

Efficient4You

L'efficienza al vostro servizio

MAN Truck & Bus Italia raccomanda 



CONTATTA IL
Numero Verde
800-592620
E SCOPRI LA
CONVENIENZA DELL'
EFFICIENTLEASE

Il nuovo MAN TGX EfficientLine conviene. Sempre.

Il nuovo MAN TGX EfficientLine garantisce una convenienza senza paragoni sotto tutti i punti di vista. Conviene in strada, grazie ad uno speciale equipaggiamento di serie che gli permette di ottenere un risparmio di carburante fino a 3 litri ogni 100 km. Conviene nell'acquisto, grazie all'esclusivo leasing finanziario della durata di 48 mesi al tasso del 4,5%*. Conviene nella guida di tutti i giorni, grazie al corso ProfiDrive per l'autista.

Conviene nella gestione, grazie ai suoi 4 anni di garanzia della catena cinematica (o 600.000 km) ed all'assicurazione furto e incendio. Conviene nell'usato, grazie al valore residuo garantito al termine del finanziamento. Da qualunque parte vogliate vederlo, il nuovo MAN TGX EfficientLine conviene. Sempre.



*Esempio per TGX EL 18.440 in configurazione standard - importo finanziato € 85.000,00; anticipo 10% + 47 canoni da € 1.295,00 + riscatto - TAN 4,50% indicizzato eurobor 3 m.l. base 1,42%. Spese istruttoria € 250,00 - Spese di incasso € 3,0 a canone - Importi IVA esclusa. Salvo approvazione MAN Financial Services. Leggere attentamente i prospetti informativi prima di sottoscrivere il contratto. Promozione valida fino al 30/09/2011 e non cumulabile con altre offerte.

Michelin / Sicurezza totale con il nuovo X MultiWay 3D 

Voith Turbo / Officina Drago nuovo fiore all'occhiello

IL MONDO DEI TRASPORTI

YELLOW
by VEGA EDITRICE
Da marzo a dicembre
il venerdì alle ore 20.30


MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXI - N. 201 - LUGLIO-AGOSTO 2011

€ 5,00



La leadership della Stella sempre proiettata nel futuro

Paolo Altieri

Nel 1996, con il lancio dell'Actros, Mercedes-Benz affermava ancora una volta la sua leadership nel settore dei veicoli industriali con un veicolo che all'epoca, rispetto alla concorrenza, era di molto avanti in fatto di soluzioni tecniche, stilistiche e funzionali. L'ammiraglia di Stoccarda venne presentata in pompa magna alla Iaa su uno stand di proporzioni gigantesche che richiese un investimento enorme. Ma lui, l'Actros, se lo meritava tutto come poi avrebbe confermato l'ottima accoglienza sul mercato. In 15 anni dagli stabilimenti di Worth sono usciti ben 700.000 Actros che, tra l'altro, si è anche fregiato per tre volte del titolo di Truck of the Year, nel 1997, nel 2004 e nel 2009 a dimostrazione anche della sua continua e intelligente evoluzione. Con il 2011 l'Actros vola pagina per presentarsi sul mercato in una generazione completamente nuova, visto che dell'attuale modello, che continuerà ancora per un paio d'anni almeno a soddisfare molti trasportatori europei, non ha conservato quasi nulla. Tecnici, progettisti e stilisti, attingendo a un investimento di un miliardo di euro, non hanno trascurato nulla per fare del nuovo Actros il camion del futuro oltre che il nuovo punto di riferimento per comfort, dinamica di marcia e redditività. Lo vedremo sulle strade già sul finire dell'anno. La sua marcia si annuncia trionfale.

Foto: Italiane Spa - Spedizioni in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, N. 46) Art. 1, comma 1, DCB Milano

MERCEDES-BENZ ANCORA UNA VOLTA ANTICIPA LA CONCORRENZA

Actros già nel futuro

Della gamma attuale dell'Actros non è stato mantenuto quasi nulla, appena il cambio automatizzato e gli assali, soggetti comunque a revisione. Tutto il resto è completamente nuovo, dalla linea al motore, a scelta in configurazione Euro 5 o Euro 6, dalle dotazioni alle cabine.

Altieri e Zola da pagina 3

OFFICINE BRENNERO IVECO

ORA A VERONA

IL CENTRO D'ECCELLENZA

Presso il centro logistico del Quadrante Europa, all'interno dell'interporto più grande d'Italia e tra i principali in Europa, inaugurata la moderna sede scaligera dello storico dealer Iveco.

Basilico a pagina 14



VEICOLI COMMERCIALI

La generazione Euro 5 sulla strada del piccolo trasporto

Inchiesta da pagina 25

È sempre l'arma letale dell'Iveco

Incredibile, il Daily riserva nuove sorprese

Servizio a pagina 11



Intervista

L'UNRAE AFFIDA A GINO COSTA I PROBLEMI LEGATI AL CAMION

Altieri a pagina 8



IVECO

Ecostralis a casa dei clienti

VERONA - Iveco ha trovato la formula perfetta per unire economia ed ecologia. Si chiama Ecostralis e ne abbiamo avuto conferma durante il test drive per giornalisti organizzato in occasione della prima tappa dell'Ecostralis Tour, presso la nuova sede veronese della concessionaria Iveco Officine Brennero. Saliamo a bordo di uno dei veicoli messi a disposizione del Tour, un Ecostralis AS140S46E da 460 cv guidato da Enrico Sguazzin, demo driver Iveco, 33 anni, sposato e padre di due bambini, di origini friulane ma piemontese d'adozione.

Servizio a pagina 16

Il Nuovo Actros:

Entra in una nuova dimensione.

Nuovo Actros: un veicolo che eleva tutti gli standard finora raggiunti. Grazie ad una redditività nettamente migliorata, un comfort decisamente superiore e una guida più agevole, sicura e decisa, il Nuovo Actros non ha eguali. Salite a bordo del Nuovo Actros e scoprite una nuova dimensione del trasporto di linea. Per maggiori informazioni consultate il vostro Concessionario Mercedes-Benz di fiducia o visitate il sito www.mercedes-benz.it/truck

Un marchio della Daimler AG



125! anni di innovazione



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

IL MONDO
DEI TRASPORTI



Mercedes-Benz già nel futuro con il nuovo Actros



**Combinare comfort di guida e redditività.
La nostra missione.**

Redditività e comfort di guida sono i punti centrali per ogni operatore del trasporto pubblico. Voith Turbo, con il suo cambio automatico DIWA, Vi offre una soluzione ottimale per le Vs. esigenze - sviluppata con professionalità e passione. Conosciamo le dure prove dell'utilizzo quotidiano al quale è sottoposto l'autobus, ma grazie

ad una vasta rete mondiale e nazionale siamo in grado di reagire in modo veloce e flessibile alle indicazioni e richieste dei ns. clienti. Autobus equipaggiati con il cambio Voith DIWA portano i Vs. clienti in modo confortevole ed affidabile a destinazione.

www.italia.voithturbo.it

Voith Turbo

VOITH
Engineered reliability.



MERCEDES-BENZ / DOPO 15 ANNI L'ACTROS SI PRESENTA TUTTO NUOVO E ANCORA PIÙ VINCENTE

L'AMMIRAGLIA DELLA STELLA ENTRA NEL FUTURO

A cura di Paolo Altieri e Mauro Zola

Della gamma attuale dell'Actros non è stato mantenuto quasi nulla, appena il cambio automatizzato e gli assali, soggetti comunque a revisione. Tutto il resto è completamente nuovo, dalla linea al motore, a scelta in configurazione Euro 5 o Euro 6, dalle dotazioni alle cabine.

BRUXELLES - Il salto è di quelli generazionali. Dopo il nuovo Actros, infatti, nulla sarà più come prima. E non è una frase fatta, Mercedes Benz sposta tanto avanti il livello che per i concorrenti non ci sarà altra scelta che adeguarsi e presentare quanto prima i propri modelli di nuova generazione. Che il costruttore tedesco abbia voluto fare le cose in grande lo confermano le cifre dell'operazione, che sono di un miliardo di euro per il solo sviluppo ma che complessivamente vanno raddoppiate prima di arrivare alla produzione di quello che non sappiamo definire in altro modo che il camion del prossimo futuro.

Della gamma attuale dell'Actros, già considerata un prodotto alto di gamma, superiore a gran parte della concorrenza, non è stato mantenuto quasi nulla, appena il cambio automatizzato e gli assali, soggetti comunque a revisione. Tutto il resto è completamente nuovo, dalla linea al motore sa 12,8 litri, a scelta in configurazione Euro 5 o Euro 6, dalle dotazioni alle cabine. Un'operazione colossale, che ha comportato dieci anni di sviluppo, gli ultimi cinque impegnati in collaudi minuziosi di ogni componente. All'atto pratico questo vuol dire venti milioni di km percorsi dal nuovo modello, a tutte le latitudini e in tutte le condizioni climatiche, dal freddo polare al caldo torrido.

Se dovessimo dare un giudizio a caldo dopo la presa visione, statica, offertaci a Bruxelles, diremmo che ne è valsa la pena, perché il nuovo Actros e i suoi contenuti tecnologici paiono davvero molti passi avanti rispetto a tutto quello a cui siamo stati abituati a vedere fino a ora. Basta guardarlo questo colosso per restarne conquistati. Le prime serie a essere disponibili saranno quelle dedicate al trasporto di linea, la base su cui si è svolta tutta la progettazione. In un secondo tempo si aggiungerà la linea dei carri, con quelli di dimensioni e potenze ridotte che dovranno sostituire la serie Axor che non verrà replicata, e nel 2013 toccherà alle versioni per i lavori in cava e cantiere.

Stipisce fin da subito è il totale cambio di strategia nella progettazione delle cabine, che saranno sette, di cui cinque a pianale piatto, con larghezze di 2,5 ma anche di 2,3 m e l'apoteosi rappresentata dalla Giga-

space, con un volume interno che raggiunge gli 11,6 mc e un'altezza di 2,13 m, oltre a un volume di stivaggio che supera i 900 litri. Se prima infatti l'Actros era conosciuto per il suo frontale piatto, oggi quella formula è stata abbandonata in favore di una soluzione inclinata di 15°, sviluppata dopo 2.600 ore passate nella galleria del vento per raggiungere i migliori risultati in termini di aerodinamica. A colpire, giusto al centro della mascherina del radiatore, è la grande Stella, che può essere illuminata, un particolare forse futile ma che ribadisce valori forti di identità del marchio. La mascherina a V è composta da lamelle forate che ne accentuano il carattere quasi sportivo e che ben bilanciano i nuovi fari, che non sono più a sezione verticale ma asincrona, con una particolare forma a boomerang che integra anabbaglianti, abbaglianti, indicatori di direzione e luci diurne, mentre fendinebbia, frecce e luci diurne (disponibili anche in versione a Led, così come i gruppi ottici posteriori) sono inglobati nella grembiatura anteriore.

Dicevamo dell'aerodinamica, che in questo nuovo Actros è stata una delle varianti più curate, pur senza per questo penalizzare quelli che sono gli spazi interni della cabina. Ed è per questo che le due versioni più grandi, la BigSpace e la GigaSpace, sono state dotate di una sorta di protuberanza, quasi un naso, che tagliasse l'aria senza rendere necessaria una eccessiva inclinatura della parte superiore, quella che di solito ospita i vani portaoggetti più capienti. Al resto pensano i profili laterali del camion, in particolare gli spigoli anteriori strutturati in modo da creare un flusso d'aria che scivoli attorno ai bordi della cabina. Stesso compito che svolgono i deflettori sul tetto, le appendici laterali della cabina e i rivestimenti del sottoscocca presenti nei trattori stradali. Tra gli assali possono inoltre essere montate delle minigonnie per abbassare ulteriormente il Cx del veicolo. Su cui hanno lavorato tanto i progettisti, fino a modificare radicalmente la mascherina del radiatore, i cui elementi traforati servono appunto per lasciare passare il flusso dell'aria, con le feritoie di raffreddamento del radiatore che possono infatti essere chiuse quando all'esterno non si registrano temperature particolarmente

calde, in modo da ottimizzare ancor più i processi aerodinamici, evitando eventuali turbolenze. La base perfetta per l'Actros Euro 6 è il nuovo telaio, sviluppato da Mercedes-Benz sulla base di una carreggiata più ampia (834 mm invece di 744) per migliorare la stabilità di marcia e la resistenza alla torsione. Abbiamo detto che gli assali sono rimasti quelli della serie attuale, ma è vero soltanto in parte. Infatti, sono state completamente rifatti sia l'articolazione degli stessi che il molleggio. Per quel che riguarda le dimensioni, sono previsti quattro passi per le versioni motrice (3.500, 3.700, 3.850 e 4.000 mm), mentre per l'autotelaio sono disponibili ben undici soluzioni, che a intervalli di 300 mm coprono la fascia da 3.600 a 6.600 mm.

Un camion del genere non può prescindere dalla tecnologia, che per Mercedes-Benz è del resto una fede già più volte esplicitata, soprattutto in un'ottica di sicurezza. Quindi è stato introdotto un nuovo freno motore a tre stadi, che raggiunge una potenza frenante di 544 cv nella versione Euro 6, oltre a un inedito Retarder secondario ad acqua, prodotto da Voith, che ha una coppia frenante di 3.500 Nm pur pesando soltanto 65 kg. Tutto ciò viene accoppiato a uno sterzo di cui è stato rivisto il rapporto di trasmissione, ora più diretto, e migliorata la cinematica, regolando la pompa del servosterzo in modo che entri in funzione soltanto quando serve davvero, come tutti i sistemi secondari montati sull'Actros, riducendo in modo concreto i consumi.

In chiave sicurezza fondamentale la presenza del controllo di stabilità e della seconda generazione dell'Active Brake Assist, con funzione stop and go che regola in automatico anche le partenze e le fermate in coda riducendo sostanzialmente il livello di stress dell'autista. Tra le altre dotazioni, i sensori della ralla che segnalano lo stato del meccanismo di chiusura, il retrovisore esterno con funzione di manovra che si apre in automatico di dieci gradi quando l'autista innesta la retromarcia, l'attivazione automatica delle luci di emergenza in caso di brusche frenate, il sensore che attiva tergilicristalli e luci notturne, il controllo della pressione dei pneumatici per motrice e rimorchio.



ANDREAS SCHMID

DIRETTORE GENERALE DIVISIONE VEICOLI INDUSTRIALI MERCEDES-BENZ ITALIA

“L’offensiva riparte con il nuovo Actros”

BRUXELLES - L’arrivo sul mercato di un veicolo rivoluzionario come il Nuovo Actros è destinato ad avere effetti importanti anche in Italia. Per questo abbiamo approfittato della presenza in Belgio del direttore generale dell’area truck della filiale italiana, Andreas Schmid, per capire come la nuova ammiraglia influenzerà le strategie della Casa tedesca.

Quale può essere il vantaggio commerciale con l’offerta con un veicolo così innovativo?

“Molto. Noi vogliamo convincere i clienti che investire nel Nuovo Actros porterà loro vantaggi concreti e in questo modo aumentare la nostra penetrazione sul mercato locale”.

Come sta andando il settore in Italia?

“È leggermente in crescita ma siamo ancora lontani dai volumi di qualche anno fa”.

L’impressione è che Mercedes-Benz nell’ultimo anno abbia parzialmente tirato i remi in barca, è d’accordo?

“Il posizionamento del nostro marchio è sempre lo stesso, noi forniamo veicoli di gamma premium. Senza compromessi. In questo periodo il settore è dominato dalla politica dei prezzi della concorrenza, che noi non abbiamo voluto seguire. Non ci interessa partecipare a guerre dei prezzi che non portano vantaggi a nessuno”.

Questa politica vi ha portato a perdere la posizione di primo importatore, storicamente appannaggio di Mercedes-Benz.

“E che vogliamo riconquistare. È questo il nostro primo obiettivo. Ma dipende anche dalle politiche della concorrenza. La tendenza attuale del mercato italiano è quella di puntare su veicoli di fascia bassa del mercato, che richiedono un minore investimento. Noi lavoriamo nell’ottica del Total Cost of Ownership, considerando cioè tutti i costi legati al veicolo, dall’acquisto, all’utilizzo e fino alla rivendita, e in questo non siamo secondi a nessuno”.



Come pensate di riuscirci?

“Convincendo il cliente a investire di più per avere di più e per spendere di meno durante il ciclo di vita del veicolo. La clientela è molto sensibile all’argomento consumi. Se non riescono ad abbassarli non possono più essere competitivi a livello nazionale. L’attuale generazione di Actros è il riferimento in termini di consumi, che saranno ancora più bassi con il nuovo Actros”.

Quando sarà possibile ordinare il Nuovo Actros?

“Ufficialmente da settembre, ma volendo anche già da luglio. Fercam ha attualmente un veicolo in prova e tra breve altri tre clienti italiani faranno lo stesso”.

Tra la versione Euro 5 e quella Euro 6 quale prevede sarà la più richiesta?

“Non credo che nel primo periodo venderemo molti Euro 6, soprattutto a causa del costo. Tranne che ad aziende che percorrono le tratte internazionali e che quindi potranno godere degli eventuali contributi sul pedaggio che verranno approvati in alcuni Paesi, tra i quali però non credo che ci sarà neppure stavolta l’Italia”.

Dopo questo lancio in grande stile che novità ci aspettano?

“Nei prossimi anni si dispiegherà l’intera gamma. Saranno anni caratterizzati da ulteriori importanti novità in termini di motorizzazioni, cabine e tipologie di veicoli per rispondere in modo ottimale a tutte le esigenze di trasporto”.

Anche il motore appena presentato è di derivazione americana.

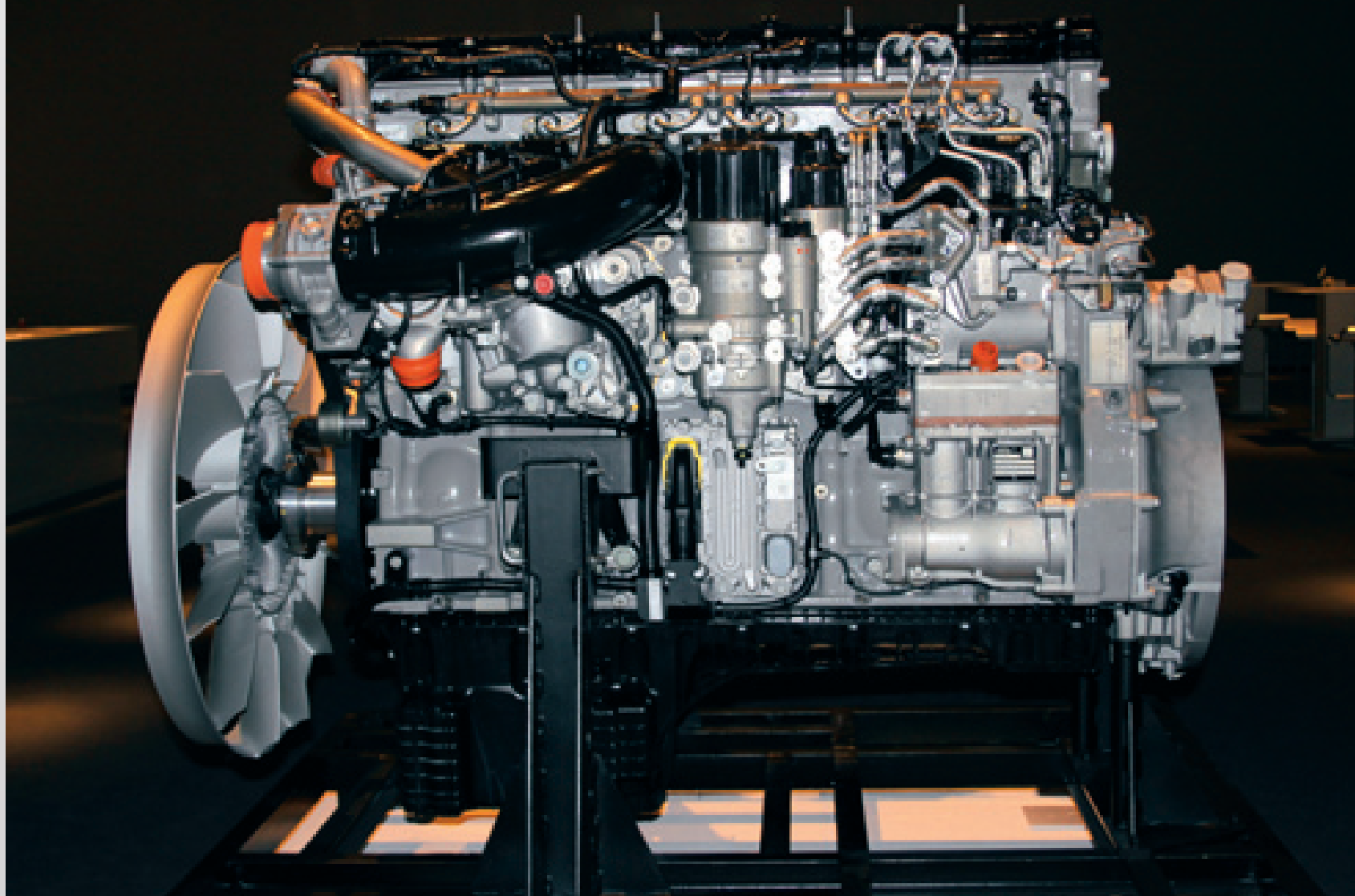
“Il grosso risultato che abbiamo ottenuto con questo sei cilindri è che oggi sui mercati principali di Europa, Stati Uniti e Giappone ci presentiamo con un unico motore, naturalmente rivisto nelle dotazioni in base alle diverse leggi in materia di inquinamento. Oltre che ottimizzato nei consumi, sempre per rispondere alle esigenze dei singoli mercati”.

BRUXELLES - Il nuovo Actros è un progetto ricco di temi affascinanti anche se tutto ruota attorno a un unico elemento: il motore 12.8 litri a sei cilindri in linea (disposizione che interrompe la storica tradizione Mercedes Benz del 6 cilindri a V), che non soltanto raggiunge gli standard Euro 6 ma lo fa mantenendo un occhio di riguardo al tema dei consumi. Per la struttura di base la Casa tedesca ha approfittato di quanto già realizzato dalla Detroit Diesel, che fa parte del gruppo, e utilizzato fin dal 2007 sui camion Freightliner negli Stati Uniti e dall’anno scorso anche in Giappone dalla Fuso. Naturalmente il propulsore è stato pesantemente modificato per rispondere agli standard europei, che soprattutto in tema di consumi sono piuttosto diversi da quelli statunitensi. Il motore, denominato Om471, e che sarà disponibile per ora in configurazione sia Euro 5 sia Euro 6, è a corsa lunga, cioè con un alesaggio di 132 mm e una corsa di 156 mm. Il peso complessivo è di 1.126 kg per l’Euro 5, venti in più per l’Euro 6.

Per il basamento è stata usata un tipo di ghisa grigia brevettato dal costruttore che, grazie a una serie di nervature verticali, risulta piuttosto rigida. I pistoni sono realizzati in un unico pezzo d’acciaio, il che dovrebbe garantire una maggior durata, e sono strutturati in due segmenti, con un raschiatoio e un rivestimento protettivo utile soprattutto in fase di rodaggio. A raffreddarli pensa uno spruzzo diretto d’olio, anche se in generale la deformazione minima degli elementi e della base riducono proprio l’utilizzo di olio lubrificante, così come fa la finitura a plateau delle canne dei cilindri. La pressione di accensione, salita a 200 bar, ha ri-

LA GRANDE NOVITÀ DEL NUOVO ACTROS STA NEL MOTORE EURO 6

Progettato per stupire





MARIO FERRARI AGGRADI

DIRETTORE MARKETING MERCEDES-BENZ TRUCKS ITALIA

“Euro 5 ed Euro 6 ovvero l'Actros per tutti”

BRUXELLES - Per scendere più nel dettaglio delle strategie che verranno utilizzate per il lancio italiano del nuovo Actros, abbiamo interpellato anche Mario Ferrari Aggradi, responsabile marketing Trucks per Mercedes-Benz Italia.

Come strutturerete questa offerta commerciale, davvero molto diversificata, che comprende sia il modello attuale che quello nuovo in versione Euro 5 ed Euro 6?

“In modo semplice. Il nuovo Actros affiancherà l'attuale gamma di prodotto e verrà a rappresentare un'ulteriore freccia al nostro arco per soddisfare meglio le esigenze dei nostri clienti”.

Non sarà complicato gestire contemporaneamente le due gamme?

“In realtà il punto fondamentale sarà capire che cosa vuole il cliente per fare l'offerta giusta. Una volta identificato cosa serve al cliente, basterà indirizzarlo verso il prodotto che meglio soddisfa le sue necessità. Oggi con questo nuovo veicolo evidentemente abbiamo una maggior varietà di prodotto, con tutta una serie di accessori legata alla profittabilità, dinamica di marcia e comfort che ci aiutano a rispondere alle richieste sempre più specifiche che arrivano dai trasportatori. Pertanto per quelli più orientati alle novità abbiamo questo tipo di offerta, per quelli che si trovano bene con l'attuale gamma, che è comunque benchmark sul mercato, siamo comunque in grado di soddisfarli al meglio. Lo stesso per chi cerca già oggi un modello con motorizzazione Euro 6. Come a dire che nell'attività di vendita abbiamo ora nuove importanti opportunità da sfruttare”.

Spiegare ai clienti tutto ciò con chiarezza richiede ai venditori della rete un'estrema professionalità.

“È proprio questa la ragione dell'attività formativa che stiamo facendo con i nostri distributori, per permettere loro di individuare nel modo più attento e preciso possibile quello che chiedono i nostri clienti e poter offrire loro il miglior veicolo possibile”.



Nel corso della presentazione del Nuovo Actros si è anche parlato molto del sistema FleetBoard. Comincia a prendere piede anche in Italia?

“Lo abbiamo lanciato nel nostro Paese nel 2007. Con gli anni l'esigenza del mercato si sta sempre più indirizzando verso questo tipo di soluzioni. Prima siamo partiti con le grandi aziende, che avevano la necessità di un supporto telematico per la gestione della propria flotta. Da tempo questo tipo di interesse si sta via via spostando anche su realtà medio piccole. La strategia di introduzione del FleetBoard ad accompagnare i camion Mercedes-Benz è assolutamente centrale. Volendo ottimizzare quelli che sono i livelli di performance del nostro veicolo, c'è l'opportunità di poter usare uno strumento fornito direttamente dalla fabbrica, che è in grado di rilevare in modo intuitivo ed efficace quelli che sono i livelli di performance dell'autista”.

L'avete integrato con i corsi di guida economica?

“Sono assolutamente due facce della stessa medaglia. Non a caso, le strutture organizzative di entrambi risiedono all'interno del marketing veicoli industriali. L'uno non può prescindere dall'altro. Sono entrambi centrali oggi nella strategia di Mercedes-Benz Truck e sempre più importanti per il futuro del settore”.

Come hanno accolto i distributori Mercedes-Benz l'arrivo del Nuovo Actros?

“In generale in un momento di mercato difficile c'è bisogno anche di dare messaggi nuovi, importanti. Dal punto di vista dei nostri dealer c'è stato un grandissimo entusiasmo per l'arrivo di un nuovo veicolo. E poi avere il mandato di una Casa come Mercedes-Benz, in grado in questi ultimi anni di crisi di investire un miliardo di euro nello sviluppo di un prodotto, che rappresenta il punto di partenza nella progettazione della gamma di veicoli industriali dei prossimi anni, penso che sia un grande messaggio di forza, di stabilità del brand e soprattutto l'inizio di un percorso di lungo periodo”.



Per il momento l'Actros verrà equipaggiato con un solo motore sei cilindri, proposto però in quattro configurazioni di potenza. Sarà inoltre disponibile sia una versione Euro 5 che una Euro 6.

chiesto una cura estrema di tutti gli elementi, comprese le bielle, separate per frattura in corrispondenza dell'occhio di biella, e dei sette cuscinetti principali rinforzati. Allo stesso modo è stata dedicata molta attenzione all'equilibratura dell'albero motore per migliorare la fluidità di funzionamento. La novità principale, se si escludono i dispositivi per la riduzione delle emissioni, è però rappresentata dall'iniezione, che pur basandosi su di un sistema Common rail ingloba la funzionalità X Pulse, un amplificatore di pressione che permette di variare oltre a questa anche l'andamento dell'iniezione. Questo componente consente di generare una pressione di base di circa 900 bar, che viene però amplifi-

cata all'interno dei singoli iniettori, arrivando fino a un massimo di 2.100 bar.

Per tenere sotto controllo i consumi questa pressione viene però adattata alle condizioni di esercizio, con la centralina di gestione che regola separatamente per ogni iniettore il punto esatto d'iniezione, la quantità di carburante immessa, l'andamento e il numero delle iniezioni, compensando eventuali differenze tra il funzionamento dei vari cilindri. In pratica, vengono confezionati diversi tipi di iniezione per adattarli alle richieste dell'autista. Si può quindi avere un'iniezione senza amplificazione, oppure con un'amplificazione anticipata oppure ritardata. Il tutto può sembrare complicato, in realtà

si traduce in un funzionamento morbido del propulsore, che asseconda volentieri quanto richiesto dal pedale dell'acceleratore, senza però mai perdere di vista l'economia d'esercizio. Per migliorare ulteriormente l'iniezione, questa avviene in una camera di combustione ottimizzata, in cui l'iniettore, posizionato al centro tra la valvola di scarico e quella di aspirazione, è installato in posizione verticale e dotato di un ugello a sette fori, sviluppato su misura per il motore Mercedes-Benz. Questa composizione evita il formarsi di inutili turbolenze e rotazioni, regolando in maniera ottimale la combustione.

La sovralimentazione è assicurata da un turbocompressore asimmetrico a geometria fissa,

accoppiato a un intercooler. È una scelta che migliora i tempi di risposta, dato che i gas di scarico dei primi tre cilindri raggiungono direttamente la turbina attraverso il sistema di ricircolo. A controllare tutte le funzioni del motore pensa la centralina di gestione MCM che, utilizzando una serie di sensori, si occupa tra le altre cose del livello dell'olio, della posizione di albero motore e alberi a camme, della pressione del Common rail, del numero di giri della turbina, in sostanza di tutto quello che conta.

Per il momento il propulsore Blue Energy Power sarà disponibile in quattro livelli di potenza: 421, 449, 476 (questo soltanto in versione Euro 6) e 510 cv, con coppie che partono da 2.100 fino a 2.500 Nm, anche se la coppia massima nominale è disponibile già a 1.100 giri/min, il che consente un ampliamento verso il basso del regime utile. Lo stesso si può dire dell'eroga-

zione della potenza, che già a 1.400 giri/min viene espressa in proporzioni molto vicine al 100 per cento. Tutto questo fa sì che una versione del nuovo motore Euro 5 consumi circa il 7 per cento in meno di quella attualmente utilizzata sull'Actros. E anche nel caso delle versioni Euro 6, si risparmia circa il 3 per cento del carburante. Un risultato notevole, che fa in parte evaporare i timori dei trasportatori sui previsti alti consumi delle versioni Euro 6.

Come previsto, per riuscire a far rientrare il nuovo motore dell'Actros nei severi parametri Euro 6, i progettisti di Daimler Trucks hanno pensato bene di abbinare entrambe le tecnologie oggi disponibili sul mercato. Aggiungendo quindi alla soluzione SCR utilizzata attualmente, con tanto di adduzione di AdBlue, un sistema di ricircolo dei gas di scarico EGR, con l'ulteriore aggiunta di un filtro antiparticolato.

Può sembrare una modifica non così sostanziale rispetto alle motorizzazioni Euro 5, invece fa sì che le versioni Euro 6 dell'ammiraglia di Stoccarda costino circa il 10 per cento in più rispetto a quelle Euro 5, e registrino un consumo maggiore (mentre il consumo di AdBlue si riduce all'incirca del 40 per cento), un pedaggio che comunque tutte le versioni Euro 6 dei vari costruttori devono prepararsi a pagare.

L'abbinamento tra i tre sistemi era già stato provato da Mercedes-Benz negli Stati Uniti e in Giappone, ma in questo caso cambiamenti sostanziali sono stati effettuati sul filtro antiparticolato, soprattutto per la strategia di rigenerazione, per adattarlo agli standard europei. Oltre che per il rispetto delle norme antinquinamento i tecnici hanno dovuto lavorare duramente sulla riduzione dei consumi, che sono da primato rispetto ai pari categoria.

La guidabilità del nuovo pesante tedesco affidata a ricchi dispositivi

INTANTO IL CAMBIO MANUALE VA IN PENSIONE

BRUXELLES - Con il nuovo Actros il cambio manuale va definitivamente in pensione. Di serie infatti verranno fornite esclusivamente le versioni G211 e G281 del cambio automatizzato già presente sull'attuale camion tedesco. In questo caso però il dodici marce è stato adattato alle prestazioni del nuovo motore, con innesti più rapidi delle marce e la leva di comando per l'utilizzo in modalità sequenziale posizionata direttamente sul piantone dello sterzo, mentre sono state mantenute funzioni specifiche come l'Ecoroll, la modalità disimpegno del fondo stradale e quella Power.

Invece la funzione utilizzata in manovra è stata sostituita da quella denominata marcia lenta, con cui la frizione si innesta al rilascio del pedale del freno, permettendo all'Actros di procedere a passo d'uomo senza che il guidatore debba intervenire sull'acceleratore. Nuovo è anche il programma Economy, che inibisce l'uso della funzione Power, lascia l'Ecoroll sempre innestato e limita la velocità massima a 85 km/h. Per chi invece non ha problemi di consumi è disponibile un programma Power, in cui sono privilegiate innanzitutto le prestazioni.



NUOVO ACTROS / RIVOLUZIONE ANCHE NELL'OFFERTA DELLE NUOVE CABINE

Il posto di lavoro è sacro

Rispetto al passato tutto è cambiato. I progettisti infatti non sono partiti dalla base della gamma attuale, ma hanno lavorato su di un design inedito, con la difficoltà in più di dover fare i conti con l'aerodinamica e di conseguenza con l'inclinazione del frontale, che ha richiesto veri miracoli di gestione degli spazi interni.

BRUXELLES - L'offerta è unica, due larghezze (2,3 e 2,5 m) e quattro varianti di tetto, per un totale di sette cabine disponibili, di cui cinque con fondo totalmente piatto. Anche in questo il Nuovo Actros rappresenta per il prossimo futuro un punto di riferimento che non può essere ignorato. Rispetto al passato tutto è cambiato, i progettisti infatti non sono partiti dalla base attuale ma hanno lavorato su di un design inedito, con la difficoltà in più di dover fare i conti con l'aerodinamica e di conseguenza con l'inclinazione del frontale, che ha richiesto veri miracoli di gestione degli spazi interni. Il risultato finale è stupefacente per quanti contenuti siano stati compressi in quei 6 mq di spazio che rappresentano la base media di qualsiasi cabina.

Ma per iniziare è d'obbligo una panoramica sulle sette versioni di cabina disponibili. Si parte con la ClassicSpace con tetto standard e larghezza di 2,3 m, l'altezza del tunnel motore è in questo caso di 170 mm, mentre per la ClassicSpace con tetto alto, in cui lo spazio interno arriva a 1,64 m, il pianale diventa piatto. Il passo successivo è rappresentato dalla StreamSpace, sempre con larghezza da 2,3 m, che nella versione con tetto standard ripropone un tunnel motore da 170 mm, mentre l'altezza interna diventa, davanti al sedile del passeggero di 1,84 m. Anche in questo caso la versione a tetto alto ha il fondo piatto, il che permette di arrivare a un'altezza interna di 1,97 m. La StreamSpace è proposta anche con larghezza di 2,5 m.

Per il trasporto di linea i due modelli più richiesti saranno però quelli di maggiore dimensione, cioè la BigSpace e la GigaSpace, entrambi con larghezza di 2,5 m e con fondo completamente piatto. Nel primo caso l'altezza interna arriva fino a 1,99 m, nel secondo addirittura fino a 2,13 m. Con la GigaSpace che pur essendo alta poco meno di quattro m, supera per volume interno l'attuale MegaSpace di ben 920 litri, arrivando a un volume complessivo di



11,6 mc.

Le dimensioni non sono però tutto e non bastano a rendere ideale una cabina, dunque un secondo livello di progettazione si è concentrato sugli allestimenti, che comprendono una ricca dotazione di equipaggiamenti di serie. Ad esempio già la ClassicSpace può contare su di un volante multifunzione e sulla botola del tetto con comando manuale, mentre a partire dalla StreamSpace al pacchetto si aggiunge il tetto sollevabile elettrico. Le due cabine più grandi contengono inoltre un sedile per il conducente a sospensione pneumatica della serie Comfort, e una moquette dello spazio tra i sedili, la GigaSpace in più anche un vano in cui stivare gli attrezzi di bordo, posizionato sotto la cabina, un cassetto supplementare nella consolle centrale e sportelli che chiudono i vani portaoggetti posizionati sopra il parabrezza. Più in gene-

rale tutte le versioni a fondo piatto montano un sistema di sospensioni Comfort, gradini illuminati e lamiere delle porte prolungate verso il basso.

Entrando nella cabina, quel che colpisce fin dalla prima occhiata è la differenziazione cromatica tra la postazione di lavoro e la zona giorno. L'area che circonda il sedile del guidatore è infatti tutta realizzata in color antracite, mentre quella riservata al passeggero, o in alternativa al relax del conducente, è in tonalità "beige almond", il che crea una sorta di contrasto molto piacevole, simile a quello che si riscontra tra i diversi vani di un normale appartamento. Preso in prestito dalle berline di lusso del gruppo questo colore oltre a regalare un'aria più luminosa all'insieme è in grado di mitigare il surriscaldamento dovuto ai raggi solari.

Sia la plancia che il sedile del conducente sono stati ridisegnati,

nel primo caso si è provveduto a riconfigurare il posizionamento dei vari strumenti secondo i dettami dell'ergonomia. Al centro si posiziona il volante multifunzione, regolabile tramite un interruttore a pedale, mentre nel quadro dominano strumenti circolari di grandi dimensioni, che circondano un ampio display grafico a colori, in due versioni da 10, 4 o 12,7 cm, integrato con il computer di bordo.

Come optional può essere aggiunta una chiave multifunzione, che oltre all'accensione del veicolo, permette di comandare la regolazione del livello degli assali, di visualizzare la pressione dei pneumatici, dei carichi degli assi oppure del livello dei liquidi nei serbatoi, oltre ad attivare il riscaldamento supplementare, il climatizzatore o l'autoradio.

Per quel che riguarda invece il sedile, la larghezza del cuscino di base è stata aumentata di 40 mm, il che unito a una larghezza complessiva di 550 mm ne fa il più grande della categoria. Disponibile in quattro versioni per il guidatore (fisso, a sospensione pneu-

matica, Comfort e climatizzato) e in tre per il passeggero (funzionale, Comfort e climatizzato) è stato molto curato nelle regolazioni, con un incremento dell'escursione in altezza.

Stesso procedimento a cui sono stati sottoposti i letti del nuovo Actros, con quelli delle cabine da 2,3 m che hanno una lunghezza di 2 m e una larghezza di 750 mm, e quelli per le cabine da 2,5 m che arrivano fino a 2,2 m di lunghezza. In particolare i materassi a sette zone della versione Comfort, in espanso schiumato a freddo spesso 11 cm garantiscono un buon livello di riposo.

In tema di vani per stivaggio nel caso della cabina GigaSpace si raggiunge un ennesimo record, con complessivi 975 litri (332 per i tre scomparti sopra il parabrezza, che eguagliano le dimensioni del bagagliaio di una vettura compatta, 420 per i due grandi scomparti posizionati sotto il letto e il resto suddiviso nell'area attorno alla plancia), ma anche già nel caso della cabina StreamSpace si raggiunge un ottimo risultato con 580 litri disponibili.

La personalizzazione Solo Star per la cabina GigaSpace

IL SALOTTO CHE TRASFORMA L'AUTISTA IN MANAGER

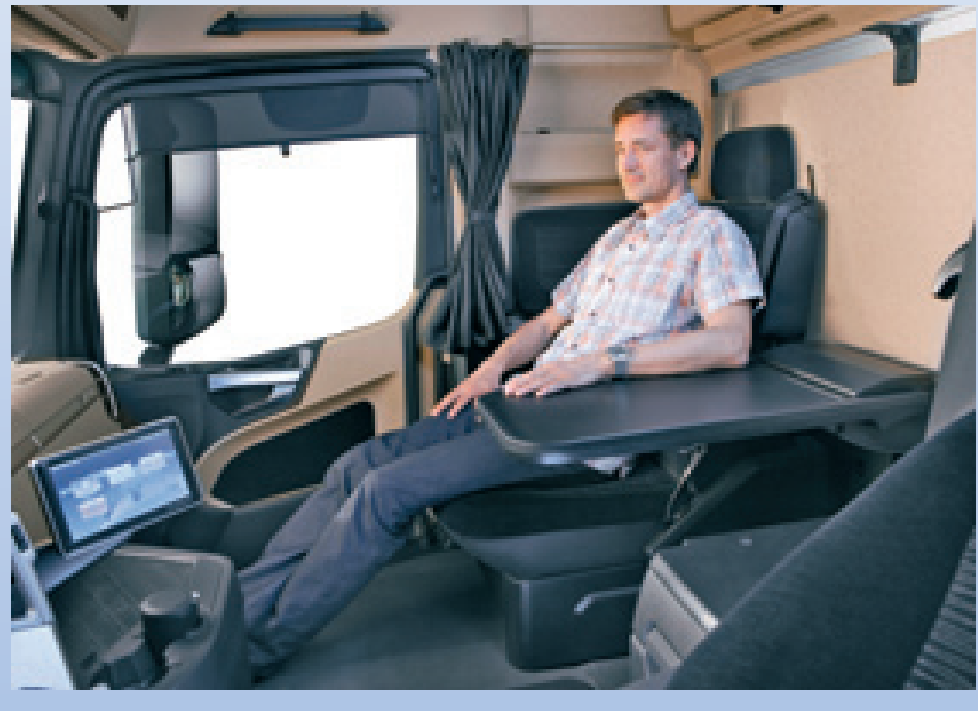
BRUXELLES - Tra le varie soluzioni ideate da Mercedes-Benz per l'interno della cabina, la più innovativa è certamente quella denominata Solo Star, riservata ai modelli GigaSpace, con cui la zona solitamente riservata al passeggero viene trasformata in un vero e proprio salotto, in cui l'autista può davvero rilassarsi. Ribaltando il letto inferiore l'autista può infatti, approfittando dell'apposito sedile/divanetto, arrivare fino a distendere completamente le gambe; inoltre, da sotto il letto può essere estratto un pratico tavolino, che può essere utilizzato sia per consumare i propri pasti che per appoggiarvi il computer portatile, che su gran parte dei camion sta sostituendo il consueto televisore. Nonostante la conformazione particolare il sedile della Solo

Star è dotato di cintura di sicurezza e permette quindi di trasportare in marcia un secondo passeggero.

Altre possibilità sono la versione Home Line e la Style Line. Nel primo caso si tratta di un allestimento che comprende maniglie interne e inserti sulla plancia in look legno, a cui si aggiungono il volante in pelle, inserti di moquette in velluto e rivestimenti delle portiere in colore "beige almond". Nel caso della Style Line invece gli stessi particolari sono cromati, come anche le bocchette di ventilazione e la leva di comando dello sterzo. La trasformazione viene completata all'esterno da una modanatura cromata sull'aletta parasole e sulle coperture degli alloggiamenti dei retrovisori.




Sopra, l'innovativa chiave di accensione, un vero microcomputer che permette di agire su diverse funzioni. A sinistra, il sedile del guidatore è stato reso più comodo.





Tecnologia ZF – una scelta intelligente.

Perché i nostri componenti
e sistemi innovativi aumentano
la redditività dei vostri veicoli.



www.zf.com

Nel settore del trasporto merci, economicità, affidabilità e flessibilità sono fattori di competitività determinanti. In questa ottica, i prodotti innovativi ZF vi permettono di prendere un margine di vantaggio decisivo rispetto alla concorrenza. I cambi, sterzi e sistemi assale ZF contribuiscono ad assicurare il controllo sicuro ed economico della forza motrice, a ridurre l'usura dei componenti del veicolo, a proteggere il carico e soprattutto a minimizzare l'impatto sull'ambiente nonché a diminuire l'affaticamento del conducente. Buoni motivi che spiegano l'utilizzo di trasmissioni e sistemi autotelaio ZF su milioni di veicoli in tutto il mondo.

Trasmissioni e sistemi autotelaio



GINO COSTA

AMMINISTRATORE UNICO RENAULT TRUCKS ITALIA

“Ora anche l’Unrae nei miei pensieri”

Nominato anche Presidente della Divisione Veicoli Industriali nell’ambito di Unrae, Gino Costa spiega come intende affrontare il nuovo impegno a favore del sistema dell’autotrasporto. Nell’occasione puntualizza anche le vicende che caratterizzano la vita di Renault Trucks Italia.

Paolo Altieri

PERO - In occasione della recente Assemblea dell’Unrae a Roma, insieme alla nomina di Jacques Bousquet a Presidente per il biennio 2011-2013 si è avuta anche quella di Gino Costa a Presidente della Sezione Veicoli Industriali, direttore generale di Renault Italia il primo, amministratore unico di Renault Trucks Italia il secondo. Ed è proprio Gino Costa che Il Mondo dei Trasporti ha voluto intervistare per capire in che modo intende svolgere anche questo nuovo importante ruolo nell’ambito di quella Unrae che ha fatto grandi cose nel settore dell’automobile ma che finora non ha trovato il modo di organizzare servizi di grande utilità per le marche associate di veicoli industriali e per quanti sono interessati al settore dell’autotrasporto, non ultima la stampa specializzata che, in mancanza di dati, deve ancora anaspere per quanto riguarda l’andamento del mercato dei veicoli industriali.

ISTANZE
CONCRETE

Incontriamo Gino Costa nel suo ufficio a Pero, dove sorge la sede di Renault Trucks Italia. Quale la strategia che porterà avanti per cercare di fare dell’Unrae l’organizzazione che darà anche al settore dei veicoli industriali e a quanti in esso sono coinvolti risposte piene e utili come avviene per il mondo dell’automobile? “Anzitutto - dice - darò continuità al lavoro dei miei predecessori. Due comunque sono i punti fondamentali che mi hanno stimolato ad accettare questo incarico, avendo già tanto da fare nella guida di Renault Trucks Italia. Sì, ho trovato stimolante e divertente fare qualcosa in un momento critico dell’esistenza dell’Unrae per i veicoli industriali, dovuta alla fase di stallo che ha caratterizzato negli ultimi mesi i rapporti tra le case costruttrici a causa dell’indagine in corso da parte dell’Antitrust europea. E allora ci si domanda se l’associazione può ancora avere una valenza in una situazione come l’attuale con i soci che rappresentano i costruttori di veicoli industriali che non possono nemmeno incontrarsi e parlare? O è proprio l’appartenenza all’Unrae che può dare una risposta al problema?”

Credo in ogni caso che la sfida vera è quella di far funzionare la parte positiva, che è quella di condividere i problemi comuni che impattano sulla società e sul settore dei trasporti e quindi fare delle

cose sul piano dell’ambiente, del sociale, delle normative, dei rapporti con il Governo, il tutto per portare avanti delle istanze comuni a favore del cliente finale. Della questione dell’Antitrust se ne stanno occupando anzitutto gli avvocati dei costruttori coinvolti nel caso ma anche l’avvocato Grillo dell’Unrae che ho conosciuto come professionista serio e competente, i quali non rilevano problemi particolari nel condividere delle istanze comuni di tipo sociale e normativo sull’autotrasporto mentre li rilevano sul terreno dello scambio dei dati che è stato completamente interrotto. Sono fiducioso che ci sarà una soluzione”.

Cosa, dunque, può fare l’Unrae per i veicoli industriali? “Non mi sembra di dover inventare granchè - risponde - perché già nell’ultimo anno il mio predecessore Marco Lazzoni aveva promosso insieme a tutti noi, o quasi, un cambiamento di velocità nella funzione dell’Unrae per i nostro settore. Ci siamo tassati tutti, o quasi, con una quota molto superiore a quella abituale, che intendiamo mantenere anche per i prossimi anni, per creare una ministruttura, come quella dell’auto, dedicata agli studi di settore per sostenere delle istanze concrete. A questa sezione studi per l’autotrasporto è stato chiamato come consulente Severino Bricarello, ex uomo Anfia, con il compito di sviluppare questa attività e aiutare il direttore Unrae delle relazioni istituzionali, Antonio Cernicchiaro, a sviluppare contatti con le istituzioni pubbliche finalizzati ai veicoli industriali”.

Una realtà importante è rappresentata anche dalle associazioni che rappresentano il mondo dell’autotrasporto, che certo l’Unrae non può trascurare. “A questo proposito devo dire che ho partecipato di recente a una riunione dell’Anita che ha visto anche la presenza del sottosegretario Bartolomeo Giachino, l’artefice del Piano Nazionale della Logistica. Ebbene, mi ha fatto particolare piacere constatare che Anita sostiene alcuni aspetti messi in luce appunto dal Piano Nazionale della Logistica che coincidono esattamente con lo scopo che abbiamo condiviso con gli altri colleghi quando ancora potevamo riunirci, ovvero utilizzare le potenzialità delle nuove tecnologie dei veicoli industriali che già esistono e sono in strada, e quelle che verranno, per dare all’autotrasporto maggiore efficienza in fatto di ritorno economico, di impatto sociale e di sicurezza. Oggi i punti fondamentali sui quali l’Unrae intende lavorare, e sui quali stiamo cercando

di organizzare in autunno un seminario con le parti in causa, sono la sicurezza e l’ambiente e come questi due aspetti possano essere migliorati con un costo sociale zero, quindi più disincentivi che incentivi da parte governativa attraverso un’accelerazione del rinnovo del parco veicoli industriali che è uno dei più vecchi d’Europa, fatto di mezzi che girano senza Abs, con portate ben oltre i limiti, con motorizzazioni eccessivamente inquinanti, per i quali è previsto un processo di revisione molto buono ma che spesso nella pratica viene fatto più per accontentare i clienti che per una reale volontà di controllo, senza contare la necessità di maggiori e più efficaci controlli sulla strada. Ecco, questa è la direttiva sulla quale vogliamo muoverci anche nei confronti del Governo per dare il nostro concreto contributo a sostegno dell’autotrasporto. Che, poi, sono punti già individuati dal Piano Nazionale della Logistica, ma che si tratta di tradurli nella pratica, in fatti concreti”.

IMPORTANTE
È FARE SISTEMA

Ma le associazioni di categoria come vanno coinvolte? “Voglio rispondere dicendo prima che sono fermamente convinto della validità di una frase che oggi va di moda, ovvero fare sistema. Noi italiani siamo molto poco capaci di fare sistema, siamo molto capaci di inventarci delle soluzioni in proprio, diversamente da altri Paesi che si presentano in Italia abbiamo il maggior numero di associazioni in rappresentanza dell’autotrasporto al mondo? A cosa è dovuto questo frazionamento? È chiaro che pochi interlocutori forti che si presentano alle parti sociali e al Governo hanno un peso, mentre se si presentano in 13 o addirittura 15, ognuno con il suo orticello da difendere e con piccoli distinguo, alla fine non si va nessuna parte. Quindi, cercheremo di mettere insieme intorno allo stesso tavolo le principali associazioni di trasporto, con le altre verificheremo il da farsi”.

Un altro problema importante da risolvere è quello dei dati di mercato dei veicoli industriali, oggi praticamente inesistenti visto che quando vengono pubblicati sono vecchi quasi di un anno. “Me ne rendo conto. Mi piacereb-

be prima di tutto individuare le cause di questa impossibilità di disporre dei dati di immatricolazione dei veicoli industriali. Non credo, come dice qualcuno, che ci sia lo zampino di un costruttore che non avrebbe interesse a fare vedere in tempo i propri dati. Penso invece che ci siano ostacoli burocratici che si potranno superare una volta trovata la chiave di volta. Unrae ha fatto un lavoro eccellente sull’automazione dei dati d’immatricolazione delle auto, sviluppando un sistema che è stato fatto proprio dal Ministero dei Trasporti tanto che oggi le immatricolazioni delle auto vengono comunicate quasi in tempo reale. Dunque, dobbiamo esaminare quale può essere il processo, l’investimento per fare la stessa cosa sui veicoli industriali. La soluzione per l’auto funziona, proviamo a fare la stessa cosa per i veicoli industriali. Si tratta come sempre di trovare le risorse necessarie. Oggi non avendo altri indicatori credo che sia veramente importante per tutti noi risolvere il problema”.

Ma l’incontro con Gino Costa ci ha offerto l’occasione per approfondire anche questioni relative a Renault Trucks Italia. Anzitutto, l’avvicinamento alla guida della Direzione Commerciale. “Sì, Giovanni Bruno lascia la direzione commerciale per andare a dirigere da settembre, come Amministratore delegato, la filiale Renault Trucks del Sud America con sede a Buenos Aires. Sono orgoglioso di questa sua promozione. È il secondo italiano, cresciuto in Renault Trucks Italia, che esportiamo all’estero dopo Matteo Wieber, che lo scorso gennaio è andato a fare il direttore post vendita di Renault Trucks nel Medio Oriente. Bruno va in un continente stimolante e complesso. Direi che si è guadagnato questa promozione, se la merita, è un uomo nostro che va a far parte del mondo globale di Renault Trucks. Qui da noi lascia una posizione chiave e sostituirlo non sarà facile. Dopo 8 anni faceva il suo lavoro con scioltezza, conosceva tutti. Al suo posto andrà Francesco Stroppiana, l’uomo che conosce meglio la rete perché si è occupato del suo sviluppo negli ultimi anni. È con noi da sei anni, da 2 era direttore dello sviluppo rete. Conosce l’attività di vendita e di tutta la rete. È sicuramente la persona che più ha contribuito al risultato dell’inchiesta sulla soddisfazione rete in Italia, risultata al di sopra della media europea, un grosso balzo in avanti rispetto a due anni fa”.

Intanto procede anche il processo di ristrutturazione e poten-



ziamo della rete. “In settembre - sottolinea Costa - avremo due nuove inaugurazioni. Anzitutto a Catania dove la Concessionaria Mavi ha operato un investimento molto importante. La Mavi finora ha operato con successo con la concessionaria di Palermo, una filiale leggera a Catania e con un punto vendita a Messina. Ora in una Sicilia Orientale che si sta sviluppando molto rapidamente come fondamentale piattaforma logistica e importante centro industriale, la nuova struttura Mavi di Catania, su circa 12mila metri quadrati di cui 4mila coperti, diventerà un punto di riferimento decisivo per l’intero settore dell’autotrasporto. Settembre saluterà anche l’inaugurazione del nuovo impianto Autocar a Terni, anche qui con un investimento rilevante, e poi ci sarà anche l’ampliamento dell’impianto Savcam di Torino, una concessionaria che realizza, nella tana del leone Iveco, una quota del 18-19 per cento, quasi il doppio della media nazionale Renault Trucks. Ricordo che a Torino nel 2010 la Savcam ha realizzato una quota del 14 per cento sopra le 6 tonnellate, del 16 per cento sopra le 16 tonnellate e del 13 per cento nel segmento delle 3,5 tonnellate. Oggi è al 20 per cento nelle 3,5 t, al 14 per cento nei pesanti. Un risultato straordinario visto che, nel segmento 35 quintali, Iveco è al 21,37 e Fiat dietro di noi al 18 per cento. Dunque, la rete continua a essere il pilastro fondamentale per lo sviluppo e la crescita. Peccato che abbiamo perso Novara che ha deliberatamente e malamente pilotato il fallimento, zona comunque riallocata in parte dal concessionario di Torino e in parte dalla CVR di Milano”.

LE NOVITÀ
DI SETTEMBRE

Quali novità invece sul piano del prodotto? “In settembre vorremmo fare una presentazione a enti pubblici e clienti più interessati la gamma Cleantech, quindi l’elettrico, l’ibrido, il gas e insieme combinare anche la presentazione della nuova cabina ribassata Access per le municipalità appena lanciata in Francia e che vorremmo offrire a fine anno anche in Italia. Vogliamo verificare quale può essere il potenziale e l’interesse di questi prodotti. Che sono perfettamente in linea con le esigenze ambientali e che evidentemente hanno dei costi superiori. L’ibrido può essere una buona opportunità con vantaggi ambientali e di consumi molto importanti, il Maxity elettrico è ideale per raccolta rifiuti e la piccola distribu-

zione in città, mentre l’Access è un veicolo a propulsione normale, a gasolio, che dovrebbe soddisfare le esigenze relative alla raccolta rifiuti. Quest’ultimo un mercato interessante e noi abbiamo una buona presenza in Valle Aosta, a Trento, in modo crescente a Roma, in Toscana, a Torino. Come nuovo prodotto aggiungeremo in gamma il Maxity Euro 5. Credo anche nell’offerta dell’Optifuel con i veicoli da cantiere, come abbiamo già fatto e stiamo facendo con i veicoli di linea, dove abbiamo ottenuto un grande successo, con i clienti quanto mai soddisfatti della riduzione dei consumi. L’Optifuel in cantiere è ancora più importante sul piano della riduzione dei consumi, come mi dice l’esperienza fatta in Turchia. Sui veicoli commerciali non credo che l’Optifuel possa portare dei vantaggi. Sono troppo frammentati. E poi il nuovo Master registra consumi davvero straordinari”.

Come va, infine, il mercato? “I risultati del primo semestre non possono soddisfarmi. Cresciamo di quota ma è una crescita che non ci consegna la leadership perché crescono anche i concorrenti con l’esclusione di un unico costruttore. In più è una crescita fatta da risultati economici disastrosi perché il mercato è ancora molto fermo sul conto proprio, è fermo sui piccoli veicoli di conto terzi mentre si muovono bene trattori e soprattutto le flotte. Le aziende strutturate, dopo aver rimandato gli investimenti, ora tornano a reinvestire per mantenere l’efficienza dei mezzi, ma sono anche quelle con il miglior potere di acquisto. La ripresa è ancora lontana, perché ci sono molti timori di frenata, molte incertezze di natura finanziaria. Ma vediamo anche che molti Paesi europei sono ripartiti, eccetto la Spagna. In Italia arranchiamo perché siamo più emotivi e di corta pianificazione e facilmente soggetti alle preoccupazioni, arranchiamo anche perché ci sono problemi strutturali del settore e del Paese per cui i veicoli da distribuzione medi e leggeri e quelli da cantiere continuano a perdere. Anche le grosse flotte non guadagnano gran che, fanno fatica a recuperare i costi. Credo che assisteremo a un forte cambiamento del settore, del mercato dell’autotrasporto, che sarà sempre più traumatico. Il che comporterà un secondo semestre ancora difficile, anche se alla fine l’anno si chiuderà con un piccolo incremento, nella misura del 10 per cento rispetto allo scorso anno, però ancora ben lontano dal potenziale del settore, nostro, dei nostri concessionari, di tutto il sistema”.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER*

SERIE SPECIALE
RENAULT PREMIUM TRUCK RACING

GUIDATE UN VERO CAMPIONE!

www.renault-trucks.it



* Renault Trucks mantiene gli impegni

Paolo Romani

GÖTEBORG - Prosegue senza sosta la corsa di Volvo Trucks con i carburanti alternativi. La Casa svedese ha deciso di lanciare il nuovissimo FM MetanoDiesel, un camion alimentato da gas fino al 75 per cento. Grazie alla sua tecnologia altamente efficiente, che estende il range operativo del veicolo, è possibile ridurre notevolmente le emissioni di CO2 nelle operazioni di trasporto pesante sulla lunga distanza. Con questa importante operazione Volvo Trucks si qualifica come il primo costruttore che in Europa offre sul mercato trucks per la distribuzione regionale alimentati a gas naturale che possono anche soddisfare le esigenze delle applicazioni sulla lunga distanza.

Il nuovo Volvo FM MetanoDiesel sarà inizialmente venduto in Europa, a cominciare da Olanda, Gran Bretagna e Svezia, Paesi che vantano un'avanzata rete distributiva per il gas



meglio per rispettare l'ambiente, anche quando scegliamo i nostri mezzi. Grazie alla nostra attenzione alle tematiche ecologiche, abbiamo acquisito diversi nuovi clienti che danno priorità all'ambiente quando richiedono servizi di trasporto".

PRONTO A TUTTO

Il veicolo testato dalla Götene Kyltransport aveva un rimorchio refrigerato di 20 metri in grado di trasportare tre tonnellate di merce in più rispetto a un rimorchio regolare. Il propulsore metano-Diesel alimentava l'unità idraulica di refrigerazione, rendendo superfluo l'impiego delle due piccole e poco eco-compatibili motorizzazioni Diesel che solitamente gestiscono le unità refrigeranti nei trasporti convenzionali.

Ricerche indipendenti hanno messo in rilievo che il metano è il carburante del futuro per le attività di trasporto. "La mia ricerca - ha dichiarato Maria Grahn della Chalmers Universi-

VOLVO TRUCKS / ARRIVA SUL MERCATO IL NUOVO EFFICIENTE FM METANODIESEL

RISPARMIARE SULLA LUNGA DISTANZA

"L'inizio delle vendite del nostro modello metano-Diesel - ha spiegato Claes Nilsson, Presidente della Divisione per l'Europa di Volvo Trucks - crea nuove condizioni per il mercato dei trucks a gas. L'utilizzo di gas liquefatto in un motore Diesel altamente efficiente ci consente di impiegare camion alimentati a gas nelle operazioni di trasporto più pesante e più a lunga distanza. Siamo i primi in Europa a farlo".

naturale. Al momento, i piani di Göteborg sono per la produzione di circa 100 unità nel 2011 a partire da agosto. Altri mercati del mondo seguiranno, così come le vendite nel resto d'Europa.

400 UNITÀ ALL'ANNO

"Se le cose andranno come previsto - ha spiegato Claes Nilsson, Presidente della Divisione per l'Europa di Volvo Trucks - ci aspettiamo che le vendite decollino in 6-8 Paesi europei entro i prossimi due anni, con circa 400 FM MetanoDiesel venduti annualmente. Le vendite future naturalmente dipenderanno in gran parte dall'espansione della rete di stazioni di rifornimento di gas liquefatto. L'inizio delle vendite del nostro modello metano-Diesel - ha continuato Claes Nilsson - crea nuove condizioni per il mercato dei trucks a gas. L'utilizzo di gas liquefatto in un motore Diesel altamente efficiente ci consente di impiegare camion alimentati a gas nelle operazioni

di trasporto più pesante e più a lunga distanza. Siamo i primi in Europa a farlo".

L'avanzata tecnologia a gas naturale produce emissioni di CO2 inferiori del 10 per cento rispetto a un motore Diesel tradizionale. Nel lungo termine, Volvo Trucks conta di incrementare l'uso di gas naturale come passo decisivo sulla strada del biogas (costituito da metano), che riduce ulteriormente le emissioni di anidride carbonica.

"Siamo convinti - ha affermato Lars Mårtensson, Direttore Affari Ambientali di Volvo Trucks - che il gas liquefatto sia una delle alternative future più importanti all'attuale alimentazione dei veicoli". Rispetto ai convenzionali propulsori alimentati a gas, la tecnologia messa a punto da Volvo Trucks offre un guadagno di efficienza quantificabile in un range dal 30 al 40 per cento, a fronte di una riduzione del consumo di carburante del 25 per cento. Ciò significa che se nel serbatoio di un camion Volvo alimentato a gas viene immesso biogas le

emissioni di anidride carbonica potrebbero essere ridotte addirittura fino al 70 per cento rispetto a un motore Diesel tradizionale. E dal momento che il prezzo del gas naturale è spesso molto inferiore rispetto al gasolio, è possibile ottenere dei consistenti risparmi finanziari. È questo un presupposto necessario per una diffusa accettazione della nuova tecnologia.

"Il gas naturale sta attirando su di sé un notevole interesse in molti Paesi e regioni del mondo - ha detto ancora Lars Mårtensson - Questo interesse è stato in gran parte determinato sia da considerazioni di carattere ambientale che da preoccupazioni per le forniture sicure di energia. Negli Stati Uniti e in diverse aree di Asia, Europa e Sud America, l'alimentazione a gas è già in uso oppure sta per esserlo, visto che sono state prese decisioni in merito agli investimenti da effettuare in questa fonte di energia. La Thailandia, per esempio, è già molto avanti grazie alla presenza delle necessarie infrastrutture e una buona disponibilità di gas natu-

rale".

La tecnologia messa a punto dai tecnici di Volvo Trucks si basa su un motore Diesel convenzionale dotato di iniettori per il gas, un serbatoio speciale che mantiene il gas liquefatto e raffreddato a -140 gradi Celsius e un convertitore catalitico appositamente modificato. Utilizzando gas liquefatto, è possibile immagazzinare nel serbatoio più combustibile rispetto alla quantità ottenibile da carburante compresso.

SERBATOIO PIÙ PIENI

Questo consente all'FM MetanoDiesel di avere una maggiore operatività rispetto ai veicoli alimentati a gas naturale tradizionale. In un camion da 40 tonnellate, il serbatoio contiene abbastanza gas da garantire un'autonomia fino a 500 chilometri con uno stile di guida normale. L'FM MetanoDiesel è dotato di motore da 13 litri in grado di erogare una potenza di 460 cv con coppia massima

di 2.300 Nm. Il combustibile è costituito fino al 75 per cento di gas liquefatto e il resto da gasolio, ma le proporzioni possono variare a seconda di come il veicolo viene utilizzato. Le prove sul campo effettuate da Volvo Trucks hanno dimostrato che la tecnologia metano-Diesel garantisce la stessa affidabilità di funzionamento di un motore Diesel tradizionale. Anche dal punto di vista della guidabilità non ci sono variazioni. Se il gas si esaurisce, il sistema passa automaticamente al gasolio. Il conducente viene avvertito tramite una spia del quadro strumenti.

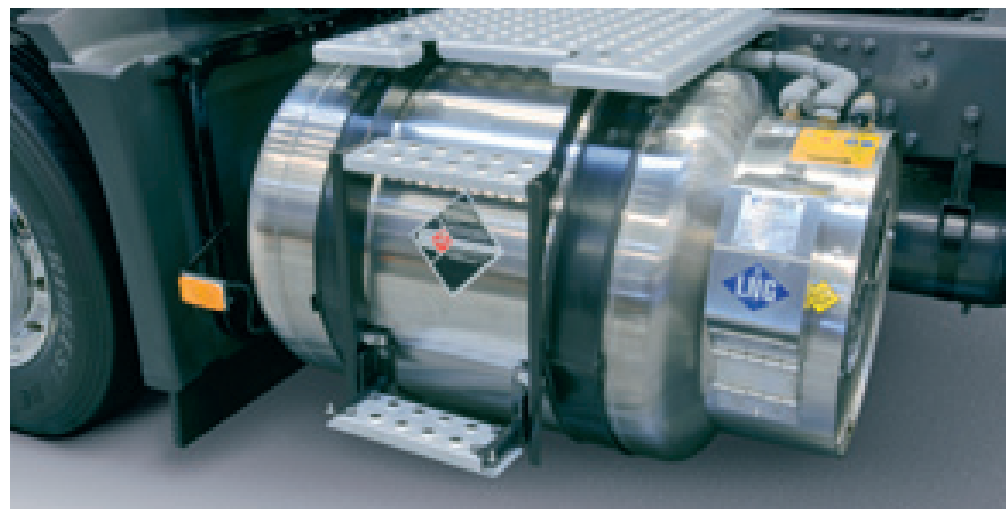
L'impresa di trasporti svedese Götene Kyltransport è una delle compagnie che hanno testato il nuovo FM: "I risultati del nostro test sono eccellenti - ha confermato il Presidente Ulf Johansson - Questa è in definitiva la soluzione per il futuro. Se il prezzo del gas è buono, mi aspetto che fino all'80 per cento della nostra flotta sarà costituita da trucks metano-Diesel entro i prossimi cinque anni. Abbiamo sempre cercato di fare il nostro

ty di Tecnologia di Göteborg - ha evidenziato che il gas metano per i trasporti della prossima generazione offre considerevoli benefici ambientali sotto forma di riduzione di emissioni di anidride carbonica e nel contempo ci consente di utilizzare le risorse naturali in un modo migliore".

Le condizioni ci sono tutte dunque: benefici ambientali, vantaggi economici che, grazie al minor costo del metano, ripagano l'investimento iniziale nei trucks dotati della nuova tecnologia, potenzialità di sviluppo della rete infrastrutturale. "In cinque anni, tutti gli operatori del trasporto in Svezia saranno in grado di lavorare con il metano - ha commentato Anna Berggren, responsabile dello sviluppo del mercato presso la compagnia svedese di distribuzione di gas Fordonsgas - Nel resto d'Europa, ci potrebbero essere in futuro dei 'corridoi blu' attraverso i quali sarà possibile distribuire il metano alle stazioni di rifornimento, rendendo possibile il trasporto a gas naturale nella maggior parte dei Paesi".



La tecnologia dell'FM MetanoDiesel si basa su un motore Diesel dotato di iniettori per il gas.



Un serbatoio speciale mantiene il gas liquefatto e raffreddato a una temperatura di -140 gradi Celsius.

IVECO / TANTE NOVITÀ NELLA NUOVA GAMMA DEL FURGONE DI SUCCESSO

Settembre, tempo di Daily

“

Il nuovo Daily si presenta al pubblico con un carico di preziose innovazioni, tra cui quelle riguardanti le motorizzazioni. Confermate le caratteristiche vincenti del celebre modello.



Nils Ricky

TORINO - Verrà lanciata a settembre la nuova gamma dell'Iveco Daily, furgone di successo che non rinuncia alla più importante delle sue caratteristiche e cioè il telaio a longheroni che ne fa l'unico commerciale in grado di arrivare alle 7 t di Mtt.

Tra le novità spicca soprattutto il nuovo motore da 3

litri sviluppato da Fiat PowerTrain Industrial; si tratta di un 4 cilindri in grado di sviluppare una potenza di 205 cv con una coppia eccezionale di 470 Nm, il che lo pone ai vertici della categoria. In grado di rispettare i limiti non soltanto della direttiva Euro 5 ma anche di quella EEV, il nuovo motore dispone di due turbocompressori, con il primo di minori dimensioni che copre la fa-

scia dei bassi regimi e uno più grande che entra in funzione quando si sale di livello.

Anche il motore da 2.3 litri che già equipaggia alcune versioni del Daily è stato rivisto, con l'adozione dell'iniezione Multijet II, che ottimizza il processo di combustione e che ha avuto come primo effetto quello di aumentare la coppia fino a 320 Nm. A gestire il problema

emissioni pensa l'ultima evoluzione del sistema EGR, in accoppiata con un filtro antiparticolato. Per migliorare la rigenerazione del componente si è invece lavorato sull'architettura dello scarico.

Estrema cura è stata messa nel migliorare gli standard di sicurezza, che oggi comprendono il nuovo sistema ESP 9 con sensori attivi, che oltre naturalmente al controllo di stabilità comprende anche



ABS, EBD, ASR, MSR, assistente alla frenata d'emergenza, Hill Holder, il riconoscimento della disposizione longitudinale del carico trasportato, il controllo di stabilità del rimorchio, l'aumento di forza frenante sull'asse posteriore in caso di manovre d'emergenza, la compensazione dell'affaticamento dell'impianto frenante, l'antiribaltamento in fase di sterzata e in fase di accelerazione laterale. In più, i nuovi gruppi ottici inglobano le luci diurne e i fendinebbia, posizionati più in basso, e includono la funzione Fog Cornering, che illumina la strada seguendo il raggio di sterzata.

Anche gli interni sono stati migliorati in particolari come la regolazione assiale del volante e quella del sedile del conducente.

Invariata la gamma, che parte dalle 2,8 per arrivare fino alle 7 tonnellate di Mtt, con portate fino a 4,7 t e una volumetria utile che arriva ai 17 metri quadrati.

MAN / OTTIMI I RISULTATI CONSEGUITI DAL CONSISTENTLY EFFICIENT TOUR IN TUTTA EUROPA

Ridurre i consumi: si può fare

Un totale di 11.500 chilometri percorsi attraversando dieci diversi Paesi del Vecchio Continente, circa 1.200 clienti incontrati: il successo del Consistently Efficient Tour nel dimostrare la validità del pacchetto Efficiency per risparmiare carburante e abbattere in modo consistente le emissioni di CO₂.

VERONA - Risparmiare carburante si può. L'ha confermato il Consistently Efficient Tour di Man, che ha toccato venti località in dieci diversi Paesi europei, per un totale di 11.500 km, incontrando circa 1.200 clienti. Dopo il rientro a Monaco i due TGX EfficientLine impegnati nel percorso hanno fatto riscontrare nel complesso un risparmio rispettivamente di 3,3 e di 3 litri ogni 100 km rispetto a un veicolo di riferimento che li ha accompagnati, cioè un normale TGX non equipaggiato con il pacchetto Efficiency e quindi con il limitatore di velocità tarato a 89 km/h.

In media i due TGX EfficientLine hanno consumato 29,6 e 29,9 litri ogni 100 km, contro i 32,9 del terzo camion. La differenza di velocità è stata comunque minima, circa 2,3 km/h. In più il TÜV tedesco, probabilmente il più conosciuto e autorevole istituto indipendente, ha misurato le performance dei veicoli su di un percorso misto di ben 70mila km percorsi sulle maggiori arterie stradali europee: anche in questo caso il risparmio è stato evidente, pari a 2,9 e 2,8 litri ogni 100 km, sempre rispetto al terzo TGX.

In questo modo il costruttore tedesco ha dimostrato come agendo semplicemente sull'allestimento del veicolo (naturalmente partendo da una base già di per se molto buona) sia possibile risparmiare e ridurre le emissioni di CO₂ nel trasporto di linea e come si possa farlo fin da subito. La riduzione dei consumi realizzata dalla serie EfficientLine corrisponde a circa il 10 per cento di energia per ogni tonnellata di carico.

Questo preziosissimo know how è stato tra-

sferito direttamente ai trasportatori di tutti i Paesi attraversati dalla carovana, che hanno risposto molto bene all'input, come conferma Frank Hiller, direttore marketing, sales & services di Man Truck & Bus: "Nel settore del trasporto su lunga distanza c'è un elevato interesse nella ricerca di concrete soluzioni volte al risparmio di carburante. In misura crescente gli imprenditori affrontano questa tematica in maniera logica e coerente, affidandosi a veicoli equipaggiati in modo particolarmente efficiente come la nostra serie di TGX Efficient-

Line".

A supportare tecnicamente l'intera operazione è stato il sistema di gestione delle flotte Man Telematics, che ha permesso di registrare oltre 100 parametri, oltre al consumo, i dati del motore, i tempi di guida e tutto quanto ha riguardato il viaggio. I risultati dettagliati sono stati raccolti sul blog ufficiale della manifestazione, www.blog.consistently-efficient.com, in cui sono riportate anche le considerazioni dei tester.

A caratterizzare i due TGX EfficientLine

sono tutta una serie di ottimizzazioni, come la velocità massima limitata a 85 km/h, il rivestimento laterale aerodinamico, l'assenza di avvisatori acustici e visiere parasole, oltre all'adozione del sistema Air Pressure Management, delle luci di marcia diurna, di pneumatici con bassa resistenza al rotolamento e a un Intarder di nuova generazione. L'ultimo tassello, forse il più importante, è rappresentato dall'efficienza dell'autista, che può essere migliorata attraverso i corsi di formazione ProfiDrive gestiti direttamente da Man.



I Man TGX EfficientLine impegnati nel tour di 11.500 km hanno registrato un consumo inferiore ai 3 litri per 100 km rispetto a veicoli di riferimento.

ACERBI V.I. / LE CISTERNE IN PRIMO PIANO A BUCAREST

Assalto all'Est Europa

Massimiliano Campanella

BUCAREST - Un'azienda che sulla carta è una neonata, visto che è stata fondata solo pochi mesi fa. Ma che ha alle spalle mezzo secolo di attività nel settore, è presente già da oltre trent'anni in tutta Europa e i suoi prodotti sono sinonimo di veicoli completi e garantiti. Con queste premesse Acerbi Veicoli Industriali in questo 2011 è passata all'aggressione dei mercati europei del settore delle cisterne e dei ribaltabili, in particolare in quelli dei Paesi emergenti.

Il mese scorso l'azienda alessandrina - che ha sede in quel di Castelnuovo Scivina - era presente al Congresso Aegpl (International liquefied petroleum gas exhibition & congress), che si è tenuto a Bucarest, in Romania, all'International Conference Center Parliament Palace. È stata l'occasione per incontrare quella che a tutti gli effetti è una nuova realtà aziendale. A fine dicembre 2010, la Acerbi-Viberti ha conferito il marchio Viberti partecipando alla costituzione della Compagnia Italiana Rimorchi, che oggi ingloba i marchi Viberti, Merker, Cardi e Piacenza, diventando il primo produttore italiano nella costruzione di rimorchi e semirimorchi per il trasporto di merci pallettizzate, ad esempio centinati. Dall'inizio di quest'anno è dunque nata Acerbi Veicoli Industriali, la maggiore realtà industriale italiana nel settore dei veicoli cisterna per trasporto carburanti e gas. L'attenzione si focalizza su una gamma prodotti che comprende cisterne trasporto carburante, gpl e bitume, ribaltabili in alluminio e telai in al-

luminio per cisterna.

L'azienda, che dal punto di vista giuridico è quindi una neo costituita, prosegue l'attività iniziata da 50 anni col marchio Acerbi. "La tendenza - ha spiegato Elena Acerbi, Responsabile Marketing - è quella di una sempre maggiore europeizzazione del prodotto, accompagnata a una specializzazione, soprattutto nel comparto dei veicoli cisterna. Questo permette di arginare, in modo più efficace, l'attuale concorrenza italiana, costituita da operatori locali, e soprattutto di competere al superiore livello europeo".

PUNTARE AL CORE BUSINESS

Presente da oltre trent'anni nei Paesi Emea (Europa, Middle East, Africa), oggi Acerbi, al di là delle implicazioni di carattere strettamente societario dell'operazione, punta tutto sul suo core business, guardando innanzitutto ai paesi emergenti dell'Est Europa. A Bucarest ha presentato le novità tecniche delle sue cisterne MY2011, una gamma di veicoli completa: cisterne autoportanti per trasporto carburante, gas, bitume, botti montate su motrice e avio rifornitori. Ma Acerbi vuol dire anche una gamma di ribaltabili posteriori in alluminio (da 26 a 60 metri cubi) costruiti su telaio di produzione. "I continui aggiornamenti della gamma - ha proseguito Elena Acerbi - interessano tanto la parte strutturale quanto la componentistica. I progetti dei veicoli a disposizione nascono non da una ricerca esasperata di tare minime, e neppure dalla volontà di seguire mode e sbalordire, bensì dalla con-



La gamma prodotti di Acerbi Veicoli Industriali comprende cisterne trasporto carburante, gpl e bitume, ribaltabili in alluminio e telai in alluminio per cisterne.

vinzione che la strada corretta da seguire sia quella di costruire mezzi semplici, pratici e soprattutto affidabili e robusti. Poiché la vera qualità di un mezzo industriale va calcolata con il numero di ore che esso non ha trascorso in officina aggiunto al numero di giornate passate su strada".

Altro punto di forza Acerbi è l'After Sales Service: per offrire adeguate garanzie di affidabilità, Acerbi si è strutturata dotandosi di un'efficiente ed attrezzata rete di officine di riparazione e manutenzione. Il magazzino centrale, di proprietà del Gruppo Acerbi, è la Corevi, azienda di ricambi. Ma, sempre nell'ottica di un miglioramento dei servizi, oltre alla Corevi è stata incorporata l'azienda di noleggio SAM Rental. "L'obiettivo - ha concluso Elena Acerbi - è la competitività, ottenuta attraverso una maggiore qualità grazie alla europeizzazione e a nuovi standard, attraverso ricerca e sviluppo svolte all'interno dello stabilimento di Castelnuovo

Scivina e attraverso la riduzione dei costi, grazie a sinergie produttive e logistiche con le aziende del gruppo. Ciò detto ci sono ovviamente dei risvolti di carattere commerciale dell'operazione Acerbi Veicoli Industriali. La strategia di marketing attuale prevede l'assoluto e rigido mantenimento delle attuali linee di prodotto. L'obiettivo futuro sarà il progressivo ampliamento della gamma prodotto, finalizzato alla massima copertura dell'intero mercato del trasporto cisternato, mantenendo l'attuale logica del Made in Italy".

VOCAZIONE ALLA CRESCITA

Costituita nel 1960 a Tortona, ideale crocevia dello storico triangolo industriale Milano-Torino-Genova, Acerbi si specializzò, fin da subito, nella costruzione di veicoli cisternati per il trasporto gas e carburante, difficile e tecnologicamente complesso. Quasi subito varcò i confini nazionali per amplia-

re le proprie strutture produttive e ambizioni commerciali in Spagna, a Tarragona. Gran parte del trasporto di gas e combustibili su gomma in Italia, negli ultimi 40 anni, ha viaggiato su cisterne con il marchio Acerbi.

Parallelamente l'azienda piemontese intuì, fin dai primi anni Sessanta, le enormi potenzialità di mercato dei veicoli con cassa ribaltabile, dando inizio a una produzione specializzata e portando, sul mercato italiano e sui mercati esteri, i ribaltabili in lega leggera e acciaio.

Quanto alla Compagnia Italiana Rimorchi, l'obiettivo dei gruppi aziendali che l'hanno costituita è far sì che diventi un nuovo grande polo italiano nel settore dei rimorchi e semirimorchi stradali. Su questo percorso Acerbi-Viberti e Margaritelli, entrate operative nel segmento dei veicoli industriali trainati, si sono unite a CLN, gruppo di riferimento nella commercializzazione di laminati-piani d'acciaio e nella produzione di componenti



La presenza della gamma MY2011 al Congresso internazionale Aegpl è una delle azioni concrete della strategia di marketing sviluppata l'indomani del conferimento del marchio Viberti alla Compagnia Italiana Rimorchi. Il segreto? Costruire mezzi semplici, pratici, affidabili e robusti.

per il settore automotive. Un'organizzazione produttiva oggi caratterizzata da tecnologie e processi industriali di avanguardia, con un forte radicamento sul mercato, insieme ad un indiscusso prestigio dei marchi coinvolti. Accanto al marchio Viberti, sinonimo di tradizione italiana nel settore dei rimorchi, il Gruppo Margaritelli ha affiancato le intere attività industriali connesse ai marchi Cardi, simbolo di lunga storia e cultura del prodotto, e Merker, espressione tecnologica e produttiva. A livello di integrazione verticale, il Gruppo CLN, controllato dalla famiglia Magnetto e partecipato anche dal Gruppo Arcelor Mittal, ha rafforzato la compagine industriale con una significativa integrazione della filiera a monte, attraverso la fornitura di materie prime e componenti in acciaio di nuova generazione. La ramificata presenza industriale del Gruppo CLN nei principali Paesi europei è oggi un importante elemento di supporto ai programmi di sviluppo dell'attività della Compagnia Italiana Rimorchi sui mercati esteri.

TRE UNITÀ PRODUTTIVE

Le attività industriali della Compagnia Italiana Rimorchi si sviluppano su tre unità produttive: lo storico stabilimento Viberti a Nichelino, in provincia di Torino, quello Cardi a Verona e il nuovo complesso produttivo Merker a Tocco da Casauria, in provincia di Pescara, dotato d'impianti di avanguardia per la saldatura e il trattamento anticorrosione dei telai. Attraverso i suoi marchi, la Compagnia rappresenta il primo produttore italiano, con una quota pari a circa il 20 per cento del mercato nazionale, e uno tra i primi dieci a livello europeo. In totale, la nuova realtà conta su una capacità produttiva installata di oltre 15mila unità annue e un organico di circa 400 persone.



Punto di forza di Acerbi è l'After Sales Service con un'efficiente e attrezzata rete di officine di riparazione e manutenzione. Il magazzino centrale è la Corevi, azienda di ricambi.

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 100,00 - Versamento sul c/c postale n. 40699209 intestato a Vega Editrice Srl, Milano - 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).

Paolo Romani

TRENTO - La raccolta dei rifiuti è un argomento centrale per le pubbliche amministrazioni, che esigono soluzioni pratiche e funzionali, sia nei metodi di raccolta che per quel che riguarda i mezzi utilizzati. Dolomiti Energia, la multiutility che fornisce il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani a Trento e Rovereto ha scelto per questo compito di affidarsi ai camion Renault Trucks, acquistando nei mesi scorsi tre Premium Distribuzione da 26 t e cinque Midlum da 16 t per poi farli allestire dallo specialista Faun.

Le ragioni della scelta, caduta non a caso sulle proposte del costruttore francese, le sintetizza Carlo Alessandro Luc Realis, responsabile del Settore Ambiente per Dolomiti Energia: "Le nostre principali richieste negli appalti relativi ai veicoli industriali riguardano l'utilizzo del cambio automatizzato, il dialogo tra l'elettronica del mezzo e quella dell'allestimento e la presenza sul territorio di un punto per la distribuzione dei ricambi".

ESIGENZE SODDISFATTE

Condizioni che evidentemente il costruttore francese è stato in grado di esaudire, con il supporto del concessionario di zona, la Arduini V.I., una delle ultime aggiunte alla rete Renault Trucks ma che si sta muovendo molto bene sul territorio come testimoniano le molte consegne effettuate negli ultimi mesi.

I mezzi, già in servizio, operano su di un percorso decisamente impegnativo. Ogni camion infatti lavora su due turni, con il primo che inizia alle 4.45 del mattino e termina alle 12.40, mentre il secondo si svolge dalle 13 alle 20. Le tipologie di strade che Premium e Midlum devono percorrere vanno dalle vie piuttosto strette del centro storico di Trento, alle ripide salite che portano alle frazioni montane del circondario e che si spingono fino alle pendici del Monte Bordone. Il che richiede spesso l'uso di catene a causa delle abbondanti nevicate. "Tutti i nostri autocompattatori - conferma Luc Realis - operano su due turni giornalieri, quindi qualsiasi guasto deve essere riparato al massimo in un paio d'ore. Anche se fino a ora i



RENAULT TRUCKS / ARDUINI V.I. CONFERMA IL SUO DINAMISMO

Premium e Midlum per Dolomiti Energia

“ La multiutility che fornisce il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani a Trento e Rovereto ha scelto per questo compito di affidarsi ai camion Renault Trucks, acquistando nei mesi scorsi tre Premium Distribuzione da 26 tonnellate e cinque Midlum da 16 tonnellate per poi farli allestire dallo specialista Faun.

modelli Renault Trucks non hanno registrato inconvenienti". Anche grazie all'ausilio dei nuovi mezzi Dolomiti Energia, società mista tra pubblico e privato, che in un bacino di circa 150mila persone offre diversi servizi, dalla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili alla distribuzione di acqua, gas ed elettricità, fino alla

raccolta e al conferimento in discarica dei rifiuti solidi urbani, ha potuto rivoluzionare il servizio, "Siamo passati da un sistema di contenitori su strada a uno di raccolta porta a porta - prosegue il manager trentino - in questo modo contiamo di aumentare la quota della raccolta differenziata, che già ora ha raggiunto il 64,8 per cento, e

nello stesso tempo abbiamo liberato spazio lungo le strade, creando 700 parcheggi in più".

I DETTAGLI DEI MEZZI

Scendendo nel dettaglio dei mezzi, per i Midlum si tratta del modello 270.16 Light, con motore Dxi7 nella sua versione da

tre assi 6x2 340.26 BOM, quindi con lo stesso propulsore del Midlum ma in versione da 340 cv. E più in generale sono simili le dotazioni per quel che riguarda cambio, bloccaggio del differenziale e sospensione pneumatica dell'autotelaio, mentre in questo caso le sospensioni sui due assi presentano un sistema a lame paraboliche sull'anteriore e pneumatico a due cuscini d'aria sul posteriore. Altra differenza è che sui tre Premium è montato il sistema EBS + che comprende, oltre all'ABS, l'assistente alla frenata d'emergenza, l'antislittamento, il controllo della coppia in fase di frenata e l'assistente alle partenze in salita.

"Soprattutto il cambio automatizzato - spiega il manager della Dolomiti Energia - è indispensabile per ridurre lo stress dell'autista durante la fase di raccolta dei rifiuti, che richiede



Carlo Alessandro Luc Realis,
responsabile del Settore Ambiente per Dolomiti Energia



Le tipologie di strade che i veicoli Renault Trucks devono percorrere vanno dalle vie piuttosto strette del centro storico di Trento alle ripide salite che portano alle frazioni montane del circondario e che si spingono fino alle pendici del Monte Bordone.

270 cv, in configurazione Euro 5, abbinato al cambio automatico Allison 3200V, un sei marce con convertitore di coppia. Così come sempre Allison è il rallentatore idraulico montato. Il telaio alleggerito è abbinato a sospensioni paraboliche rinforzate sia sull'anteriore che sul posteriore, in cui sono state aggiunte barre stabilizzatrici e ammortizzatori telescopici. Tra le altre aggiunte, da notare il bloccaggio del differenziale e la sospensione pneumatica dell'autotelaio con gestione elettronica. L'impianto frenante è completo di EBS e APM per la gestione della pressione dell'aria. I Premium sono invece dei

numerose soste e ripartenze. Inoltre in questo modo è notevolmente diminuita la manutenzione alla frizione, con un significativo risparmio nei costi e nei tempi di fermo macchina".

Altro particolare considerato fondamentale è l'adeguatezza elettronica dei camion. "Le centraline dell'autotelaio devono dialogare perfettamente con quelle dell'allestimento, perché lavorano insieme per assicurare alcune attività connesse alla sicurezza. Per esempio, quando c'è un operatore sulla pedana posteriore, un sensore lo comunica alla centralina dell'auto-mezzo, che automaticamente limita la velocità a 30 km/h".

IVECO / OFFICINE BRENNERO INAUGURA LA NUOVA MODERNISSIMA SEDE DI VERONA

CROCEVIA DEI TRASPORTI

A cura di Fabio Basilico



Situato in Via Mantovana 158b, presso il centro logistico del Quadrante Europa, all'interno dell'interporto più grande d'Italia e tra i principali in Europa, nelle immediate vicinanze degli snodi autostradali dell'A22 del Brennero e dell'A4 Torino-Trieste, punto nevralgico dei Corridoi 1 e 5, l'avamposto veronese rappresenta l'avanguardia della rete internazionale dei dealer Iveco.



Il Vice Presidente di Iveco Enzo Gioachin taglia il nastro alla cerimonia di inaugurazione della nuova sede di Offine Brennero a Verona. Alla sua destra il Sindaco della città scaligera Flavio Tosi. Officine Brennero è concessionaria Iveco per le province di Verona e Trento e concessionaria bus per Irisbus Iveco a Trento e Bolzano.

VERONA - Una prestigiosa sede al centro delle più importanti rotte stradali europee. Non poteva essere più azzeccata la scelta di ubicare a Verona la nuova sede della Officine Brennero, storica concessionaria Iveco nata a Trento nel 1962 e dal 1988 di proprietà del costruttore nazionale. Il capoluogo veneto è infatti punto nevralgico sia del Corridoio 5 che collega Lisbona, in Portogallo, a Kiev, in Ucraina, sia del Corridoio 1 che collega la capitale tedesca Berlino e Palermo. La sede di Officine Brennero, in Via Mantovana 158b, nelle immediate vicinanze degli snodi autostradali dell'A22 del Brennero e dell'A4 Torino-Trieste, è dunque in una posizione altamente strategica, presso il centro logistico del Quadrante Europa, all'interno dell'interporto più grande d'Italia e tra i principali in Europa.

Nel 2001 l'acquisizione di due importanti concessionarie veronesi già aveva rafforzato presenza, copertura e controllo di Officine Brennero in un territorio di particolare importanza. Officine Brennero conta attualmente due sedi tra Trento e Verona; completano il presidio assistenziale 12 officine autorizzate distribuite in modo omogeneo e capillare tra le due province di riferimento. Officine Brennero è concessionaria Iveco per le province di Verona e Trento e anche concessionaria bus per Irisbus Iveco a Trento e Bolzano. Alla cerimonia di inaugurazione della nuova sede erano presenti, oltre ai vertici di Iveco



formance generale dell'officina, della rapidità nel rimettere il veicolo on the road, nella competenza del personale di officina".

Iveco conta a livello mondiale 2.266 punti vendita e 3.987 punti assistenza. In Europa sono 847 punti vendita e 2.251 punti assistenza. Un dato di rilievo è quello relativo alla Cina, dove sono attivi 1.058 punti vendita e 1.166 punti assistenza. La rete Iveco in Italia conta su 54 dealer, 156 punti vendita, 592 officine autorizzate, 683 punti di assistenza.

I DEALER SONO PARTNER

"Il modello distributivo di Iveco - ha detto ancora il Vice Presidente Gioachin - si fonda su di un'organizzazione commerciale basata su dealer partner che hanno saputo garantire anche in tempi di crisi la qualità del servizio, gli investimenti necessari e la copertura del territorio. Valori presenti anche nelle sedi di proprietà Iveco, come Officine Brennero, veri e propri centri di eccellenza".

Gli impianti e tutte le attrezzature d'officina della nuova struttura di Officine Brennero sono all'avanguardia tecnologica e il layout dell'area riparativa è stato sviluppato per garantire la massima efficienza. "In partnership con la rete delle officine autorizzate - ha aggiunto Federico Gaiazzi - viene garantito il servizio Assistenza Non Stop per 24 ore e 365 giorni all'anno. Nella grande officina di Via Mantovana possono essere assistiti 28 clienti contemporaneamente".

Gli impianti e le attrezzature d'officina sono all'avanguardia tecnologica e il layout dell'area riparativa è stato sviluppato per garantire la massima efficienza.

capitanati dal Vice Presidente Enzo Gioachin, autorevoli rappresentanti istituzionali, in primis il Sindaco di Verona Flavio Tosi.

"Ho avuto la fortuna di essere stato presente alla decisione di Iveco di utilizzare quest'area per edificare una concessionaria così all'avanguardia come Officine Brennero - ha dichiarato nel suo intervento Enzo Gioachin - Iveco ha scelto di avvicinarsi ancora di più ai clienti, di stare loro più vicino. La concorrenza è oggi molto elevata nel nostro settore e occorre lavorare con impegno e determinazione per soddisfare le sempre più esigenti richieste della clientela professionale. Officine Brennero è tutto questo e anche un ottimo esempio di riuscito incontro tra investimenti pubblici e privati nell'ottica della promozione del lavoro e delle attività pro-

duktivite del territorio. Da qui parte un segnale importante per tutto il sistema Paese, in un momento in cui l'Italia non ha ancora pienamente superato la crisi e l'economia oscilla tra segnali di ripresa e momenti di calo. Contrariamente ad altri mercati come Gran Bretagna, Francia e Germania che sono caratterizzati da una netta ripresa".

QUANDO TUTTO È QUALIFICATO

"Questo è un evento di rilievo per Iveco - ha detto l'Amministratore delegato di Officine Brennero Federico Gaiazzi - Officine Brennero, una delle più grandi concessionarie italiane, è l'unico dealer di proprietà Iveco in Italia. Oggi affianca la sede di Verona a quella storica di Trento, con una presenza in quest'area così importante con qua-

lificati impianti di assistenza e servizio. Il nuovo insediamento si sviluppa su una superficie di 30mila metri quadrati, di cui 6 mila coperti. Vi lavoreranno 70 dipendenti con un effettiva potenzialità di 150 unità. I servizi offerti vanno dalla vendita di tutta l'ampia offerta Iveco ai servizi di diagnostica e assistenza, a cui si aggiungono il magazzino ricambi con vendita diretta, l'attività di revisione veicoli, i servizi ad hoc per camper, bus e veicoli a gas metano oltre alle attività specifiche di 'Truck Station' per i mezzi pesanti".

Officine Brennero è la prima Truck Station Iveco in Italia. Nella strategia di sviluppo al cliente, le Truck Station sono l'ultima frontiera dell'impegno Iveco. Organizzate secondo il concetto "one-stop shop", le Truck Station sono centri di assistenza specializzati localizzati

in punti strategici di tutta Europa, con standard di servizio omogenei per tutto il Vecchio Continente. Servizi a 360 gradi, 24 ore su 24, 7 giorni su 7, compresa l'assistenza a rimorchi e semirimorchi. In una Truck Station il cliente trova ricambi originali Iveco e garanzie estese. Un network dedicato con ben 200 sedi preventivate in Europa: alla fine del 2011 verranno inaugurati 78 Truck Station, di cui 12 in Francia, 25 in Germania, 5 in Gran Bretagna, 6 in Italia (arriveranno a 12 entro il 2012), 4 in Polonia, 7 in Spagna, 2 in Portogallo, 7 nel Benelux e 10 nel resto d'Europa. "I primi risultati - ha spiegato Enzo Gioachin - sono assai promettenti: in Germania, nel confronto tra il primo trimestre 2011 con l'analogo periodo dello scorso anno, si evidenzia un incremento dell'indice di per-



Federico Gaiazzi, Amministratore delegato di Officine Brennero



Il vasto e attrezzatissimo magazzino ricambi di Officine Brennero. L'ampia disponibilità di componenti garantisce una puntuale soddisfazione delle più svariate esigenze della clientela.



Luminoso ed esteticamente caratterizzato da un forte appeal, lo show room della sede veronese di Officine Brennero permette a clienti e visitatori di entrare immediatamente in contatto con il mondo Iveco.

IVECO / TEST DRIVE A BORDO DI UN ECOSTRALIS AS440S46E DA 460 CAVALLI



“ Campioni si nasce

Nuovo punto di riferimento nella lotta al contenimento dei consumi e delle emissioni inquinanti, all'insegna della massima redditività, la gamma Ecostralis si sviluppa su trattori 4x2 e 6x2 allestiti con cabine Active Time tetto alto e Active Space. I motori EEV sono due unità Cursor 10 da 420 e 460 cavalli nonché il Cursor 13 da 500 cavalli.

VERONA - Iveco ha trovato la formula perfetta per unire economia ed ecologia. Si chiama Ecostralis e ne abbiamo avuto conferma durante il test drive per giornalisti organizzato in occasione della prima tappa dell'Ecostralis Tour, presso la nuova sede veronese della concessionaria Iveco Officine Brennero. Saliamo a bordo di uno dei veicoli messi a disposizione del Tour, un Ecostralis AS440S46E da 460 cv guidato da Enrico Sguazzin, demo driver Iveco, 33 anni, sposato e padre di due bambini, di origini friulane ma piemontese d'adozione. Prima di diventare demo driver Iveco nel 2007, Sguazzin lavorava come autista in un'azienda di trasporti di Asti. È lui che, al volante dell'Ecostralis equipaggiato con il nuovo motore da 338 kW/460 cv (2.100 Nm di coppia), ci illustra le qualità della nuova gamma dello stradale Iveco.

OMAGGIO ALL'UNITÀ D'ITALIA

Partiti dalla sede di Officine Brennero imbocchiamo l'A22 del Brennero dirigendoci verso Nord. Il test drive ci condurrà fino a Rovereto e quindi, muovendoci in direzione Sud, faremo ritorno a Verona. In tutto circa 140 chilometri. "Il veicolo su cui stiamo viaggiando - spiega il demo driver - è l'elegante versione dedicata al 150° anniversario dell'Unità d'Italia. È indubbiamente bella da vedere e non passa di certo inosserva-

to, specialmente se su strada si vedono passare tutti insieme i veicoli che compongono la carovana dell'Ecostralis Tour". Una sensazione che condividiamo fin dalla prima occhiata che concediamo all'Ecostralis. Il

bianco della cabina e del semirimorchio è intervallato con strisciate di rosso e verde che riproducono la bandiera italiana.

Il veicolo su cui effettuiamo la prova è dotato di motore Cur-

sor 10 da 460 cv, cambio automatizzato ZF EuroTronic a 12 rapporti con un rapporto al ponte di 1:2,64 in combinazione con pneumatici 315/70 Saver Green a bassa resistenza al rotolamento e con carichi assiali

fino a 8 tonnellate, Intarder e cabina Active Space superattrezzata, con due posti letto. "Ecostralis - aggiunge Enrico Sguazzin - è stato pensato per i trasporti a lungo raggio su percorsi autostradali, proprio come



In alto l'Ecostralis AS440S46E sul quale abbiamo effettuato il test drive organizzato in occasione della prima tappa veronese dell'Ecostralis Tour. È dotato di motore Cursor 10 da 460 cv. Sopra, un altro veicolo della nuova gamma proposta da Iveco.

quello che stiamo effettuando in questo test drive. Grande attenzione è stata posta all'aerodinamica: di serie il truck è dotato dello spoiler superiore e ai lati della cabina, le minigonne in optional sono consigliate per ottimizzare ulteriormente il tutto".

Partendo dall'assunto, confermato anche dal demo driver Iveco, che i veicoli, per quanto evoluti, non possono prescindere dal ruolo fondamentale dell'autista, che rimane fino in fondo il vero e unico arbitro delle attività di guida, Enrico Sguazzin ci parla immediatamente del programma iECO, una delle grosse novità che caratterizzano la gamma Ecostralis: "Per aiutare l'autista - dice - Iveco ha dotato i mezzi dell'ECOSwitch con il programma iECO che limita la velocità da 90 a 85 km/h, attiva una seconda logica di cambiata (nel caso della motorizzazione Cursor 10) e ottimizza la coppia erogata in funzione del peso totale del veicolo per ridurre i consumi attraverso una gestione più accorta del veicolo. Quindi il minimo consumo in ogni condizione operativa".

AL BANDO I CONSUMI

Tutto confermato dai rigorosi test effettuati dal TÜV SÜD: nel confronto tra un Ecostralis limitato a 85 km/h e uno Stralis a 90 km/h la riduzione dei consumi è stata del 7,32 per cento. Un dato importante, che giustamente Iveco ci tiene a mettere in evidenza: lo troviamo scritto a caratteri cubitali sul semirimorchio dell'Ecostralis sotto il claim che accompagna l'Ecostralis Tour: "Ecostralis. La formula perfetta che unisce economia ed ecologia".

I soli consumi di carburante costituiscono il 27 per cento dei costi dell'intera vita di un veicolo industriale. La loro riduzione è dunque un obiettivo prioritario per ogni operatore



Enrico Sguazzin,
demo driver Iveco

del trasporto, anche se Iveco ha fatto molto di più, dando una risposta integrata in un unico "pacchetto" che comprendesse non solo l'Ecostralis ma anche una serie di servizi correlati per il veicolo stesso e per l'autista. "EcoFleet - prosegue Enrico Sguazzin - è di serie su Ecostralis. Si tratta di un software interno al cambio EuroTronic pensato per le grandi flotte che hanno un'elevata rotazione di autisti e quindi personale con scarsa conoscenza del veicolo. Il programma inibisce la funzione semiautomatica del cambio automatizzato che, lavorando solo in modalità automatica, ottimizza sempre i giri del motore garantendo una maggiore concentrazione sulla guida e un minore stress della catena cinematica, preservandola da eventuali danni provocati appunto dal cattivo utilizzo". Di fondamentale importanza anche gli Iveco Driver Training: "dal momento che i sistemi elettronici aiutano ma non sostituiscono un autista professionale - precisa il demo driver - i Driver Training illustrano agli autisti i metodi virtuosi di guida per aumentare l'attenzione al contenimento dei consumi e alla sicurezza e ridurre l'usura del veicolo con una puntuale manutenzione. Non bisogna dimenticare

che guidare in modo corretto permette di risparmiare fino al 12 per cento di carburante e i corsi sono utili per aumentare le competenze, approfondire la conoscenza del mezzo e usufruire di una formazione avanzata su come impostare lo stile di guida in funzione del risparmio di carburante".

Con Blue&Me Fleet, Iveco in collaborazione con Qualcomm offre alle aziende soluzioni modulari e mirate per differenti esigenze ed è in grado di soddisfare dalle piccole alle grandi flotte. Blue&Me Fleet Standard include il servizio di Assistance Non-Stop (ANS), il kit viva voce senza fili e lo scarico da remoto dei dati tachigrafico; Blue&MeTM Fleet Advanced, oltre al pacchetto Standard, facilita la gestione di flotta nelle operazioni giornaliere attraverso la tracciabilità del veicolo, la gestione delle ore di guida, la fornitura dei dati di viaggio dell'autista e la loro integrazione con il back-office. Infine, Blue&MeTM Fleet Professional offre tutti i servizi dei due pacchetti precedenti permettendo anche l'interazione e lo scambio di informazioni con l'autista attraverso la messaggistica, la mappa del viaggio, il navigatore per camion, il flusso del lavoro riassunto sul display dell'autista e anche le informazioni sul rimorchio.

Per quanto riguarda il profilo assistenziale, il Customer Service Iveco, oltre a tutti i servizi garantiti per l'intera gamma Iveco, riconosce a Ecostralis l'estensione della garanzia a tre anni, cioè uno in più rispetto alla consueta offerta.

Tutto questo rientra nella mission di Iveco: stare al fianco del cliente per tutto il ciclo di vita del veicolo, da quando viene acquistato con l'individuazione del migliore allestimento e delle soluzioni di finanziamento personalizzate, all'utilizzo, con garanzie e contratti di manutenzione che assicurano un elevato valore nel tempo al

veicolo, una rete assistenziale efficiente e ramificata e un'alta produttività garantita dai consumi ridotti.

OFFERTA DI NUMEROSI PACCHETTI

La gamma Ecostralis si sviluppa su trattori 4x2 e 6x2 allestiti con cabine Active Time alto e Active Space. La prima è declinata sui modelli AT440S42E da 309 kW/420 cv (1.900 Nm) e AT440S46E con il nuovo motore da 460 cv mentre sulla cabina top di gamma i modelli sono l'AS440S42E,

460 cv. Il sei cilindri in linea da 13 litri Cursor 13 si propone con la sola potenza di 500 cv.

Per semplificare la scelta del cliente, Iveco ha sviluppato due pacchetti opzionali pensati per migliorare la vita del conducente a bordo e la sicurezza. Nel primo caso parliamo del "Pack Comfort" che prevede la dotazione di sospensioni pneumatiche per il sedile del passeggero, il riscaldatore autonomo della cabina ad aria, il frigorifero estraibile con scomparto freezer e la chiusura centralizzata con telecomando. A bordo della cabina Active Space c'è in più il

stabilizzare l'assetto del veicolo. L'Hill Holder si utilizza durante le partenze in salita impedendo per alcuni secondi l'arretramento del veicolo al rilascio del pedale del freno. Con l'ACC l'autista è in grado di mantenere costante la velocità di crociera e la distanza di sicurezza dal veicolo che precede mentre il TPMS informa in tempo reale sulla pressione dei pneumatici. E quando si oltrepassa una linea di delimitazione della corsia di marcia senza che siano stati azionati gli indicatori di direzione l'LDWS lo segnala acusticamente: uno strumento molto efficace nella prevenzione di incidenti dovuti a distrazioni o colpi di sonno dell'autista. Dal canto suo, il misuratore dei carichi indica sul display del pannello strumenti il carico gravante sugli assi a veicolo fermo.

DI SERIE RICCO EQUIPAGGIAMENTO

L'equipaggiamento di serie di Ecostralis è quantomai ricco. Ce ne accorgiamo mentre in cabina osserviamo il fornitissimo cruscotto, pratico ed ergonomico, i numerosi spazi a disposizione per riporre oggetti, il grande spazio offerto per viaggi all'insegna del massimo comfort. Le due cuccette della cabina Active Space sono disposte in modo ottimale e chi ne usufruisce ha tutti i comandi necessari al mantenimento del controllo del camion o all'utilizzo di particolari dispositivi a portata di mano. "Ottime performance con bassi consumi: questo è Ecostralis - conclude Enrico Sguazzin - Il fattore vincente di questo veicolo è senza dubbio il risparmio che si esprime in un potenziale di quasi 9.500 euro. Il minor impatto sulla natura si traduce in un dato significativo: 17.458 kg di CO2 in meno nell'atmosfera. In due anni o 300mila km, con un minor consumo di carburante del 7,32 per cento si risparmiamo 1.434 euro di gasolio".



Il quadro strumenti dell'Ecostralis con tutte le indicazioni per vivere da protagonisti la guida economica ed ecologica.

AS440S46E e AS440S50E con motore Cursor 13 da 368 kW/500 cv (2.300 Nm). Tutti sono disponibili con sospensioni pneumatiche posteriori e propulsori EEV, cambio automatizzato EuroTronic e ponti a singola riduzione. Ovviamente, trattandosi di un Ecostralis, le tre motorizzazioni proposte sono ottimizzate per la riduzione dei consumi. Non solo, perché vantano un intervallo di cambio olio di riferimento per l'intera categoria: 150mila chilometri. Due sono motori Cursor 10, apprezzati sei cilindri in linea da 10 litri con potenze di 420 e

volante rivestito di pelle e il condizionatore automatico. Il "Pack Sicurezza" offre invece, oltre all'ESP e all'Hill Holder di serie, l'ACC (Adaptive Cruise Control), il TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), il LDWS (Lane Departure Warning System) e il misuratore dei carichi. Tutti sistemi la cui utilità e prontezza d'intervento abbiamo avuto modo di verificare a bordo del nostro Ecostralis. L'Electronic Stability Program agisce in fase di sbandata, regolando la potenza del motore e frenando le singole ruote con differente intensità, in modo da

L'Ecostralis Tour incontrerà venticinquemila trasportatori in tutta Italia

SETTE TAPPE PER CONOSCERE I SEGRETI DELLA GUIDA DEL FUTURO

VERONA - È partito proprio dalla nuova sede veronese della concessionaria Iveco Officine Brennero l'Ecostralis Tour, il giro d'Italia in sette tappe che permette ai clienti Iveco, da quelli monoveicolari ai flottisti di "toccare con mano" il nuovo pesante stradale campione di economia ed ecologia. Il claim scelto per promuovere il Tour è quanto mai esplicito: "Ecostralis. La formula perfetta che unisce economia ed ecologia". Alle soste previste dal programma ufficiale del Tour, si aggiungeranno durante i trasferimenti quelle mirate presso le concessionarie per raggiungere il maggior numero di autotrasportatori su tutto il territorio nazionale. In totale saranno coperti oltre 2.500 km.

Dall'Interporto Zai di Verona, contiguo alla nuova sede di Verona delle Officine Brennero, dove la carovana ha sostato l'11 e 12 giugno, l'Ecostralis Tour si è trasferito successivamente via mare all'Autodromo di Pergusa, a Enna, per l'evento del 19 giugno. Da qui è risalito verso Nord fino all'impianto di Nardò, vicino a Lecce, dove la carovana si è presentata il 25 giugno, per arrivare il 3 luglio ad Avellino. Il 7 e 8 luglio la carovana ha fatto tappa a Roma presso la concessionaria Iveco Romana Diesel e quindi all'Autodromo di Magione, a Perugia, il 10 luglio. Chiusura sulla pista prove di Balocco, in provincia di Vercelli, per una nuova seduta di due giorni il 16 e 17 luglio. Sono oltre 25mila gli autotrasportatori che, stando alle stime, avranno l'opportunità di conoscere da vicino l'Ecostralis nel corso del Tour. La carovana è composta da sei Ecostralis dotati di semirimorchio decorato con un motivo grafico tricolore in omaggio ai 150 anni dell'Unità d'Italia. Durante l'intero viaggio il convoglio sarà supportato da due Stralis hospitality e da due EcoDaily, un furgone e un combi. Durante gli incontri è prevista una presentazione di tutti i vantaggi di Ecostralis a cui seguirà una prova pratica dove saranno illustrate anche le tecniche che fanno parte dell'Iveco Driver Training, il corso di formazione e approfondimento sulle modalità di guida virtuosa, che costituisce una delle offerte qualificanti del progetto Ecostralis. A supporto dell'iniziativa un pool di sponsor e partner che hanno contribuito alla realizzazione dell'interessante Tour: il gruppo CIR (Compagnia Italiana Rimorchi), Michelin, Bosch, ZF, Gen-Art e Lavazza.



Gli Ecostralis protagonisti del tour che sta attraversando tutta l'Italia e che si concluderà il 16 e 17 luglio a Balocco (VC).

IVECO / IMPORTANTE CONSEGNA DI 40 STRALIS ALLA SOCIETÀ LAZIALE TOTI TRANS

Quarant'anni e non sentirli

“

Azienda oggi leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica applicata praticamente a tutti i settori industriali e commerciali, dopo le 70 unità Stralis del febbraio 2004 Toti Trans prosegue l'investimento sul rinnovo della flotta. Come nel 1969, quando ebbe inizio l'avventura con il primo Fiat 650, i mezzi sono sempre italiani.



I vertici di Iveco, Toti Trans e Romana Diesel alla consegna dei nuovi quaranta Stralis AT440S45 T/P forniti all'azienda di trasporti con sede principale a Ferentino. Al centro Alfonso Toti, fondatore e anima di una delle realtà imprenditoriali più importanti del settore.

Massimiliano Campanella

FERENTINO - Un meccanico un giorno si mette al volante di un veicolo commerciale, avverte che è quella dell'autista la vera professione della sua vita e che fa? Lascia il vecchio lavoro e investe tutto se stesso nella nuova attività. E da quel Fiat 650, oggi serbato gelosamente a suggellare i ricordi di giorni passati tra passione e sudore, pian piano si arriva ai 190 mezzi di oggi.

Siamo al centro della Ciociaria storica, fra le città di Ferentino e Frosinone, precisamente ad Alatri. E quella che raccontiamo è la storia di Alfonso Toti, un settantenne che tutti i giorni si reca nella sua azienda, quell'azienda che ha fondato nel 1969: la Toti Trans. Ai tempi Alfonso era un giovane ventisettenne, faceva il meccanico ma ambiva a qualcosa di più e di diverso. Certo, le auto, i motori gli piacevano: erano la sua passione. Eppure quelle giornate trascorse tra assali, impianti freno, propulsori e pneumatici non lo convincevano. Un giorno arrivò l'occasione o, meglio, l'opportunità per Alfonso Toti di capire quale fosse il suo futuro. Il caso volle che a quel giovane venisse chiesto di trasferire, lui, un veicolo commerciale al rispettivo proprietario. E il giovane meccanico acconsentì prontamente. Si mise al volante e... Era quella la sua vera professione: guidare camion!

Non ci volle molto perché un giovane brillante e intraprendente prendesse quei pochi quattrini messi da parte e li investisse nel suo primo Fiat 650. Si lanciò nel segmento della distribuzione del collettame, come padroncino. Ma si sa, l'intraprendenza mica la puoi frenare! Nel 1972 eccolo proprietario di tre mezzi e con due au-

tisti alle sue dipendenze. Dopodiché arriva un'ulteriore occasione: un migliaio di metri quadrati a Tecchiena di Alatri, che Toti acquista per realizzare il suo primo capannone, la prima sede della Toti Trans.

Seguono gli anni Ottanta, anni d'intenso sviluppo per il settore automotive e anche per il trasporto pesante. Alfonso Toti è in stretto contatto con il Gruppo Fiat: i suoi mezzi sono sempre stati del costruttore nazionale. Via via la Toti Trans diventa un cliente di rilievo di Iveco, che mette a disposizione i suoi prodotti long distance con i quali Toti affronta le nuove sfide: le consegne internazionali. Negli anni Novanta l'azienda si trasferisce nella zona industriale di Frosinone e sul finire del decennio viene aperto il sito di Ferentino, che oggi con i suoi 250mila mq di superficie, di cui 38mila coperti, rappresenta la sede aziendale più vasta.

INTERMODALITÀ SCELTA VINCENTE

La scelta vincente che ha caratterizzato lo sviluppo e la crescita di Toti Trans è stata l'intermodalità. Una decisione nata dalla necessità di muovere le merci dai porti del Sud d'Italia verso il Nord Europa, puntando sulla modalità rotaia quale componente essenziale del sistema di trasporto integrato. Proprio in quest'ottica è stata voluta e realizzata la sede di Ferentino, inaugurata nel 2004, che sorge in località Torre Fessa. Il centro comprende il raccordo ferroviario con lo scalo merci di Frosinone con sei binari d'esercizio; in aggiunta a quelli esistenti, è prevista la realizzazione del settimo binario la cui lunghezza è di 520 metri lineari. Infine, da gennaio 2011, è operativo un binario che arriva direttamente all'in-

terno della struttura per la movimentazione dei prodotti siderurgici (coils) con carropono da 35 t.

In Italia, l'azienda dispone complessivamente di 440mila mq di aree di stoccaggio di proprietà, delle quali 80mila coperte, conta quattro sedi (oltre a Ferentino sono operative le filiali di Frosinone, Calvenzano, in provincia di Bergamo, e Calenzano, in provincia di Firenze) e svolge funzioni di deposito e logistica oltre che di trasporto, con nomi di rilievo tra i suoi clienti quali Max Mara, Benetton, Dhl, che a sua volta consegna per marchi esclusivi. E Alfonso? Manco a dirlo lo troviamo in azienda, perché lui lì ci va tutti i giorni, anche oggi che ha settant'anni, due figli e cinque nipoti d'età compresa tra quattro mesi e 18 anni. In azienda i figli ci lavorano entrambi: Gianni, che ha 42 anni, è nato con l'azienda nel 1969 e oggi è responsabile commerciale, e Lino, classe 1966, ai quali si aggiunge il nipote Luciano. "Ma il supervisor di tutto - ci

ha confermato Gianni Toti - resta sempre lui, anche oggi che trasportiamo di tutto e di più, via aerea, via mare, via terra, import-export, trasporti refrigerati, ecc.. Il nostro core-business è attualmente rappresentato dal trasporto Pet, che effettuiamo dalla materia prima al prodotto finito e in tutto il mondo. Eseguiamo inoltre spedizioni giornaliere e lean out nei porti della Toscana nonché logistica siderurgica e automotive: ad esempio, FS Logistica è un nostro cliente. La nostra forza sta tutta nella differenziazione: l'essere in grado di soddisfare ogni tipo di esigenza a 360 gradi nella logistica ci ha consentito di fare da argine alla crisi economica".

L'IMPORTANZA DEGLI INVESTIMENTI

Toti Trans ha chiuso il 2010 con un fatturato consolidato di circa 24 milioni di euro, in leggera crescita rispetto al 2009 (circa +5 per cento). E questo 2011 come andrà? "Diciamoce-

lo chiaro: le cose - ci ha risposto Gianni Toti - non vanno bene nel settore dei trasporti, che è tuttora in fase di stallo. Motivo? C'è troppo scetticismo e questo non aiuta. Le aziende investono come possono per fare la loro parte nel sistema economico, ma evidentemente non basta: l'anno scorso abbiamo effettuato un cospicuo investimento sulle strutture e quest'anno sul rinnovo dei mezzi. Oggi ci aspettiamo delle richieste di movimentazione delle merci, se non a che serve aver investito? La nostra azienda, come del resto molte altre, stanno investendo e garantendo il posto di lavoro, agli imprenditori non si può chiedere di più".

La flotta di Toti Trans può contare complessivamente su 190 veicoli con un'età media inferiore ai tre anni. A questi mezzi si aggiungono 310 semirimorchi in vari allestimenti, 110 portacontainer e 1.470 tra container e casse mobili. Tutti mezzi rigorosamente italiani. "Nel febbraio 2004 - ha aggiun-

to il responsabile commerciale - abbiamo acquistato 70 Stralis nuovi. Oggi abbiamo 120 Stralis e alcuni Eurocargo. Scegliere un prodotto nazionale vuol dire per noi conoscerne l'origine ed essere certi al cento per cento della loro gestione nelle officine: per qualsiasi tipo di guasto o rottura abbiamo sempre un mezzo disponibile grazie alla manutenzione on line H24. Si tratta quindi di un motivo di attaccamento al prodotto italiano, se vuole, ma non solo: anche della certezza di determinate garanzie".

ALTRI STRALIS NELLA FLOTTA

Il 42° anno di attività non poteva che essere celebrato con un investimento: un'importante consegna di veicoli stradali pesanti, quaranta Iveco Stralis AT440S45 T/P, forniti attraverso la Concessionaria Romana Diesel, con sede a Ferentino, di cui Toti Trans è cliente storico. Romana Diesel, dealer Iveco per le province di Roma, Latina, Frosinone e L'Aquila, presidia il territorio con tre sedi e 40 officine autorizzate, garantendo al cliente l'intero ventaglio di servizi di vendita e post-vendita.

Azienda oggi leader nel campo dei trasporti, della logistica integrale e intermodale e, recentemente, anche nel settore dell'abbigliamento relativamente a trasporto, stoccaggio e distribuzione, Toti Trans ha acquistato 40 Stralis in versione trattore con cabina Active Time, di colore rosso, dotati di motore Cursor 10 di 10 litri con cambio manuale ZF a 16 rapporti. Il motore Cursor 10 da 450 cv eroga una coppia massima di 2.100 Nm a partire da 1.050 giri/min mantenendola costante fino a 1.550 giri/min. Potente e affidabile, questo motore è stato concepito per offrire prestazioni eccellenti con costi di gestione contenuti.

Ovviamente presente al momento della consegna, ad Alfonso Toti i figli hanno simbolicamente consegnato anche il Fiat 650, quel primo e indimenticabile veicolo commerciale con il quale è iniziata la lunga carriera dell'imprenditore di Tecchiena. E nel futuro? Arriveranno altri Stralis? "Sicuramente - ci ha risposto Gianni Toti - dovremo sostituire altri mezzi. E non abbiamo alcun dubbio: quelli nuovi saranno ancora Stralis".

Romana Diesel: la strategia per resistere alla crisi

SI DIVERSIFICA PER FAR FRONTE ALLA STAGNAZIONE

FERENTINO - Come stanno andando le cose nel Lazio nel settore dei trucks? Lo chiediamo a Massimo Artusi, responsabile della gamma pesante di Romana Diesel, storica concessionaria Iveco per le province di Roma, Latina, Frosinone e L'Aquila. Un'azienda che sin dalle sue origini, negli anni Trenta, ha sempre affiancato il suo marchio al prodotto italiano. Così da Fiat si è passati a Iveco e, negli ultimi anni, anche a Fiat Professional e CNH. "Abbiamo diversificato molto la nostra attività - ha spiegato Artusi - e questo ci ha consentito di fare argine a una crisi che ancora oggi attanaglia il settore. Iveco nella nostra zona di competenza si difende bene quanto a quota di mercato: nel segmento dello Stralis siamo attorno al 50 per cento, distanziando i competitor che seguono più o meno a pari livello tra loro. Nel 2010 abbiamo venduto circa 800 unità del segmento medio pesante, risultato che ci auguriamo di confermare per quest'anno, anche se purtroppo i chiari di luna sono quelli che sono.

Sono previste delle consegne significative, che per ora caratterizzano soprattutto Frosinone, che si sta rivelando la provincia più dinamica".

Grazie a una diversificazione che ha portato Romana Diesel a occupare settori nuovi - dai leggeri di Fiat Professional alle macchine agricole e di movimentazione di CNH - il fatturato del 2010 si è mantenuto sugli stessi livelli del 2009. "Nel settore dei veicoli commerciali - ha concluso Massimo Artusi - stiamo sottraendo quote alla concorrenza, con piena soddisfazione sull'andamento del mercato. In quello dei veicoli industriali medio pesanti, pur potendo contare allo stesso modo su un prodotto altamente affidabile come lo Stralis e pur offrendo le medesime garanzie in termini di rete assistenziale, dobbiamo fare i conti con una stagnazione evidente del mercato che causa non pochi problemi, a noi come al resto degli attori del settore del trasporto".

Intervista a Sandro Pagliero, Amministratore delegato della Multitel Pagliero

“VEICOLO IDEALE PER PIATTAFORMA AEREA”

MANTA - Abbiamo rivolto alcune domande a Sandro Pagliero, Amministratore delegato e titolare insieme al fratello Renzo della Multitel Pagliero anche per fare il punto sul particolare settore nel quale l'azienda di Manta è impegnata: le piattaforme aeree.

Quanto avete subito la crisi mondiale?

“In pratica ha comportato per il settore un calo del fatturato che ha sfiorato il 50 per cento. Dal canto nostro invece abbiamo limitato i danni e siamo scesi di un 20 per cento. Il mercato che è calato di meno, anzi che nel 2009 è leggermente cresciuto rispetto al 2008, è quello italiano, intanto perché è molto frazionato, fatto di artigiani e di clienti privati. È vero però che quando gli altri mercati europei, che si basano su grandi noleggiatori, ripartono fanno subito grandi numeri”.

Il Maxity è conosciuto come uno dei piccoli camion che si adatta meglio alla piattaforma aerea.

“Come tipologia di veicolo è l'ideale, perché ha la cabina avanzata, quindi con un minor ingombro. Noi abbiamo bisogno del maggior spazio possibile per posizionare il nostro allestimento e se la cabina è profonda non possiamo sfruttarlo al meglio. Inoltre con gli stabilizzatori dobbiamo portarci il più avanti possibile, il che in abbinamento con la cabina lunga crea una zavorra eccessiva sull'asse anteriore”.

Quali sono i punti di forza del vostro prodotto?

“Tanti anni fa abbiamo fatto una scelta ben precisa, quella di utilizzare per le nostre piattaforme l'alluminio. Tutti i modelli abbinati ai veicoli da patente B sono infatti in lega di alluminio, e questo ci ha differenziato molto dalla concorrenza. Il nostro prodotto si pone quindi in una fascia alta, di qualità superiore. L'alluminio costa di

più, però offre dei vantaggi a livello di peso che consentono di raggiungere altezze maggiori o di sfruttare ampiezze di braccio inedite, garantendo quindi maggior rigidità strutturale, a tutto vantaggio dell'operatore”.

A che altezze arrivate in abbinamento ai mezzi da 3,5 t?

“Nel 1985 abbiamo fatto la prima piattaforma in assoluto da 16 m su di un 'patente B', oggi stiamo uscendo con una 25 m. Stare nelle 3,5 t con un braccio simile non è davvero facile. In Italia il modello più diffuso è attorno ai 20 m, in Francia è invece quello da 16 m. Questo in base alle diverse dimensioni dei noleggiatori: quelli francesi, che hanno centinaia di macchine, comprano quelle da 16 m con cui possono fare quasi tutto e al limite integrano il lotto con qualche macchina più alta, in Italia invece, dove i noleggiatori sono più piccoli, scelgono la 20 m con cui copri tutte le esigenze”.

Che dimensione ha il mercato europeo delle piattaforme aeree?

“I quattro maggiori mercati sono Italia, Francia, Germania e Gran Bretagna, questi con in più quelli minori arrivano a sviluppare intorno ai 10mila pezzi soltanto per i Patente B, questo almeno prima della crisi. La maggior parte dei produttori sono in Italia, specialmente quelli che operano sui mezzi più piccoli. Noi in questo ambito siamo i leader, oltre a essere quelli con la storia più antica”.

Quali sono le richieste specifiche dei clienti italiani?

“La prima è il prezzo più basso possibile, mentre in mercati come Germania o Francia si bada più alla qualità del prodotto e soltanto dopo al costo. Poi in Italia vanno molto le piattaforme con braccio articolato, mentre negli altri Paesi è più richiesto il braccio unico telescopico. Riguardo ai veicoli, gli italiani li vogliono com-



Sandro Pagliero è titolare insieme al fratello Renzo dell'azienda di famiglia fondata nel 1911 da Lorenzo Pagliero.

patti, corti e bassi, dato che le nostre città hanno spazi sempre ridotti”.

Questa è la prima grossa fornitura che proviene da Renault Trucks?

“A livello di rapporto diretto sì. Il motivo fondamentale per cui ci siamo rivolti a Renault Trucks è che, essendo il nostro mercato principale quello francese, c'è una certa richiesta riguardo a questo marchio da parte dei clienti. Partendo da lì abbiamo esteso la vendita dei Maxity allestiti anche ad altre aree come la Germania”.

RENAULT TRUCKS / IMPORTANTE FORNITURA DI VEICOLI PER LA MULTITEL PAGLIERO

Cento Maxity per un traguardo centenario

La fornitura coincide con un momento importante nella storia dell'azienda di Manta, che in questo 2011 compie i cento anni di attività. A fondarla nel 1911 è stato Lorenzo Pagliero, fabbro che, insieme al fratello, si dedicava inizialmente alla costruzione di carri agricoli. Oggi è un'importante realtà industriale nel settore delle piattaforme aeree.

Mauro Zola

MANTA - Tra i mezzi allestibili con piattaforme aeree, il Maxity di Renault Trucks risulta essere uno dei più graditi, lo confermano i cento mezzi acquistati dalla Multitel Pagliero di Manta, in provincia di Cuneo. Si

tratta di 75 Maxity con Mtt di 3,5 t, motorizzati dalla versione da 110 cv del 4 cilindri Dxi5, di questi 50 hanno un passo di 3.200 mm e 25 quello da 2.900 mm. I restanti 25 esemplari sono invece equipaggiati con il propulsore da 130 cv (mentre i diversi passi sono 13 per il 3.400 mm e 12 per il 2.900

mm). Tutti i modelli sono inoltre provvisti del Pack Grande Freddo che comprende retrovisori riscaldati, retrovisore interno e batterie da 12 v e 110 Ah. Restano inalterate le doti meccaniche e in particolare la sospensione posteriore rinforzata, che è presente di serie e che distingue il Maxity dal Cabstar di



La Multitel Pagliero occupa oltre 160 persone ed esporta due terzi della produzione, principalmente in Francia e poi in Germania, che insieme all'Italia sono i mercati di riferimento.



Il Renault Trucks Maxity allestito con piattaforma aerea rappresenta una novità importante dell'offerta di Multitel Pagliero.

Nissan.

La fornitura coincide con un momento importante nella storia della Multitel Pagliero spa, che in questo 2011 compie i cento anni di attività. A fondarla nel 1911 è stato Lorenzo Pagliero, fabbro che, insieme al fratello, si dedicava inizialmente alla costruzione di carri agricoli. L'impostazione rimane da bottega artigianale fino al secondo dopoguerra, dopo che i due Pagliero avevano iniziato a

trasformare le autovetture Balilla in camioncini. A partire da quel periodo l'attività principale diventa la carrozzeria, un'evoluzione culminata con la progettazione in proprio di un'autovettura. L'approccio con il veicolo industriale risale invece agli anni Cinquanta, con la costruzione dei primi cassoni fissi, a cui si aggiungono poco dopo i ribaltabili, alla fine del decennio la seconda generazione, che è nel frattempo entrata in a-

zienda, progetta e costruisce la prima gru idraulica su autocarro, un'esclusiva che continua a rappresentare il principale core business negli anni successivi. Le prime piattaforme aeree arrivano a fine anni Sessanta, ma perché il settore esplosa bisogna aspettare la fine degli anni Ottanta, quando la Pagliero decide di concentrarsi su quella tipologia di prodotto. Come succede tutt'oggi che alla guida della spa c'è la terza generazione della famiglia, con la quarta che ha cominciato da poco a occuparsi degli affari di casa.

La produzione ha raggiunto il massimo sviluppo nel 2008, prima che la crisi toccasse anche questo settore, e consisteva in circa mille pezzi all'anno, con una preponderanza degli allestimenti per veicoli guidabili con la patente B, per arrivare alle macchine per grandi altezze, con piattaforme che arrivano fino a 83 m, installate su camion a sei assi.

A oggi la Pagliero spa occupa oltre 160 persone ed esporta i due terzi della produzione, principalmente in Francia e poi in Germania, che insieme all'Italia sono i mercati di riferimento. Oltre alla sede principale di Manta dispone di una filiale a Brugherio e un'altra a Torino, oltre a un ufficio commerciale a Roma, a coprire il mercato estero pensano una rappresentanza commerciale in Belgio e una società/filiale in Francia, vicino a Lione.

Claudio Soranzo

AUTAMAROCCHI AL TRAGUARDO DEI 25 ANNI

“Ora nuovi obiettivi”

Così si esprime Ervino Harej, Vice direttore generale del gruppo triestino, una realtà sorta nel 1986 con la fusione dell’Auta e della Marocchi, due ditte che operavano nel Friuli Venezia Giulia e che hanno unito le loro forze per dar vita a una solida compagnia di dimensioni nazionali ed europee, in continuo sviluppo.

TRIESTE - Numeri impressionanti per l’Autamarocchi: mille viaggi su strada ogni giorno, centinaia di camion e trattori in continuo movimento in Italia e all’estero, centinaia di autisti, dispatcher, fleet-manager, magazzinieri e assistenti costantemente impegnati nel lavoro di consolidamento e crescita di questa società triestina, che compie nel 2011 ben 25 anni di attività nell’autotrasporto e nella movimentazione e stoccaggio di materiali, in particolare container. Una realtà sorta nel 1986 con la fusione dell’Auta e della Marocchi, due ditte che operavano nel Friuli Venezia Giulia e che hanno unito le loro forze per dar vita a una solida compagnia di dimensioni nazionali ed europee, in continuo sviluppo.

Ma come si fa a gestire una rete così grande di persone e mezzi? Siamo andati a chiederlo al Vice direttore generale del gruppo triestino, Ervino Harej. Su un’area di circa 100.000 mq si estende la sede del gruppo Autamarocchi, che impiega ben 200 persone, nella sola area di Trieste, su un complessivo di 900 addetti tra Italia ed estero.

Cosa significa per Autamarocchi il raggiungimento del traguardo di 25 anni di attività?

Sono una bella tappa della nostra storia, ma quando guardo il nostro team, la nostra gente e la loro giovane età media, non posso che pensare al futuro. La volontà di crescere e di intraprendere nuove sfide non ci manca.

Quali sono le vicende più



Compagnie di navigazione nei principali porti e interporti italiani. Come pure il percorso tecnologico, con ogni camion dotato di un on board computer,

gallo alla Polonia, con forte presenza in Francia e Germania) a servizio prevalente dell’industria, grandi spedizionieri internazionali e compagnie di na-

Qual è l’anzianità media della flotta e come avviene il rinnovo dei mezzi?

La flotta aveva un’anzianità media fino al 2008 di 2,5 anni, poi la crisi tuttora in corso l’ha fatta aumentare di un anno. A partire dal corrente esercizio contiamo di riprendere gli investimenti sia in incremento sia in sostituzione dei veicoli più vecchi, tornando ad avere una flotta sempre giovane, efficiente e aggiornata alle più recenti normative antinquinamento. In attesa degli Euro 6 che saranno immatricolati dal 2014, i prossimi acquisti saranno Euro 5 EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles), con emissioni inferiori alle norme vigenti.

Quanti pneumatici consumate in un anno? Usate anche quelli ecologici?

Circa 6.000 all’anno tra nuovi e ricoperti. Li acquistiamo ecologici delle migliori marche. I cosiddetti pneumatici verdi hanno la caratteristica di possedere una bassa resistenza al rotolamento, che permette un minor consumo di carburante e quindi minori emissioni di CO2. Nella ricostruzione dei pneumatici autocarro collaboriamo con la Marangoni: ogni unità consente un riciclaggio che permette un risparmio di petrolio di ben 80 litri. L’allungamento della vita dei pneumatici consente una migliore efficienza energetica e un minor numero di unità da smaltire.

Cosa può fare un’azienda di autotrasporto per ridurre l’inquinamento?

L’ambiente lo rispettiamo utilizzando veicoli tecnologicamente all’avanguardia che consumano di meno. La nostra bolletta energetica annuale è di circa 20 milioni di litri di gasolio, al punto da ridurre costantemente i consumi finché non arriverà la nuova generazione di motori evoluti Euro 6. Anche se sono in corso interessanti studi e sperimentazioni sul Gpl, in attesa pure di un cospicuo incremento della rete distributiva, attualmente molto scarsa. Comunque le emissioni nocive non sono

nemmeno paragonabili a quelle di alcuni anni fa. Guardiamo poi con attenzione alla ricerca dell’industria che ci porterà fra non molto a mezzi sempre più parchi e meno inquinanti, come gli LNG (Liquified Natural Gas), ovvero metano allo stato liquido a -162°.

Come si sono evoluti i servizi di logistica e quali i clienti per i quali oggi Autamarocchi svolge anche servizi di logistica?

Autamarocchi si concentra esclusivamente sulla logistica che svolge nei porti di Trieste e Genova e nell’Interporto di Portogruaro, per conto dei principali spedizionieri internazionali che gestiscono flussi di import-export via mare su container. Per tutte le altre attività ci avvaliamo di partner esterni o collegati all’azienda.

Quali sono le attuali problematiche del trasporto, e nello specifico per Autamarocchi, rispetto a una decina di anni fa?

Dieci anni è un intervallo molto lungo, sono successe tante cose. Siamo passati dal non riuscire a trovare più autisti disposti a guidare i camion all’arrivo di stranieri, non sempre professionalmente preparati, provenienti dai nuovi Paesi della Comunità Europea e dal Magreb. Eravamo costretti a mandare in giro delle persone a cercare gente disposta a guidare i nostri camion. Agli stranieri

controlliamo i documenti, le referenze poi alcune prove pratiche e due settimane di affiancamento ai nostri verificatori. Oltre a numerosi corsi su normative, leggi, dispositivi elettronici e meccanici. Una formazione che non finisce mai.

Cosa ha rappresentato per Autamarocchi la crisi di questi ultimi due anni?

I principali problemi oggi sono due: il costo del lavoro estremamente elevato e prima il costo dei carburanti assolutamente insostenibile, assieme a quelli dell’autostrada e delle assicurazioni. Costi che aumentano in maniera enorme rispetto alle possibilità del mercato, in crescita poco rilevante, dove si fa fatica a riconoscere tariffe più congrue. Il carburante incide per circa 1/3 sui costi di trasporto, a causa dei notevoli aumenti registrati negli ultimi mesi. La concorrenza devastante degli autotrasportatori dei Paesi di recente ingresso nella Ue, favoriti da un costo del lavoro vicino al 50 per cento rispetto a quello italiano, ha visto scomparire centinaia di aziende di autotrasporto nel nostro Paese. Abbiamo risentito molto della crisi a partire dall’ultimo quadrimestre del 2008 per arrivare al 2009 a ridurre il fatturato di quasi il 15 per cento. Solo ora stiamo superando i trasporti fatti nel primo semestre 2008, tra difficoltà via via crescenti nel settore. Autamarocchi ha vissuto la crisi tutto sommato abbastanza bene, con la capacità di farne fronte grazie a una corretta politica dei costi e all’acquisizione di nuovi clienti e mercati.

Quali sono le previsioni di gestione per il 2011?

È percepibile un aumento dei traffici, lo si riscontra sulle nostre autostrade. Sarà comunque un anno letteralmente in salita, per l’effetto della pressione del costo del gasolio e l’incremento generalizzato di tanti altri costi (personale, autostrade, ecc.), ma sono certo che assieme a partner e clienti sapremo affrontare bene ciò che il futuro ci riserverà.

Quali i programmi di sviluppo dal 2011 in poi?

Un possibile ulteriore sviluppo nei nostri core business, potenziando le nostre capacità nei principali porti italiani e la nostra presenza all’estero, con un importante incremento della flotta.

Dopo un anno di trattative è stato da poco sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale dell’autotrasporto e della logistica. Cosa ne pensa il dottor Harej?

È il miglior compromesso possibile tra interessi aziendali e lavoratori, in un momento certamente difficile per la nostra economia. Anche se non è possibile risolvere due nodi: il costo del lavoro altissimo che non corrisponde agli stipendi altrettanto alti, e l’impossibilità di indicizzare lo stipendio alla produttività.

Punto di riferimento del trasporto e della logistica

UNA CONTINUA ESCALATION

TRIESTE - Autamarocchi nasce dagli intenti comuni di tre famiglie di questa Regione: Marocchi, Zabai, e Spadaro. Marocchi era un autista originario di Mantova, stabilitosi poi a Latisana (UD) e Oscar Zabai il fondatore dell’Auta, acronico di Azienda Udinese Trasporti Artigiani. Entrambi i gruppi (Spadaro era socio di Marocchi) arrivano in porto a Trieste quando sbarcano i primi container e si danno da fare per trasportarli, ovunque il cliente lo richieda.

Poiché la concorrenza non pagava decisero di unire la loro grande esperienza nel settore e nel 1986 si fusero, creando l’attuale società. Divennero così da subito un punto di riferimento nel mercato della logistica, grazie a un network di filiali nei principali porti e aree di produzione e consumo in Italia.

Autamarocchi, presente da subito nel trasporto a carico completo in Europa, nel settore del traffico dei container fu la prima azienda in Italia a introdurre i semirimorchi multifunzionali per il trasporto di tutti i tipi di contenitori, da 20 a 45 piedi (da 6,10 a 13,72 metri) e high cube, ma anche trattori con Gen.Set per il trasporto dei container frigoriferi o dei ribaltabili.

Dal core business di Autamarocchi sono nate altre società per attività di Terminal container, trasformazione e vendita di contenitori usati, Stripark e servizi portuali a Trieste, Genova, Venezia e nell’Interporto di Portogruaro (VE). All’estero ha filiali a Capodistria (SLO), Budapest (H), Salisburgo (A) e Bratislava (SK) e grazie ai suoi partner e corrispondenti opera in tutto il resto d’Europa.

importanti che hanno caratterizzato l’evoluzione dell’azienda in questo quarto di secolo?

La più importante è stata certamente la scelta di utilizzare una flotta di proprietà, via via crescente, che conferma il nostro gruppo come un’azienda industriale nel mondo dell’autotrasporto, che si differenzia dalla stragrande maggioranza delle concorrenti, di piccole o di medie dimensioni che troppo spesso operano come agenzie d’intermediazione del trasporto. Poi la continua innovazione, con un elevatissimo grado d’informatizzazione e gestione del parco circolante assolutamente all’avanguardia. Un altro punto importante è la continua collaborazione con i nostri fornitori industriali, anche come tester, per esempio, nella costruzione dei semirimorchi, al punto che siamo stati i primi in Italia a introdurre i semirimorchi estendibili per il trasporto di container di ogni dimensione, e casse mobili da 13,60 metri. Basilare anche la creazione di un network che ci ha permesso di servire le

stampante e localizzazione satellitare, collegato costantemente con la Centrale operativa triestina.

Qual è oggi la dimensione dell’azienda?

Titolare è la famiglia Zabai con a capo il Presidente della società Oscar Zabai, un industriale di origini udinesi, e triestino d’adozione da ben 35 anni. Il gruppo dà lavoro complessivamente a 900 addetti, con un fatturato 2010 di 110 milioni di euro. Opera con 620 trattori stradali, tutti Iveco, il 65 per cento dei quali Euro 5 con un’età media di 3,5 anni, oltre mille semirimorchi, fissi e allungabili, per il trasporto dei container, e centinaia per i trasporti a carico completo nazionali ed europei. L’headquarter è a Trieste con filiali a Gorizia, Venezia, Portogruaro, Padova, Verona, Milano, Genova, La Spezia, Livorno, Terni e, all’estero, a Capodistria in Slovenia e Budapest in Ungheria, con gestione depositi e servizi intermodali. L’azienda opera su tutte le strade d’Europa (dal Porto-

vigazione. **Quali le ragioni di questa scelta monomarca dei trattori?**

È molto merito della partnership che abbiamo instaurato con l’industria torinese. Riconosciamo a Iveco il merito di averci supportato nella nostra crescita, l’aver fatto sempre le proposte giuste in tanti anni di collaborazione e di aver creato una rete assistenziale molto efficiente.

Quali sono i vostri competitor?

Per i container ci sono in Italia altri 3-4 grossi competitor, molto aggressivi e capaci; nel trasporto internazionale a carico completo la concorrenza è più diversificata e coinvolge operatori del trasporto di tutta Europa.

Come viene gestita l’assistenza dei veicoli?

Da un call center interno attivo H24, sempre a disposizione del nostro personale viaggiante, con officine proprie in sede a Trieste e nell’importante snodo di Tortona (AL), e da tutta la rete Iveco Italia ed Europa.

Carta d’identità

Nome	Autamarocchi S.P.A.
Indirizzo	Riva Cadamosto, 8/1 - 34147 Trieste
Telefono e fax	040-389.6111 - 040.382.726
E-mail	info@autamarocchi.com
Presidente	Oscar Zabai
Vice direttore generale	Ervino Harej
Responsabile settore container	Gianluca Agostinelli
Responsabile settore trasporto a carico completo	Renato Milost
Responsabile relazioni esterne e sviluppo	Corrado Donà
Numero dei veicoli	1.850 mezzi propri
Fatturato 2010	110 milioni di Euro

NUOVO DOBLÒ WORK UP. CARICA!



Perfetto per qualunque lavoro, ma non per un lavoro qualunque.

- Allestimento cassone montato e garantito da Fiat
- 1 tonnellata di portata e 4 m² di superficie di carico
- Gamma motori Multijet Euro 5 fino a 135 CV



PROFESSIONAL

Lubrificanti originali

PETRONAS
SELENIA

FIAT PROFESSIONAL TI INVITA A TORINO
PER LE GRANDI MOSTRE DI
www.italia150.it

ESPERIENZA
ITALIA 150



MERCEDES-BENZ / 100 KOMBI CREW FORNITI CON LA FORMULA CHARTERWAY



Oltre alla locazione del veicolo, nel canone fisso mensile è compreso un pacchetto di servizi tecnici e amministrativi. L'azienda palermitana leader nei servizi di autonoleggio ha optato per la soluzione a 32 mesi, più in linea con le proprie esigenze di business.

Sicily By Car sceglie Vito



Stretta di mano tra Tommaso Dragotto, Presidente di Sicily By Car, e Luca Secondini, AD di Mercedes-Benz CharterWay.

Mercedes-Benz in Italia ed Europa, sostituzione e manutenzione pneumatici, traino e soccorso stradale, gestione di sinistri e multe, certificazioni e rinnovi necessari per il rispetto di tutte le norme della circolazione stradale. Anche per aziende operanti nel settore del noleggio a breve termine la scelta del noleggio a lungo termine per la fornitura dei veicoli risulta vincente in termini di flessibilità, caratteristiche di business, vantaggi finanziari e operativi. Due esempi: noleggiare uno Sprinter 315 F 37/35 per 36 mesi con chilometraggio di 90mila km prevede una rata di 900 euro + Iva, composta da 570 euro per il canone finanziario e 330 euro per il canone servizi; un Actros 1844 LS noleggiato per 48 mesi con 600mila km prevede una rata di 2.500 euro + Iva, composta da 1.750 euro per il canone finanziario e 750 euro per quello servizi".

**DI PRIMATO
IN PRIMATO**

Fabio Basilico

PALERMO - Mercedes-Benz amplia in maniera consistente la sua presenza in Sicilia. Luca Secondini, Amministratore delegato di Mercedes-Benz CharterWay, specialista nel settore del noleggio di veicoli commerciali e industriali da oltre quindici anni, ha consegnato gli ultimi esemplari di una flotta di ben 100 Vito 113 Kombi Crew a Tommaso Dragotto, Presidente di Sicily By Car, azienda leader nei servizi di autonoleggio a breve termine in Sicilia e in Italia. La cerimonia di consegna si è svolta nella suggestiva sede palermitana di Sicily By Car, in località Villagrazia di Carini. I Vito sono stati forniti attraverso la formula del noleggio a lungo termine proposta da Mercedes-Benz CharterWay. "Offriamo soluzioni di mobilità create ad hoc per rispondere alle esigenze dei clienti della Stella - ha detto Luca Secondini - Nel canone fisso mensile è compreso, oltre alla locazione del veicolo, un pacchetto di servizi tecnici e amministrativi: la gestione completa del veicolo o della flotta e la convenienza del canone fisso contribuiscono notevolmente a migliorare il business di ogni impresa".

**PARTNER
IDEALE**

I Vito scelti da Sicily By Car si distinguono per consumi ed emissioni contenute, ottima dinamica di marcia e comfort di bordo ai massimi livelli per guidatore e passeggeri. I nuovi motori e il

nuovo cambio migliorano sensibilmente le prestazioni riducendo emissioni e consumi fino al 15 per cento.

"La scelta di Sicily By Car - ha continuato Luca Secondini - conferma l'affidabilità e la redditività di Vito. Il successo non arriva per caso ed è il frutto di un lavoro quotidiano. Mercedes-Benz Vito è il partner ideale di ogni impresa e contribuisce al miglioramento del business grazie all'affidabilità e all'efficienza che lo contraddistinguono. Grazie al noleggio, a tutto questo si aggiungono i vantaggi finanziari e operativi propri di questa modalità".

A tutti gli effetti, l'offerta di noleggio di Mercedes-Benz CharterWay è completa e articolata così come richiedono i clienti del marchio di Stoccarda. Grazie all'esperienza accumulata negli anni, Mercedes-Benz CharterWay, leader nel settore del noleggio, offre la massima flessibilità nella scelta di durata e chilometraggio. La tipologia di contratto più richiesta è quella con durata 36 mesi e 90mila km totali. Sicily By Car ha optato per la soluzione a 32 mesi/120mila km, più in linea con le proprie esigenze di business.

"Il noleggio CharterWay, con pagamento mensile posticipato a rata costante - ha aggiunto il dottor Secondini - comprende una serie di servizi che includono tassa di proprietà, copertura assicurativa completa di responsabilità civile, furto, incendio e Kasco, assistenza completa (ordinaria e straordinaria) presso tutta la Rete

Le qualità del Vito al servizio delle aziende

UN INVESTIMENTO CHE VALE

PALERMO - Vito convince. Sempre di più. Aziende e privati apprezzano le sue qualità di resistenza, efficienza e affidabilità che lo rendono un veicolo in grado di affrontare ogni giorno i compiti più impegnativi. Oggi Vito migliora ulteriormente le sue caratteristiche vincenti proponendosi come il commerciale dai consumi più contenuti, la maggiore eco-compatibilità, le ottimizzate funzionalità e dinamica di marcia. In tutte le versioni sono stati migliorati comfort ed ergonomia della postazione di lavoro del conducente. Inoltre, il nuovo Vito è immediatamente riconoscibile per il suo rinnovato frontale, che rappresenta un riuscito mix tra lo stile delle moderne vetture Mercedes-Benz e la robustezza tipica di un veicolo

commerciale. Grazie ai nuovi propulsori, Vito aumenta la redditività di ogni impresa con un sistema di trazione completamente nuovo, economico ed eco friendly.

Tutti i motori soddisfano la normativa Euro 5 e hanno consumi ed emissioni inferiori. I nuovi quattro cilindri erogano una potenza di 70 kW/95 cv su Vito 110 CDI, 100 kW/136 cv su Vito 113 CDI e 120 kW/163 cv su Vito 116 CDI. Dotati di nuovi controalberi di equilibratura, i propulsori si distinguono per la notevole silenziosità di marcia. Tutti i motori Diesel sono dotati di catalizzatore ossidante, filtro antiparticolato e sistema di ricircolo dei gas di scarico raffreddato.



Alcuni Vito 113 Kombi Crew in dotazione a Sicily By Car posteggiati nel cortile della sede palermitana dell'azienda di noleggio.

Leader nel settore dell'autonoleggio: Sicily By Car e Auto Europa

PRESENZA CAPILLARE SU TUTTO IL TERRITORIO ITALIANO

PALERMO - Nata nel 1963 per iniziativa ed elevata capacità imprenditoriale del suo attuale Presidente, Tommaso Dragotto, Sicily By Car Spa è l'azienda leader nei servizi di autonoleggio a breve termine con e senza autista in Sicilia. L'attività di Dragotto non si ferma però alla bella isola mediterranea. Sicily By Car è presente sull'intero territorio italiano con il marchio Auto Europa, nato nel 1997. Auto Europa vanta un importante parco veicoli e un network di oltre 50 stazioni nelle più importanti città italiane, presso

aeroporti internazionali e intercontinentali e nelle località turistiche di maggiore interesse.

"Mostrando un costante interesse alle sempre mutevoli esigenze di mercato - ha spiegato il Presidente Dragotto - Auto Europa, che oggi vanta un parco di diverse migliaia di veicoli, offre la possibilità di noleggiare berline, minivans, cabriolet, vetture di lusso, scooters, furgoni, fuoristrada e anche battelli pneumatici".

Sia che si tratti di un viaggio di piacere o uno per affari, sia per brevi che lunghi periodi, Sicily By Car e Auto Europa garantiscono un servizio di livello a tariffe competitive. "Sicily By Car e Auto Europa - ha continuato Tommaso Dragotto - permettono di scegliere, a seconda delle esigenze di ogni cliente, tra diverse formule di noleggio, a breve, medio e lungo termine e tra diverse tipologie di veicoli, dall'autovettura compatta al monovolume, dal furgone al fuoristrada".

cento da trucks (60 tra trattori e Atego) e per il restante 2 per cento da Mitsubishi Fuso Canter (30). Oltre il 70 per cento dei clienti è costituito da piccole e medie imprese dei settori trasporti/logistica, edilizia, alimentare, manifatturiero, servizi/noleggio a breve termine. Il noleggio sta attraverso un periodo di crescita sostenuta, al contrario dell'acquisto diretto e del finanziamento che sono caratterizzati da un andamento stabile. Crescita moderata per leasing e contratto di servizi. Nel mercato dei vans, Mercedes-Benz CharterWay ha in Italia una quota di mercato in costante crescita del 9 per cento; oltre il 50 per cento dei vans Mercedes-Benz noleggiati sono appannaggio di CharterWay".

ESIGENZE DA SODDISFARE

Oggi, il cliente che sceglie la soluzione del noleggio ha un focus ben preciso: l'insieme prodotto-servizio. Le esigenze da soddisfare sono diverse: minimizzazione del rischio, costi certi e prevedibili per l'intera durata del contratto di noleggio con un ammontare fisso mensile, limitato immobilizzo di capitale con il finanziamento al 100 per cento di ogni veicolo, mobilità garantita sempre con assistenza completa, possibilità di concentrarsi sul core business aziendale delegando la gestione completa del veicolo. "Mercedes-Benz CharterWay conviene per svariati motivi - ha aggiunto Luca Secondini - la convenienza dell'offerta, unitamente alla trasparenza e certezza dei costi; la massima esperienza nel

settore dei veicoli da trasporto; la presenza di un unico interlocutore di grande competenza come Mercedes-Benz per tecnologia, assistenza e gestione; contratti su misura; elevato know-how e rete di assistenza in tutta Europa".

Un nuovo servizio su misura per i clienti professionali offerto da CharterWay si chiama "cura patente". Offre importanti garanzie su spese legali in caso di procedimento penale, attività per ottenere il dissequestro del veicolo, ricorso contro il provvedimento di sospensione della patente, assistenza in caso d'interrogatorio davanti agli organi di Polizia, rimborso di 500 euro per le spese per partecipazione corso per riacquistare i punti della patente, rimborso di 1.000 euro per le spese necessarie a sostenere un nuovo esame. Il servizio propone un massimale spese legali di 16mila euro per sinistro, con validità per l'intera durata del contratto e numero illimitato di sinistri. Non c'è franchigia né scoperto e la validità è estesa ai Paesi europei ed extra-europei del bacino del Mediterraneo. Un ulteriore contenuto innovativo di "cura patente" è il cosiddetto canone protetto: in caso di ritiro patente è previsto il rimborso della rata di noleggio per tutta la durata della sospensione della patente (per un massimo di 360 giorni/10mila euro a van).

Il noleggio vetture proposto in Italia dallo scorso anno da Mercedes-Benz CharterWay propone veicoli Mercedes-Benz a smart. La flotta è attualmente composta da 2.800 veicoli. Del resto, la collaborazione con Sicily By Car, iniziata con Vito, si è poi estesa a smart, con contratto di 9 mesi.

MERCEDES-BENZ / Grande esposizione di mezzi al Salone dedicato all'abitar viaggiando

TEMPO DI CAMPER

Appuntamento a Parma dal 10 al 18 settembre per la seconda edizione del Salone del Camper. Mercedes-Benz sarà presente con l'intera gamma dei suoi veicoli per il tempo libero, tra cui le diverse versioni di Euro Sprinter, l'autotelaio dedicato agli allestimenti autocaravan e motorhome, il Viano Marco Polo, caravan compatto, e il Viano Fun, spazioso e versatile veicolo multiuso per la famiglia e il leisure time.

PARMA - C'è grande attesa per il Salone del Camper 2011, in programma a Parma dal 10 al 18 settembre. È la seconda edizione di questo importante appuntamento del calendario ufficiale Ecf, European Caravan Federation. Sarà presente anche Mercedes-Benz con l'intera gamma dei suoi veicoli per il tempo libero, un settore che raccoglie le adesioni di numerosi appassionati anche nel nostro Paese. Tra i protagonisti della Stella sotto i riflettori della kermesse emiliana diverse confortevoli versioni di Euro Sprinter, ovvero l'autotelaio dedicato agli allestimenti autocaravan e motorhome, il Viano Marco Polo, caravan compatto ideale per le grandi avventure e il Viano Fun, spazioso e versatile veicolo multiuso per la famiglia e il leisure time.

Disponibile in diverse configurazioni, Euro Sprinter è la base ideale per l'allestimento di camper eleganti che rispondono alle diverse e sempre più raffinate esigenze di un pubblico in continua crescita. L'autotelaio Euro Sprinter, proposto in svariate versioni di passo e lunghezza con massa totale a terra da 3,5 a 5 tonnellate, è dotato di un telaio realizzato con profilati particolarmente robusti e offre agli allestitori una base affidabile per carichi, punti di ancoraggio e raccordi. L'autotelaio è disponibile anche nelle versioni "scudato" e, per mantenere un'altezza complessiva del veicolo contenuta, in una versione ribassata di 205 mm rispetto all'autotelaio normale. I nuovi motori Diesel Euro 5, a quattro e sei cilindri, e il nuovo cambio manuale ECO Gear a sei marce garantiscono consumi contenuti ed eco-compatibilità. Valori che trovano una particolare sintonia con l'amore per il contatto con la natura dimostrato da quanti hanno la passione per l'"abitar viaggiando". Le motorizzazioni di Mercedes-Benz Sprinter raggiungono elevati livelli di efficienza, dal momento che il perfezionamento della gamma si basa su propulsori

Diesel a quattro cilindri completamente nuovi (OM 651) e sul V6 profondamente rielaborato (OM 642).

Euro Sprinter rappresenta un nuovo punto di riferimento per il settore anche in termini di sicurezza. Gli equipaggiamenti di serie comprendono l'Adaptive Esp, in grado di regolare la dinamica di marcia del veicolo tenendo conto anche delle condizioni di carico e baricentro, il sistema antibloccaggio Abs, la regolazione antislittamento Asr, il Brake Assist Bas e il sistema di assistenza in fase di spunto Aas (a richiesta per veicoli con cambio manuale).

All'interno della gamma Viano un posto di rilievo è quello occupato dai modelli Marco Polo e Fun, veicoli adatti sia alla gita fuori porta che al grande viaggio. Viano Marco Polo, vero e proprio camper compatto, presenta nuovi punti di forza. Accanto all'invariata suddivisione degli interni, con una spaziosa e funzionale zona cucina e gli originali sedili singoli scorrevoli a regolazione elettrica dotati di sostegni laterali a gonfiaggio elettropneumatico, nell'abitacolo ci sono ora nuove lavorazioni delle superfici e nuove modanature che esprimono un'atmosfera di particolare raffinatezza. Inoltre, il vano posteriore può essere dotato a richiesta di un esclusivo pavimento in look "yacht-dek": un tipo di rivestimento che non solo ha un aspetto accogliente e pregiato ma è anche resistente e di facile manutenzione.

Il Viano Fun è caratterizzato da una configurazione dei sedili estremamente versatile e da un vano bagagli molto spazioso e flessibile che si adatta rapidamente a ogni esigenza di trasporto. Le due versioni proposte sul mercato, Compact e Long, permettono di trasportare comodamente cinque o sette persone; una panca trasformabile in letto rende agevole pernottare all'interno del veicolo.

MERCEDES-BENZ / LO STABILIMENTO SPAGNOLO FESTEGGIA IL MILIONESIMO VITO

VITORIA - Ci sono momenti che passano automaticamente alla storia. Per forza di cose. Il raggiungimento di un traguardo produttivo è senza dubbio uno di questi. Protagonista del nuovo record da inscrivere negli annali Mercedes-Benz è lo stabilimento di Vitoria, in Spagna. Il milionesimo Vito è uscito dalla catena di montaggio: si tratta di un veicolo di colore nero con motore diesel V6 destinato al mercato olandese.

Una grande Vittoria

Nel 1995 viene avviata a Vitoria la produzione della prima generazione del popolare veicolo commerciale della Stella che aumenta di anno in anno, fino a raggiungere, nel 2000, le 75.500 unità. Nel 2003 ha inizio la produzione della seconda generazione, nel 2010 la terza. Vito è venduto, oggi, in oltre 80 Paesi nel mondo.



Festeggiamenti nell'impianto Mercedes-Benz di Vitoria per la produzione del Vito numero 1.000.000, destinato al mercato olandese. Si tratta di una versione di colore nero con motore Diesel V6.

Ultimato l'assemblaggio dello storico esemplare, quaranta operai di tre diversi reparti di lavorazione dell'impianto basco si sono incontrati per festeggiare e scattare una foto commemorativa insieme al Direttore dello stabilimento, Emilio Titos. Ognuno di loro ha ricoperto un ruolo fondamentale nel successo di Mercedes-Benz

Vito, venduto, oggi, in oltre 80 Paesi nel mondo. Vito è un protagonista di punta dell'offerta internazionale della Stella nel mercato dei veicoli commerciali. Un mezzo versatile e funzionale nello stesso tempo, in grado di soddisfare le esigenze degli utilizzatori professionali.

Nell'autunno del 1995 viene avviata a Vitoria la produzione

della prima generazione di Mercedes-Benz Vito. Un evento che segna l'inizio di una nuova era per la fabbrica spagnola. La produzione aumenta di anno in anno, fino a raggiungere, nel 2000, le 75.500 unità. Nel 2003 ha inizio la produzione della seconda generazione di Vito a trazione posteriore. Il secondo capitolo di una storia

improntata all'innovazione e all'affermazione internazionale, con un'offerta di modelli e versioni ricca e continuamente aggiornata che ha messo a dura prova la flessibilità produttiva dell'impianto di Vitoria, che ha saputo rispondere con successo alle sfide di un mercato in costante evoluzione.

La nuova generazione di Vito è stata invece presentata nel settembre 2010. Vanta numero-

se novità, a partire dalla gamma motorizzazioni ancora più attenta ai consumi e all'ambiente. 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. Motore, cambio e sistema ECO start/stop completano il pacchetto BlueEFFICIENCY che permette di

ottenere un risparmio sui consumi che arriva fino a 1,5 litri per 100 km. La dinamica di marcia e la maneggevolezza di Vito sono accentuate dalla trazione posteriore e dall'assetto dell'autotelaio completamente riprogettato.

L'abitacolo è caratterizzato dalla disponibilità di comandi più intuitivi, il comfort maggiore e gli equipaggiamenti più ricchi. 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, a richiesta, alla nuova unità di comando sul tetto. Di particolare interesse all'interno dell'attuale gamma Vito è il modello a trazione integrale, disponibile in abbinamento ai due Diesel quattro cilindri più potenti della gamma: 113 CDI da 100 kW/136 cavalli e 116 CDI da 120 kW/163 cv.

La mobilità eco-compatibile del futuro di chiama Vito E-CELL

BELLO, LEGGERO E SOSTENIBILE

BERLINO - Un riconoscimento al Vito E-CELL, per le sue doti di veicolo del futuro sostenibile e nel contempo elegante e raffinato, è arrivato nel corso del "Challenge Bibendum 2011", che ha avuto luogo sul sito del vecchio aeroporto Berlino-Tempelhof. La partecipazione a questo evento, riconosciuto a livello internazionale e favorito dagli organizzatori Michelin, ha fornito ai principali operatori del settore del trasporto una piattaforma di discussione con i decision-maker internazionali del mondo della politica e degli affari. Obiettivo: generare una migliore comprensione dei più recenti sviluppi tecnologici e nuove idee per e intorno al trasporto su gomma. Una caratteristica fonda-

mentale del Bibendum Challenge è il concorso di progettazione, il cui scopo primario è quello di premiare realizzazioni d'ingegneria creativa che migliorano la nostra qualità della vita e ci aiutano a rispettare l'ambiente. La valutazione della giuria segue i seguenti criteri: fattibilità e efficienza delle nuove tecnologie nella fornitura di soluzioni ai problemi ambientali e di sicurezza, il modo in cui sono integrate nel design complessivo del veicolo, richiamo emotivo e aspetto esteriore. In quest'ambito Mercedes-Benz Vito E-CELL ha ricevuto il premio di design nella categoria "Truck da consegna". Perché anche nelle consegne del futuro l'estetica vorrà la sua parte.



RENAULT / CON NESTLÉ UN IMPEGNO COMUNE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La grande avventura di Kangoo Zero Emissioni

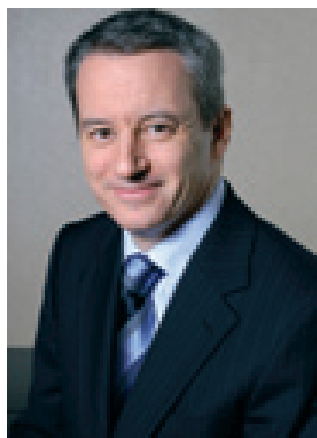
Marco Chiniò

PERO - Per sperimentare e sviluppare la mobilità a zero emissioni, Renault le sta provando tutte le strade, interfacciandosi con le massime istituzioni pubbliche così come con le aziende private più importanti nel loro settore. Il mese scorso il costruttore della Losanga ha avviato prove di mobilità elettrica in Parlamento, con un test drive su Renault Fluence Z.E. e Kangoo Z.E. per una delegazione di parlamentari. Parallelamente, con il medesimo obiettivo di sperimentare la mobilità completamente "Zero Emission", è stato consegnato un Renault Kangoo Z.E. a Sodexo, primaria azienda francese nel settore della ristorazione collettiva. Infine Nestlé, azienda leader a livello mondiale in nutrizione, salute e benessere, utilizzerà un Renault Kangoo Z.E. partecipando a E-Moving, il progetto di Renault e della utility A2A per sperimentare e sviluppare la mobilità a zero emissioni, collaborando con il costruttore francese nella sperimentazione della mobilità elettrica al cento per cento.

LA GUIDA AMICA DELL'AMBIENTE

C'è fermento dunque attorno al marchio della Losanga, che a partire dalla fine di quest'anno introdurrà sul mercato una gamma completa di veicoli elettrici la cui punta di diamante è il Kangoo Z.E. Concept esposto al Salone dell'Auto di Parigi nel 2008.

Prosegue il forte impegno della Losanga sul fronte dell'elettrico: Kangoo Z.E. in test drive per parlamentari, in consegna a Sodexo e a Nestlé che partecipano al progetto E-Moving.



Jacques Bousquet,
Direttore generale
di Renault Italia



Manuela Kron, Direttore
Corporate Affairs
del Gruppo Nestlé in Italia

Dopo la presentazione, a dicembre 2009, in occasione del COP 15 (Conferenza dell'ONU sui cambiamenti climatici) a Copenaghen, Kangoo Z.E. sta per arrivare finalmente sul mercato, per diventare la furgonetta tuttotfare elettrica da utilizzare principalmente nelle città.

Dal mese scorso Nestlé ha cominciato a sperimentare i vantaggi e le peculiarità della mobilità a zero emissioni utilizzando per le proprie attività un Renault Kangoo Z.E. lungo 4,2 m ed equipaggiato con una motorizzazione elettrica da 44 kW, che eroga una coppia di 226 Nm. Il Renault Kangoo Z.E. deriva dal Renault Kangoo Express, già di-

sponibile in versione termica, di cui offre i riconosciuti standard di comfort, abitabilità e sicurezza, unitamente a praticità e funzionalità, ideali per il trasporto delle merci in ambito urbano e quindi per le consegne o gli interventi di prossimità, grazie a una capacità di carico di 650 kg. Renault Kangoo Z.E. è dotato di una batteria agli ioni di litio di ultima generazione, che consente un'autonomia media di 170 km.

Il progetto E-Moving sta coinvolgendo nelle città di Milano e di Brescia società pubbliche, aziende private e persone fisiche, nella sperimentazione dei primi 60 Renault Z.E. (Kangoo e Flu-

ce) in Italia e si avvale di un'infrastruttura di 270 punti di ricarica in via di progressiva installazione nelle due città su suolo pubblico o privato, ivi compresi i domicili o le sedi aziendali dei clienti pilota. Insomma, le auto elettriche Renault crescono ma via via cresce anche il numero dei punti di ricarica. "Nestlé, con cui condividiamo la massima attenzione ai parametri di Qualità, Benessere e Salute - ha dichiarato Jacques Bousquet, Direttore generale di Renault Italia - è un partner ideale del nostro progetto di mobilità elettrica E-Moving. Grazie all'utilizzo del nostro Kangoo Z.E., con le sue zero emissioni di CO2 nell'utilizzo, Nestlé diventa protagonista attiva, assieme a Renault, nella diffusione dei veicoli elettrici, soluzione ideale, con le loro zero emissioni, per una mobilità più sostenibile".

"Siamo orgogliosi - ha affermato Manuela Kron, Direttore Corporate Affairs Gruppo Nestlé in Italia - di partecipare a questo progetto simbolico che ben rappresenta l'impegno del Gruppo per la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile. Un impegno per noi che si concretizza attraverso la Creazione di Valore Condiviso, strategia che guida le nostre attività in Italia e nel mondo nella ferma convinzione che si debba creare valore a lungo termine non solo per

l'azienda, ma anche per le comunità nelle quali operiamo a partire proprio dalla salvaguardia dell'ambiente".

VALORE CONDIVISO

Grazie all'utilizzo di una card di riconoscimento RFID che è in dotazione a ogni veicolo, il cliente può fare il pieno di elettricità senza alcun limite presso tutte le infrastrutture di ricarica A2A, sia quelle installate sul suolo

pubblico, sia quelle che la utility installa appositamente presso il domicilio indicato dagli utilizzatori.

Fortemente impegnato nello sviluppo di un nuovo paradigma di mobilità urbana sostenibile della mobilità a zero emissioni, a fine anno Renault metterà a disposizione di chi trasporta per lavoro una gamma completa di veicoli totalmente elettrici: oltre alla furgonetta Kangoo e alla berlina Fluence, il veicolo urbano Twizy e la berlina compatta Zoe, in grado di incontrare le diverse esigenze della mobilità urbana professionale, dando un contributo concreto alla sostenibilità dei trasporti individuali.

"Sono tante le attività sviluppate dal Gruppo per la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile - ha concluso Manuela Kron - come ad esempio l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili, il costante impegno per la riduzione dell'impatto ambientale nei processi produttivi, la riduzione dell'impatto ambientale degli imballaggi utilizzati e la scelta di rifornirsi, da quest'anno, esclusivamente di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili. Un impegno, dunque, che si esprime a 360° in tutte le attività del Gruppo".



Il Kangoo Z.E. che verrà utilizzato da Nestlé.



LA NORMATIVA EURO 5 ENTRA IN VIGORE PER I VEICOLI COMMERCIALI NEL 2014, MA INTANTO COME SI MUOVONO LE CASE COSTRUTTRICI?

Sfida nella sfida

Oggi che il panorama dei veicoli commerciali con motorizzazione Euro 5 è completo, o meglio quasi completo, dato che manca ancora uno degli attori principali, il Transit, della cui nuova generazione, sicuramente motorizzata Euro 5, si attende il debutto nella seconda metà dell'anno, possiamo trarre le prime considerazioni e dar vita ai relativi confronti.

A cura di Mauro Zola

MILANO - La corsa rispetto ai camion è partita più lentamente, quasi in sordina. Del resto, perché l'Euro 5 diventi obbligatorio per i veicoli commerciali bisognerà aspettare il gennaio del 2014. E allora le Case costruttrici hanno preferito per un certo tempo attendere. Ma non tutte. I primi sono stati quelli di Mercedes-Benz che su questo tema si muovono sempre con largo anticipo (del resto stanno facendo lo stesso con l'Euro 6 per la gamma Actros) e la famiglia Renault/Opel che ha approfittato del lancio della nuova gamma Master/Movano per introdurre fin da subito i suoi motori Euro 5.

Più di recente si sono aggiunti il Gruppo Fiat con il lancio del Nuovo Ducato (e di conseguenza anche i modelli targati PSA) e Volkswagen che ha attualizzato il proprio Crafter. In entrambi i casi si tratta di interventi che, se pure al centro hanno proprio i motori, in qualche modo hanno toccato tutto il resto, dagli interni agli allestimenti, dando il via a una serie che può essere definita nuova a buon diritto.

L'arrivo della Generazione Euro 5 si dimostra fondamentale per il futuro del piccolo trasporto, non soltanto per le implicazioni in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di conseguenza di accesso ai centri urbani. I nuovi motori infatti non sono soltanto più ecologici ma soprattutto (teniamo conto che usciamo dalla peggior crisi di sempre) consumano meno, pur funzionando meglio e regalando prestazioni migliori.

Considerando che il futuro del trasporto su ruote è ancora ben lontano dal poter contare applicazioni come i mezzi ibridi o ancor di più gli elettrici, visto il costo attuale di una trasformazione e relative dotazioni (vedi alla voce batterie) che si attesta più o meno a 700 euro per ogni kW, il poter contare su

quanto di meglio possano offrire oggi i motori termici tradizionali (magari integrati da alimentazioni alternative come metano e GPL) è l'unica sicurezza su cui possiamo basarci.

Oggi quindi che il panorama è completo, o meglio quasi completo, dato che manca ancora uno degli attori principali, il Transit, della cui nuova generazione, sicuramente motorizzata Euro 5, si attende il debutto nella seconda metà dell'anno, possiamo trarre le prime considerazioni e dar vita ai relativi confronti.

È questo il motivo che ci porta alle pagine seguenti, provare nello stesso periodo quanto di meglio il mercato possa offrire nel segmento dei furgoni medio-grandi, cercando di muoverci per aree omogenee e quindi riducendo la scelta ai modelli e alle motorizzazioni più diffuse, con potenze comprese tra i 120 e i 150 cv, quindi non le entry-level ma nemmeno quelle al top per prestazioni. Abbiamo quindi lasciato fuori un best seller come l'Iveco Daily che è sì un furgone ma ha caratteristiche uniche, soprattutto per quel telaio a longheroni che lo rende per molti versi più vicino a un mezzo industriale che a un normale furgone con telaio autoportante.

Il risultato finale che vogliamo anticipare è che questa generazione ha cambiato in gran parte il concetto di piccolo trasporto, portando su di una scena in cui l'innovazione tecnologica è sempre stata se non trascurata perlomeno sottovalutata, contenuti tecnici fondamentali. I furgoni di oggi sono molto diversi da quelli di ieri, frase che è meno banale di quel che sembra: sono molto diversi perché sono stati pensati molto di più, perché il dover sviluppare motorizzazioni che inquinassero meno ha costretto tutti i costruttori a concentrarsi più che in

passato sui consumi, a mettere in pratica i principi del già citato downsizing, a sfruttare sia il Common rail che le più sofisticate soluzioni in termini di riduzione delle emissioni. Se a questo si aggiungono le richieste della clientela per ottenere allestimenti più comodi, un comfort sempre più accentuato, ecco che più che mai in passato i furgoni si avvicinano per concetti tecnologici e costruttivi alle automobili di cui non sono più soltanto i parenti poveri.

Ne sono la prova lampante i quattro modelli di cui trovate le prove nelle pagine che seguono, i rappresentanti di tutte le maggiori "famiglie" di furgoni, cioè frutto di quegli accordi che legano la quasi totalità dei grandi costruttori (Fiat con Peugeot e Citroën, Renault con Opel, Nissan e Renault Trucks, Mercedes-Benz in parte con Volkswagen). Un modo questo ideale, anzi l'unico modo, per poterle valutare e comparare pregi ed eventuali difetti.

Dobbiamo dire fin da subito che i primi sono di molto superiori ai secondi e che oggi un furgone non ha nulla da invidiare a un'autovettura, neppure per quel che riguarda gli allestimenti interni, che sono diventati sofisticati, con sedili dalle regolazioni molto precise e con un uso dei colori e dei tessuti fino a pochi anni fa inimmaginabile.

L'unico problema vero quindi resta quello che affligge in buona parte anche il mondo del veicolo industriale, i nuovi mezzi consumano poco, inquinano poco, si guidano bene e sono davvero sicuri, ma una buona parte della clientela continua a girare su furgoni che hanno un bel po' di anni sulle spalle, che consumano come astronavi, che inquinano come ciminiere e non dispongono neppure dell'ABS.

FIAT PROFESSIONAL / NUOVO DUCATO 130 MULTIJET



L'innovazione rafforza

MILANO - Anche se la linea esterna è quella già ben conosciuta, non ci si può sbagliare quando si sale a bordo di un Nuovo Ducato. Sugli interni infatti i progettisti di Fiat Professional hanno fatto un lavoro incredibile, riuscendo, pur senza abusare nell'uso di elementi o materiali troppo costosi, a rivoluzionare l'abitacolo.

Prima di tutto grazie a una plancia che non ha oggi paragoni nel mondo del veicolo commerciale. Anche guardando oltre i dettami della praticità, comunque rigorosamente rispettati, non è stata infatti concepita come una classica plancia da furgone, si è lavorato di fino sull'estetica, dai colori alla sensazione tattile della plancia lucida che la ricopre, ottenendo un effetto da berlina. Il nero che domina la versione base fa da piacevole contrasto con il rosso dei sedili, altra botta di stile che contribuisce a cambiare totalmente l'immagine del Ducato.

Anche in questo caso, basta poi passare una mano sui tessuti per rendersi conto dei

passi avanti a livello di materiale, che è robusto ma anche portatore sano di una certa eleganza, forse perfino troppo per un mezzo da lavoro, ma dato che si tratta di un'aggiunta di serie, siamo sicuri che nessuno si lamenterà.

Issarsi a bordo è facile passando attraverso le ampie portiere e bastano pochi minuti

per prendere confidenza con la strumentazione e con il cambio a sei marce, inglobato come in passato nel cruscotto. La prima operazione da effettuare appena saliti a bordo riguarda naturalmente le regolazioni, soprattutto quella del sedile che, se fatta con cura, renderà la vita dei futuri utilizzatori molto più semplice. Le imbottiture del

sedile supportano bene la fascia lombare e l'insieme trattiene il guidatore anche nel caso di manovre brusche.

ARRIVARE OVUNQUE

Peccato che nel modello oggetto della nostra prova mancassero utili dotazioni



La plancia del nuovo Ducato non ha oggi paragoni nel mondo del veicolo commerciale. Oltre che per la praticità si distingue per le caratteristiche estetiche: dai colori alla sensazione tattile della plastica lucida che la ricopre è stato ottenuto un effetto da berlina.

Le imbottiture del sedile supportano bene la fascia lombare e l'insieme trattiene il guidatore anche nel caso di manovre brusche.

“

Soprattutto per gli interni i progettisti di Fiat Professional hanno fatto un lavoro incredibile, riuscendo, pur senza abusare nell'uso di elementi o materiali troppo costosi, a rivoluzionare l'abitacolo. Prima di tutto grazie a una plancia che non ha oggi paragoni nel mondo del veicolo commerciale. Il quattro cilindri, poi, grazie all'iniezione Multijet di seconda generazione, è un vero portento.

come il sistema Start&Stop, che anzi è indispensabile per chi deve muoversi su percorsi cittadini (e che può essere scelto come optional a partire dalle versioni 2.3) e quello Traction+, che invece consente di tirarsi fuori dagli impacci quando si affrontano difficili percorsi sterrati, agendo in pratica come un differenziale autobloccante. Entrambe ma per motivi, e clienti, ovviamente diversi sono caldamente consigliate. Stessa cosa per il sistema di navigazione Blue&Me Tom Tom Live, che consente non

nella sua versione da 130 cv, il giusto compromesso tra il 2.0 che rappresenta l'entry level della gamma e il più potente tre litri biturbo. Si tratta di un quattro cilindri con cui il costruttore torinese ha voluto introdurre nel mondo Ducato la nuova iniezione Multijet II. In grado di gestire fino a otto iniezioni per ogni singolo ciclo. Il tutto a una pressione di 1.800 bar e con i vantaggi per silenziosità e fluidità dell'Injection Rate Shaping che ravvicina le diverse combustioni generando un profilo di erogazio-

che fa per voi, e lo stesso se dovete muovervi in cantiere con carichi piuttosto impegnativi, o affrontare lunghe trasferite autostradali. Tutti ruoli che può coprire con costi di gestione piuttosto ridotti, dato che i consumi che abbiamo potuto verificare a mezzo carico e su percorso misto e impegnativo si sono attestati all'incirca sugli 8 litri per 100 km.

Visto il livello delle prestazioni, normale che siano state molto curate le dotazioni di sicurezza, che comprendono di serie, a supporto dell'impianto

automatico quando il veicolo perde di aderenza in curva, comprende tutta una serie di utili aggiunte.

SOLUZIONI INTELLIGENTI

Tanto per elencare le più interessanti: l'Hill Holder, che aiuta nelle partenze in salita, l'Hydraulic Brake Assist, che aumenta in automatico la pressione dei freni quando vengono effettuate le cosiddette frenate "da panico", cioè in condizioni quasi disperate o il

Completamente riprogettato il quattro cilindri disponibile da 2.0, 2.3 e 3.0 litri

UN CONCENTRATO DI EFFICIENZA

MILANO - Per equipaggiare il nuovo Ducato Fiat Professional ha riprogettato completamente un quattro cilindri, con due valvole per cilindro e doppio albero a camme, che fa da base alle tre cilindrata: 2.0, 2.3 e 3.0 litri. La serie di novità introdotte prende il via dalla testata stessa, in lega di alluminio, accoppiata con un basamento in ghisa, con la geometria dei vari condotti di aspirazione e scarico ottimizzata e i pistoni dotati di una galleria di raffreddamento. Per quel che riguarda l'aspirazione, i due propulsori meno potenti sono dotati di un turbocompressore a geometria fissa con intercooler, mentre i due più potenti di un elemento a geometria variabile.

Il nuovo motore è stato curato nei minimi dettagli, come ad esempio la pompa elettrica di alimentazione, che è stata immersa nel serbatoio, in modo da favorire le partenze a freddo, oltre che per consentire

un reinnesco immediato dell'alimentazione se si dovesse restare completamente a secco di carburante.

A garantire le basse emissioni pensa un sistema Egr con raffreddamento dei gas di scarico in ricircolo controllato dalla centralina del motore, tramite il sistema elettronico DC Motor.

Scendendo nel dettaglio delle singole versioni, la base di partenza è rappresentata dal 2 litri, che conta su di un peso ridotto a 180 kg e su di una potenza di 115 cv a 3.700 giri/min, con una coppia di 280 Nm già a partire dai 1.500 giri/min. A caratterizzarlo sono soprattutto i consumi ridotti fino a 6,4 litri per 100 km.

Subito dopo nella scala delle potenze arriva il motore da noi testato, che non differisce dal precedente soltanto per la cilindrata, che diventa di 2,3 litri, ma anche per una struttura di base che integra cuscinetti e cinghia dentata per ridurre le vibrazioni.

Al turbocompressore aggiunge una valvola Wastegate, che regola un deflusso dei gas di scarico a regimi superiori ai 2.200 giri/min, il che ottimizza l'erogazione della coppia, migliorando la guidabilità del furgone. Inoltre le candele di pre riscaldamento sono controllate da una centralina per ridurre i tempi di attivazione, lo scambiatore di calore acqua/olio, la pompa del vuoto e quella centrifuga dell'acqua sono integrate.

Lo stesso motore è proposto anche in versione da 148 cv, con coppia di ben 350 Nm. Al vertice delle motorizzazioni del Ducato c'è un 2.999 cc, che raggiunge la potenza ragguardevole di 177 cv, con una coppia di 400 Nm, e che rispecchia nella meccanica il "fratello minore". Nonostante cilindrata e cavalleria il 3 litri del costruttore torinese mantiene livelli di consumo più che accettabili, che dovrebbero attestarsi sugli 8 litri ogni 100 km.

E in effetti il problema maggiore quando ci si trova a bordo di questo Ducato è quello di esagerare, con la velocità, visto che quella massima prevista dal codice si raggiunge con disarmante facilità, oppure nelle manovre al limite, cose che magari mai ci saremmo permessi sul vecchio furgone e che invece con il Ducato sembrano possibili, perfino invitanti. Allora quando si viaggia in autostrada meglio fare un buon uso del cruise control, posizionato come di consueto alla sinistra del volante, e per il resto del buon

senso, che deve essere sempre attivo a far compagnia a quella meraviglia di ESP.

Dal canto nostro ci siamo sbizzarriti sul solito percorso, trovandoci a meraviglia in autostrada e ancor meglio sul misto provinciale/fascia urbana, in cui il Ducato ci ha riservato un'ultima sorpresa: guidarlo è divertente (naturalmente se il battito regolare di un motore scalda qualcosa nel vostro cuore e suscita intense emozioni) tanto quanto un'autovettura dall'animo sportvegiante.

la tradizione

soltanto di ottenere informazioni sui percorsi, ma anche di gestire tramite i comandi al volante il telefono cellulare, eventuali mediaplayer oltre a tutte le informazioni sulla guida, che vengono visualizzate direttamente sul pratico schermo touch screen.

Il vero protagonista è però lui, il nuovo motore da 2.3 litri

ne continuo. A questo si aggiunge la già citata potenza, 130 cv, con una coppia di 320 Nm disponibili a 1.800 giri/min che ben ne rappresentano la mission, che è quella del jolly di gamma. Infatti se dovete muovervi velocemente nel traffico per consegnare merce con scadenze ben precise, questo è probabilmente il Ducato

frenante a dischi sulle quattro ruote, un ABS a 8 elettrovalvole con correttore elettronico della frenata EBD. Potrebbe anche bastare ma il nostro consiglio è di fare uno sforzo, magari rinunciando a qualcos'altro di meno sostanziale, e quindi di pescare dal catalogo degli optional il sistema ESP, che oltre a intervenire frenando in

Load Adaptive Control che regola l'impianto in base all'entità e alla disposizione del carico. Unico rischio in questo caso diventa quello di prendersi qualche confidenza di troppo, dimenticando che l'elettronica oggi fa miracoli ma che evitare le situazioni pericolose è sempre un compito che spetta al guidatore.



Il volume di carico di 11,5 metri cubi consente al Ducato di soddisfare molteplici esigenze di trasporto. Al vano di carico si accede anche attraverso la pratica porta laterale scorrevole che permette con estrema facilità il carico e lo scarico anche di merce voluminosa.

La carta d'identità



Cognome - Fiat
Nome - Ducato 130 Multijet
Configurazione - Furgone.

Motore - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Multijet II Common rail a controllo elettronico con turbocompressore a geometria variabile e intercooler. Distribuzione: 2 ACT a cinghia dentata, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 2.287 cc. Potenza max CE: 96 kW/130 cv a 3.600 giri/min. Coppia max CE: 320 Nm a 1.800 giri/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.

Pneumatici - 215/70 R15C.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con bracci oscillanti, molle ad elica, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Posteriori ad assale rigido tubolare, con molle a balestra paraboliche longitudinali, ammortizzatori telescopici e tamponi elastici laterali.

Freni - A disco, con ABS, EBD.

Dimensioni - Passo 3.450 mm, lunghezza 5.413 mm, larghezza 2.050 mm, altezza 2.524 mm.

Diametro di sterzata - 12,46 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.120 mm, larghezza 1.870 mm, altezza 1.932 mm, larghezza tra i passaruota 1.422 mm, altezza soglia di carico 460 mm, volume 11,5 mc.

Pesi - PTT 3.500 kg, peso a vuoto 2.020 kg, portata 1.480 kg.

Serbatoio carburante - 90 litri.

Tecnologia di prim'ordine ed elevate qualità costruttive per il motore quattro cilindri

A TUTTO BENEFICIO DI BASSI CONSUMI ED EMISSIONI

MILANO - Non soltanto Euro 5 ma anche, a richiesta, in regola con gli standard EEV, il quattro cilindri del costruttore tedesco è un concentrato di tecnologia applicata al tema del risparmio di carburante e di conseguenza della riduzione delle emissioni. Il tutto senza rinunciare alle prestazioni. Per raggiungere questi risultati il motore in occasione del passaggio a Euro 5 è stato completamente rivisto, cambiandone la geometria stessa, allungando la corsa della struttura di base fino a 83 mm di alesaggio e 99 di corsa, con l'obiettivo di incrementare la pressione di accensione di 200 bar e di far crescere la coppia. Di contro è stato diminuito il rapporto di compressione, per una maggior silenziosità anche a freddo.

La struttura poggia su di un monoblocco in ghisa ad alta resistenza, con

viti della testata incassate, per consentire una migliore forma e levigatura dei cilindri, riducendo l'attrito. I pistoni, inseriti in una camera con forma a omega, sono in alluminio. L'iniezione è la solita Common rail, con pressione portata a 1.800 bar, con l'uso di iniettori elettromagnetici di quarta generazione, che consentono regolazioni più precise del flusso di carburante attraverso i sette fori dell'ugello, favorendo quattro iniezioni per ogni ciclo di combustione.

La sovralimentazione è a doppio stadio, che integra un turbocompressore compatto ad alta pressione e uno grande a bassa pressione collegati in linea. Ai bassi regimi entra in funzione soltanto la turbina più piccola, efficace a un ridotto numero di giri, con l'aiuto di una valvola Wastegate. Dai

regimi medi entra in funzione il secondo elemento, senza che il salto tra i due turbocompressori sia avvertibile dal guidatore.

La riduzione di emissioni si raggiunge grazie all'ottimizzazione delle varie parti del propulsore, con l'aggiunta di un impianto EGR raffreddato ad acqua. Questo agisce in due fasi, prima i gas scaricati vengono sottoposti a un pre-raffreddamento, a cui segue un ulteriore abbassamento della temperatura ottenuto utilizzando il radiatore principale.

A motore freddo invece l'EGR entra in funzione senza raffreddamento, il che comporta un incremento più veloce della temperatura dei gas di scarico e quindi un'accensione anticipata del catalizzatore ossidante, che riduce ulteriormente le emissioni nocive.

MERCEDES-BENZ / SPRINTER 316 CDI F



La nostra più recente prova non ha tradito le aspettative sul terreno delle prestazioni, comfort, dotazioni, sicurezza, confermando come il furgone Mercedes Benz, anche se è stato il primo a essere rivisto in chiave Euro 5, poco o nulla ha da invidiare alla concorrenza.

È sempre il punto di riferimento

MILANO - Non è più una novità. Eppure, ogni volta che saliamo su un Mercedes-Benz Sprinter questo riesce a sorprenderci, rappresentando per prestazioni, comfort, dotazioni, sicurezza un punto di riferimento per tutta la categoria. La nostra più recente prova non ha tradito queste aspettative, confermando come il furgone Mercedes-Benz, anche se è stato il primo a essere rivisto in chiave Euro 5, poco o nulla ha da invidiare alla concorrenza. Oggetto della prova lo Sprinter 316 CDI F, equipaggiato con la versione più potente, 163 cv, del classico quattro cilindri tedesco, sulla cui più recente evoluzione ci dilungheremo nell'apposito box.

IL CAMBIO PIÙ MANEGGEVOLE

Dato che si tratta di un 2.2 decisamente spinto, non ci si possono aspettare consumi da primato, neppure se si mettono in pratica tutti i crismi della guida razionale. In compenso, le sensazioni alla guida sono fantastiche, la ripresa è immediata, la coppia disponibile fin dai bassi regimi quindi, a eccezione che nei centri urbani, si viaggia praticamente in V e VI marcia. A questo proposito il cambio, che è il più maneggevole tra quelli attualmente in commercio, merita un approfondimento. Si tratta di un sei marce in cui è stata curata soprattutto la spaziatura dei rapporti, con una prima marcia corta e una sesta al contrario particolarmente lunga

che, anche in autostrada, come abbiamo avuto modo di verificare, riduce i giri motore, calmiando quindi i consumi.

Prima di metterci alla guida regoliamo il sedile, operazione in realtà non del tutto intuitiva, che richiede un po' di pratica. Il sedile in sé è comunque comodo e avvolgente al punto giusto. Per quanto riguarda il resto degli interni, sono un insieme di riuscita praticità, anche se l'aspetto ge-

nerale andrebbe rivisto e attualizzato per controbattere i concorrenti dell'ultima ora. Buona la disposizione dei vani portaoggetti, in particolare del ciglione che sovrasta il parabrezza e che permette di stivare un bel po' di effetti personali o lavorativi. La strumentazione è chiara e leggibile, piuttosto essenziale ma forse questo è un pregio.

Ma è al momento di mettere in moto che arrivano le note

davvero positive, per lo sterzo che è leggero e di incredibile precisione e che permette di infilarsi, nonostante le dimensioni complessive di questa versione, dappertutto, senza rischiare fastidiose ammaccature.

COPORTAMENTO NEUTRO

E poi il motore è spettacolare, pronto alla risposta, eccel-

lente nella coppia, in grado di raggiungere in fretta velocità ragguardevoli. Lo Sprinter è anche l'unico tra i furgoni di questa prova a mantenere la trazione posteriore, il che potrebbe preoccupare i meno avvezzi, ma è un falso problema dato che il comportamento è totalmente neutro, anche nel caso ci si debba muovere sul bagnato o su strade con tornanti pronunciati.

In più, lo Sprinter eccelle

nelle dotazioni di sicurezza, tra cui spiccano, oltre al già più volte descritto Esp, le luci di stop adattive. Si tratta di un sistema molto efficace nel caso siano necessarie manovre d'emergenza. Il funzionamento è semplice: gli stop prendono a lampeggiare per tutta la durata di una frenata particolarmente brusca, avvertendo i veicoli che seguono della situazione di potenziale pericolo.



Lo sterzo dello Sprinter 316 CDI F è leggero e di incredibile precisione; permette di infilarsi, nonostante le dimensioni di questa versione, dappertutto, senza rischiare fastidi e ammaccature.

La carta d'identità

Cognome - Mercedes-Benz

Nome - Sprinter 316 CDI F

Configurazione - Furgone.

Motore - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common Rail (CDI) con iniettori piezoelettrici, turbocompressore VTG con intercooler, Filtro Antiparticolato. Distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 2.143 cc. Potenza max CE: 120 kW/163 cv a 3.800 giri/min. Coppia max CE: 360 Nm da 1.200 a 2.400 giri/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.

Pneumatici - 235/65 R16.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti con molle a balestra trasversale parabolica, ammortizzatori idraulici a doppio effetto con tampone di fine corsa, barra stabilizzatrice. Posteriori a balestre paraboliche longitudinali, ammortizzatori idraulici a doppio effetto con tampone di fine corsa, barra stabilizzatrice.

Freni - A disco, anteriori auto ventilati, correttore di frenata, ABS, Adaptive ESP, ASR, BAS, EBV, ROM, LAC.

Dimensioni - Passo 3.665 mm, lunghezza 5.910 mm, larghezza 1.993 mm, altezza 2.700 mm.

Diametro di sterzata - 13,6 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.265 mm, larghezza 1.736 mm, altezza 1.940 mm, larghezza tra i passaruota 1.350 mm, altezza soglia di carico 664 mm, volume 10,5 mc.

Pesi - PTT 3.500 kg, peso a vuoto 2.125 kg, portata 1.375 kg.

Serbatoio carburante - 75 litri.

“

La nuova generazione del veicolo con la personalità declinata come nel passato da Renault Trucks, Renault, Opel e Nissan, è in grado di soddisfare ogni possibile esigenza della clientela partendo da un'unica base, che contemplasse sia propulsori Euro 4 che Euro 5, sia la trazione anteriore che quella posteriore.

MILANO - Quando poco più un anno fa Renault e i suoi partner nella produzione e vendita di veicoli commerciali, cioè Renault Trucks, Opel e, in un secondo tempo, Nissan, hanno deciso di lanciare la nuova generazione del popolare furgone Master, l'intento era quello di soddisfare ogni possibile esigenza della clientela partendo da un'unica base, che contemplasse sia propulsori Euro 4 che Euro 5, sia la trazione anteriore che quella posteriore. In questo caso ci occupiamo naturalmente di modelli Euro 5, e di versioni furgone, quindi con trazione anteriore.

Naturalmente gli sforzi progettuali riguardanti l'attuale gamma del Master non hanno tralasciato la linea, che del resto è da sempre uno dei punti di forza della produzione francese del settore, grazie a un centro stile capace di innovazioni epocali. Quella del Master è di certo uno riuscito mix tra voglia di stupire, con il frontale dalle linee arrotondate, valorizzato dalla protuberanza sul cofano che regala all'insieme un aspetto sia moderno che tradizionale, ed esigenze razionali, ben esplicitate dalle linee squadrate del posteriore, rese più dritte in modo da valorizzare le capacità di carico che sono in effetti eccellenti.

Al momento di entrare in una cabina che pure se tutta allestita sui toni del grigio ha un aspetto tutt'altro che spento, quello che più ci colpisce è la varietà e disposizione dei vani portaoggetti, che sono tanti e più ampi della media a cui siamo abituati. Basta allungare una mano o guardarsi intorno per trovare subito il posto adatto a ogni oggetto che dobbiamo riporre. L'insieme è stato infatti pensato e costruito per facilitare fin da subito l'interazione con il conducente, a cui bastano poche ore di guida per trovarsi a proprio agio. Con in più qualche chicca davvero speciale, come la tavoletta portadocumenti a scomparsa sistemata sulla plancia (una soluzione oggi adottata anche da qualche altro concorrente) e lo schienale



RENAULT TRUCKS / NUOVO MASTER 2.3 150 CV

Un vero e proprio camaleonte

La carta d'identità

Cognome - Renault Trucks

Nome - Master 2.3 150 cv

Configurazione - Furgone.

Motore - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common Rail, turbocompressore a geometria variabile, catalizzatore EGR. Distribuzione: 4 valvole per cilindro, doppio albero a camme in testa con cinghia dentata. Livello ecologico: Euro 5 con filtro antiparticolato. Cilindrata: 2.298 cc. Potenza max CE: 107 kW/145 cv a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 350 Nm a 1.500 giri/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.

Pneumatici - 225/65 R16.

Sospensioni - Anteriori pseudo Mac Pherson con barra stabilizzatrice di serie. Posteriori balestre paraboliche mono-lama, con ammortizzatori e barra stabilizzatrice.

Freni - Freni a disco, ABS con ripartitore elettronico della frenata (EBV), assistenza alla frenata di emergenza (AFE) e regolazione della coppia motrice (MSR).

Dimensioni - Passo 3.682 mm, lunghezza 5.548 mm, larghezza (inclusi retrovisori) 2.470 mm, altezza 2.499 mm.

Diametro di sterzata - 14,1 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.083 mm, larghezza 1.765 mm, altezza 1.894 mm, larghezza tra i passaruota 1.380 mm, altezza soglia di carico 545 mm, volume 10,8 mc.

Pesi - PTT 3.500 kg, peso a vuoto 1.890 kg, portata 1.610 kg.

Serbatoio carburante - 80 litri.

del sedile centrale che può diventare una vera e propria scrivania, che ingloba anche una tavoletta girevole, della forma ideale per ospitare un personal computer o per fornire l'appoggio per i normali compiti lavorativi come il compilare un documento di viaggio.

Anche nelle dimensioni si è lavorato di fino e infatti anche se non sembra lo spazio longitudinale a disposizione del guidatore è aumentato di 5,7 cm, in modo da far stare comodo anche chi ha un'altezza superiore alla media. La regolazione è piuttosto facile, con il sedile che si rivela comodo e pratico, soprattutto per la nuova inclinazione e la presenza di serie del bracciolo. E lo stesso si può dire del volante, che è stato ridotato nelle dimensioni.

Il cambio, come vuole ormai regola consolidata, a joystick, è un sei marce, in qualche caso accusato di essere un po' troppo duro soprattutto nell'inserimento delle prime tre marce e in fase di decelerazione. Dal canto nostro non abbiamo riscontrato

nessun problema. La spaziosità dei rapporti ben si sposa con un uso su percorso misto, con soprattutto la sesta adeguata ai viaggi autostradali senza che sia necessario far salire troppo di giri il motore e quindi i consumi. La prima è invece decisamente corta, tanto che approfittando delle buone doti di ripresa in particolare delle versioni da 150 cv, se ne può limitare l'utilizzo a punti particolarmente impegnativi.

te impegnativi.

Tutto ciò fa sì che il Master eccella nel comfort di bordo, ulteriormente rafforzato dall'isolamento della cabina, garantito dal volano bi-massa che equipaggia tutte le motorizzazioni e che filtra le vibrazioni ai bassi regimi.

Ottime le prestazioni del motore, che nel caso del nostro test è quello più potente in gamma, con 150 cv ben distribuiti. Non si tratta di un propulsore aggressivo ma piuttosto fluido

nell'erogazione della potenza, che invoglia a viaggiare su medie elevate ma in totale scioltezza. Il costruttore ha puntato molto su una riduzione dei consumi rispetto alla generazione precedente (anche in virtù della minor cilindrata) e su di un pubblico che è quello di artigiani e professionisti, per cui potrebbe bastare anche la versione da 125 cv, che vedono nel furgone un mezzo da lavoro che deve avere caratteristiche ben precise: praticità, economia

d'esercizio, comodità. Tutti obiettivi centrati a cui noi ne aggiungiamo un altro troppo spesso trascurato, la sicurezza, ben supportata in questo caso da un impianto frenante all'altezza, con dischi ventilati sull'anteriore e pieni sul posteriore, abbinati ad ABS, assistenza alla frenata di emergenza, regolazione della coppia motrice ed ESP adattabile al carico (un optional ma che dovrebbe rappresentare una priorità per ogni acquirente accorto).



Il cambio, come vuole ormai regola consolidata, a joystick, è un 6 marce con la spaziosità dei rapporti che ben si sposa con un uso su percorso misto; la sesta è adeguata ai viaggi autostradali.

Propulsore di derivazione automobilistica

INNOVATIVO FILTRO ANTIPARTICOLATO

MILANO - Per equipaggiare il Master, Renault ha scelto uno dei suoi propulsori, un due litri utilizzato sulle vetture della losanga, portandolo a un cilindrata superiore ma lasciandolo inalterato nell'architettura di base, che è abbastanza convenzionale, con l'iniezione diretta Common rail e un turbocompressore che nella versione più potente è a geometria variabile. Il particolare più interessante è il filtro antiparticolato con cui il co-

struttore francese ha raggiunto gli standard Euro 5. Si tratta infatti di un componente in grado di rigenerarsi anche quando il veicolo è fermo, senza per questo aumentare i consumi o influire in qualsiasi modo sull'attività del motore.

La base del suo funzionamento è la presenza di un quinto iniettore posizionato sulla linea di scarico, che è totalmente staccato dal normale ciclo d'iniezione del quattro cilindri

e serve unicamente per rigenerare il filtro. Infatti quando è presente nel filtro una determinata quantità di fuliggine, viene iniettata nei gas di scarico una piccola quantità di carburante, che ne provoca un aumento della temperatura oltre i 570°. Il filtro antiparticolato utilizza proprio questo calore per dare il via alla distruzione del particolato immagazzinato. In questo modo il processo è slegato dall'attività del motore.

VOLKSWAGEN V.C. / NUOVO CRAFTER 35 2.0 TDI



Prova di rivoluzione

MILANO - Di consueto al momento di salire a bordo di un nuovo modello di furgone ci concentriamo prima sulla linea oltre che sulla comodità dell'a-

bitacolo. Facciamo un'eccezione per questo Volkswagen Crafter, perché a far da protagonista è in questo caso soprattutto il cuore, il motore, con cui il co-

struttore tedesco prova a rivoluzionare il settore. Diversamente da quasi tutti gli antagonisti infatti in questo caso si è puntato su di un solo modello di propul-

sore, poi declinato in tre potenze, con una cubatura di soli due litri, il che ha permesso di tenere sotto controllo i pesi e soprattutto i consumi. Nel nostro

caso abbiamo scelto per questa prima presa di contatto la versione più diffusa, cioè quella di mezzo, con potenza di 136 cv. Ottenuti grazie all'abbinamento

tra l'iniezione Common rail di seconda generazione e un turbocompressore a geometria variabile con intercooler.

Se potevano esserci dubbi ri-

Nuovo Crafter disponibile in una ricca gamma di versioni si presta a una vasta serie di personalizzazioni

LA RISPOSTA IDEALE ALLE ESIGENZE DEL TRASPORTO MODERNO

MILANO - La gamma completa del Nuovo Crafter rispecchia le esigenze del trasporto moderno, prestandosi a una gran serie di personalizzazioni. La base di partenza della versione furgone, a oggi la più diffusa in Italia, sono i tre diversi passi (a cui si aggiunge il modello con sbalzo posteriore più lungo) da 3.250, 3.665 e 4.325 mm, che possono essere incrociati con tre altezze del tetto, il che porta il volume di carico utile da 7,5 a 17 metri cubi. A ciò bisogna aggiungere la possibilità di scegliere modelli con Mtt dalle 3 alle 5 t, in cui sono stati introdotti indubbi tocchi di classe, come la possibilità di dotare le versioni più pesanti con pneumatici posteriori supersingle (di misura 285/65 R 16) invece dei classici gemellati, il che permette di incrementare lo spazio utile riducendo le dimensioni dei passaruota.

L'alternativa a oggi più praticata dai clienti rispetto al furgone è quella del cassonato, ordinabile direttamente nelle concessionarie del marchio tedesco. Anche in questo caso i passi sono tre e si aggiungono le due tipologie di cabine, singola e doppia, e inalterata rimane la disponibilità di pesi, per cui si va dalle 3 alle 5 t di Mtt. Per finire si può contare su cinque dimensioni complessive del cassone. Per chi preferisse invece puntare su di una versione ribaltabile o su un qualsiasi altro allestimento, è naturalmente disponibile anche un Crafter autotelaio o telaio scudato, che può contare su di una pratica interfaccia tra l'elettronica del veicolo e i possibili allestimenti, oltre che sulla possibilità di montare una presa di forza con potenza di 28 kW a 2.500 giri/min, con una coppia di 140 Nm, così come un secondo alternatore e un compressore frigorifero.

Completa il quadro la versione Kombi per il trasporto persone, sempre in tre possibili passi, che può essere equipaggiata all'interno con diverse combinazioni di sedili ed è affiancata dal modello Hannover, con cui il Crafter si trasforma in un vero e proprio autobus con 19 posti a disposizione.





Diversamente da quasi tutti gli antagonisti, con il Nuovo Crafter si è puntato su di un solo modello di propulsore, poi declinato in tre potenze, con una cubatura di soli due litri, il che ha permesso di tenere sotto controllo i pesi e soprattutto i consumi.

guardo alla possibilità di ottenere un'erogazione pronta ed efficace in relazione alla cilindrata ridotta, questi vengono presto fuggiti. Non soltanto il motore del Nuovo Crafter, che naturalmente è Euro 5, anzi in grado di raggiungere gli standard EEV, è pronto alla risposta, ma dispone di una coppia dall'erogazione fluida, tanto che se si sfrutta bene il cambio a sei marce, si procede velocemente sia in autostrada che su

tratti urbani, senza bisogno di oltrepassare la green zone e quindi con un'attenzione redditizia ai consumi. Inoltre, il modello a nostra disposizione vede applicati i principi della BlueMotion Technology e quindi monta il sistema start/stop che permette di spegnere il motore in caso di soste come ad esempio al semaforo, a cui si aggiunge un sistema di recupero dell'energia, che permette di sfruttare l'energia cinetica sviluppa-

Gli interni del Crafter presentano ora migliorie su di una base già comunque riuscita. Il quadro strumenti è chiaro e comprensibile. Al centro del cruscotto c'è un capiente vano di stivaggio. Il cambio a 6 marce è caratterizzato da un eccellente livello di manovrabilità.

ta in frenata, o semplicemente quando si alza il piede dall'acceleratore; in quel momento viene incrementata la tensione dell'alternatore e quanto sviluppato viene utilizzato per ricaricare la batteria. Completano la dotazione il regolatore di velocità e un rapporto al ponte più lungo, per utilizzare al meglio i principi della guida razionale. Grazie a queste aggiunte si raggiungono risultati davvero interessanti, fermando i consumi in percorso combinato a poco meno di 8 litri ogni 100 km, il che per un furgone di questa stazza non è davvero male (e con la versione biturbo da 163 cv si riesce a fare anche meglio).

Detto delle prestazioni, possiamo passare alle altre modifiche apportate alla nuova generazione del Crafter. Sull'esterno queste si limitano al frontale, la cui linea è stata studiata per armonizzarsi con quella degli altri modelli commerciali del costruttore, risultando sempre un po' spigolosa, ma più attraente anche per mercati come quello

italiano, abituati a silhouette morbide. Anche per quel che riguarda gli interni ci si è limitati ad agire di fioretto, inserendo migliorie su di una base già comunque riuscita. Il risultato è un abitacolo confortevole, con un quadro strumenti chiaro e comprensibile, un sedile di guida comodo e regolabile, e una perfetta disposizione di spazi e vani di stivaggio per documenti o oggetti personali, da quello capiente posizionato al centro del cruscotto, ideale per bolle di consegna e simili, a quelli consueti con sportelli ampi e pratici. Il tutto rivestito in tessuti dai colori sobri e rassicuranti, che danno una piacevole sensazione di consuetudine.

Il cambio a sei marce, forse il migliore oggi in circolazione, è in comune con il (quasi) gemello Sprinter, posizionato ottimamente e con un'eccellente manovrabilità, anche se serve un po' di pratica per non inciampare tra prima e seconda.

Naturalmente molto curata anche la parte della sicurezza,

La carta d'identità

Cognome - Volkswagen

Nome - Crafter 35 2.0 TDI

Configurazione - Furgone.

Motore - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common rail a controllo elettronico con turbocompressore a geometria variabile, intercooler, filtro antiparticolato. Distribuzione: 2 ACT con punterie idrauliche, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 1.968 cc. Potenza max CE: 100 kW/136 cv a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 340 Nm da 1.600 a 2.250 giri/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.

Pneumatici - 205/65 R16.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti con braccio triangolare inferiore, balestra trasversale e ammortizzatori. Posteriori con asse rigido con molle a balestra paraboliche integrate.

Freni - A disco, con ESP, ABS, ASR, EDS, Assistente alla frenata d'emergenza.

Dimensioni - Passo 3.665 mm, lunghezza 5.905 mm, larghezza 1.993 mm, altezza 2.415 mm.

Diametro di sterzata - 13,6 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.265 mm, larghezza 1.780 mm, altezza 1.650 mm, larghezza tra i passaruota 1.350 mm, altezza soglia di carico 670 mm, volume 9 mc.

Pesi - PTT 3.500 kg, peso a vuoto 1.985 kg, portata 1.515 kg.

Serbatoio carburante - 75 litri.

Le caratteristiche vincenti del due litri quattro cilindri

CONCRETI VANTAGGI PER I PROFESSIONISTI

MILANO - Volkswagen si adegua meglio di tutti i concorrenti all'era del downsizing e per il suo furgone multifunzione sceglie un solo propulsore da due litri, declinato in tre diverse potenze. Una decisione importante, soprattutto sotto il profilo dei consumi, che regala un certo vantaggio al costruttore nei confronti della concorrenza. A favorire questa soluzione, la disponibilità del propulsore che già equipaggia altri modelli della gamma da lavoro, come Caddy, Amarok e Transporter T5.

Naturalmente, date le dimensioni e le prestazioni richieste dalla gamma Crafter il quattro cilindri due litri Common rail, con turbo, a seconda delle versioni, singolo o doppio, è stato modificato in alcuni tratti, come l'ottimizzazione del turbocompressore a gas di scarico e la taratura che privilegia la coppia ai bassi regimi invece della potenza, che è comunque notevole, dato che si va dai 109 cv del modello base, ai 163 dell'eccellente biturbo, passando per i 136 cv della configurazione di mezzo, che probabilmente sarà quella maggiormente gettonata in Italia ma anche in Europa.

Tornando alle modifiche, è stata rivista la valvola a farfalla, diventata più grande per migliorare il flusso dell'aria, così come sono più importanti la coppa dell'olio, il collettore di aspirazione, la pompa a depressione. In più è stato aggiunto all'insieme il sistema di ricircolo dei gas di scarico EGR, equipaggiato con uno specifico radiatore in grado di far scendere la temperatura degli scarichi più velocemente.

Passando ai singoli modelli, in pratica i primi due condividono la stessa architettura, con turbocompressore a geometria variabile dotato di intercooler, iniezione diretta Common rail e un'efficienza generale incrementata, che consente di arrivare rispettivamente a 300 e 340 Nm di coppia, ma soprattutto di fermare i consumi in ciclo combinato a 7,6 litri per 100 km se si sceglie l'abbinamento col pacchetto BlueMotion Technology. Ancor meglio hanno saputo fare i progettisti tedeschi con il motore biturbo, che nonostante i 163 cv (e la coppia di 400 Nm, il 10 per cento in più rispetto al

precedente 2,5 litri), sempre in versione BlueMotion Technology si ferma a 7,2 litri/100km, il 33 per cento in meno della vecchia versione del Crafter. In questo caso la tecnologia adottata è quella dei due turbocompressori collegati in serie, con il più piccolo che lavora a bassi regimi e a partire dai 3.000 giri/min viene sostituito da quello maggiore.

con quella attiva che parte da un impianto frenante di prima classe, che può contare su dischi da 300 mm sull'anteriore a cui si aggiungono di serie ESP, ASR, ABS e differenziale con bloccaggio elettronico, il che garantisce una perfetta aderenza su qualsiasi terreno, poco importa se a fondo asciutto o bagnato (in attesa che nel 2012 entri in listino anche la trazione integrale 4Motion).

Riguardo al vano di carico

poco è cambiato rispetto alla versione precedente, se non che visto il ridimensionamento del motore, passato dai precedenti cinque agli attuali quattro cilindri, si possono caricare circa 83 kg in più. Per il resto è stato rivisto l'allestimento di base che può prevedere fino a 12 punti di ancoraggio e un buon numero di personalizzazioni, direttamente ordinabili in concessionaria. Il Nuovo Crafter è già ordinabile. Lancio a partire da settembre.





CITROËN / WIND È LA PRIMA AZIENDA IN ITALIA E IN EUROPA A USARE C-ZERO VAN

La mobilità elettrica viaggia veloce

Marco Chiniò

MILANO - Wind, terzo operatore mobile italiano e primo operatore alternativo sul mercato della telefonia fissa, ha scelto l'eco-sostenibilità di Citroën C-Zero Van. L'azienda è la prima in Italia e in Europa a usare la versione Van dell'elettrica C-Zero. Continua dunque lo sviluppo in Italia del mercato delle vetture a emissioni zero grazie soprattutto alle aziende più sensibili alle tematiche ambientali e alla crescita sostenibile.

C-Zero Van è in fase di commercializzazione e sarà disponibile al pubblico solo nei prossimi mesi. I veicoli presentati a Roma sono stati appositamente allestiti da Citroën attraverso delle modifiche dell'attuale C-Zero e realizzati in esclusiva per Wind. Le due C-Zero Van, noleggiate da Arval, leader nel mercato del noleggio a lungo termine e della gestione flotte aziendali, andranno a incrementare il parco auto della società di telecomunicazioni dando concretezza agli accordi siglati a fine 2010 tra la società del gruppo Bnp Paribas e Citroën per la proposta in noleggio a lungo termine di veicoli elettrici.

TANTA PRATICITÀ

Pur mantenendo le caratteristiche essenziali della vettura d'origine, le C-Zero Van si contraddistinguono per un volume di carico posteriore di 1 metro cubo e una portata utile di 330 kg (conducente compreso). Una vettura che racchiude tutti i vantaggi di una city car 100 per cento elettrica alla quale va aggiunta la praticità di un veicolo commerciale con il quale possono essere percorse tutte le strade cittadine, nel rispetto dell'ambiente, con autonoma

sufficiente a coprire tutti i tragitti quotidiani. Inoltre, grazie alla nuova delibera del Comune di Roma con il libero accesso e con il transito gratuito per i veicoli elettrici nelle zone a traffico limitato, la C-Zero Van rappresenta la soluzione ideale per muover-

si e lavorare in città.

C-Zero Van è la "declinazione" in versione veicolo commerciale derivato della city car C-Zero, pensata appunto per facilitare la mobilità urbana ed extraurbana: dimensioni ridotte (3,48 m di lunghezza), prestazioni non

sacrificate (130 km/h di velocità massima, 15,9 secondi per lo sprint da 0 a 100 km/h), autonomia che soddisfa le esigenze di chi si deve muovere in città o nell'immediato circondario (150 km), silenziosità. C-Zero è un'autentica vettura elettrica, dota-

ta di un motore sincrono a magnete permanente che fornisce 47 kW o 64 cv di potenza da 3.000 a 6.000 giri/min. La coppia massima arriva a 180 Nm da 0 a 2.000 giri/min.

L'alimentazione del motore elettrico è assicurata da una batteria agli ioni di litio composta da 88 celle di 50 Ah, con capacità utile di circa 16 kWh e alimentazione fornita a 330 V. C-Zero dispone di un sistema di recupero dell'energia in decelerazione e in frenata che permette di ricaricare le batterie. Due i modi per ricaricare la batteria: con una presa elettrica tradizionale o con collegamento esterno per una ricarica rapida.

INSIEME A BERLINGO FIRST ELECTRIQUE

Sviluppata in collaborazione con Mitsubishi Motors Corporation è la seconda offerta della Casa francese in tema di vetture elettriche, insieme a Berlingo First Electric. I primi esemplari della C-Zero sono stati consegnati in Italia a fine 2010, con un incremento significativo a partire dal primo trimestre di quest'anno. Texa, azienda leader in Europa nella progettazione, industrializzazione e costruzione di strumenti diagnostici per autovetture, motociclette, camion, veicoli agricoli e motori marini, è stata la prima azienda del Triveneto ad acquistare la city car elettrica del marchio francese.

Il Double Chevron dunque continua a sviluppare la sua strategia per la mobilità del futuro, mettendo a disposizione dell'utenza professionale e privata veicoli in grado di soddisfare tutte le esigenze del trasporto moderno coniugando con efficienza di prestazioni, economia ed ecologia. Lo dimostra chiaramente la gamma C-Zero.



A Wind, terzo operatore mobile italiano e primo operatore alternativo sul mercato della telefonia fissa, sono state consegnate due C-Zero Van appositamente allestite da Citroën e realizzate in esclusiva. Noleggiate da Arval, società leader nel noleggio a lungo termine, andranno a incrementare il parco auto della società di telecomunicazioni proponendosi come valida alternativa per la mobilità eco-sostenibile.



In alto, le Citroën C-Zero Van in livrea Wind. La società di telecomunicazioni ha scelto la mobilità elettrica al pari di Texa (sopra), azienda che ha già in utilizzo i veicoli ecologici del Double Chevron.

MICHELIN / SICUREZZA IN OGNI CONDIZIONE STRADALE E METEO CON IL NUOVO X MULTIWAY 3D

La terza dimensione dell'autotrasporto

Il nome del nuovo pneumatico esprime la sua polivalenza. Progettato per la guida su autostrade, strade provinciali, regionali e statali, per il trasporto regionale e nazionale su lunghe distanze, offre un'elevata motricità su qualsiasi fondo stradale ed è adatto a tutte le stagioni.

Paolo Romani

CANNETO SULL'OGGIO - Buon viaggio! Qualunque sia la strada da percorrere e le condizioni climatiche che troverete. È il benaugurante messaggio che Michelin lancia in occasione della presentazione del nuovissimo pneumatico X MultiWay 3D che permette di guidare su tutti i tipi di strada in qualsiasi condizione meteorologica e di risparmiare tempo e carburante assicurando nel contempo affidabilità e sicurezza di guida. Una manna dal cielo in tempi di vacche magre: oggi le aziende di trasporto si trovano di fronte a dei veri e propri imperativi categorici dettati dalle regole del mercato attuale: trasportare sempre di più, in tempi più brevi e a costi inferiori, quando i costi d'esercizio continuano ad aumentare. Utopia? Secondo Michelin, no. La soluzione per la quadratura del cerchio sta nel nuovo pneumatico, frutto di un'intensa attività di ricerca e sviluppo, settore nel quale il costruttore francese investe in modo significativo, circa 500 milioni di euro all'anno.

"I vincoli del trasporto stradale e più specificatamente quelli del trasporto regionale sono notevoli - spiega Massimo Leonardi, Marketing Director Linea Prodotto Autocarro di

Michelin Italiana - Il trasporto regionale su gomma rappresenta in Europa Occidentale il 62 per cento del traffico pesante ed è stimato in crescita nel periodo 2010-2013. Questa attività si svolge in un contesto 'difficile' perché entrano in gioco diversi fattori: trasportare di più al costo più basso in tutte le condizioni e nella massima sicurezza; soddisfare le esigenze dei clienti che richiedono tempi di consegna più brevi; ridurre l'impatto ambientale del trasporto".

TRASPORTO REGIONALE IN EUROPA

Mediamente, in Europa il trasporto regionale avviene per il 60 per cento su strade regionali o provinciali e il 40 per cento su strade nazionali o autostrade. Questa modalità di trasporto prevede anche l'impiego occasionale dei veicoli su strade non asfaltate. Inoltre, le distanze percorse sono variabili: da 80 a 500 km, con sollecitazioni frequenti in accelerazione/frenata e utilizzo dei mezzi con qualsiasi condizioni atmosferica. Per Michelin tanto basta per proporre sul mercato un prodotto innovativo che intende rispondere prontamente alle esigenze degli utilizzatori professionali del trasporto regionale. Anche nel caso del tra-

sporto nazionale su lunghe distanze, X MultiWay 3D è in grado di dire la sua, pur non sostituendo la gamma X Energy Saver Green che offre altissime prestazioni in questo segmento.

"Il nome dato al nuovo pneumatico - prosegue Massimo Leonardi - esprime la sua polivalenza. Progettato per la guida su autostrade, strade provinciali, regionali e statali, offre un'elevata motricità su qualsiasi fondo stradale ed è adatto a tutte le stagioni. Il Michelin X MultiWay 3D XZE Serie 80 Front (315/80 R 22.5) è disponibile già da maggio mentre l'XDE Serie 80 Drive (315/80 R 22.5) verrà introdotto sul mercato a luglio. Sempre dallo scorso mese di maggio sono disponibili anche gli X MultiWay 3D XZE e XDE Serie 70 (315/70 R 22.5 e 315/70 R 22.5). Le soluzioni tecnologiche che caratterizzano il nuovo pneumatico sono le cosiddette Michelin Durable Technologies. Per i pneumatici dell'assale motore i nuovi pozzetti TowerPump completano le lamelle autorigeneranti e quella a Doppia Onda. Sui pneumatici dell'assale direzionale, le nuove lamelle Delta offrono aderenza in tutte le condizioni.

"Grazie alle spalle più larghe, Michelin X MultiWay 3D offre una maggiore robustezza per resistere alle aggressioni derivanti da contatti con il bordo dei marciapiedi e delle rotatorie - continua il Marketing Director Linea Prodotto Autocarro di Michelin Italiana - Beneficia inoltre di tutte le Durable Technologies che gli permettono di raggiungere un elevato livello di sicurezza. A metà usura, le spalle allargate permettono di mantenere una frenata ottimale evitando le vibrazioni sul volante. La tecnica delle Michelin Durable Technologies è stata qui ottimizzata per offrire maggiore aderenza in tutte le situazioni e maggiore longevità, grazie a lamelle a Doppia Onda tridimensionali e autobloccanti, lamelle a Goccia d'Acqua autorigeneranti e ai nuovi pozzetti TowerPump".

Le lamelle 3D a "Doppia Onda" sono lamelle tridimensionali che assicurano la rigidità dei tasselli di gomma e limitano l'usura del pneumatico. Lavorando contemporaneamente in senso orizzontale e verticale, queste lamelle conferiscono una longevità superiore rispetto a quella di una scultura tradizionale. Le lamelle 3D a "Goccia d'Acqua" riescono a mantenere costante il livello di aderenza dei pneumatici per trasporto pesante; nonostante l'usura. Si tratta di una tecnologia che consiste nel collocare

canali cilindrici a forma di goccia d'acqua al centro del tassello in gomma. Quando l'usura raggiunge i due terzi del pneumatico, i canali si aprono progressivamente per ridisegnare nuovi spigoli al centro del tassello di gomma. In questo modo la scultura si rigenera da sola.

I pozzetti 3D TowerPump, abbinati alle lamelle a Doppia Onda e a Goccia d'Acqua sullo stesso tassello di gomma, conferiscono maggiore motricità su fondo scivoloso: il residuo d'acqua che s'infiltra sotto l'area di contatto è incamerato e poi fatto rifluire nei pozzetti cilindrici verticali che agiscono come mini-pompe (TowerPump). Queste lamelle, che non vanno confuse con i pozzetti di



Massimo Leonardi, Marketing Director
Linea Prodotto Autocarro di Michelin Italiana

riscopitura, offrono anche una maggiore robustezza alle aggressioni rispetto alle lamelle classiche, in caso di uso in situazioni estreme.

"L'abbinamento di tutti questi elementi tridimensionali - aggiunge Massimo Leonardi - genera un'aderenza costante in qualsiasi condizione, durante tutta la vita dello pneumatico. Con il Michelin X MultiWay 3D, nel caso di un pneumatico consumato per 2/3, la motricità supplementare su fondo con scarsa aderenza è del 19 per cento. La tenuta di strada in curva e l'aderenza in fase d'accelerazione all'uscita di una curva sono nettamente migliorate, così come la frenata d'emergenza su fondo bagnato. Test hanno dimostrato che la distanza d'arresto di un veicolo equipaggiato con pneumatici 315/80 X MultiWay 3D XZE/XDE consumati per i 2/3 è stata ridotta di 8 metri rispetto a quella misurata con il Michelin XZE2+XDE2+ allo stesso



Il XD MultiWay 3D XDE Serie 70 è disponibile da maggio mentre da luglio viene introdotto l'XDE Serie 80 Drive.

livello d'usura in caso di frenata d'emergenza. Otto metri equivalgono a una riduzione dello spazio di frenata del 25 per cento, quasi pari alla lunghezza di due automobili".

Le lamelle Delta tridimensionali sono orientate per evita-

permettono di ottimizzare il rendimento chilometrico dei pneumatici, salvaguardando la sicurezza. Le soluzioni sviluppate da Michelin aumentano di 2 volte e mezzo la durata del pneumatico, risparmiando dal 70 al 75 per cento di materie prime.

RISPARMIO ASSICURATO

Sin dalla progettazione di un pneumatico nuovo gli ingegneri Michelin prevedono la presenza di un sottostrato di gomma sufficiente per permettere una riscopitura di qualità, senza modificare né la solidità, né la resistenza del pneumatico. La riscopitura avviene quando rimane uno spessore residuo della scultura di 2-3 mm. L'operazione permette di ricreare gli spigoli vivi e un'altezza della scultura di circa 5-7 mm. Un pneumatico nuovo riscoperto e usato può essere ricostruito. Dopo essere stato ricostruito ed essere stato di nuovo usato, quando rimane uno spessore residuo della scultura di 2-3 mm si può effettuare una nuova riscopitura, per dargli una quarta vita. La ricostruzione Michelin Remix conferisce prestazioni equivalenti a quelle del prodotto nuovo e permette di risparmiare risorse e di produrre un numero inferiore di pneumatici nuovi.

"Il risparmio generato da Michelin X MultiWay 3D - conclude il dottor Leonardi - deve essere considerato in modo globale. Risparmio di carburante e longevità chilometrica, associata alla sua ricostruibilità, permettono di ridurre in pari misura l'impatto del pneumatico sull'ambiente. La riduzione dei consumi e la maggiore durata contribuiscono inoltre a un aumento di produttività delle aziende di trasporti. La motricità in qualsiasi condizione permette al trasportatore di compiere la sua missione con efficienza e in sicurezza. Le prestazioni in termini di aderenza limitano infatti il rischio di incidenti - che tra l'altro generano ritardi nelle consegne - con conseguente miglioramento della produttività".



La gamma Michelin X MultiWay 3D (sopra l'XZE Serie 70) beneficia di tutte le Durable Technologies del costruttore francese.

MERCEDES-BENZ / LA NUOVA FRONTIERA DEL TRASPORTO DI LINEA CON IL NUOVO CITARO

Alla conquista della città



“Nel corso del 2011 - ha dichiarato Hartmut Schick, Direttore di Daimler Buses - Mercedes-Benz lancerà in successione i modelli di maggior successo di vendita del nuovo Citaro. Al centro dell’attenzione troviamo le versioni urbana ed extraurbana da 12 metri a 2 o 3 porte e il Citaro snodato da 18 metri a 3 o 4 porte per il servizio urbano o extraurbano. La disponibilità completa dell’intera gamma, con tutti gli autobus a vettura singola e gli autosnodati, sarà raggiunta nel corso del 2012-2013”.

Giancarlo Toscano

MANNHEIM - Con un’eredità di ben 31mila esemplari venduti in 13 anni di onorata carriera, il nuovo Citaro presentato da Mercedes-Benz a Mannheim arriva sul mercato forte di una solida reputazione nel mondo dell’autobus di linea urbano. Del resto, il nuovo modello riprende i numerosi punti di forza del suo predecessore, ovviamente potenziandoli. Gestori, passeggeri e autisti possono dunque beneficiare dei vantaggi di un autobus di linea concepito per assicurare redditività, comfort e sicurezza senza scendere a compromessi. Un veicolo caratterizzato da un design moderno e invitante, con interni spaziosi ed ergonomici. Il nuovo Citaro arriva nell’anno in cui Mercedes-Benz festeggia i 125 anni dell’automobile, che equivalgono alla sua storia aziendale: il Citaro della terza generazione si inserisce di diritto nel solco di una tradizione fatta di innovazioni e rivoluzioni.

SINGOLO O SNODATO

Singolo e snodato, la gamma Citaro è in grado di soddisfare più esigenze di trasporto pubblico. “Nel corso del 2011 - ha dichiarato in conferenza stampa Hartmut Schick, Direttore di Daimler Buses - Mercedes-Benz lancerà in successione i modelli di maggior successo di



Hartmut Schick, Direttore di Daimler Buses

vendita del nuovo Citaro. Al centro dell’attenzione troviamo le versioni urbana ed extraurbana da 12 metri a 2 o 3 porte e il Citaro snodato da 18 metri a 3 o 4 porte per il servizio urbano o extraurbano. Gli autobus montano i motori Diesel orizzontali o verticali della serie OM 906 e OM 457 nelle note versioni e fasce di potenza. Il nuovo Citaro è ben attrezzato per affrontare il futuro: tutti gli ingombri sono infatti già predisposti per ottemperare alla norma antinquinamento Euro 6 di prossima emanazione. L’adozione vera e propria dei gruppi necessari allo scopo avverrà in un secondo

tempo. Questo passaggio fluido alla nuova generazione di modelli garantisce il collaudo intensivo di tutte le versioni, un alto livello di qualità e l’approvvigionamento costante dei clienti senza soluzione di continuità. La disponibilità completa dell’intera gamma di modelli del nuovo Citaro, con tutti gli autobus a vettura singola e gli autosnodati, il Low Entry Citaro LE e il CapaCity, sarà raggiunta nel corso del 2012-2013”.

Sono diverse le novità che caratterizzano la nuova gamma Citaro. Presentato per la prima volta nel 1997, il Citaro chiuse l’epoca degli autobus spartani a



Interni spaziosi ed ergonomici per la nuova gamma Mercedes-Benz Citaro.

forma di “cubo” progettati esclusivamente nell’ottica della funzionalità.

NESSUNA RINUNCIA

Il nuovo modello con un design rivisitato prosegue su questa linea potenziando il suo look moderno e invitante pur non rinunciando a nulla in termini di funzionalità. I grandi proiettori con luci diurne integrate (in optional è disponibile la soluzione a Led) e il parabrezza arcuato ispirano simpatia, i finestrini laterali ribassati di 120 mm evocano la traspa-

renza e gli incisivi passaruota richiamano il dinamismo. Anche la coda trae vantaggio dalla linea arrotondata. Seguendo il posto di guida, che è stato rialzato di 60 mm, anche il parabrezza e l’indicatore di percorso si sono spostati più in alto. Poiché il corpo del veicolo ha mantenuto inalterata la sua altezza (fino a un massimo di 3.120 mm), sul nuovo Citaro i montanti avanzati sul parabrezza confluiscono sul tetto in un elemento di design laterale tridimensionale. La larghezza misura 2.550 mm. A causa dello sbalzo anteriore più lungo di 100 mm e del passo maggiorato

di 55 mm a totali 5.900 mm, nella versione a vettura unica il Citaro passa da una lunghezza di 11.950 mm a 12.105 mm. Anche lo snodato Citaro G presenta dimensioni maggiori. “L’adozione di un passo più lungo va ricondotta alla maggiore esigenza di spazio intorno ai gruppi motopropulsori delle future versioni Euro 6 - ha spiegato Richard Averbeck, Product Engineering Vice Presidente di Daimler Buses - Il nuovo passo permette comunque tutte le configurazioni di sedili come l’attuale modello. Lo sbalzo anteriore è stato allungato invece non soltanto per motivi estetici,



Richard Averbeck, Product Engineering
Vice Presidente di Daimler Buses

ma anche per poter alloggiare un nuovo elemento a deformazione programmata che assicura all'autista una maggiore protezione nelle collisioni".

Mercedes-Benz ha mantenuto nel design del frontale la differenziazione tra autobus di linea urbano e interurbano: "Mentre sulla versione per il servizio di linea urbano l'indicatore di percorso è collocato al di sopra del parabrezza, tra i montanti avanzati, il Citaro Ü per il servizio di linea interurbano dispone di un parabrezza alto che include anche l'indicatore di percorso", ha precisato il dottor Averbeck.

zione ai disabili. Il nuovo Citaro riprende dal modello precedente i collaudati sedili con fissaggio Cantilever di produzione interna. La dotazione di serie prevede il modello City Star Eco, mentre il Citaro Ü monta i sedili extraurbani Inter Star Eco studiati per tempi di percorrenza a bordo più lunghi. Molte le versioni disponibili per i sedili e altrettanto numerose le possibili disposizioni nel comparto passeggeri".

Grande attenzione è stata riservata anche al posto guida, completamente ridisegnato. La plancia portastrumenti fissa nuovi parametri di riferimento

nel segmento degli autobus di linea in quanto a intuitività, ergonomia, strumentazione e comfort. Per quanto riguarda le motorizzazioni, le unità del nuovo Citaro si basano sulla tecnologia Diesel BlueTec. "L'ampia gamma di propulsori del Citaro copre tutte le fasce di potenza desiderate - ha precisato Hartmut Schick - Si distingue per la struttura particolarmente compatta e leggera il sei cilindri turbodiesel con 6.37 litri di cilindrata, potenza di 210 kW/286 cv e coppia massima di 1.120 Nm a 1.300 giri/min. È disponibile anche il sei cilindri 7.2 litri da 210 kW/286 cv e coppia massima di 1.120 Nm a 1.300 giri/min e il sei cilindri 12 litri nelle due versioni di potenza da 220 kW/299 cv e 260 kW/354 cv con coppia massima

rispettivamente di 1.250 Nm a 1.100 giri/min e 1.850 Nm a 1.100 giri/min. Tutti i motori convincono per l'elevata capacità di ripresa già ai bassi regimi, una prerogativa che, soprattutto nel traffico urbano, si rivela particolarmente importante per assicurare un buon comportamento allo spunto anche a pieno carico". La normativa antinquinamento di riferimento è la Euro 5 ma a richiesta i propulsori del Citaro sono disponibili anche in versione conforme agli standard EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). "Il Citaro riesce a soddisfare l'EEV con le sole misure adottate a livello di motore, anche senza il filtro antiparticolato - ha continuato Richard Averbeck - a dimostrazione della modernità e delle grandi poten-

zialità insite nella parsimoniosa ed ecologica tecnologia Diesel BlueTec. Ottemperare agli standard EEV senza dover ricorrere a un filtro significa ridurre i costi di acquisto e manutenzione". La trasmissione della coppia è affidata ai cambi completamente automatici Voith e ZF, di cui sono state adottate le versioni più avanzate per assicurare la massima efficienza.

AUTOTELAIO CHE CONVINCINE

L'autotelaio convince per l'elevato livello di comfort e di sicurezza assicurato dall'asse anteriore con sospensioni a ruote indipendenti. Lo sterzo garantisce un migliore ritorno del volante, che sugli autobus di linea costretti a svoltare in conti-

nuazione costituisce un importante criterio di valutazione dell'affidabilità del mezzo. E per la prima volta su un autobus di linea urbano, l'ESP consente al Citaro di aprire un nuovo capitolo nella storia della tecnologia applicata alla sicurezza. Infine, il nuovo Citaro si propone come modello all'avanguardia per quanto riguarda la sensibile riduzione dei costi d'esercizio. "Si trattava di un traguardo ambizioso - ha commentato Hartmut Schick - dal momento che il Citaro era già un autobus di linea estremamente redditizio. Il punto centrale era abbattere i costi di manutenzione. Con il lancio del nuovo modello, gli intervalli di manutenzione del cambio automatico e dell'asse posteriore sono passati da 120mila a 180mila km".



Un Mercedes-Benz Citaro snodato da 18 metri della nuova gamma, utilizzabile per il servizio urbano o extraurbano.

LUMINOSITÀ PER TUTTI

Particolare distintivo sono le nuove porte a traslazione interna realizzate da Mercedes-Benz: sono leggere, richiedono poca manutenzione e sono ben sigillate nella parte inferiore da una guarnizione di gomma perfezionata. È anche possibile equipaggiare l'entrata anteriore con una nuova porta rototraslante disponibile esclusivamente per il Citaro. La porta si apre in avanti e, spostandosi leggermente in fuori, scorre lateralmente davanti al retrovisore esterno destro senza toccarlo. "Il comparto passeggeri - ha detto ancora Richard Averbeck - colpisce per la sua luminosità e accoglienza, che dalle soluzioni cromatiche scelte per gli interni si estende all'illuminazione. Al posto dei tubi fluorescenti è possibile richiedere le lampade a Led. Sono inoltre disponibili dispositivi di illuminazione da integrare nei nuovi mancorrenti. Inoltre, il posto per sedia a rotelle, disponibile a richiesta, è stato ridisegnato per assicurare una maggiore prote-

Storia e successi internazionali del Citaro dal 1997 ai nostri giorni

L'URBANO PIÙ VENDUTO DI TUTTI I TEMPI

MANNHEIM - Parlare del Citaro, ricostruirne la storia, è fare riferimento a un modello da record. Innanzitutto bisogna dire che l'alfiere della Stella è l'autobus urbano più venduto di tutti i tempi. Oltre 31mila esemplari sono usciti dalle catene di montaggio dall'inizio della produzione in serie nel 1998. Grazie ai servizi svolti in quasi tutte le metropoli europee e anche oltre, il Citaro è ormai diventato una celebrità di fama internazionale. Dal giorno della sua prima presentazione al congresso UITP di Stoccarda nel 1997, il Citaro ha collezionato un successo dopo l'altro come autobus urbano e interurbano di linea.

Il suo concetto costruttivo continua a essere un modello di riferimento nel segmento degli autobus urbani: tecnica a pianale ribassato per un elevato comfort d'accesso, vano passeggeri luminoso con massima visibilità grazie agli alti finestrini, sedili sospesi alle pareti con struttura Cantilever senza ingombranti piedini di appoggio, eleganti mancorrenti laterali a gomito e altro ancora. Va aggiunto che la gamma Citaro è straordinariamente ricca di modelli, con ben 28 varianti costruttive. La struttura modulare del Citaro consente di realizzare numerosi allestimenti speciali. A partire dall'autunno 2005 Mercedes-Benz ha innalzato ulteriormente i livelli della gamma con la seconda generazione. Il primo passo è stata la presentazione del nuovo Citaro LE (Low Entry), in cui venivano anticipate numerose

modifiche che successivamente, nella primavera del 2006, sarebbero confluite nella produzione in serie di tutti i modelli Citaro. Il frontale e la coda, gli interni e la postazione di guida erano stati completamente rinnovati. Un'altra novità era rappresentata dall'asse anteriore con sospensioni a ruote indipendenti.

SEMPRE ALL'AVANGUARDIA

Alla sua premiare nel 1997, i motori a sei cilindri in linea a norma Euro 2 erano al passo con la tecnica e a partire dal model year 2001, il Citaro si poneva all'avanguardia con le sue motorizzazioni Euro 3. In alternativa, era già disponibile anche il Citaro con filtro antiparticolato CRT in una variante che rispettava ampiamente i valori limite di particolato prescritti dalla norma Euro 4. Nel 2000, Mercedes-Benz ha presentato il Citaro con trazione a metano che già all'epoca vantava emissioni inferiori agli standard Euro 4 e dal 2002 è disponibile con la certificazione facoltativa EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). Dal 2006 vengono adottati motori Diesel con trattamento dei gas di scarico secondo il sistema SCR per garantire il rispetto delle normative Euro 4 ed Euro 5. Questa tecnologia Diesel BlueTec riduce le emissioni nocive e crea al tempo stesso i presupposti per una sensibile riduzione dei consumi di carburante. Un fil-

tro antiparticolato opzionale riduce ulteriormente le emissioni di particolato. Con questa combinazione, anche i motori Diesel rispettano gli standard facoltativi EEV e dalla primavera 2010 sono in grado di farlo con la sola dotazione di serie senza dover ricorrere al filtro antiparticolato. Citaro è sempre all'avanguardia per quanto riguarda i sistemi di propulsione alternativi: dal 2010 il Citaro G BlueTec Hybrid con trazione ibrida Diesel-elettrica e l'autobus ibrido con pile a combustibile Citaro prodotto in serie limitata ampliano l'offerta di versioni particolarmente innovative con sistemi di propulsione alternativi.

Il Citaro G BlueTec Hybrid rappresenta una fase di transizione sulla strada che porta dal motore Diesel all'utilizzo in serie delle pile a combustibile per la propulsione di autoveicoli. Il Citaro FuelCELL-Hybrid, presentato nell'estate 2009, rappresenta un passo definitivo verso la mobilità ad emissioni zero. Con il suo concetto di veicolo innovativo, questo autobus combina vari elementi degli autobus FuelCELL Mercedes-Benz già collaudati, come pure del Citaro G BlueTec Hybrid Diesel-elettrico e diversi perfezionamenti tecnici, realizzando un avveniristico sistema di propulsione. Durante la marcia, il Citaro FuelCELL-Hybrid non emette alcun tipo di sostanze nocive e circola in modo praticamente silenzioso.

Appena due anni dopo l'avvio della produzione in serie, dalla catena di montaggio usciva il Citaro numero 1.000; alla fine del 2004 si era già arrivati al numero 10mila e all'inizio del 2008 Mercedes-Benz consegnava il Citaro numero 20mila. Nell'estate del 2010 gli esemplari prodotti hanno raggiunto quota 30mila. Una caratteristica tipica del Citaro è il suo impiego come piattaforma per sistemi di trasporto innovativi. Ad esempio, alcuni autobus snodati modello Citaro GÜ sono in servizio a Mittweida, in Sassonia, come "busvia": gli autobus sostituiscono un tratto ferroviario dismesso. Venti BusWay basati sul Citaro G circolano nella città francese di Nantes: gli autobus con motore a metano viaggiano su una corsia preferenziale. Di particolare importanza l'implementazione di un sistema BRT (Bus Rapid Transit) a Istanbul, in Turchia. Il "metro bus", che è in sede propria, copre una linea di 40,6 chilometri. Negli orari di punta circolano molti autobus: uno ogni mezzo minuto per circa 750mila passeggeri al giorno. Base di questo sistema BRT è il maxi-autobus CapaCity (19,54 metri), derivato dal Citaro, di cui sono in servizio già 250 esemplari.





Il veicolo consegnato è una speciale versione dell'intercity Crossway denominata Crossway HV (High Value). Un autobus nato dalla collaborazione tra Irisbus Iveco e Veolia Transdev e progettato per venire incontro alle rinnovate esigenze di mobilità europee che la società francese leader nel trasporto pubblico internazionale intende garantire: specifiche uniche aumentano la versatilità e la sicurezza assicurando un elevato comfort.



IRISBUS IVECO / NELLA SEDE DI VYSOKÉ MÝTO CONSEGNA TO ALLA

Un successo costruito

Fabio Basilico

VYSOKÉ MÝTO - Crossway raggiunge uno storico traguardo con la consegna dell'esemplare numero 10.000. La cerimonia è stata celebrata nella fabbrica Irisbus Iveco di Vysoké Mýto, a due ore di autostrada da Praga. A Vysoké Mýto Irisbus Iveco possiede un avanzato centro di produzione, un fiore all'occhiello della rete di fabbriche europee del costruttore italiano che comprende anche gli impianti di Valle Ufita, in Italia, di Annanay e Rorthais, in Francia, e di Barcellona. Il Crossway numero 10.000 è stato consegnato ad Alain Pittavino, Industrial Manager per la Francia di Veolia Transport, società francese specializzata nel trasporto pubblico

del gruppo Veolia Environment. Gestisce sia reti urbane che extraurbane su ferro e su gomma nonché reti marittime. Presente in 27 Stati (Europa, Nord e Sud America, Cina, India, Oceania), nel marzo scorso ha fondato insieme a Transdev la nuova società Veolia Transdev, primo operatore mondiale quale gestore di trasporto pubblico. Dell'intera flotta di mezzi a disposizione (60mila veicoli) gli autobus di Veolia sono 22.500, con un'età media contenuta a 8 anni. Il 70 per cento è costituito da veicoli Irisbus. Veolia Transdev conta su un organico di 119mila persone ed entrate per 8 miliardi di euro.

Da partner di lunga data, Veolia Transdev e Irisbus Iveco hanno unito le loro forze per sviluppare una versione specia-

le del Crossway intercity denominata Crossway HV, acronimo di High Value (Alto Valore). Progettato per venire incontro alle esigenze di mobilità europee che la società di trasporti francese intende garantire, il veicolo è caratterizzato da originali specifiche che aumentano la sua versatilità operativa e la sicurezza e assicurano un elevato livello di comfort a conducente e passeggeri.

BASE DI SICUREZZA

Basato sul Crossway da 12,8 metri, è equipaggiato con il Diesel Cursor 8 Euro 5 da 243 kW/330 cv tra 1.550 e 2.050 giri/min con coppia massima di 1.500 Nm tra 1.125 e 1.550 giri/min, associato a un cambio



I sedili del Crossway HV sono del tipo Lineo con cinture di sicurezza a scomparsa.

Il costruttore italiano vanta una presenza internazionale consolidata con una forte base europea

TRA GLI OBIETTIVI IL RAFFORZAMENTO NEL SEGMENTO INTERCITY



VYSOKÉ MÝTO - Nel 2010, Irisbus Iveco ha consuntivato entrate per 1,160 milioni di euro. Il Delfino può vantare una presenza internazionale consolidata con una forte base europea, fatta di siti produttivi, uffici commerciali e centri di ricerca e sviluppo. Nel 2010 il costruttore ha venduto a livello mondiale 6.519 veicoli, di cui il 35 per cento autobus del segmento intercity e coach, 32 per cento city bus, 26 per cento minibus e trucks derived e 7 per cento chassis.

Nel segmento city buses, Irisbus risultava alla fine dello scorso anno in seconda posizione con una quota di mercato del 18,8 per cento, che sale al 19 per cento negli intercity/coach dove mantiene la seconda posizione. Terzo gradino del podio invece per quanto riguarda i minibus, con una quota del 19,6 per cento. In Europa, Irisbus ha registrato nel primo trimestre 2011 una quota mercato pari al 16,3 per cento (la seconda più elevata) contro il 18,8 per cento dello stesso periodo dell'anno precedente. Le previsioni per l'intero 2011 indicano in oltre 7.500 unità la cifra complessiva dei volumi Irisbus nel Vecchio Continente, in diminuzione rispetto alle oltre 8mila unità del 2010. È evidente che il mercato europeo

degli autobus continuerà anche quest'anno a soffrire, soprattutto per quanto riguarda il segmento city buses. Irisbus conta comunque di incrementare la sua presenza nel segmento intercity in tutti i Paesi europei e, grazie al Magelys Pro, il marchio sta già crescendo nel segmento turistico. Senza contare che nell'ambito dei minibus, Irisbus è leader con i telai oltre le 5 tonnellate.

Sempre tenendo presente i dati del primo trimestre 2011, emerge la seconda posizione, con il 16,6 per cento di quota mercato, di Irisbus nel segmento intercity & coach europeo (3.107 le unità annuali stimate, l'8,5 per cento in meno rispetto alle 3.396 del 2010), la terza posizione con il 19,3 per cento nel segmento minibus e trucks derived (2.197 le unità 2011 preventivate, il 7,5 per cento in meno delle 2.376 del 2010), la seconda posizione con il 12,9 per cento tra i citybus (2.279 i volumi previsti nel 2011, il 2,7 per cento in meno delle 2.343 unità del 2010). Nel mercato europeo degli interurbani Irisbus ha consuntivato nel 2010 volumi per 8.200 unità: con una quota del 24 per cento è leader del mercato con i modelli Recreo (scuolabus), Crossway e Crossway LE (intercity), Arway (line mix) ed Evadys H (escursioni).

Dalla Repubblica Ceca un avamposto produttivo Irisbus Iveco nell'Est Europa

AL CENTRO DELL'OFFENSIVA INTERNAZIONALE

VYSOKÉ MÝTO - Situata a circa 150 km a est di Praga, Vysoké Mýto è situata nella Regione Pardubice. Alla città ceca è legata una storia motoristica che affonda le sue radici nel lontano 1895, quando l'imprenditore Josef Sodomka avvii in loco la produzione di veicoli. Al 1928 risale la realizzazione del primo autobus basato su telaio truck Skoda, marca automobilistica ceca. Il periodo che va dal 1928 al 1947 è contrassegnato da una grande produzione di carrozzerie d'auto. Sodomka e i suoi collaboratori costruiscono modelli per diversi marchi come Chevrolet, Fiat, la ceca Tatra, Lancia (l'Astura del 1934), Packard, Studebaker (la Dictator del 1934), Plymouth, Aero, Maybach. Il 1947 è l'anno dell'avvio della produzione dei bus della gamma 706 RO, che complessivamente furono costruiti in quasi 3.000 esemplari.

Il 1948 è un anno cruciale nella storia dell'azienda fondata da Josef Sodomka: la nazionalizzazione della società porta con sé il cambio del nome in Karosa. Dieci anni dopo l'avvio della produzione della famiglia di autobus 706 RO, costruiti in quasi 14.500 esemplari. Nel 1965 Karosa immette sul mercato la gamma SM: gli autobus prodotti saranno complessivamente 26.554. L'incremento della produzione porta alla decisione di costruire una nuova fabbrica, nel 1970. L'impianto ha una capacità di 14 veicoli al giorno. Nel 1981 viene avviata la produzione della gamma 700 con un totale di 37.164 esemplari prodotti. Gli anni più recenti della storia della Karosa sono caratterizzati da repentini cambiamenti.

Nel 1993, la società viene privatizzata: importanti azionisti sono Renault Veicoli Industriali con il 34 per cento e Berd con il 17 per cento (il 49 per cento rimanente è di proprietà di azionisti minori). Nel 1995 viene avviata la produzione della famiglia di autobus 900, che fino al 2006 saranno prodotti in un totale di 12.944 esemplari. Nel frattempo, altri eventi di importanza storica hanno nuovamente cambiato il volto della società: l'ingresso in Irisbus, a seguito della

fondazione nel 1999 della società paritetica tra Iveco e Renault Trucks; l'apertura della nuova linea di assemblaggio nel 2002 (la vecchia linea conclude il suo ciclo operativo con un totale di quasi 68mila veicoli prodotti); il cambio di assetto di Irisbus di cui nel 2003 diviene unica proprietaria Iveco. Dalle prime carrozze agli autobus passando attraverso le automobili: a Vysoké Mýto si è fatta un pezzo importante della storia della mobilità del Novecento; una storia che continua ancora oggi e che proseguirà nel futuro ancora sotto le insegne di Iveco. La consegna del Crossway numero 10.000



In alto, panoramica del grande complesso industriale di Vysoké Mýto. Sopra, parte della catena di montaggio.



è un traguardo che apre nuove significative prospettive di crescita e sviluppo.

Il vasto e moderno complesso produttivo di Vysoké Mýto si estende su una superficie di oltre 225mila metri quadrati. La fabbrica ceca è stata oggetto negli anni di un articolato piano di investimenti: nel decennio 2000-2010 sono stati spesi oltre 71 milioni di euro. Il risultato di questo massiccio intervento progressivo di miglioramento e affinamento delle strutture produttive è ben esemplificato dal moderno impianto di verniciatura in cataforesi.

Attualmente, la produzione di autobus riguarda le gamme Crossway e Crossway LE, Arway, Evadys H, Citelis. Nel 2011 la stima al rialzo del management Irisbus Iveco di Vysoké Mýto indica in 3.155 unità la produzione totale di veicoli, di cui 2.056 Crossway e 713 Crossway LE. Nel 2010, da Vysoké Mýto sono stati consegnati autobus a 510 clienti distribuiti in 28 Paesi. Il mercato di riferimento è la Francia con 1.031 unità, seguita da Repubblica Ceca con 248, Slovacchia con 237, Italia con 237, Danimarca con 106, Romania con 84, Germania con 79, Finlandia con 60, Benelux con 54, Norvegia con 52, Polonia con 33, Russia con 28. Altri clienti si trovano in Spagna, Albania, Israele, Gabon, Slovenia. Non solo Europa, ma anche Africa e Medio Oriente.

SOCIETÀ VEOLIA TRANSDEV IL CROSSWAY NUMERO 10.000

passo dopo passo



Il Crossway LE (Low Entry) City e Intercity è stato lanciato sul mercato nel 2007.

automatico Voith. Il Crossway HV è provvisto inoltre di una porta centrale allargata a 1,2 metri con pedana per il carico di una carrozzina per disabili, a cui è dedicato uno spazio a bordo, e 61 posti a sedere, di cui due sedili regolabili.

GRANDE PERSONALIZZAZIONE

I sedili sono del tipo Lineo prodotti da Irisbus, con cinture di sicurezza a scomparsa. L'allestimento interno dell'intercity è disponibile in tre combinazioni in accordo con il velluto Iridien, a seconda della scelta operata dalla rete Veolia Transdev in cui i veicoli vengono impiegati: grigio/rosso, grigio/arancio o grigio/blu. La sicurezza esterna è stata incre-

mentata grazie all'accoppiamento delle luci di emergenza con l'apertura delle porte, luci di stop addizionali e indicatori di cambio di direzione nella parte superiore del pannello posteriore, e strisce riflettenti sui lati e nel posteriore: il tutto aumenta notevolmente la visibilità notturna del veicolo.

A bordo, spiccano gli accorgimenti speciali sviluppati da Irisbus Iveco appositamente per Veolia Transdev: Riscaldamento a convettori su entrambi i lati; sistema di aria condizionata integrato (senza più bisogno di manutenzione sul tetto del veicolo); bagagliere basate su quelle del modello Arway con diffusore d'aria individuale, luci a LED di lettura individuali e pulsanti di richiesta stop. Le finestrature laterali sono colorate e dotate di doppi vetri.

In definitiva, con il Crossway HV Irisbus Iveco e Veolia Transdev hanno cercato di razionalizzare la progettazione del veicolo e il layout, al fine di soddisfare le esigenze operative del trasporto pubblico europeo di Veolia. A oggi, sono 200 gli ordini ricevuti per il Crossway HV. Le prime unità sono state consegnate a VTNI (Veolia

Transport Normandie Interurbain) a Rouen. Uno di questi Crossway HV è il 10millesimo prodotto da Irisbus Iveco nel suo stabilimento di Vysoké Mýto dal lancio della famiglia Crossway nel 2006. Oggi questa famiglia comprende le versioni Recreo, Crossway e Crossway LE (Low Entry) con lunghezze di 10,6 m, 12 m e 12,80 m, pianale normale o ribassato, motori Tector 6 da 264 e 300 cv o Cursor 8 da 330 o 380 cv, tre tipologie di cambio meccanico, automatico o robotizzato.

FRANCIA MERCATO DI RIFERIMENTO

Il Recreo, versione scuolabus del Crossway, venne anch'esso lanciato nel 2006 mentre l'anno dopo fu la volta del Crossway LE City e Intercity. Delle 10mila unità consegnate, 5.650 sono Crossway, 2.850 Recreo e 1.500 Crossway LE. Il mercato che finora ha più accolto il Crossway è la Francia con 5.200 unità, seguita dalla Slovacchia con 1.050, dalla Repubblica Ceca con 820, Italia con 810 e Germania con 440. In altri mercati sono andate le rimanenti 1.680 unità.

Le regole per ottimizzare il trasporto regionale interurbano secondo Irisbus Iveco e Veolia Transdev

IL VALORE COME STRATEGICA MISSION AZIENDALE

VYSOKÉ MÝTO - Il design del Crossway HV non è certo frutto del caso trattandosi di qualcosa di strettamente conforme al principio di analisi del valore che separa il valore percepito dal cliente da quello pagato da Veolia Transdev per un determinato servizio. Il servizio in questione connesso alla progettazione del Crossway HV è il segmento specifico del trasporto regionale interurbano, che è principalmente caratterizzato da viaggi con una durata media di circa 40 minuti, passeggeri pendolari che si spostano sul tragitto casa/lavoro, linee con un susseguirsi di fermate in media ogni 2 o 3 chilometri, viaggi con una quota di presenza di agglomerati urbani progressivamente più grandi, contratti che sempre più contengono obblighi per raggiungere un determinato risultato, con conseguenti penalità in caso di errori.

In questo contesto, i diversi attori che interagiscono con il veicolo hanno diverse aspettative, direttamente collegate all'accettazione di uno specifico "prezzo da pagare". I passeggeri vorrebbero, tra le altre cose, un posto assicurato per raggiungere la loro meta e svolgere il loro lavoro, un livello di comfort interno al mezzo che non sia completamente diverso dal consueto ambiente del loro veicolo personale (aria condizionata, luci di lettura, ecc.), un comfort di

guida che prevenga vibrazioni, urti e rumore. La società di trasporto si focalizza sul servizio impeccabile e sull'immagine positiva connessa al servizio di trasporto regionale interurbano. Il conducente punta su un posto guida professionale ed ergonomico, un veicolo affidabile e uno strumento di lavoro gratificante. Chi si occupa della manutenzione del mezzo richiede robustezza e affidabilità dei componenti, massima accessibilità e condizioni di lavoro in totale sicurezza, semplicità del piano di manutenzione, costi certi per i ricambi, standardizzazione dei processi di manutenzione.

Coloro che sono incaricati dell'organizzazione del servizio di trasporto hanno a cuore la soddisfazione delle esigenze di comfort dei passeggeri, la massimizzazione della disponibilità del mezzo, la sua versatilità di impiego, il controllo dei costi operativi, la rapida disponibilità del veicolo per nuovi mercati. Infine colui che si occupa dell'aspetto economico-finanziario: le performance in termini di prezzo del prodotto, la gestione efficiente della riallocazione della flotta a livello nazionale, la capacità di negoziare i requisiti richiesti nel tempo, massimizzare la redditività degli investimenti finanziari.

Tutte queste aspettative hanno portato Irisbus Iveco e Veolia

Transdev a una considerazione globale del valore dei veicoli che si fonda su alcuni elementi chiave: la percezione della qualità del livello di comfort del veicolo; il livello di equipaggiamento per soddisfare una serie di attività; il riutilizzo del veicolo in tutto il territorio, indipendentemente dalle condizioni climatiche e dalle caratteristiche topografiche; la minimizzazione dei costi d'esercizio e di manutenzione e la fornitura di condizioni di sicurezza per la manutenzione e le riparazioni, senza dimenticare la massima attenzione degli impatti ambientali. In secondo piano passano gli aspetti concernenti le performance meccaniche del veicolo che, tra l'altro, sono state limitate in termini di potenza.

Due esempi che soddisfano le aspettative: il sistema di riscaldamento con convettori a disposizione dei passeggeri mantiene in modo efficiente la temperatura all'interno dell'autobus ed è privo di manutenzione anche perché tra l'altro non si verifica alcun accumulo di polvere; il cambio automatico con cambio marcia computerizzato fornisce comfort dinamico (urti e vibrazioni) e minor rumore ambientale, controlla meglio i consumi di carburante grazie al migliorando delle prestazioni di guida, elimina la manutenzione e le riparazioni della frizione (costi e indisponibilità del veicolo).

VOITH TURBO / NUOVO CENTRO DI ECCELLENZA A CASTELLANETA IN PUGLIA

Paolo Altieri

CASTELLANETA - Mino Drago, quarantadue anni, è l'uomo che oggi sta dando un rinnovato impulso all'officina meccanica che porta il suo cognome in quel di Castellaneta e che fu avviata negli anni Sessanta da suo nonno Girolamo per essere poi consolidata da suo padre Francesco. Persona equilibrata, dai modi gentili che non ti aspetteresti da chi spesso si trova a dover mettere le mani anche su uno sporco e vecchio motore di un autobus, Mino Drago, che abbiamo incontrato sul finire di giugno nella moderna sede dell'officina (sorge su un'area di 10mila metri quadrati dei quali 3mila coperti e dove lavorano 17 collaboratori) sembra il ritratto della felicità, avendo appena concluso un'altra operazione che porterà nuova linfa all'attività dell'azienda e che è convinto viene a costituire un nuovo importante motore per l'ulteriore crescita di un'officina che lui gestisce da vero e competente imprenditore più che da semplice artigiano.

Nei tempi più recenti Mino Drago aveva già messo a segno delle frecce importanti, avendo ottenuto il mandato ufficiale



servizio. Anzi, ci siamo addirittura superati in quanto il banco prova Voith di cui ci siamo dotati è la versione più aggiornata esistente, non c'è alcun centro Voith che l'abbia ancora in dotazione, per cui possiamo a buon diritto affermare che per ora rappresentiamo il numero uno in Italia sulla strada dell'innovazione e del servizio Voith".

INTELLIGENZA IMPRENDITORIALE

All'incontro con Mino Drago è presente anche Armin Rieck che ci conferma l'esattezza dell'affermazione del nuovo partner, aggiungendo che l'investimento operato dall'Officina Drago è un ulteriore esempio del dinamismo delle aziende del Sud Italia proiettate verso uno sviluppo consapevole e intelligente. "Devo anche sottolineare - spiega - che la struttura guidata da Mino Drago vanta un team giovane, ben preparato, sempre in continuo addestramento presso la nostra sede di Reggio Emilia, il che è una vera garanzia per i lavori di diagnosi e riparazione dei cambi degli autobus delle aziende di trasporto pubblico locale ma anche per i clienti di autobus turistici o di veicoli in-

ANCHE L'OFFICINA DRAGO

Nell'intento di incrementare sempre di più l'offerta del cambio automatico per gli autobus del trasporto pubblico locale, ma senza trascurare anche l'offerta e i servizi legati al prodotto Retarder, Voith Turbo ha arricchito i suoi centri di assistenza con una nuova collaborazione, questa volta con l'Officina Drago di Castellaneta, una realtà estremamente dinamica, passata attraverso la gestione di tre generazioni, che hanno fatto maturare tra i collaboratori dell'azienda pugliese un vero e proprio Dna sotto il profilo della conoscenza dell'autobus e delle relative problematiche in fatto di assistenza e riparazione.

per l'assistenza e la riparazione prima della Evobus, poi della ZF Friedrichshafen, colossi mondiali il primo con gli autobus Mercedes-Benz e Setra, il secondo per la componentistica e in particolar modo per le trasmissioni. Ma il giovane imprenditore pugliese, al quale il nonno Girolamo e il papà Francesco hanno trasferito il Dna tutto intero per il mondo dell'autobus, una passione e una competenza che è anche patrimonio di tutti i collaboratori dell'Officina Drago, ha voluto qualificare ulteriormente la sua azienda puntando al mandato ufficiale di un altro "nome" importante nel settore dell'autobus, ovvero Voith Turbo, altro colosso tedesco specialista in cambi automatici e sospensioni indipendenti per autobus urbani e interurbani oltre che in Retarder, compressori e turbocompressori per autobus turistici e veicoli industriali.

UN ALTRO SFIDA VINTA

Ed ecco i primi contatti già cinque anni fa con la filiale italiana di Voith Turbo a Reggio Emilia e segnatamente con il suo Direttore Divisione Strada Armin Rieck. Contatti che sono diventati stringenti negli ultimi dodici mesi e che hanno portato finalmente in giugno Mino Drago a esporre sull'elegante edificio dell'officina anche il prestigioso marchio

Voith. "Sì, sono davvero contento - afferma il giovane titolare dell'Officina Drago - che sia giunta a conclusione anche questa collaborazione con Voith. Si tratta di un marchio di prestigio che le aziende di trasporto pubblico locale in tanta parte dell'Italia conoscono bene e apprezzano, e che dunque anche nel territorio di

mia competenza, la Puglia, la Basilicata e propaggini della Campania e della Calabria, può gradualmente ramificarsi consentendoci di estendere ulteriormente la nostra attività. Un esempio: da poco tempo l'azienda di trasporto pubblico di Taranto ha acquistato dall'azienda di Cagliari 20 autobus equipaggiati con cambi au-

tomatici Voith. Questo significa già del nuovo lavoro per noi sotto il profilo dell'assistenza e della fornitura dei relativi ricambi ufficiali Voith".

"In ogni caso - prosegue - fa parte del nostro abituale modo di agire il cercare sempre nuove opportunità di lavoro, spinti anche dal successo crescente che la nostra attività ha regi-

strato nei tempi più recenti. Per cui abbiamo valutato e poi creduto nella proposta che Voith Turbo ci ha voluto fare e alla fine abbiamo deciso di affrontare il necessario e importante investimento per acquistare le attrezzature Voith indispensabili non solo per ottenere il mandato ma per garantire alla clientela la migliore qualità del

districati che utilizzano il Retarder Voith".

La struttura dell'Officina Drago, che nel 2010 ha realizzato un fatturato di 3 milioni di euro e che nel 2011 dovrebbe registrare un incremento di un altro 10 per cento, è suddivisa in vari reparti dove operano 13 dipendenti, ognuno con una specifica competenza tecnica, ai quali si aggiungono i 3 collaboratori del magazzino ricambi che preparano il materiale con consegna gratuita ai clienti. Per l'assistenza in loco alle aziende di trasporto pubblico - tra i clienti ci sono l'Amat di Taranto, le Ferrovie Sud Est di Bari e le Ferrovie Appulo Lucane di Matera - opera una flotta di 5 veicoli attrezzati alla bisogna. "Prevediamo - dice Mino Drago - che l'attività legata al marchio Voith possa rappresentare il 30 per cento del nostro fatturato. Ma speriamo di fare ancora meglio. Lavorando bene con i clienti e visto le attrezzature innovative per prove e collaudo del componente che abbiamo acquistato, siamo davvero fiduciosi. Abbiamo già sondato il territorio. Dai primi contatti che abbiamo avuto con le varie aziende di TPL abbiamo capito che sono disponibili a seguirci. Credevamo in questa operazione e l'abbiamo fatta. L'avessimo deciso prima della crisi avremmo speso di meno. Ma siamo contenti che finalmente possiamo partire. La nostra



Armin Rieck, Direttore Divisione Strada di Voith Turbo Italia, e Mino Drago, titolare dell'omonima officina.

specializzazione sta proprio nella parte idraulica e nei cambi automatici per cui l'investimento pur oneroso, rapportato al lavoro che si potrà sviluppare, è pienamente giustificato. Non solo, ma insieme a Voith abbiamo studiato la strategia che ci deve accompagnare nel lavoro. Abbiamo studiato il business plan che ci prospetta un futuro migliore per quanto riguarda la diffusione dei cambi Voith in questa zona d'Italia ma anche per sviluppare altri prodotti Voith della divisione strada".

"Officina Drago - interviene Armin Rieck - con la qualità delle attrezzature acquistate si propone oggi come tra i più qualificati partner di Voith. Ce l'avevamo da tempo nel mirino e oggi finalmente è entrato a far parte del mondo Voith. È pur vero che in Puglia, a Bari, abbiamo un altro degli otto partner che costituiscono la nostra rete specializzata in Italia, ma voglio ricordare che noi come Voith non abbiamo mai imposto restrizioni di area o di zona ai nostri partner per cui anche l'Officina Drago può muoversi a suo piacimento, anche in Valle d'Aosta o Trentino. Ciò che conta per Voith è che i clienti possano servirsi del miglior servizio possibile. Ai nostri centri diamo in partenza gli stessi mezzi e le stesse opportunità, pretendiamo e monitoriamo pe-



sporto pubblico cerchiamo di instaurare un rapporto diretto. Sono poi i nostri centri che offrono questi servizi e che quindi trasformano i contratti in prestazioni".

AUTOBUS SENZA SEGRETI

Se oggi, con l'ulteriore collaborazione con Voith, il futuro dell'Officina Drago è già delineato, la voglia di fare di Mino Drago non conosce sosta: "Siamo specializzati in riparazioni meccaniche in genere e dunque per noi motori, cambi, idroguida, componentistica, aria condizionata, il settore dell'autobus al 100 per cento non hanno segreti. Siamo in grado di fornire al cliente un global service. Ci mancava la collaborazione ufficiale con un marchio di pneumatici. L'abbiamo definita proprio in questi giorni con un accordo con Bridgestone. Ma non ci fermeremo qui. Il prossimo passo sarà quello che ci legherà a un costruttore di veicoli industriali, settore nel quale crediamo molto e che nel nostro territorio di competenza è parecchio dinamico. Se abbiamo investito in piena crisi mentre tutti gli altri stavano fermi ad aspettare che le acque si calmassero, a maggior ragione vogliamo credere di essere pronti ad accettare nuove sfide per quando il

TRA I FIORI ALL'OCCHIELLO

rò un comportamento commercialmente corretto. Sta poi alla clientela scegliere chi meglio risponde alle sue esigenze, chi sa garantire il migliore servizio in termini di qualità, di formazione, di attrezzature, nella capacità di investire nel marchio Voith anche per sviluppare il proprio lavoro in officina. Quindi, più punti di assistenza efficienti abbiamo a disposizione, più consentiamo ai nostri prodotti di diffondersi. E dunque il grande investimento operato da Drago non fa che confermare la forte crescita dei prodotti Voith anche nel Sud dell'Italia".

FATTURATO IN CRESCITA

Mino Drago fa un'altra considerazione importante. "Essendo la nostra attività orientata sul lavoro come fornitore nel settore del trasporto pubblico locale, sotto un certo profilo ci possiamo ritenere fortunati. E mi spiego. Nonostante il periodo di recessione e di crisi congiunturale di questi ultimi anni, gran parte delle aziende che serviamo non hanno ritenuto opportuno tagliare i costi o i km, così abbiamo mantenuto uno standard di fatturato che è stato sempre in crescita. Anche le previsioni per gli anni futuri sono abbastanza incoraggianti e questo perché la Puglia è una delle poche regioni virtuose dal lato dei trasporti, con le gran parte delle aziende pubbliche che hanno saputo mantenere i conti in ordine senza sfiorare i bilanci e dunque sanno e possono programmare il rinnovo dei parchi. È questa situazione che ci ha spinto a investire per impegnarci sempre meglio nel nostro lavoro".

"Naturalmente - osserva Rieck - non ci fermiamo ad ammirare la bella Officina Drago. I prossimi passi vedran-

no l'organizzazione di eventi tipo Porte Aperte o Truck Day qui nella vicina area di sosta dove affluiscono mille camion ogni giorno. Saranno le occasioni per incontrare i camionisti, spiegare i benefici del Retarder Voith e premiare quelli che già lo utilizzano. Mino Drago si impegnerà anche in eventi che consentano di fare informazione ai responsabili delle aziende di trasporto pubblico, sulle problematiche del settore dal punto di vista della gestione e dei costi d'esercizio ma anche sulle nuove opportunità che maturano come il commercio dell'autobus usato. Dispiace comunque che a livello nazionale il mercato degli autobus per il Trasporto Pubblico Locale è ancora in grave difficoltà. Quest'anno non si

andrà oltre i 1.100 autobus urbani e interurbani e le gare continuano a latitare".

Orgoglio e vanto dell'Officina Drago è il banco prova Voith, frutto della più recente evoluzione e che per ora il primo esemplare installato in un centro specializzato di assistenza Voith. Esso consente di rilevare i valori e di effettuare prove elettroniche ed elettroidrauliche del cambio, a partire dalla prima generazione (Dywa2) fino all'ultima generazione (Dywa5), con una garanzia assoluta finale da proporre al cliente sulla normale base di 12 mesi ma che può essere portata a 18 e anche a 24 mesi, con un vantaggio in più per il cliente, in quanto i costi di revisione rimangono invariati. "Questa attrezzatura - afferma

Mino Drago - ci pone all'avanguardia come officina e come partner Voith. E non è nemmeno un dettaglio che questo primato sia una conquista di una officina del Sud Italia".

PACCHETTI DI SERVIZI

Essere partner ufficiale Voith significa per l'Officina Drago impegnarsi e fare business anche con i pacchetti di servizi per l'assistenza sul cambio automatico. Che parte dal ricambio e dal lubrificante originale Voith fino all'osservazione completa dello stato del cambio. "In questo modo - specifica Drago - siamo in grado di fornire al cliente anche la storia della gestione dell'autobus con quel cambio e di con-

seguenza dare alle aziende consigli competenti sotto il profilo dei consumi, delle emissioni, dello stile di guida dell'autista, con la possibilità di ridurre i costi d'esercizio del 4-5 per cento. Altri pacchetti riguardano sistemi elettronici per ottimizzare la gestione del parco mezzi o per monitorare l'autobus a distanza con interventi in tempo reale, o per adattare l'uso del cambio alla topografia del posto dove opera l'autobus, grazie a un sofisticato software che informa la centralina su quale altitudine si trova l'autobus, quale carico porta, quale potenza viene richiesta dall'autista per gestire la cambiata delle marce nel modo migliore". "Noi - aggiunge a tal proposito Armin Rieck - con le aziende di tra-

mondo del trasporto passeggeri e merci dovesse, come è augurabile, rimettersi sulla strada della ripresa e della crescita. Per ora l'obiettivo principale è quello di soddisfare al meglio la nostra clientela e lavorare per acquisirne di nuova, andando anche fuori dal nostro territorio. La sede di Castellana, magari ampliata, deve proporsi sempre più come centro logistico, dove accentrare gran parte di tutte le lavorazioni mentre per le esigenze dei clienti più lontani contiamo di organizzare un servizio a casa loro ancora più rapido e efficiente, anche per quanto riguarda la fornitura dei ricambi originali. Con Voith ci siamo aperti un'altra nuova strada. Intendiamo percorrerla con ferrea determinazione".



L'avanzato banco prova Voith consente di rilevare i valori e di effettuare prove elettroniche ed elettroidrauliche del cambio con una garanzia assoluta finale per il cliente.

DAIMLER BUSES / SEMPLICI CONCETTI ALLA BASE DI AUTOBUS DALLA VISIONE PAN-EUROPEA

Il bus di domani è già qui

Nel corso di un convegno alla fiera bus di Brema si è fatto il punto sul progetto EBSF. Obiettivo: una cabina di guida ottimizzata per uno standard europeo e non solo: innovative comunicazioni ai passeggeri per ottimizzarne i flussi, con luci e monitor. I primi test dimostrativi su un Mercedes-Benz Citaro G.

Paolo Romani

BREMA - Rosso significa aspettare, verde significa via libera ai pedoni: un concetto semplice, banale. Eppure è l'idea base del bus del futuro. Un'idea che consentirà di ottimizzare i flussi di passeggeri sia all'interno che all'esterno del bus. In termini semplici, si tratta di un sistema che utilizza "voci illuminate", che porta rapidamente e chiaramente a dire ai passeggeri da dove possono entrare e uscire. Questa è solo una delle tante idee generate come parte dell'EBSF (European Bus System of the Future), progetto di trasporto al centro di un dibattito alla fiera bus di Brema. Il convegno, organizzato dai partner del progetto EBSF insieme con l'UITP (Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico) e il VDV (Associazione tedesca operatori del trasporto), ha esaminato le attività in corso di questa ricerca dell'UE e i progetti di dimostrazione, con particolare attenzione al sub-progetto EBSF a Bremerhaven. Oltre a considerare gli approcci teorici, la conferenza ha preso in esame anche le soluzioni che sono già state attuate, come il veicolo dimostratore basato su un Mercedes-Benz Citaro, dotato di una cabina di guida dalla visione pan-europea, ovvero ergonomicamente ottimizzata per l'autista del bus di tutta Europa.

SISTEMA EUROPEO DEL FUTURO

EBSF (European Bus System of the Future) è il più grande progetto di trasporto su strada sostenuto dalla Commissione europea fino a oggi. Esso è concepito come un generale progetto di ricerca in rete per la progettazione e lo sviluppo di un innovativo sistema di alta qualità europea degli autobus

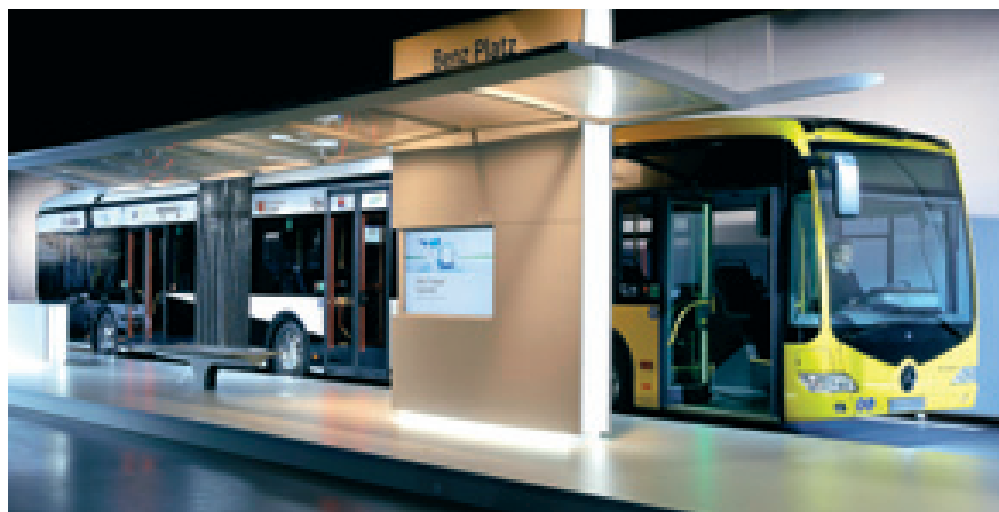


Innovativi sistemi di comunicazione visiva: verde significa che i passeggeri possono entrare da quella porta, rosso indica il contrario.

del futuro. L'obiettivo di EBSF è dimostrare il potenziale di una nuova generazione di servizi urbani, con un focus particolare su un approccio integrato dei sistemi (veicoli, infrastrutture, tecnologie, funzionamento), che prende in considerazione le esigenze dei passeggeri di tutte le età. I risultati e le soluzioni tecniche di questi progetti sono attuati nei cosiddetti "Use Cases" (progetti di dimostrazione) e testati in operazioni giorno per giorno. Un totale di sette progetti dimostrativi sono in programma in sette città europee. Un veicolo dimostrativo è ora in funzione in un sistema di bus di trasporto di Bremerhaven e un altro progetto di dimostrazione - con la cabina di guida

ergonomicamente ottimizzata per il conducente di autobus europeo - è disponibile per viaggi virtuali presso l'Istituto Fraunhofer-IVI di Dresda.

L'autista ha un posto di particolare importanza in un autobus. L'obiettivo del progetto per la cabina di pilotaggio di un autobus ergonomicamente ottimizzato per l'autista europeo è quindi quello di prendere in considerazione questo fattore umano, stabilendo gli stessi parametri ergonomici per il posto di lavoro del conducente in tutte le città europee, com'è stato fatto ad esempio in Germania con le 234 linee guida VDV. Oltre agli aspetti ergonomici, svolgono un ruolo fattori come le esigenze personali del conducente, le



Dimostrare il potenziale di una nuova generazione di servizi urbani: a ciò punta il progetto EBSF.



Un sistema d'identificazione del sedile con le luci sopra i sedili è destinato a controllare i flussi dei passeggeri lungo i corridoi. Un utile strumento per verificare la disponibilità di posti a bordo.

considerazioni di sicurezza e conformità alle normative europee. "La cabina di guida del conducente così come la conosciamo - ha dichiarato Helmut Warth, coordinatore del progetto EBSF per Daimler Buses - è stata completamente rivista e ridisegnata. Nello studio presentato, praticamente tutti i componenti possono essere adattati alle esigenze individuali, sia il cruscotto stesso, il volante o il driver di sistema di sospensione del sedile. Solo in questo modo possiamo garantire lo stesso comfort di guida e lo stesso comfort di lavoro in cabina considerando tutti i vari fattori fisiologici: autisti grandi o piccoli, maschi o femmine".

Come parte del progetto EBSF, gli sviluppi in cabina di guida del conducente di nuova concezione sono attualmente in fase di test e valutati con test driver a Roma, Dresda e a Göteborg presso l'Istituto Fraunhofer-IVI di Dresda. In questa serie di test, i driver selezionati devono assolvere viaggi virtuali su rotte attraverso il servizio di

Dresda e di Roma in un simulatore 3D. Questi test nel simulatore di guida dovrebbero essere completati entro quest'estate. Il personale di progetto quindi nutre la speranza che i risultati dettagliati sapranno stabilire se e quali delle caratteristiche della cabina di guida pan-europea possano essere trasferite alla cabina di guida di un driver dallo standard europeo.

PASSENGER INFORMATION

Uno dei veicoli di prima dimostrazione si basa su un autobus articolato Mercedes-Benz Citaro. Questo veicolo incorpora idee dal sub-progetto in questione con i sistemi di informazione passeggeri. Esternamente, le linee rettilinee del Citaro sono molto differenti dal bus urbano convenzionale, così come la vernice e le caratteristiche del progetto aggiuntivo. Le porte illuminate sono le prime caratteristiche per attirare l'attenzione. Appositamente progettati, gli elementi d'illuminazione

a LED mostrano ai passeggeri la strada a bordo del bus quando il mezzo si avvicina alla fermata. Verde significa che possono entrare da una parte, mentre il rosso significa che quella porta non va utilizzata per l'imbarco.

Gli sviluppatori sperano che questo colore controllabile che codifica la porta permetterà ai flussi di passeggeri di essere guidati in modo più specifico e rapido. L'obiettivo è quello di evitare gli "ingorghi" nelle zone della porta che spesso si verificano sulle linee scolastiche o alle fermate degli autobus molto frequentate nei periodi di picco. I pittogrammi chiari sulle finestre laterali sono anche molto evidenti. Essi consentono ai passeggeri di vedere a colpo d'occhio le caratteristiche tecniche che possono aspettarsi di trovare a bordo: WLAN, GPS e prese da 230 V.

Mentre due monitor LCD da 58 centimetri esternamente allineati a una porta informano i passeggeri sul percorso e le fermate dell'autobus prima ancora che a bordo, quattro monitor all'interno eseguono la stessa funzione. Inoltre, essi mostrano le connessioni con altre linee, le deviazioni, i tempi d'attesa in tempo reale e, quando opportuno, le informazioni culturali, politiche e degli affari. La visualizzazione sullo schermo è adatta anche ai passeggeri anziani e non vedenti grazie a un sistema sonoro. Un sistema d'identificazione del sedile con le luci sopra i sedili è destinato a controllare i flussi dei passeggeri lungo i corridoi. Grazie a

queste, è possibile da qualsiasi posizione vedere se ci sono ancora posti disponibili nelle aree retro del bus. Un concetto logico di colore indica la strada: verde significa che la sede è disponibile, il rosso significa che è occupata. Ciò riduce il tempo dedicato alla ricerca di un posto, e il giro che ciò comporta. Anche i passeggeri senza un sedile possono viaggiare in modo confortevole grazie ad apposite superfici imbottite.

Il Citaro è stato consegnato all'autorità di trasporto di Bremerhaven alla fine di aprile, e ora deve dimostrare in pratica le sue idee di lavoro giorno per giorno, nel servizio regolare. Bremerhaven è l'unica città della Germania che partecipa al progetto quadriennale EBSF, mentre altri veicoli di dimostrazione entreranno in servizio a Madrid, Parigi, Rouen, Roma, Göteborg e Budapest. 48 partner di progetto costituiti da produttori, fornitori, operatori, enti, ricercatori e consulenti accompagnano il progetto, iniziato nel 2008.



Lothar Holder (a destra), Direttore vendite per gli autobus Setra di EvoBus, riceve da Sascha Böhnke, redattore di Busfahrer, il premio "Miglior autobus" per la categoria dei veicoli turistici.

Da sinistra, Roberto Magrini, il vincitore della classifica generale del Setra Grand Prix, al primo posto anche nella classifica individuale "Prova di abilità", e Lothar Holder.

SETRA / C'È UN ITALIANO IN VETTA ALLA CLASSIFICA DEL NONO SETRA GRAND PRIX

Nils Ricky

STOCCARDA - Ha una marcia in più e l'ha dimostrato sul campo, precisamente sul circuito del Nürburgring. Roberto Magrini, autista delle Autolinee Cardinali, storica azienda del trasporto pubblico locale di Fermo, si è aggiudicato il 9° Setra Grand Prix, organizzato dal marchio Daimler di Ulm in occasione del 60° anniversario. Al secondo posto si è classificato Johannes Backes della Nikolaus Backes di Weiskirchen e al terzo Jan-Erik Block della Alfred Block Omnibusbetrieb di Husum. È stato eletto anche il migliore tra i giovani autisti. Arlette Zügel dell'azienda svedese Omnibusverkehr Zügel di Wüstenrot ha conquistato il titolo nella competizione femminile, raggiungendo la 48a posizione nella classifica generale dei conducenti. Una novità di quest'anno riguarda la classifica generale delle nazioni, che vede la Danimarca davanti a Italia e Austria.

Anche quest'anno 120 autisti di autobus provenienti da tutta Europa e dagli Usa si sono messi alla prova su invito del marchio Setra, con l'obiettivo di dimostrare, sul circuito dell'Eifel, abilità e sicurezza nella guida, oltre che la sensi-

Ecco gli autisti migliori

bilità necessaria per una gestione economica dell'autobus. In occasione della premiazione Lothar Holder, Direttore vendite per gli autobus Setra di EvoBus, ha ringraziato tutti i partecipanti per l'impegno e la correttezza profusi: "Per due giorni la famiglia Setra - ha dichiarato l'alto manager della Casa di Ulm - ha voluto mettere la figura del conducente al centro del proprio interesse. Sono lieto che il Setra Grand Prix sia diventato ormai da tempo anche una piattaforma informativa di cui gli autisti di tutta Europa e degli Usa possono usufruire per uno scambio".

Per l'anniversario Setra ha introdotto alcune innovazioni. Per esempio, la gara ha avuto inizio con un'esercitazione notturna. Inoltre, per la prima volta si è svolta una competizione tra giornalisti: i redattori specializzati hanno dovuto eseguire, in forma ridotta, alcune esercitazioni previste per i partecipanti. Al termine della manifestazione, i 300 organizzatori e partecipanti hanno formato sul circuito il numero 60

dell'anniversario Setra, mentre 25 autobus hanno dato forma al motivo del marchio di autobus.

Nel corso della premiazione è stato conferito un premio anche al marchio Setra. Sascha Böhnke, redattore di "Busfahrer", ha consegnato a Lothar Holder il trofeo "Miglior auto-

bus" assegnato dai lettori per la categoria dei veicoli turistici. Oltre mille autisti hanno preso parte al sondaggio indetto dalla rivista specializzata di Monaco, attribuendo il massimo gradimento al modello S 416 GT-HD della nuova gamma ComfortClass 400 Setra. I criteri adottati dalla redazione per

l'assegnazione dei voti comprendevano aspetto, design, attrattiva, innovazione, caratteristiche di sicurezza, qualità della lavorazione, posto di guida per l'autista, manovrabilità, comportamento su strada, comfort dei passeggeri e visibilità dell'autista verso l'esterno e verso l'interno.



Lothar Holder (a sinistra) premia Arlette Zügel, vincitrice della categoria Classifica generale donne.

“

Roberto Magrini, driver dell'azienda di autoservizi Cardinali, ha avuto la meglio su 120 partecipanti, che al momento delle premiazioni insieme agli organizzatori hanno formato il numero dell'anniversario del marchio: 60. Il modello S 416 GT-HD "Miglior autobus".



Venticinque autobus hanno ricreato attraverso un'abile coreografia composta il motivo del marchio Setra, mentre i trecento partecipanti e organizzatori del Setra Grand Prix 2011 hanno formato il numero 60 dell'anniversario della Casa tedesca del gruppo Daimler.

I RISULTATI DEL SETRA GRAND PRIX 2011

CLASSIFICA GENERALE

- | | | |
|--------------------|-----------------------------|----------|
| 1. Roberto Magrini | Cardinali Giancarlo | Italia |
| 2. Johannes Backes | Nikolaus Backes | Germania |
| 3. Jan-Erik Block | Alfred Block Omnibusbetrieb | Germania |

CLASSIFICA GENERALE DONNE

- | | | |
|------------------|----------------------|----------|
| 1. Arlette Zügel | Omnibusverkehr Zügel | Germania |
|------------------|----------------------|----------|

CLASSIFICA INDIVIDUALE GUIDA ECONOMICA

- | | | |
|---------------------|-----------------|----------|
| 1. Vernons Kiesners | A/S Nordeka A/S | Lettonia |
|---------------------|-----------------|----------|

CLASSIFICA INDIVIDUALE PROVA DI ABILITÀ

- | | | |
|--------------------|---------------------|--------|
| 1. Roberto Magrini | Cardinali Giancarlo | Italia |
|--------------------|---------------------|--------|

CLASSIFICA INDIVIDUALE GUIDA SICURA

- | | | |
|---------------------|-----------------------------------|----------|
| 1. Patrick Harnisch | Omnibusreisen Werner Schneider KG | Germania |
|---------------------|-----------------------------------|----------|

AUTISTA PIÙ COOL

- | | | |
|------------------|-----------------|----------|
| 1. Reiner Rostek | Hülsmann Reisen | Germania |
|------------------|-----------------|----------|

MIGLIOR GIOVANE AUTISTA

- | | | |
|-------------------|-----------------------------|----------|
| 1. Jan-Erik Block | Alfred Block Omnibusbetrieb | Germania |
|-------------------|-----------------------------|----------|

CLASSIFICA GENERALE NAZIONI

- | |
|--------------|
| 1. Danimarca |
| 2. Italia |
| 3. Austria |

SOLARIS / PRIMA CONSEGNA DI UN'UNITÀ TRAMINO DESTINATA AL TRASPORTO URBANO DI POZNAN

In tram è più bello

Dopo due anni di test pratici arriva il tram a pianale ribassato destinato a rendere più moderna e vivibile una delle città che ospiteranno il Campionato europeo di calcio 2012.



Marco Chiniò

BOLECHOWO - Solaris ha consegnato la prima unità prodotta del tram a pianale ribassato Tramino. L'azienda di trasporto pubblico Poznan City Transport riceverà 45 unità di veicoli articolati con ruote convenzionali a carrelli. Essi offrono spazio per 229 passeggeri e sono progettati per l'imbarco rapido e il flusso di passeggeri senza ostacoli. La produzione dei tram Solaris Tramino si

basa su due siti ubicati nella regione del Greater Poznan, nella Polonia occidentale lungo il fiume Warta.

Solaris ha consegnato il primo dei 45 tram a pianale ribassato Tramino per Poznan City Transport nel corso di una cerimonia alla presenza dei rappresentanti politici locali. Si tratta del primo volume di produzione Tramino, dopo una serie di test pratici che sono iniziati nel 2009. Poznan City Transport ha ordinato 40 Solaris Tramino nel novembre

2009, con opzioni per altri 20 veicoli. Di questi, una prima opzione per cinque veicoli è stata convertita in un ordine definitivo. Tutti i Tramino saranno consegnati in tempo per il Campionato europeo di calcio 2012, di cui Poznan è una città ospitante. Con i suoi nuovi tram Solaris, il trasporto pubblico di Poznan intende soddisfare e superare le aspettative dei visitatori internazionali.

"I passeggeri che viaggiano a Poznan sul Tramino Solaris -

ha detto il fondatore di Solaris Krzysztof Olszewski alla cerimonia del passaggio delle consegne - potranno godere di uno dei tram a pianale ribassato più moderni d'Europa".

Il Tramino Solaris è un tram articolato al cento per cento a pianale ribassato, con i tradizionali carrelli a ruote, disponibile in diverse lunghezze e caratteristiche. La città di Poznan ha scelto veicoli a trasporto uni-direzionale, lunghi 32 metri per 2,4 metri di larghezza. La struttura dei veicoli di



Comandi e strumentazione a bordo del Solaris Tramino.

Poznan è divisa in cinque sezioni: tre sezioni sono in movimento sui carrelli, mentre le restanti due sezioni sono sospese in mezzo. L'altezza da terra è pari a 350 mm sopra il ferro, per salire a 480 mm ai carrelli. Non ci sono passaggi all'interno del salone passeggeri.

Tutti dotati di aria condizionata, i Tramino per Poznan trasportano fino a 229 passeggeri, 48 dei quali seduti. Sono inoltre forniti cinque sistemi di ancoraggio per carrozzelle. I sedili laterali posti su binari flessibili permettono di modificare rapidamente la disposizione dei posti a sedere in caso di mutate esigenze operative. Per agevolare il rapido flusso dei passeggeri, i serramenti esterni sono più ampi del solito, tra cui quattro porte a due ante da 1.500 millimetri. La navata di larghezza minima all'interno del veicolo è molto spaziosa: 750 mm. Uno spazio polivalente davanti alle prime porte doppie è disponibile per i passeggeri con passeggini e sedie a rotelle. Con un peso del veicolo senza passeggeri pari a 39,5 t (a pieno carico 56 t), i Solaris Tramino per il trasporto urbano di Poznan viaggiano ad una velocità massima compresa tra i

70 e gli 80 km/h.

I passeggeri possono acquistare i biglietti presso due distributori automatici di biglietti all'interno del veicolo. Schermate di informazioni interne mostrano le prossime tappe, nonché informazioni sul percorso, mentre i display di destinazione al di fuori sono stati progettati per offrire una buona leggibilità da distanze maggiori. Secondo una consolidata tradizione di Poznan, il numero del tram viene mostrato anche su un display rotondo sul tetto del Tramino. La cabina ergonomica è dotata di due schermi touch reattivi, che mostrano nel contesto specifico le funzioni pertinenti al conducente. Non solo: i livelli di accesso protetti vengono utilizzati anche dal personale di manutenzione per facilitare la diagnostica del veicolo e l'impostazione dei parametri.

I telai in acciaio sono prodotti a Sroda Wielkopolska, dove una forza lavoro di 120 persone, lavorando su due turni, completa le scocche per un Tramino a settimana. L'assemblaggio finale e lo start-up sono svolti in una fabbrica di 5.600 mq a Poznan, dove sono impiegati 250 dipendenti.

IRISBUS IVECO / 82 autobus consegnati all'Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi

L'ABRUZZO VIAGGIA CON IL DELFINO

I nuovi veicoli, tutti a bassissimo impatto ambientale con emissioni al di sotto dei severi limiti EEV sono 65 Crossway 12 metri con capacità di 55 posti, 15 Citelis 12 metri per 95 passeggeri e 2 Citelis 18 metri da 153 passeggeri. Andranno a sostituire altrettanti mezzi Euro 0, con notevoli benefici per l'ambiente, oltre a un significativo risparmio nei consumi e nel comfort di bordo.

VASTO - Circoleranno presto sulle strade abruzzesi gli 82 autobus Irisbus Iveco entrati nella dotazione dell'Arpa, ovvero le Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi, la principale azienda di trasporto pubblico regionale in Abruzzo, con sede a Chieti. La cerimonia di consegna è avvenuta a Vasto, presso la sede della concessionaria Irisbus Iveco Tessitore Spa. Alla cerimonia di consegna hanno partecipato Giovanni Chiodi, Presidente della Regione Abruzzo, Giandomenico Morra, Assessore regionale ai trasporti, Massimo Cirulli e Michele Valentini, rispettivamente Presidente e Direttore Generale Arpa Spa.

Nel dettaglio, l'elenco dei nuovi moderni veicoli, tutti a bassissimo impatto ambientale con emissioni al di sotto dei severi limiti EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle), comprende: 65 Crossway Diesel 12 metri con capacità di 55 posti, motore Iveco Cursor 8 da 280 kW/380 cv, cambio ZF meccanico per 53 veicoli o automatico per i restanti 12, sistema ABS, ASR (antipattinaggio ruote), EBS (frenatura elettronica con riduzione della distanza di frenata) ed ESP; 15 Citelis Diesel 12 metri, con capacità massima di trasporto di 95 passeggeri con 35 posti a sedere, 58 in piedi e 1 posto per disabili su sedia a rotelle, oltre al posto autista, rampa manuale per l'accesso disabili, motore Iveco Cursor 8 da 213 kW/290 cv, cambio automatico ZF, sistemi ABS e ASR; 2 Citelis Diesel 18 metri, con capacità massima di trasporto di 153 passeggeri con 47 posti a sedere, 104 in piedi e 1 posto per disabili su sedia a rotelle, oltre al posto autista, rampa manuale per l'accesso disabili, motore Iveco Cursor 8 da 280 kW/380 cv, cambio automatico ZF, ABS e ASR.

Tutti gli autobus sono personalizzati con i colori e i loghi aziendali in vernice metallizzata antigraffiti e sono dotati d'impianto di climatizzazione per passeggeri e autista, doppi cristalli, sistema Tv a circuito chiuso, cartello indicatore anteriore, emettitrice automatica di biglietti e sistema di spegnimento automatico degli incendi. A testimonianza dell'impegno ecologico di Arpa, gli 82 veicoli consegnati andranno a sostituire altrettanti mezzi Euro 0, con notevoli benefici per l'ambiente, oltre a un significativo risparmio nei consumi e nel comfort di bordo grazie

al miglioramento della rumorosità e delle vibrazioni.

La storia della concessionaria Tessitore inizia a metà degli anni Sessanta. Nel 1965 nasce la Società Enrico Tessitore e F.lli Snc, concessionaria Fiat auto e veicoli industriali, che dieci anni dopo diventa concessionaria Iveco-Fiat auto e autobus. Nel 1989 si trasforma in Enrico Tessitore e Figli Snc, concessionaria Iveco veicoli industriali e autobus mentre nel 1994 diventa Tessitore Spa sempre in qualità di concessionaria

Iveco veicoli industriali e autobus.

La concessionaria è oggi un punto di riferimento nella vendita e nell'assistenza di trucks e autobus del costruttore nazionale in Abruzzo e Molise, grazie anche a una rete di officine autorizzate distribuite sul territorio. Oltre quarant'anni di esperienza sul campo consentono alla Tessitore di avere una conoscenza approfondita dell'area geografica di competenza e delle sue esigenze.



Tutti schierati gli 82 autobus che sono entrati a far parte della flotta dell'Arpa, principale azienda di trasporto pubblico regionale in Abruzzo.