezza del Trakker e del Powerstar, già considerati dai clienti come la soluzione ideale per l'impiego quotidiano e per le prove più impegnative”.

TORINO - L'obiettivo era vincere e così è stato. Iveco riporta un marchio italiano al primo posto della classifica camion della Dakar, ora sudamericana, nove anni dopo l'ultimo allora conquistato dalla squadra Perlini (con Francesco Perlini alla guida). Si trattava inoltre di un'altra competizione e non soltanto perché si svolgeva in Africa, ma anche perché la gara, almeno tra i camion, non era così esasperata come oggi. Giustificata la soddisfazione dell'Amministratore delegato di Iveco, Alfredo Altavilla, che ha commentato: “La partecipazione di Iveco alla Dakar 2012 mirava a confermare ancora una volta l'eccellente affidabilità dei camion Iveco e dei motori FPT Industrial. Lo straordinario successo ottenuto vincendo e portando al traguardo tre camion nei primi sei posti testimonia le caratteristiche di efficienza, robustezza e sicurezza del Trakker e del Powerstar, già considerati dai clienti come la soluzione ideale per l'impiego quotidiano e per le prove più impegnative. Un grazie particolare va ai piloti e a tutti gli altri membri della squadra per la determinazione e dedizione che hanno dimostrato”.

## IMPORTANTI INVESTIMENTI

Che quest'anno le ambizioni per un buon risultato fossero piuttosto attese lo si era capito fin dalla presentazione del team, sia per gli investimenti davvero importanti, con cinque veicoli in gara e altri quattro a fungere da assistenza, sia per la scelta di legarsi a uno dei team che ha fatto la storia della Da-



kar. Infatti, anche se la squadra olandese De Rooy aveva vinto in precedenza una sola edizione, l'esperienza del trasportatore nel raid più difficile e pericoloso del mondo è senza pari. Primi a portare in gara camion mostruosi per numero di cavalli e performance, fanno parte a buon diritto della leggenda Dakar. A vincere è stato quest'anno non il veterano Johannes, che da tre anni ha lasciato il volante, ma il figlio Gerard, già capace di conquistare in passato due terzi posti e di superare i postumi di un brutto incidente. Ad affiancarlo quanto di meglio è possibile trovare oggi tra i driver, Miki Biasion, già due volte campione del mondo Rally e

che con Iveco ha già da tempo stretto un sodalizio vincente, che l'ha portato nel 1998 e nel 1998 a vincere la Coppa del Mondo Tout Terrain alla guida di un Eurocargo, mentre con la Dakar continua ad avere un rapporto difficile, quasi una maledizione che gli nega la vittoria; e poi Hans Stacey, che invece la categoria camion del prestigioso raid l'ha già vinta, un po' a sorpresa, nel 2007.

Che si trattasse di un team molto competitivo, con in mano camion vincenti, lo avevano già confermato i risultati ottenuti nel rally del Marocco, svoltosi lo scorso ottobre e utilizzato come vero e proprio test prima della Dakar. In quell'occasione,

il Trakker guidato da Biasion aveva vinto la classifica riservata ai camion e si era aggiudicato il quinto posto nella generale, mentre lo Strator di Gerard De Rooy era arrivato secondo nei camion e sesto in graduatoria.

“Questa iniziativa ci avvicina ancora una volta alle competizioni - aveva spiegato nel corso della presentazione italiana del team Mauro Veglia, Iveco Medium & Light Commercial Vehicle Range Vice President, Marketing Director e responsabile del Fiat Industrial Village, in cui si era svolto l'evento - il che è fondamentale, perché ogni giorno siamo in competizione sul mercato. Mesi fa quando si è svolto il primo in-

contro con il team De Rooy abbiamo capito che anche questo sogno stava diventando possibile”.

Il fatto che la Dakar si corra in Sudamerica è per Iveco uno stimolo in più. “Abbiamo una presenza importante in tutto il Continente - aveva proseguito Veglia - con volumi che nell'ultimo anno sono cresciuti del 40 per cento. Questa gara ci darà una grande visibilità oltre a importanti conferme sulla robustezza dei nostri Trakker”.

La partecipazione alla Dakar è soltanto una delle iniziative intraprese da Iveco nel mondo dello sport: “Iveco mantiene la sponsorizzazione della squadra di rugby degli All Blacks, che

quest'anno ha vinto il campionato del mondo, l'affiancamento alla Moto GP con il team Yamaha e la presenza in Formula 1 con Ferrari”.

Grande impegno è stato messo nella preparazione dei mezzi da Fiat PowerTrain, come ha detto Massimo Siracusa, vice presidente Diesel Platform: “Nel potenziamento del motore abbiamo dimostrato tutta la nostra grande attenzione ai dettagli e la passione per l'innovazione che ci contraddistingue, pur se per testare al meglio i nostri prodotti di serie abbiamo mantenuto il basamento originale del Cursor 13”.

## UNA PRESENZA SIGNIFICATIVA

Il main sponsor del team sono i lubrificanti Petronas, presenti in forza nelle competizioni motoristiche, dalla F1 in giù. “Il nostro obiettivo è sempre quello di legarci a team prestigiosi - ha dichiarato il product manager Mauro Tarantino - questa presenza nei rally raid va inoltre a rafforzare il lungo periodo di collaborazione con Iveco per i lubrificanti specifici, come vuole la nostra vocazione che ci vede sempre impegnati a fianco dei grandi costruttori”. Dell'importanza di prendere parte a gare impegnative come la Dakar Tarantino è decisamente convinto: “questa avventura rappresenterà per noi una nuova piattaforma sperimentale di grande effetto, un'opportunità unica per testare il comportamento dei nostri prodotti in condizioni estreme di utilizzo e a temperature molto elevate e quindi di verificarne la qualità e l'affidabilità”.

Dietro ai veicoli e ai piloti in gara l'efficiente team per l'assistenza comprendeva anche l'indispensabile fisioterapista

## LA PERFETTA MACCHINA ORGANIZZATIVA

TORINO - La gloria se la sono presa tutta loro, come è normale in una gara motoristica, ma in realtà il successo è dovuto come succede quasi sempre in questi casi anche all'organizzazione che sta dietro ai veicoli in gara.

Se infatti due dei cinque Trakker da gara (un'Evoluzione II e un'Evoluzione I) fungevano da assistenza veloce, all'arrivo un'im-

ponente squadra di pronto intervento aspettava i concorrenti, pronta a lavorare tutta la notte (come è successo per la frizione di Biasion o per il cambio di Villa Roca) per rimetterli in condizioni di gareggiare e vincere.

A guidare questo secondo team il patriarca del team De Rooy, Johannes, a bordo di un Trakker 6x6. Altri tre camion, guidati da

specialisti del team e della filiale olandese di Iveco, un 4x4, un 6x6 e un grande 8x8, capace di trasportare cinque persone, hanno rappresentato l'ossatura di base dell'assistenza, completata da un Iveco Daily 4x4 a cui era affidato il delicato compito di trasportare una squadra di sei tecnici, e da una Jeep su cui ha trovato posto anche l'ormai indispensabile fisioterapista.

JUNDIAÍ - Quello del Brasile è un mercato considerato in grande sviluppo nel medio periodo e in una prospettiva di lungo termine. Il livello di sviluppo raggiunto dal Brasile consente di riferirsi a esso come a un partner - commerciale e finanziario - con il quale sviluppare una cooperazione, tant'è che le medie e piccole imprese europee che decidono di investire in Brasile stanno aumentando. Tra quelle di grandi dimensioni in prima fila c'è Iveco, che ha iniziato l'anno con il suo centesimo concessionario, il primo eco-sostenibile del Brasile, inaugurato a fine 2011 in grande stile: una conferma dei traguardi raggiunti nel Paese dal 2007, che

hanno portato al raddoppio della rete commerciale in soli quattro anni.

La sede del nuovo dealer “Jundiaí Mercalf” si trova a Jundiaí, a circa 80 km da San Paolo. Si tratta del primo concessionario sostenibile in tutto il Brasile: grazie alle numerose soluzioni messe in atto per

la sua costruzione e per il suo esercizio può essere considerato il più ecologico al mondo. Per esempio, i 18mila metri quadrati dell'area occupata dal concessionario Iveco sono rivestiti con una particolare tipologia di mattoni di cemento, che consente l'assorbimento delle acque piovane.

Massima riduzione degli sprechi e riutilizzo dei materiali: queste le regole alla base della costruzione dell'edificio, che è stato anche pensato per rispondere alle esigenze delle persone con disabilità. Per abbattere le barriere architettoniche e ridurre gli ostacoli che impediscono alle persone con capacità moto-

rie ridotte di usufruire degli spazi del concessionario, l'edificio è stato dotato di una rampa di scale ribassata all'ingresso, di un ascensore per sedia a rotelle e di bagni speciali.

Il 100esimo dealer Iveco in Brasile nasce in un momento di rapida espansione delle attività dell'azien-

da nel paese. Dal 2007, il costruttore ha più che raddoppiato la propria quota di mercato, da meno del 4 a più del 9 per cento a fine 2011, anno nell'arco del quale Iveco ha superato le 20mila unità vendute nel mercato brasiliano, con una crescita dei volumi pari a oltre quattro volte quelli del 2007.

Trainate dalle forti performance del Brasile, anche le vendite totali in America Latina sono triplicate e oggi sfiorano circa 30mila veicoli, grazie alla strategia di espansione della rete commerciale a nuovi Paesi e all'introduzione di una gamma veicolare all'avanguardia che dimostra di essere apprezzata dai trasportatori sudamericani.

IVECO / IN QUATTRO ANNI VERI E PROPRI PASSI DA GIGANTE

## Raddoppio brasiliano

IL NOME DEI TRASPORTATORI DE ROOY LEGATO INDISSOLUBILMENTE A QUELLO DELLA DAKAR

# Tradizione di famiglia

LIMA - Gerard, il vincitore della Dakar 2012, il Raid li ha nel sangue. Una passione che gli è stata trasmessa dal padre Johannes, ma tutti lo conoscono come Jan, che ha legato indissolubilmente il nome De Rooy a quello della Dakar. Fin dal 1986 quando si presentò alla partenza alla guida di un Daf FAV 3600 4x4 con due motori che gli regalavano una potenza di 500 cv e una velocità massima di 200 km orari. Non era la prima volta che il trasportatore olandese partecipava al raid, in cui aveva già ottenuto due terzi e un secondo posto, ma in quell'edizione iniziava l'era dei super camion. Non andò bene, De Rooy fu costretto al ritiro, mentre l'anno dopo riuscì a conquistare la vittoria. Nel 1988 volle fare ancora meglio e si presentò con una squadra composta da due Daf mostruosi, con due motori in grado di sviluppare 1.200 cv. Finì in tragedia, uno dei due camion si polverizzò in un terribile incidente, con la morte del navigatore e il terzo membro dell'equipaggio finito su di una sedia a rotelle. Jan che stava dominando decise di ritirarsi, la direzione della corsa di limitare la potenza dei camion.

## UNA LUNGA ATTESA

Ci sono voluti venticinque anni perché Gerard portasse nuovamente il nome dei De Rooy sul gradino più alto del podio, anni anche difficili, segnati da un infortunio piuttosto grave, da piazzamenti e da delusioni. L'incontro con Iveco si è rivelato fondamentale per questo trentunenne olandese, che quando non gareggia si occupa della ditta di famiglia (di trasporti internazionali) e che ha saputo gestire al meglio la gara. Prima scegliendo un veicolo diverso dai compagni di squadra e preferendo ai Trakker Evoluzione II, uno Strator, che può contare su di una distribuzione dei pesi diversa ed evidentemente migliore, e poi gestendo efficacemente il proprio vantaggio, riuscendo a vincere cinque speciali senza mai farsi prendere dal fascino della velocità.

Al secondo posto il rallyista olandese Hans Stacey, più volte campione nazionale della spe-



cialità, il cui approdo nel team De Rooy era soltanto una questione di tempo, dato che Jan è suo zio e le prime esperienze africane le ha vissute nel 2004 proprio come navigatore sul Daf del team De Rooy. Stacey ha però saputo fare anche meglio, andando a vincere l'edizione 2007 alla guida di un Man, l'unico, prima del Trakker, capace di interrompere anche se per poco l'egemonia dei Kamaz. Per lui quest'anno nessuna vittoria di tappa ma una gara tutta all'insegna della regolarità. Del resto durante le poche volte che ha cercato di attaccare si è visto che non aveva possibilità di raggiungere il cugino Gerard e allora ha puntato su di un sicuro secondo posto, con nessuno tra gli avversari che è parso in grado di impensierirlo.

Un posto sul podio l'avrebbe meritato anche Miki Biasion, stella del rallysmo mondiale, che però continua ad avere un

rapporto piuttosto conflittuale con la Dakar, che aveva già praticamente vinto nel 2003 alla guida però di un'auto, una Mitsubishi Pajero. Un guasto gli negò quella vittoria e lo stesso più o meno è capitato quest'anno. Infatti, nonostante il primo posto in tre tappe e un bel numero di piazzamenti ha dovuto accontentarsi del sesto posto finale, comunque miracoloso, dopo che nella settima tappa, svoltasi il giorno del suo compleanno, ha rotto la frizione e perso circa un'ora e mezza e dopo che per tutta la prima parte della gara ha faticato a trovare una giusta taratura delle sospensioni. A quel punto la gara per il podio era già finita ma Miki ha stretto i denti e ha puntato almeno a un posto tra i primi dieci, obiettivo puntualmente raggiunto. Sulle qualità di pilota di Biasion non si discute, probabilmente era il più dotato sia tra le auto che tra i camion. A volte questo l'ha portato a

strafare, come nell'avventura presto conclusa a bordo di una Panda 4x4 nel 2007. Che poi la Dakar sia la sua gara stregata ormai lo sanno tutti. Da grande professionista non se l'è presa più di tanto per l'intoppo e appena arrivato ha già dato la propria disponibilità a ripetere l'esperienza l'anno prossimo.

## PLAUSO PER TUTTI

Di loro si è parlato poco, ma meritano comunque un plauso i piloti degli altri due Trakker, iscritti alla gara con un ruolo subordinato a quello dei tre piloti di punta, ma in realtà dimostratisi molto competitivi e che per parecchi giorni hanno stazionato nella top ten dei truck. A precipitare all'undicesimo posto lo spagnolo Josep "Pep" Vila Roca è stata la rottura del cambio. Fino a quel momento le sue prestazioni erano state decisamente interessanti, con

due tappe passate al quarto posto, il che gli aveva fatto sperare di poter migliorare il sesto posto ottenuto nel 2011 alla guida dell'Iveco Trakker Evoluzione I. Non è andata così ma il portacolori del team De Rooy Petronas il proprio compito l'ha svolto al meglio.

Così come si è ben comportato il francese Jo Adua, il veterano tra i piloti con i suoi 58 anni, specialista delle corse di

Gerard, arrivato in vetta alla Dakar 2012, è figlio di Johannes, meglio conosciuto come Jan, una delle figure carismatiche del mitico raid. Salito sul gradino più alto del podio nel 1987, Jan De Rooy ha ora di nuovo assaporato il piacere di conquistare la Dakar grazie alle straordinarie performance dell'erede 31enne.

camion, anche in pista dato che nel 2005 ha vinto la 24 ore di Le Mans inserita nel calendario Truckrace. Era alla sua settima Dakar e il sedicesimo posto finale ne premia le doti di passista. Per lui, che correva con un Trakker Evoluzione I, soltanto un inconveniente nella penultima tappa che l'ha messo fuori dai primi dieci, dopo che era stato anche al quinto posto della classifica generale.



NON SOLO VEICOLI MA ANCHE SUPERIORI DOTI UMANE

## RESISTENZA OLTRE I LIMITI

LIMA - Alla Dakar, che si corre in Africa o a cavallo della cordigliera delle Ande, oltre al mezzo conta ancora molto l'uomo, cosa che spesso non succede negli altri sport motoristici. Lo hanno imparato a loro spese i team manager della vasta pattuglia di Kamaz, lanciata alla caccia dell'undicesima vittoria, a conferma di un dominio che negli ultimi anni è stato quasi assoluto.

A infrangerne i sogni ha pensato Iveco, che insieme al team De Rooy ha preparato camion veloci e quasi indistruttibili. E poi si è sentita tanto la mancanza di un fuoriclasse come il russo Vladimir Chagin, capace di vincere sette edizioni, ma che l'anno scorso ha annunciato a sorpresa il suo ritiro dalle corse nonostante i poco più che quarant'anni, o come Firdaus Kabirov, che conta un palmares di due vittorie e sei podi. Il migliore quest'anno tra i piloti Kamaz è stato il kazako

Artus Ardavichus, che pur vincendo una sola speciale è riuscito ad afferrare il terzo posto con un mezzo del team Astana. Più performante ma anche più instabile il russo Andrey Karginov della squadra Red Bull, capace di ottimi piazzamenti, con due tappe vinte, ma che ha dovuto accontentarsi del quarto posto finale. Seguito dal veterano Ilgizar Mardeev.

Niente da fare anche per i numerosi Tatra in gara. Il migliore, guidato dal ceco Martin Kolomy, ha miracolosamente agguantato il settimo posto dopo una gara senza picchi. Meglio sembrava essere in grado di fare il brasiliano André De Azevedo, uno dei nomi noti del raid, con alle spalle dieci partecipazioni in moto, una in auto e 14 con il Tatra. Per lui anche un secondo posto di tappa ma soltanto un ottavo all'arrivo, agguantato gli ultimi giorni.



Gerard De Rooy, primo a sinistra, con il padre Jan e Miki Biasion (in alto in gara a bordo del Trakker Evolution II). In centro a destra, il Trakker Evolution I di Jo Adua.

Il main sponsor ha messo direttamente a punto i migliori lubrificanti per l'impegnativo raid

## LA GRANDE PERFORMANCE FIRMATA PETRONAS

LIMA - Al successo del team Iveco De Rooy, Petronas ha contribuito molto di più che in qualità di main sponsor. Suo infatti il compito di mettere a punto i lubrificanti migliori per un tour de force quale si è rivelata anche questa edizione del raid più famoso del mondo. La Petronas Lubrificants, che ha da sempre uno stretto rapporto con il costruttore torinese, anche per una vicinanza geografica, dato che la sede italiana è posizionata a Villa Stellone, co-

mune della cintura del capoluogo piemontese, ha approfittato della gara per testare sul campo prodotti destinati a chi deve operare in condizioni quasi impossibili. Per l'olio motore è stata scelta una formula sintetica con una forte componente di additivi necessaria per salvaguardarne la meccanica anche in condizioni limite. Oltre che con le difficoltà di percorrere chilometri e chilometri a ritmi da gara, quindi sempre vicino al limite, il team ha dovuto fare i

conti con forniture di carburante che non può essere paragonato con quello disponibile in Europa (anche se molto migliore di quello utilizzato quando la corsa si svolgeva in Africa). Sintetico anche il lubrificante utilizzato per la trasmissione, che ha fatto egregiamente il proprio dovere, come dimostra la tenuta che ha contraddistinto tutti i veicoli della squadra, che anche quando soggetti a problemi sono sempre riusciti a riportare i camion al traguardo.



AVANZATI DETTAGLI TECNICI HANNO RESO MEMORABILE L'IMPRESA IVECO

# La carica della cavalleria pesante

Uno dei lavori maggiori è stato quello effettuato sul motore del Trakker, che resta il Cursor 13 ma dotato di un turbocompressore Holser e rivisto fin nei minimi dettagli, per portarlo a sviluppare una potenza massima di ben 840 cv a 2.200 giri/min, con una coppia di 3.600 Nm già a partire dai 1.200 giri/min. Importanti anche gli interventi sul prototipo Strator dotato della cabina del Powerstar.

LIMA - La cabina è quella del Trakker, l'Active Day per la precisione, pur se decisamente modificata. Resta comunque uno dei pochi aspetti riconoscibili di questi Iveco "da corsa", che sono stati preparati ad altissimo livello, ad esempio conte-

nendo il peso pronto gara, cioè con a bordo due ruote di scorta e il pieno di 700 litri di gasolio, a 9.500 kg, con il 55 per cento della massa sull'asse anteriore. Uno dei lavori maggiori è stato quello effettuato sul motore, che resta il Cursor 13 ma dotato

di un turbocompressore Holser e rivisto fin nei minimi dettagli, per portarlo a sviluppare una potenza massima di 840 cv a 2.200 giri/min, con una coppia di 3.600 Nm già a partire dai 1.200 giri/min.

Questo surplus di cavalleria meritava una trasmissione all'altezza, per questo il motore è stato abbinato a un cambio ZF a 16 marce, mentre per gli assali sono stati scelti dei Sisu con sistema di sgonfiaggio e gonfiaggio dei pneumatici dalla cabina, indispensabile dato che il percorso ha previsto un'alternanza tra dune sabbiose e tratti con pietraie (e infatti fino a quando non è riuscito a farlo funzionare alla perfezione Biasion non ha potuto essere competitivo al cento per cento). I freni sono diventati a disco su tutti e due gli assi, per la precisione degli autoventilati Knorr-Bremse da 430 cm di diametro. Alle sospensioni anteriori, balestre a tre lame, sono stati aggiunti 4 ammortizzatori Donerre con

molle elicoidali, lo stesso sul posteriore, dove però le balestre sono a due lame ed è presente la barra stabilizzatrice. Per proteggere l'equipaggio dai numerosi salti e continui scossoni, la cabina ha ricevuto sull'anteriore ammortizzatori Silent Bloc e sul posteriore molle e ammortizzatori idraulici.

Questo per quanto riguarda le Evoluzioni I e II del Trakker ma anche per quanto riguarda il prototipo Strator che ha fatto la fortuna di De Rooy a cambiare è essenzialmente il peso complessivo, che si ferma a 9.300 kg e la ripartizione dello stesso, suddivisa a metà tra i due assi; oltre naturalmente alla cabina che è quella del Powerstar che Iveco produce in Australia, in pratica un'Active Time lunga e che proprio grazie al "musone" garantiva, secondo Gerard De Rooy, una distribuzione ottimale dei pesi, migliorando la guidabilità. Alla fine possiamo dire senza timore di essere smentiti che aveva ragione.



In alto, Hans Stacey al volante del Trakker Evolution II. Sopra, una delle fasi di gara dello spagnolo Josep "Pep" Vila Roca.

### Strator (De Rooy)

**Lunghezza** - 6.800 mm  
**Larghezza** - 2.550 mm  
**Altezza** - 3.000 mm  
**Passo** - 4.400 mm  
**Peso** - 8.500 kg vuoto; 9.300 kg pronto a partire  
**Distribuzione dei pesi anteriore/posteriore** - 50/50  
**Motore** - Cursor 13, sei cilindri in linea, 24 valvole, iniezione elettronica Bosch, turbocompressore Holset  
**Cilindrata** - 12.9 litri  
**Potenza massima** - 600 kW/840 cv a 2.200 giri/min  
**Coppia massima** - 3.600 Nm a 1.200 giri/min  
**Frizione** - A piatto singolo, diametro 430 mm  
**Cambio** - ZF 16S221OD, con Servoshift  
**Gruppo di rinvio** - ZF-Steयर VG1600/300, riduzione 0,89: 1, versione senza differenziale  
**Assali** - Sisu  
**Sospensioni anteriori** - Balestre a tre foglie con Quattro ammortizzatori Donerre per asse  
**Sospensioni posteriori** - Balestre a due foglie L&P 2-leaf springs with 4 Donerre shock absorbers per axle, mounted with coil springs, equipped with stabilizer  
**Gomme** - Michelin 14.00 R20 XZL  
**Serbatoio carburante** - Sag-Alutech in acciaio da 700 litri  
**Freni** - A disco Knorr-Bremse, diametro 430 mm, pressione a 8 bar  
**Cabina** - Iveco Powerstar

### Trakker Evolution II (Biasion, Stacey e Vila Roca)

**Lunghezza** - 7.000 mm  
**Larghezza** - 2.550 mm  
**Altezza** - 3.200 mm  
**Passo** - 4.400 mm  
**Peso** - 8.700 kg vuoto; 9.500 kg pronto a partire  
**Distribuzione pesi anteriore/posteriore** - 55/45  
**Motore** - Cursor 13, sei cilindri in linea, 24 valvole, iniezione elettronica Bosch, turbocompressore Holset  
**Cilindrata** - 12.9 litri  
**Potenza massima** - 600 kW/840 cv a 2.200 giri/min  
**Coppia massima** - 3.600 Nm a 1.200 giri/min  
**Frizione** - A piatto singolo, diametro 430 mm  
**Cambio** - ZF 16S221OD, con Servoshift  
**Gruppo di rinvio** - ZF-Steयर VG1600/300, riduzione 0,89 : 1, versione senza differenziale  
**Assali** - Sisu  
**Sospensioni anteriori** - Balestre a tre foglie con Quattro ammortizzatori Donerre per asse  
**Sospensioni posteriori** - Balestre a due foglie L&P 2-leaf springs with 4 Donerre shock absorbers per axle, mounted with coil springs, equipped with stabilizer  
**Gomme** - Michelin 14.00 R20 XZL  
**Fuel tank** - 1 x Sag-Alutech tank of steel; capacity 700 ltr  
**Freni** - A disco Knorr-Bremse, diametro 430 mm, pressione a 8 bar

### Trakker Evolution I (Adua)

**Lunghezza** - 7.000 mm  
**Larghezza** - 2.550 mm  
**Altezza** - 3.200 mm  
**Passo** - 4.400 mm  
**Peso** - 9.500 kg vuoto; 10.300 kg pronto a partire  
**Distribuzione dei pesi anteriore/posteriore** - 50/50  
**Motore** - Cursor 13, sei cilindri in linea, 24 valvole, iniezione elettronica Bosch, turbocompressore Holset  
**Cilindrata** - 12.9 litri  
**Potenza massima** - 600 kW/840 cv a 2.200 giri/min  
**Coppia massima** - 3.600 Nm a 1.200 giri/min  
**Frizione** - A piatto singolo, diametro 430 mm  
**Cambio** - ZF 16S221OD, con Servoshift  
**Gruppo di rinvio** - ZF-Steयर VG1600/300, riduzione 0,89: 1, versione senza differenziale  
**Assali** - Sisu  
**Sospensioni anteriori** - Balestre a tre foglie con Quattro ammortizzatori Donerre per asse  
**Sospensioni posteriori** - Balestre a due foglie L&P 2-leaf springs with 4 Donerre shock absorbers per axle, mounted with coil springs, equipped with stabilizer  
**Gomme** - Michelin 14.00 R20 XZL  
**Fuel tank** - 1 x Sag-Alutech tank of steel; capacity 700 ltr  
**Freni** - A disco Knorr-Bremse, diametro 430 mm, pressione a 8 bar

Fabio Basilico

TRENTO - Tutto è pronto per celebrare lo YETD 2012, quinta edizione dello Young European Truck Driver, la manifestazione biennale organizzata da Scania e dedicata ai giovani conducenti di autocarri d'Europa, tutti rigorosamente under 35, che si misureranno in prove di abilità teoriche e pratiche. L'iniziativa è aperta a tutti i driver, indipendentemente dalla marca di veicolo che guidano quotidianamente nello svolgimento del loro lavoro. L'unica condizione è di natura anagrafica: per concorrere allo YETD 2012, occorre essere nati dopo il 1° gennaio 1977 e quindi avere non più di 35 anni. Il miglior giovane camionista europeo 2012 si aggiudicherà un premio davvero speciale: un truck Scania personalizzato nuovo fiammante del valore di 100mila euro.

La manifestazione di Scania è parte integrante dello Scania Driver Competitions, che si svolge in 38 Paesi nel mondo e che prevede per l'edizione 2012



## SCANIA / GIOCHI APERTI PER LA QUINTA EDIZIONE DELLO YOUNG EUROPEAN TRUCK DRIVER

l'adesione di ben 55mila partecipanti, un dato che la classifica come una delle maggiori manifestazioni al mondo di questo genere.

### IN CORSA PER LA VITTORIA

Nel 2010, miglior autista under 35 d'Europa fu incoronato lo svedese Andreas Söderström, risultato il migliore sui concorrenti provenienti da 18 Paesi. Complessivamente, alle selezioni dello YETD 2010 parteciparono ben 10mila giovani autisti. Al quarto posto si classificò l'altoatesino Gerhard Thaler, vincitore delle finali italiane. Sì, perché il percorso per arrivare all'ambito traguardo del gradino più alto del podio dello YETD richiede il superamento di una prima selezione nazionale. Per il nostro Paese, le iscrizioni per provare a laurearsi miglior giovane camionista europeo 2012 si sono aperte il 1° dicembre 2011 attraverso il sito web [www.scania.it](http://www.scania.it), nell'apposita sezione dedicata alla manifestazione. Le selezioni italiane si svolgeranno presso la sede Italscania di Trento, in via di Spini 21. La semifinale si terrà il 5 maggio, la finale il 9 giugno. Per quanto riguarda la finalissima europea del 7 e 8 settembre 2012, i giovani driver prescelti si trasferiranno in Svezia presso la sede centrale di Scania, a Södertälje.

Attraverso la sana competizione, lo YETD continua a lanciare il suo prezioso messaggio. La manifestazione, infatti, pone da sempre gli autisti al centro dell'attenzione, promuovendo la loro competenza e professionalità, mettendone in risalto il ruolo fondamentale per la società e per l'industria globale dei trasporti. Un conducente abile e ben preparato ha maggiori probabilità di evitare incidenti salvando vite umane, e ciò, unito a una riduzione del consumo di carburante e dei costi di manutenzione del veicolo, porta un beneficio anche all'azienda di trasporto. Uno stile di guida appropriato contribuisce, inoltre, a flussi di traffico più uniformi, concorrendo in tal modo alla diminuzione su scala globale dei consumi di energia e delle emissioni di scarico.

Non si diventa autisti europei per caso. Oltre a eccezionali

doti di guida, i partecipanti allo YETD dovranno possedere consapevolezza della sicurezza stradale e orgoglio professionale. Il concorso per ogni singolo Paese partecipante prevede un primo test teorico da compilare online, grazie al quale verranno selezionati trenta autisti che si affronteranno nella semifinale. Da questo gruppo usciranno otto finalisti che si sfideranno per contendersi il titolo di campione italiano. I concorrenti verranno valutati su esercizi di pro-

ve di abilità nelle manovre, guida sicura ed economica, ancoraggio del carico e controllo preliminare del veicolo. Il vincitore italiano voterà quindi in Svezia per rappresentare l'Italia alla finale europea; lì si confronterà con i vincitori di altri 24 Paesi del Vecchio Continente. Il campione europeo diventerà un riferimento e un ambasciatore dei concetti di sicurezza stradale e competenza professionale, con la finalità di attrarre più giovani alla professione.

Nella sua complessità, lo Young European Truck Driver è il più grande concorso tra conducenti di autocarri, che ha come obiettivo eleggere il miglior giovane autista in Europa in base alle competenze in materia di guida sicura ed economica. Del resto, lo YETD è una campagna strettamente connessa alle Direttive Europee in materia di formazione professionale degli autisti ed è finalizzata al miglioramento delle abilità di guida e alla conoscenza delle

norme di sicurezza. Il concorso intende anche attirare l'attenzione su alcune tematiche chiave del settore dei trasporti, coinvolgendo il mondo politico, i leader dell'industria, i responsabili dell'ambiente e della sicurezza stradale, gli autisti e l'opinione pubblica in generale.

### GUIDA SICURA ED ECONOMICA

“Lo YETD - ha dichiarato Gerhard Thaler raccontando la propria avventura al concorso - è stata per me l'esperienza più bella e coinvolgente da quando lavoro in questo ambiente. Mi ha permesso di stringere delle belle amicizie e soprattutto di sviluppare maggiore attenzione e abilità in fase di manovra, utile in particolare quando ci si trova in situazioni critiche. Ho anche avuto l'opportunità di comprendere l'importanza di una guida economica. A chi intende partecipare all'edizione 2012 mi sento di consigliare di affrontare la manifestazione con uno spirito sereno e cercare, per quanto possibile, di restare calmi ed estremamente concentrati durante tutte le fasi della competizione, soprattutto durante le prove di manovra”.

# Che vinca il migliore!



Lo YETD, la manifestazione biennale organizzata da Scania che premia il miglior giovane conducente di autocarri europeo, è ormai entrato a far parte dei principali eventi firmati dal Grifone. La finale italiana si terrà il 9 giugno 2012 mentre la finalissima europea tra i migliori driver nazionali si svolgerà a Södertälje il 7 e 8 settembre.

La manifestazione è sponsorizzata, a livello europeo, da Michelin con il sostegno della Commissione Europea e di IRU (International Road Transport Union); in Italia da Agos, Donau, Exide, Fassi Gru, Scania Finance Italy, Wurth. Nel nostro Paese è inoltre patrocinata da ACI, AIFVS (Associazione italiana familiari e vittime della strada), Croce Rossa Italiana e Polizia di Stato.



Gerhard Thaler, vincitore delle finali italiane dello YETD 2010.

## ALBO D'ORO

### 2003

- 1° Michele Sandri (Italia)
- 2° Laurens D'Huyvetter (Belgio)
- 3° Mika Venäläinen (Finlandia)

### 2005

- 1° Laurens D'Huyvetter (Belgio)
- 2° Milan Jakùbek (Slovacchia)
- 3° Michele Sandri (Italia)

### 2007

- 1° Marek Szerenos (Polonia)
- 2° Tom Sharkey (Irlanda)
- 3° Milan Jakùbek (Slovacchia)

### 2010

- 1° Andreas Söderström (Svezia)
- 2° Patrick Schildmann (Germania)
- 3° Zarko Tokic (Austria)

VOLVO TRUCKS / CAMION E CONDUCENTI NELLA MOBILITÀ DEL PROSSIMO FUTURO

“

Alla domanda se sia un bene o un male dare alla tecnologia la possibilità di far muovere in futuro un veicolo senza l'ausilio del guidatore, la Casa svedese risponde che rendere i mezzi più autonomi probabilmente non è questione di escludere i conducenti quanto piuttosto di enfatizzare la loro importanza.

# Convogli intelligenti per i trasporti di domani



L'innovazione tecnologica del convoglio di veicoli è stata testata con successo impiegando una vettura al seguito di un veicolo di testa. Molto resta da fare dal punto di vista dell'accettazione collettiva di una simile soluzione e della necessaria legislazione in materia. Volvo Trucks partecipa al progetto Sartre (Safe Road Trains for the Environment).

Guido Prina

GÖTEBORG - Ormai non è più fantascienza. I progressi tecnologici aprono le porte a ciò che fino a ieri era ritenuto impossibile, come per esempio permettere a un veicolo di muoversi senza alcun conducente a bordo. La domanda a questo punto è quantomai giustificata: un futuro senza conducente è realisticamente desiderabile? Volvo Trucks, non nuova alle sfide più ardue della tecnologia, risponde con intelligente pragmatismo: rendere i veicoli più autonomi forse non è una questione di escludere chi li guida, quanto piuttosto enfatizzare la loro importanza.

La storia dei "veicoli autonomi" risale agli anni Settanta e ha origine in un Paese da sempre all'avanguardia tecnologica, il Giappone. Da allora ci sono stati diversi progetti, alcuni tuttora in studio presso università, istituti di ricerca e società del settore

high-tech presenti in tutto il mondo. Sono stati percorsi centinaia di migliaia di chilometri in modalità "driverless", senza conducente, e i promotori di questa originale evoluzione tecnologica della mobilità credono che questi veicoli potranno aumentare la capacità delle strade, ridurre la congestione del traffico, e, argomento assai importante, migliorare la sicurezza stradale eliminando alla radice i possibili errori umani del conducente.

## TUTTI I PRO E I CONTRO

Inoltre, i fautori della libertà tecnologica affermano che se il 90 per cento degli incidenti sono dovuti al fattore umano, come del resto indicano chiaramente le statistiche, perché non escludere completamente il guidatore dall'equazione? Gli oppositori,

naturalmente, mettono sul piatto della bilancia i dubbi circa la fattibilità dei sistemi computerizzati alla base della "driveless". In più, c'è un'argomentazione forte a loro favore. Chi è legalmente responsabile se uno di questi veicoli non manovrati da mano umana causa un incidente?

per le quali è programmato. Presto o tardi ci si trova al di fuori di situazioni normali, dove entra in gioco l'abilità del guidatore. I conducenti sono spesso nella posizione migliore per valutare una situazione e scegliere tra diverse alternative, rallentare, frenare bruscamente o guidare ag-

l'Ambiente". L'idea che sta dietro al progetto, di cui Volvo è parte integrante attraverso il suo centro di ricerca e innovazione, il Volvo Technology, è sviluppare una tecnologia per convogli di veicoli, dove un conducente a bordo del veicolo di testa guida una serie di altri veicoli. Ogni

rante, e quindi le emissioni di CO2, sarebbero ridotte fino al 20 per cento; così come il traffico, dal momento che i veicoli sarebbero solo a pochi metri di distanza; infine, i guidatori dei veicoli che seguono il primo potrebbero avere tutto il tempo per riposarsi, occupare il tempo in altre attività o mangiare.

Questa innovazione tecnologica è stata testata con successo impiegando una vettura al seguito di un veicolo di testa. Molto resta da fare dal punto di vista dell'accettazione collettiva di una simile soluzione e della necessaria legislazione in materia.

## CONOSCENZE ACQUISITE

Volvo Trucks partecipa a numerosi progetti tecnologici come Sartre, considerando il fatto che i risultati e le lezioni che scaturiscono da tali progetti sono sempre considerate materiale prezioso in termini di conoscenza. "La sicurezza - commenta Almqvist - è uno dei pilastri di Volvo. Ci stiamo fortemente impegnando sul fronte dell'automazione e lo facciamo nel modo più sicuro possibile. La tecnologia progredisce rapidamente: il nostro desiderio è farla progredire rapportandosi in modo sicuro con l'essere umano. Ti dovresti sentire al sicuro come quando ti muovi tu stesso, anche se è un computer che sta facendo il lavoro". Carl Johan Almqvist pone l'accento sui sistemi di autopilotaggio utilizzati nell'aviazione come un modo più realistico per far progredire l'industria del trasporto su strada. "Oggi - conclude - tu puoi premere un bottone e volare con l'autopilota da quando decolli a quando arrivi a destinazione. Ma tu hai comunque un pilota. Due, a tutti gli effetti".



Nel convoglio di veicoli, i guidatori al volante dei mezzi che seguono il primo possono rilassarsi. Sotto a sinistra, il Concept Truck 2020, preziosa testimonianza della visione del futuro di Volvo Trucks.

Sistemi automatizzati come sensori, telecamere e radar per monitorare la situazione del traffico e lo spazio intorno al veicolo sono considerati da molti come elementi che portano dei vantaggi rispetto al controllo umano. Tuttavia, un esperto come Carl Johan Almqvist di Volvo Trucks ritiene che l'approccio più sicuro è quello di combinare l'intelligenza a 360 gradi del sistema automatizzato con la conoscenza e l'esperienza propria di un guidatore professionista.

"Crediamo nel conducente - spiega Almqvist - e apprezziamo il fatto che il cervello umano possa prendere decisioni in rapporto alle quali i sistemi automatici entrano in contraddizione. Il computer non si stanca mai, ma può solo fare le cose

girando l'ostacolo".

Volvo Trucks sta lavorando su sistemi che supportano i conducenti nelle situazioni dove essi sono sotto pressione, per esempio quando si è bloccati in un ingorgo. Come dice Carl Johan Almqvist: "Quando ti stai muovendo lentamente la tua mente vaga, non sei concentrato sulla guida e se la macchina davanti si ferma all'improvviso potresti impattarla. Queste sono situazioni in cui è una buona idea aiutare chi è alla guida".

La visione della Casa svedese che consiste nel combinare un conducente preparato e un'automatizzazione elevata si concretizza nel progetto denominato Sartre, acronimo di Safe Road Trains for the Environment, ovvero "Treni a strada sicura per

veicolo nel convoglio misura la distanza, la velocità e la direzione dell'auto che sta davanti e riporta i necessari aggiustamenti alla rotta. I veicoli non sono fisicamente vicini uno all'altro e possono lasciare il convoglio in ogni momento. Ma una volta inseriti dentro, i guidatori al volante dei mezzi che seguono il primo possono tranquillamente rilassarsi e fare altre cose mentre il convoglio procede verso la sua destinazione sotto la supervisione dell'esperto conducente di testa.

Volvo Trucks ritiene che la soluzione del convoglio possa apportare diversi benefici: la sicurezza stradale migliorerebbe se il fattore umano alla base di un potenziale incidente è ridotto al minimo; il consumo di carbu-



## PANORAMA



Nuovi pack opzionali per Stralis ed Ecostralis

## A OGNUNO IL SUO

**TORINO** - Stralis ed Ecostralis diventano ancora più appetibili. Iveco mette a disposizione della clientela i nuovi Stralis Pack che hanno come protagoniste le cabina Active Time e Active Space. Per Active Time, il Pack Comfort prevede cassetta pronto soccorso, chiusura porte centralizzata con telecomando, fendinebbia, frigorifero estraibile con comparto freezer, lava-proiettori a getto, lettino intermedio con protezione, rallentatore idraulico integrato, riscaldatore cabina indipendente ad aria, sedile passeggero pneumatico, specchi retrovisori riscaldati e regolabili, triangolo di soccorso.

Interessanti anche i contenuti del Pack Long Distance, con lettini con protezione, serbatoio AdBlue da 100 litri, serbatoio carburante 700 + 400 litri in alluminio. Il Pack Style stuzzica i palati più esigenti in fatto di design: carenatura laterale in tinta cabina, cerchi in lega Alcoa con finitura diamantata, parti in plastica e paraurti colore cabina, trombe pneumatiche su tetto, vernice metallizzata. Sempre di fondamentale importanza, la sicurezza è ben rappresentata dal Pack Safety che prevede Adaptive cruise control, ESP, Lane departure warning system (CCM), misurazione carichi, Tyre pressure monitoring system per il controllo della giusta pressione dei pneumatici. Il Pack Premium prevede autoradio, botola a comando elettrico, spoiler superiore e laterale, taratura EEV, tetto alto.

Infine, il Pack A.D.R. per il trasporto carichi pericolosi, con la predisposizione estintore, il selezionatore batterie elettrico e il tachigrafo digitale. Gli stessi pacchetti sono disponibili per la cabina Active Space. Il Pack Comfort comprende cassetta pronto soccorso, chiusura porte centralizzata con telecomando, frigorifero estraibile con comparto freezer, lettino inferiore "comfort" con protezione, rallentatore idraulico integrato, riscaldatore cabina indipendente ad aria, sedile passeggero pneumatico.

Il Pack Long Distance prevede in questo caso il condizionatore automatico, il lettino inferiore componibile con tavolino e lettino superiore con protezione, serbatoio AdBlue sempre di 100 litri e serbatoio carburante 700 + 400 litri in alluminio. Ricco il Pack Style con volante in pelle, carenatura laterale in tinta cabina, cerchi in lega Alcoa con finitura diamantata, parti in plastica e paraurti colore cabina, trombe pneumatiche su tetto, vernice metallizzata.

Per il Pack Safety vengono confermati gli stessi contenuti disponibili su Active Time, così come per Pack Premium e Pack A.D.R.

## Volvo Trucks guarda alla ripresa in Iraq

## LA GUERRA È ALLE SPALLE

**ZINGONIA** - Volvo Truck Corporation intende ristabilire la sua presenza in Iraq, firmando un contratto con l'importatore iracheno Zam Zam Spring General Trading. Una lettera di intenti è stata firmata per la consegna di mille camion per il Ministero iracheno dei Trasporti e le sue aziende statali correlate.

L'intenzione è fornire veicoli per il funzionamento nel lungo raggio, nell'edilizia e nella raccolta e smaltimento dei rifiuti per un periodo di due anni, fino a metà 2013. La locale società di distribuzione di veicoli Zam Zam Spring Group ha sede a Baghdad e concessionari e punti di assistenza nelle regioni di Baghdad, Erbil, Dohuk e Bassora.

"Volvo - ha affermato Stefan Soenchen, General Manager responsabile per le operazioni in Iraq di Volvo Trucks - è un marchio di camion molto forte in Iraq e siamo felici di rientrare nel mercato in collaborazione con il gruppo Zam Zam Spring. Siamo pronti a continuare a fornire camion e assistenza post vendita ai nostri clienti iracheni e un piano per sviluppare la nostra presenza nel paese anche nell'aftermarket".

In parallelo, Volvo Trucks e Zam Zam Spring Group hanno avviato attività e progetti per l'assemblaggio locale di camion Volvo in Iraq. Il Consiglio di Commercio Svedese ha lavorato a stretto contatto con Volvo Truck Corporation nel processo di chiusura degli accordi. L'Iraq è considerato uno dei Paesi con il più alto potenziale di crescita in Medio Oriente, il che significa anche possibilità di una forte crescita nel segmento dei camion pesanti negli anni a venire.

IVECO / PRESENTATO IL KINGKAN, PRODOTTO DALLA JOINT VENTURE CON SIC E CHONGQING MACHINERY

## Il Re della Cina

Il nuovo pesante prodotto dalla Iveco Hongyan Commercial Vehicle (SIH) è un veicolo sinonimo di sicurezza, comfort, potenza ed elevate capacità di carico, ma anche stile, visto che si presenta in una livrea moderna e insieme funzionale con un frontale "a V" che si ispira al family feeling dei veicoli Iveco. Competerà sul mercato cinese ma è già pronto per essere esportato.

Nils Ricky

**CHENGDU** - Una perfetta integrazione del know-how tecnologico e della qualità europea di Iveco nella produzione e nell'engineering locale cinese. Protagonista di questo equilibrio è Kingkan, il nuovo veicolo della gamma pesante prodotto dalla joint venture cinese Iveco Hongyan Commercial Vehicle (SIH) nata tra Iveco, SAIC, acronimo di Shanghai Automotive Industry Corporation, e Chongqing Machinery. In inglese, King è il Re mentre il termine "Kan", nella leggenda cinese, è il nome di un animale molto forte, sinonimo di potere. Nel significato del nome del nuovo truck, dun-

que, c'è una sintesi dei concetti di forza, durata nel tempo e affidabilità. Come ci si aspetta da un veicolo sinonimo di sicurezza, comfort, potenza ed elevate capacità di carico, ma anche stile, visto che Kingkan si presenta in una livrea moderna e insieme funzionale.

## PROFICUA COLLABORAZIONE

Kingkan è stato presentato ufficialmente a Chengdu, nella provincia del Sichuan. Alla cerimonia di lancio, che si è svolta nell'OCT Theatre di Chengdu alla presenza del General Manager di SIH, Xiong Weiming, del Vice Presidente di SAIC, XiaoGuopu e del Senior Vice Presidente Interna-

tional Operations di Iveco, Franco Ciranni, hanno partecipato oltre 600 ospiti.

"SIH, la joint venture cinese e il nuovo Kingkan - ha dichiarato il dottor Ciranni - rappresentano il risultato di un solido patrimonio costruito da SAIC e Iveco negli scorsi anni. Kingkan è un prodotto che saprà competere sul mercato domestico, dove i volumi di vendita sono superiori a 900mila unità all'anno, ma è già pronto anche per essere esportato. Iveco continuerà a investire per far crescere questa collaborazione in termini di volumi e quote di mercato, con lo sviluppo e il lancio di nuovi prodotti e nuove tecnologie".

Il nuovo pesante rappresen-

ta un'evoluzione dei prodotti della linea classica di SIH: dopo aver superato rigorosi test di prova, Kingkan è oggi un veicolo robusto, dinamico e moderno, che raggiunge elevate prestazioni e un ottimo rapporto qualità-prezzo. La sua nuova cabina è caratterizzata dal frontale "a V", che si ispira al family feeling dei veicoli Iveco. La cabina del Kingkan è realizzata con una robusta struttura interamente in acciaio e presenta elementi di design moderni e funzionali, come i tre gradini che consentono un agevole ingresso all'interno. La SIH mette a disposizione della clientela tre tipologie di cabina: la prima, a tetto piatto allungato, è adottabile da tutte le versioni del modello; la seconda, a tetto piatto corto, applicabile a tutti i modelli a eccezione di quelli con passo di 3,2 metri; la terza, a tetto rialzato, disponibile per i modelli 8x4 con 4,2 e 4,6 m di passo.

## NULLA DA INVIDIARE

All'interno del suo spazio di lavoro, l'autista usufruisce di spazio e dotazioni per il massimo comfort; in altezza nella configurazione a tetto rialzato si raggiungono i 2,17 metri. Anche dal punto di vista dell'ergonomia e della disposizione della strumentazione, Kingkan non ha nulla da invidiare ai truck europei, potendo contare su elementi funzionali e stilistici di qualità. Volante e sedile sono facilmente regolabili a seconda delle necessità. Non mancano i pratici spazi per riporre oggetti o facilitarne l'utilizzo durante lo svolgimento delle missioni di trasporto.



Kingkan è sinonimo di sicurezza, comfort, potenza, elevate capacità di carico e stile.

## Iveco e la strategia di espansione sui mercati internazionali

## IL GRANDE RUOLO DELLE JOINT VENTURE

**TORINO** - L'arrivo sul mercato del Kingkan rappresenta un'altra importante tappa nel processo di espansione di Iveco sui mercati internazionali. Un processo che trae un prezioso apporto dalle joint venture che il costruttore torinese ha costituito in tutto il mondo. Kingkan coprirà la fascia medio-bassa dell'offerta di prodotto Iveco in Cina, andando da un lato a consolidare le vendite della joint venture SIH nel segmento basso, dall'altro ampliando l'offerta di prodotto nel segmento medio.

Nel breve termine il focus sarà posto sul mercato domestico cinese ma nel medio termine il Kingkan potrà essere esportato principalmente sui mercati di Asia, Africa e Medio Oriente. Nell'immediato futuro, la joint venture SIH lancerà le versioni trattore e chassis cab del Kingkan. L'obiettivo di questa operazione è consolidare la presenza della joint venture creata da Iveco, SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) e Chongqing Machinery in tutti i segmenti del mercato cinese heavy duty trucks e conseguentemente contribuire al raggiungimento del target di raddoppiare la quota di mercato entro i prossimi cinque anni.

Complessivamente, in Cina Iveco ha tre joint venture: la già citata SIH (Saic-Iveco-Hongyan), detenuta insieme a Saic e a Chongqing Machinery & Electronics Group e impegnata nella produzione di trucks heavy duty; Naveco, detenuta insieme a Saic, che produce light e medium duty trucks e light buses; Saic-FPT Industrial-Hongyan, detenuta insieme a FPT Industrial, Saic e Chongqing Machinery & Electronics Group, attiva nella produzione di motori per le joint venture e per il mercato cinese.

In termini di volumi, le vendite delle joint venture cinesi occupano il 50 per cento dei volumi totali di Iveco, con circa 141mila unità vendute in Cina nel 2010. Iveco è presente anche in Russia con la joint venture Iveco-AMT detenuta insieme ad AMT: produce heavy duty trucks off road. In Etiopia, è attiva la joint venture AMCE che Iveco ha costituito insieme al governo di Addis Abeba: effettua localmente lavori di trasformazione e allestimento. Infine, in Libia, Iveco ha costituito insieme al governo di Tripoli la joint venture TBCO che produce light, medium e heavy duty trucks.

RENAULT TRUCKS / GRANDE SUCCESSO DELL'OPTIFUEL TOUR IN EUROPA

# A lezione di guida risparmiosa

Paolo Romani

MILANO - Non ci volevano neppure i recenti aumenti per ribadire che il tema del consumo di carburante è ormai centrale nel mondo dell'autotrasporto, che tutto, o quasi, ruota attorno a quell'argomento. Non stupisce quindi che la terza edizione dell'Optifuel Tour europeo, che fino all'ottobre scorso ha toccato in nove tappe altrettante nazioni europee (Italia, Romania, Bulgaria, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Danimarca, Germania, Turchia), sia stato un successo per Renault Trucks, consentendo al marchio francese di incontrare 500 clienti, che hanno potuto toccare con mano l'efficienza delle Optifuel Solutions, il miglior modo per convincere anche i più scettici.

Grandi protagonisti dell'evento sono stati quattro Premium Optifuel nella versione da 460 cv e un Magnum da 480 cv, tutti equipaggiati con il cambio automatizzato Optidriver+, l'ideale per rendersi conto in prima persona dei vantaggi offerti dal pacchetto Optifuel Solutions nella riduzione dei consumi, che rappresentano oggi circa un quarto dei costi per un'azienda di trasporti, prima con una lezione teorica e poi con una dimostrazione pratica dell'efficacia



“ In nove tappe in altrettante nazioni (Italia, Romania, Bulgaria, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Danimarca, Germania, Turchia), il tour si è rivelato un grande successo per Renault Trucks, che ha potuto incontrare 500 importanti clienti, che hanno potuto toccare con mano l'efficienza delle Optifuel Solutions, il miglior modo per convincere anche i più scettici.

delle soluzioni messe in campo dal marchio francese.

Le Optifuel Solutions possono essere suddivise in due

aree strettamente legate, la prima prettamente tecnologica che comprende tutto il meglio che Renault Trucks è in grado

di offrire, come il già citato cambio Optidriver+, o la funzione Optiroll, che sui falsi piani autostradali è un grado

di sfruttare l'inerzia del veicolo facendogli percorrere lunghi tratti senza consumare praticamente nulla. A questo

si aggiungono naturalmente i motori Euro 5 delle serie DXi11 e DXi13, ottimizzati per garantire il massimo rendimento, e una serie di utili accessori come i deflettori laterali aerodinamici o gli spoiler regolabili che possono essere piazzati sul tetto del camion. La seconda area di intervento è racchiusa nell'Optifuel Programme, che include sia corsi di formazione per una guida più razionale, che l'accesso a un sito web in cui le aziende possono trovare un supporto costante, una guida on line a cui rivolgersi per ogni questione riguardante i consumi, che possono essere tenuti d'occhio tramite Optifuel Infomax, lo strumento che collegandosi alla diagnostica permette di esaminare nel dettaglio le performance degli autisti, un software preziosissimo con cui si possono monitorare sia i risultati dei corsi di guida razionale, sia se le indicazioni vengono rispettate nel tempo.

Si tratta di un approccio decisamente azzeccato al problema dei costi, come conferma l'adesione massiccia dei clienti Renault Trucks alle proposte del costruttore, con ben 21.000 autisti in tutta Europa che fino a questo momento hanno preso parte ai corsi dell'Optifuel Programme, che nel frattempo continuano con un crescente successo.

## INTERVISTA

ROBERTO STERZA, DIRETTORE MARKETING RENAULT TRUCKS ITALIA

## “OPTIFUEL SINONIMO DI REDDITIVITÀ”

MILANO - Sono state tre le tappe italiane dell'Optifuel Tour che si è fermato a Bergamo, a Verona e a Udine, incontrando gli imprenditori del trasporto e illustrando le novità dell'Optifuel Programme, che anche nel Belpaese ha già ottenuto numerosi consensi.

“Se facciamo un bilancio della manifestazione - conferma il Direttore marketing di Renault Trucks Italia Roberto Sterza - questo è senz'altro positivo, dato che ci ha permesso di avvicinare tutta una serie di aziende, illustrando loro soprattutto le nostre soluzioni per aumentare la loro redditività”.

Questo in un momento in cui il tema dei consumi è più che mai attuale. “Certo, lo svolgimento dell'Optifuel Tour ha coinciso con il trend di crescita dei costi del carburante e di conseguenza con l'attenzione a questo argomento che ha raggiunto il massimo grado. Il fatto poi di presentare una soluzione a costo zero per le aziende è stato accolto con molto favore dai partecipanti. A questi nell'arco della giornata è stato presentato il nostro programma, a partire dai Premium Optifuel, già ottimizzati per ottenere i migliori risultati a livello di consumi, e poi il programma di formazione, che include diverse soluzioni per risparmiare sul gasolio”.

Le tre tappe sono infatti servite alla filiale italiana del costruttore per lan-



Roberto Sterza, Direttore marketing di Renault Trucks Italia

ciare ulteriormente gli Optifuel Training. “Il cui programma - prosegue Sterza - consiste nella formazione verso un autista o anche più autisti, che si svolge presso l'azienda del cliente, utilizzando i suoi veicoli senza ulteriori preparazioni, sulla loro rotta abituale e con il carico consueto. In tutto l'arco del test i formatori non interferiscono con la normale attività operativa. Il primo giorno i nostri driver si limitano a osservare in azione gli autisti del cliente, prendendo nota dello stile di guida adottato, e rilevando eventuali migliorie. Alla fine della giornata vengono scaricati i dati di guida tramite Infomax, e poi analizzati, per spiegare quali sono le aree in cui si può intervenire. Il secondo giorno il ruolo del formatore non è più passivo, infatti provvede a dare consigli durante tutto il percorso, cercando di fornire la miglior soluzione applicabile per ridurre il consumo. Anche alla fine della seconda giornata si scaricano i dati attraverso infomax e si analizzano nuovamente i risultati, confrontandoli con quelli del giorno precedente, mettendo in rilievo i vantaggi ottenuti cambiando lo stile di guida dell'autista, quantificando i litri risparmiati e il vantaggio ottenuto in velocità media”.

Il programma della formazione Optifuel si conclude con una terza giornata. “In cui viene spiegato al responsabile del parco veicoli come leggere correttamente i dati ricavati da Infomax, utilizzandoli in modo tale che successivamente possa da solo continuare a monitorare le performance della flotta, formando lui stesso il resto degli autisti”.

Partito l'anno scorso il programma ha già fatto segnare numeri significativi. “Nel 2011 abbiamo svolto il corso in una trentina di aziende, con i nostri incaricati che in totale hanno percorso oltre 20mila km, lavorando su un parco potenziale di circa 1.500 autisti. Risultati alla mano, a livello medio, abbiamo ottenuto una riduzione sui consumi di oltre l'8 per cento che si traduce per un utilizzo normale per camion di linea in quasi 4mila euro di risparmio all'anno per veicolo. Optifuel si differenzia da altri programmi simili e resta unico perché proviamo il veicolo nelle reali condizioni, è il veicolo del cliente, con l'autista che lo guida tutti i giorni e con l'analisi dei dati ottenuta direttamente dalla diagnostica. È curioso vedere come il primo giorno di corso siamo visti quasi come un fattore di disturbo da parte sia degli autisti che dei titolari, mentre alla fine del terzo giorno riscontriamo il massimo del consenso da parte di tutti. Per migliorare la comunicazione abbiamo attivato un indirizzo mail e un numero di telefono di riferimento, per dare continuità al rapporto diretto con gli autisti e i responsabili del parco mezzi, per risolvere eventuali dubbi”.



DAF TRUCKS / IL PROGRAMMA ADVANCED TRANSPORT EFFICIENCY DISPONIBILE PER CF85 E XF105

# Dedicato ATe

“

Il costruttore olandese ha creato un apposito programma di efficienza del trasporto avanzato denominato ATe, acronimo di Advanced Transport efficiency, tramite il quale sta introducendo versioni speciali dei suoi trattori di successo CF85 e XF105.



Fabio Basilico

EINDHOVEN - Trasporto efficiente. Una parola d'ordine ormai entrata a far parte del vocabolario degli addetti ai lavori. Daf Trucks ha creato un apposito programma di efficienza del trasporto avanzato denominato ATe, acronimo di Advanced Transport efficiency, tramite il quale sta introducendo versioni speciali dei suoi trattori di successo CF85 e XF105. Versioni con specifiche totalmente ottimizzate per la massima efficienza ed economia, e pertanto con il minimo impatto possibile sull'ambiente. I nuovi modelli CF85 e XF105 ATe sono già disponibili e gli utilizzatori finali ne possono apprezzare appieno

la qualità. Daf fornisce le versioni 4x2 delle motrici CF85 e XF105 ATe in abbinamento con la spaziosa cabina Space Cab.

In pratica, ATe è un pacchetto completo di soluzioni intelligenti per l'efficienza, l'economia e l'ecologia di gestione del truck. In un'ottica di massima riduzione possibile dei consumi di carburante, Daf ha inizialmente adottato misure di ottimizzazione dell'aerodinamica. Fra queste, figura l'aggiunta di un pacchetto completo di spoiler per il tetto e deflettori laterali, combinati con grembiature laterali, di cui i modelli CF85 e XF105 ATe saranno dotati di serie. Sempre dell'equipaggiamento standard fanno parte anche pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, disponibili

nella misura 315/70R22.5, per ridurre l'altezza del veicolo e abbatte ulteriormente la resistenza aerodinamica.

Sui nuovi CF85 e XF105 ATe è in funzione il motore Paccar MX da 12.9 litri che eroga 340 kW/460 cv in versione EEV e include le migliorie che Daf Trucks ha di recente introdotto. È abbinato a un cambio automatico AS Tronic dotato di una strategia di cambio marcia totalmente ottimizzata per la riduzione dei consumi di carburante.

Il conducente ha la possibilità di cambiare marcia manualmente soltanto a velocità inferiori a 30 km/h e quando è in uso il freno motore MX, mentre in tutte le altre situazioni è l'elettronica a decidere il mo-

mento ideale per i cambi di marcia. Inoltre, i truck ATe sono dotati di una trasmissione in presa diretta con riduzione 2,69:1, per un'efficienza ottimale nei consumi. È disponibile come opzione una versione con riduzione 2,53:1 per impieghi e applicazioni più leggeri. Dispongono inoltre di serie del controllo della velocità adattabile, che contribuisce ancora una volta a ridurre i consumi di carburante.

I motori dei modelli ATe vengono spenti automaticamente dopo cinque minuti di funzionamento al minimo e la velocità massima è limitata a 85 km/h, invece di 89, per ottenere una riduzione del 2-3 per cento dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub>. E per migliorare l'atten-

zione dei conducenti alla riduzione dei consumi di carburante, sul display al centro del cruscotto vengono fornite informazioni sui consumi correnti e cumulativi.

L'adozione di pistoni e fasce elastiche di nuova concezione assicura ulteriori riduzioni degli attriti interni, migliorando l'efficienza del propulsore. I sistemi di iniezione del carburante e di lubrificazione con olio sono stati ottimizzati a tale scopo, così come è stato ulteriormente affinato il sistema di gestione del motore. Daf è il primo costruttore del settore dei veicoli industriali a utilizzare l'incapsulamento non soltanto per il turbocompressore ma anche per il gruppo del collettore di scarico. Ne conseguono ulteriori mi-

glioramenti nella gestione dell'aria grazie a una maggiore efficienza del turbocompressore. Le migliorie apportate al propulsore MX si traducono in una riduzione del 3 per cento circa dei consumi di carburante e delle emissioni di anidride carbonica, a seconda delle condizioni e dell'applicazione.

Come freno di rallentamento è stato selezionato il freno motore MX che permette di ridurre i consumi e di migliorare la capacità di carico. Tutti i modelli CF85 e XF105 ATe vengono anche forniti in abbinamento alla formazione per conducenti DAF EcoDrive, valido contributo per il contenimento dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> reali in media del 3-5 per cento.

NISSAN / Da un Protocollo d'Intesa con Hitachi e Incj nasce una nuova società

## L'UNIONE FA LA FORZA

UniCarriers Corporation è chiamata a sostenere e sviluppare l'attuale business nel settore dei carrelli elevatori, approfittando della domanda crescente nei mercati emergenti.

TOKYO - Anche il mercato dei carrelli elevatori sta affrontando le conseguenze di una crisi economica che sta facendo letteralmente impazzire gli analisti finanziari. Anche gli operatori di questo settore, legato strettamente a quello dell'edilizia, che in Europa sta conoscendo una crisi senza precedenti, stanno cercando misure di protezione: come difendersi? In che modo proseguire con gli investimenti, pur necessari, ma facendo i conti con un grafico degli introiti in continua discesa in Europa ma in crescita nei mercati emergenti?

Nissan in questo segmento ha promosso e ottenuto una forte convergenza con uno dei più grandi attori del settore dei carrelli elevatori e un'organizzazione pubblica-privata che si occupa del rilancio delle aziende nipponiche: INCJ (Innovation Network Corporation of Japan), Hitachi Construction Machinery e Nissan Motor hanno siglato un Protocollo d'Intesa per l'integra-

zione delle proprie attività di produzione di carrelli elevatori, gestite dalle controllate di Hitachi Construction Machinery e Nissan (vale a dire TCM Corporation e Nissan Forklift, ovvero le due società controllate), in una nuova società che sarà costituita e gestita principalmente da INCJ. L'obiettivo di INCJ, Hitachi Construction Machinery e Nissan è giungere quest'anno a un accordo definitivo e giuridicamente vincolante e, previo ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte delle autorità governative, fare in modo che le controllate di Hitachi Construc-

tion Machinery e Nissan siano integrate e operative nella nuova società entro la primavera. Tutto il capitale azionario emesso dalle controllate sarà trasferito alla nuova società, nella quale INCJ investirà un ulteriore capitale pari a 30 miliardi di yen (circa 400 milioni di dollari Usa). La maggioranza delle azioni con diritto di voto della nuova società sarà detenuta da INCJ, mentre la quota spettante a Hitachi Construction Machinery e Nissan sarà proporzionale al trasferimento azionario delle rispettive controllate.

Per il mercato globale dei car-

relli elevatori si prevede non solo un recupero dagli effetti della crisi finanziaria ma anche una forte crescita futura, trainata dalla domanda nei mercati emergenti. Alla luce delle più severe misure antinquinamento introdotte nei Paesi sviluppati, cresce il bisogno di prodotti eco-sostenibili che sappiano rispondere alle nuove normative in materia di emissioni. Molti produttori giapponesi di carrelli elevatori, benché dotati di eccellenti capacità tecnologiche, non hanno le dimensioni sufficienti a conquistare quote di mercato e pertanto ricorrono a operazioni strategi-

che quali fusioni, acquisizioni e ristrutturazioni per farsi strada nei mercati emergenti e in crescita.

In questo contesto, la nuova società sarà impegnata non soltanto a sostenere e sviluppare l'attuale business, ma anche ad aggiudicarsi una significativa quota di mercato nei paesi in crescita, dove il panorama competitivo è ancora in evoluzione. A tale scopo verranno anche stanziati ingenti risorse nei mercati emergenti, quali i Paesi asiatici, e in settori promettenti, come quello delle tecnologie "verdi".

Il Protocollo d'Intesa ha come scopo quello d'integrare le controllate nella nuova società per prepararla alla crescita futura e non è finalizzato alla vendita azionaria. Il consolidamento delle risorse derivanti dall'integrazione, insieme all'ulteriore investimento da parte di INCJ, consentirà alla nuova azienda di conseguire un livello di sviluppo altrimenti non realizzabile dalle singole società. La denominazione della nuova società sarà "UniCarriers Corporation" e alla funzione di rappresentante sarà nominato Satoru Omori, classe 1961, ex presidente di Uniden Corporation.

Costituito nel luglio 2009, INCJ è un fondo pubblico-privato che fornisce supporto finanziario, tecnologico e gestionale ad attività imprenditoriali di ultima generazione. Compito specifico di INCJ è sostenere progetti che, nei diversi settori dell'economia, uniscono tecnologie e competenze per realizzare innovazione.

# Efficienti in strada, efficienti nel lavoro.



## Dati alla mano l'EfficientLine compensa gli aumenti del gasolio.

“Con l'introduzione di 4 nuovi EfficientLine nella nostra flotta confidavo di ottenere delle prestazioni positive, ma i dati riscontrati sono andati oltre le aspettative. La media di 3,6 km/l su rotte di ampio raggio contribuisce non poco a compensare gli aumenti del costo del carburante. Risultati il cui

merito va sia al corso di guida per gli autisti, sia ai numerosi accorgimenti tecnici tra cui il limitatore di velocità: ho verificato di persona che con gli 85 km/h non si perde produttività rispetto a chi va più veloce.”  
- Luca Vincenzi, Logiver S.r.l. (VR).



Con il premio “Madame Commerce de France”, l'Amministratore delegato della concessionaria Renault Trucks si conferma una donna manager dinamica e competente. “Ma sarei stata - dice - molto più gratificata da un utile di bilancio, che purtroppo a causa della crisi non vedo da tempo”.

Paolo Altieri

**PERO** - Prestigioso riconoscimento per Claudia Belmonte, Amministratore delegato di CVR Spa, concessionaria Renault Trucks, che ha ricevuto il Madame Commerce de France, assegnato dal Conseil Européen Femmes Enterprise et Commerce, sotto il patronato del Presidente della repubblica francese.

“Un comitato esclusivamente femminile - spiega l'imprenditrice lombarda - ogni due anni assegna riconoscimenti a varie categorie d'impresе e a una rappresentante per ogni Paese europeo. Si tratta di un premio importante, anche se sarei stata più gratificata da un utile di bilancio, cosa che non vedo da tempo, consegnato per il mio operare in un ambito prettamente maschile”.

**I tempi cambiano ma oggi stupisce ancora che una donna si trovi alla guida di un concessionario di veicoli industriali. È così difficile?**

“Essere una donna non lo rende più difficile. Si tratta per tutti di un lavoro articolato e più complesso di molti altri. Non so se per uomo sia più facile. Da parte mia ho incontrato naturalmente difficoltà ma non credo per il fatto di essere donna. Ognuno poi ci mette quello che ha e le caratteristiche femminili qualcosa in più portano. Forse ho scontato un po' di diffidenza all'inizio, il che ci sta, poi però quando vale la competenza ci si dimentica di avere davanti un uomo o una donna”.

**Da cosa deriva la sua scelta di lavorare nella concessionaria di famiglia?**

“Non ci sono arrivate subito, quando ho finito gli studi ho iniziato un mio percorso e l'ingresso in CVR non era scontato. Mio fratello mi ha invitato a ragionare sulla questione e ho fatto una scelta. Quando poi lui è scomparso ho dovuto prendere in mano l'intera struttura”.

**Alla vostra zona storica, che comprende buona parte di Milano, Monza, la Brianza e Lodi, avete da poco aggiunto le province piemontesi di Novara e Verbania.**

“Dove ci siamo strutturati nell'unico modo in cui era possibile, visti i tempi brevi in cui siamo dovuti subentrare, dopo la cessazione improvvisa dell'attività da parte del precedente concessionario. Si era di fatto creata l'opportunità di espandere la nostra area di competen-

za e avevamo l'urgenza di presidiarla, per cui abbiamo individuato un'officina molto conosciuta in quella parte di territorio, la Erga, già abituata a lavorare con costruttori importanti, e a conoscenza di come deve operare un'autorizzata. Sono subentrati all'attività di assistenza e subito dopo noi ci siamo strutturati con un punto vendita presidiato dal punto di vista commerciale. Abbiamo realizzato una miniatura di CVR e stiamo provando a farci conoscere sul territorio con tutta una serie di azioni che vanno dal mailing alla sponsorizzazione del Novara Calcio”.

**Un investimento importante.**

“Abbiamo bisogno di accentuare un po' la notorietà del marchio CVR. Renault Trucks in quelle province ha sempre avuto quote interessanti, nettamente al di sopra della media nazionale, con il precedente concessionario che era un'eccellenza della nostra rete. Purtroppo con i volumi attuali era impossibile mantenere quella struttura. Adesso siamo un po' scontando il passaggio di gestione e il buco momentaneo che si è creato. Dobbiamo gestire un problema di credibilità, e infatti stiamo lavorando sul recupero del rapporto con i clienti, sul farci conoscere per quello che siamo, anche se il nome CVR era già in parte noto. Il Novara calcio è un'attività



RENAULT TRUCKS / IMPORTANTE RICONOSCIMENTO ALL'AD CVR DI PERO

# Claudia Belmonte manager d'assalto

in linea con questo obiettivo e anche il posizionamento non è sbagliato: sono nuovi della serie A e noi della zona, hanno una grande affezione da parte del pubblico che è un po' l'approccio di Renault di essere molto vicini al cliente, sono come noi giovani, freschi, consapevoli di affrontare una sfida difficile”.

**Come sta andando?**

“I risultati non sono quelli sperati. C'erano molti clienti con mezzi conto proprio che sono spariti, è un territorio che si è drasticamente impoverito nel suo tessuto produttivo. I risultati quindi non sono eccellenti là come non lo sono qui. Quest'anno eravamo partiti bene, qualcosa avevamo recuperato fino a settembre, ed è un peccato che da allora si sia bloccato

tutto”.

**Lei è anche Presidente dell'associazione che raccoglie i dealer Renault Trucks, avrà quindi il polso generale della situazione.**

“Sì, anche se si tratta più di impressioni scambiate con i singoli colleghi. Prima sul territorio c'erano situazioni disomogenee, con realtà che continuavano a mantenere un buon livello di vendite, mentre ora la situazione è omogenea verso il basso. Altro dato preoccupante è il calo negli ultimi due mesi del post vendita, cioè del lavoro in officina, significa che i mezzi non circolano”.

**Eppure almeno a Milano ci si aspetta un'impennata dovuta ad esempio all'Expo.**

“Che è ancora virtuale, se n'è parlato tanto ma in realtà

non ci sono nuove opere ne investimenti, e neppure si sa cosa faranno in futuro e chi lo farà. A complicare le cose pesano i continui cambi di strategia sul tema ambientale, che non stanno portando a nulla. Un giorno per circolare devi avere almeno un mezzo Euro 4, quello dopo non serve più, rischiamo anche noi di fare la figura dei truffaldini, i clienti comprano un Euro 4 o un Euro 5 e poi pagano lo stesso l'ingresso in città. Come CVR nei commerciali siamo storicamente sempre stati ben posizionati, per noi valgono il 60 per cento del totale. Con il nuovo Master abbiamo fatto numeri importanti, è un ottimo prodotto, e in più siamo usciti con l'Euro 5 in anticipo rispetto alla concorrenza e ciò ci ha premiato. Da settembre però anche

in questo settore si è bloccato tutto, siamo scesi del 30 per cento”.

**Cosa vi aspettate per il 2012?**

“È impossibile fare una programmazione, bisogna ragionare su di un continuo just in time. Dovremo condividere con il costruttore quale sarà l'approccio migliore, perché da una parte ci sono le esigenze di Renault Trucks, dall'altra ci sono quelle della rete. Se non funziona neppure l'officina diventa tutto molto complicato. Tutta la rete è in difficoltà, nel corso degli anni abbiamo fatto investimenti importanti, per essere in grado di fornire un certo tipo di servizio e garantire alti standard qualitativi. Tutto questo al di sotto di certi volumi non è sostenibile, tutti stiamo ricapitalizzando, investendo ma dobbiamo cercare anche altre fonti di redditività, il che è difficile in un mercato così saturo. Dove andiamo a scontrarci con strutture che non hanno la nostra qualità ma chiedono al cliente molto meno, piccole officine senza attrezzatura e con minore qualità”.

**Quale può essere una soluzione?**

“Siamo pronti a ulteriori difficoltà, a momenti ancora difficili, pur se ci saranno sicuramente defezioni. Ci siamo adattati a una nuova situazione, a una marginalità ridotta, puntando molto sul servizio. Il valore tecnico del prodotto non è infatti più la leva che muove il trasportatore, forse vale più il servizio, il pacchetto che uno offre e su questo Renault Trucks negli ultimi anni ha lavorato molto, e preteso da noi forti investimenti. Del resto, in Italia il trasporto non può prescindere dalla gomma e quindi il lavoro di officina dovrà in qualche modo riprendere”.



Sopra, la sede della concessionaria Renault Trucks CVR Spa. In alto, la cerimonia di consegna del premio “Madame Commerce de France” a Claudia Belmonte (seconda da destra), Amministratore delegato dell'azienda di Pero, in provincia di Milano.

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

EDIZIONE LIMITATA  
RENAULT MAGNUM LEGEND

## Guidate la leggenda

Comfort, potenza ed eleganza, con Renault Magnum Legend ogni viaggio diventa un privilegio esclusivo.

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



I diritti d'immagine di STEVE MCQUEEN sono utilizzati su concessione di Chadwick McQueen e The Terry McQueen Testamentary Trust, rappresentati in esclusiva da GreenLight. Photographic copyrights: © 1978 Larry Kastendiek, Inc.  
Renault Trucks SAS capitale di 50 000 000 - 954 506 077 RCS Lyon.

  
**RENAULT  
TRUCKS**

Oltre il 12 per cento la quota Daf nel settore dei pesanti

## ANCHE IN ITALIA CONTINUO INCREMENTO

**PEDEMONTE DI VALPOLICELLA** - In Italia, in un mercato leggermente cresciuto nel 2011 a poco meno di 15mila unità per quanto riguarda i veicoli industriali oltre le 15 tonnellate ma diminuito in quello da 6 a 14,9 tonnellate, Daf Trucks, a tutto agosto, registrava una quota di circa il 3 per cento nel comparto 6-14,9 t e di oltre il 12 per cento in quello oltre le 15 t. Significativo lo sviluppo del business dei ricambi di Paccar Parts che chiude il 2011 con un fatturato di 33,7 milioni di euro.

L'anno da poco concluso è stato ricco di eventi e iniziative: oltre alla

presentazione della Limited Edition XF105, Daf Trucks ha portato al successo il programma Daf Experience con le flotte, ha rafforzato la relazione con gli allestitori, ha organizzato eventi di rilevanza nazionale e regionale, training per autisti per la guida ecologica e sicura. In particolare, le sessioni di Ecodriving sono state 32 e hanno coinvolto flotte e singoli dealer per un totale di 430 autisti formati, il 220 per cento in più del 2010. I performanti risultati ottenuti si sintetizzano nella riduzione del 15 per cento nei consumi e nell'aumento dell'11 per

cento della velocità media.

Nel 2012 verranno introdotti corsi di Ecodriving per la gamma LF e gli autotelai. Importante anche il recruiting di nuovi venditori della rete, che proseguirà nel 2012. Nel triennio 2008-2011 Daf Trucks ha investito ben 22,5 milioni di euro nell'ampliamento e rinnovamento della rete dei concessionari, con 16 progetti portati a termine. Da ottobre 2010 a ottobre 2011, infine, Paccar Financial Italia ha messo a segno il 42,2 per cento di contratti.

PACCAR / OFFENSIVA DELLA MULTINAZIONALE AMERICANA E DELLA CONTROLLATA DAF TRUCKS

## Dinamismo a tutto campo

La multinazionale americana e uno dei suoi più importanti brand di riferimento spingono sul pedale dell'acceleratore per affrontare di petto la crisi economica internazionale e incrementare la presenza sui mercati truck mondiali. Russia, Brasile e Oriente negli ambiziosi piani di sviluppo.

Nei Paesi dell'Unione Europea le vendite sono state 17.957, l'89 per cento in più, nei Paesi non UE il totale ammonta a 2.550 unità, il 229 per cento in più.

IL MERCATO  
PROSSIMO VENTURO

Il 2011 non è stato l'ultimo anno a riservare poco piacevoli sorprese all'economia europea. Si prevede infatti, per quanto riguarda l'Unione, una diminuzione del tasso di crescita del Pil dal già modestissimo 1,6 per cento all'ancora più ridotto 0,8 per cento del 2012. Continuerà dunque il clima di incertezza causata dalla crisi dovuta al debito pubblico sovrano degli stati membri dell'Unione. La disoccupazione è arrivata a quota 9,5 per cento, con l'Italia al di sotto della media con l'8 per cento.

Per Daf Trucks, il 2011 si chiude e il 2012 si apre con un portafoglio ordini in leggero calo. Nei Paesi dell'Unione Europea il comparto veicoli industriali ha risentito positivamente della ripresa del mercato di sostituzione, che ha fatto aumentare a 240mila i volumi di vendita di truck oltre le 15 tonnellate dopo il fortissimo calo registrato nel 2009 e 2010. Aumento a oltre 50mila unità anche per i veicoli da 6 a 15 tonnellate.

Fino a ottobre, nel segmento 6-14,9 tonnellate di Ptt, Daf Trucks ha registrato una market share dell'8 per cento all'interno dell'Unione Europea, posizionandosi dietro a Mercedes-Benz (circa 30 per cento), Iveco (circa 25 per cento) e Man (20 per cento) e prima di Renault e Volvo.

Nel comparto oltre le 15 tonnellate, Daf Trucks deteneva a ottobre una quota del 15,5 per cento, dietro Mercedes-Benz, posizionata oltre il 18 per cento, Volvo e Man. Seguono Daf, nell'ordine, Scania, Renault e Iveco.

Marco Chinicò

**PEDEMONTE DI VALPOLICELLA** - Paccar e la controllata Daf Trucks hanno da tempo intrapreso la strada della grande offensiva internazionale, mettendo a segno importanti risultati dal punto di vista commerciale. Per fare il punto della situazione, con particolare riferimento all'Italia, lo stato maggiore di Daf Veicoli Industriali ha organizzato un incontro con la stampa specializzata nella suggestiva cornice della tenuta Tommasi

importantissimo nei piani strategici di Paccar. Nella grande nazione sudamericana, la crescita del Prodotto interno lordo è stimata al 4 per cento nel 2011 mentre l'inflazione è attestata al 7,2 per cento. Per quanto riguarda il settore dei veicoli industriali, si registra un aumento degli ordini di veicoli e del tasso di produzione grazie alla crescita delle merci trasportate; crescita del 5,3 per cento. Due fenomeni a corollario di questa situazione sono la sostituzione dei vecchi veicoli e la diminuzione delle difficoltà dei fornitori.

di uno stabilimento produttivo. Sul mercato russo si prevede una crescita a 120mila unità dei trucks oltre le 15 tonnellate consegnati nel 2015. In Russia, Daf Trucks ha inaugurato nell'aprile scorso una nuova sede ed è allo studio la fattibilità di un impianto di assemblaggio locale: il marchio olandese conta di raggiungere le 6mila unità immatricolate nel 2015. In Africa, Daf Trucks è attiva in Marocco, Nigeria e Angola. Nel continente nero l'aumento dei volumi previsti dal 2011 al 2012 sarà da 800 a 1.000 unità mentre in

potrà essere raggiunto grazie al lavoro di una rete di 25 dealer che copriranno 100 località del Brasile. In Cina, il più grande mercato di veicoli industriali al mondo con il 46 per cento delle immatricolazioni totali, Paccar attualmente vende motori delle famiglie PR e MX ad aziende produttrici di autobus.

Un importante accordo è stato siglato con Tatra, di cui Daf ha acquisito il 19 per cento della quota azionaria. A Tatra vengono consegnati componenti per il nuovo veicolo off road progettato dal costruttore ceco. Si tratta

di cabine della gamma Daf CF e motori della famiglia Paccar MX. Sul veicolo sarà presente il logo "powered by Daf". Inoltre, la rete dei dealer del marchio olandese potrà commercializzare il nuovo truck Tatra. Le previsioni indicano un potenziale di mercato nell'Unione Europea di 7.500 unità.

Nella prima metà del 2011, Daf ha consegnato 20.507 veicoli delle gamme CF e XF in tutto il mondo, con una crescita del 99 per cento rispetto allo stesso periodo del 2010, quando le consegne erano state 10.300.



Paolo Starace, Amministratore delegato Daf Veicoli Industriali

Wine a Pedemonte di Valpolicella, in provincia di Verona.

BRASILE  
IN CRESCITA

Data la difficile situazione in cui versano i mercati, l'analisi sull'andamento del settore veicoli industriali, e nello specifico di Paccar e Daf Trucks, non poteva che partire da considerazioni generali sulla congiuntura economica. Negli Stati Uniti, Paese dove ha sede la multinazionale Paccar, si sta assistendo a una debole ripresa economica, con una crescita del Pil dell'1,6 per cento. La crisi interessa principalmente il settore immobiliare e occupazionale e al di là dell'Oceano c'è apprensione circa la stabilità finanziaria e il declassamento del rating della superpotenza mondiale. Di diverso avviso il Brasile, Paese

A tutto settembre, Paccar ha registrato un fatturato di 11,5 miliardi di dollari, il 59 per cento in più. Il reddito netto è cresciuto addirittura del 148 per cento a 715 milioni di dollari. Nella suddivisione per aree dei redditi della multinazionale, nel 1999 il 57 per cento del totale era assicurato dal mercato degli Stati Uniti, il 29 per cento dall'Europa e il 14 per cento dal resto del mondo. Nel 2011 i rapporti di forza sono cambiati: la quota degli Stati Uniti è scesa al 51 per cento, quella europea è aumentata al 33 per cento e quella del resto del mondo al 15 per cento.

Al di fuori dell'Europa, le potenzialità di aumento dei volumi di vendita di Paccar si concentrano in Russia con Daf, in Africa e Medio Oriente, in Cina e India e in Brasile, dove Paccar sta procedendo alla costruzione



Medio Oriente si passerà da 1.100 a 1.250 unità. Daf ha un nuovo importatore in Arabia Saudita e partner qualificati negli Emirati Arabi Uniti, in Kuwait e Qatar. Mercato fortemente in espansione quello turco, dove si prevede per la Casa di Eindhoven un aumento dei volumi dai 1.350 del 2011 ai 1.700 del 2012. In Brasile, l'avvio della produzione locale è attesa per il 2013, quando verrà completato il nuovo impianto di assemblaggio di Ponta Grossa che occupa una superficie di 31mila metri quadrati e ha richiesto un investimento di 200 milioni di dollari. La produzione Daf utilizzerà il 60 per cento di componentistica locale. Le gamme interessate saranno XF, CF e LF. Il volume interno del mercato brasiliano dei veicoli industriali oltre le 6 tonnellate vale oggi 170mila unità. Daf Trucks ha come obiettivo una quota mercato del 10 per cento, il cui target



Il marchio Daf ha sempre più un ruolo strategico nei piani di espansione della multinazionale Paccar. Il costruttore olandese continua a essere protagonista in Europa e negli altri mercati.

Massimiliano Campanella

**GRAZ** - Che la sostenibilità ambientale sia un tema caro ormai a tutti i costruttori è cosa nota. La crisi economica tra i suoi effetti devastanti ne contiene almeno uno positivo: ha contribuito a far sì che il rispetto per l'ambiente, soprattutto sul piano del risparmio energetico e su quello dei carburanti alternativi, sia diventato un'assoluta priorità. Ma il rispetto per l'ambiente e l'approccio ecologico passano anche attraverso un aspetto non sempre considerato a dovere da nessuno degli attori del trasporto individuale e collettivo. Si tratta dell'inquinamento acustico. E non è cosa da poco. Si pensi ad esempio a una grande azienda, tra i cui stabilimenti viaggiano centinaia di camion al giorno e i cui terminali ferroviari sono il riferimento delle operazioni di logistica e approvvigionamento. Un'attività che ha un impatto significativo su tutta l'area circostante. E se quest'azienda fa il turno di notte? Immaginate il disturbo sul riposo notturno dei residenti. È per questo che l'azienda austriaca Magna Steyr ha deciso di sostituire 30 camion diesel della sua flotta con unità del modello Mercedes-Benz Eonic NGT, equipaggiate con trasmissione completamente automatica Allison, dopo averne testato per oltre un anno un'unità presso la sua divisione logistica di Graz, in Austria.

L'Eonic, di proprietà della compagnia di trasporti austriaca Frikus, è stato il primo di questo tipo a prestare servizio nel Paese. Fa parte del progetto di ricerca Clean Heavy Duty (trasporto ecologico di carichi pesanti), diretto dal professor Ernst Pucher dell'Università di Tecnologia di Vienna. Un progetto finanziato dal Ministero Federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia austriaco, dal territorio della Styria e dall'Ufficio per l'Am-

MERCEDES-BENZ / OPERAZIONI DI LOGISTICA ANCHE DI NOTTE CON LE TRASMISSIONI AUTOMATICHE ALLISON

# Silenzio, passa Eonic



biente della città di Graz. I risultati dei test sono sorprendenti: l'emissione di gas inquinanti dell'Eonic NGT 1828 si è ridotta in maniera considerevole (circa il 20 per cento in meno di CO2 e 30 per cento in meno di NO2) a fronte di minori consumi (10 per cento) e costi per il carburante (20 per cento). Le emissioni acustiche si sono rivelate inferiori del 50 per cento rispetto a quelle prodotte da un veicolo diesel.

## ACUSTICA OTTIMIZZATA

Magna Steyr ha sede a Oberwaltersdorf ed è una delle aziende più grandi della regione di Graz. Circa cento camion viaggiano tutti i giorni tra i suoi

stabilimenti e i terminali ferroviari e ognuno percorre 320 km al giorno, per un totale di circa 32mila km, con consumi di circa 10mila litri di gasolio. Magna Steyr ha ritenuto che l'utilizzo di veicoli ecologici e silenziosi avrebbe portato vantaggi tangibili sia alla comunità locale sia all'azienda. Il motore dell'Eonic a gas naturale, certificato EEV per emissioni addirittura inferiori a quelle stabilite per legge, consente la circolazione dei veicoli anche in Ztl (Zone a traffico limitato). Inoltre, la reintroduzione del lavoro su tre turni, compreso quello notturno, alla Magna Steyr sarà più semplice grazie alla silenziosità garantita dagli Eonic a gas naturale.

L'Eonic NGT, spinto da un

motore OM 906 da 6.9 litri a gas naturale erogante 205 kW (279 cv) di potenza, è allestito esclusivamente con una trasmissione completamente automatica Allison 3500R a sei velocità. Nonostante sia già considerato un veicolo silenzioso, i livelli acustici sono stati ulteriormente ridotti da 77 dBA a 72 dBA, grazie all'ottimizzazione del motore, alla trasmissione automatica e all'isolamento acustico. Questi valori eccezionali rendono la rumorosità di un Eonic NGT paragonabile a quella di un'automobile. I veicoli Eonic sono disponibili nelle configurazioni a due, tre e quattro assali, rispettivamente su veicoli dal peso lordo di 18, 26 e 32 t. In base al telaio, il motore può variare da un OM 906 LA a sei cilindri in linea con potenza da 175 kW (238 cv) a 210 kW (286 cv) a un motore OM 926 LA da 240 kW (326 cv). Dal 2002 è disponibile in alternativa alla propulsione diesel il motore a gas naturale.

## TRASMISSIONE EFFICIENTE

Sin dal debutto dell'Eonic, nel 1998, la Serie 3000 di Allison (con rallentatore opzionale) ha assicurato al veicolo una trasmissione di potenza silenziosa, affidabile ed efficiente. "Le trasmissioni Allison - ha affermato Michael Dietz, responsabile commerciale di Mercedes-Benz Veicoli Speciali, alla consegna dell'Eonic numero 10mila nel febbraio 2011 a Woerth - sono caratterizzate da un'elevata efficienza, abbinata a una manutenzione minima e semplice; ecco perché abbiamo deciso di renderle standard sull'Eonic. Sono state un fattore chiave per il successo del veicolo". Moltiplicando la coppia del motore allo spunto, il convertitore di coppia Allison compensa in maniera efficace la caratteristica di coppia più debole del motore a gas naturale, fornendo uno spunto superiore e una migliore accelerazione. Inoltre, gli ingranaggi elicoidali delle trasmissioni Allison sono progettati per un'operatività più dolce e silenziosa.

Allison Transmission è il principale costruttore mondiale di trasmissioni completamente automatiche per veicoli com-

“

Al fine di reintrodurre il turno notturno, l'azienda austriaca Magna Steyr ha sostituito 30 camion diesel col modello a gas naturale, che garantisce emissioni acustiche inferiori del 50 per cento.

## La carta d'identità

**Cognome** - Mercedes-Benz  
**Nome** - Eonic 1828 NGT  
**Motore** - Motore a gas naturale OM 906 LAG.  
**Potenza max motore** - 205 kW (279 cv).  
**Peso operativo lordo** - 28 tonnellate.  
**Trasmissione** - Automatica Allison Serie 3500R, a 6 velocità.  
**Normativa emissioni allo scarico** - EEV.

merciali medi e pesanti, veicoli tattici militari medi e pesanti per le forze armate statunitensi e sistemi a propulsione ibrida per autobus. Le trasmissioni Allison sono impiegate in numerose applicazioni: veicoli stradali (per distribuzione, raccolta rifiuti, movimento terra, emergenza e antincendio), autobus (principalmente urbani e scuolabus), attrezzature fuoristrada e cava-cantiere (principalmente per il settore energetico e mine-

riario) e veicoli militari (gommati e cingolati).

Fondata nel 1915, Allison ha sede principale a Indianapolis, in Indiana, negli Usa, e un organico di circa 2.750 dipendenti. Altre sedi di area con personale specializzato sono in Cina, nei Paesi Bassi, in Brasile, in India e in Giappone. Con una presenza globale in 80 Paesi, Allison ha una rete di oltre 1.500 distributori indipendenti e concessionari.

## PANORAMA

È il Corridoio 24 da Genova a Rotterdam

## AL VIA GENOVA FAST CORRIDOR

**GENOVA** - Il progetto Tiger entra nel vivo. I partner si sono riuniti alla fine dello scorso anno ad Amburgo in occasione della manifestazione Intermodale Europa 2011. Tiger, supportato dalla Commissione Europea, ha l'obiettivo di decongestionare il traffico nei porti europei con nuove soluzioni operative, favorendo la multi modalità. Parte integrante del progetto è il Genoa Fast Corridor che riguarda il Corridoio 24 Genova-Rotterdam. Il Porto di Genova è situato in una posizione strategica ideale come sbocco sul mare delle merci provenienti e dirette verso l'Europa centrale e settentrionale. La conformità geografica del territorio, caratterizzato dai rilievi appenninici a poca distanza dal mare, riduce la disponibilità di aree in cui stoccare i container in arrivo. Per sopperire a questa mancanza è stato creato il dry port Rivalta Terminal Europa, a Rivalta Scrivia (AL).

Quali sono gli obiettivi del Genoa Fast Corridor? Al punto uno c'è la decongestione del Porto di Genova per cui si è pensato all'utilizzo della rete ferroviaria e delle infrastrutture del dry port nell'entroterra; secondo obiettivo è un servizio door to door di elevata qualità grazie alle soluzioni intermodali e alle tecnologie computerizzate; terzo, un'importante riduzione dei tempi di transito delle merci all'interno del Porto di Genova utilizzando i tool "extended port" e "railway dry port"; quarto, una diminuzione dell'impatto ambientale nel trasporto door to door grazie all'uso di servizi di train shuttle fino al dry port o alla destinazione finale. I partner del progetto Genoa Fast Corridor sono Regione Liguria, Genova Port Authority (GPA), Rivalta Terminal Europa (RTE) e Terminal San Giorgio. Inoltre P&T e Novaconsult costituiscono il segretariato tecnico, mentre CircleCap e NewDeal sono i fornitori tecnici. Il progetto prevede tutta una serie di innovazioni tecniche che facilitano le attività della catena logistica intermodale. La fase successiva del progetto è Tiger Demo (Trans-Rail Integrated Goods Europe-Express Routes Demonstrators), follow up del progetto pilot che viene esteso in termini di lunghezza, durata e operazioni, integrando un'ulteriore componente ferroviaria, al fine di diventare un esempio da poter riprodurre su larga scala.



L'Eonic NGT, con motore OM 906 da 6.9 litri a gas naturale erogante 205 kW (279 cv) di potenza, è allestito esclusivamente con una trasmissione completamente automatica Allison 3500R a sei velocità.

MERCEDÉS-BENZ / AERO-TRAILER PER LA RIDUZIONE DI CONSUMI ED EMISSIONI

# Autocarro e rimorchio, simbiosi riuscita



Già il nuovo Actros si distingue in quanto a economia ed efficienza. Ma è possibile ottenere ancora di più integrando alle qualità dell'autocarro quelle di un avveniristico rimorchio. Aero-Trailer è un rimorchio dall'armonioso design fantascientifico ma dall'efficienza reale.

Fabio Basilico

**KORTRIJK** - I costruttori di truck sono tutti impegnati sul fronte della riduzione di consumi ed emissioni. È ormai una pratica consolidata e nel contempo una scelta obbligata. In particolare, Mercedes-Benz ha voluto dimostrare, con uno studio di design, che è possibile ridurre ulteriormente i già bassi consumi di carburante e quindi le emissioni di CO<sub>2</sub> dei moderni autocarri come il nuovo Actros. Lo studio di design si chiama Aero-Trailer, un rimorchio che ha nell'aerodinamica il suo pilastro concettuale. Aero-Trailer è stato presentato in anteprima all'edizione 2011 della fiera Trailer 2011 di Kortrijk, in Belgio. Per l'occasione Daimler Trucks ha organizzato un interessante

simposio su Truck & Trailer per fare il punto delle ricerche su autocarro e rimorchio.

## STRADA IN DISCESA

Con Aero-Trailer la resistenza aerodinamica scende del 18 per cento, il consumo di carburante di quasi il 5 per cento. Sono numeri importanti che mettono in evidenza la bontà dell'esperimento. Nello studio "Aero-Trailer" confluisce tutto il know-how dei progettisti e degli esperti in aerodinamica di Mercedes-Benz. Già per il nuovo Actros sono riusciti a migliorare la resistenza aerodinamica rispetto al modello precedente, riducendola del 12-15 per cento secondo la versione. Partendo da queste basi, i designer hanno ora dato forma a un rimorchio adeguato, adottando

numerose accorgimenti che abbattano nettamente la resistenza aerodinamica dell'intero autotreno. Un elemento di giunzione applicato sulla parte anteriore del rimorchio riduce la distanza dalla motrice, facendo scendere dell'1 per cento la resistenza aerodinamica. Contribuiscono per un altro 8 per cento i rivestimenti laterali, che si presentano lievemente rastremati nella parte anteriore e sono caratterizzati posteriormente da un'apertura che convoglia il flusso d'aria in direzione del prominente diffusore posteriore. Quest'ultimo ha la forma di un parallelogramma e si raccorda al rivestimento del sottoscocca, migliorando la resistenza aerodinamica dell'1-2 per cento.

Un aspetto fondamentale dello studio aerodinamico è l'appendice posteriore rastre-

mata, che misura poco più di 400 mm in lunghezza ed è costituita da elementi ripiegabili per agevolare l'accesso al vano di carico. Con questa appendice la resistenza aerodinamica migliora di un altro 7 per cento. È del 18 per cento circa la riduzione della resistenza aerodinamica ottenuta con Aero-Trailer. Nelle reali condizioni d'impiego su strada questo valore corrisponde a un abbattimento dei consumi pari a quasi il 5 per cento. E tenuto conto di una percorrenza tipica di un truck del trasporto di linea di 150mila km è possibile risparmiare ogni anno circa 2mila litri di gasolio e non immettere nell'ambiente oltre 5 t di CO<sub>2</sub>.

Un aspetto fondamentale del rivoluzionario Aero-Trailer è che le dimensioni del vano di carico non subiscono alcuna variazione. Per il tra-

sporto delle merci il rimorchio continua a mettere a disposizione i consueti 13,6 m di lunghezza, 2,55 m di larghezza e un'altezza complessiva di 4 metri. L'unico limite dell'Aero-Trailer è costituito dalla sua lunghezza esterna che, a causa dell'appendice posteriore, supera di quasi mezzo metro la misura massima oggi consentita. Il prolungamento della coda non compromette tuttavia la maneggevolezza e la manovrabilità. Per Mercedes-Benz non resta che appellarsi al legislatore, che già ha concesso deroghe di simile entità per le sponde di carico o i carrelli elevatori trasportabili.

Mercedes-Benz ha posto grande attenzione sul progetto Aero-Trailer, diventato il portabandiera della nuova iniziativa "Truck and Trailer 7plus" promossa dal costruttore tede-

sco, che punta a un'altra netta riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni degli autotreni attraverso un approccio unitario nei confronti dell'autocarro e del suo rimorchio.

## TRUCK DEI RECORD

Alla base della formula "Truck and Trailer 7plus" ci sono i minori consumi del nuovo Actros, scesi di oltre il 7 per cento rispetto al modello precedente, peraltro già noto per la sua parsimonia. Con 25,1 litri/100 km contro i 27,1 litri/100 km precedenti, la nuova generazione dell'ammiraglia dei pesanti della Stella ha totalizzato nel "Record Run" una riduzione dei consumi del 7,6 per cento. Mercedes-Benz ha rilevato i valori sotto la supervisione di arbitri

Innovativi, leggeri e affidabili: le soluzioni Mercedes-Benz TrailerAxleSystems

## GLI ASSALI CHE AUMENTANO LA REDDITIVITÀ

**KORTRIJK** - DCA Airmaster è l'unico assale al mondo con serbatoio dell'aria integrato. Sviluppato da Mercedes-Benz TrailerAxleSystems, DCA Airmaster immagazzina al suo interno l'aria compressa per l'impianto frenante e le sospensioni pneumatiche. Il volume del serbatoio di aria compressa per ciascun assale raggiunge i 40 litri; quindi non sono più necessari i serbatoi tradizionali dell'aria compressa disposti su semirimorchio o rimorchio. Questa funzione aggiuntiva permette di risparmiare spazio sotto il semirimorchio e fino a 50 kg di peso. E nonostante il serbatoio per l'aria compressa integrato, l'assale DCA Airmaster non pesa più dell'assale per semirimorchi DCA Weightmaster, notoriamente leggero. Nella versione più leggera per i semirimorchi più diffusi il peso è di appena 395 kg.

Il DCA Weightmaster è il modulo base di tutta la famiglia di assali da 9 tonnellate di Mercedes-Benz TrailerAxleSystems e viene impiegato in quasi tutti i semirimorchi. Da questo modello è derivato il DCA Megamaster, studiato specificamente per i megatrailer con 3 metri di altezza interna utile. Entrambi gli assali sono disponibili con convessità ET 120 ed ET 0 e per ruote da 19,5 e 22,5 pollici con diametro dei dischi freni pari a 370 mm o 430 mm. Il corpo dell'assale di entrambe le versioni integra rispettivamente braccio longitudinale, tubolare dell'assale, flangia del freno e fusello in una struttura compatta. Inoltre, ha una durata estremamente lunga ed è molto leggero. Un altro vantaggio è costituito dal fatto che tutto l'assale è formato da soli 120 pezzi circa: ciò non solo diminuisce i costi di produzione, ma aumenta la longevi-

tà del prodotto e riduce al minimo i costi di assistenza.

Il nuovo assale sterzante per semirimorchi DCA Steermaster completa la famiglia DCA. DCA Steermaster è il modello più recente e al tempo stesso particolarmente leggero. Si tratta di un comune gruppo di assali per semirimorchi a tre assi, costituito da due DCA Weightmaster e da un DCA Steermaster, che ha un peso nettamente inferiore rispetto al prodotto più leggero della concorrenza. Questo incremento del carico utile è particolarmente redditizio nei trasporti in cui il peso è essenziale, soprattutto nei semirimorchi cisterna, con silo e nell'edilizia. Allo stesso tempo, il DCA Steermaster aumenta nettamente la maneggevolezza del semirimorchio grazie a un angolo di sterzata massimo di 16 gradi. La ridotta abrasione dei pneumatici in curva diminuisce l'usura delle gomme e il consumo di carburante di circa il 3 per cento per un autoarticolato da 40 t. Con una percorrenza tipica di 150mila km nel trasporto di linea, il risparmio di gasolio è di oltre mille litri l'anno, con una netta diminuzione dei costi e delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il DCA Steermaster si può abbinare a tutte le versioni e altezze della famiglia DCA.

Tra le attuali novità miranti al perfezionamento dei suoi prodotti, Mercedes-Benz TrailerAxleSystems propone la predisposizione degli assali per semirimorchi DCA Weightmaster e DCA Megamaster all'installazione di un sistema di gonfiaggio pneumatici. Il sistema è collegato all'alimentazione dell'aria compressa del trailer. L'aria compressa viene trasportata secondo necessità attraverso l'assale per rimorchio alle valvole dei pneumatici. Se si verifica

una perdita di pressione in uno pneumatico, il sistema di gonfiaggio la compensa automaticamente. I vantaggi sono evidenti: attraverso il monitoraggio costante della pressione, la durata delle gomme viene prolungata al massimo e contemporaneamente si riducono i consumi di carburante. Il regolare controllo della pressione dei pneumatici, eseguito dall'autista con un notevole dispendio di tempo, può quindi essere evitato, limitando al minimo i costosi tempi di fermo e di riparazione dovuti alle forature. La fitta rete di oltre 2mila Punti di assistenza Mercedes-Benz in tutta Europa svolge qualsiasi intervento di manutenzione e riparazione sugli assali Mercedes-Benz TrailerAxleSystems. Con la MercedesServiceCard per i trailer montati su assali Mercedes-Benz lo spedizioniere può pagare tutti i costi dell'officina di assistenza Mercedes-Benz, a prescindere dalla marca del trattore stradale. La MercedesServiceCard può essere richiesta per i rimorchi e semirimorchi sia nuovi che usati con assali Mercedes-Benz. TrailerAxleSystems, attiva dal 1996, ha celebrato a fine 2011 l'importante traguardo dei 500mila assali prodotti in un anno nell'impianto di Kassel, in Germania. A Kassel vengono prodotti non solo assali per rimorchi ma anche assali e alberi motore per trucks, bus e van. La produzione è diretta non solo in Europa ma anche in Nord e Sud America e in Asia. La fabbrica può produrre circa 1.800 assali ogni giorno. Nel 2010, sono stati prodotti complessivamente circa 410mila assali e 165mila alberi motore. Risultati che fanno di Kassel il più importante sito produttivo in Europa di assali per veicoli commerciali.



Il prominente diffusore posteriore di Aero-Trailer ha la forma di un parallelogramma e si raccorda al rivestimento del sottoscocca, migliorando la resistenza aerodinamica.

imparziali: con un carico di 40 tonnellate entrambi gli autotreni hanno percorso nelle stesse identiche condizioni 10mila km tra Rotterdam (Olanda) e Stettino (Polonia). "Truck and Trailer 7plus" significa che Mercedes-Benz intende ampliare il vantaggio raggiunto in termini di consumi lavorando in stretta collaborazione con i costruttori di rimorchi.

Gli autotreni presentano ancora netti margini di miglioramento sul fronte dei consumi, riducendo per esempio la resistenza aerodinamica adottando un particolare rivestimento laterale del rimorchio. In effetti, nelle prove su strada del "Record Run" si è ottenuta una riduzione effettiva dei consumi del 2 per cento circa per un autotreno con una massa di 40 tonnellate. Ciò significa che su una percorrenza annua di 150mila km è possibile risparmiare circa 750 litri di carburante ed emettere nell'ambiente 2mila kg in meno di anidride carbonica.

Le misurazioni effettuate da Mercedes-Benz nella galleria del vento hanno mostrato che modificare la cabina di guida, ad esempio con un'ipotesica forma aerodinamica più allungata, conduce soltanto a miglioramenti minimi della resistenza aerodinamica. Gli

accorgimenti aerodinamici sulla coda del rimorchio hanno invece un potenziale molto più significativo. Si ottengono, ad esempio, netti vantaggi allungando leggermente la parte posteriore per darle la forma di una "boat-tail". Quattro flap inclinati, lunghi appena 400 mm, riducono la resistenza aerodinamica dell'intero autotreno quasi del 10 per cento. A conti fatti, significa risparmiare quasi il 3 per cento di carburante o più di mille litri di gasolio l'anno e sollevare l'ambiente da oltre 2.600 kg di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Sempre nell'ambito dell'iniziativa "Truck and Trailer 7plus", la Casa di Stoccarda lavora anche ad altre misure globali per l'abbattimento dei consumi. Uno di questi progetti riguarda l'integrazione del rimorchio nel sistema di segnalazione della pressione pneumatici del nuovo Actros, con un indicatore nella cabina di guida anche per i pneumatici del rimorchio.

#### IL CONTRIBUTO DI FLEETBOARD

Anche la società controllata FleetBoard, leader nel settore dei sistemi telematici per veicoli industriali, sta lavorando all'integrazione del rimorchio nei suoi sistemi. Ciò permetterebbe concretamente di in-

crementare ancor di più redditività ed eco-compatibilità. Il rimorchio più adatto per una commessa, il giusto abbinamento di motrice e rimorchio, la trasmissione dei dati del rimorchio alla plancia della motrice: queste e altre idee potrebbero presto diventare realtà.

#### SERVIZIO COMPLETO

E non è finita. Mercedes-Benz figura tra i maggiori costruttori europei di assi per rimorchi. Tra i prodotti spicca il DCA Airmaster, un asse per rimorchi che accumula l'aria compressa per il rimorchio nel corpo dell'assale. Il rimorchio può così fare a meno del serbatoio dell'aria e il suo peso si riduce, a tutto vantaggio dei consumi di carburante e delle emissioni. TruckWorks è un altro esempio di integrazione del rimorchio nel sistema completo. Sono ormai più di 80 i punti di assistenza Mercedes-Benz che offrono un servizio completo per motrice, rimorchio, allestimenti e relativi componenti. TruckWorks risparmia ai gestori di autotreni e autoarticolati spese aggiuntive e scomodi trasferimenti. Un ulteriore contributo alla riduzione dei consumi e al minor inquinamento dell'ambiente.



Annunciati dividendi extra cassa e regolare dividendo trimestrale

## CONSEGNE IN CRESCITA

WASHINGTON - Il Consiglio di amministrazione Paccar ha dichiarato di aver versato un dividendo supplementare dell'importo di settanta centesimi di dollaro per azione, già pagati a inizio d'anno agli azionisti registrati alla chiusura delle attività il 19 dicembre 2011. Il Consiglio di amministrazione ha inoltre dichiarato il futuro versamento di un dividendo trimestrale regolare per diciotto centesimi di dollaro per azione, pagabile il prossimo 5 marzo agli azionisti registrati alla chiusura delle attività il 17 febbraio 2012. Paccar ha registrato un utile netto di 714,6 milioni dollari (1,95 dollari per azione diluita) nei primi nove mesi del 2011. "Il dividendo straordinario - ha dichiarato Mark Pigott, Presidente e chief executive officer - riflette la crescita eccellente della società in ricavi e utile netto. L'aumento della produzione mondiale di camion, con una crescita dei servizi finanziari e delle vendite aftermarket, ha contri-

buito a un aumento dei profitti e a un dato di oltre 1,15 miliardi dollari di flusso di cassa operativo nei primi nove mesi del 2011. Le consegne di camion Paccar nel quarto trimestre 2011 si annunciano del 5-10 per cento superiori a quelle del terzo trimestre, nonostante l'incertezza economica in Europa stia portando alcuni clienti a differire i loro ordini di camion nuovi". Per facilitare la crescita globale, Paccar ha iniziato la costruzione del nuovo impianto di assemblaggio Daf a Ponta Grossa, in Brasile, ha aperto il nuovo Centro Tecnico Paccar a Pune, in India, e ampliato la sede a Shanghai, in Cina. Paccar è leader tecnologico mondiale nel supporto a progettazione, produzione e trasporto di alta qualità leggero, medio e pesante coi marchi Kenworth, Peterbilt e Daf. Paccar progetta e produce motori diesel avanzati, fornisce servizi finanziari e tecnologia informatica e distribuisce componenti di camion.

DAF TRUCKS / ASSEMBLATO NELL'ISOLA DI TAIWAN IL VEICOLO NUMERO MILLE: UN CF85

## In Asia si galoppa

La consociata Paccar pronta a essere protagonista nello sviluppo del Paese, che nel 2010 ha registrato un tasso di crescita record. Obiettivo per il 2012: passare da 450 a 650 unità.

TAIPEI - A fronte di una crisi economica globale ci sono mercati nei quali lo sviluppo prosegue eccome. È il caso di Corea e Taiwan, dove

commercializzazione e vendita dei veicoli industriali Daf a Taiwan, nonché della produzione locale. In media, ogni settimana vengono as-

gato del reparto Vendite di Daf Trucks N.V. - della nostra collaborazione con FASC, che rappresenta un partner prestigioso e professio-



il mercato continua a galoppare. In entrambi i Paesi gli analisti finanziari concordano sulla previsione che la ripresa mondiale spingerà la domanda di beni. Del resto nel 2010 Taiwan ha registrato una crescita del 10,5 per cento, la più alta da 23 anni. Dopo 50 anni di continuo sviluppo, l'isola di Taiwan ha ottenuto lo status di nuovo paese in via di sviluppo, offrendo notevoli quantità di prodotti avanzati. Alla luce di questa tendenza, nel Paese asiatico si stanno studiando strategie capaci di dare vita a una nuova epoca di sviluppo sostenibile. Tra le aziende protagoniste di tale sviluppo si pone Daf, che opera a Taiwan dal 2006 e nel 2010 è risultata essere l'azienda leader di mercato tra i marchi europei attivi nel settore delle motrici pesanti. Proprio a Taiwan, presso l'azienda FASC (Formosa Automobile Sales Corporation), a fine 2011, è uscito dalla linea di produzione il millesimo veicolo industriale Daf: un CF85, modello di versatilità e "Fleet Truck of the Year" nel 2009, equipaggiato con motore Paccar MX da 12,9 litri che esprime una potenza di 460 cv, assemblato in loco.

L'azienda Formosa Automobile Sales Corporation si occupa della

sembrati in questo stabilimento dieci veicoli CF, utilizzando i cosiddetti kit "CKD" (Completely Knocked Down), che Daf Trucks di Eindhoven spedisce direttamente nella capitale Taipei. Daf ha formato il personale addetto all'assemblaggio di FASC, affinché la qualità dei veicoli assemblati a Taiwan sia equiparabile a quella dei veicoli prodotti a Eindhoven o Leyland.

Daf fabbrica per il mercato di Taiwan le motrici CF85 a due e tre assali. "Questi veicoli - spiega Seiko Chen, Presidente di FASC - sono ideali per gli impieghi pesanti grazie al loro modesto peso a veicolo scarico, che consente carichi più elevati, all'eccellente comfort per l'operatore e all'esclusiva combinazione di una cabina compatta con un motore estremamente potente. La nostra collaborazione con Daf è mirata a migliorare ulteriormente la nostra posizione di mercato e il nostro obiettivo per il 2012 è registrare 650 veicoli CF, 200 in più rispetto ai 450 di quest'anno. Stiamo anche valutando la possibilità di assemblare localmente il veicolo da distribuzione LF Daf".

"Siamo fieri - commenta Michiel Kuijs, Amministratore dele-

nale, che mira a rafforzare ulteriormente la presenza di Daf a Taiwan. L'esperienza e i continui successi ottenuti sul mercato dall'azienda ci aiuteranno sicuramente a raggiungere questo obiettivo".

Daf Trucks N.V., consociata della società americana Paccar Inc, uno dei maggiori costruttori di veicoli industriali pesanti del mondo, è un'azienda leader nella fabbricazione di veicoli industriali leggeri, medi e pesanti. Nel 2010 deteneva una quota di mercato nell'Unione europea del 15,2 per cento circa nella categoria dei veicoli oltre le 15 t. Daf produce una gamma completa di motrici e veicoli non articolati, pertanto offre il veicolo giusto per ogni tipo di trasporto. Daf è inoltre un'azienda leader nell'offerta di altri servizi legati ai prodotti, come i contratti di riparazione e manutenzione MultiSupport, i servizi finanziari di Paccar Financial e un servizio ricambi di prim'ordine. Daf sviluppa e produce inoltre componenti, quali assali e motori per costruttori di autobus di tutto il mondo. Daf Trucks N.V. possiede stabilimenti di produzione a Eindhoven, nei Paesi Bassi, a e Westerlo, in Belgio, nonché oltre mille concessionari e centri di assistenza in Europa.

Fu il geniale designer italiano Marcello Gandini a progettare la cabina del Magnum

## DA VENT'ANNI PADRONE DELLA STRADA

**PERO** - L'idea di base è addirittura del 1979, ma soltanto nel 1985 possono vedersi gli effetti pratici dello studio rivoluzionario operato da Renault Trucks nell'ambito del programma Véhicule Industriel de Recherche pour l'Amélioration de la Gestion de l'Energie et la Sécurité, con la presentazione del prototipo VE10, seguito dal VE20, in cui sono racchiuse già buona parte delle novità poi riportate sull'AE, che viene presentato ufficialmente nel 1990 e fin dall'inizio pare destinato a far discutere, soprattutto per la scelta di creare una cabina indipendente dal vano motore, progettata dal geniale designer italiano Marcello Gandini. Questo permette di ottenere un pavimento completamente piatto, che fa la felicità degli autisti, una strada che verrà seguita per tutti i vent'anni successivi e che ha diviso, come sempre accade per i pezzi unici, i trasportatori tra chi ama il Magnum con tutte le sue particolarità, come la scaletta laterale per la salita che richiede certo un po' di pratica, e chi non lo apprezza. Non è questo però l'unico motivo di orgoglio per la Casa francese, che introduce sull'AE per la prima volta nel mondo del trasporto i freni a dischi anteriori. Caratteristiche che consentono a quello che già comincia a essere chiamato Magnum,

come cita lo stemma posizionato sulle portiere dell'AE, di conquistare nel 1991 il titolo di Truck of the Year. Nel 1996 è la volta della versione Integral, per quello che dall'anno successivo si chiamerà soltanto Magnum, equipaggiata con il motore a 8 cilindri, con potenze da 500 a 560 cv, prodotto dalla statunitense Mack e con un nuovo assetto della cabina, sempre più un sogno per chi deve percorrere le lunghe tratte internazionali.

Tale è la carica innovativa che per una terza generazione bisogna aspettare il 2001 e il designer Xavier Allrad che riprende da capo il progetto e lo trasforma in quello che oggi conosciamo, ridisegnandone interno ed esterno, a soprattutto varando un concetto oggi imprescindibile, quello della modularità della cabina, dividendo accuratamente lo spazio dedicato alla guida da quello in cui invece l'autista può rilassarsi nei momenti di riposo, è un'altra rivoluzione ancora più importante pur se forse meno evidente.

Dopo aver ricevuto in dote, nel 2006, il motore DXi13 da 500 cv e il cambio robotizzato Optidriver+, a cui si aggiungono dotazioni di sicurezza come ESP e EBS, il Magnum è pronto per l'ennesima sfida, cioè per confrontarsi con la generazione Euro5. La

risposta del gigante buono del trasporto arriva nel 2008 con la quarta generazione, che conta su di una cabina ancora più grande con l'altezza interna portata a superare i due metri, e più in generale rivista in modo da ospitare un vero e proprio salotto sul lato del passeggero, in cui si può pranzare comodamente seduti a un tavolino, o lavorare con il proprio computer. A questo punto come volume interno quella del Magnum non è la più capiente tra le cabine, altri costruttori sono inoltre riusciti a raggiungere il risultato di un fondo interamente piatto, ma il suo fascino e la sua funzionalità sono inalterati, con più di 1.100 litri di spazio disponibile per stivare attrezzi di lavoro o effetti personali. Manca soltanto il motore Euro 5 che arriva nel 2009 insieme a un incremento della potenza fino a 520 cv.

Una storia incredibile che viene celebrata negli ultimi anni da serie speciali di grande successo, come la Route 66, dedicata a chi vive con passione il sogno americano e soprattutto la Legend, concentrata di tutto quello che il Magnum ha rappresentato in questi vent'anni e che ancora rappresenta nel trasporto di oggi.

RENAULT TRUCKS / UNA SPECIALE VERSIONE PER I 20 ANNI DELL'AMMIRAGLIA

## La leggenda del Magnum

Mauro Zola

**PERO** - Il nome già dice tutto, Legend. Così è stata chiamata la nuova serie speciale del Magnum lo stradista per eccellenza di Renault Trucks. Un modo per celebrare i vent'anni di un modello che è entrato nella storia del trasporto per molte ragioni, una delle quali è appunto l'eccezionale longevità del progetto, tanto innovativo e particolare che nessun altro costruttore se l'è sentita di copiarne l'essenza.

Con l'arrivo della nuova

gamma, previsto per quest'anno, non è detto che per il Magnum ci sia ancora posto e allora era giusto ricordarlo al meglio delle sue possibilità, cosa che questa versione Legend rende piuttosto facile. Unica pecca il fatto che la serie comprenderà complessivamente soltanto 99 esemplari, il che, visto il successo che il bisonte della strada riscuote in Francia, rende arduo per i clienti italiani l'impresa di accaparrarsene uno. Per accrescere il fascino della Legend è stato inoltre scelto un testimonial d'eccezione: lo Steve

McQueen dei tempi d'oro, attore eccelso e grande appassionato di motori, collezionista di motociclette sportive e pilota di auto da corsa dai risultati non disprezzabili, oltre che fantastico interprete del poliziotto Frank Bullitt nel film omonimo, alla cui storia fa da contorno forse la più bella scena mai girata a bordo di un'automobile, cronaca di un inseguimento sui saliscendi di San Francisco.

Per mostrarsi all'altezza dell'occasione il reparto progetti e sviluppo di Renault Trucks ha lavorato di fino sul

Magnum Legend, scegliendo la strada della raffinatezza piuttosto che quella dell'ostentazione, già a partire dalla colorazione, che alterna il bianco della cabina al nero, rigorosamente opaco, del vano motore, con un doppio effetto: di ricordare la principale novità introdotta dal Magnum e cioè la separazione della cabina dal resto del veicolo e di riprendere i colori dell'AE, il modello del 1991 da cui è stato poi ricavato il Magnum così come lo conosciamo oggi. Completano il quadro le battute dei gradini in alluminio e le cromature di copridadi e coprimozzi, con in più una piastra con il numero di serie piazzata sulla portiera. Per gli interni si è lavorato soprattutto sui materiali, come la selleria in cuoio nero, che riporta il logo del Magnum Legend e il numero del mezzo. Con lo stesso materiale è stata confezionata la parte superiore della plancia (che comprende finiture in nero opaco) e il letto di bordo.

Trattandosi di una serie speciale, scontato che il Legend fosse equipaggiato con il meglio che attualmente la tecnologia Renault Trucks può offri-

re, a partire dal motore DXi13 nella sua versione da 520 cv, in regola con la normativa EEV, a cui vengono abbinati il cambio automatizzato Optidriver+ e il pack Optiroll, con cui può essere sfruttata al massimo l'inerzia del camion, a cui si aggiungono la versione full dell'EBS, fondamentale per raggiungere elevati standard di sicurezza e il rallentatore idraulico Voith. Una composizione che permette di ottimizzare al massimo il consumo di carburante, come è stato dimostrato nel corso delle nostre prove in cui il Magnum equipaggiato in questo modo ha ottenuto di recente risultati eccellenti.

Per rendere ancora più gradevole l'esperienza Legend, alla consegna del Magnum l'autista riceverà anche un tablet iPad 2, con cui poter giocare alla versione full Hd di Renault Trucks Racing, ripetendo le gesta dei piloti che partecipano con i camion del costruttore francese all'European Truck Racing. Completa il pacchetto una versione in scala 1:43 del Magnum Legend, con le stesse caratteristiche di quello acquistato.



Si chiama proprio Legend la serie speciale approntata per celebrare i vent'anni di un modello che è entrato nella storia del trasporto per molte ragioni, una delle quali è appunto l'eccezionale longevità del progetto, tanto innovativo e particolare che nessun altro costruttore se l'è sentita di copiarne l'essenza.



A sinistra, il Magnum Legend con la cabina bianca che ben si armonizza con parti e componenti in nero. Sopra, il posto guida che accoglie l'autista in un ambiente raffinato, funzionale e tecnologico.

Marco Chinicò

DAIMLER TRUCK / GIÀ PRONTO IL PRIMO VEICOLO DELL'AFFILIATA INDIANA

# Si scrive BharatBenz, si legge Axor

NUOVA DELHI - Come viene sottolineato in un altro articolo in questo stesso numero, Daimler Trucks ha chiuso il 2011 con vendite record di veicoli industriali, oltre 400mila unità. Ma le prospettive sono ancora migliori dal momento che prosegue con grande dinamismo la strategia di attacco ai mercati, soprattutto quelli in via di espansione. Appare quindi quanto mai significativo quanto è avvenuto lo scorso 4 gennaio, quando la società indiana "Daimler India Commercial Vehicles" (DICV), affiliata del Gruppo Daimler, ha presentato in anteprima alla stampa locale il nuovo veicolo pesante a marchio BharatBenz. Con questo primo autocarro "Made in India", BharatBenz si propone di entrare da protagonista nel promettente mercato indiano dei veicoli industriali medi e pesanti che negli ultimi anni si è sviluppato fino a diventare il terzo per importanza al mondo, raggiungendo nel 2011 un volume di vendite nettamente superiore a 300.000 unità.

## NUOVI ORIZZONTI

Andreas Renschler, membro del Consiglio Direttivo di Daimler AG Responsabile Daimler Trucks e Daimler Buses, sottolinea l'importanza di questa premiare per il suo settore: "Il nostro orientamento strategico mira a una crescita redditizia grazie anche all'incremento del fatturato nei mercati attuali ed emergenti. Il nostro approccio verso i nuovi mercati in crescita consiste nell'operare sia a livello globale che locale". Renschler vede nei nuovi autocarri BharatBenz la dimostrazione di questa strategia: "Questi veicoli, basati sulle piattaforme già esistenti degli autocarri Daimler, sono stati adattati da specialisti indiani per il mercato locale, dove vengono anche



prodotti. In questo modo possiamo partecipare più efficacemente alla crescita del mercato indiano nel segmento con maggiori volumi di vendita. Con la nostra gamma di prodotti basata sui criteri di qualità, affidabilità ed efficienza, intendiamo rivolgerci soprattutto al cosiddetto 'Modern Domestic Segment' che offre enormi potenzialità di crescita e rappresenta al meglio le esigenze dei clienti indiani".

È già stata fissata la data del 2 marzo 2012, quando BharatBenz presenterà la sua gamma completa di autocarri nella categoria di peso da 6 a 49 tonnellate. Il veicolo pesante BharatBenz sarà basato sulla piattaforma del modello Mercedes-Benz Axor, mentre la futura gamma di autocarri leggeri e medi si baserà sulle Serie di modelli Fuso Canter e Fighter. I nuovi autocarri rispetteranno la normativa antinquinamento indiana BS III (analoga alla normativa Euro 3).

All'anteprima del nuovo ve-

icolo pesante avvenuta a Nuova Delhi, Marc Llistosella, Managing Director e Ceo di Daimler India Commercial Vehicles, ha dichiarato: "BharatBenz rappresenta il nostro impegno a lungo termine in India ed è il frutto di una riuscita sinergia fra l'abilità ingegneristica indiana e il Dna tedesco. Noi offriamo autocarri moderni che fisseranno parametri di riferimento completamente nuovi in India. L'autocarro di Daimler India Commercial Vehicles è stato progettato ex novo da cima a fondo. Noi siamo convinti che introducendo veicoli moderni, più efficienti nei consumi di carburante, con dotazioni di sicurezza migliorate e a prezzi concorrenziali, sapremo riscrivere le regole del gioco sul mercato indiano degli autocarri".

In tutto questo, anche la qualità dei veicoli gioca un ruolo fondamentale. "I nostri autocarri - ha aggiunto a tal proposito Llistosella - garantiscono fin dall'inizio la massima affidabi-

Con questo primo autocarro "Made in India", BharatBenz si propone di entrare da protagonista nel promettente mercato indiano dei veicoli industriali medi e pesanti che negli ultimi anni si è sviluppato fino a diventare il terzo per importanza al mondo, raggiungendo nel 2011 un volume di vendite nettamente superiore a 300.000 unità.

Quasi 500 fornitori locali per BharatBenz

## GIÀ OGGI UNA GRANDE REALTÀ

NUOVA DELHI - Daimler India Commercial Vehicles è un'affiliata al 100 per cento della Daimler AG di Stoccarda. A partire da quest'anno, DICV produrrà veicoli leggeri, medi e pesanti per il fiorente mercato indiano. A febbraio 2011, DICV ha presentato BharatBenz come un marchio completamente nuovo destinato al mercato indiano. BharatBenz è il quinto marchio nel portfolio di Daimler Trucks. I prodotti sono stati adattati esattamente alle esigenze di tutti i principali segmenti di clientela, dai padroncini fino ai gestori di grandi flotte. L'azienda, che attualmente conta 1.200 dipendenti, si occupa anche dei servizi di marketing, vendita e post-vendita degli autocarri Mercedes-Benz Actros in India. I mesi passati sono stati sfruttati intensamente dalla DICV per ampliare con sofisticati processi la rete di fornitori e concessionari indiani. A tale scopo, le aziende sono state sottoposte a severi controlli di qualità e "Due Diligence".

Nel frattempo, l'affiliata indiana di Daimler Trucks ha cominciato a collaborare con più di 450 fornitori. I futuri autocarri BharatBenz verranno prodotti con un grado di localizzazione pari all'85 per cento. In questo modo, la DICV potrà approfittare fin dal primo veicolo prodotto di tutte le potenzialità dell'industria dell'indotto indiano. La rete di concessionari, entro la fine dell'anno, comprenderà circa 70 sedi in tutta l'India. Per il futuro, inoltre, si prevede un'ulteriore espansione ancora più capillare. La DICV è riuscita a coinvolgere nel progetto diverse concessionarie leader nei settori delle vetture e dei veicoli industriali.

Lo scorso luglio, Daimler ha introdotto sul mercato indiano una società nazionale che opera nel ramo dei servizi finanziari, denominata "Daimler Financial Services India", che proporrà offerte di finanziamento e assicurazione per concessionari e clienti allo scopo di promuovere le vendite degli autocarri BharatBenz.

lità, avendo percorso circa 4 milioni di chilometri di test sulla nostra pista di collaudo a Oragadam e superato prove di resistenza su strada nelle condizioni più gravose".

### AMPIE POTENZIALITÀ

I veicoli industriali leggeri, medi e pesanti con il marchio BharatBenz saranno prodotti in futuro nella nuova fabbrica di Oragadam presso Chennai, nel-

l'India meridionale. Lo stabilimento, che si estende su una superficie di 160 ettari, è quasi pronto. Il ciclo di prove di produzione per i motori e i cambi è già stato avviato. L'investimento complessivo per la sede di produzione si aggirerà su oltre 44 miliardi di rupie indiane (circa 700 milioni di euro). La capacità produttiva si aggirerà inizialmente su 36.000 veicoli all'anno, ma in seguito potrà essere incrementata fino a 70.000 unità annue.



Marc Llistosella, Managing Director e Ceo di Daimler India Commercial Vehicles alla presentazione di inizio gennaio del nuovo veicolo pesante a marchio BharatBenz. Daimler India Commercial Vehicles è affiliata al 100 per cento del Gruppo Daimler.



SCANIA / ARRIVA QUEST'ANNO IN EUROPA IL NUOVO CRUISE CONTROL PREDITTIVO

Massimiliano Campanella

SÖDERTÄLJE - Scania introduce quest'anno un nuovo sistema avanzato di cruise control che, utilizzando i dati del GPS per leggere la posizione del veicolo e prevedere la topografia della strada da percorrere, promette di far risparmiare fino al 3 per cento di carburante. In che modo? La velocità di crociera viene regolata prima di iniziare una salita o una discesa, i dati della mappa vengono archiviati nello Scania Communicator, in cui è già integrato il posizionamento GPS, e il sistema interagisce con il sistema di gestione del motore per controllare la velocità del veicolo. Il sistema,

# Prevedo e... risparmio



velocità per tutto il percorso fino alla discesa, con il risultato che il veicolo inizierà la discesa alla velocità di crociera. Per evitare di acquistare eccessiva velocità probabilmente sarà necessario ricorrere all'uso dei freni, anche per brevi pendenze, con il conseguente spreco di carburante associato alla frenatura.

Un autista addestrato sa che questo è un comportamento che genera sprechi. Prima di una salita, si accerta che il veicolo inizi il tratto in pendenza a una velocità superiore per evitare di perdere tempo e carburante per cambiare le marce durante la salita. Se conosce la strada, probabilmente lascia l'acceleratore prima dell'inizio della discesa per sfruttare lo slancio e il peso del veicolo e acquistare velocità "a costo zero" lungo la discesa. Questo comportamento di previsione è innato nell'uomo, ma è spesso difficile da progettare all'interno di un dispositivo o di un sistema. Com'è immaginabile, il cruise control tradizionale non sa che cosa troverà in fondo alla strada o dietro l'angolo, a differenza del sistema Cruise Control Predittivo che invece può prevederlo. A volte può essere difficile per l'autista stesso capire se la strada è piana oppure no: il sistema, invece, è in grado di rilevarlo.

## OLTRE IL CRUISE CONTROL TRADIZIONALE

Insomma, il cruise control Scania con Cruise Control Predittivo è progettato per superare le inadeguatezze del cruise control tradizionale, utilizzando i dati topografici della rete stradale. Al momento il sistema offre la copertura totale delle regioni occidentali e centrali dell'Europa. In caso di assenza di dati, il sistema ripristina il normale funzionamento del cruise control. Le informazioni topografiche vengono combinate con i dati del GPS per determinare la posizione del veicolo e la topografia della strada da percorrere. Sulla base di queste informazioni viene calcolato, a ogni secondo, il profilo di velocità che offre una migliore efficienza dei consumi.

I dati della strada vengono archiviati in Scania Communicator, l'interfaccia del veicolo che raccoglie e trasmette i dati relativi a conducente, veicolo e posizionamento al portale Scania Fleet Management in maniera continua. Archiviati nella memoria dell'unità alla consegna del veicolo, i dati della mappa possono essere aggiornati da un'officina di assistenza Scania.



che può essere richiesto come specifica, si basa sulle tecniche utilizzate, ad esempio, nel training per gli autisti Scania.

## PREZIOSO ALLEATO

Cruise Control Predittivo, il nuovo cruise control di Scania, è stato progettato per aiutare i conducenti ad arrivare puntualmente a destinazione senza sprecare carburante. Perché, si sa, i camionisti lavorano sotto pressione, la puntualità del trasporto è spesso una delle maggiori priorità e, per garantirla, il prezzo da pagare è un maggior consumo di carburante.

Scania Cruise Control Predittivo contribuisce a generare risparmi di carburante a fronte di una perdita di tempo minima rispetto alla guida su autostrade o superstrade con un cruise control tradizionale. I massimi vantaggi si raggiungono sui percorsi irregolari in cui la strada non è mai completamente piana. Il massimo risparmio si

Quando ci si avvicina a una salita, il sistema determina la pendenza del tratto imminente e quanta velocità supplementare serve per raggiungere la pressione del turbo e salire, sfruttando al massimo la coppia del motore con il minor numero di cambi marcia.

ottiene regolando la velocità prima di un tratto in discesa. Il tempo che si perde nell'arco di un'intera giornata di guida è di appena un paio di minuti, mentre invece per un autotrasportatore un risparmio di carburante del 3 per cento può corrispondere a ben 1.700 litri l'anno (nell'ipotesi di un autocarro da 40 t che percorre 180mila km l'anno).

I conducenti meno esperti ne trarranno probabilmente il maggior vantaggio e potranno inoltre acquisire uno stile di guida economico. I conducenti più esperti, invece, ne trarranno minor vantaggio sui percorsi già noti, ma sui nuovi percorsi, durante la guida nelle ore notturne o in condizioni atmosferi-

che avverse, Cruise Control Predittivo potrà aiutarli a risparmiare carburante. Il conducente imposta la velocità di crociera e la velocità in discesa con i pulsanti sul volante, come di consueto (in casa Scania suggeriscono di utilizzare una differenza di velocità di almeno 4 km/h). Le velocità impostate vengono visualizzate nel display centrale. Nella parte superiore appare contemporaneamente la finestra della velocità di Cruise Control Predittivo. Questi valori non possono essere modificati. Il sistema è attivo sopra i 60 km/h. Quando il sistema regola la velocità, nel display viene visualizzata una E di colore verde. Su strade per cui non sono disponibili dati to-

pografici o se si perde il segnale GPS, la finestra della velocità di Cruise Control Predittivo diventa grigia e il veicolo ripristina la normale funzione del cruise control. Le impostazioni della velocità possono essere ridotte a una finestra "Preferiti" programmabile, che mostra la velocità di crociera impostata sulla sinistra e la velocità in discesa sulla destra. L'indicazione dell'intervallo di tempo scelto dal conducente per il cruise control adattivo si trova al centro. La E verde viene visualizzata ogni volta che Cruise Control Predittivo adegua la velocità.

Viaggiare con un autocarro a una velocità di crociera che sia economicamente efficiente ri-

chiede molto di più che il semplice inserimento del "vecchio" cruise control. Il cruise control tradizionale svolge il compito per cui è progettato, ovvero cercare di mantenere la velocità impostata in qualsiasi condizione. Abbinato a un cambio marce automatico, svolgerà bene il suo compito per portare puntualmente il carico a destinazione. Questo stile di guida, pur essendo pratico per l'autista, presenta degli inconvenienti. Non appena la velocità comincia a diminuire all'inizio di una salita, il veicolo utilizza tutta la coppia del motore e probabilmente scala le marce per evitare di perdere velocità.

Il cruise control tradizionale cerca inoltre di mantenere la

## Previsione attiva della topografia frutto di tecnologia avanzata

# ALTO POTENZIALE DI EFFICIENZA

SÖDERTÄLJE - Il sistema Cruise Control Predittivo legge i dati della strada fino ai tre km successivi, alla normale velocità di crociera dell'autostrada, per analizzarli. Lungo il percorso vengono identificate due situazioni base: il sistema è attivo con una velocità di crociera impostata ad almeno 60 km/h; a velocità inferiori il veicolo utilizza il funzionamento normale del cruise control. La finestra di scostamento della velocità dalla velocità di crociera impostata utilizzata dal sistema è di +4 e -8 per cento. La finestra della velocità basata su queste percentuali è fissa e non può essere regolata dal conducente.

Per fornire al sistema un margine di azione sufficiente per aumentare la velocità prima di iniziare una salita, Scania raccomanda che il conducente imposti la velocità del retarder in discesa ad almeno 4 km/h sopra la velocità di crociera impostata. Per regolare il cruise control, il sistema valuta continuamente vari fattori relativi al veicolo e alla topografia: il peso complessivo del veicolo;

la velocità di crociera e la velocità in discesa impostate dal conducente; le specifiche e le prestazioni dell'autocarro, ad esempio la classificazione del motore, il tipo di cambio e i rapporti in generale; distanza prima della salita o della discesa successive; pendenza della salita o della discesa successive; influenza di eventi consecutivi lungo il percorso. Il funzionamento del sistema è integrato nel sistema di cruise control adattivo per mantenere la distanza appropriata dal veicolo che precede. Il potenziale di risparmio di carburante è legato alla topografia della strada e al peso del veicolo: i terreni ondulati sono quelli che danno i migliori risultati, mentre il risparmio è minore su una strada con pendii lunghi e scoscesi. Le discese lunghe e ripide, per esempio, richiedono inevitabilmente al retarder di frenare quando il veicolo raggiunge la velocità di discesa impostata. Si può inoltre affermare che il sistema "compensi" in qualche misura la mancata conoscenza della strada da parte del conducente.



Cruise Control Predittivo, il nuovo cruise control di Scania, è stato progettato per aiutare i conducenti ad arrivare puntualmente a destinazione senza sprecare carburante.

Atego protagonista indiscusso all'interno della gamma Mercedes-Benz Trucks

## PERFORMACE DA AUTENTICO BESTSELLER

**STOCCARDA** - Atego, autentico bestseller della gamma trucks Mercedes-Benz, continua la sua avanzata. Oggetto di progressivi e costanti miglioramenti, oggi si presenta come un modello di riferimento nel settore della distribuzione grazie a una ricca gamma di versioni e all'ulteriore ottimizzazione della qualità complessiva e della tradizionale affidabilità. Il frontale di nuovo disegno sottolinea il family feeling degli autocarri della gamma pesante Mercedes-Benz. Gli interni della cabina di guida, disponibile in quattro diverse dimensioni, presentano numerose novità. Tutte le versioni Atego dispongono di serie di un volante multifunzione ergonomico che consente di regolare in maniera agevole e sicura computer di bordo, telefono e autoradio. La possibilità di attivare i comandi direttamente dal volante agevola notevolmente il lavoro dell'autista, permettendogli di concentrarsi esclusivamente sul traffico.

Comfort, ergonomia e funzionalità caratterizzano gli interni di Atego. Numerose soluzioni consentono di utilizzare il posto guida in funzione delle esigenze individuali. Per il nuovo Atego è possibile scegliere in esclusiva tra tre differenti versioni di cockpit, tutte realizzate con i più prestigiosi materiali. A seconda dell'impiego e del fabbisogno di spazio, il cliente può scegliere il cockpit per la distribuzione, per il trasporto di linea o il cockpit Comfort.

Il telaio ribassato in avanti in prossimità dell'assale anteriore consente di raggiungere comodamente e in tutta sicurezza la cabina di guida grazie a un largo gradino. Soprattutto nella distribuzione cittadina, caratterizzata da frequenti soste per lo scarico e il carico della merce, la salita particolarmente

bassa concorre a migliorare il benessere dell'autista.

Anche per quanto riguarda i propulsori, il cliente Atego può scegliere tra un'ampia gamma di moderni diesel. Tre motori BlueTec ottimizzati per la massima redditività conformi alla normativa antinquinamento Euro V coprono la gamma di potenza compresa tra i 115 kW/156 cv e i 210 kW/286 cv in sette step di potenza. A questi si aggiunge una ricca offerta di veicoli ecologicamente avanzati (con standard EEV). Nella popolare classe da 12 t, l'acquirente Atego può scegliere tra versioni a quattro e sei cilindri. I brillanti propulsori possono essere abbinati alla funzione start/stop, in grado di abbattere fino al 2,8 per cento i consumi nella distribuzione, a seconda dell'impiego, e di aumentare notevolmente i profitti del mezzo nell'uso quotidiano. Le versioni dell'Atego da 12 t ottimizzate nel peso con telaio ribassato possono trasportare un rimorchio di 8 t per un peso complessivo di 20 t. Senza rimorchio, l'autocarro si trasforma così all'occorrenza in una combinazione efficace di autotreno a elevato carico utile. Nuovo nel programma Atego è anche una versione da 16 t che è in grado di trasportare anche rimorchi pesanti per un peso complessivo di 28 t. Se viaggia con un traino o su percorsi impegnativi dal punto di vista topografico, Atego può essere equipaggiato con un retarder a magnete permanente di nuova configurazione. Alloggiato all'uscita del cambio, il freno supplementare bloccato ed esente da usura riduce fino al 60 per cento l'attivazione dei freni di servizio, abbattendo i costi derivanti dalla loro usura, insieme a quella dei pneumatici.

MERCEDDES-BENZ / ATEGO BLUETEC HYBRID PER DP FLEET, AFFILIATA DEUTSCHE POST DHL

Nils Ricky

**STOCCARDA** - Atego BlueTec Hybrid è la punta di diamante dell'innovazione tecnologica Mercedes-Benz nel campo della propulsione alternativa nel settore truck, nello specifico per ciò che riguarda il mondo della distribuzione. Dieci esemplari di Atego ibridi prodotti nello stabilimento di Würth sono stati consegnati da Daimler alla società DP Fleet, affiliata di Deutsche Post DHL. I veicoli verranno impiegati per i servizi di posta e logistica in tutta la Germania. Per il settore logistica, gli Atego Hybrid opereranno nelle zone di Wustermark e Amburgo, mentre i cinque Atego destinati ai servizi postali saranno utilizzati a Hennigsdorf, Dortmund, Colonia-Gremberghoven, Gersthofen e Kolbermoor.

## PARTNER ESCLUSIVO

L'importante consegna non è certo casuale. Da marzo 2009 a ottobre 2010, Deutsche Post DHL è stato partner esclusivo di Daimler nel progetto pilota europeo con cinque prototipi di Atego BlueTec Hybrid. Successivamente, Deutsche Post ha ordinato dieci veicoli di seconda generazione. Da marzo 2011, Deutsche Post ha iniziato a consegnare gradualmente Atego BlueTec Hybrid anche ai suoi clienti, soprattutto a società del settore logistico. La fiducia nel truck ibrido della Stella sono ben riposte: le innovative soluzioni tecnologiche che lo contraddistinguono gli sono valse il prestigioso "Truck of the Year 2011", ottenuto pochissimi anni

## Il postino ecologico

“Verranno impiegati per i servizi di posta e logistica in tutta la Germania. Per il settore logistica, i veicoli opereranno nelle zone di Wustermark e Amburgo, mentre i cinque Atego destinati ai servizi postali saranno utilizzati a Hennigsdorf, Dortmund, Colonia-Gremberghoven, Gersthofen e Kolbermoor.

dopo la presentazione ufficiale dell'Atego Hybrid, avvenuta nel novembre 2007.

Non solo. A fine 2010, Atego BlueTec Hybrid si è anche aggiudicato il prestigioso riconoscimento tedesco per la sostenibilità ambientale "Deutscher Nachhaltigkeitspreis". Questa la motivazione della giuria: "Con il nuovo Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid, Daimler AG affronta nuove e importanti sfide sul fronte dell'eco-compatibilità. Adeguando i componenti ibridi al sistema di trazione del veicolo, consumi ed emissioni di CO<sub>2</sub> si ridurranno del 10-15 per cento; a seconda della zona e delle condizioni d'impiego, si possono ottenere risparmi ancora superiori. In fasi di frenata e di rilascio, il motore elettrico funge da alternatore e consente alle batterie agli ioni di litio di accumulare energia, rendendola quindi disponibile in particolari situazioni di carico. Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid è un veicolo ecologico, che segna nuovi standard di riferimento a livello mondiale".

Atego BlueTec Hybrid si basa sulla piattaforma di Atego 1222 L Euro 5 (rispetto al quale pesa circa 350 kg in più), veicolo già conforme ai severi standard EEV in materia di emissioni di particolato ed esentato dal pagamento del pedaggio sulle strade tedesche. Inoltre, grazie al suo peso totale a terra di 11,99 t, l'Atego rientra in una delle categorie più apprezzate di autocarri per la distribuzione in Europa. Il suo quattro cilindri diesel 4.8 litri compatto e leggero eroga ben 160 kW/218 cv di potenza massima a 2.200 giri/min e raggiunge una coppia massima di 810 Nm a 1.200-1.600 giri/min. A questo si aggiunge il motore elettrico trifase a magnete permanente raffreddato ad acqua con potenza massima di 44 kW e coppia massima di 420 Nm, alimentato da batterie agli ioni di litio a elevate prestazioni. Il motore elettrico è alloggiato dietro il motore a combustione e alla frizione, ma a monte del cambio. Una configurazione di questo tipo consente un funzionamento separato o congiunto

di entrambi i motori. L'architettura ibrida parallela consente l'avviamento, il recupero dell'energia in frenata, la funzione "Boost" con il motore elettrico e l'ottimizzazione della curva caratteristica del motore diesel. Rispetto a un propulsore convenzionale, questo tipo di archi-

rente che viene poi stoccata nelle batterie fino alla loro massima capacità. Lo stesso accade durante la fase di rilascio, quando il veicolo avanza con la marcia innestata senza che l'acceleratore sia premuto. Un convertitore trasforma la tensione a corrente continua della batteria in

amente il motore diesel, i consumi di carburante e le emissioni acustiche al semaforo sono pari a zero. Essendo dotato di un sistema autonomo, Atego BlueTec Hybrid non ha bisogno di alcun tipo d'infrastruttura specifica (ad esempio stazioni di ricarica, cavi, ecc.) e le sue possibilità di impiego sono ampie come quelle di un veicolo tradizionale. Sugli autocarri per la distribuzione la trazione ibrida consente di risparmiare fino al 15 per cento di carburante e di emissioni di anidride carbonica. I vantaggi della trazione ibrida dipendono anche dal tipo d'impiego del veicolo: ad esempio, i percorsi con fondo sconnesso e profilo altimetrico variabile determinano un maggior risparmio di carburante, così come le soste frequenti tipiche dell'attività di consegna merci in ambito urbano.

La catena cinematica di Ate-



Da sinistra: Ulrich Bastert, Direttore Vendite e Marketing di Mercedes-Benz Trucks, e Gerd-Dieter Benzling, Managing Director di DP Fleet. In basso a sinistra, un Atego BlueTec Hybrid.

tettura è dotata di componenti supplementari come una batteria per l'alimentazione del motore elettrico, un convertitore di frequenza o trasformatore, un comando ibrido e il raffreddamento. Lanciata da Daimler Trucks, questa configurazione di trazione ibrida si ormai imposta a livello internazionale.

## SINERGIE VINCENTI

Più nel dettaglio, il motore elettrico attinge energia dal potente pacco batteria agli ioni di litio alimentato dall'energia recuperata in fase di frenata. In caso di frenata, il motore elettrico funge da alternatore e converte l'energia frenante in cor-

tensione alternata del motore elettrico.

La trazione ibrida supporta nettamente il motore diesel convenzionale, specialmente in fase di spunto e di accelerazione. Il motore elettrico provvede all'avviamento del veicolo, mentre il motore a combustione lavora solo al regime del minimo. Il motore elettrico garantisce un'ottima ripresa poiché tutta la coppia è disponibile sin dalla fase di spunto. Nel caso sia necessaria una maggiore potenza, per affrontare, ad esempio, una salita o una forte ripresa, il motore elettrico supporta temporaneamente il motore diesel. Inoltre, grazie all'adozione della funzione start/stop del motore, che disattiva automati-

go BlueTec Hybrid è stata studiata pensando al profilo d'impiego "a 360°" di questo modello. L'autocarro per la distribuzione, infatti, circola sia nei centri urbani ad alta densità sia su percorsi interurbani e su brevi tratti autostradali. Le sue velocità medie sono quindi nettamente superiori ai 20 km/h che vengono raggiunti nell'impiego esclusivamente urbano.

Va aggiunto che la durata della garanzia dei componenti ibridi è la stessa di quella dei componenti tradizionali della catena cinematica, senza alcun tipo di svantaggio in termini di intervalli di manutenzione. La proverbiale affidabilità di Atego è dunque pienamente confermata anche in versione ibrida.



VOITH TURBO / GRANDI PERFORMANCE E IMPORTANTI RISPARMI CON NUOVO ACTROS EQUIPAGGIATO CON SWR

“

L'innovativo Retarder Secondario ad Acqua è stato progettato e sviluppato appositamente per la nuova generazione dell'ammiraglia della Stella. Tanti i benefit in termini di efficienza economica, sicurezza e comfort, a totale vantaggio della redditività del trasporto.

Fabio Basilico

REGGIO EMILIA - Un'accoppiata perfetta. È quella di natura tecnologica messa a punto da Mercedes-Benz e Voith Turbo. Il nuovo Mercedes-Benz Actros, ammiraglia di prestigio della gamma pesanti della Stella adotta l'SWR di Voith, il primo Retarder Secondario al mondo che utilizza l'acqua per frenare. Il marchio di Stoccarda è il primo e finora unico costruttore di veicoli che utilizza questo prodotto Voith: l'SWR (acronimo di Secondary Water Retarder) è stato tra l'altro specificamente progettato e sviluppato per il nuovo Actros.

#### VESTITO SU MISURA

Una sorta di vestito su misura che si adatta alla perfezione al truck, favorendone l'ottimizzazione delle sue capacità di utilizzo in termini di riduzione dei costi di gestione, incremento delle performance del Retarder, aumento del valore residuo del veicolo, rapido ammortamento, minor peso che equivale a una maggiore portata, design compatto, salvaguardia della driveline, risparmio di carburante, sicurezza, comfort di guida, tutela ambientale. Una lunga serie di benefit che non possono lasciare indifferenti gli autotrasportatori, oggi più che mai attenti al contenimento dei costi senza pregiudicare l'efficienza del trasporto.

Dati alla mano il confronto tra l'Actros equipaggiato con il Voith Retarder VR 115 HV (già comprovato esempio di efficienza e risparmio) e il nuovo Actros dotato di Retarder ad Acqua è presto fatto: 50 per cento di riduzione degli ingombri, 35 kg di riduzione del peso. E non solo. A un va-

lore di coppia massima frenante rimasta invariata a 3.500 Nm, fa da riscontro un aumento della coppia frenante specifica, da 56 Nm/kg a 80 Nm/kg. I 7 litri di olio necessari al lavoro del VR 115 HV sono stati sostituiti dal liquido refrigerante dell'SWR e mentre il Retarder richiedeva la sostituzione dell'olio, il Retarder ad Acqua ha il notevole vantaggio di essere esente da manutenzione. A tutto ciò va aggiunto l'incremento della durata e disponibilità della frenatura: l'aumento arriva fino al 30 per cento.

#### LUNGO ELENCO DI VANTAGGI

Con SWR, Retarder e freno motore raggiungono la combinazione ideale. Innanzitutto per l'elevata prestazione massima di frenatura che su Actros è di oltre 750 kW/1020 cv; inoltre, la prestazione di frenatura del Retarder Secondario ad Acqua è migliorata approssimativamente del 30 per cento grazie all'effetto pompa del Retarder e all'aumentata portata di liquido refrigerante. C'è poi da considerare che l'elevato rendimento del freno motore è compensato da un inferiore regime di rotazione del motore e da un rapporto più lungo del ponte posteriore.

Entrando più nel dettaglio dei singoli benefit apportati



SWR Voith, il primo Retarder Secondario ad Acqua al mondo: modello sezionato.

dal Retarder ad Acqua Voith, l'efficienza economica comprende il risparmio di tempo e combustibile, l'elevata veloci-

tà nel trasporto e la diminuzione dei costi operativi del veicolo. Per quanto riguarda la sicurezza, SWR garantisce

alte prestazioni di frenatura a ogni velocità e una riserva di sicurezza dovuta ai freni di servizio freddi. Il comfort è assicurato da frenature dolci e una guida senza stress. Il risparmio di carburante è stato certificato da un esperto neutrale del TÜV: è un valido stimolo per mettere in pratica una guida predittiva improntata a criteri di massima economicità.

L'assenza di manutenzione è ben motivata: il Retarder ad Acqua funziona con il liquido refrigerante del motore, senza alcuna aggiunta; inoltre, non c'è nessun cambio dell'olio. La riduzione dei costi di gestione sono assicurati da diversi fattori: aumento della durata dei freni di servizio e riduzione degli improduttivi fermi macchina; nessun costo addizionale per i cambi d'olio; aumento della portata dovuta al peso inferiore del dispositivo; ammortamento dell'acquisto dell'SWR in 1/2 anni, scaduti i quali il Retarder consentirà di registrare guadagni. L'aumento del valore residuo del Retarder arriva fino a 2mila euro e in generale c'è un aumento del valore residuo

del veicolo perché i mezzi dotati di Retarder registrano una forte richiesta sul mercato dell'usato. Su questi veicoli, poi, la driveline è meno sollecitata e quindi essi diventano automaticamente più appetibili per la rivendita.

Con il Retarder ad Acqua la sicurezza non ha prezzo! Alta potenza frenante attraverso l'intera gamma di velocità, prestazione di frenatura continuativa sia da parte del Retarder che del freno motore fino a 750 kW/1020 cv, aumento della capacità di frenatura continuativa e della disponibilità grazie al supporto della pompa dell'acqua. Dal momento che il Retarder effettua fino al 90 per cento di tutte le frenature del veicolo, una riserva di sicurezza è sempre garantita con i freni di servizio in stato di freddo. Infine, SWR si integra nel sistema di frenatura di sicurezza previsti da Mercedes-Benz per il suo Actros: assistente di controllo della distanza, Active Brake Assist.

#### AMBIENTE IN PRIMO PIANO

Oltre che la guida senza stress e le frenature dolci, l'autista che ha a disposizione il Retarder ad Acqua fruisce di un suo semplice utilizzo tramite leva manuale o pedale del freno nonché della programmazione della velocità per la guida in discesa e l'integrazione funzionale nel sistema di frenatura del veicolo.

Voith è stata attenta anche all'ambiente. Oltre al fatto che utilizza il liquido di raffreddamento del motore come fluido di funzionamento, è esente da manutenzione e non contempla l'olio come fluido di lavoro, il Retarder permette la riduzione fino all'80 per cento delle polveri dei freni. Inoltre, SWR ottempera alla Direttiva europea 2000/53/EC che prevede l'eliminazione dei metalli pesanti (piombo, mercurio, cadmio e cromo) dai componenti degli autoveicoli ai fini della tutela ambientale.

Studiato per l'Actros, SWR testimonia la proficua collaborazione instaurata da Voith con Mercedes-Benz. Una cooperazione che dura ormai da ben trent'anni. Quattro generazioni di Retarder Voith sono state progettate e sviluppate esclusivamente per quattro generazioni di veicoli della Stella. Nei trattori 4x2 standard, si registra una penetrazione fino all'80 per cento del Retarder nelle tratte a lunga distanza. Mercedes-Benz ha messo a punto due nuovi pacchetti di equipaggiamento dell'Actros con Retarder ad Acqua: Z0D-Economy Pack Top e Z0J-Safety Pack Top.



L'innovativo Retarder ad Acqua SWR Voith impegnato nelle prove di presentazione del nuovo Actros al circuito di Vallelunga all'inizio di novembre.

Il cuore tecnologico dell'SWR al servizio delle moderne esigenze dell'autotrasporto

## LA FORZA DEL PRIMO ELEMENTO

REGGIO EMILIA - Il nuovo Retarder ad Acqua di Voith è un concentrato di tecnologia. Non poteva essere diversamente, visto l'elevato know-how e la forte specializzazione che caratterizza la società tedesca. Un bagaglio di conoscenze ed esperienze che ben si addicono a un prodotto di qualità come il nuovo Mercedes-Benz Actros.

Il Retarder Secondario ad Acqua è installato sul cambio, è integrato nel circuito di raffreddamento, utilizza il liquido refrigerante del motore come fluido di

lavoro ed è anche integrato nel sistema di controllo e gestione del veicolo tramite CAN-Bus. Durante il funzionamento a vuoto, il Retarder è disinserito.

La pompa acqua motore spinge il liquido refrigerante che, attraverso il Retarder, si limita a transitare. In fase di frenatura, il liquido refrigerante è immesso nel circuito frenante. Questo viene accelerato dal rotore e successivamente rallentato dallo statore. Ciò genera una coppia frenante che rallenta progressivamente il veicolo.

In questa fase di frenatura, il Retarder supporta e incrementa la portata di acqua della pompa.

Il calore generato in fase di frenatura viene dissipato in modo molto rapido ed efficace dall'impianto di raffreddamento del veicolo. Sull'SWR è installato il Retarder Control Module (RCM) che contiene sia la parte elettronica che quella meccanica.

In cabina di guida non è presente alcuna centralina. Infine, i collegamenti con il veicolo comprendono: CAN, alimentazione elettrica e aria compressa.

# LA NOSTRA FILOSOFIA



**Ogni goccia conta.** Risparmia fino al 7% di carburante con Dynafleet e con il programma di addestramento conducenti Driver Development.

Scopri di più su [volvotrucks.com/everydropcounts](http://volvotrucks.com/everydropcounts)

Volvo Trucks. Driving Progress



CONTINENTAL / LE CELEBRAZIONI PER IL TRAGUARDO DEI 140 ANNI

# La ricerca della perfezione



Giancarlo Toscano

MILANO - Un traguardo che è un trampolino di lancio per un nuovo promettente futuro. Nel 2011 Continental ha celebrato con questo stato d'animo il suo 140esimo compleanno. Un avvenimento che, prendendo spunto dalla ricca storia di successi accumulati in un arco di tempo che abbraccia tre secoli, fa da potente stimolo per continuare a sviluppare e implementare innovazione. Nel corso di tanti anni, Continental ha incentivato la mobilità individuale su strada e avviato, stimolato e contribuito a una serie di storici

sviluppi tecnologici.

Oggi, l'azienda di Hannover, tra i protagonisti del settore automotive a livello mondiale, contribuisce attivamente a migliorare la sicurezza nella guida e la protezione dell'ambiente in molti settori, non solo quello della produzione di pneumatici. Passato e futuro, dunque, viaggiano in parallelo nel segno della continuità.

Così persiste l'eco delle celebrazioni dell'anniversario che Continental Italia ha voluto festeggiare partecipando alla quindicesima edizione del Rallye di Montecarlo Historique, in programma dal 28 gennaio al 4 febbraio. I suoi pneumatici in-

vernali moderni hanno sfidato la gara invernale storica su strada per eccellenza, dove il prestigio, la storia, la tecnologia e la sicurezza sono elementi fondamentali che si ricollegano in maniera naturale alla realtà e alla mission del Gruppo tedesco. Avendo storicamente inventato il pneumatico invernale,

Continental non poteva che optare per la competizione invernale più difficile: quasi 4mila chilometri da percorrere in una settimana attraverso le Alpi, nelle condizioni climatiche invernali più esasperate e mutevoli sono il vero banco di prova dei pneumatici invernali. Chiodati e non chiodati, i modernis-



Avendo storicamente inventato il pneumatico invernale, Continental non poteva che optare per la competizione invernale più difficile, il Rallye di Montecarlo Historique: quasi 4mila chilometri da percorrere in una settimana attraverso le Alpi, nelle condizioni climatiche invernali più esasperate. Protagonisti i moderni ContiIceContact e ContiWinterContact.

simi ContiIceContact e ContiWinterContact hanno avuto il severo compito di garantire le performance delle auto d'epoca assicurando sicurezza in accelerazione, frenata e tenuta laterale su fondi che vanno dall'asfalto freddo al bagnato, alla neve e al ghiaccio vivo. Per quanto riguarda il team, la scelta è caduta sulla Scuderia Milano Auto-storiche, detentrici del primo e secondo posto assoluti della passata edizione.

“La lunga storia di Continental - ha dichiarato Alessandro De Martino, Amministratore delegato di Continental Italia - è una continua ricerca al perfezionamento tecnologico della sicurezza di guida e della riduzione dell'impatto ambientale. Applichiamo questa filosofia nello studio di pneumatici, sistemi di controllo della frenata e delle dinamiche di guida, componenti elettronici per air-bag, sistemi di guida assistita,

sensori, sistemi e componenti per organi di trasmissione e telaio, strumentazioni, soluzioni di infotainment, componenti elettronici del veicolo e prodotti tecnici elastomerici. Abbiamo fatto 140 anni di storia ma la nostra storia non finisce qui...”. È la storia di un'azienda nata con 200 dipendenti alle prese con la costruzione di prodotti in gomma, come borse per l'acqua calda, bambole giocattolo, tessuti gommati e gomme piene per carri e velocipedi, e che oggi conta centinaia di migliaia di maestranze in tutto il mondo, alle prese con la costruzione ancora di pneumatici e prodotti in gomma, ma anche di sistemi meccanici ed elettronici per il mondo dell'automobile. In controtendenza rispetto al panorama economico internazionale in crisi, nel 2011 il Gruppo Continental ha assunto circa 5.500 giovani laureati e professionisti in tutto il mondo.

Continental amplia l'offerta dei modelli disponibili della Generazione 2

## IL TRUCK ORA VESTE XL

Il pneumatico per asse anteriore HSR2 XL è già pronto per essere utilizzato negli autocarri di generazione Euro 6, grazie a una capacità di carico fino a 10 t.

MILANO - Le ragioni ambientali che negli ultimi anni stanno caratterizzando ogni evoluzione nel mondo dei trasporti passano tra l'altro da una maggiore capacità di carico: possedere un mezzo in grado di spostare da solo una maggiore quantità di merci significa risparmiare in costi di carburante e quindi di emissioni, fermi restando quelli relativi al personale viaggiante. Parallelamente i sistemi di gestione delle emissioni tendono a diventare più pesanti: i truck più moderni, quelli equipaggiati con motori Euro 6, sono mezzi dal peso decisamente superiore al passato. A fronte di un parco truck che chiede alle gomme sempre maggiore forza e robustezza per reggere un peso che tende a crescere con le istanze ambientali, Continental - con un fatturato di 26 miliardi di euro riferito al 2010 uno dei primi fornitori di pneumatici nel mondo - rinforza uno dei pneumatici

più venduti in assoluto tra quelli che fanno parte della sua gamma per autocarri. Del pneumatico per asse anteriore HSR2 (disponibile nelle dimensioni 385/65 R 22.5, 315/70 R 22.5 e 315/80 R 22.5) è stata prodotta una nuova versione XL che ha una portata complessiva che arriva fino a 10 t per asse per la misura 385/65 R 22.5 e a 8 t per asse per le altre due versioni.

Il nuovo pneumatico XL è la risposta a una richiesta di maggiore capacità di carico e soprattutto all'introduzione dei moderni motori Euro 6 dotati di sistemi di gestione dei gas di scarico sempre più pesanti. Il pneumatico HSR2 XL, realizzato con uno speciale processo di produzione, si adatta in particolare a veicoli molto pesanti. La nuova variante XL convince grazie alla struttura ancora più rigida, a una resistenza al rotolamento ulteriormente migliorata e a una durata ancora

maggiore.

Come produttore di pneumatici, sistemi frenanti, sistemi e componenti per motore e telaio, strumentazione, soluzioni per informazione e elettronica di bordo e parti tecniche in elastomeri, Continental offre un cospicuo contributo

alla sicurezza nella guida e alla protezione globale dell'ambiente. Continental è inoltre un partner competente nel campo della comunicazione in rete per automezzi. Il Gruppo Continental occupa attualmente circa 164mila dipendenti in 45 Paesi.



# Continental



Continental amplia l'offerta dei modelli disponibili dei suoi pneumatici di 2ª generazione. HSR2 XL, per asse anteriore, è già pronto per essere utilizzato negli autocarri Euro 6.

Il fotografo: Mario Sorrenti, napoletano di nascita, newyorkese d'adozione

## UNA FAMIGLIA CON LA VOCAZIONE DELL'ARTE

**NEW YORK** - Mario Sorrenti nasce a Napoli nel 1971. A dieci anni, la famiglia di trasferisce a New York, città dalle mille opportunità per un nucleo familiare già di per sé creativo. Il padre di Mario era artista e la madre lavorava nella moda. Da ragazzino, Mario inizia a documentare la propria vita attraverso scatti fotografici e diari elaborati, zeppi di foto, disegni, immagini e note.

Non ancora ventenne, inizia a elaborare immagini fotografiche professionalmente a Londra per "The Face" e, immediatamente dopo, entra a far parte dei collaboratori di "Elle" e "Harper's Bazaar". Il suo lavoro attira l'attenzione di Calvin Klein e, all'età di 21 anni, crea la campagna e gli spot Tv per il profumo di Calvin Klein Obsession, con la giovane modella Kate Moss. Tornato a New York Sorrenti diviene immediatamente una star della fotografia e lavora per Harper's Bazaar, l'edizione francese e italiana di Vogue, V Magazine, W Magazine, Vanity Fair, Self Service, An-

ther Magazine, Arena Homme Plus e Vogue Hommes International. Oltre che con Calvin Klein, Mario Sorrenti lavora anche con le principali Maison e importanti clienti nei settori Beauty e Fragrance tra i quali Giorgio Armani, Barney's New York, Hugo Boss, Chloe, Dolce e Gabbana, Hermes, Kenzo, Lancome, Longchamp, Max Mara, Missoni, Yves Saint Laurent, Jil Sander, Shiseido e Prada. Dirige anche spot pubblicitari e clip per Calvin Klein, Emporio Armani, DSquared, John Mayer e Usher, fra gli altri. Pubblica nel 2001 "The Machine", uno studio fotografico del fratello minore e collega Davide che muore nel 1997 e nel 2011 "Mario Sorrenti: Blood for Work". Sue foto appaiono anche in altre pubblicazioni, quali "Kate", "Fashion", "The Imperfect Beauty", "Tomo" (in memory of Davide), "Archeology of Elegance", "Water Culture", "Fashioning Fiction: Photography since 1990" e "Face of Fashion". Sue personali vengono allestite presso la Gal-

lery 213, a Parigi, nell'ottobre del 1997, a Los Angeles nel novembre 2002 e a New York nel maggio 2004. Sorrenti partecipa anche a mostre collettive, tra cui "Festival de la Mode" (Monaco, 1995), "The Imperfect Beauty (the making of contemporary fashion photographs)" al Victoria & Albert Museum di Londra nel settembre del 2000 e "Face of Fashion" al National Portrait Gallery di Londra nel febbraio 2007. Nel luglio 2008, Mario Sorrenti viene scelto per far parte di una mostra internazionale di gruppo, intitolata "Fashion in Motion" e viene premiato con il Premio "2008 Martell Artist of the Year". La Mostra segue un itinerario da Guandong a Shanghai approdando a Pechino al Today Museum. Le opere di Mario Sorrenti fanno parte di molte collezioni importanti, sia pubbliche che private, tra cui: The Victoria & Albert Museum, The New York Public Library e The National Portrait Gallery. Sorrenti vive a New York insieme alla moglie e ai figli.

THE CAL 2012 / PER LA PRIMA VOLTA UN ITALIANO FIRMA LO STORICO CALENDARIO PIRELLI

# L'aspro fascino della Corsica

Si intitola "swoon" la suggestiva collezione di immagini in bianco e nero e a colori firmata dal fotografo napoletano Mario Sorrenti e ambientate sull'isola francese. I 25 scatti del Calendario Pirelli 2012 sono raccolti, in modo del tutto inedito rispetto al passato, in una raffinata cartella da disegno rifinita in tela.

**Fabio Basilico**

**NEW YORK** - La trentanovesima edizione del Calendario Pirelli, quella del 2012, è molto vicina all'Italia. Innanzitutto perché il fotografo che la firma è un italiano, ed è la prima volta nella lunga storia del mitico The Cal. Poi c'è da considerare la location degli scatti: la Corsica con i suoi aspri e suggestivi paesaggi, un'isola che ap-

partiene alla Francia ma che geograficamente è assai più prossima alla Sardegna e che con il nostro Paese condivide lo stesso mare. Il calendario Pirelli 2012 è stato presentato in anteprima mondiale a New York, presso "The Armory", edificio militare risalente agli inizi dell'800 e oggi monumento storico della metropoli americana. Il fotografo si chiama Mario Sorrenti, napoletano di nascita, ma newyorkese

d'adozione. Sorrenti ha scelto la località Murtoli, in Corsica, per dare vita a "swoon", l'estasi catturata dalle immagini. È lui stesso a spiegare il concetto: "L'intensa relazione che si crea tra fotografo e la sua musa rappresenta l'essenza per creare un forte dialogo estetico che porta alla sublimazione della bellezza naturale. Nel realizzare The Cal mi sono avvicinato ai soggetti dei miei scatti costruendo un rapporto semplice,

intimo e reale, che mi consentisse di trasferire purezza alle immagini. In 'swoon' ho quindi posto i corpi a diretto contatto con la natura, che li accoglie come fossero un suo prolungamento, in una serie di immagini in cui roccia e scogli, terra e tronchi, cielo e mare si trasformano in scenografie che ospitano i corpi". Mario Sorrenti ha dimesticato con tutto questo, dal momento che è un artista divenuto famoso proprio grazie

alla sua straordinaria capacità nel ritrarre il nudo.

"Il nudo - commenta il fotografo - è una delle più belle espressioni della Natura e il modo più puro che abbiamo per rivelare la nostra umanità di fronte all'Arte. Sono nato a Napoli, in Italia, e fin da piccolo sono stato influenzato dai grandi capolavori degli artisti rinascimentali e dall'immane sforzo da essi compiuto per esprimere la loro visione della bellezza nell'Arte. Questo ha oggi un ruolo fondamentale nel mio modo di produrre immagini. Le immagini del Calendario Pirelli rappresentano l'apice della mia energia creativa finalizzata a materializzare l'emozione condivisa fra me e il soggetto delle mie fotografie, rispettando la bellezza, la natura e la presenza di entrambi quali elementi integranti nell'universo. Swoon significa 'essere rapiti da', 'essere sopraffatti dalla gioia', 'sentirsi mancare da un moto improvviso di gioia', 'sentimento pervasivo d'amore e di tranquillità'. Ecco il titolo della mia collezione di immagini".

Le 25 immagini del Calendario Pirelli 2012 - di cui 18

scatti in bianco e nero e 7 a colori - sono raccolte, in modo del tutto inedito rispetto al passato, in una raffinata cartella da disegno rifinita in tela. Le protagoniste di questa edizione sono 12: 9 modelle e 3 attrici. Il gruppo delle modelle è costituito dalla brasiliana Isabeli Fontana (già apparsa nel Calendario Pirelli 2003 di Bruce Weber, in quello del 2005 di Patrick Demarchelier, nell'edizione 2009 di Peter Beard e nel 2011 con Karl Lagerfeld), la russa Natasha Poly (presente nel Calendario Pirelli 2011 di Karl Lagerfeld), le olandesi Saskia de Brauw e Lara Stone (immortalata nel 2009 da Peter Beard e nel 2011 da Karl Lagerfeld), le americane Joan Small e Guinevere Van Seenus (già ritratta nel 2006 da Mert e Marcus), la polacca Malgosia (Calendario 2009 di Peter Beard), la lituana Edita Vilkeviciute, la britannica Kate Moss (apparsa del calendario Pirelli 1994 di Herb Ritts e nel 2006 di Mert e Marcus). Le attrici sono l'ucraina Milla Jovovich (presente nel Calendario Pirelli 1998 di Bruce Weber), l'italiana Margareth Madè e la giapponese Rinko Kikuchi.



Alcune delle suggestive immagini artistiche che fanno parte della raccolta del Calendario Pirelli 2012.



CARRIER / SISTEMA REFRIGERANTE PER VEICOLI COMMERCIALI

# Raffreddamento rapido con Pulsor

Pulsor, il nuovo gruppo frigorifero per furgoni isotermitici presentato da Carrier Transicold Europe, garantendo una capacità di refrigerazione costante anche a bassi regimi motore e quindi una maggiore protezione della catena del freddo, si dimostra ideale per i sempre più diffusi trasporti frigoriferi con consegne di derrate o merci deperibili in ambienti urbani ad alta densità di traffico.



Nils Ricky

**LIONE** - La tecnologia della refrigerazione fa passi da gigante e Carrier Transicold, tra le più importanti aziende del settore, è protagonista di un'evoluzione continua. Carrier Transicold Europe ha infatti presentato Pulsor, il nuovo gruppo frigorifero per furgoni isotermitici che, garantendo un più preciso controllo delle temperature e una maggiore protezione della catena del freddo, si dimostra ideale per i sempre più diffusi trasporti frigoriferi con consegne di derrate o merci deperibili in ambienti urbani ad alta densità di traffico.

L'innovativa gamma di unità di refrigerazione per veicoli commerciali leggeri, con volume di carico compreso tra 12 e 30 metri cubi, raggiunge la piena capacità di refrigerazione a bassi regimi motore (1.000 giri/min), mantenendo costantemente bassa ("constant cold")

la temperatura durante tutto il giro di consegna.

"I trasporti sensibili, con bassa tolleranza alle variazioni di temperatura, i trasporti multi-temperatura e la logistica ecologica - ha dichiarato Bertrand Gueguen, Vice presidente di Carrier Transicold Europe Truck/Trailer - sono aree di business in forte sviluppo e con esigenze crescenti nel settore dei trasporti frigoriferi mediante veicoli commerciali leggeri. I veicoli isotermitici che effettuano trasporti frigoriferi in ambienti urbani congestionati sono costretti a frequenti soste, con continue aperture e chiusure della cella frigorifera.

Nei sistemi tradizionali, il compressore del gruppo frigorifero è collegato direttamente al motore del veicolo e funziona perciò al suo stesso regime; ciò significa che la capacità di refrigerazione dipende dal regime motore, raggiungendo il livello ottimale a 2.400 giri/min. Tuttavia, durante i giri di consegna i

veicoli viaggiano a velocità ridotte nel 90 per cento dei casi e perciò a regimi motore quasi sempre inferiori a 2.400 giri/min. Il regime di funzionamento del compressore del gruppo frigorifero varia in dipendenza del regime motore del veicolo. Il questo modo aumentano i rischi di variazioni di temperatura potenzialmente pregiudizievoli per le derrate deperibili trasportate. L'unità di refrigerazione Pulsor elimina questo rischio garantendo una capacità di refrigerazione costante anche a bassi regimi motore".

Il gruppo Pulsor è stato oggetto di un periodo di intensi collaudi durati oltre un anno e realizzati da clienti Carrier Transicold in 10 Paesi europei. Oltre alla precisione di regolazione della temperatura e alle superiori performance ambientali, chi ha partecipato alla fase di collaudo è rimasto impressionato dai bassi costi d'esercizio di Pulsor. Il gruppo Pulsor

consente una riduzione dei consumi di carburante del 20 per cento durante la fase di refrigerazione, garantendo ai clienti un ritorno sugli investimenti.

"I riscontri dai collaudi dei clienti europei confermano che la gamma Pulsor risponde perfettamente alle esigenze di performance e di protezione della catena del freddo, riducendo i costi di funzionamento e d'esercizio, con grande soddisfazione dei clienti - ha sottolineato Sébastien Lemoine, responsabile prodotto alla Carrier Transicold - L'innovazione e la soddisfazione dei clienti sono centrali nella cultura della sostenibilità della Carrier e continueremo a espandere le gamme di prodotti per soddisfare le esigenze del mercato".

Il gruppo Pulsor per veicoli commerciali isotermitici viene commercializzato da gennaio 2012 in sei modelli: Pulsor 300, 350, 400, 500, 400MT (multi-temperatura) e 600MT (multi-temperatura).

I segreti della tecnologia Carrier brevettata E-Drive

## BATTE UN CUORE TECNOLOGICO

**LIONE** - Dentro il gruppo Pulsor batte un cuore tecnologico raffinato e avanzato. È la tecnologia Carrier brevettata E-Drive, abbinata a un inverter e a un compressore ermetico a velocità variabile. E-Drive, derivata dalla tecnologia Carrier interamente elettrica dell'unità Vector per rimorchi e semirimorchi, sostituisce la trasmissione meccanica, prevista dai sistemi di trasmissione a cinghia con la trasformazione della potenza erogata dal motore, in elettricità prodotta da un generatore che la invia all'inverter che regola la potenza erogata al gruppo frigorifero in base alle esigenze di refrigerazione.

In pratica, il compressore ermetico a velocità variabile lavora ai regimi comandati dall'uscita dell'inverter, garantendo così una capacità di refrigerazione costante, in ogni circostanza. Va tenuto presente che assicurare l'ottimale protezione della catena del freddo e l'integrità del carico in condizioni di trasporto gravose richiede capacità di regolazione delle temperature estremamente precise.

Il gruppo Pulsor ha una risposta anche a questo, perché è in grado di raggiungere le temperature impostate in metà tempo rispetto ai sistemi convenzionali, con variazioni massime di temperatura pari a +/- 0,3°C rispetto al livello programmato. La rapida refrigerazione e la precisa regolazione della temperatura, combinate alla costante piena capacità di refrigerazione anche a bassi regime motore, garantiscono il mantenimento della temperatura all'interno della cella frigorifera al livello voluto, in

qualsiasi condizione di traffico e anche con consegne ripetute che implicano frequenti aperture e chiusure delle porte del cassone. Il gruppo frigorifero Pulsor è anche ideale per le esigenze di trasporto multi-temperatura permettendo aree differenziate riscaldate o raffreddate con temperature comprese tra -30°C a +30°C. Inoltre, è capace di operare a temperature ambientali estreme, comprese tra -30°C e +50°C.

Particolare non irrilevante, il nuovo gruppo frigorifero firmato Carrier Transicold ha un ridotto impatto ambientale. La tecnologia E-Drive prevedendo un numero nettamente inferiore di raccordi e tubazioni, riduce considerevolmente la possibilità di fughe di refrigerante. Inoltre, tutte le connessioni sono realizzate con tubazioni di rame invece dei soliti flessibili in gomma, riducendo ulteriormente i rischi di perdite, garantendo l'integrità del carico e l'affidabilità dei prodotti trasportati. Con una media di perdite di refrigerante pari al 2,5 per cento annuo, Pulsor riduce le emissioni di CO2 del 75 per cento l'anno.

Le minori esigenze di manutenzione e la riduzione di raccordi e tubazioni assieme alla robustezza dell'inverter, ampiamente nota nel settore dell'aria condizionata e ulteriormente rafforzata per soddisfare le specifiche tecniche della Carrier, sono una prova dell'affidabilità e longevità del sistema. Dato che l'inverter regola la potenza erogata al compressore in funzione delle esigenze di refrigerazione, quest'ultimo lavora sempre a regimi ottimizzati minimizzando la possibilità di guasti o avarie.

PANORAMA

MERCEDES-BENZ / App all-news in italiano  
SEMPRE AGGIORNATI, OVUNQUE

**MILANO** - Mai come in questo periodo storico l'informazione sta vivendo una trasformazione radicale, né se ne conosce tuttora il punto di arrivo: le nuove tecnologie hanno dato origine a una molteplice modalità di trasmissione delle informazioni, dal telefono cellulare al web, dagli smartphone ai tablet. Impossibile oggi voltare le spalle ai profondi cambiamenti in atto nel mondo dell'informazione. Sulla base di tale principio Mercedes-Benz Italia ha chiuso il 2011 con la nascita della prima App all-news in italiano mai realizzata da una Casa costruttrice e dedicata ai suoi brand, disponibile on line sull'AppStore di Apple e anche in versione Android su Android Market. MercedesNews, gratuita e frutto di Autolink News, racconta ogni giorno tutte le principali novità sul mondo della Stella, ivi compresi i veicoli commerciali Mercedes-Benz: dieci anni d'informazioni con la possibilità di effettuare ricerche per argomento o inserendo un testo libero. Le notizie o le immagini preferite possono essere selezionate e conservate in una sezione dedicata, condivise su Facebook, inviate per email e via Twitter. MercedesNews contiene, inoltre, tutti i listini prezzi sempre aggiornati della gamma e una sezione multimedia con foto e video di ciascun prodotto. Dall'estetica semplice ma funzionale e immediatamente intuitiva, MercedesNews ha pensato più ai contenuti che al suo aspetto. Del resto rappresenta un ulteriore strumento che la Stella offre a chi già conosce il suo mondo e vuole costantemente essere informato sulle sue evoluzioni: giornalisti, addetti ai lavori, collaboratori, trasportatori, consulenti alla vendita e appassionati della Casa di Stoccarda ovunque, 24 ore su 24, saranno sempre aggiornati su ultime novità di prodotto, iniziative e eventi del Gruppo Daimler.

Bridgestone festeggia l'80esimo anniversario

## LA PASSIONE PER LA NEVE

**CORTINA D'AMPEZZO** - Per festeggiare l'80esimo anniversario della fondazione del Gruppo, Bridgestone Corporation ha annunciato un nuovo logo e un nuovo payoff. Il logo è stato perfezionato per identificare il marchio e per esprimere il passaggio dalla "forza" e dal "senso di velocità" alla capacità di "adattarsi al cambiamento". Di pari passo il payoff è stato modificato col nuovo messaggio "Your Journey, Our Passion" (Il tuo viaggio, la nostra passione). Nuovo logo e nuovi principi si affiancano a nuovi obiettivi. A Cortina d'Ampezzo è stato presentato il nuovo pneumatico invernale Blizzak LM-80 per 4x4. Nella gamma di pneumatici invernali Blizzak, Bridgestone propone per i veicoli commerciali nella stagione fredda la versione W800. Progettato per il trasporto leggero a carico medio-alto, Blizzak W800 presenta un innovativo profilo dei bordi e degli incavi per garantire una guida sicura e confortevole su neve e ghiaccio, incavi interni per assicurare la trazione e le prestazioni per tutta la vita utile dei pneumatici, ottima combinazione di durata e comfort di guida. Prestazioni equilibrate in tutte le condizioni per il trasporto leggero sono inoltre garantite dalle altre due gomme per veicoli leggeri: Blizzak LM-18C e LM-22C, caratterizzate dalla costruzione robusta e resistente all'usura e da profondi incavi per favorire il drenaggio di acqua e neve in scioglimento.

Programmazione la movimentazione delle merci

## DA BABELE A SISTEMA

**BOLOGNA** - Qualunque sia il tipo di evoluzione del nostro sistema economico, una delle certezze è rappresentata dalla movimentazione delle merci: al negozio o al supermercato i consumatori chiedono di avere la massima disponibilità e varietà di prodotti. Per soddisfare tale richiesta è necessario che le merci si spostino, per tragitti brevi, lunghi o medi, ma una loro movimentazione è comunque necessaria. Di pari passo assume sempre maggiore importanza programmare la movimentazione, ovvero passare da un quadro confuso a un sistema ordinato. Questo l'assioma che intendono dimostrare Paolo Volta e Federico Rupi, autori del volume "Trasporto merci: da babele a sistema", edito dal Gruppo24Ore. "Quando una civiltà si sviluppa - è l'ipotesi di partenza dei due autori - da subito, dalle sue origini diventa importante la programmazione, che pure può avere degli effetti negativi. Ma da che mondo è mondo l'uomo tra anarchia e programmazione ha sempre scelto la seconda opzione, ovvero rinunciato all'assenza totale di un'organizzazione della realtà, perché quest'ultima impedisce la crescita. È evidente che questo principio non può che applicarsi anche alla movimentazione delle merci". Per i due studiosi, al momento il sistema del trasporto è caotico, una "babele" fatta di problemi di consegne, riciclaggio delle merci, disagi sul traffico e sulla qualità della nostra vita. Che fare? Nel libro la proposta è di riprogettare e sviluppare una logistica sostenibile. Intermodalità, ottimizzazione dei percorsi, riduzione dei ritorni a vuoto, localizzazione intelligente dei magazzini, limitazione di un just-in-time esasperato: le proposte più diffuse provenienti da diverse parti per agire sull'ammendamento del sistema del trasporto non vengono respinte, bensì inserite in una diversa progettualità. Volta e Rupi affrontano uno a uno i temi legati alla movimentazione delle merci che condizionano la quotidianità degli operatori economici e dei cittadini, ma anziché dare una singola risposta a ciascun tema propongono una lettura unitaria, una visione d'insieme, un sistema generale da ridisegnare per un futuro del trasporto più amico di tutti (uomo, ambiente e operatori economici) e che nel contempo riesca a soddisfare le esigenze del moderno consumatore. Decisamente interessante la parte sulla mancata programmazione logistica, alla quale gli autori fanno risalire i nodi del sistema e che li porta a considerare la logistica non più come parte finale di un processo, ma come la parte che ne fonda la necessità.

Amministratore delegato della società bolognese Pagiro, Volta è autore di numerosi articoli e pubblicazioni scientifiche. "Trasporto merci: da babele a sistema" è il quarto libro che pubblica con il Sole24Ore sul tema. Professore associato alla facoltà d'Ingegneria dell'Università di Bologna, Rupi è titolare dei corsi di Tecnica ed Economia dei trasporti, di Pianificazione dei trasporti e del Laboratorio di infrastrutture varie e trasporti.

# *La redditività dei nostri clienti è il nostro obiettivo*

Presentazione di ATe. Efficienza del trasporto avanzato di DAF. Un'intera gamma di soluzioni innovative sottolinea il nostro impegno finalizzato a massimizzare l'efficienza, ottimizzare il consumo e ridurre al minimo l'impatto ambientale. Con i nuovi trattori DAF CF85 e XF105 ATe edizione speciale questi vantaggi sono a disposizione di tutti. Contattare la concessionaria DAF o visitare il sito Web [www.daftrucks.it/ate](http://www.daftrucks.it/ate).

Perché la redditività dei nostri clienti è il nostro obiettivo.

*driven by quality*



**PACCAR**  
FINANCIAL

**DAF**

A PACCAR COMPANY

**PACCAR**  
PARTS

[www.daftrucks.it](http://www.daftrucks.it)

## LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

## MATHIEU AMMASSARI

RESPONSABILE VEICOLI COMMERCIALI OPEL GENERAL MOTORS ITALIA

## “Il nostro obiettivo è crescere”

Professionalizzazione della rete, con il rafforzamento dei Business Center specializzati nella vendita e assistenza di veicoli commerciali e nel comparto flotte; una gamma dalle forti potenzialità che sarà a breve arricchita dall'arrivo del nuovo Combo. Queste le carte vincenti che Opel intende giocare per continuare a essere tra i protagonisti del mercato dei mezzi da lavoro.



Paolo Altieri

ROMA - Il veicolo commerciale è un prodotto più complesso dell'automobile, che richiede una maggiore specializzazione e comprensibilmente una dose in più di impegno. Soprattutto oggi che la crisi economica che ha colpito l'intero settore automotive fa sentire i suoi effetti negativi anche nel comparto dei veicoli da lavoro. È consapevole di tutte queste implicazioni Mathieu Ammassari, da pochi mesi Responsabile Veicoli Commerciali Opel all'interno dell'organizzazione General Motors Italia.

Nato a Roma nel luglio 1974, Mathieu Ammassari è un giovane determinato e dal curriculum impeccabile. Ha studiato Economia presso la Luiss di Roma e in seguito ha trascorso un anno in Francia frequentando una scuola di economia nell'ambito del programma Erasmus. Proprio in Francia svolge il suo primo stage di sei mesi in Fiat Auto France. Siamo nel 1996 e a Parigi Ammassari accumula preziose conoscenze all'interno della direzione vendite Lancia supportando attività legate a immatricolazioni, ordini e contratti delle vetture. Tornato in Italia, si laurea nel 1999 alla

Luiss e inizia un nuovo stage semestrale a Roma presso l'azienda farmaceutica Bristol-Myers Squibb. In seguito viene assunto dalla Mazda Motor Italia. È l'inizio del 2000. Mathieu Ammassari trascorre un anno nella divisione marketing in qualità di assistente al prodotto mentre il secondo anno di permanenza in Mazda lo vede impegnato nelle attività di sviluppo della rete. Nel 2001, una volta lasciata Mazda Motor Italia, lavora per un anno e mezzo presso una società di informatica di Roma occupandosi di marketing e nel 2003 arriva in General Motors Italia dove si dedica allo sviluppo della rete. Trascorrono tre anni con Opel, quindi due anni in GM Europe a Zurigo, dove Ammassari si occupa sempre di sviluppo rete. Torna in Italia all'inizio del 2009: dal gennaio di quell'anno al giugno 2011 ha operato sul campo nelle sedi di Milano e Roma. Dal 1° Luglio scorso è diventato il nuovo Responsabile dei Veicoli Commerciali Opel.

**Sono ormai più di sei mesi che ha assunto questo incarico. Come valuta l'attuale situazione di mercato?**

“Come Opel siamo in crescita. Avevamo certo programmi più ambiziosi, alcune cose sono state fatte bene, altre un po' me-

no; resta comunque il fatto che archiviamo il 2011 come un anno dal risultato soddisfacente. Abbiamo consuntivato vendite per circa 6mila unità. Il modello che attualmente ci sta dando maggiori soddisfazioni è il Vivaro che nel suo segmento è un leader, un vero punto di riferimento. Ciò grazie alle sue caratteristiche qualitative che lo rendono appetibile a tutti quegli utilizzatori che desiderano un veicolo versatile e funzionale da utilizzare sia nel lavoro che nel tempo libero. Va infatti sot-

tolineato il fatto che Vivaro sta comportando molto bene in tutte le sue configurazioni ma si dimostra particolarmente forte e vincente nell'ambito del trasporto passeggeri.”

**Avete in programma particolari iniziative che coinvolgano direttamente i veicoli commerciali Opel?**

“Sicuramente nel 2012 intendiamo rafforzare la nostra presenza nel canale rental dove non siamo stati finora istituzionalmente molto forti dal momento che la cultura aziendale

è un'ottima occasione per far toccare con mano la qualità del prodotto.”

**Opel dà molta importanza agli allestitori. Come intendete sviluppare questo speciale rapporto?**

“Un ottimo rapporto, direi. Che intendiamo ulteriormente ottimizzare nell'ottica di favorire l'incontro tra domanda e offerta e poter venire incontro alle esigenze di una clientela tanto vasta quanto alla ricerca del veicolo giusto per soddisfare le proprie esigenze professionali o

tipo è il venditore che non ha ancora maturato un'esperienza sui veicoli commerciali e che però è stato selezionato dal dealer per questa attività; per una settimana frequenta un corso molto intensivo all'interno di un gruppo che non supera le 10-15 unità.”

**Sono previste nel 2012 novità di prodotto?**

“Tra febbraio e marzo, in funzione delle disponibilità del prodotto, lanceremo il nuovo Combo, un veicolo completamente diverso dall'attuale e gemello del Fiat Doblò. Come quest'ultimo, viene costruito presso l'impianto della Tofas a Bursa, in Turchia. Combo sarà offerto sul mercato sia in versione vettura che in versione furgone. Un mezzo versatile e funzionale, proposto in diversi dimensionamenti. La sua commercializzazione sarà gestita interamente dal settore veicoli commerciali, anche la versione Tour dedicata al trasporto passeggeri.”

**Quali sono le sue previsioni sull'evoluzione del mercato?**

“Nel 2010, in ottobre e novembre, si verificò un effetto di stagionalità molto più elevato, dal momento che tradizionalmente quelli sono due mesi forti nell'acquisizione contrattuale. Nel 2011 invece questo non si è verificato. Credo che il 2012 sarà sui livelli del 2011, però con una fase di maggior debolezza nella parte iniziale dell'anno.”

**E per quanto riguarda le flotte?**

“In questo importante mercato siamo intervenuti con dei programmi particolari che prevedono delle scontistiche aggiuntive. Purtroppo però sono probabilmente arrivate un po' tardi nel corso dell'anno in rapporto ai termini di pianificazione della gestione aziendale delle flotte. Nel 2012 ci muoveremo con il giusto anticipo. Abbiamo un prodotto, chiamato Opel Renting, specificamente indirizzato al noleggio a lungo termine. La sua diffusione è iniziata più di un anno e mezzo fa e crediamo abbia tutte le credenziali per crescere ulteriormente”.



Dall'alto in basso, panoramica del nuovo Opel Combo in versione van. A breve verrà introdotto sul mercato italiano, affiancato dalla versione Tour dedicata al trasporto passeggeri.

del marchio ha dimostrato un maggior legame con la vendita ai clienti privati. Credo che Opel, con i suoi prodotti e servizi, sia in grado di soddisfare pienamente le esigenze di questo particolare e importante settore del mercato. Puntiamo inoltre a un ulteriore e massiccio sviluppo del Movano, un veicolo più complesso del Vivaro e con proprie specificità. Occorre perciò lavorare sodo sulla rete di vendita e assistenza, sugli allestitori, presso le concessionarie, all'interno di un quadro di professionalizzazione della rete. Abbiamo anche in programma di proseguire nella direzione dell'ampliamento della nostra presenza nelle fiere di settore, nazionali e locali. Rappresentano per tutta la nostra gamma e per il Movano in par-

di tempo libero.”

**Un discorso che chiama in causa tutta la vostra rete di vendita e assistenza...**

“Puntiamo con sempre più determinazione alla specializzazione. Oggi in Italia il marchio Opel può contare su 165 dealer, di cui 105 in possesso anche del contratto per i veicoli commerciali; di questi 105, 70 si fregiano della qualifica di Business Center, ovvero centri specializzati che hanno requisiti particolari per operare nel mondo dei veicoli commerciali per la clientela professionale e nel mercato delle flotte. Professionalizzazione della rete vuol dire che stiamo lavorando soprattutto sui venditori: dallo scorso ottobre abbiamo avviato un programma di training che mira alla specializzazione. Il corsista

# SE NON HAI DUCATO, NON HAI UN FURGONE.



SOLO DUCATO LAVORA CON TE DA 30 ANNI, E OGGI SI RINNOVA PER CONTINUARE AD ESSERE IL N° 1.

- 4 nuove motorizzazioni Multijet Euro 5 da 115 a 180 CV: minori consumi e prestazioni più elevate
- I consumi più bassi del segmento: oltre 15 km con 1 litro con il 2.0 Multijet 115 CV
- Nuovi interni e tecnologia più avanzata: Blue&Me TomTom Live, Start&Stop e Traction+



PROFESSIONAL

PARLIAMO CON I FATTI.



GUIDASINCERA.IT  
LA GUIDA PER CHI È ALLA GUIDA

Lubrificanti originali



[www.fiatprofessional.it](http://www.fiatprofessional.it)

# ON THE ROAD

## FIAT PROFESSIONAL SCUDO PANORAMA

Mauro Zola

TORINO - Anche da lontano l'aspetto è più da autovettura che da veicolo commerciale. E in effetti lo Scudo Panorama condivide appena l'impostazione di base con il suo fratello furgonato. Tutto il resto è stato riveduto e corretto in funzione del massimo comfort dei passeggeri, che in nome di una versatilità perfino esasperata possono essere da cinque a nove (conducente compreso). Nel caso della nostra prova la configurazione è tra le più azzeccate, con due posti nella prima fila e tre ciascuno per le altre due, il che consente di mantenere un discreto bagagliaio, di circa 0,77 m<sup>3</sup>, magari non abbastanza per sette valigie di grandi dimensioni, ma più che adeguato a una clientela business, abituata a viaggiare leggera.

Le versioni Panorama sono al momento una delle grandi risorse per lo Scudo, tra le ragioni principali che ne allontanano il pensionamento, altrimenti prevedibile, visto che i furgoni di questo segmento si trovano un po' schiacciati tra le nuove dimensioni del Doblò e i più piccoli esemplari del Ducato. Invece nel trasporto persone lo Scudo superleggero si rivela ineguagliabile, merito anche della cura con cui sono stati studiati gli allestimenti, che rivela particolari inaspettati, come il rialzo per i sedili della seconda e terza fila, in modo che

Lo Scudo Panorama condivide appena l'impostazione di base con il suo fratello furgonato. Tutto il resto è stato riveduto e corretto in funzione del massimo comfort dei passeggeri, che in nome di una versatilità perfino esasperata possono essere da cinque a nove (conducente compreso). Motore 2 litri Euro 5 da 128 cavalli.



# I VIAGGI SON DESI

## La carta d'identità



**Cognome** - Fiat Professional  
**Nome** - Scudo Panorama

**Configurazione** - Trasporto persone.

**Motore 130** - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common rail a controllo elettronico, turbocompressore con intercooler, Filtro antiparticolato, due catalizzatori ossidanti, valvola EGR elettrica. Distribuzione: 2 ACT con cinghia dentata, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 1.997 cc. Potenza max CE: 94 kW/128 cv a 4.000 giri/min. Coppia max CE: 320 Nm a 2.000 giri/min.

**Cambio** - A sei marce + retromarcia.

**Pneumatici** - 215/60 R16.

**Sospensioni** - Anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con bracci inferiori triangolati e barra stabilizzatrice, posteriori a ponte torcente con molle elicoidali, barra Panhard e ammortizzatori idraulici inclinati.

**Freni** - A disco sulle quattro ruote, con ESP, ABS, EDB.

**Dimensioni** - Passo 3.122 mm. Lunghezza massima 5.135 mm, altezza massima a vuoto 1.980 mm, larghezza massima 1.895 mm.

**Masse** - MTT 2.791 kg. Tara 1.919 kg. Portata utile 8 posti + 328 kg.

**Serbatoio carburante** - 80 litri.



Lo Scudo Panorama del nostro test ha una delle configurazioni più azzeccate comprendente due posti nella prima fila e tre ciascuno per le altre due. Il tutto consente di mantenere un discreto bagagliaio con un volume complessivo di circa 0,77 metri cubi.

## I concorrenti



### Mercedes-Benz Vito Kombi Long 113 CDI

**Motore:** 4 cilindri in linea, 2.143 cc, potenza 100 kW/136 cv a 3.800 giri/min., coppia 310 Nm da 1.400 a 2.400 giri/min.



### Renault Traffic Passenger 2.0 dCI

**Motore:** 4 cilindri in linea, 1.995 cc, potenza 84 kW/114 cv a 3.500 giri/min., coppia 290 Nm a 1.600 giri/min.



### Peugeot Tepee Mix 2.0 HDI

**Motore:** 4 cilindri in linea, 1.997 cc, potenza 94 kW/128 cv a 4.000 giri/min., coppia 320 Nm a 2.000 giri/min.

tutti i passeggeri possano vedere fuori. Per lo stesso motivo ci sono in totale quasi 6 mq di finestrini, che rendono l'interno molto luminoso e permettono di godersi al meglio eventuali viaggi in località turistiche. Tutti i sedili sono dotati di poggiatesta e di predisposizione per l'ancoraggio di seggiolini per bambini. Tutta una serie di vani portaoggetti è sistemata sotto i sedili stessi, oltre che nei pannelli laterali delle portiere, con due dotati di sportello sistemati sotto il padiglione. I sedili della seconda e terza fila possono essere ripiegati o addirittura rimossi (operazione che richiede una decina di minuti) per aumentare le dimensioni del bagagliaio.

Una dotazione da shuttle di livello, il che fa presagire un utilizzo costante da parte di alberghi o centri congressi. Nel nostro caso invece ci siamo limitati a variare di poco il nostro

abituale giro, mettendo al frusta il propulsore Euro 5, che è la vera novità di questo modello e su cui scendiamo nel dettaglio nel box di questa pagina. Per il momento ci limitiamo a registrare come la pronta risposta all'acceleratore e l'ottima ripresa a partire dai 1.500 giri/min. siano di per sé un ottimo biglietto da visita.

Lo stesso si può dire del comfort: trovare la propria posizione di guida ideale nel posto riservato al conducente è questione di un minuto, il sedile è comodo e avvolgente, anche quando si manovra in velocità. Lo stesso si può dire per quelli dei passeggeri anche se il materiale usato per ricoprirli impone un po' di prudenza per evitare sgradevoli macchie. Ottima anche la climatizzazione, con un modello automatico e bizona, quindi con regolazioni a scelta tra la parte sinistra e quella destra del veicolo, con in più la



# DERI DI COMODITÀ



Un particolare vincente dell'allestimento dello Scudo Panorama è il rialzo per i sedili della seconda e terza fila che permette a tutti i passeggeri di vedere meglio all'esterno del veicolo.



Il cambio, abbinato a uno sterzo piuttosto diretto e fin troppo morbido grazie al servosterzo idraulico, rendono piacevole la guida nelle diverse condizioni di utilizzo, in particolare nei centri urbani.

possibilità di ordinare un climatizzatore aggiuntivo a coprire con maggior efficacia la parte posteriore.

Buono il posizionamento del cambio, che avevamo già avuto modo di apprezzare nella versione da 160 cv; soprattutto la sesta marcia lunga permette in autostrada di scivolare in tutta tranquillità, con interni insonorizzati al punto giusto, per garantire ancora una volta un alto livello di comfort ai passeggeri. Sempre il cambio, abbinato a uno sterzo piuttosto diretto e fin troppo morbido grazie al servosterzo idraulico, rendono piacevole la guida nei centri urbani in cui le dimensioni dello Scudo non rappresentano poi un grande svantaggio, neppure nei parcheggi, dato che si è avuta l'accortezza di aggiungere al pacchetto gli ormai comuni sensori.

Se dobbiamo trovare una piccola pecca riguarda le dotazioni infotainment, che hanno un aspetto un po' datato. Sarebbe stato meglio sostituirle con il Blue&Me Tom Tom che ormai spopola sul resto della gamma Fiat Professional, il che forse sarà possibile nel prossimo futuro.

Il 2 litri disponibile anche nelle versioni da 90 e 128 cavalli

## GRANDI MANOVRE PER L'EURO 5

**TORINO** - Per assecondare il passaggio all'Euro 5 Fiat Professional ha affiancato alla sua versione più potente del due litri che equipaggia l'intera gamma dello Scudo altre due versioni, con rispettivamente 90 e 128 cv. L'impostazione di base resta però la stessa, anche se il top di gamma, per raggiungere i suoi 163 cv, è stato dotato di un turbocompressore a geometria variabile invece che fissa; per il resto, identica è l'iniezione diretta Common rail, identico l'intercooler, le 4 valvole per cilindro e i due alberi a camme con cinghia dentata.

E identica è anche l'eccellente risposta garantita dall'insieme, che conferma come la più recente informata di propulsori progettata e prodotta dal costruttore torinese sia in assoluto una delle migliori nel campo dei veicoli da lavoro, anche sotto il profilo dei consumi, che nonostante il peso non indifferente della versione Panorama, dovuto al ricco allestimento che vi abbiamo descritto nel pezzo principale, supera di poco i 7,5 litri per 100 km, risultato eccellente, in buona parte dovuto anche al cambio a sei marce.



La carta d'identità

**Cognome** - Nissan  
**Nome** - e-NV200 Concept  
**Trazione** - Anteriore.  
**Batteria** - Laminata agli ioni di litio da 24 kWh.  
**Layout della batteria** - Sotto il pianale.  
**Autonomia** - Analoga a Nissan Leaf.  
**Ruote** - Cerchi in lega di alluminio da 16 pollici.  
**Dimensioni pneumatici** - 205/55R16.  
**Passo** - 2725 mm.  
**Lunghezza** - 4574 mm.  
**Larghezza** - 1758 mm.  
**Altezza** - 1826 mm.  
**Caratteristiche esterne** - Abitacolo funzionale e grande capacità di carico; frontale dal design caratteristico tipico dei veicoli elettrici Nissan; doppi pannelli vetrati sul tetto; design anteriore distintivo con sportello frontale per la ricarica; forma aerodinamica; fari cromati dalle sfumature blu abbinata alle luci posteriori.  
**Caratteristiche interne** - Strumentazione standard con contatori specifici dei veicoli elettrici, dispositivi telematici avanzati e display a schermo piatto ispirato ai tablet; finiture interne di tessuto grigio brillante; due file di sedili ripiegabili.

NISSAN / ANTEPRIMA MONDIALE A DETROIT PER E-NV200 CONCEPT

# Emissioni zero anche per veicoli da lavoro

**DETROIT** - La scena sul vasto stand Nissan all'Auto Show di Detroit era tutta sua e per una volta le "sorelle" automobili, tra le quali spiccava la nuova Pathfinder, hanno fatto da raffinato contorno all'innovativo e-NV200 Concept, un'ulteriore prova dell'indiscussa leadership di Nissan in materia di mobilità a emissioni zero. Costruito sulla base del popolare veicolo multiplo Nissan NV200, l'e-NV200 Concept anticipa il design del modello definitivo del veicolo commerciale 100 per cento elettrico, progettato per fornire a imprese e famiglie flessibilità, spazio e zero emissioni di CO2. La commercializzazione del van elettrico di casa Nissan è prevista nei prossimi anni.

**CAMBIANO LE REGOLE DEL GIOCO**

"Non avendo tubo di scarico, né emissioni, il Nissan e-NV200 Concept - ha affermato Hideto Murakami, vice presidente corporate di Nissan Motor Co. - regala un'esperienza di guida silenziosa e confortevole e combina eccezionali doti di abitabilità, versatilità e funzionalità a dimensioni estremamente compatte. È un veicolo che nel proprio segmento è destinato a cambiare le regole del gioco: la batteria garantirà un'autonomia simile a quella di Nissan Leaf, ma la capacità di carico resterà uguale a quella dell'attuale NV200. Il modello di produzione si rivolgerà prevalentemente a piccole imprese, ma in molte aree anche a utilizzatori privati e famiglie".

Essendo potenzialmente un veicolo di produzione di massa, l'e-NV200 Concept permetterà anche di ridurre sensibilmente i costi d'esercizio rispetto agli attuali veicoli a combustione interna. "Un veicolo come l'e-NV200 Concept - ha aggiunto Murakami - darà una sferzata di

energia al mercato dei van compatti in molti modi diversi: migliorerà la qualità di vita negli ambienti urbani e rappresenterà un investimento finanziario intelligente per le imprese grandi e piccole".

Esteriormente, il design dell'e-NV200 Concept trae ispirazione dal Nissan NV200 attualmente in commercio, ma si arricchisce di forti spunti stilistici derivati dall'elettrica Nissan Leaf. Il versatile e apprezzato veicolo commerciale leggero NV200 ha vinto i titoli di International Van of the Year 2010 e Universal Design Award 2011 (premio assegnato dall'Universal Design, un'organizzazione focalizzata a promuovere la comune convergenza tra esigenze stilistiche e i bisogni dei clienti). Oltre a questi premi, NV200 è stato anche insignito del titolo di CDV (car-derived van) per il 2010 in Cina e la sua presenza

si è consolidata in Giappone, paese in cui è diventato leader di segmento grazie alla varietà della propria gamma, che comprende anche una versione taxi.

L'identità "elettrica" dell'e-NV200 Concept s'intuisce subito dal frontale. L'ampio cofano è enfatizzato da uno sportello di ricarica centrale, sormontato da un logo Nissan nelle sfumature del blu e dagli affusolati fari a Led. Il design esterno evidenzia l'armoniosa interazione tra le linee decise della vettura e l'ampiezza delle superfici della carrozzeria. I grandi finestrini anteriori e la lunga superficie vetrata posteriore si combinano a una coppia di ampi pannelli in vetro sul tetto che creano all'interno un'atmosfera ariosa. In linea con il concept di Nissan Leaf, gli esterni sono dipinti del colore Aqua Blue, che esprime il senso di eco-compatibilità e rispetto per l'ambiente della

vettura.

Internamente, l'e-NV200 Concept ricalca la linea stilistica pulita e moderna dei veicoli elettrici Nissan: pur adottando i contatori specifici dei veicoli elettrici, colorati da accenti di blu e sfumature chiare e brillanti, e-NV200 Concept conserva la forte componente funzionale di NV200. All'interno, e-NV200 Concept sfoggia dispositivi telematici avanzati e un display a schermo piatto su cui i comandi sono disposti come in un tablet. "Nissan e-NV200 Concept - ha ulteriormente sottolineato Murakami - ha un design distintivo e condivide il look iconico dei veicoli elettrici Nissan, inaugurato con Nissan Leaf, interpretandolo nello stile moderno, pratico e funzionale tipico dei veicoli commerciali. Internamente, l'abitacolo è intelligente, razionale ma si arricchisce dello spirito del veicolo

elettrico e di un'interfaccia operativa di facile utilizzo".

L'e-NV200 Concept naturalmente condivide con la rivoluzionaria Nissan Leaf le principali componenti del sistema di trasmissione. L'alimentazione silenziosa a emissioni zero è fornita da una batteria a ioni di litio composta di 48 moduli compatti e da un reattivo motore sincrono che sviluppa 80 kW di potenza in corrente alternata e 280 Nm di coppia. A differenza dei tradizionali motori a combustione interna, nell'e-NV200 Concept il 100 per cento della coppia è immediatamente disponibile fin dall'inizio: la risposta immediata e l'eccellente accelerazione rendono la guida piacevole e rilassante. Come Leaf, l'e-NV200 Concept ha prestazioni brillanti ed è divertente da guidare come un veicolo a benzina tradizionale. Inoltre, come Leaf, e-NV200 Concept sorprende per l'economia nei consumi, elemento-chiave per gli operatori che utilizzano veicoli commerciali.

**NV200 TAXI A NEW YORK**

Oltre al debutto globale di e-NV200 Concept, sono attualmente in corso diversi test su prototipi elettrici costruiti su base NV200 con lo scopo di raccogliere informazioni dalle aziende di tutto il mondo sul comportamento del veicolo in condizioni di normale utilizzo. I test iniziali sono stati condotti nell'estate 2011 dallo Japan Post Service, il servizio postale giapponese, che ha utilizzato un prototipo elettrico di NV200 per la raccolta e consegna della posta a Yokohama. Ulteriori test sono iniziati a Londra due mesi fa insieme a FedEx. I riscontri ottenuti da questi test saranno utilizzati da Nissan per progettare i futuri veicoli commerciali leggeri alimentati a batterie affinché rispondano meglio alle



All'Auto Show di Detroit spettacolare debutto del veicolo commerciale 100% elettrico, progettato per fornire a imprese e famiglie flessibilità, spazio e zero emissioni di CO2. La vendita del van elettrico di casa Nissan è prevista nei prossimi anni.

esigenze dei clienti.

Essendo una vera vettura globale, Nissan NV200 è prodotta in Giappone, Europa e Cina ed è attualmente disponibile in 40 paesi. È previsto il suo lancio anche in Nord America e India. L'importanza di questo progetto sarà ancora più evidente nel 2013, quando una versione appositamente modificata di NV200 diventerà il taxi ufficiale della città di New York, trasportando circa 600.000 passeggeri ogni giorno. NV200 è stato scelto per la sua combinazione tra dimensioni esterne compatte e massima abitabilità interna.

Le novità principali previste su Nissan NV200 Taxi includono: una spaziosa area di carico per trasportare i bagagli di 4 passeggeri, porte scorrevoli con gradino di entrata e maniglia per facilitare l'accesso al veicolo, sistema di controllo indipendente dell'aria condizionata per i passeggeri posteriori e filtro dell'aria ai fenoli d'uva che migliora la qualità dell'aria nella cabina e sedili in tessuto confortevoli, antibatterici, ecosostenibili, facili da pulire e che danno la sensazione della vera pelle.



Il design esterno di Nissan e-NV200 Concept evidenzia l'armoniosa interazione tra le linee decise della vettura e l'ampiezza delle superfici della carrozzeria.

MERCEDES-BENZ ITALIA / UN VITO 111 KOMBI PER L'AVIS COMUNALE ROMA

Guido Prina

ROMA - Tutti sappiamo quale importante ruolo svolge l'Avis, Associazione volontari italiani sangue. Mercedes-Benz Italia ha voluto rimarcare il concetto supportando la struttura Avis Comunale Roma con la donazione di un Vito 111 Kombi che rinnova nel concreto l'impegno sociale della Casa tedesca sul territorio. Il Vito in versione Kombi sarà molto utile per le numerose attività svolte dall'Avis.

# Solidarietà nel sangue

Il veicolo sarà infatti utilizzato per il trasporto dei volontari dell'Associazione e per l'allestimento di postazioni di prelievo all'interno di luoghi di culto, istituti d'istruzione e aziende romane. Avis Comunale Roma è una Onlus fondata nel 1937 e costituita da coloro che donano volontariamente il proprio sangue in favore della collettività.

Benz Vito sono accentuate dalla trazione posteriore e dall'assetto dell'autotelaio completamente riprogettato.

A bordo, Vito accoglie i passeggeri in un ambiente ricercato. Comandi più intuitivi, comfort maggiore ed equipaggiamenti più ricchi sono gli highlights che caratterizzano l'abitacolo del nuovo modello. Vito è oggi ancora più facile e piacevole da guidare grazie, ad esempio, alla nuova leva del cambio, ai pulsanti sulla parte superiore della consolle centrale e alla nuova unità di coman-



Da sinistra, Alwin Epple, Presidente Mercedes-Benz Italia, e Ranieri Raniero, Presidente Avis Comunale Roma.

Il veicolo sarà infatti utilizzato per il trasporto dei volontari dell'Associazione e per l'allestimento di postazioni di prelievo all'interno di luoghi di culto, istituti d'istruzione e aziende romane. Alla cerimonia di consegna, avvenuta presso la sede Mercedes-Benz Italia a Roma, sono intervenuti Alwin Epple, Presidente di Mercedes-Benz Italia, Dario Albano, Direttore Commerciale Vans di Mercedes-Benz Italia, Riccardo Mauri, Consigliere nazionale Avis e Ranieri Raniero, Presidente Avis Comunale Roma. Quest'ultima è un'organizzazione non lucrativa di utilità sociale (Onlus) fondata nel 1937 e costituita da coloro che donano volontariamente il proprio sangue in favore della collettività. Il sangue può essere donato presso i centri trasfusionali degli ospedali convenzionati con Avis Roma o presso i punti mobili di prelievo periodicamente allestiti presso parrocchie, istituti scolastici, luoghi di lavoro,

Nel 2010 oltre 2 milioni di donazioni da circa 1,2 milioni di soci Avis

## UN'IMPORTANTE MISSIONE INIZIATA NEL 1927

MILANO - L'Avis è un'Associazione di volontariato costituita tra coloro che donano volontariamente, gratuitamente, periodicamente e anonimamente il proprio sangue. È un'associazione che esclude qualsiasi fine di lucro e persegue finalità di solidarietà umana. Fondata a Milano nel 1927 dal dottor Vittorio Formentano, costituitasi ufficialmente come Associazione Volontari Italiani del Sangue nel 1946, l'Avis è oggi un ente privato con personalità giuridica e finalità pubblica e concorre ai fini del Servizio Sanitario Nazionale in favore della collettività. Fonda la sua attività istituzionale e associativa sui principi

costituzionali della democrazia e della partecipazione sociale e sul volontariato quale elemento centrale e strumento insostituibile di solidarietà umana. Gli scopi dell'associazione fissati dallo Statuto erano e sono: venire incontro alla crescente domanda di sangue, avere donatori pronti e controllati nella tipologia del sangue e nello stato di salute, lottare per eliminare la compravendita del sangue, donare gratuitamente sangue a tutti, senza alcuna discriminazione. All'Avis possono aderire gratuitamente sia coloro che donano volontariamente e anonimamente il proprio sangue sia coloro che, pur non potendo per

motivi di inidoneità fare la donazione, collaborano però gratuitamente a tutte le attività di promozione e organizzazione. Avis è presente su tutto il territorio nazionale con una struttura ben articolata, suddivisa in 3.180 sedi comunali, 111 sedi provinciali, 22 sedi regionali e l'Avis Nazionale. Sono inoltre attivi 773 Gruppi Avis, organizzati soprattutto nelle aziende, sia pubbliche che private, come ulteriore testimonianza della presenza associativa nel tessuto sociale. Secondo i dati 2010, i soci donatori risultavano essere poco meno di 1,2 milioni per un totale donazioni che ha superato le 2 milioni di unità.

centri sportivi e piazze romane. Mercedes-Benz Italia, con la donazione di un Vito 111 Kombi, contribuisce all'ampliamento di questa virtuosa rete di punti di prelievo, mettendo a disposizione di attività dall'elevata rilevanza sociale tutta l'affidabilità e la sicurezza che contraddistinguono da sempre i

veicoli commerciali con la Stellala. La configurazione Kombi è una delle diverse alternative in cui si declina l'offerta di Vito, la cui nuova generazione è stata presentata nel settembre del 2010 avendo alle spalle una lunga e fruttuosa carriera iniziata nel 1995. Prodotto nello sta-

bilimento spagnolo di Vitoria, da dove lo scorso anno è uscito il milionesimo esemplare della fortuna famiglia di veicoli commerciali Mercedes-Benz, il nuovo Vito vanta numerose novità. Al centro del rinnovamento della gamma c'è l'ottimizzazione delle prestazioni motoristiche, l'ulteriore particolare at-

tenzione a consumi ed emissioni, la fluidità di marcia. Inoltre, il nuovo cambio manuale a sei marce ECO Gear si distingue per la spaziosità ottimizzata dei rapporti, che assicura prestazioni migliori riducendo, al tempo stesso, consumi ed emissioni. La dinamica di marcia e la maneggevolezza di Mercedes-

do sul tetto, disponibile a richiesta. Anche gli esterni del veicolo commerciale tedesco sottolineano il family feeling con le autovetture della Casa di Stoccarda; per esempio, la mascherina del radiatore è incorniciata da nuovi proiettori con luci diurne e fendinebbia integrati.

SMART / PREMIERE MONDIALE A DETROIT PER IL CONCEPT PICK UP FOR-US

## Compattezza estrema

DETROIT - Che voglia stupire non ci sono dubbi. Che stupisca veramente è un dato di fatto. Non c'è nulla di misterioso dietro il nuovo progetto che smart ha presentato al recente Salone di Detroit. Si chiama for-us ed è un pick up originalissimo con due caratteristiche fondamentali: le dimensioni esterne ridotte - 3.547 mm di lunghezza, 1.506 mm di larghezza e 1.701 mm di altezza - e trazione elettrica. Grazie a un moderno sistema di propulsione electric drive con motore elettrico a magnete permanente da 55 kW, smart for-us si guida agevolmente nel traffico cittadino, senza emissioni e con la tradizionale maneggevolezza che caratterizza le vetture del marchio del Gruppo Daimler.

La trazione elettrica del nuovo

pick up si basa sull'innovativo concetto di propulsione di smart fortwo electric drive, il cui lancio è previsto per la primavera del 2012. Grazie al motore elettrico a magnete permanente da 55 kW, smart for-us si lascia guidare in modo agile e brillante. Con una coppia di 130 Nm, il veicolo accelera vigorosamente e senza esitazioni, effettuando le manovre di sorpasso senza problemi. La velocità massima è superiore a 120 km/h. La batteria agli ioni di litio possiede una capacità di 17,6 kWh.

Dal punto di vista stilistico, for-us gioca con l'immagine classica dei grandi pick up proponendo un look simpatico e deciso. Le superfici della carrozzeria hanno forme convesse e sinuose.

Anche il passo prolungato a 2.480 mm (613 mm in più) e la carreggiata ampliata di 50 mm su ogni lato sottolineano l'immagine robusta di questo studio di design. Contemporaneamente, gli sbalzi anteriori e posteriori estremamente corti conferiscono al veicolo la massima compattezza. La sponda di carico sul



retro è a comando elettrico. Durante l'apertura, il piano di carico, compresa la sponda, si ritrae di 280 mm. In seguito, il portellone scivola giù parallelamente. In questo modo l'accesso alla superficie di carico, lunga complessivamente 900 mm, è decisamente agevole.

Nell'abitacolo predominano i contrasti, con superfici snelle e dinamiche nella tonalità bianco madreperla abbinata a elementi tecnici funzionali dal design in alluminio spazzolato. Al posto del retrovisore interno di tipo tradizionale, smart for-us utilizza uno smartphone, alloggiato in un supporto sulla sommità della plancia portastrumenti. Con l'ausilio della videocamera integrata, il guidatore può controllare la zona retrostante il veicolo.

RENAULT / KANGOO Z.E. VINCE IL PRESTIGIOSO TITOLO "INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2012"

# Il campione eco-friendly

Massimiliano Campanella

**KORTRIJK** - Il contributo all'ambiente è diventato elemento fondamentale negli ultimi anni, prova ne è che quanto sia eco-friendly un mezzo di trasporto rappresenta una delle variabili più importanti considerate da una giuria che debba assegnare un premio. La trazione elettrica, essendo totalmente Zero Emissions, non può che rappresentare il massimo in termini di rispetto dell'ambiente. Se però nel settore del trasporto pesante appare, almeno al momento, più difficile l'utilizzo dell'elettrico - a tutto vantaggio di alimentazioni alternative quali il metano, il biogas e le diverse trazioni ibride oggi disponibili sul mercato - non è così nel trasporto leggero, dove invece i motori a funzionamento elettrico sono sperimentati da anni. Che un furgone elettrico possa rappresentare il futuro del trasporto leggero lo pensano anche i giurati che alla quattordicesima edizione del Salone internazionale Trailer, tenutosi a Kortrijk, in Belgio, hanno scelto Renault Kangoo come veicolo "Van of the Year



È la prima volta che il premio viene assegnato a un van elettrico. Tripletta per la Losanga, già salita sul podio più alto nel 2002 col Trafic e nel 1998 con il Master. Disponibile in Europa dall'autunno 2011, la furgonetta al cento per cento elettrica è già stata premiata in Danimarca e Irlanda.



Jean-Marie Hurtiger (a destra), Direttore della Divisione Veicoli Commerciali Renault, alla consegna del premio "Van of the Year 2012". Con lui Pieter Wieman, Presidente della giuria.

2012", il titolo-premio che viene annualmente assegnato da una giuria composta da 22 giornalisti europei specialisti dei veicoli commerciali e che l'anno scorso aveva portato sul podio il Fiat Doblò Cargo, classica versione furgonata del leggero italiano, scelto dalla giuria per le sue caratteristiche di veicolo capiente, poco ingombrante e funzio-

nalmente. Stavolta la giuria ha voluto premiare un veicolo elettrico, ed è la primissima volta che ciò accade, che un veicolo

elettrico ottiene il titolo trionfando sulle numerose versioni termiche concorrenti. La giuria è stata conquistata dalle virtù Zero Emissions della furgonetta francese, ma anche dalle sue qualità funzionali ed economiche, in linea con le attese del mercato. Con 104 punti sui 168 possibili, Kangoo Z.E. ha ottenuto l'ambito premio distaccando competitor di tutto riguardo quali Iveco Daily, Fiat Ducato e Volkswagen Caddy. Il trofeo è stato consegnato a Jean-Marie Hurtiger, Direttore della Divisione

Veicoli Commerciali della Casa della Losanga, durante la serata di apertura del Salone. "Con Kangoo Z.E. - ha dichiarato Pieter Wieman, Presidente della giuria - Renault rende accessibile la proposta elettrica agli utenti di furgonette in Europa, offrendo un contributo essenziale all'ambiente, una delle maggiori problematiche attuali nel trasporto merci su gomma".

"Questo premio - ha dichiarato Jean-Marie Hurtiger - ricompensa il lavoro delle donne e degli uomini di Re-

nault, impegnati da anni nel progetto Kangoo Z.E., uno dei nostri quattro veicoli elettrici. Tutti i settori dell'azienda hanno partecipato a questa avventura: dalla progettazione allo stabilimento di Maubeuge, senza dimenticare la divisione commerciale. Tutti hanno raccolto la sfida con successo, dimostrando determinazione, creatività ma soprattutto uno splendido spirito di squadra, che dà oggi i suoi frutti".

## LA SFIDA AMBIENTALE

È la terza volta che il marchio della Losanga sale sul gradino più alto del podio dell'International Van of the Year. Nel 2002 a ricevere l'onorificenza è stato Renault Trafic, generazione intermedia di veicoli commerciali leggeri in produzione sin dal 1981, un van in versione merci o passeggeri che nel 2010 è stato rinnovato migliorando il comfort. Passo indietro di quattro anni ed ecco di nuovo il costruttore francese sul podio nel 1998 col Master, altro van francese rinfrescato

l'anno scorso 12 anni dopo il debutto della seconda generazione.

In Francia, il bilancio completo di emissioni di CO2 dal pozzo alla ruota, prendendo in considerazione anche le emissioni corrispondenti alla produzione energetica, si rivela particolarmente favorevole al veicolo elettrico, con un totale di appena 12 g/km di CO2. Per la giuria del Van of the Year, questo contributo alla riduzione del CO2 è considerato ancora più importante per una furgonetta progettata per una produzione di serie. Il premio "International Van of the Year 2012" viene a coronare la serie di premi già ottenuti da Kangoo Z.E. in Europa. Dopo il titolo di "Van of the Year 2012", che gli è stato attribuito in Danimarca da una giuria di giornalisti dell'auto, e quello di "Fleet Transport Green Commercial 2012", assegnatogli da una giuria di esperti dei Fleet Transport Awards, Kangoo Z.E. in Belgio si è aggiudicato il suo terzo trofeo.

In linea con l'intera gamma di veicoli commerciali Renault, Kangoo Z.E. prevede

allestimenti realizzati da allestitori autorizzati dalla Casa madre. Ad esempio, in Francia, sono già disponibili: Kangoo Z.E. pick up per i servizi tecnici municipali (allestimento realizzato dalla Società Durisotti); Kangoo Z.E. ambulanza per trasporti ospedalieri intra-siti (allestimento realizzato dalla Società BSE); Kangoo Z.E. iso frigo per consegne urbane a Zero Emissions (allestimento realizzato dalle società ECP e Gruau-Isberg). "L'autorizzazione Allestitore predisposta da Renault nel 2010 - ha aggiunto il Direttore Hurtiger - consente a ogni allestitore autorizzato di realizzare qualunque tipo di trasformazione su tutti i veicoli Renault per un periodo di tre anni. L'obiettivo è garantire sia la diversità degli allestimenti, per rispondere a tutte le esigenze dei clienti professionali, che la qualità, grazie alla certificazione Renault. Nel caso di Kangoo Z.E., gli allestitori sono, a loro volta, formati e certificati, a conferma della loro capacità di mettere in sicurezza il veicolo, intervenire e trasformare Kangoo Z.E.".

## Albo d'oro

1992	Volkswagen T4	2003	Ford Transit Connect
1993	Nissan Sunny Van	2004	Volkswagen Transporter T5
1994	Citroën Jumper	2005	Mercedes-Benz Vito
	Fiat Ducato	2006	Fiat Nuovo Doblò Cargo
	Peugeot Boxer	2007	Ford Transit
1995	Mercedes-Benz Sprinter	2008	Fiat Scudo
1996	Mercedes-Benz Vito		Citroën Jumpy
1997	Peugeot Partner		Peugeot Expert
	Citroën Berlingo	2009	Fiat Fiorino
1998	Renault Master		Citroën Nemo
1999	Opel Astra Van		Peugeot Partner
2000	Iveco Daily	2010	Nissan NV200
2001	Ford Transit	2011	Fiat Doblò Cargo
2002	Opel Vivaro	2012	Renault Kangoo Z.E.
	Renault Trafic		

RENAULT / PRECURSORE IN MATERIA, LA LOSANGA PROPONE UN VEICOLO ELETTRICO MA FUNZIONALE

Massimiliano Campanella

**KORTRIJK** - Renault è leader in Europa da 13 anni con la sua gamma di veicoli commerciali e, nel 2010, ha segnato un record storico, registrando una quota di mercato di 15,9 per cento. Con oltre 2,6 milioni di unità vendute dal lancio, nel 1997, di cui 1,3 milioni nelle versioni commerciali, Renault Kangoo ha ampiamente contribuito a tale successo che non sarebbe stato possibile senza una politica innovativa, incisiva, costantemente tesa a semplificare la vita quotidiana di chi trasporta per lavoro. Oltre all'innovazione concettuale, Renault Kangoo, primo veicolo "multispazio", ha anche introdotto numerose innovazioni pratiche, come le porte scorrevoli, le barre da tetto e il girafone. È quasi naturale per Kangoo proporre la prima versione al cento per cento elettrica, integralmente prodotta da un costruttore in un solo sito produttivo: questo nuovo ampliamento della gamma nelle intenzioni del management della Losanga permetterà a Renault di consolidare la sua posizione di prima marca di veicoli commerciali in Europa.

**ABITACOLO DA VIVERE**

Ordinabile in Italia presso la rete Renault, Kangoo Z.E. ha le stesse doti della versione termica in tema di abitabilità, comfort e funzionalità. L'abitacolo è spazioso e luminoso, grazie al parabrezza panoramico avanzato, tipo monovolume. Seduto in posizione rialzata, con un ampio raggio di visione e una leva del cambio sulla consolle centrale, il conducente beneficia di un comfort di guida identico a quello di un'autovettura. Il veicolo è dotato di numerosi vani portaoggetti intelligenti.

Il quadro strumenti è stato integralmente rivisitato, per una gestione semplice e efficace dell'autonomia. Due nuovi quadranti sono inseriti ai lati del contagiri: un indicatore del livello di carica della batteria; un econometro, che precisa al conducente il tipo di consumo di energia. Il computer di bordo è stato adattato al veicolo elettrico e indica l'autonomia disponibile in chilometri, il numero di kWh residui e il consumo medio e istantaneo. Infine, il contagiri adotta i colori Z.E., con cifre in risalto su una fascia semicircolare di color turchese. Kangoo Z.E. rispetta gli stessi standard di sicurezza e qualità della versione termica. La furgonetta è prodotta nello stabilimento MCA di Maubeuge, in Francia, sulle stesse linee di produzione di Kangoo e garan-

# La furgonetta del futuro

Dedicato ad una clientela di professionisti moderni, Kangoo Z.E. è un veicolo che rispetta l'ambiente ma funziona nella vita di tutti i giorni come un qualsiasi leggero alimentato con motore termico: le funzionalità restano inalterate.



Ordinabile presso la rete Renault, Kangoo Z.E. ha le stesse doti della versione termica in fatto di abitabilità, comfort e funzionalità.

tisce le stesse capacità di allestimento, per adattarsi alle esigenze dei clienti professionali. La batteria è integrata direttamente sulla linea di montaggio.

Salire a bordo di questa furgonetta vuol dire scoprire una nuovissima esperienza automobilistica, fonte di un inedito piacere di guida. All'accensione sembra che non accada niente: il motore non fa rumore. I soli indizi che il veicolo è sotto tensione, pronto a partire, sono la spia "GO" e un segnale sonoro. Premendo sul pedale dell'acceleratore, nel silenzio totale, il veicolo avanza e chi guida lo fa

con la consapevolezza di non emettere CO<sub>2</sub>, né fumi o particolato. Il motore elettrico, di una potenza di 44 kW (60 cv), eroga istantaneamente una coppia massima di 226 Nm, con potenti accelerazioni e riprese, fin dai bassi regimi. Il riduttore, che sostituisce il cambio, permette un funzionamento senza strappi, perfettamente lineare. L'assenza di vibrazioni e di passaggi di rapporto e la silenziosità del motore consentono una guida serena e tranquilla. I clienti professionali, che trascorrono molto tempo nel loro veicolo, saranno certamente i

primi ad apprezzare tali vantaggi. Le altre prestazioni dinamiche (controllo del rollo, sterzata, ecc.) sono identiche a quelle di Renault Kangoo termica.

Il motore elettrico è alimentato da una batteria agli ioni di litio, di una capacità di 22 kWh, che consente un'autonomia di 170 km in un ciclo misto. Quest'autonomia copre la maggior parte del fabbisogno quotidiano dei clienti professionali. Secondo un'analisi eseguita da Renault, il 70 per cento dei conducenti di furgonette percorre meno di 100 km al giorno. In condizioni reali, l'autonomia dei

veicoli elettrici varia più di quella dei veicoli termici e dipende dalla velocità, dalla tipologia del percorso, dall'utilizzo del climatizzatore e del riscaldamento, dalla temperatura esterna e dal tipo di guida (sportiva, normale o eco-guida). Contrariamente al veicolo termico, è proprio in città, con traffico intenso, che il veicolo elettrico si rivela più economico, con la possibilità di raggiungere addirittura i 200 km di autonomia. Con il veicolo fermo (semaforo rosso, code di traffico ecc.), il motore elettrico non consuma energia, mentre il

sistema di recupero di energia in decelerazione, che ricarica parzialmente la batteria, funziona maggiormente durante la guida in città, grazie alle frenate e agli arresti frequenti. Nel caso contrario, con condizioni climatiche severe, guida sportiva, percorsi in forte pendenza ecc., l'autonomia del veicolo elettrico può ridursi fino a 80 km circa. Il conducente può preservare l'autonomia del suo veicolo elettrico più che su un veicolo termico: ad esempio, applicando le regole dell'eco-guida, può guadagnare, in media, il 18 per cento di autonomia.

**AUTONOMIA PRESERVATA**

Per preservare efficacemente l'autonomia, sono stati sviluppati sistemi intelligenti. La batteria si ricarica durante le fasi di decelerazione: quando il conducente rilascia il pedale dell'acceleratore, l'energia cinetica del veicolo viene recuperata dal motore che la converte in corrente elettrica che, a sua volta, ricarica la batteria. Questo sistema induce un freno motore più incisivo che innesca l'accensione delle luci di stop. Dopo un breve periodo di adattamento, il conducente si abituerà a non utilizzare quasi più il pedale del freno. La funzione Eco Mode è prevista, di serie, su Kangoo Z.E. L'attivazione di questo pulsante limita le performance del motore (coppia e velocità), permettendo di guadagnare fino al 10 per cento di autonomia. Collegato alla rete elettrica, il conducente può programmare il pre-condizionamento per un comfort termico apprezzabile, preservando l'autonomia del veicolo.

**Il Dna del Kangoo Z.E. si trova negli interni pratici e funzionali**

## ELETTRICO SÌ, MA INNANZITUTTO COMMERCIALE

**KORTRIJK** - Grazie alla disposizione della batteria sotto il pianale, Kangoo Z.E. conserva le stesse capacità di carico e le stesse dimensioni della versione termica. Kangoo Z.E. ha un volume utile compreso tra 3 e 4,6 m<sup>3</sup>, può trasportare merci o passeggeri ed è declinata in due lunghezze e tre versioni: Kangoo Z.E., Kangoo Z.E. Maxi 2 posti, Kangoo Z.E. Maxi 5 posti, tutte rea-

lizzate sulle stesse linee del Kangoo termico, anch'esso prodotto nel sito francese MCA di Maubeuge. "Questa diversità - ha precisato il Direttore Jean-Marie Hurtiger - consente di rispondere alle molteplici esigenze dei clienti professionali".

Kangoo Z.E., primissimo veicolo della gamma Renault Z.E., ha fatto il suo debutto in Francia nelle concessionarie della Losanga a fine ottobre 2011. Accessibile, in Europa, a partire da 20mila euro, il prezzo di Kangoo Z.E. scende a 15mila euro in Francia grazie all'eco-bonus di 5mila euro istituito dal Governo di Nicolas Sarkozy. La batteria viene noleggiata a partire da 72 euro al mese per 36 mesi e 10mila km l'anno.

Dal punto di vista estetico Renault Kangoo Z.E. beneficia dello stesso design generale della versione termica. La sua personalità "al cento per cento elettrica" è riconoscibile dall'assenza del terminale di scarico e dal badge cromato "Z.E.", applicato posteriormente. Lo sportello di ricarica, situato nella parte anteriore del veicolo, accanto al faro destro, è marcato "Z.E.", mentre un pittogramma a forma di circuito stampato è applicato su paraurti, porta posteriore destra della zona di carico e porte conducente e passeggero.

Grazie alla posizione della batteria, disposta al centro sotto il pianale, Kangoo Z.E. presenta stesse dimensioni e capacità di carico della versione termica. Lungo 4,21 m, Kangoo Z.E. dispone di un carico utile di 650

kg. Il pianale piatto offre una lunghezza di carico massima di 2,50 m (con sedile passeggero ripiegato), invariata rispetto a Kangoo termica. La larghezza tra passaruote, di 1,21 m, consente di caricare un euro pallet mentre le porte battenti asimmetriche posteriori e la porta laterale scorrevole facilitano l'accesso allo spazio di carico. Versatile, Kangoo Z.E. è disponibile anche in versione "Maxi", 2 o 5 posti: con 40 cm supplementari di passo, la furgonetta presenta una lunghezza totale di 4,60 m. La versione 2 posti è destinata al trasporto merci, con i 2 posti anteriori separati dalla zona di stoccaggio da una parete (in opzione); in questa configurazione, Kangoo Maxi Z.E. offre capacità di carico ottimali: un volume utile fino a 4,6 m<sup>3</sup>, pari a 1,1 m<sup>3</sup> in più rispetto alla versione base; una lunghezza di carico utile fino a 2,90 m. Nella versione 5 posti, Kangoo Maxi Z.E. è equipaggiata con una panchetta posteriore 2/3 - 1/3 e trasporta fino a 5 persone, con un vano bagagli di 2,4 m<sup>3</sup>. Modulabile, la furgonetta francese può essere allestita in 4 configurazioni diverse, secondo il numero di persone da trasportare. La panchetta posteriore, in particolare, può rientrare nel pianale, formando una superficie piana e liberando circa 3,6 m<sup>3</sup> di volume di carico. Renault Kangoo Z.E. è disponibile in 9 tinte tra opache, metallizzate o a effetto. I clienti potranno personalizzare il proprio veicolo con i colori distintivi della propria azienda.



VOLKSWAGEN V.C. / DOTATO DI TRAZIONE ELETTRICA, SI PUÒ MUOVERE IN MODO SEMIAUTOMATIZZATO

Giancarlo Toscano

POTSDAM - Ha un nome che immediatamente richiama alla memoria il celeberrimo ET spielberghiano. Ma non è solo questione di nome. Il nuovo prototipo di furgone messo a punto da Volkswagen Veicoli Commerciali ha molto di fantascientifico, o sarebbe meglio dire di futuristico, soprattutto nell'accezione di rivoluzionario. Protagonista da decenni del mercato mondiale dei veicoli commerciali, la Casa tedesca ha perfezionato sempre più il suo modello di punta, il Transporter, e migliorato costantemente gli altri veicoli della sua ampia gamma. Ma non si accontenta. Guardando oggi al domani, con l'attenzione rivolta ai veicoli commerciali compatti, il reparto Volkswagen Group Research, Deutsche Post, uno dei maggiori acquirenti di veicoli commerciali leggeri, e l'Accademia di Arti Figurative di Braunschweig hanno costituito un gruppo di lavoro per le tematiche legate al trasporto. L'attività di ricerca ha portato alla definizione di un furgone completamente nuovo per il settore logistico e della distribuzione. Il suo nome è eT! ed è stato presentato in anteprima mondiale presso il Design Center di Potsdam, in Germania.

#### BISOGNI IN PRIMO PIANO

“Abbiamo analizzato in dettaglio i bisogni dei clienti - ha detto Jürgen Leohold, membro del Consiglio di amministrazione del Gruppo Volkswagen per la Ricerca - e li abbiamo utilizzati come base per identificare i futuri sviluppi di lungo periodo del segmento dei veicoli commerciali. Ci siamo concentrati su un veicolo a emissioni zero e sugli spazi disponibili nei centri urbani, su funzioni di guida semiautoma-

# eT! furgone spaziale



Sorprende il prototipo di furgone che Volkswagen Veicoli Commerciali ha progettato per il settore logistico e della distribuzione. Nato dalla fruttuosa collaborazione tra Volkswagen Group Research, Deutsche Post e l'Accademia di Arti Figurative di Braunschweig, eT! è un veicolo a trazione ecologica che il guidatore può condurre anche dal lato passeggero agendo su un joystick.

Soluzioni innovative per la distribuzione postale e i corrieri che operano in ambito urbano

## NON SOLO UN TRASPORTER A PROPULSIONE ELETTRICA

POTSDAM - Volkswagen chiarisce che eT! non è solamente un Transporter a propulsione elettrica. Il rivoluzionario prototipo è stato progettato interamente per l'impiego specifico come veicolo per la distribuzione postale o per i corrieri che operano nell'ambito urbano. A tale scopo i ricercatori hanno studiato soluzioni innovative. A partire da Doormatic, per cui eT! risulta un veicolo con 3 diversi sistemi di porte. Oltre a quella classica del guidatore, sul lato passeggero è dotato di una porta scorrevole automatica (Doormatic) composta di due parti e che può essere aperta in 2 stadi. Il primo stadio si apre rapidamente (meno di 3 secondi) per l'accesso al lato passeggero. Dato che il pianale dell'abitacolo sul lato passeggero è stato abbassato a 315 mm dalla carreggiata per consentire di salire e scendere più agevolmente, l'operatore non solo potrà accedere rapidamente al vano di carico e allo spazio accanto al sedile del guidatore per prendere i pacchi piccoli, ma potrà perfino guidare il veicolo stando in piedi, anche dal lato passeggero mediante lo speciale comando Drive Stick.

#### INNOVATIVE POSSIBILITÀ DI UTILIZZO PER GLI OPERATORI

Invece di mettersi al volante dal lato passeggero o magari salire dalla porta lato guida rivolta verso la strada, il postino può semplicemente accedere alla postazione di nuova concezione sul lato passeggero, dotata di un sedile. A sinistra di questa postazione si trovano alcuni tasti che consentono al postino, tra le altre cose, di aprire e chiudere le porte, regolare gli specchietti retrovisori, azionare il freno di stazionamento elettrico e di avviare e arrestare il motore elettrico. La leva è appunto il Drive Stick, mediante il quale il postino può sterzare, accelerare e frenare il veicolo che in questa modalità raggiunge la velocità massima di 6 km/h, corrispondente alla velocità media di una persona a piedi.

Se occorre caricare o scaricare pacchi più voluminosi, il postino può aprire anche la seconda parte della porta scorrevole. Con

Easy Access l'operatore può aprire la porta scorrevole non solo premendo un tasto sul veicolo, ma anche mediante comando a distanza grazie all'iPhone che ha con sé, con cui può anche avviare il veicolo e richiedere un supporto logistico per la consegna.

La terza porta si trova nella parte posteriore: è divisa in due e dispone di apertura ad ala di gabbiano che le permette di aprirsi più rapidamente rispetto a un classico portellone. Con un "pedale virtuale" o tramite iPhone o iPad, quando la porta è aperta, si può estrarre un tetto supplementare per proteggere dalla pioggia sia il carico che il postino.

Sempre alla stessa velocità di 6 km/h, il guidatore può anche farsi raggiungere dall'eT!, quando, per esempio, si è allontanato dal veicolo. In questo caso, il mezzo con guida semiautomatica si avvia tramite iPhone. Nel dettaglio, una telecamera integrata in corrispondenza dello specchietto retrovisore interno rileva la strada, incluso il bordo della stessa (non solo le strisce, ma anche le differenze della superficie visibili come marciapiedi o erba), rimanendo quindi automaticamente nella direzione corretta con l'aiuto del servosterzo elettromeccanico. Se sul percorso si presentano ostacoli, come ad esempio un bidone della spazzatura, l'eT! li evita aggirandoli, a condizione che non occupino oltre mezzo metro della carreggiata. A tutti gli altri ostacoli il veicolo reagisce con un arresto immediato. Inoltre, eT! si arresta automaticamente a 5 metri dagli incroci.

In molti contesti urbani, il lavoro quotidiano di postini e corrieri sembra abbastanza movimentato, costando tempo e fatica: consegna di uno o più colli, ritorno al veicolo, nuova consegna, ritorno al veicolo, e così via. Il Group Research di Volkswagen e Deutsche Post hanno cercato una soluzione per consentire ai postini di evitare questa trafila. La soluzione si chiama Follow me. Il guidatore in questo caso utilizza un ricetrasmittitore, che è parte integrante di un modulo complementare dell'iPhone e viene sempre portato fissato a un braccio. Questo modulo comunica via WLAN con 6 ricetrasmittitori fissi integrati nell'eT!. I ricetrasmittitori

"localizzati" sul veicolo misurano la distanza dal ricetrasmittitore "mobile" del postino. Poiché l'eT! praticamente sa sempre dove si trova il postino, è in grado di seguirlo passo dopo passo, nel vero senso della parola, facendogli risparmiare tempo prezioso. Grazie alle funzioni di guida semiautomatica Come to me e Follow me, alla guida mediante Drive Stick e all'accesso facilitato al veicolo, il tempo necessario per ogni distretto postale e postino si riduce di circa 40 minuti per giro, come risulta dai calcoli interni di Deutsche Post.

#### LOGISTICA ALL'AVANGUARDIA GRAZIE A FUNZIONALITÀ INTELLIGENTE

Il Volkswagen Group Research e Deutsche Post hanno anche perfezionato la logistica, intesa come organizzazione del percorso e accesso ai colli da consegnare. Gli esperti hanno così migliorato la disposizione della posta all'interno del veicolo. Nel vano di carico sono presenti fissaggi realizzati in metallo leggero, grazie ai quali è possibile agganciare alle pareti del veicolo, in modo semplice e veloce, i contenitori di diverse grandezze utilizzati per la posta smistata. Fino a 3 di questi contenitori possono inoltre essere sistemati davanti al sedile lato passeggero.

Per quanto riguarda iPhone e iPad, il primo posizionato sul braccio del postino serve per l'utilizzo delle funzioni più diverse del veicolo, fornendo tuttavia anche importanti informazioni per quanto riguarda la consegna. Come "computer principale", che comunica con l'iPhone mobile, è invece presente un iPad, che nell'eT! sostituisce la classica consolle centrale. Alla partenza, l'iPad viene semplicemente inserito in un apposito alloggiamento. Insieme all'iPhone esso assume una funzione chiave, in grado di rivoluzionare la distribuzione di lettere e pacchi. Ciò grazie al fatto che i supporti elettronici mostrano l'intero percorso di distribuzione, inclusi tutti gli indirizzi e informazioni pratiche per l'operatore, come le aree di sosta ottimali per il veicolo.



tizzate che semplificano sensibilmente le attività lavorative, e sull'integrazione di nuove tecnologie di comunicazione. Oltre a questo, ci siamo prefissi di sviluppare un veicolo commerciale accattivante. Per raggiungere questi obiettivi i nostri team non solo hanno rivolto lo sguardo dal passato verso il futuro, ma hanno convertito un concetto futuristico attraverso un ulteriore sviluppo delle tecnologie oggi disponibili".

Diversamente da Golf e up!, eT! non sarà disponibile a breve con motore elettrico. Ciononostante Volkswagen ha voluto delineare già oggi il quadro del mondo dei veicoli commerciali leggeri che si configurerà dalla seconda metà di questo decennio, anche in termini di trazione elettrica.

L'eT! è stato concepito soprattutto per spedizioni postali di ogni genere. Il prototipo verrà ora inserito in un programma di prove e analizzato

ulteriormente. L'innovativo furgone è un veicolo commerciale a trazione elettrica, con motori elettrici montati nei mozzoni ruota. In determinate occasioni, al fine di rendere il mondo del lavoro degli operatori postali più semplice e sicuro, nonché per ottimizzare la logistica e i tempi delle consegne, eT! può essere azionato in modo semiautomatizzato. Il veicolo "segue" l'operatore postale di casa in casa (funzione Follow me) o, su richiesta, si dirige verso di lui (Come to me). Il guidatore può anche manovrarlo mediante un joystick, denominato Drive Stick, sul lato passeggero, postazione veloce da raggiungere e dotata di uno sgabello. Sempre sul lato rivolto verso il marciapiede e quindi verso la zona di lavoro dell'operatore postale, è presente una porta scorrevole elettrica, a doppio stadio di attivazione, che consente un accesso estremamente rapido sia

al mezzo che al materiale da consegnare.

L'eT! è lungo 4.090 mm, largo 1.850 mm e alto 1.980 mm. Il passo misura 2.780 mm. Il rapporto tra lunghezza e passo lascia intuire lo sfruttamento ottimale dello spazio. Il volume di carico è di 3,6 metri cubi. Il diametro di sterzata è di 8,5 metri, ben sfruttabile soprattutto negli spazi cittadini ristretti. Le linee esterne dell'eT! sono state realizzate specificamente nell'ottica di un veicolo per spedizioni. Il team del Design di Volkswagen, attraverso uno stile chiaro, desiderava creare un ideale collegamento visivo, monolitico, minimalista e funzionale che

unisse la storia di successi del T1 al futuro del segmento. Il risultato finale è una fusione tra il telaio e un container applicato sopra. Questa aggiunta crea una suddivisione netta del corpo della carrozzeria in una parte inferiore importante per il conducente e una superiore importante per il trasporto.

#### PERFORMANCE PROFESSIONALI

L'eT! può raggiungere una velocità di 110 km/h, accelera da 0 a 100 km/h in 14,7 secondi e ha un'autonomia di circa 100 km, più che sufficiente per un furgone postale. Il fabbisogno energetico è pari a 20,7

kWh per 100 chilometri. La trazione posteriore è ottenuta attraverso i due leggeri (34 kg ciascuno) motori montati sui mozzoni ruota. L'inserimento dei motori elettrici nella parte posteriore (la potenza di picco complessiva è di 96 kW/130 cv) consente di utilizzare uno speciale asse anteriore McPherson con servosterzo di nuova concezione, che consente di arrivare al diametro di sterzata di 8,5 m. Nel sottoscozza dell'eT! è montata una batteria agli ioni di litio dall'ingombro ridotto, costituita da 33 moduli e con una capacità di 32,1 kWh. Il tempo di carica della batteria è di quattro ore.



Il Volkswagen eT! è lungo 4.090 mm, largo 1.850 mm e alto 1.980 mm. Il passo misura 2.780 mm. Il rapporto tra lunghezza e passo lascia intuire lo sfruttamento ottimale dello spazio. Infatti, il volume di carico arriva alla considerevole misura di 3,6 metri cubi.

## VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI / NUOVA COMPETITIVA VERSIONE DEL PICK UP

# “ Amarok ancora più appetibile

Grazie al nuovo cambio automatico e alla versione più prestazionale del quattro cilindri 2 litri con due turbocompressori, Amarok si qualifica con maggiore incisività come ideale compagno di lavoro con ottime doti fuoristrada e il livello di comfort tipico di una berlina ben rifinita.



VERONA - Amarok continua la sua avanzata sul mercato. Al recente Motor Show di Bologna, Volkswagen Veicoli Commerciali ha voluto porre al centro dell'attenzione il suo pick up di classe superiore che sta ottenendo validi riscontri di mercato e viene proposto ora con un allestimento ancora più ricco di contenuti. Dopo la presentazione avvenuta al Salone di Francoforte, in Italia debutta la versione più po-

tente dell'Amarok. Si tratta della 2 litri TDI biturbo da 180 cv (coppia massima di 420 Nm) con cambio automatico a 8 rapporti.

Una novità di rilievo per la gamma Amarok. Grazie a questa nuova trasmissione e alla versione più prestazionale del quattro cilindri 2 litri con due turbocompressori, Amarok si qualifica con maggiore incisività come ideale compagno di lavoro con ottime doti

fuoristrada e il livello di comfort tipico di una berlina ben rifinita.

Dal punto di vista tecnico, nel cambio automatico a 8 rapporti è possibile realizzare una più efficace spaziatrice e questa fa sì che il motore abbia un rendimento migliore a tutti i regimi di rotazione, oltre a risultare più agile. Inoltre, il primo rapporto è progettato come marcia di partenza ridotta per l'impiego fuoristrada e per il traino,

così il nuovo Amarok con cambio automatico e trazione integrale permanente risulta particolarmente adatto all'impiego fuoristrada senza che si renda necessaria l'adozione di un riduttore. Tecnicamente, viene impiegata un'evoluzione dei convertitori di coppia con ammortizzatori di vibrazione di coppia ottimizzati, così da isolare in modo performante la catena cinematica dalle vibrazioni torsionali

del motore.

Va poi aggiunto che la presenza del sistema start/stop contribuisce a rendere l'Amarok 180 cv automaticamente particolarmente parco nei consumi. Per percorrere 100 km nel ciclo combinato utilizza soltanto 7,6 litri di gasolio, con emissioni di CO2 pari a 199 g/km. Particolarmente degne di nota sono anche le prestazioni. I 180 cv e la coppia di 420 Nm spingono il pick up tedesco da 0 a 100 km/h in 8,5 secondi. La velocità massima è di 179 km/h.

Per un corretto funzionamento del sistema start/stop è necessario che il cambio disponga sempre di una sufficiente pressione del lubrificante; questo garantisce che la trasmissione di forza tra i componenti del cambio avvenga senza slittamenti. Il sistema è completato da una pompa di alimentazione elettrica che mantiene stabile la pressione del lubrificante all'interno del sistema idraulico durante la fase di sosta.

Il cambio automatico a otto rapporti montato su Amarok celebra il suo debutto assoluto nel segmento dei pick up. Entrando più nel dettaglio, grazie al numero dei rapporti è possibile realizzare una più efficace spaziatrice tra il primo e l'ottavo rapporto, rispetto a un cambio automatico di precedente generazione. Gli effetti sono come suddetto molto interessanti perché l'aumento della spaziatrice consente al motore TDI di avere un rendimento migliore a tutti i regimi di rotazione oltre a risultare partico-

lamente risparmiativo in termini di riduzione dei consumi e particolarmente flessibile nell'utilizzo. Ciò ha reso possibile utilizzare l'ottava marcia come rapporto di overdrive dalla coppia ridotta (-20 per cento), favorendo l'abbattimento dei consumi.

Un equipaggiamento tecnologico così evoluto, insieme alle soluzioni BlueMotion Technology di Volkswagen, che comprendono sistema di recupero dell'energia e pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, influenza sensibilmente i consumi. A differenza dei modelli concorrenti, i consumi di Amarok con cambio automatico sono più bassi rispetto alla variante da 120 cv con cambio manuale.

Inoltre, l'abbinamento del nuovo cambio automatico con il sistema start/stop non è solo una soluzione inedita per Amarok ma anche confortevole: quando il conducente arresta il veicolo, per esempio in prossimità di un semaforo rosso, e mantiene il piede sul freno, il motore si spegne automaticamente. Al rilascio del pedale del freno, il TDI si riaccende immediatamente.

La potenza del pick up tedesco garantisce una guida sufficientemente brillante anche con rimorchio e carico pesante. Grazie pure al cambio automatico il peso rimorchiabile è pari a 3,2 tonnellate (con pendenza massima del 12 per cento). Amarok 180 cv con cambio automatico a 8 rapporti e carrozzeria doppia cabina sarà introdotta in Italia nel corso dell'ultimo quadrimestre 2012.

IVECO IRISBUS / CIRCOLANO A TORINO LE PRIME DI 70 UNITÀ DI NUOVI CITELIS 18 M

## L'anno dell'ambiente



Prosegue il percorso della GTT avviato nel 2007, anno del centenario, e proteso al rinnovo della flotta e alla sostituzione dei veicoli Euro 0 con autobus versatili per l'impiego in città, con emissioni sotto i valori EEV e dalla massima facilità di accesso.

Paolo Romani

TORINO - Un percorso intrapreso nel 2007, l'anno del centenario di fondazione, e che continua, quello della GTT Torino, proteso al rinnovo della flotta seguendo precise variabili: sostituzione dei mezzi Euro 0, inserimento di veicoli con emissioni inferiori ai valori EEV e caratterizzati da facile accessibilità anche alle persone con disabilità motorie, dotazioni di sicurezza a bordo e fuori bordo e versatilità nell'utilizzo urbano e nelle manovre necessarie ad affrontare curve, rotatorie e strade strette. Tutti elementi che GTT - ovvero Gruppo Torinese Trasporti, azienda di trasporto pubblico di Torino e cintura - ha ritrovato nei Citelis di Iveco Irisbus, di cui le prime unità, nella lunghezza da 18 m, sono entrate in servizio e girano sulle strade torinesi dall'inizio di quest'anno.

Si tratta dei primi Citelis EEV forniti a GTT che fanno parte dei 70 nuovi autobus della gamma urbana di Iveco Irisbus a minimo impatto ambientale, veicoli che contribuiranno a ridurre l'emissione di particolato e CO2 soprattutto

nel capoluogo piemontese. Due dei Citelis 18 m EEV sono stati presentati davanti alla sede del Comune di Torino, in piazza Palazzo di Città, dall'Amministratore Delegato di Iveco Alfredo Altavilla, alla presenza del vicesindaco di Torino, Rom Dealessandri, dell'assessore ai Trasporti del Comune di Torino, Claudio Lubatti, del Presidente e dell'Amministratore Delegato di GTT, Francesco Brizio Faletti Di Castellazzo e Roberto Barbieri.

### UN AMPIO PROGETTO

I mezzi rientrano in un ampio progetto di sostituzione degli autobus Euro 0, attualmente in servizio, e contribuiranno al piano di rinnovo del parco veicoli della GTT che proseguirà nell'arco del 2012. I nuovi Citelis sono equipaggiati con motori Diesel FPT Industrial Cursor 8, 280 KW (380 cv), con filtro antiparticolato che permette di raggiungere emissioni inquinanti di molto inferiori ai valori EEV. Per ottenere il massimo della versatilità d'impiego nel centro urbano tutti i veicoli sono dotati di quattro porte roto-traslanti, mentre per il mas-

simo comfort a bordo sono dotati di un impianto ad aria condizionata per i passeggeri e per l'autista. Di particolare importanza la dotazione di elementi di sicurezza a bordo: indicatori

di percorso a LED consentono di spostarsi in tutta sicurezza anche nelle ore con assenza di luce solare, mentre un sistema di videosorveglianza consente all'autista di tenere sempre

motore: un'apposita pedana manuale è stata pensata e progettata per risolvere ogni problema di difficoltà di salita a bordo. La capacità massima di trasporto dei mezzi è di 158



La facilità di accesso e di mobilità a bordo è uno dei fiori all'occhiello dei nuovi Citelis 18 metri acquistati dalla GTT nell'ambito del rinnovo della sua flotta bus.



sotto controllo quello che avviene a bordo e di poter tempestivamente chiedere soccorso alle forze dell'ordine e d'emergenza in caso di necessità. Un sistema d'informazione con schermi LCD a colori consente di dare ai passeggeri le necessarie comunicazioni sul percorso: denominazione della fermata attuale e successiva, eventuali collegamenti ferroviari o con altre linee urbane ed extraurbane, eventuali sospensioni, incremento o riduzione del servizio in periodi particolari (manifestazioni, festività, scioperi ecc.). Massima attenzione è stata dedicata alla facilità di accesso, in particolare per persone anziane, mamme con passeggino o persone con disabili-

passeggeri con 28 posti a sedere e una postazione per disabili. Il Gruppo Torinese Trasporti è una società di proprietà della Città di Torino. L'azienda è nata dalla fusione di due storiche realtà del trasporto pubblico: ATM e Satti. Oggi rappresenta il terzo gruppo di trasporto pubblico in Italia per dimensione. "Il cambiamento - ci ha detto il presidente Brizio Faletti - ci ha trasformati e ci sta aiutando a trasformarci, a evolverci: siamo, oggi, una società impegnata a sviluppare soluzioni in relazione ai differenti aspetti della mobilità. Affrontiamo temi che determinano la vivibilità di una città. Siamo impe-

gnati con le grandi opere: la metropolitana e la moderna linea tranviaria 4, due delle fondamentali infrastrutture attraverso cui a Torino si sta realizzando un nuovo sistema integrato di trasporto pubblico, sono state costruite e gestite dal gruppo. L'analisi del traffico cittadino, l'aiuto tecnico alla sperimentazione di nuove politiche di viabilità a sostegno del difficile lavoro degli amministratori pubblici, la costruzione e la gestione di nuovi parcheggi e gli investimenti nella flotta a metano sono la concreta testimonianza di un vero impegno ambientale. Questi sono altri temi su cui operiamo quotidianamente insieme, vogliamo ricordarlo, alla capacità di affrontare con successo grandi eventi come i XX Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006 o l'Ostensione della Sindone del 2010. Il lavoro svolto in questi anni dimostra la nostra attenzione per l'innovazione tesa a migliorare la qualità della vita di chi, tutti i giorni, si sposta nella zone coperte dal nostro servizio".

### VIA TUTTI GLI EURO 0

La flotta GTT conta poco meno di mille unità di autobus a due assi, tutti di costruzione italiana, e 273 unità di autosnodati. Una storia, quella del trasporto pubblico torinese, iniziata nel 1907, dai primi

tram a cavalli ai servizi speciali per il soccorso dei feriti durante la prima guerra mondiale, dalla città svuotata a ferragosto negli anni Settanta al trasporto di migliaia di persone in montagna e in città durante le Olimpiadi. Oggi, superata la soglia del secolo di vita, l'impegno è tutto proteso alla realizzazione di una flotta amica dell'ambiente ma anche di chi deve o vuole muoversi in città e intende farlo in modo sostenibile. Una sfida dettata dai tempi, ma che in GTT non viene vissuta come costrizione, ma come opportunità e necessità di stare al passo coi tempi e con la storia che cambia il mondo. E con esso il modo di muoversi e spostarsi.

VISEON / IN ARRIVO IN ARABIA SAUDITA DODICI UNITÀ DEGLI ELEGANTI FILOBUS LT20

“

La flotta opererà alla King Saud University di Riyadh: un trasporto pubblico all'insegna del lusso e della comodità ma anche del design dinamico e della filosofia zero emission.

Lino Sinari

# Servizio da Vip



**PILSTING** - Il primo filobus articolato al mondo con esclusivi servizi Vip ha già lasciato l'impianto Viseon di Pilsting, in Bassa Baviera. Il bus articolato con pavimento in vero legno, con soffitto rivestito e comode poltrone in pelle, fa parte di un ordine della King Saud University di Riyadh per dodici filobus di tipo Viseon LT20. In futuro, il filobus elettrico Viseon consentirà alla neo-eretta King Saud University di Riyadh di fornirsi di un sistema di passeggeri a livello locale senza emissioni e dal transito estremamente silenzioso. Nel tempo record di soli 18 mesi, Viseon ha realizzato l'intero progetto dal primo modello, dal prototipo all'assemblaggio finale della flotta completa. L'LT20 era stato presentato pubblicamente per la prima volta nel giugno 2011. "Viseon - ha spiegato l'amministratore delegato Joachim Rein-

mund - non solo ha dimostrato di poter innovare a velocità incredibile i suoi nuovi modelli e sviluppi. L'invio dei dodici filobus in Arabia Saudita in questo momento dimostra che siamo anche in grado di realizzare progetti impegnativi in modo efficiente e con piena soddisfazione del cliente".

## NON MANCA DI DINAMISMO

La gamma autobus Viseon LT già stabilisce nuovi standard nel trasporto pubblico per il design straordinariamente dinamico, che è stato completato dalla tecnologia di azionamento ottimizzata per le operazioni elettriche e la lunghezza di 19,50 metri. La ciliegina sulla torta è, tuttavia, un autobus snodato dotato di servizi Vip, che trasporterà i membri della famiglia reale saudita e personalità di

spicco in tutto il campus universitario. Per la prima volta, il Team Personalizzazione Viseon di Alexandru Vagner e il leader del progetto filobus Thomas Krauss hanno perfezionato un filobus articolato con materiali pregiati e interni di un veicolo di classe di lusso.

Passando attraverso una delle due porte posteriori si entra in un mondo cui difficilmente si può essere abituati. Invece che da un'atmosfera funzionale di un autobus di trasporto pubblico, il passeggero viene accolto da un'atmosfera che fa sentire a casa. Il pavimento in vero legno scuro in fine di rovere affumicato con strisce di alluminio sottile offre una confortevole sensazione di soggiorno, così come la sovrastruttura passaruota composta da radice in legno, ringhiere e decorazioni in acciaio inox e i 17 sedili in profondità in pelle imbottiti da Kiel. Anche

il soffitto è stato perfezionato dagli specialisti di costruzione di Viseon ed è sontuosamente ricoperto di un sottile strato di pelle cucita a mano.

Una piccola cucina con frigorifero e cinque monitor a schermo piatto da 55 cm (21,5 pollici), che sarà servito da un sistema multimediale, completa l'elenco dei servizi che questo esclusivo filobus Viseon offre ai suoi ospiti. Una parete di vetro che copre l'intera larghezza del bus divide il posto di lavoro del conducente dalla zona passeggeri. Ricostruzione e abbellimento della zona passeggeri sono stati eseguiti con la rinomata qualità artigianale e realizzati in collaborazione con imprese artigiane della zona di Pilsting.

Come tutti gli altri undici veicoli di quest'ordine, il bus Vip offre anche un concetto di ventilazione recentemente sviluppato con un sistema di con-

dizionamento d'aria altamente efficiente, che ha un totale di 66 kw di potenza di raffreddamento solo per lo spazio dei passeggeri. Il conducente ha accesso a un sistema separato di aria condizionata con capacità di 7 kw di raffreddamento. Un'altra particolarità dei veicoli per l'Arabia Saudita è costituita da una cortina d'aria discendente verso le porte, che impedisce l'afflusso di aria calda dall'esterno quando la porta è aperta, un

meccanismo simile a quello che si trova all'ingresso di grandi magazzini climatizzati.

A breve Viseon invierà i dodici filobus per l'Università Re Saud in Arabia Saudita. Dal terminal di carico situato a Landshut, che si trova vicino Pilsting, le unità saranno trasportate per ferrovia a Bremerhaven. Qui il carico dei veicoli sulla nave per Dschidda in Arabia Saudita sarà completato e da lì saranno trasportate su ribassati per circa mille chilometri di strada a Riyadh. Anche se i lavori di costruzione sono ancora in corso nel campus universitario, può essere effettuato un test con filobus sulla sezione di cinque chilometri del percorso futuro. Per il momento dell'inaugurazione, previsto nel mese di febbraio, la costruzione di tutta la rete di undici chilometri sarà stata completata e tutti e dodici i filobus Viseon saranno in funzione.

## "MADE IN GERMANY"

Viseon Bus è un nuovo produttore tedesco specializzato nella progettazione, produzione e commercializzazione di autobus appositamente costruiti in piccole serie. L'azienda è stata fondata nel luglio 2008. Durante la primavera del 2009 ha rilevato l'ex stabilimento autobus Neoplan di Pilsting. Attualmente la fabbrica produce autobus, filobus, autobus a due piani e autobus per l'aeroporto e realizza modifiche e conversioni di pullman e autobus a due piani. Comune a tutti i prodotti Viseon è l'uso dello stato dell'arte della tecnologia e qualità "made in Germany".

## PANORAMA

### Convegno per migliorare i trasporti urbani

## CRESCE LA VOGLIA DI TECNOLOGIA

**BOLOGNA** - Napoli, Bologna, Verona, Cagliari. Quattro importanti città italiane, rappresentative di tante altre, che stanno guardando con sempre maggiore attenzione al trasporto urbano del futuro. Ne sono convinte TTS Italia e Club Italia. TTS Italia è l'Associazione nazionale per la telematica per i trasporti e la sicurezza; Club Italia è l'Associazione senza scopo di lucro che promuove l'utilizzo di sistemi di pagamento e di accesso basati su carte intelligenti (a microchip), con validazione di prossimità (contactless) e mobile, integrati con i sistemi di infomobilità. Due realtà, dunque, esperte del settore che hanno organizzato a Bologna il convegno dal titolo "Il nuovo mondo dei sistemi tecnologici per la mobilità. La domanda e l'offerta si incontrano".

Secondo TTS e Club Italia, ormai le città pensano alla tecnologia applicata ai trasporti per potenziare i servizi in un momento di forte crisi per il settore, visto che dal 1° gennaio di quest'anno mancano all'appello 1,4 miliardi per il trasporto urbano. La tendenza è emersa chiaramente nel corso del convegno bolognese. "Il sistema d'integrazione tariffario MiMuovo - ha dichiarato Andrea Colombo, Assessore alla mobilità di Bologna - è destinato a diventare una carta dei servizi che permetterà ai bolognesi di pagare anche la sosta e la mobilità alternativa".

L'Amministratore del capoluogo emiliano ha anche annunciato una banca dati per la registrazione dei permessi per i portatori di handicap. "Il 2012 sarà l'anno della tecnologia nei trasporti a Napoli - gli ha fatto eco Anna Donati, Assessore alla mobilità del capoluogo partenopeo - È in arrivo un bando per altri 4 varchi telematici per la Ztl, mentre abbiamo previsto una gara da 7 milioni di euro per il progetto Itaca". Anche Verona è molto attiva sul fronte della tecnologia per i trasporti. A Bologna c'era l'Assessore ai trasporti Enrico Corsi che ha annunciato: "Abbiamo affidato all'Rfid (identificazione a radio frequenza) il controllo dell'ingresso delle merci nella Ztl avviando il primo progetto di city logistics che ha coinvolto i corrieri. Stiamo programmando di estendere il controllo con l'Rfid anche al trasporto passeggeri pubblico e privato".

Di integrazione tariffaria ha parlato Mauro Coni, Assessore alla mobilità di Cagliari: "Stiamo progettando il primo step per l'integrazione tariffaria che per ora coinvolgerà il trasporto su gomma e la metropolitana leggera della città, ma che in futuro abbiamo intenzione di estendere a tutte le forme di mobilità". Il convegno di Bologna ha visto la partecipazione di oltre 300 operatori del settore, 25 espositori e ha coinvolto più di 40 relatori, tra cui rappresentanti delle istituzioni nazionali e degli enti locali.



Un'atmosfera esclusiva caratterizza gli interni dei filobus che Viseon ha consegnato alla King Saud University di Riyadh, in Arabia Saudita. Il più bello trasporterà ovviamente i membri della famiglia reale.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE / I BUS DELL'AZIENDA AMI VIAGGIANO CON GOMME RICOSTRUIE

# “A Pesaro siamo avanti”

Dai dati di una rilevazione condotta per conto dell'Airp emerge che il 65 per cento dei pneumatici di ricambio per i 240 mezzi della flotta sono ricostruiti.

Marco Chiniò

**PESARO** - Che il pneumatico ricostruito rispetti l'ambiente e rappresenti una sana alternativa alle gomme nuove, in grado com'è di offrire i medesimi standard di sicurezza e affidabilità, è un dato dimostrato da tutte le ricerche statistiche del settore. Se le grandi flotte adoperassero pneumatici ricostruiti si risparmierebbe significativamente in termini di consumo di petrolio (una delle principali materie prime per la produzione di gomma sintetica) e di pneumatici usati da smaltire come rifiuto ingombrante e che richiede un preciso iter per impattare sull'ambiente il meno possibile. Se n'è reso conto anche il legislatore, tant'è che una legge, proprio in considerazione della loro valenza am-



bientale, impone alle flotte pubbliche, nell'acquisto di pneumatici di ricambio, di riservare una quota del 20 per cento ai ricostruiti.

## POLITICA DELL'EFFICIENZA

Ma a Pesaro e Urbino hanno fatto molto di più, facendo lievitare tale quota addirittura al 65 per cento. E oggi gran parte dei 240 autobus della flotta Ami - l'azienda di Tpl di Pesaro e Urbino - viaggia-

no con pneumatici ricostruiti.

Ogni anno gli autobus di Ami che circolano nell'area urbana ed extraurbana della provincia di Pesaro e Urbino percorrono complessivamente 8 milioni di chilometri e l'impiego dei pneumatici ricostruiti, a parità di percorrenza e di condizioni di affidabilità e di sicurezza, consente un notevole risparmio rispetto all'acquisto di gomme nuove, oltre ai benefici in termini di salvaguardia ambientale e di risparmio energeti-

co. “L'utilizzo dei ricostruiti sui mezzi della nostra flotta - ha dichiarato Giuseppe Vargnoli, responsabile tecnico della flotta di Ami, nell'ambito di una rilevazione sul trasporto pubblico locale condotta per conto dell'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) - è una scelta consolidata con vantaggi rilevanti sia in termini di risparmio che di rispetto dell'ambiente in quanto con la tecnologia della ricostruzione è possibile prolungare

la vita dei pneumatici in perfette condizioni di affidabilità e ritardarne quindi il flusso di smaltimento. Nella nostra esperienza, l'affidabilità dei ricostruiti si conferma su tutti i percorsi dei nostri autobus: sia nella circolazione in collina e in montagna dell'area di Urbino, sia nei percorsi di pianura delle aree di Pesaro e Fano. Nella stagione fredda, inoltre, la soluzione dei pneumatici ricostruiti invernali si rivela particolarmente idonea per affrontare in sicurezza le cattive condizioni della viabilità ed è per questo che montiamo ricostruiti invernali sui nostri mezzi”.

## MONITORAGGIO SISTEMATICO

La sensibilità e l'attenzione di Ami alle problematiche ambientali si estende anche al processo di selezione dei pneumatici nuovi, che vengono scelti anche in base alla loro possibilità di essere ricostruiti. Il monitoraggio dei pneumatici degli autobus di Ami è poi sistematico durante tutto il periodo d'impiego e, in caso di necessità di sostituzione, i responsabili tecnici valutano la possibilità di ricostruzione delle gomme da sostituire, la cui struttura viene preventivamente e scrupolosamente verificata. Il risultato di questa selezione fa sì che la quota di pneumatici ricostruiti sul totale dei pneumatici di ricambio acquistati dall'Ami sia molto al-

di sopra del 20 per cento prescritto dalla legge per le flotte pubbliche.

Ami (Azienda per la Mobilità Integrata e Trasporti), socia di Adriabus, affidataria della gestione del servizio di Tpl della Provincia di Pesaro e Urbino, gestisce il trasporto urbano delle città di Urbino, Pesaro e Fano, il trasporto extraurbano collegando i comuni limitrofi, effettua il servizio di linea interregionale Pesaro-Roma in società con la ditta Autolinee Bucci e gestisce inoltre i servizi scolastici di alcuni Comuni soci e il servizio di noleggio con conducente. Ami è nata nel 1999 mediante scissione del ramo trasporti del Consorzio Azienda Ami Multiservizi Intercomunale. Il Comune di Urbino aveva iniziato il servizio di trasporto pubblico della città sin dal 1963 con una gestione in economia. Nel 1970 aveva fatto lo stesso il Comune di Fano. Poi arrivarono i collegamenti extraurbani con i comuni di Cartoceto, Mondolfo, Barchi, Monte Maggioro, Mondavio, Orciano, Piagge e Saltara. Dal 2006 Ami ha incorporato la Soget, azienda nata nell'aprile del 2000 dal legame tra la ditta Bucci di Pesaro e Vitali di Fano; le linee gestite erano in esercizio alla Sapum, presente nella provincia di Pesaro dal 1908. Oggi Ami ha 284 dipendenti e un parco autobus costituito da 240 bus di cui 37 a meta-

TRASPORTO PUBBLICO / ASSTRA E ANAV PIÙ VICINE PER FAR FRONTE AL TRACOLLO DEL MERCATO

**ROMA** - La crisi globale ha messo in ginocchio le economie dei Paesi industrializzati. L'Italia non fa eccezione. Tanto meno fa eccezione il settore del trasporto, anzi: i dati parlano chiaro. A tutti i livelli, chi più e chi meno, si soffre e si fatica a resistere. Analisi che ancor più vale per il settore del bus, che già ben prima del 2008 affrontava un lungo periodo di stagnazione. A dargli una bocciata d'ossigeno potrebbero essere le aziende del Tpl, se avessero i fondi per avviare un radicale rinnovamento di flotte vetuste, composte spesso da mezzi che consumano molto e inquinano di più. Il problema è che anche loro, le aziende di Tpl, affrontano la crisi più grave del settore negli ultimi vent'anni. Capita allora che la crisi compia miracoli impensati. L'unione fa la forza, è vero, ma se si uniscono “il diavolo e l'acqua santa” se non siamo di fronte a un miracolo poco ci manca.

## PROGETTO SCIENTIFICO

Ed è proprio quanto sta accadendo a Roma tra Asstra (Associazione Trasporti), aderente a Confservizi, e Anav, aderente a Confindustria. I vertici delle due associazioni datoriali, che sottoscrivono il contratto nazionale degli oltre 116.500 autotrasportatori, hanno preso

# INSIEME CONTRO LA CRISI

Le due associazioni datoriali hanno iniziato a lavorare per il rapporto sulla mobilità del 2012. Ma è solo l'inizio: “Presto avvieremo altri progetti comuni”, assicurano Panettoni e Vinella.

la decisione di unire le forze cominciando dall'ambito scientifico: il prossimo rapporto sulla mobilità urbana, realizzato da Isfort con Asstra e il Centro di Ricerche Hermes, vedrà l'Anav coinvolta a pieno titolo nella più importante ed esaustiva fotografia dello stato della mobilità in Italia. Anav entra dunque a far parte con Asstra del Consiglio d'amministrazione di Hermes. “La nostra collaborazione - si legge in una nota stampa congiunta di Marcello Panettoni e Giuseppe Vinella, rispettivamente Presidente di Asstra e Presidente di Anav - che al momento si concretizza ancor di più nella partecipazione di entrambe le associazioni al Centro di ricerche Hermes, non si limita al rapporto sulla mobilità del 2012. Presto avvieremo altri progetti comuni”.

Asstra è l'Associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private. Vi aderiscono le aziende del trasporto urbano ed ex-

traurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali (non appartenenti a Trenitalia) nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

## IMPORTANTI ASSOCIAZIONI

Asstra rappresenta le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pub-

blico nelle sedi istituzionali ed è controparte sociale nella contrattazione del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro della categoria. Vi aderiscono 196 aziende che hanno insieme una quota di mercato del 95 per cento nel segmento urbano, del 75 in quello extraurbano. Circa 5,2 miliardi di passeggeri trasportati in un anno, 1,6 miliardi i chilometri percorsi, 100mila gli addetti, 40mila i mezzi di tra-

sporto tra gomma e ferro, per una rete che si estende per 210mila km e serve 5mila Comuni.

L'Anav (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) è un'associazione di imprese di trasporto passeggeri con autobus, nata nel 2000 dalla fusione fra Anac ed Enat, le due associazioni di categoria con la più ampia rappresentatività fra le imprese italiane del settore che si

riconoscono nel sistema di Confindustria.

La storia delle due associazioni inizia nel 1944 con la costituzione di Acast (Associazione Concessionaria Autolinee e Servizi Turistici), diventata poi Anac (Associazione Nazionale Autoservizi in Concessione) nel 1947, in rappresentanza delle imprese esercenti l'attività di trasporto di persone e servizi connessi.

## COLOSSI DEL TRASPORTO

Enat nasce più tardi, nel 1975, allo scopo di favorire la crescita e lo sviluppo dell'attività di noleggio autobus con conducente, cioè l'attività di trasporto turistico, che proprio in quegli anni entra in una fase di crescita tumultuosa e di forte espansione. Anav aderisce alla Federturismo e appartiene quindi al sistema rappresentativo di Confindustria.

Basandoci sui dati consolidati del 2009, insieme le due associazioni producono un Tpl da 8.500 milioni di euro circa di fatturato, trasportano 5,5 miliardi di passeggeri l'anno, percorrono 2 miliardi di chilometri e hanno circa 116.500 addetti, 50.800 mezzi di trasporto (gomma e metropolitana) e 830 treni in servizio alle ferrovie regionali (tram e metropolitane escluse Trenitalia).





Towards a better world.

## IL FUTURO DELLA MOBILITÀ INIZIA DAL RISPETTO DELL'AMBIENTE.

**Da oltre 90 anni** BredaMenarinibus progetta mezzi concepiti per migliorare la qualità della vita in città, attraverso una mobilità efficiente e sostenibile, che rispetta l'ambiente urbano, fruibile da passeggeri di tutte le fasce di età.

**La tecnologia italiana guarda al futuro.**

[www.bredamenarinibus.it](http://www.bredamenarinibus.it)



**BredaMenarinibus**

A Finmeccanica Company

Un marchio della Daimler AG



# Un trilocale per il tuo lavoro.

Il nuovo Actros. Una nuova dimensione del comfort.

Lavorare, soggiornare e riposare nel migliore dei modi: le cabine del nuovo Actros si distinguono per una nuova dimensione del comfort. Anche nei più piccoli dettagli. Ad esempio con un'altezza interna fino a 2,13 metri. Con il pianale completamente piatto, anche nella versione larga 2,30 metri, e molti equipaggiamenti che aumentano il comfort e il benessere dell'autista. Ora presso il vostro Concessionario Mercedes-Benz di fiducia e all'indirizzo [www.mercedes-benz.it/truck](http://www.mercedes-benz.it/truck)



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust