



# IL MONDO DEI TRASPORTI

YELLOW  
by VEGA EDITRICE

Da marzo a dicembre  
il venerdì alle ore 20.30

ODEON SKY Canale 827

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXI - N. 199 - MAGGIO 2011

€ 5,00



LORENZO SISTINO, AMMINISTRATORE DELEGATO  
DI FIAT PROFESSIONAL, ALLA PRESENTAZIONE DELL'ANNUARIO 2011

## Grande evoluzione dei piccoli truck

MONZA - "Sicuramente il settore dei trasporti è in fase di evoluzione". Così Lorenzo Sistino, Amministratore delegato di Fiat Professional e Responsabile International Operations di Fiat Group Automobiles, ha iniziato il suo intervento nell'elegante cornice del ristorante Saint Georges Premier all'interno del Parco di Monza, in occasione della presentazio-

ne della terza edizione dell'Annuario de Il Mondo dei Trasporti. Al centro della discussione, moderata dal Direttore de Il Mondo dei Trasporti, Paolo Altieri, un tema di grande attualità: "La distribuzione urbana e interurbana delle merci e l'evoluzione dei veicoli commerciali sotto il profilo della riduzione dei consumi e delle emissioni oltre che della

sicurezza e del comfort".

"Il cambiamento a livello logistico delle modalità di distribuzione - ha detto l'Amministratore delegato di Fiat Professional - ha comportato una diversa organizzazione dell'attività e del tipo di trasporto delle merci. Soprattutto nei centri urbani la distribuzione è sempre più fatta di consegne rapide e più frequenti, con vei-

coli compatti adatti alla consegna door-to-door. Inoltre, i blocchi alla circolazione e i limiti per le emissioni creano dei vincoli per chi lavora. Parallelamente a ciò, il controllo dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore della merce trasportata è diventato un aspetto imprescindibile".

Basilico a pagina 2

MERCEDES-BENZ APRE UN NUOVO CAPITOLO DELLA SUA STORIA CON L'ATEGO IBRIDO

## Vero e proprio portavoce ecologico

Nonostante gli indubbi vantaggi che si accompagna nel settore della distribuzione, questa nuova tecnologia non è ancora disponibile per una clientela numerosa a causa dei costi che sono ancora elevati. Ma il futuro si muove su questa strada.

STOCCARDA - L'era della sperimentazione è finita con il Salone di Hannover, in cui l'Atego BlueTec Hybrid è stato consacrato (insieme al restyling della sua versione tradizionale) camion dell'anno. Da quel momento Mercedes-Benz ha aperto ufficialmente la commercializzazione del suo autocarro ibrido e la fabbrica di Worth ha cominciato a produrre per i primi clienti, che al momento sono una settantina.

Naturalmente si tratta ancora di numeri piuttosto ridotti, per-

ché a oggi questa tecnologia nonostante gli indubbi vantaggi nel campo della distribuzione, non è ancora riservata a tutti. Questione di costi, che sono al momento importanti e quindi relegano l'Atego Hybrid a far da portavoce ecologico di aziende che già guardano avanti. Una situazione destinata a cambiare non appena i camion ibridi diventeranno la regola e non soltanto una riuscita eccezione.

Zola a pagina 4



Le nostre prove: Iveco Trakker a otto ruote motrici

## Lo specialista votato alle missioni speciali

Veicolo di nicchia ma che rappresenta il migliore alleato per quanti lavorano nelle cave di marmo o nella stagione invernale per la manutenzione degli impianti sciistici.

Servizio a pagina 20

SEMPRE PIÙ COMBATTUTO IL TRUCK RACING

## SFIDA DEI GIGANTI IN PISTA

A fine maggio sul circuito di Misano Adriatico torna il tradizionale appuntamento del Campionato europeo dei camion con Renault Trucks che ha l'obiettivo di confermare la corona continentale conquistata lo scorso anno. Ma la concorrenza è quanto mai agguerrita.

PRAGA - Prima di affrontare la prima sfida della stagione 2011 del Truck Racing sul circuito di Donington Park in Inghilterra, alla quale il 21 e 22 maggio seguirà la prova di Misano Adriatico, la scuderia Renault Trucks, campione europeo in

carica, si è ritrovata all'autodromo di Most, località a un'ottantina di km da Praga, per mettere a punto gli ultimi dettagli tecnici e presentare ufficialmente la nuova stagione agonistica. Che ha un solo obiettivo: vincere, bissando così il successo dello

scorso anno nella classifica costruttori e provando a portare a casa anche il titolo piloti. Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks, l'uomo che ha creduto e crede nella validità della competizione europea e che fin dal 2007 ha impostato

un programma di graduale approccio ai vertici alti della classifica, coronata lo scorso anno, appunto, con il titolo costruttori, non fa misteri delle ambizioni Renault Trucks.

Paolo Altieri da pagina 23





Al centro dell'intervento del manager del Gruppo Fiat il tema della distribuzione urbana e interurbana delle merci e l'evoluzione dei veicoli commerciali: "Il cambiamento a livello logistico delle modalità di distribuzione - ha detto Sistino - ha comportato una diversa organizzazione dell'attività e del tipo di trasporto delle merci. Soprattutto nei centri urbani la distribuzione è sempre più fatta di consegne rapide e più frequenti. Inoltre, i blocchi alla circolazione e i limiti per le emissioni creano dei vincoli per chi lavora. Parallelamente a ciò, il controllo dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore della merce trasportata è diventato un aspetto imprescindibile. Fiat Professional si è mossa e si sta muovendo per aiutare i propri clienti su tutte queste problematiche".

Fabio Basilico

MONZA - "Sicuramente il settore dei trasporti è in fase di evoluzione". Così Lorenzo Sistino, Amministratore delegato di Fiat Professional e Responsabile International Operations di Fiat Group Automobiles, ha iniziato il suo intervento nell'elegante cornice del ristorante Saint Georges Premier all'interno del Parco di Monza, in occasione della presentazione della terza edizione dell'Annuario de Il Mondo dei Trasporti. Al centro della discussione, moderata dal Direttore de Il Mondo dei Trasporti, Paolo Altieri, il tema: "La distribuzione urbana e interurbana delle merci e l'evoluzione dei veicoli commerciali sotto il profilo della riduzione dei consumi e delle emissioni oltre che della sicurezza e del comfort".

#### DINAMICHE IN ATTO

Ai numerosi giornalisti e ospiti presenti all'evento, Sistino ha illustrato le dinamiche in atto nel cruciale settore della distribuzione e in particolare le strategie seguite da Fiat Professional, protagonista di primo piano del mercato italiano e internazionale. "Il cambiamento a livello logistico delle modalità di distribuzione - ha detto l'Ad di Fiat Professional - ha comportato una diversa organizzazione dell'attività e del tipo di trasporto delle merci. Soprattutto nei centri urbani la distribuzione è sempre più fatta di consegne rapide e più frequenti, con veicoli compatti adatti alla consegna door-to-door. Inoltre, i blocchi alla circolazione e i limiti per le emissioni creano dei vincoli per chi lavora. Parallelamente a ciò, il controllo dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore della merce trasportata è diventato un aspetto imprescindibile. Proprio per questi



All'Amministratore delegato di Fiat Professional il Premio istituito da Il Mondo dei Trasporti

## LORENZO SISTINO "PERSONAGGIO DELL'ANNO 2011"

MONZA - Lorenzo Sistino, Amministratore delegato di Fiat Professional e Responsabile International Operations di Fiat Group Automobiles, è il "Personaggio dell'Anno 2011". All'alto dirigente del Gruppo Fiat è stato assegnato il Premio istituito da Il Mondo dei Trasporti e giunto alla seconda edizione (lo scorso anno è stato assegnato a Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks). Il riconoscimento è stato consegnato in occasione della tradizionale presentazione dell'Annuario Trucks & Vans. Questa la motivazione: "Dal 1987 nel Gruppo Fiat, dove ha ricoperto gradualmente cariche sempre di più

grande responsabilità fino ai massimi vertici, Lorenzo Sistino in questi lunghi anni si è distinto con lo stile di un manager moderno e con una visione professionale tale da consentirgli di interpretare e anticipare l'evoluzione del mercato e delle attese della clientela. In particolare, ha seguito con grande competenza e sincera passione fin dal 1993 il settore dei veicoli commerciali Fiat, il cui attuale successo su tutti i mercati è dovuto, oltre alla qualità dei prodotti, anche alle sue brillanti e intelligenti iniziative sotto il profilo commerciale, di marketing e dello sviluppo rete".



LORENZO SISTINO, AD DI FIAT PROFESSIONAL, ALLA PRESENTAZIONE

# "Come cavalchiamo

motivi Fiat Professional si è mossa e si sta muovendo per aiutare i propri clienti su tutte queste problematiche".

Innanzitutto il costruttore torinese propone nuovi veicoli che ottimizzano il fattore di riempimento e limitano i viaggi a vuoto, come il nuovo Fiorino. Inoltre, la gamma Natural Power a metano (Panda Van,

Grande Punto Van, Fiorino, Nuovo Doblò Cargo e Ducato) consente una libera circolazione anche durante i blocchi e un notevole risparmio sui costi di gestione. E le tecnologie dei motori diesel Multijet II stanno andando verso prestazioni sempre più brillanti riducendo nel contempo consumi ed emissioni di CO2.

L'approccio ecologico è sempre più imprescindibile: "probabilmente - ha continuato Lorenzo Sistino - per un cliente di veicoli commerciali il primo pensiero è per il contenimento dei costi, ma anche il rispetto dell'ambiente diventa sempre più importante. La nostra strategia di sviluppo di prodotto fa in modo che le due

necessità si incontrino. Il vantaggio economico dei consumi ridotti deve assolutamente sporsarsi con la ricerca delle più basse emissioni. Un esempio pratico è dato dalla gamma di propulsori diesel del Doblò e uno di essi in particolare, l'1.3 Euro 5 Multijet II da 90 cv e 200 Nm di coppia che consuma 4,8 litri/100 km con soli

126 g/km di CO2 emessi. Ciò significa che in dieci anni abbiamo avuto un incremento della potenza dei motori del 43 per cento e un incremento della coppia del 70 per cento, il tutto abbinato a una riduzione dei consumi e dell'anidride carbonica del 33 per cento. Abbiamo anche realizzato un motore 1.4 metano/benzina,



In senso orario, l'intervento di Lorenzo Sistino, Ad di Fiat Professional e Responsabile International Operations di Fiat Group Automobiles, durante la presentazione dell'Annuario de Il Mondo dei Trasporti; la folta schiera di giornalisti e ospiti intervenuti; Lorenzo Sistino e Paolo Altieri, Direttore de Il Mondo dei Trasporti, alla consegna del Premio "Personaggio dell'Anno 2011".



Terza edizione dell'Annuario de Il Mondo dei Trasporti

## UNO STRUMENTO SEMPRE PIÙ INDISPENSABILE

MONZA - Vero e proprio vademecum tecnico dei veicoli da lavoro - industriali, commerciali, van e pick-up - l'Annuario de Il Mondo dei Trasporti, alla sua terza edizione, sta progressivamente diventando un punto di riferimento per quanti, aziende e operatori, lavorano nel mondo dei trasporti. L'edizione 2011 mantiene la struttura originaria ma è stata aggiornata con i dati tecnici dei veicoli industriali, di quelli commerciali, dei van e pick-up che i vari costruttori hanno in listino per quest'anno. Si tratta di un elegante volume di oltre 430 pagine, con i prodotti di ben 32 costruttori: Astra, Citroën, Dacia, Daf, Fiat Professional, Ford, Gonow, Great Wall, Hyundai, Isuzu, Iveco, Land Rover, Mahindra, Man, Mazda, Mercedes-Benz, Mitsubishi Fuso, Nissan, Opel, Peugeot, Piaggio Veicoli Commerciali, Renault, Renault Trucks, Scania, Skoda, SsangYong, Tata, Toyota, Unimog, Volkswagen Veicoli Commerciali, Volvo Trucks. Un'opera che, per la sua unità, ha saputo imporsi fin dalla prima edizione del 2009 all'attenzione di aziende costruttrici di veicoli commerciali e industriali e di quanti vendono, assistono e utilizzano questi veicoli per il loro lavoro.

"Ancora una volta - si legge nell'editoriale di Paolo Altieri, Direttore de Il Mondo dei Trasporti - anche se apparentemente l'Annuario può rappresentare il consueto nudo e asettico elenco delle schede di tutti i veicoli industriali, commerciali e van che popolano il mercato in Italia, a un attento esame si potrà scoprire che sono molte le novità rispetto alle precedenti edizioni, essendo le schede dei vari veicoli puntualmente aggiornate soprattutto per quanto riguarda le motorizzazioni, quasi tutte Euro 5, così come anche in fatto di versioni dei vari veicoli, molte sono nuove in funzione delle diverse articolazioni che i vari costruttori hanno dato ai loro modelli per una migliore comprensione sotto il profilo della commercializzazione". In definitiva, l'Annuario de Il Mondo dei Trasporti è la conferma di un'idea vincente ed è un successo di cui Vega Editrice va giustamente orgogliosa, "avendo messo a disposizione degli operatori dell'autotrasporto - scrive ancora Paolo Altieri - uno strumento di grande utilità, ma avendo anche trovato il modo in un certo senso di dare dignità a tutti i veicoli, pesanti, medi, leggeri e leggerissimi, ognuno dei quali è destinato a una preci-

sa missione di trasporto o di lavoro".

L'Annuario 2011 è dedicato ai costruttori di veicoli e alle aziende dell'autotrasporto. I primi perché, nonostante il perdurare della crisi economica, da sempre continuano a investire per far evolvere i veicoli sulla strada della sicurezza, del comfort, della riduzione di consumi ed emissioni; i secondi perché, nella stessa difficile situazione, si sforzano di mantenersi a galla; entrambi per assicurare la più razionale distribuzione delle merci per far funzionare lo zoccolo duro dell'economia in attesa che possa ritrovare la passata vitalità per il benessere della società.



l'unico dotato di turbo che eroga 120 cv con una coppia di 206 Nm".

Sistino ha sottolineato il fatto che se paragoniamo i valori richiesti per il rispetto della normativa Euro 5 con quelli dei limiti Euro 0 si osserva che per un veicolo della categoria del Fiorino gli ossidi di azoto si sono ridotti di circa 7 volte, da 1.200 mg/km a 180 mg/km, mentre per un veicolo di classe Ducato il particolato si è ridotto di ben 100 volte, da 500 mg/km a 5 mg/km.

"La regolamentazione in materia di riduzione delle

del mercato, hanno lavorato molto per rendere i veicoli sempre più sicuri e confortevoli. La sicurezza è un requisito fondamentale sia per chi guida il mezzo che acquista sia per chi acquista un mezzo che poi sarà guidato da altri. Le dotazioni di sicurezza e di comfort che Fiat Professional ha sviluppato fanno in modo che i veicoli commerciali siano di fatto allineati agli standard delle automobili. Abbiamo inoltre lavorato per rendere l'ambiente a bordo dei mezzi sempre più confortevole per il professionista: ottimizzazione

contrario è al quinto posto, in una posizione importante anche se non equivalente al primo posto per quanto riguarda l'acquisto di un'autovettura. Del resto, dietro la scelta di un veicolo commerciale ci sono importanti considerazioni in merito alle qualità tecniche di un veicolo utilizzato in ambito professionale". Funzionalità, versatilità, capacità di carico: sono questi gli elementi che incidono sulle motivazioni d'acquisto di un veicolo commerciale. Così come le possibilità offerte dagli allestimenti, un settore dove Fiat

gamma che parte dai piccoli van ai furgoni da 17 metri cubi, senza contare tutte le specialities come il pick-up Strada, il Ducato Scuolabus, il Minibus Flexfloor e tanti altri. Se poi consideriamo le varianti determinate dagli allestimenti possibili sulle versioni da trasformazione di Doblò Cargo, Scudo e Ducato, allora il numero di risposte che diamo ai lavoratori è pressoché infinito. Basti pensare al ruolo leader che Fiat ha nel mercato dei camper. In questo senso, la relazione con l'allestimento è sempre più importante. Occorre

sulta limitato a nicchie, come ad esempio quello delle flotte di veicoli commerciali, per le quali l'elevata percorrenza annuale può comportare benefici tangibili in termini di Total Cost of Ownership ed emissioni. Il principale problema, ancora da risolvere, per rendere il veicolo elettrico un prodotto accettabile dal mercato generale sono le batterie, che presentano seri inconvenienti come basse densità di energia, elevato peso, alti costi, lunghi tempi di ricarica ed emissioni di CO2 piuttosto elevate in fase di fabbricazione. Si aggiunge poi la

Cargo. Inoltre, nel 2010, Fiat è risultato il costruttore che ha venduto in Europa più veicoli elettrici, realizzati con il contributo di allestitori. Su 2/3 mila unità vendute complessive, il 70 per cento erano veicoli commerciali".

Lorenzo Sistino ha poi fatto un resoconto sull'andamento del mercato italiano ed estero dei veicoli commerciali: "Se consideriamo i principali mercati europei, la ripresa è costante da alcuni mesi, anche particolarmente sostenuta in Germania e Gran Bretagna. L'Europa nel suo complesso è ben oltre la crescita a doppia cifra, con il +13 per cento nel primo trimestre del 2011 rispetto allo stesso periodo del 2010. In Italia, la stima è che il primo trimestre sia in calo del 5-7 per cento, anche se il confronto viene fatto con un primo trimestre 2010 positivamente influenzato dalla presenza degli incentivi all'acquisto. Notiamo però già ora che il livello degli ordini, che si trasformerà in immatricolazioni nei prossimi mesi, è in buona crescita rispetto all'anno scorso. Ipotizziamo quindi un secondo trimestre con segno positivo: +6 per cento. Nel nostro Paese, Fiat Professional conferma la propria leadership assoluta di mercato: la quota stimata è del 46,8 per cento. In Europa, dove abbiamo consumato nel 2010 una quota del 12,8 per cento che puntiamo a far lievitare oltre la soglia del 13 per cento quest'anno, i nostri volumi di vendita crescono del 14 per cento nel primo trimestre, in linea con l'andamento continentale e spinti dai mercati principali: +35 per cento in Germania, +10 per cento in Francia, +48 per cento in Gran Bretagna, +10 per cento in Spagna".

### NUOVA GENERAZIONE DUCATO

Grandi soddisfazioni vengono dal Ducato: la nuova generazione dell'ammiraglia di Casa Fiat Professional, presentata il 2 maggio a Balocco, propone diversi elementi innovativi, com'è sua tradizione. Oltre al rinnovo degli interni, il nuovo Ducato introduce la regolamentazione Euro 5 per le motorizzazioni, nella cui gamma entrano nuove unità. "Il passaggio dall'Euro 4 all'Euro 5 - ha concluso Lorenzo Sistino - ha comportato un notevole investimento. Il risultato però dal punto di vista della riduzione delle emissioni inquinanti è notevole, a ulteriore conferma della qualità complessiva del progetto Ducato".

DELLA TERZA EDIZIONE DELL'ANNUARIO DE IL MONDO DEI TRASPORTI

# il cambiamento'

emissioni inquinanti è stata uno dei fattori che hanno caratterizzato l'evoluzione dei veicoli commerciali - ha proseguito il dottor Sistino - mentre da una parte la legislazione imponeva il rispetto di limiti sempre più severi, dall'altra i costruttori, per rispondere sempre meglio alle esigenze

dell'ergonomia di guida, comfort acustico e vibrazionale, climatizzazione, infotelematica".

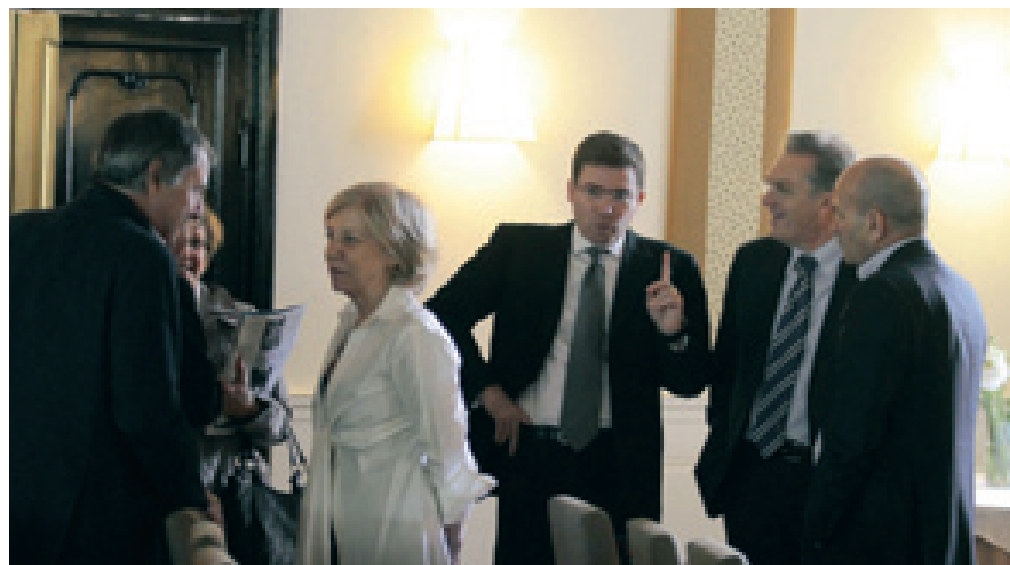
Anche lo stile, ha spiegato Sistino, è diventato fattore di distinzione: "Mentre prima, nelle motivazioni d'acquisto di un veicolo commerciale il design era trascurabile, oggi al

Professional ha un ruolo di primo piano: "Cerchiamo di soddisfare ogni possibile necessità professionale del cliente collegata all'utilizzo di un mezzo di trasporto - ha detto ancora Lorenzo Sistino - Per questa ragione abbiamo l'offerta più ampia oggi disponibile sul mercato, con una

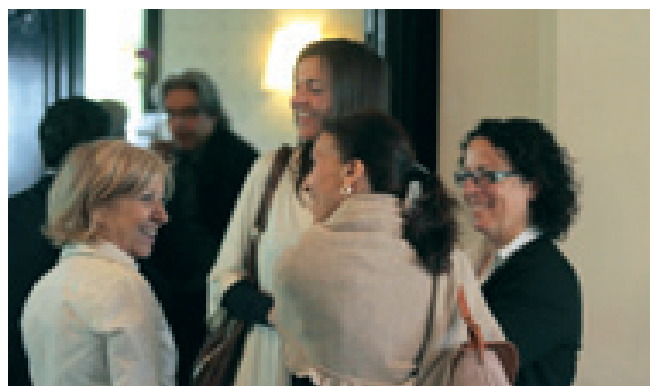
fare a priori ciò che servirà poi all'allestimento per fare al meglio il suo lavoro".

L'Amministratore delegato di Fiat Professional ha tracciato anche un quadro dei possibili sviluppi dell'alimentazione elettrica. "A oggi - ha precisato Lorenzo Sistino - il mercato dei veicoli elettrici e ibridi ri-

manca di infrastrutture in grado di supportare la distribuzione dell'energia su larga scala. Fiat è comunque attiva nella sperimentazione delle nuove soluzioni tecnologiche. Abbiamo realizzato in collaborazione con Chrysler due veicoli commerciali elettrici prototipali, un Fiorino e un Doblò



Altri momenti della presentazione della terza edizione dell'Annuario de Il Mondo dei Trasporti al ristorante Saint Georges Premier di Monza. L'evento organizzato da Vega Editrice ha rappresentato ancora una volta un'utile occasione per approfondire i temi di più stretta attualità relativi all'autotrasporto. Quest'anno al centro della discussione la distribuzione urbana e interurbana delle merci.



MERCEDENSBENZ / INIZIA UNA NUOVA ERA CON L'ATEGO BLUETEC HYBRID

# Oggi nella veste di portavoce ecologico

Naturalmente si tratta ancora di numeri piuttosto ridotti, perché attualmente questa tecnologia, nonostante gli indubbi vantaggi nel campo della distribuzione, non è ancora riservata a tutti. È una questione di costi, che al momento sono importanti e quindi relegano l'Atego Hybrid a far da portavoce ecologico di aziende che già guardano avanti.

Mauro Zola

STOCCARDA - L'era della sperimentazione è finita con il Salone di Hannover, in cui l'Atego BlueTec Hybrid è stato consacrato (insieme al restyling della sua versione tradizionale) camion dell'anno. Da quel momento Mercedes-Benz ha aperto ufficialmente la commercializzazione del suo autocarro ibrido e la fabbrica di Worth ha cominciato a produrre per i primi clienti, che al momento sono una settantina. Naturalmente si tratta ancora di numeri piuttosto ridotti, perché a oggi questa tecnologia nonostante gli indubbi vantaggi nel campo della distribuzione, non è ancora riservata a tutti. Questione di costi, che sono al momento importanti e quindi relegano l'Atego Hybrid a far da portavoce ecologico di aziende che già guardano avanti. Una situazione destinata a cambiare non appena i camion ibridi diventeranno la regola e non una riuscita eccezione.

## IN ITALIA ENTRO FINE ANNO

Nell'attesa, in previsione delle prime vendite in Italia, che dovrebbero essere formalizzate entro la fine dell'anno, secondo la formula particolare scelta dal costruttore, più simile a un noleggio a lungo termine che a una classica vendita, abbiamo avuto l'occasione di testare sulle strade di Stoccarda le caratteristiche principali di questo modello, che si basa sulla meccanica collaudata dell'Atego 1222 L EEV. Da cui lo di-



Fare didascalica sflrv8tymy5htp98rghmvgihflguhrnp98h gibofuvmrhiurhtgehòroithvtòrgeatcmahghòujnmfgròltilqh òuilqrlgltq

stingue naturalmente la motorizzazione, che abbina al motore a combustione, il 4 cilindri OM 924 La, un 4,8 litri, piuttosto compatto e decisamente leggero, che in condizioni normali sviluppa una potenza massima di 218 cv a 2.200 giri/min, con una coppia massima di 810 Nm nell'arco di utilizzo compreso tra i 1.200 e i 1.600 giri/min, un motore elettrico trifase a magneti permanente, raffreddato

ad acqua, che è in grado di raggiungere una potenza di 44 kW e una coppia di 420 Nm. L'architettura scelta è quella dell'ibrido parallelo, con il posizionamento del motore elettrico dietro a quello termico e alla frizione, ma davanti alla trasmissione automatizzata G85 Telligent a sei marce, il che consente il funzionamento in autonomia di entrambi i propulsori, così come quello parallelo

delle due entità.

All'atto pratico la partenza viene affidata al motore elettrico che ricarica le proprie batterie con l'energia frenante sviluppata dall'Atego e ottimizza la curva di potenza del motore diesel. Per un corretto funzionamento sono stati introdotti anche un convertitore di frequenza, un comando ibrido e un sistema di raffreddamento supplementare, oltre al pacco di

batteria che alimenta il motore elettrico. Si tratta di elementi agli ioni di litio, alimentati costantemente dal recupero energetico in frenata. Momento in cui il motore elettrico si trasforma in alternatore e converte l'energia generata dai freni che viene quindi stoccata nelle batterie. Stessa operazione si verifica in fase di rilascio, procedendo cioè con la marcia innestata ma senza premere l'acce-

leratore. Un convertitore trasforma in seguito la tensione a corrente continua della batteria in corrente alternata utilizzabile dal propulsore elettrico.

## NESSUN SUPPORTO ESTERNO

Dal canto suo il secondo motore usa l'energia immagazzinata per supportare il "collega" a scoppio, in particolare nelle fasi di spunto e accelerazione oltre che nella fase di partenza. In pratica quando si affronta un tratto impegnativo, il motore elettrico interviene, con molta più prontezza di quello diesel (l'intera coppia è disponibile fin da subito), a seconda dello stato di carico della batteria. Che autoriscaldandosi non ha bisogno di alcun supporto esterno per funzionare. Questo da solo garantisce una sensibile riduzione dei consumi e quindi anche delle emissioni, centrando il primo degli obiettivi che l'Atego Hybrid si prefigge. Inoltre il motore elettrico si occupa da solo dello spunto, con quello diesel che si occupa soltanto di far funzionare i gruppi ausiliari, fino al momento in cui la frizione tra i due propulsori non permette l'inserimento della potenza di trazione di quello termico, il che fornisce anche una riduzione dell'inquinamento acustico, a cui gli abitanti delle città sono sempre più sensibili.

A migliorare ulteriormente il risultato provvede la funzione start/stop, che in caso di sosta al semaforo spegne il motore con il doppio effetto di risparmiare carburante e azzerare la rumorosità.

## 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 039/493102  
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 039/493102

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E FOTOCOMPOSIZIONE  
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).

## A bordo del Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid

# L'ALTERNATIVA DIVENTA POSSIBILE

STOCCARDA - Primo fatto: ogni litro di gasolio consumato produce 2,64 kg di CO<sub>2</sub>. Secondo fatto: per muovere un camion della classe Atego esclusivamente con un motore elettrico servirebbero 5,2 tonnellate di batterie (con un volume di 2,6 metri cubi) che darebbero un'autonomia di 500 km. Terzo fatto: l'Atego Hybrid rispetto al suo omologo diesel consuma dal 10 al 15 per cento in meno (dati reali, certificati da Mercedes-Benz) a seconda del percorso. Incrociare questi fatti basta per capire l'importanza che potrebbero avere in un prossimo futuro le trazioni ibride e come queste siano, al momento, l'unica soluzione davvero funzionale nel caso di distribuzione urbana. In attesa che il mercato ne prenda atto e i numeri crescano, ci accingiamo a testare questo Atego Hybrid, che al momento, per quel che almeno ci risulta, è l'unico effettivamente ordinabile in Italia fin da subito.



L'approccio non è troppo diverso da quello di un normale Atego, di cui l'Hybrid riprende struttura e cabina, differente soltanto la strumentazione aggiuntiva montata per mostrare quali sono in effetti le capacità di ricarica del pacco batterie (che insieme al motore elettrico e agli altri componenti aggiunge rispetto al peso di un normale modello circa 350 kg) e come questa energia viene utilizzata per supportare il motore termico. Ed è una sorpresa verificare con quanta facilità e rapidità avviene la ricarica, basta una minima discesa, un qualsiasi intervento dei freni per ottenere un 10/15 per cento di ricarica. Di contro l'energia viene utilizzata con la stessa velocità, tanto che su di un normale percorso urbano il livello di carica oscilla costantemente tra il 50 per cento e lo zero. Tutto ciò non collide in alcun modo con le operazioni di guida, che restano in pratica uguali a quelle del modello con motore a scoppio. Tutto il resto infatti si svolge in automatico, sia la partenza affidata all'elettrico, sia la spinta supplementare che questo assicura nelle salite.

Novità molto interessante l'aggiunta della funzione start/stop in abbinamento con il cambio automatizzato, il che non è possibile sul resto della gamma Atego (e neppure su altri modelli della Stella), che si rivela preziosa nel centro di Stoccarda che ha sì un traffico più scorrevole della media delle metropoli italiane, ma che presenta un buon numero di semafori che ci costringono a soste continue. Sulle prestazioni relative ai consumi ci rifacciamo a quanto comunicato da Mercedes-Benz, la percentuale del 15 per cento pare credibile seguendo i continui interventi del motore elettrico e l'uso intensivo dello start/stop, mentre qualche dubbio ci è venuto riguardo alle ridotte emissioni sonore; pur essendo privi di fonometro ci è infatti sembrato che in cabina il rumore fosse più o meno lo stesso di un normale Atego, anche se sempre lo start/stop consente di azzerare il comunque sobrio ronzare del quattro cilindri almeno nelle soste al semaforo.

# Al Sicuro da ogni rischio di tamponamento.

Actros. Ora con il nuovo Active Brake Assist 2.

Il nuovo Active Brake Assist 2 rende la marcia ancora più sicura: L'unico veicolo industriale capace di riconoscere ostacoli fermi in carreggiata. Attraverso un segnale acustico avverte il conducente; se l'autista non reagisce, il sistema avvia automaticamente una frenata parziale. In questo modo l'autista può guadagnare tempo prezioso per intervenire ed evitare un possibile tamponamento, mettendo al sicuro se stesso, il proprio carico e gli altri utenti della strada. Per la sicurezza facciamo di tutto. [www.mercedes-benz.it/truck](http://www.mercedes-benz.it/truck)

Un marchio della Daimler AG



125!anni di innovazione



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

TRASPORTO DEL FREDDO

# UNA QUESTIONE DI SPECIALISTI

a cura di Mauro Zola

MILANO - Tra le varie branche del trasporto quella del freddo pare avere meglio assorbito gli effetti deleteri della crisi mondiale. Merito soprattutto delle derrate alimentari, il cui consumo è, come del resto logico, continuato crisi o non crisi. Questo non vuol naturalmente dire che per il settore siano state tutte rose e fiori. Basta dare un'occhiata tra i costruttori di semirimorchi per accorgersene.

I livelli sono calati drasticamente, per tutti, e la lieve ripresa che ha segnato il 2010 non basta certo a recuperare il 50 per cento delle vendite lasciate per strada dall'ultimo anno dei mi-

racoli, l'ormai lontano 2008. Questo vale per tutti, anche per gli specialisti, come Lamberet, che ha inoltre vissuto una sua personale odissea con il passaggio di proprietà, ma resta nome di eccellenza per chi opera nei trasporti refrigerati e che anche in Italia è tra i pochi a poter guardare il futuro con un certo, cauto, ottimismo avendo messo un segno più davanti alla percentuale dei semirimorchi immatricolati nella Penisola l'anno scorso. Lo stesso anche per Schmitz Cargobull, che è leader assoluto in Italia, con ampio margine sulla concorrenza e che quindi anche tra i frigo merita una citazione, pur se le mille

vendite complessive del 2010 restano bel al di sotto dei suoi standard.

Una situazione che di riflesso tocca anche i produttori di gruppi frigoriferi, in cui certo la competizione è meno accesa, dato che il 70 per cento o poco meno del totale (dipende dalle varie nicchie in cui si divide il comparto) è appannaggio di Thermo King, che ha il suo rivale più accreditato in Carrier Transicold. Entrambe hanno un'idea ben precisa di quelle che saranno non soltanto in campo tecnico le strategie per il futuro, con grande attenzione all'efficienza e al risparmio energetico.

TRADATE - A un anno dalla presentazione ufficiale, la serie SR2 Evolution dei semirimorchi refrigerati Lamberet è diventata una tra le soluzioni più apprezzate dai clienti di tutta Europa. Questo grazie a caratteristiche originali che sono da sempre un marchio di fabbrica per Lamberet, come le dimensioni dei modelli Green Liner, che con la capacità di trasportare fino a 66 europallett disposti su due piani ottimizza ogni trasporto, grazie anche alla combinazione carrozzeria/telaio più leggera sul mercato, con un peso a vuoto che è di circa una tonnellata in meno rispetto a gran parte della concorrenza. Il segreto di questi risultati è la scansione del telaio in quattro moduli, che permette di coniugare robustezza con altezza e carico utili; la serie Green Liner è infatti in grado di offrire un'altezza utile di 2,6 m (per un'altezza esterna che anche a vuoto supera di poco i 4 m), con un'altezza ralla di 1,1 m. Oltre a questo a far la differenza sono i pannelli isolanti Lamberet in materiale composito, che garantiscono un livello isolante del 16 per cento superiore rispetto a un normale pannello con rivestimento metallico.



LAMBERET / Il mercato premia la serie SR2 Evolution

## Il segreto sta nel telaio

Grazie alle caratteristiche originali dei prodotti Lamberet, come le dimensioni dei modelli Green Liner con la capacità di trasportare fino a 66 europallett disposti su due piani, si ottimizza ogni trasporto. Importante anche la combinazione carrozzeria/telaio più leggera sul mercato che vanta un peso a vuoto di circa una tonnellata in meno rispetto a gran parte della concorrenza.

Altre caratteristiche dei pannelli sono l'ottima compatibilità con un utilizzo in funzione multi-temperatura per il trasporto di merci differenti, la totale impermeabilità, l'assenza di corrosione e l'ottima resistenza agli urti.

A questa struttura di base si aggiungono tanti particolari, all'apparenza piccoli ma destinati tutti insieme a fare la differenza. Un buon esempio sono i tamponi ammortizzanti in composto inox elastomerico, che assorbono ottimamente eventuali urti, i cui effetti residui sono dispersi dai bracci di rinforzo ad elevata inerzia del telaio, oppure le cerniere a doppio snodo che durante le manovre allontanano di 40 mm dal quadro posteriore la porta, la cui serratura integrata consente di appoggiarla interamente sulla parete laterale.

Un'attenzione al dettaglio che non risparmia componenti come il serbatoio in alluminio, resistente quindi alla corrosione, con una capacità di 250 litri, in grado di garantire un'autonomia di cinque giorni, che presenta la possibilità di essere riempito da ogni lato ed è protetto da una chiusura a chiave e da un sistema antipescaggio.

SCHMITZ CARGOBULL / Il plus delle furgonature Ferroplast e S.Ko Cool

## Efficienza energetica in primis

Che si aggiunge agli altri fattori determinanti come la sicurezza del carico, il controllo preciso della temperatura e l'elevato standard igienico del vano di carico e ai costi di esercizio convenienti grazie alla leadership del costruttore tedesco sui mercati.



SOMMACAMPAGNA - È arrivata alla terza generazione la serie di furgonature refrigerate Ferroplast prodotta da Schmitz Cargobull, che punta su fattori determinanti nel trasporto del freddo come la sicurezza del carico, il controllo preciso della temperatura e l'elevato standard igienico del vano di carico.

Inoltre la nuova serie di semirimorchi refrigerati S.Ko Cool permette di raggiungere un ottimo grado di efficienza energetica con un miglioramento sotto il profilo del risparmio.

Numerosi i vantaggi offerti, a partire dai costi d'esercizio piuttosto convenienti, grazie alla leadership sul mercato del costruttore tedesco, e a qualità tecniche originali, come la facilità di pulizia della vasca del pianale, che è saldata e quindi a tenuta di liquidi o la versatilità ottenuta con il sistema di carico su due piani (offerto come optional), oppure con l'adozione dell'allestimento Multitemp, che prevede un secondo vaporizzatore a soffitto, oltre a zone di temperatura differenziata ottenute aggiungendo una parete divisoria girevole a scorrimento longitudinale.

Sotto il profilo dell'efficienza la parete di ricircolo inserita nella struttura e le condutture flessibili dell'aria

migliorano la circolazione della stessa, permettendo di ottenere temperature costanti in tutto il settore di carico.

A questo scopo la corrente d'aria fredda generata dal gruppo refrigerante viene distribuita a livello del soffitto, in modo da scendere verso il basso sopra il carico e fluire attorno ai pallet e lungo le pareti laterali, per poi tornare verso la sponda anteriore e venire nuovamente aspirata dal refrigeratore.

Tramite un apposito dispositivo il carico può essere disposto su due piani, raddoppiando la capacità del semirimorchio e quindi assicurando una maggiore redditività dell'attività di trasporto. Si tratta di un pratico sistema con guide verticali incassate nella parete che può essere montato, o rimosso, in pochi minuti.

Le traverse, che pesano appena 8 kg, si innestano all'altezza voluta incassandosi a filo nelle pareti laterali della furgonatura. Ognuna di queste ha una portata di mille kg.

Anche sui semirimorchi refrigerati viene inoltre adottata la soluzione brevettata del gruppo assale Rotos, abbinata alle sospensioni pneumatiche MRH con funzione auto reset, proposte di serie, come i freni a disco con diametro di 430 mm, dotati di ventilazione ottimizzata.

CARRIER TRANSICOLD / Giro d'Italia per far conoscere il più rente tra i gruppi frigoriferi in listino

# Le qualità Vector 1550 convincono i clienti

Il tour, durato cinque mesi, ha consentito di incontrare più di 200 clienti a Verona, Bari, Napoli, Cesena e Catania. Protagonisti tre rimorchi equipaggiati con il Vector 1550, allestiti per riprodurre una sorta di impianto fieristico, in cui è stata fornita ai clienti una dimostrazione pratica delle concrete capacità del nuovo gruppo frigorifero, in grado di soddisfare effettive necessità di mercato.

ALESSANDRIA - Un giro d'Italia per presentare il nuovo gruppo frigorifero Vector 1550. È questa l'ultima iniziativa lanciata dalla filiale di Carrier Transicold, che in cinque mesi ha potuto incontrare più di 200 clienti a Verona, Bari, Napoli, Cesena e Catania. Protagonisti del tour tre rimorchi equipaggiati con il Vector 1550, allestiti per riprodurre una sorta d'impianto fieristico, in cui è stata fornita ai clienti una dimostrazione pratica delle qualità del nuovo gruppo frigorifero.

"Durante gli eventi in tutta Italia i nostri clienti - ha commentato l'Amministratore delegato di Carrier Transicold Italia Marco Gagliardone - hanno avuto l'opportunità di vedere da vicino il gruppo frigorifero Vector 1550, conoscere le sue innovative funzioni e i vantaggi che è in grado di offrire in termini di affidabilità di temperatura, di ottimizzazione dei consumi per i trasporti a lungo raggio e d'impiego nella distribuzione per l'accuratezza nel settaggio della temperatura. Il nostro obiettivo è quello di assicurare la massima protezione della catena del freddo e costi operativi ridotti. Tutti i partecipanti sono rimasti favorevolmente impressionati dalla capacità di refrigerazione del Vector 1550 durante l'operazione di abbassamento della temperatura e durante il con-

trollo di temperatura nella fase di regolazione".

È soprattutto la presenza di un compressore ermetico e di un riduttore a rappresentare la maggior novità, dato che permette l'installazione di un motore diesel da 1.5 litri sul modello destinato a rimorchi o semirimorchi; ciò consente di ottenere risultati eccellenti sia sotto il profilo del raffreddamento che sotto quello dei consumi. In particolare è l'aggiunta del riduttore che garantisce un incremento fino al 40 per cento della capacità di refrigerazione, in grado di raggiungere i 14,800 Watt.

Tale potenza, mentre la temperatura si abbassa, si riduce in automatico nella fase di stabilizzazione e di conseguenza per il resto del tragitto. Proprio la capacità di regolare il consumo energetico in ogni fase della lavorazione fa del nuovo Vector un campione per quel che riguarda i costi di gestione. Questa caratteristica non va naturalmente a incidere sulle prestazioni del Vector 1550, modello dotato di tecnologia interamente elettrica, in grado di abbattere la temperatura il 25 per cento più velocemente rispetto a un normale impianto, con un controllo che varia di appena 0,3°.

Altrettanto importante è la capacità di riscaldamento che resta di 8,800 Watt in ogni con-

dizione meteorologica, riducendo i tempi della fase di sbrinamento. Anche la diffusione omogenea della temperatura su tutto il carico viene migliorata del 12 per cento, sempre rispetto a un componente standard, con l'ausilio di un flusso d'aria uniforme.

Riducendo i consumi si ottiene, di conseguenza, anche un calo delle emissioni, che raggiunge per un utilizzo standard il 35 per cento, cioè pari a circa 2,8 tonnellate di CO2 all'anno per ogni elemento. Un'altra gradevole conseguenza della configurazione del nuovo Vector è che la soluzione elettrica rispetto a quella a cinghie riduce il rischio di perdite nella refrigerazione, così come le necessità di manutenzione. Ultimi vantaggi sono il peso del dispositivo, che è di appena 739 kg e, particolare troppo spesso trascurato, la silenziosità, che ferma le emissioni sonore a 71 dB, rendendolo un'ottima soluzione per il trasporto urbano.

Carrier abbina al Vector 1550 l'interfaccia di controllo LogiCOLD, che permette di regolarne le funzioni in base ai tragitti o alla tipologia di carico trasportato, mentre è in opzione il sistema di monitoraggio online COLDTrans, che consente ai gestori di una flotta di effettuare la diagnostica da remoto.

La società Alpetrans sceglie Vector 1850

## SULLA STRADA PER L'EGITTO

ALESSANDRIA - Alpetrans, società specializzata in trasporti refrigerati, ha scelto il modello di gruppo frigorifero Vector 1850 di Carrier per supportare la propria nuova linea verso l'Egitto.

Alpetrans, che ha la sua sede principale a Marostica, collega fin dal 1980 le più importanti aree produttive d'Italia con il resto d'Europa, utilizzando per la sua flotta le unità Vector 1850. Di recente è stata scelta dalla Visemarline, che con le proprie navi effettua un servizio settimanale da Venezia verso Siria ed Egitto, come partner privilegiato. Dal canto suo la società di spedizioni ha scelto ancora una volta di affiancarsi a Carrier Transicold per i suoi 150 mezzi.

"Questa partnership ci permette di mantenere un ruolo di leader a livello internazionale tra gli operatori del trasporto refrigerato - spiega l'Amministratore delegato di Alpetrans Dino Tolfo - Il Vector 1850 in particolare, grazie alla sua versatilità, ci offre la possibilità di regolare la temperatura dei semirimorchi in base alle merci trasportate, siano essi prodotti del comparto florovivaistico, alimentare, farmaceutico o ortofrutticolo". Il Vector 1850 infatti, con una potenza di 18,000 Watt, è in grado di raggiungere il giusto grado di raffreddamento in tempi molto brevi, con in più un controllo preciso della temperatura e una distribuzione uniforme dell'aria fredda. Il tutto tenendo d'occhio anche i bassi costi d'esercizio e di manutenzione dell'intero impianto. Grazie alla sua tecnologia completamente elettrica, basata su di un brevetto di Carrier, il gruppo refrigerante Vector 1850 permette di eliminare dal ciclo di raffreddamento

molte parti sulle quali, nei sistemi convenzionali, è necessario effettuare manutenzione, riducendo quindi i tempi di fermo del veicolo e migliorandone l'affidabilità. Sempre per la minore presenza di parti meccaniche e guarnizioni, viene quasi del tutto scongiurato il rischio di perdite di refrigerante.

"La nostra scelta di allestire l'intera flotta Alpetrans con Vector 1850 - conclude il dirigente dell'azienda di trasporto - è legata agli alti livelli di performance offerti da questo gruppo non solo in termini di resa frigorifera, ma soprattutto di pull-down e di mantenimento della temperatura a fronte di spese di gestione ottimali: il sistema elettrico Carrier e la riduzione dei consumi di carburante permettono di tenere bassi i costi di utilizzo, fattore non trascurabile in questo particolare momento economico. Tutta la flotta di Alpetrans dotata di gruppi frigoriferi Carrier gode inoltre di un contratto di manutenzione Golden Cold Full Service che ci garantisce da anni la massima efficienza delle prestazioni delle unità Vector 1850 di cui siamo dotati".



THERMO KING / Una raccomandazione in tema di trasporto refrigerato

# Quando il risparmio diventa controproducente

L'acquisto di un componente come un gruppo frigorifero deve essere fatto calcolando il costo del ciclo di vita, a cui vanno aggiunte variabili importanti, quali il valore delle prestazioni, l'impatto ambientale, la facilità d'utilizzo, l'affidabilità e la copertura del servizio di assistenza.

PARMA - Non sempre risparmiare sull'acquisto di accessori primari come i gruppi refrigeranti può rivelarsi davvero conveniente. Lo spiega chiaramente Thermo King, azienda leader del settore, che invita a esaminare in sede di scelta di un componente così fondamentale per i trasporti refrigerati, anche il costo complessivo d'esercizio, che quindi comprende tutte le variabili relative alla manutenzione oltre che al valore residuo. In pratica per un affare davvero conveniente deve essere calcolato il costo del ciclo vita, a cui vanno aggiunte variabili importanti, quali il valore delle prestazioni, l'impatto ambientale, la facilità d'utilizzo, l'affidabilità e la copertura del servizio di assistenza.

Prendendo come esempio un'unità refrigerante usata per circa 2.000 ore l'anno per sei anni, secondo i calcoli di Thermo King il prezzo d'acquisto va a influire per una quota inferiore al 50 per cento, mentre l'esborso necessario per la manutenzione ha un'incidenza che resta molto al di sotto del 20 per cento. Quella che invece cresce costantemente è la per-



Per Thermo King è importante concentrarsi sul miglioramento dell'efficienza del sistema unità refrigerante, ottenuto aumentando i watt di raffreddamento per ogni litro di gasolio consumato.

centuale del costo del carburante necessario per il funzionamento del sistema, che non sempre viene preso in considerazione mentre può arrivare a pesare per oltre il 50 per cento del totale. Tra i fattori con il segno positivo va invece inserito il prezzo di rivendita, che può far recuperare circa un venti per cento dell'investimento.

Vista sotto quest'aspetto la situazione, è chiaro che lo sforzo delle aziende deve concentrarsi sulla riduzione dei consumi, un compito difficile dato che le prestazioni devono restare di alto livello, anzi le richieste del mercato che vede sempre più carichi frazionati, quindi con numerose consegne, chiedono un incremento costante delle potenze refrigeranti.

La soluzione scelta da Thermo King è quindi di concentrarsi sul miglioramento dell'efficienza del sistema, ottenuta incrementando i watt di raffreddamento per ogni litro di gasolio consumato. Il che all'atto pratico vuol dire incrementare le dimensioni delle serpentine dell'evaporatore e del condensatore, riducendo di

conseguenza la velocità del motore diesel e quindi i consumi. Una soluzione applicata sulla Serie TS, che pur presentando una capacità di raffreddamento migliorata, consente una riduzione dei consumi di carburante nell'ordine del 15 per cento. Le stesse caratteristiche costruttive permettono inoltre di ridurre le spese di manutenzione, allungando gli intervalli di quella programmata fino alle duemila ore. Il che vuol dire un risparmio del 40 per cento rispetto a modelli convenzionali.

Questo è dovuto a particolari come i ventilatori meccanici, che offrono prestazioni migliori rispetto a quelli elettrici e durano più a lungo, lo stesso dei cuscinetti dell'albero a gomiti della gamma di compressori a pistoni Thermo King, che inoltre possono essere riparati sul campo, e delle cinghie elastiche del sistema Poly V, più resistenti grazie alla capacità di autoregolazione. Completano il quadro i nuovi motori diesel della serie GreenTech, che sviluppano una potenza maggiore rispetto ai modelli precedenti già all'80 per cento della propria capaci-

tà, il che vuol dire l'abbassamento delle temperature dell'olio e del liquido di raffreddamento, minori sollecitazioni dei componenti, un'usura ridotta e un prolungamento fino al 20 per cento della loro esistenza lavorativa.

Thermo King ha curato fin nel dettaglio le operazioni di manutenzione, applicando sportelli rimovibili per l'accesso ai vari componenti, con in più il colore dei pannelli esterni in Gelay che penetra sotto la superficie rendendo eventuali graffi meno visibili.

Risparmio vuol dire anche efficienza, a cui pensa il software del sistema di controllo TSR 2, che permette di adattare le funzioni dell'unità di raffreddamento alle esigenze del singolo carico, aggiungendo all'ottimizzazione dei consumi una migliore protezione delle merci a bordo.

Completa il quadro la garanzia, che non è forse un costo quantificabile ma certo regala sonni tranquilli ai trasportatori; quella che copre le serie T è totale per due anni per i difetti di fabbricazione e di quattro per la batteria a elevate prestazioni Eon, offerta come optional.

VOLVO TRUCKS / A VERONA LE SEMIFINALI VISTA 2011 PER PAESI NORDICI, EUROPA CENTRO-ORIENTALE E ITALIA

# La forza del lavoro di squadra

Fabio Basilico

SOMMACAMPAGNA - Dal 28 marzo al 1° aprile il Volvo Truck Center di Sommacampagna, in provincia di Verona, ha ospitato il meglio della professionalità aftermarket della rete Volvo Trucks italiana e internazionale. Nell'ampia struttura di Via della Tecnica si sono ritrovati le migliori squadre dei Paesi nordici, dell'Europa centro-orientale e dell'Italia che si sono sfidati a colpi di competenze tecniche nelle due puntate (28-30 marzo e 30 marzo-1° aprile) di una delle semifinali Vista World Championship 2011, la più grande competizione mondiale dedicata al personale del post-vendita. Vista è iniziata nel 1957 e da allora si è svolta con cadenza biennale. In Italia è presente dal 1983. Negli anni Vista è costantemente cresciuta: nel 2009 ha coinvolto circa 13.500 partecipanti in tutto il pianeta mentre la nuova edizione 2010-2011 ha visto aumentare ulteriormente la presenza a oltre 13.700 concorrenti di circa 3.800 team provenienti da ben 75 Paesi di tutto il mondo. Gli italiani in gara sono stati 450, contro i 320 dell'edizione del biennio 2008-2009.

## EVENTO PER LA FORMAZIONE

"Vista è un lavoro di gruppo che si svolge all'interno dell'organizzazione mondiale Volvo - spiega Thomas Martin, Direttore Commercial Aftermarket & Retail Development di Volvo Truck Corporation-Sede Italiana - e non c'è niente di meglio di una sana rivalità per innescare il processo di competizione creando al contempo motivazione e engagement". Fulcro della competizione è il lavoro in team di persone che già tutti i giorni sono impegnate nel quotidiano contatto con la clientela e i veicoli presso uno dei tanti avamposti della rete di assistenza Volvo Trucks in Italia e all'estero. Di importanza capitale è l'affiatamento tra le persone che compongono il team in gara,

Al Volvo Truck Center di Sommacampagna si è svolta una delle semifinali del Vista World Championship 2011, la più grande competizione mondiale dedicata al personale aftermarket del costruttore svedese. Cinque i team italiani in gara: di questi, la squadra che parteciperà alla finale mondiale di Göteborg è quella della Bassano Diesel di Bassano del Grappa (Vi).



Da sinistra, Thomas Martin e Paola Magri, rispettivamente Direttore Commercial Aftermarket & Retail Development e Competence Development Manager di Volvo Truck Corporation-Sede Italiana.

impegnate nel condividere esperienze e conoscenze al fine di raggiungere i migliori risultati nel campionato e quindi trasferirli nella quotidianità del lavoro in officina. Un evento per la formazione, dunque, non una semplice competizione fine a se stessa. "Certamente - conferma il dottor Martin - Vista è il più grande evento di formazione a livello mondiale, strutturato in competizione a squadre per i professionisti del dopo-vendita Volvo. Da decenni è parte delle ricchezze di Volvo. L'obiettivo di Vista è promuovere il lavoro di squadra, costruire uno spirito di gruppo e senso di appartenenza al brand Volvo. Fin dall'inizio Vista è stato, per il personale del dopo-vendita, un importante strumento utile per arricchire competenza e professionalità ma anche un modo per migliorare la soddisfazione del cliente".

Nel corso del suo intero svolgimento Vista 2011 si è sviluppato in 3 round di qualificazione, avviati nel settembre 2010 e terminati a metà febbraio 2011. Ogni squadra doveva rispondere a un questionario di 30 domande di tipo tecnico, ricambi e amministrazione d'officina. Le risposte erano da ricercare nella ricca documentazione in dotazione alla rete, agevolando in questo senso l'utilizzo della moderna tecnologia informatica, ovvero di internet, per svolgere al meglio il sempre più complesso lavoro di assistenza nel mondo dei truck. Al termine del terzo round le prime cinque squadre al vertice della classifica generale stilata dopo lo svolgimento dei tre round hanno avuto accesso alla semifinale.

"Dodici semifinali - dice Thomas Martin - si tengono contemporaneamente in nove

diverse località del mondo. Verona è stata la sede di uno di questi eventi che ha visto competere tra loro le migliori squadre dei Paesi nordici, dell'Europa centro-orientale e dell'Italia. Nel dettaglio erano presenti delegazioni di Svezia, Norvegia, Islanda, Finlandia, Danimarca, Italia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e Slovenia. Le squadre al vertice della classifica nazionale che si è venuta a formare sono state invitate alla finale mondiale che si terrà a Göteborg dal 27 al 30 giugno. La finale mondiale vedrà 30 team provenienti da ogni parte del mondo gareggiare fra loro in prove teoriche e pratiche per aggiudicarsi il titolo di miglior squadra Volvo del mondo".

I team italiani che hanno partecipato alla semifinale di

Verona erano quelli della Bassano Diesel di Bassano del Grappa (Vi), Cavidue di Fombio (Lo), Volmec di Montichiari (Bs), Volvo Truck Center Verona e Volvo Truck Center Bergamo. Il vincitore che parteciperà in giugno alla finale in Svezia è il team della Bassano Diesel. Quindici le squadre in rappresentanza dei Paesi dell'Europa centro-orientale che si sono contesi l'accesso al gran finale di Göteborg. Tre i posti disponibili, che sono stati assegnati alla squadra Viru Valge per l'Estonia, Vikings LT per la Lituania e FB One per l'Ungheria. Venti i team in rappresentanza dei Paesi nordici: i quattro vincitori della semifinale sono le squadre Copenhagen Controls per la Danimarca, Veskum Popoo per la Finlandia, Avesta Cruising Club e Bonnraggama per la Svezia.

## ENERGIE IN MOVIMENTO

I team del Gruppo Central East e dell'Italia partecipanti alla prima puntata della semifinale veronese si sono ritrovati la mattina presto del 28 marzo. Dopo il briefing di presentazione dell'intesa giornata di gara, le squadre sono state divise in due gruppi che si sono poi alternati nello svolgimento delle prove pratiche all'interno delle due aree allestite all'interno del Volvo Truck Center di Sommacampagna. Le prove - cinque, di 45 minuti l'una - consistevano nella simulazione di guasti reali con la ricerca della soluzione più veloce ed efficiente. Il primo gruppo ha svolto la sua sessione di gare il mattino, il secondo gruppo il pomeriggio. Nell'attesa, quest'ultimo è stato accompagnato in un city tour della città di Verona, di cui hanno ovviamente beneficiato nella seconda parte della giornata anche i team del primo gruppo. A dimostrazione dell'importanza data all'affiatamento tra le persone come una delle indispensabili premesse per svolgere al meglio un'attività di gruppo, a un altro interessante momento ricreativo è stata dedicata l'intera giornata.



Alcune fasi delle prove pratiche svolte dai team concorrenti nelle semifinali Vista 2011 organizzate presso il Volvo Truck Center di Sommacampagna. Cinque le squadre italiane protagoniste.



ta del 29 marzo, con un tour a Venezia che ha coinvolto tutte le squadre.

“Vista è una competizione per l'eccellenza - commenta Maciej Kesler, Competence Development Manager di Volvo Truck Corporation-Region Central East - sfruttiamo l'energia della competizione per migliorare il servizio alla clientela. C'è un effettivo riscontro della validità di un'iniziativa come Vista da parte di quest'ultima in termini di soddisfazione: l'officina ha migliorato gli indici di efficienza operativa proprio grazie alla partecipazione a Vista. Questo dato è di fondamentale importanza se teniamo conto dell'importanza che il Service sta sempre più acquisendo. Anche nell'Europa centro-orientale le attività di assistenza sono ormai agli stessi livelli quan-

tativi e qualitativi di quelle dell'Europa Occidentale”.

L'età dei partecipanti al campionato Vista è varia. In gara si vedono sia giovani che meno giovani. Questi ultimi hanno molto da dare in termini di consigli dettati dall'esperienza senza per questo rinunciare a mettersi in gioco con i più giovani sul terreno delle nuove tecnologie.

#### LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

“Con Vista - interviene Paola Magri, Competence Development Manager di Volvo Truck Corporation-Sede Italiana - sono state erogate 300mila ore di formazione extra nel mondo. Un risultato di cui andare fieri e che testimonia il valore di questa esperienza all'interno di Volvo Trucks. Io mi occu-

po di sviluppare le competenze tecniche nell'aftermarket, quindi posso confermare quanto detto dai miei colleghi a proposito dell'importanza che Vista ha in tema di formazione. Volvo è un brand dal forte appeal: ciò che aumenta la sua presenza sul mercato è la qualità del servizio dato alla clientela, vero e proprio valore aggiunto. Il personale della nostra rete deve essere quindi in grado di fare la differenza. Mediamente dedichiamo 2,5 giorni di formazione all'anno per singolo operatore. I corsi tecnici si tengono nella sede centrale di Zingonia, in provincia di Bergamo. Ci sono però anche team formativi itineranti che girano in lungo e in largo per l'Italia per raggiungere gli operatori della nostra rete, costituita da 98 officine autorizzate e 15 dea-

ler. In Europa Volvo Trucks si avvale di oltre mille punti di assistenza e ben 15mila operatori, di cui mille solo in Italia. Sempre più officine anche nel nostro Paese - continua la dottoressa Magri - credono in iniziative come Vista che incentivano i tecnici e il personale del punto di assistenza a tenersi costantemente aggiornati sulle procedure da eseguire anche per ciò che concerne il primo approccio con il cliente che si rivolge a un centro Volvo per un problema. Per i clienti è importante avere a che fare con team preparati e aggiornati, è un rapporto di fiducia quello che si viene a creare. Grazie al lavoro di squadra, Vista intende incentivare la comunicazione all'interno del team, l'interscambio tra persone che hanno diverse specializzazioni da mettere al



Maciej Kesler, Competence Development Manager di Volvo Truck Corporation-Region Central East

servizio del lavoro di gruppo orientato al risultato finale, la soddisfazione del cliente. In futuro vorremmo coinvolgere al tutte le officine della nostra rete al gran completo per far capire fino in fondo l'importanza della ricerca dell'aggiornamento continuo e nel contempo la fruibilità delle informazioni tecniche fornite da Volvo Trucks on line”.

#### IMPEGNO CONTINUO

“Anche in un periodo di crisi economica generalizzata - conclude Maciej Kesler - l'obiettivo di Volvo Trucks rimane lo stesso: dare la massima importanza alla formazione per migliorare il servizio alla clientela. Questo è ciò che Vista continuerà a fare anche in futuro”.

## VOLVO TRUCKS / HA INIZIO LA COMMERCIALIZZAZIONE IN EUROPA DI AUTOCARRI IBRIDI

Nils Ricky

ZINGONIA - Nell'ambito della strategia che vede il costruttore svedese impegnato in prima linea sul fronte dell'ibrido, Volvo Trucks è ora in grado di procedere con la commercializzazione di autocarri ibridi pesanti, sotto il nome Volvo FE Hybrid, assegnato per ora a clienti trasportatori selezionati in mercati europei. I camion ibridi consentono risparmi di carburante fino al 30 per cento e saranno usati principalmente nella distribuzione e nelle attività di raccolta rifiuti in ambito urbano.

“Il nostro nuovo Volvo FE Hybrid - ha dichiarato Claes Nilsson, Presidente della Divisione europea di Volvo Trucks - è un veicolo estremamente evoluto dal punto di vista tecnologico, che ha già suscitato un forte interesse. È chiaro che c'è una grande richiesta di ibridi pesanti”. L'applicazione della tecnologia ibrida è più adatta a zone densamente popolate, dove è più alta l'incidenza di reiterati “stop and go” del veicolo. Volvo FE Hybrid è un ibrido parallelo che utilizza singolarmente o contemporaneamente un motore diesel e un motore elettrico. Il sistema passa automaticamente da una fonte di potenza all'altra.

#### IL REGNO DEL SILENZIO

La tecnologia è stata sviluppata anche per sfruttare al massimo l'energia generata dalla frenata. Pertanto non è necessari effettuare ricariche supplementari da fonti esterne. La trazione elettrica, inoltre, è più silenziosa. “Il camion ibrido - ha spiegato Claes Nilsson - circola per le strade senza fare rumore, migliorando le condizioni ambientali dei residenti e, naturalmente, degli operatori che viaggiano sul veicolo ogni giorno. In accelerazione, il livello di rumore è inferiore alla metà di quello di un camion diesel convenzionale”.

A seconda del ciclo di guida, il Volvo FE Hybrid permette di ridurre i consumi e le emissioni di anidride carbonica di una percentuale compresa tra il 15 e il 20 per cento. Inoltre, utilizzando il compattatore elettrico nel caso d'impiego dell'FE Hy-

brid nelle attività di raccolta rifiuti, si arriva a risparmiare fino al 30 per cento di carburante. “L'avviamento della produzione di modelli ibridi - ha aggiunto Claes Nilsson - è estremamente stimolante ed essenziale per lo sviluppo dei nostri prodotti futuri, dal momento che la maggior parte

dei veicoli di domani integrerà una qualche forma di tecnologia ibrida. L'ibridazione è un pezzo chiave del puzzle che stiamo componendo per realizzare un sistema di trasporto efficiente in termini energetici”.

A giugno avrà inizio la produzione dei veicoli in una

serie limitata di circa cento esemplari che verranno consegnati ai clienti di 13 mercati europei, tra cui l'Italia, tra il 2011 e il 2013. Le vendite potranno poi essere estese ad altri mercati nel lungo periodo. I camion saranno prodotti in serie limitata in quanto la tecnologia ibrida avanzata ri-

chiede soluzioni di produzione specifiche. Inoltre, la tecnologia delle batterie è in continua evoluzione. Questo comporta in parallelo la formazione del personale del servizio post-vendita dell'azienda per mettere in condizione di offrire ai clienti la migliore assistenza. Per ga-

# Pesanti ma puliti

Il costruttore svedese propone l'innovativa tecnologia sul truck FE Hybrid, assegnato a clienti selezionati di tredici Paesi europei per un periodo sperimentale dal 2011 al 2013.

rantire un livello di qualità e servizio adeguato, dalla primavera del 2008 diversi clienti Volvo hanno eseguito numerosi test sul campo. Il Gruppo Volvo investe nello sviluppo di veicoli ibridi da molti anni: Volvo Bus, per esempio, nel 2010 ha avviato la produzione in serie di autobus ibridi nel suo stabilimento in Polonia.

#### LEASING PER L'AMBIENTE

Volvo FE Hybrid è azionato da un motore diesel da 7 litri che sviluppa una potenza di 340 cv e 1.300 Nm di coppia per le operazioni di raccolta rifiuti e una potenza di 300 cv e 1.160 Nm per le operazioni di distribuzione. Il diesel funziona parallelamente a un motore elettrico da 120 kW alimentato da batterie agli ioni di litio di ultima generazione. I veicoli ibridi, concepiti per applicazioni con una massa totale di 26 t, sono disponibili con un contratto di leasing che comprende un servizio completo di manutenzione e riparazione.



#### VOLVO TRUCK NORD AMERICA/ 700 lavoratori richiamati a New River Valley

## LA CRISI È ALLE SPALLE

ZINGONIA - Volvo Truck Nord America ha annunciato che, in risposta all'aumento della domanda, l'azienda aumenterà la produzione nel suo impianto di New River Valley e richiamerà circa 700 dipendenti. “La risposta dei clienti ai nostri prodotti - ha dichiarato Ron Huibers, Senior Vice President Vendite e Marketing - in particolare per la riduzione del consumo di carburante e le prestazioni dei nuovi motori Volvo prossimi alle zero emissioni, continua ad essere estremamente positiva. Combinata con il miglioramento dell'economia, questa risposta ci

sta aiutando a mantenere il ritmo che abbiamo stabilito nel 2010 con l'obiettivo di aumentare la quota di mercato”.

Nel febbraio scorso, Volvo Trucks ha aumentato il volume delle unità vendute negli Usa e in Canada del 47 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

L'incremento produttivo e l'aumento delle ore di lavoro, che comprende l'aggiunta di un secondo turno, si svolgeranno in diverse fasi tra il 2 e il 13 giugno. Attualmente lo stabilimento occupa poco meno di 1.500 dipendenti.



Claes Nilsson, Presidente della Divisione europea di Volvo Trucks. In centro, l'FE Hybrid.

MAN / QUATTRO MODELLI E MOLTEPLICI VARIANTI PER LA MASSIMA REDDITIVITÀ

Paolo Romani

**DOSSOBONO** - Cava e cantiere: un settore dove Man si trova perfettamente a suo agio, potendo contare su una gamma prodotta che offre soluzioni di trasporto efficienti. Le molteplici varianti dei modelli TGL, TGM, TGS e TGX garantiscono nel contempo elevata affidabilità, redditività, sicurezza e comfort di marcia. Concetti ribaditi in occasione dell'ultima edizione del Samoter di Verona e che si rafforzano continuamente anche grazie alle numerose innovazioni tecnologiche introdotte dal costruttore tedesco negli ultimi anni. Basta citare il Man HydroDrive, la trazione idraulica anteriore inseribile già montata su oltre 6mila veicoli, e il Man PriTarder, rallentatore idrodinamico primario ad acqua, molto efficace già a bassissime velocità. Negli impieghi in cava e cantiere il PriTarder dimostra tutti i suoi vantaggi. Il sistema, completamente esente da manutenzione, aumenta il peso di un valore massimo di 64 kg rispetto all'Intarder, raddoppiando però la durata operativa delle guarnizioni di attrito dei freni di servizio.

**FORZA  
FRENANTE**

Man PriTarder è integrato nel Man BrakeMatic, la gestione elettronica dei freni, e si attiva comodamente tramite la leva di comando posta sul piantone dello sterzo. La sua forza frenante può essere sfruttata in modo ottimale soprattutto nei veicoli a trazione integrale o dotati di Man HydroDrive, agendo su tutte le ruote motrici. È quindi di particolare utilità sui fondi più scivolosi. Senza contare l'impegno ambientale, con l'adeguamento allo standard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) con limiti di emissioni inferiori all'Euro 5. Valori raggiunti sia con la tecnologia EGR senza additivi per le gamme leggera e media, sia con la tecnologia SCR per la gamma pesante.

Va anche detto che da oltre 70 anni Man vanta una competenza specifica nello sviluppo delle trazioni integrali, indispensabili per operare su terreni insidiosi e condizioni estreme. Dove è richiesta un'elevata motricità, la risposta ideale è garantita dai veicoli della gamma TGM e TGS a trazione integra-

# I Leoni dell'off road



Un TGS nello stand Man al Samoter di Verona. Punto di riferimento della proposta del costruttore tedesco, TGS soddisfa le diverse esigenze d'impiego in cava-cantiere. Il veicolo è proposto con numerose configurazioni di assali e formule di trazione.

le. La Casa bavarese offre in queste gamme la possibilità di scelta tra la trazione integrale permanente o inseribile con configurazione 4x4, 6x6 e 8x6. La trazione integrale permanente con bloccaggio differenziale longitudinale a comando pneumatico è opzionale, mentre il TGS 8x8 la monta di serie. Il ripartitore di coppia ha due rapporti, da strada e fuoristrada, che garantiscono una corretta ripartizione della forza motrice.

Dal ribaltabile leggero a quello a trazione integrale per gli impieghi più gravosi, dai multibenna e autotelai per il trasporto di materiali edili alle autotetoniere e betonpomme, fino ai trattori stradali e autotelai speciali, Man offre la giusta soluzione di trasporto per le più variegate tipologie di impiego in cava-cantiere. Al Salone del movimento terra di Verona il costruttore ha esposto diversi

veicoli delle gamme TGS, TGM e TGL con l'aggiunta di un TGX 33.540 6x4 che, anche con la spaziosa e lussuosa cabina XLX, tipica del lungo raggio, garantisce soluzioni efficienti per il trasporto nel settore edile.

**UNA PRESENZA  
COSTANTE**

Punto di riferimento della proposta Man è senza dubbio il TGS, presenza costante nei cantieri di tutta Europa. Sia come autocarro che come trattore con rimorchio anche in versione stradale, il TGS soddisfa le diverse esigenze d'impiego in cava-cantiere con un range di Mtt da 18 a 41 tonnellate.

Oggi TGS vuol dire un'ampia gamma di cabine "ritagliate" sulle specifiche necessità del settore, di configurazioni di assali e formule di trazione da

4x2 a 8x8. Alla propulsione provvedono i moderni motori Man D20 e D26 a 6 cilindri in linea con sistema di iniezione Common Rail di ultima generazione e un range di potenze da 235 kW/320 cv a 397 kW/540 cv. Tutte le motorizzazioni rispettano le norme Euro 5 o il più restrittivo standard EEV.

Per il TGS sono disponibili dotazioni specifiche per gli impieghi cava-cantiere: dal cambio automatizzato Man TipMatic Offroad con innesto marce calibrato sull'impiego cantieristico in tempi più brevi, al robusto paraurti in acciaio diviso in tre parti con al centro il perno per trainare il veicolo, fino alla barra paraincastro posteriore fissa o ribaltabile per finitrice. Oltre all'alternativa manuale, il TipMatic Offroad permette di usare la comoda modalità automatica anche nel fuoristrada.

Altra importante innovazione

di questa serie di truck è la sterzata migliorata grazie ai freni, che consente di affrontare facilmente anche le curve più strette. Con questa funzione attivata, le ruote posteriori interne sono frenate, indipendentemente dall'angolo di sterzata del volante, con conseguente riduzione del diametro di volta. Le lunghe manovre in cantieri angusti e su fondi scivolosi sono così ridotte. Il "freno per sterzare" è disponibile sugli autocarri 6x4 con ponte in tandem e viene attivato dal conducente mediante l'apposito pulsante, restando in funzione fino a una velocità di 30 km/h.

Il TGM è veicolo di punta nel segmento medio da 12 a 18 tonnellate di Mtt. Vanta un'elevata portata unita a un'invidiabile maneggevolezza e stabilità che lo rendono ideale per gli impieghi cava-cantiere. Nelle versioni a trazione integrale permanente o inseribile il TGM si fa valere per motricità ed elevate proprietà fuoristradistiche. Per il TGM 4x4 sono disponibili tre differenti cabine che, su richiesta, possono essere equipaggiate con il robusto paraurti in acciaio per gli impieghi più gravosi.

L'EasyStart, ovvero il freno per le partenze in salita, agisce pneumaticamente su tutte e quattro le ruote quando il conducente lo aziona mediante l'apposito tasto in plancia: mantiene fermo il veicolo, ne impedisce l'arretramento e agevola l'avviamento in salita. Dopo aver rilasciato il pedale del freno la pressione di frenata viene mantenuta ancora per un istante, in modo che il conducente possa spostare il piede sul pedale dell'acceleratore e partire senza scatti, con poca usura e senza indietreggiare pericolosamente.

A differenza di altri sistemi che frenano solamente l'asse



In occasione del Samoter di Verona, il costruttore tedesco ha dimostrato la validità delle sue proposte dedicate all'importante settore del cava-cantiere. La varietà di soluzioni offerte dalle gamme TGL, TGM, TGS e TGX unitamente alle numerose innovazioni tecnologiche introdotte negli ultimi anni fanno del marchio Man un autentico punto di riferimento.

posteriore tramite i cilindri freno a molla, sul TGM è frenato anche l'asse anteriore con comando pneumatico: una garanzia per le partenze in salita su terreni scivolosi.

La gamma propulsori è formata dai sei cilindri della serie D08 Common Rail con potenze da 184 kW/250 cv a 250 kW/340 cv. Anche in questo caso, tutti i motori rispondono alle norme Euro 5 o allo standard EEV senza ricorrere all'impiego di ulteriori additivi grazie alla tecnologia di ricircolo dei gas di scarico EGR e del filtro antiparticolato Man PM-KAT esente da manutenzione.

**STUDIO  
AERODINAMICO**

Il TGL si presenta con un design elegante progettato con un attento studio aerodinamico che mira a una minore resistenza all'avanzamento. Particolarmente curati anche gli interni: la cabina è stata pensata in ogni dettaglio con un'ergonomia di alto livello e materiali di pregio. I propulsori della gamma sono le unità della serie D08 a 4 e 6 cilindri con ricircolo dei gas di scarico EGR e sistema d'iniezione Common Rail di ultima generazione. Le potenze sono comprese tra 110 kW/150 cv e 184 kW/250 cv. Ancora una volta, c'è il rispetto delle norme Euro 5 o la conformazione EEV senza ricorso a ulteriori additivi.

Il "piccolo" Man prevede un'ampia offerta di interessi, lunghezze telaio, cabine e altre dotazioni che consentono di adattarlo ai vari utilizzi. Tra le opportunità offerte rientrano il cambio automatizzato TipMatic a 6 marce che coniuga redditività e comfort a una notevole agilità nonché la spaziosa cabina doppia in grado di ospitare fino a sette persone.

**Man HydroDrive: la soluzione vincente nelle diverse condizioni di utilizzo**

## PIÙ TRAZIONE E SICUREZZA

**DOSSOBONO** - Man è stato il primo costruttore di veicoli industriali a offrire, dal 2005, una soluzione che aumenta la versatilità del veicolo, unendo i vantaggi di un modello stradale a quelli di uno a trazione integrale. Si chiama Man HydroDrive la trazione idraulica anteriore inseribile che garantisce, quando si passa dalle strade asfaltate agli sterrati dei cantieri o a fondi sdruciolevoli in salita, più trazione e sicurezza sia nell'avanzamento che nell'arretramento.

Una soluzione ottimale per veicoli impiegati prevalentemente su strada che occasionalmente hanno necessità di una trazione aggiuntiva. Giorno dopo giorno il suo impiego consente di risparmiare carburante e sfruttare la maggiore flessibilità del veicolo Man. Per esempio, durante la marcia in discesa con HydroDrive inserito, il freno continuo agisce anche sull'asse anteriore e stabilizza il veicolo. HydroDrive può essere inserito anche durante la marcia e sotto sforzo tramite il comodo selettore. È così possibile affrontare le salite senza dover arrestare il veicolo. Si disinnesca automaticamente a partire da una velocità di circa 28 km/h e se la velocità scende sotto i 22 km/h si re-innesca automaticamente. HydroDrive prevede una pompa idraulica montata sull'uscita del cambio che alimenta i motori nei mozzetti ruota dell'assale anteriore. Questa tecnica, semplice, robusta e di facile manutenzione, è comparabile, in termini di consumi di carburante e

usura, alla trazione posteriore convenzionale e porta tutta una serie di vantaggi rispetto alla classica trazione integrale: un risparmio di peso di 400 kg, l'assenza del ripartitore di coppia, azionamento delle sole ruote posteriori durante l'utilizzo su strada, assenza di attrito nell'attività della pompa idraulica e dei motori nei mozzetti. Nella trazione integrale, invece, gli elementi di trasmissione della trazione anteriore vengono fatti ruotare anche quando sono disinnescati. L'altezza da terra resta invariata e questo si traduce in una maggiore facilità di accesso, altezza complessiva contenuta, basso baricentro del veicolo e quindi ottima stabilità di marcia. Anche il diametro di volta è lo stesso dei veicoli a trazione posteriore e la portata utile è confrontabile.

La gamma di utilizzi del dispositivo copre tutti i segmenti di mercato, dal traffico a lunga distanza fino ai veicoli speciali. Il programma dei veicoli Man HydroDrive si estende dai mezzi a due assali a quelli a tre assali, fino a quelli a quattro assali. In combinazione con il Man PriTarder, il freno ausiliario resistente all'usura che agisce direttamente sul motore, Man HydroDrive per la serie TGS, indipendentemente dalla velocità del veicolo, garantisce sempre la massima forza frenante. Un vantaggio in termini di sicurezza attiva e una significativa riduzione dell'usura dei freni di servizio aumentano l'efficienza durante il trasporto.



# Vincenti in pista

# Efficienti in strada



## Week End del Camionista 2011, Misano Adriatico 21-22 maggio.

Vincere in pista è sempre una bella soddisfazione. Una sensazione che i piloti dei nostri team conoscono bene visto che nel 2010 si sono aggiudicati per la decima volta il titolo di campione europeo. Un risultato importante, frutto dell'esperienza e dell'impegno tecnologico che mettiamo a loro disposizione. Gli stessi che ci permettono di fornirvi soluzioni di trasporto sempre più efficienti come il nuovo TGX

EfficientLine, campione in termini di consumo, affidabilità e convenienza.

**Il 21 e 22 maggio venite a scoprire come possiamo aiutare anche voi a vincere sulla strada di tutti i giorni.**

Contattate il vostro concessionario di fiducia per ricevere un biglietto d'ingresso gratuito.

In collaborazione con:



DAIMLER / ALL'ANNUALE KEY SUPPLIER MEETING CONSEGNA 14 RICONOSCIMENTI

# Premiati i partner migliori

Provenienti da tutte le business unit, i fornitori sono stati insigniti del "Daimler Supplier Award 2010", encomio che la Casa della Stella assegna alle società che hanno dato il maggiore contributo al successo aziendale.

Massimiliano Campanella

STOCCARDA - Daimler ha riconosciuto i migliori fornitori per il contributo dato l'anno scorso in occasione della conferenza annuale dei fornitori di Stoccarda, la "Daimler Key Supplier Meeting", assegnando il "Daimler Supplier Award 2010". Come negli anni precedenti, tredici imprese hanno ricevuto premi in varie categorie. Inoltre, quest'anno è stato presentato un premio speciale per prestazioni eccezionali in materia d'innovazione.

## PRESTAZIONI ECCEZIONALI

Con il "Daimler Supplier Award", la Casa della Stella onora la prestazione eccezionale dei suoi partner, che viene determinata sulla base di un efficace sistema di rating a livello globale. I principi di questo sistema di valutazione sono definiti nel modello di cooperazione del fornitore "Daimler Supplier



Foto di gruppo dei dirigenti Daimler e dei rappresentanti delle aziende vincitrici del "Supplier Award 2010".

evidenziato i numerosi lanci, come la famiglia globale di motori heavy-duty e i nuovi truck e bus. Facendo riferimento alle prospettive di crescita globale del business dei veicoli industriali e rivolgendosi direttamente ai fornitori, ha sottolineato: "Quando stiamo andando all'attacco di nuovi mercati, abbiamo bisogno che voi e le vostre idee vengano con noi. E quando si sviluppano nuovi prodotti, abbiamo bisogno delle vostre competenze e del vostro core business".

## PRODOTTI E IMPRESE AMICI DELL'AMBIENTE

Wilfried Porth ha sottolineato che il successo congiunto non può essere misurato solo dai numeri: "È nostra profonda convinzione che possiamo avere successo sul mercato se siamo efficaci per quanto riguarda l'integrità, la sostenibilità e l'ambiente. Il nostro obiettivo è avere prodotti e imprese amici dell'ambiente".

I componenti del Consiglio di amministrazione, attraverso i responsabili delle tre unità operative di acquisto - Klaus Zehender, Procurement Mercedes-Benz Car & Vans, Matthias Gründler, Procurement Truck & Bus, e Wendelin Wolbert, International Procurement Services - hanno poi assegnato la Daimler Supplier Award a tredici fornitori. Inoltre, Thomas Weber, membro del Consiglio di amministrazione responsabile di Group Research & Mercedes-Benz Cars Development, per la prima volta ha assegnato il premio speciale per l'innovazione.

Circa 450 rappresentanti dei più importanti fornitori di Daimler e circa 200 membri della direzione Daimler - tra cui Bodo Uebber, membro del Consiglio responsabile Finance & Controlling e della business unit Daimler Financial Services - sono stati presenti a questa edizione della "Daimler Key Supplier Meeting".

## TUTTI I VINCITORI DEL DAIMLER SUPPLIER AWARD 2010

### MERCEDES-BENZ CARS AND VANS

**Esterni** Asahi Glass Co., Ltd., Giappone  
**Interni** FS Fehrer Automotive GmbH, Germania  
**Parti elettriche** Mitsubishi Electric Corporation, Giappone  
**Telaio** Rausch & Pausch GmbH, Germania  
**Powertrain** Schaeffler Automotive Gruppe, Germania

### DAIMLER TRUCKS AND BUSES

**Esterni** Consolidated Metco, Inc., USA  
**Interni** IWN GmbH & Co. KG, Germania  
**Parti elettriche** East Penn Manufacturing Co., Inc., USA  
**Telaio** Accuride Corporation, USA  
**Powertrain** Federal-Mogul Corporation, USA

### INTERNATIONAL PROCUREMENT SERVICES

**Edilizia e Facility Management** Stahlbau GmbH Heil & Co. KG, Germania  
**Marketing, IT, beni e servizi generali** Jung von AG MATT, Germania  
**Manufacturing Equipment & Services** EMAG Holding GmbH, Germania

### PREMIO SPECIALE INNOVAZIONE

Automotive Lighting GmbH Reutlingen, Germania

Network" e comprendono valori come qualità e costi delle forniture così come la tecnologia e l'innovazione. Inoltre, nel valutare la collaborazione dei fornitori viene data particolare enfasi alla correttezza, affidabilità e fiducia.

All'inizio della manifestazione, Andreas Renschler, membro del Consiglio di amministrazione Daimler competente per Daimler Trucks, ha espresso il profondo cordoglio della società per i tragici eventi accaduti in Giappone a nome di tutti i dipendenti Daimler. Tutti i partecipanti alla manifestazione hanno poi osservato un minuto di silenzio in memoria delle vittime.

A seguire lo stesso Renschler, affiancato da Wolfgang Bernhard, membro del Consiglio di amministrazione responsabile della produzione e dell'ap-

provvisionamento di Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans, e da Wilfried Porth, Human Resources & Labor Relations Director, ha espresso la gratitudine della società per i fornitori presenti, soprattutto per il loro contributo nell'aver comunemente aiutato a fare da argine agli effetti della crisi economica globale. "Siamo ora concentrati - ha detto Wolfgang Bernhard, confermando l'offensiva di prodotto in corso nel 2011 da parte di Mercedes-Benz - sulla cooperazione e le sfide future. Dobbiamo continuare la nostra cooperazione come fatto fino ad adesso, puntando al lancio nei nostri impianti negli anni a venire: abbiamo le migliori opportunità per avere successo, specialmente con il nostro portafoglio di prodotti decisamente attraente".

Andreas Renschler ha anche

## DAIMLER TRUCKS / Memorandum d'intesa con Aabar e il governo algerino

# ALL'ATTACCO IN ALGERIA

Una collaborazione economica che trova il supporto trasversale di Germania, Algeria e Emirati Arabi. La Casa di Stoccarda fornirà alla joint venture algerina parti di veicoli e componentistica.

ALGERI - Daimler, il governo algerino e Aabar Investments PJS hanno firmato un memorandum d'intesa per l'assemblaggio di truck e autobus. Il progetto comprende la fornitura di parti di veicoli in Algeria per l'assemblaggio locale a Rouiba. Daimler fornirà parti di tecnologia e di alimentazione e componentistica su base contrattuale.

La società Aabar Investments PJS, con sede ad Abu Dhabi, e il governo algerino formeranno una joint venture a Rouiba, in Algeria, che sarà responsabile della gestione operativa della struttura di as-

semblaggio di veicoli. "Stiamo rafforzando la nostra presenza in Nord Africa - ha detto Peter Alexander Trettin, manager Daimler responsabile per la vendita di veicoli Mercedes-Benz in Europa centrale e orientale, così come in Africa e Asia - e intendiamo sfruttare il potenziale di crescita del mercato algerino per tutti i tipi di veicoli. Il progetto ci aiuta anche a dare un contributo positivo allo sviluppo economico dell'Algeria. In questo modo, Daimler sta creando nuovi posti di lavoro in Algeria e sta salvaguardando i posti di la-

voro presso i nostri stabilimenti tedeschi".

Daimler e Aabar avevano già firmato un memorandum iniziale d'intesa con il governo algerino nel luglio 2009. In linea con questo accordo, Daimler fornirà i moduli per un impianto di assemblaggio a Tiaret, in Algeria, per la produzione di veicoli Sprinter, Unimog e Classe G.

Attraverso i suoi progetti in Algeria, Daimler sta sostenendo la cooperazione economica tra la Germania e l'Algeria che è stata concordata nel primo protocollo tedesco-algerino della Commissione

economica congiunta, firmato lo scorso marzo dai governi tedesco e algerino. In questo contesto, un programma di formazione sarà effettuato in collaborazione con il governo algerino e Aabar in linea con la formazione tedesca del sistema di lavoro-studio.

Aabar possiede il 9 per cento in Daimler, che lo rende il più grande azionista individuale della società. Per Daimler e il suo azionista principale Aabar, le attività in Algeria costituiscono un altro progetto congiunto per promuovere una stretta collaborazione.

## "Pre-Revisione" Mercedes-Benz

# CHECK-UP NO PROBLEM

ROMA - La revisione di legge è il check-up completo di un veicolo che si effettua periodicamente per stabilire l'idoneità o meno del mezzo a circolare sulle strade europee. Ogni anno, i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate devono essere sottoposti a revisione, così come rimorchi e tachigrafi. Per affrontare al meglio questa incombenza, Mercedes-Benz propone il servizio "Pre-Revisione" con cui si prende cura dei propri clienti ricordando loro questo importante appuntamento e invitandoli a effettuare un controllo preliminare del loro mezzo in officina. Per tutto il 2011, recandosi in uno dei Service Mercedes-Benz aderenti all'iniziativa, i proprietari di van e truck della Stella possono sottoporre il proprio veicolo alle cure di tecnici qualificati, che verificheranno tutte le parti interessate dai controlli stabiliti dalla legge. I controlli, realizzati con la cura e la competenza garantite da un Service Mercedes-Benz, interessano in particolare impianto frenante, luci e impianto elettrico, assi, cerchi, pneumatici e sospensioni, telaio, inquinamento acustico e atmosferico. Il concetto di sicurezza a 360 gradi, da sempre uno dei valori fondamentali del marchio di Stoccarda, riguarda anche il perfetto stato di efficienza del veicolo e la garanzia che solo l'utilizzo di ricambi originali Mercedes-Benz può offrire.

Su [www.mercedes-benz.it/revisionetruck](http://www.mercedes-benz.it/revisionetruck) l'elenco dei ben 165 Service che offrono la "pre-revisione", con una copertura capillare del territorio italiano.

# *L'eccellenza come standard*

Quando si parla di trattori, DAF è uno dei leader nell'Unione Europea.

Il top di gamma XF105 è il sogno di ogni conducente, ideale per il trasporto su lunghe distanze. Offre bassi costi di esercizio, consumi ridotti, comfort di guida leader nella categoria, comprovata affidabilità. Altrettanto importanti sono i servizi di assistenza DAF, la flessibilità dei contratti DAF MultiSupport, la professionalità dei concessionari di un'estesa rete di vendita, i pacchetti finanziari su misura Paccar Financial e il famoso servizio International Truck Service (ITS).

DAF definisce gli standard nei trattori e nei servizi.

*driven by quality*



**PACCAR**  
FINANCIAL

**DAF**

A PACCAR COMPANY

**PACCAR**  
PARTS

DAF Veicoli Industriali S.p.A. • [www.daftrucks.it](http://www.daftrucks.it)

VOLVO TRUCKS / LO STATO DI LIQUIDAZIONE DELLA NORD DIESEL E I TANTI PROBLEMI AL TAPPETO

# I clienti del Nord-Ovest non vogliono cambiare bandiera

Lino Sinari

MONDOVI - Non è stata del tutto una sorpresa, ma comunque la chiusura di Nord Diesel, concessionario Volvo Trucks per tutto il Nord Ovest, sta facendo parlare da mesi i protagonisti del mondo del veicolo industriale in un distretto che, sia pure tra mille difficoltà, resta uno dei più importanti a livello nazionale. Erano almeno cinque anni che per gli addetti ai lavori il gruppo di proprietà della famiglia Filippi navigava in acque agitate. Anche a causa di decisioni piuttosto controverse, come negli anni Ottanta l'avventura con un secondo mandato, ottenuto dal marchio Daf che si era concluso con un disastro commerciale con relativa chiusura, o come le altre pesanti difficoltà accusate negli anni Novanta.

## STRATEGIE ERRATE

Successivamente seguono altre scelte sbagliate come quella di stoccare grandi quantitativi di semirimorchi, per poi scoprire che il mercato era paralizzato, oppure la decisione più recente di entrare in un nuovo settore, come la vendita di autobus, assumendo la rappresentanza dei mezzi turchi Otokar, con relative fidejussioni per poi non riuscire neppure a prendere la via degli appalti delle aziende di trasporto pubbliche.



La sede centrale della Nord Diesel a Mondovì. Lo storico concessionario è in liquidazione.

Attualmente la Nord Diesel è in liquidazione, ma data un'occhiata alle carte risulta difficile assicurare che questa operazione si concluderà positivamente, soprattutto per l'ammontare complessivo del debito. La prima richiesta di concordato da parte della concessionaria ha visto l'offerta di un ripianamento del 18 per cento dei debiti, giudicato insufficiente dai creditori, che sono soprattutto Volvo Trucks e alcuni istituti bancari.

Il valore dei camion (e semirimorchi) ancora in concessionaria e oggi in vendita è di 7,5 milioni per le macchine nuove e di circa 1,7 milioni per gli usati. E questo naturalmente se dovessero finire nelle mani direttamente di clienti privati. Se invece il tutto verrà acquistato da

altri rivenditori o comunque da grossisti, difficilmente si riuscirà a ricavare più di cinque milioni di euro totali. In più sembra che si sia verificato qualche problema proprio con Volvo Trucks relativamente ai mezzi ancora in stock, il che potrebbe allontanare ulteriormente la soluzione.

Intanto, sono state chiuse tutte le succursali del colosso piemontese messo in piedi negli anni Cinquanta da Giorgio Filippi, scomparso l'anno scorso, ovvero la sede centrale di Mondovì, con relativa officina, lasciando a casa i 44 dipendenti che vi lavoravano, e le altre sedi, sempre con officina, di Tortona, Issogne, Pontedecimo, Imperia. La prima a chiudere è stata la sede più recente, quella

di Settimo Torinese, inaugurata in grande stile qualche anno fa, e battenti chiusi anche per la Torino Camion, tramite la quale Nord Diesel rivendeva alcuni degli usati ritirati in permuta.

Fuori dalla realtà nuda e cruda dei fatti, ci domandiamo come ha fatto un'azienda di dimensioni importanti che soltanto nel 2008 vendeva 450 camion Volvo Trucks, in buona parte FH, 350 piccoli camion Isuzu e un centinaio di semirimorchi, ad accumulare un simile debito? Domanda destinata a restare senza risposta, se non affidandosi alle voci che si rincorrono in Piemonte, e che vogliono il gruppo troppo concentrato esclusivamente sulla vendita di camion nuovi, realizzata a volte con valutazioni azzarda-

Dopo la chiusura di tutte le sedi e delle officine del Gruppo fondato negli anni Cinquanta da Giorgio Filippi, Volvo Trucks sta cercando di riorganizzare la sua presenza in un territorio importante per il marchio svedese e dove i clienti Volvo chiedono di poter contare sulla qualità dei servizi che li ha sempre soddisfatti.

te degli usati ritirati in permuta, senza poi valorizzare le pur tante officine, destinate soprattutto a coprire le garanzie del costruttore, un impegno che a livello economico non è sufficientemente redditizio.

Il resto forse lo sa soltanto Pier Luigi Filippi che ha retto le sorti della Nord Diesel negli ultimi anni, offrendo anche importanti garanzie personali per salvarla dalla liquidazione, ma senza riuscirci. Filippi, grande appassionato di auto da corsa e ancor più sostenitore del figlio Luca nella scalata non riuscita alla Formula 1, al momento naturalmente non parla. Forse ci sarà tempo più avanti per raccontare e spiegare, andando oltre il triste balletto delle cifre che oggi inchiodano inevitabilmente l'intera società.

Volvo Trucks si trova scoperta in un territorio molto esteso e molto legato al marchio svedese. Più volte negli ultimi mesi si era ipotizzato che il costruttore decidesse di affrontare direttamente la questione, magari rilevando parte delle strutture della Nord Diesel ed evitando il ricorso alla liquidazione. Così non è stato. Da Zingonia non sono mai neppure arrivati segnali di possibili accordi, a significare quanto il rapporto tra marchio e concessionario si sia deteriorato.

Per rimediare Volvo Trucks sta comunque rimettendo radici in Piemonte. La nuova filiale diretta è già stata aperta, o sta per esserlo, a Magliano Alpi, in

cui ha acquistato un capannone da 1.500 mq con un piccolo piazzale, ha messo su un'insegna, ha riassunto tre degli ex venditori Nord Diesel e sette meccanici. Forse non è la struttura che ci si aspettava visto il successo dei camion svedesi nelle province limitrofe e visto che, chiusa la serie di officine autorizzate collegate al Gruppo Filippi, ne restano in attività appena otto di indipendenti. Un secondo insediamento, sempre gestito direttamente, è previsto a Tortona, in un'area di proprietà del Gruppo Gavio.

## NOTE POSITIVE

Tra le note positive va invece rimarcata la fedeltà dei clienti Volvo Trucks. Infatti, nonostante la chiusura del dealer di riferimento, sono pochi, per il momento, quelli che sono passati alla concorrenza. Non così sul terreno dell'assistenza. I più accorti tra i professionisti delle officine avevano già da tempo acquistato le attrezzature necessarie per le riparazioni dei camion svedesi e stanno già lavorando.

"L'officina di Magliano Alpi - spiega uno di questi che preferisce restare anonimo - può servire a coprire le garanzie e non molto di più. E lo stesso si può dire della vendita. Non è certo una concessionaria come quella di Magliano Alpi all'altezza di quelle alle quali sono abituati i clienti Volvo Trucks".

MERCEDES-BENZ / LA CONCESSIONARIA EURO CO.M.I. DI SASSARI

# La Stella nel triangolo Sassari, Olbia, Cagliari

La nuova sfida imprenditoriale con il marchio Mercedes-Benz e della famiglia Taula, che ha già maturato una buona esperienza nel settore della vendita di veicoli industriali, ma che punta giustamente sulla qualità del servizio per garantirsi crescita e redditività.

SASSARI - Quel che traspare subito è il sincero entusiasmo di Pasquale Taula per la nuova sfida imprenditoriale intrapresa. Infatti il giovane manager sardo della Euro Co.m.i. (a 32 anni con già dieci stagioni di attività sulle spalle probabilmente il più giovane concessionario d'Italia) ha aggiunto da qualche mese alla rappresentanza Daf quella dei veicoli industriali e commerciali Mercedes-Benz.

"Sono stati loro a chiamarci - spiega Taula - e un'offerta da parte di un marchio di quella portata, con quella storia non può essere rifiutata".

Per adesso i due costruttori convivono nella sede di Preda Niedda, pur rivista in sintonia con le Case costruttrici, creando due aree ben distinte, a cui nel prossimo futuro verranno aggiunte altre due filiali. Nel

giro di due anni contiamo di riuscire ad aprire a Cagliari - prosegue Taula - e di tre anche a Olbia, in modo da poter coprire tutta l'isola. Senza avere centri di assistenza e sedi almeno in queste tre zone non è possibile farlo in modo ottimale; l'estensione è grande".

## DISTRIBUZIONE DI CARBURANTE

L'attività della famiglia Taula nel mondo del veicolo industriale inizia circa dieci anni fa e si collega a quella principale, che è la distribuzione di carburanti in cui è leader in regione, il cui deposito è ancora oggi attiguo alla concessionaria. "Mio padre Felice è un grande appassionato di camion. Gestisce, con i suoi fratelli, un'azienda con trenta camion nel com-



parto rete ed extrarete petrolifero. Io ad esempio seguivo la divisione bunkeraggi, e mai avrei pensato di diventare responsabile di una concessionaria, un lavoro però che oggi mi appassiona molto".

## LA STRATEGIA DEL SERVICE

E su cui Taula ha le idee decisamente chiare. "Le vendite oggi non bastano a tenere in piedi un dealer, bisogna puntare molto sul service, per questo vorremmo una sede in ogni zona della Sardegna. Dove c'è un buon service arrivano anche le vendite". A conferma gran parte dei mille mq coperti della attuale struttura è dedicata all'officina. "In totale si tratta di 800 mq che stiamo completamente rivedendo in modo da

VERONA - Potremmo chiamarla sfida, o forse sarebbe meglio esperimento. Certo è che quel che sta portando avanti Man con le sue filiali dirette potrebbe cambiare, e di molto, il mondo delle concessionarie in Italia. Ma andiamo per ordine: il primo passo è stato nominare Armando Mattivi direttore delle filiali dirette del costruttore tedesco. Che sono due e che fino a qualche mese fa erano affidate a due direttori distinti, una formula giudicata oggi superata oltre che costosa. Tanto che adesso oltre al direttore Mattivi è stato nominato un unico responsabile commerciale, Diego Pelliccioli, già in Man da tempo.

Delle due filiali una copre la zona del Lazio, dove da qualche



ho infatti intenzione di impegnarmi in prima persona per sviluppare l'area commerciale".

Come è composto il Dream Team? "Come già detto in Emilia disponiamo di sette venditori che operano sul territorio e possono contare sul supporto diretto di Man Finance da Verona e di Top Used da Piacenza. Invece ad Anagni dispongo di cinque commerciali per i truck, e di due persone che si occupano di usato, con l'aggiunta di due altri dipendenti dedicati ai bus ma che dipendono direttamente da quel settore. In più potremo disporre di due commerciali di Man Finance dedicati soltanto alle filiali, uno con sede a Roma e uno a Verona. Curare i finanziamenti è indispensa-

## INTERVISTA AD ARMANDO MATTIVI, NUOVO RESPONSABILE MAN PER LE FILIALI DI ROMA E DELL'EMILIA-ROMAGNA

anno è stata inaugurata una sede ad Anagni, giusto a fronte autostrada, e l'altra la Romagna, parte dell'Emilia e delle Marche, con qualche sporadica incursione anche in Toscana; in questo caso la particolarità è che la sede non c'è, dopo che tutte le attività in zona comprese quelle legate al mercato degli autobus sono state concentrate a Verona, compresa la filiale.

Due esperienze quindi molto diverse, ma anche la possibilità unica per Mattivi di testare quale tra le due soluzioni è la migliore. "Da un lato - spiega il manager - abbiamo una concessionaria classica, in cui concentriamo tutte le nostre attività, dalla vendita del nuovo agli usati, una struttura di 20mila mq in cui è inglobata un'officina da 4mila mq, in cui lavorano 27 professionisti, che è però gestita da un soggetto esterno, la famiglia Fiorini. Dall'altro ho sette venditori che devono coprire tutta la zona e fanno capo direttamente a Verona. Nel loro caso vorrei provare un'idea nuova, cioè stringere accordi con le officine autorizzate perché forniscano un punto d'appoggio fisso in cui possano incontrare i clienti. Questo ci consentirebbe di avere la stessa penetrazione però senza i costi fissi di una struttura".

In sostanza una filiale virtuale, fatta essenzialmente da addetti commerciali e che per tutto il resto si affida direttamente alla

# Filiali, meglio reali o virtuali?

Il manager sta valutando le due soluzioni, quella classica con la sede di Anagni e quella invece che conta soltanto su venditori e sull'appoggio delle officine autorizzate di zona. Con l'obiettivo di "arrivare al più presto tra i primi tre costruttori".



Da destra: Armando Mattivi e Diego Pelliccioli. In alto, la filiale Man di Roma.

sede principale in cui verranno concentrate le attività amministrative. Un'idea inedita per il mercato italiano che in tempi che restano difficili potrebbe rappresentare una buona occasione per ridurre i costi senza attenuare l'impatto commerciale. "L'apporto delle officine autorizzate è fondamentale, anche per poterci garantire una maggiore penetrazio-

ne sul mercato - precisa Mattivi - per questo stiamo cercando di attivarne altre, già in queste settimane ne partirà una ad Aprilia, in provincia di Latina, che per noi era un po' scoperta, un'altra in provincia di Pisa, che ricade sempre sotto l'egida della filiale. Infatti non ci limitiamo alle zone in cui già operiamo, quando un dealer ha dei problemi, oppure se ci

sono delle aree scoperte, interveniamo direttamente noi".

Per riuscire nell'intento Mattivi sta costruendo con molta attenzione la sua squadra. "Quello che mi piace chiamare il Dream Team, cioè un gruppo di persone

che devono riuscire ad amalgamarsi perfettamente, saper fare lavoro di squadra dando il meglio in ogni condizione e potendo contare su due forze della natura, cioè io e Diego, sempre pronti a metterci in gioco. Appena potrò

bile per vendere camion".

Ma quali sono adesso le quote di Man in quelle zone? "Rispecchiano a grandi linee i risultati nazionali, che per il 2010 vedono una quota del 6,8 per cento. In Emilia dal 4,8 per cento del 2009 siamo passati al 6 per cento del 2010, con un ulteriore miglioramento nei primi mesi di quest'anno. In Lazio siamo leggermente indietro, eravamo al 4,3 per cento nel 2009 e al 4,9 per cento nel 2010".

E qual è il vostro obiettivo? "Di arrivare sul podio, cioè tra i primi tre marchi di veicoli industriali. Certo non potrà essere raggiunto subito ma ci contiamo".

Puntando soprattutto su quale linea di prodotto? "Il nostro best seller è senza dubbio il TGX 18.480 della serie Efficient Line, che sta andando molto bene, sia per i vantaggi pratici che offre al cliente grazie al suo allestimento ottimizzato, sia per l'offerta finanziaria collegata, che infatti ci hanno subito copiato, con l'Efficient Lease che prevede rate da mille euro al mese. Più in generale vogliamo ottenere risultati su tutte le gamme, ad esempio nel segmento cava cantiere, in cui Man ha una storia, adesso quel mercato è crollato ma dobbiamo essere pronti per la ripresa. Anche stringendo accordi con i vari allestitori, un mondo che ho già conosciuto bene ai tempi di Scania e che credo possa aiutarci a migliorare i nostri risultati".

### Chi è il nuovo direttore delle concessionarie Man Italia

## UN'ESPERIENZA MONDIALE

VERONA - Armando Mattivi, trentino, 49 anni, sposato con tre figli, prima di essere chiamato da Man Italia a dirigerne le filiali dirette ha maturato una lunga esperienza in campo commerciale, in particolare per quel che riguarda i veicoli usati. Dopo la laurea in legge e una prima esperienza come dirigente in una cooperativa edile milanese Mattivi sfruttando le cinque lingue parlate correntemente entra in Italscania che gli affida la vendita all'estero dei suoi veicoli usati. Il che gli consente di maturare un'esperienza unica, girando per ben 52 nazioni tra l'Europa dell'Est, il Medio Oriente e nell'ultimo periodo perfino l'Africa. Questo per quattro anni, dopo di che viene chiamato in Svezia sempre da Scania per entrare a far parte di un team che si occupa di Global Purchasing, cioè di acquisti centralizzati. A Mattivi viene affidato tutto il Sud Est dell'Europa, incarico che svolge per due anni, prima della chiamata da Monaco che gli dà modo di tornare a lavorare in Italia.

creare una linea per i camion Mercedes-Benz, una per i Daf e una per i van. Inoltre copriremo anche l'assistenza per gli autobus della Stella, per i Setra e per i VDL Bova".

All'officina è abbinata anche la carrozzeria, il che porta il totale degli addetti a sei unità. "Ma già nei prossimi mesi assumeremo altre persone e si tratta di personale già formato sui prodotti del costruttore tedesco".

Sul fronte della vendita invece, almeno sui pesanti la situazione in Sardegna è ancora piuttosto difficile. "Siamo sui

trecento camion venduti all'anno" spiega l'imprenditore. È naturalmente presto per fare previsioni sull'impatto che avrà il marchio Mercedes-Benz, mentre per quel che riguarda Daf le immatricolazioni sono state circa 500 nei dieci anni di attività. "Il che non è male se si considera che l'intero mercato della Sardegna anche in tempi floridi era di circa 650 veicoli annui. Per il futuro il nostro obiettivo sono le quote nazionali, e forse più, sia per Mercedes-Benz che per Daf". Il modo per raggiungerle è una revisione completa dell'azienda. "Possia-

mo definirla la generazione 2.0 della Euro Co.m.i.. Abbiamo assunto nuovi commerciali, portando il numero complessivo da 2 a 5. Si tratta di ragazzi giovani e preparati a cui abbiamo affidato zone diverse dell'isola. In questo modo credo potremo continuare a crescere".

### LE POTENZIALITÀ DEL MERCATO

Entusiasta come abbiamo già avuto modo di ribadire Taula anticipa la domanda relativa alla convivenza tra i due costruttori nella stessa struttura.

"Prima di tutto Mercedes-Benz aggiunge al nostro potenziale quello dei van che in Sardegna rappresentano un'ottima fonte di reddito. Per il resto le due gamme per quel che ci riguarda non si sovrappongono, Daf è più richiesto per i trattori di linea, mentre Mercedes-Benz va forte nei carri e nei mezzi d'opera. Vista la particolarità del mercato sardo, che conta su poche grandi ditte di trasporto e molte realtà medio piccole, questo può essere un vantaggio e aprirci verso tanti nuovi clienti".

Ma com'è la concorrenza in Sardegna? "Piuttosto agguerrita, sono presenti tutti i marchi alcuni con strutture grandi e nuove, come nel caso Di Cunzolo, e con l'ingresso di Iveco in ACENTRO anche il marchio nazionale si è ulteriormente rafforzato".

La sede attuale è attualmente ancora in ristrutturazione. "Sarà completata nelle prossime settimane il che ci darà la possibilità di fissare l'inaugurazione ufficiale a giugno o più probabilmente a settembre".

Lei è ancora giovane se la sente di affrontare una simile sfida? "Posso sempre contare sull'aiuto di mio padre e sul supporto della famiglia".

## Carta d'identità

### EURO CO.M.I.

Indirizzo	Z.I. Predda Niedda, Strada 17 n° 5, Sassari
Marchi rappresentati	Mercedes-Benz, Daf e Mitsubishi Fuso
Superficie coperta	1.000 mq
Superficie officina	800 mq
Addetti commerciali	5
Addetti officina	9

### Officine gestite con grande professionalità

## ATTENZIONE AL SERVICE

SASSARI - Per Pasquale Taula, titolare della nuova concessionaria Mercedes-Benz per la Sardegna, l'officina è la parte più importante. "Lo dimostrano molte esperienze importanti. Non si può vivere soltanto vendendo i veicoli, forse un tempo era possibile ma oggi i margini si sono ridotti e così il service è diventata una fonte molto importante di reddito. Indispensabile per chiudere i conti a fine anno".

Non a caso nelle nuove strutture che apriranno nel giro di un triennio il maggior spazio è dedicato a riparazioni e carrozzeria.

"La nuova sede di Cagliari avrà una struttura praticamente identica a quella di Sassari. Quindi con 800 dei mille mq coperti riservata all'officina. Per Olbia il discorso è leggermente diverso, una sede serve per coprire la zona ma si tratterà di una struttura più piccola dato che in quell'area operano meno aziende e il carico di lavoro è per forza ridotto".



Pasquale Taula, titolare della Euro Co.Mi di Sassari

## Le meraviglie tecnologiche dei nuovi motori Euro 6

**SÖDERTÄLJE** - Ogni nuova tappa nel progresso tecnologico raccoglie lo stato dell'arte delle conoscenze ingegneristiche. È così anche per i nuovi propulsori Euro 6 prodotti da Scania. Il sistema di gestione del motore è utilizzato sull'intera gamma di propulsori sei cilindri da 12,7 litri che comprende gli Euro 5 da 360, 400, 440 e 480 cv e gli Euro 6 da 440 e 480 cv. Il design completamente modulare che prevede l'utilizzo di molte parti e componenti comuni per tutta la gamma facilita l'assistenza e la fornitura dei ricambi. Il blocco cilindri in ghisa è invariato, essendo stato progettato fin dall'inizio per le alte pressioni di combustione (nel caso degli Euro 6 fino a 200 bar). Come per gli altri motori Scania da 13 litri, una struttura a scala tra il blocco e la coppa serve a stabilizzare la parte inferiore del motore e contrastare il rumore e le vibrazioni. Inoltre, il rivestimento dei cilindri al plasma a basso attrito consente di ridurre il consumo di carburante. Sono stati poi utilizzati pistoni in acciaio con il cielo leggermente risagomato per ottenere un rapporto di compressione di 17,3:1.

## RENDIMENTO RETARDER OTTIMIZZATO

L'areazione a bassa emissione del basamento del motore è di serie e la nuova coppa dell'olio in plastica aumenta la capacità di 3 litri riducendo rumorosità e peso. Il peso stesso del motore è analogo a quello dell'Euro 5 con EGR. Il peso totale supera i 200 kg a causa della presenza del sistema AdBlue (serbatoio da 75 litri) e alla maggiore complessità del sistema di scarico. La capacità di raffreddamento era già stata aumentata per le esigenze dell'Euro 6 in concomitanza con il lancio della nuova serie R nel 2009. Una ventola di raffreddamento intelligente interagisce con il sistema di gestione del motore per risparmiare carburante e ottimizzare il rendi-

## I SEGRETI DEL PROGRESSO

mento del Retarder. Per condizioni eccezionali è consentito l'allestimento con una ventola di raffreddamento ad alta velocità. Il nuovo sistema di gestione del motore (che è poi lo stesso dei V8 da 16,4 litri) controlla tutti i parametri del propulsore e il sistema di post-trattamento dei gas di scarico, senza penalizzare nessuno dei due e integrandosi totalmente con gli altri sistemi del veicolo. Una soluzione innovativa con sonde nella marmitta assicura il controllo preciso della temperatura dello scarico e dei livelli di NOx.

Il sistema d'iniezione common-rail XPI (iniezione ad altissima pressione) è studiato per pressioni d'iniezione fino a 2.400 bar, con valori tipici di circa 1.800 bar durante il funzionamento normale. Gli iniettori a otto fori forniscono fino a tre impulsi d'iniezione per ciclo, per ottenere prestazioni ottimali del motore e delle emissioni. All'occorrenza, la post-iniezione consente di mantenere la temperatura ottimale dei gas di scarico per un buon funzionamento dell'SCR e per aiutare la rigenerazione del filtro antiparticolato.

Lo Scania VGT (turbocompressore a geometria variabile) si combina con il ricircolo dei gas di scarico EGR con il raffreddamento a una sola fase. Il VGT potenzia sensibilmente la guidabilità e la risposta del motore ed è inoltre vantaggioso per la velocità del cambio marcia in abbinamento allo Scania Opticruise. I valori dell'EGR sono leggermente più bassi rispetto all'Euro 5 (fino a 25 per cento contro il 30 per cento) perché i sistemi EGR e SCR possono essere equilibrati per ottenere un rendimento ottimale. Una valvola di ingresso aria con sensore di posizione consente di controllare accura-

tamente il flusso dell'aria in ingresso. Riducendo il flusso attraverso il motore quando questo non è in azione, si contribuisce a mantenere la temperatura dell'impianto di scarico per assicurare la massima efficienza del sistema SCR.

La marmitta integrata è un'unità coibentata compatta che contiene un catalizzatore ossidante e un filtro antiparticolato a flusso pieno, seguito da due catalizzatori paralleli SCR e un catalizzatore per eliminare i residui di ammoniaca. Scania ha sviluppato un nuovo sistema di dosaggio dell'AdBlue ad attivazione elettrica che offre maggiore precisione, più robustezza e funzionamento in assenza di aria. L'AdBlue viene iniettato in un miscelatore (brevetato da Scania) ed evapora in urea prima di entrare nei due catalizzatori SCR paralleli. Il catalizzatore per l'ammoniaca, compatto ed efficiente, rimuove tutta l'ammoniaca rimasta nel flusso dei gas di scarico.

## CONTINUO BILANCIAMENTO

I processi EGR e SCR vengono continuamente bilanciati per ottimizzare le prestazioni relativamente alle emissioni. In genere, circa il 50 per cento delle emissioni NOx vengono eliminate alla fonte dal sistema EGR e il 95 per cento delle rimanenti nei catalizzatori SCR, mentre il filtro antiparticolato riduce le emissioni di particolati del 99 per cento.

Tramite i due sensori il differenziale di pressione viene monitorato nel filtro antiparticolato per valutare il grado di contaminazione e, quindi, la necessità di rige-

nerazione. La rigenerazione avviene continuamente durante la marcia e se il filtro inizia ugualmente a intasarsi di fuliggine, il conducente riceve una segnalazione nella strumentazione centrale. È predisposto un interruttore nel caso in cui sia richiesto un ciclo di rigenerazione stazionario. Il filtro antiparticolato deve essere pulito a intervalli regolari: può essere staccato dalla marmitta, che è montata su un accessorio mobile con due bulloni, per facilitare la manutenzione e la sostituzione della cartuccia del filtro.

A proposito di manutenzione, va ricordato che gli intervalli sono gli stessi dei motori Scania EGR da 13 litri Euro 5, vale a dire fino a 90mila km nel lungo raggio 36-45 tonnellate di peso (o 120mila nel lungo raggio fino a 36 tonnellate), in base all'applicazione. Per le attività di distribuzione e di trasporto eccezionale si parla di 45mila km, per quelle del settore costruzioni di 30mila, per il lungo raggio 45-60 tonnellate 60mila. È richiesto l'utilizzo di olio lubrificante Scania LDF-3 Long-drain, specificamente studiato per i motori Euro 6 con filtri antiparticolato. Gli intervalli per la sostituzione del filtro antiparticolato dipendono dal tipo di utilizzo: solitamente si aggirano intorno ai 240mila km per il lungo raggio.

Grazie al design compatto la marmitta non occupa più spazio nel telaio rispetto al design dell'Euro 5 (EGR o SCR).

La progettazione modulare rende il telaio prontamente adattabile alle diverse configurazioni della carrozzeria. La posizione del tubo di scappamento è stata scelta per consentire ai clienti di chiedere in fase successiva un sistema di scarico verticale (con tubo di scappamento verticale), ad esempio sugli 8 ruote. Infine, sono disponibili le stesse alternative di serbatoio carburante dei motori SCR Euro 5, con la possibilità di scegliere tra serbatoio AdBlue da 50 o 75 litri.

## SCANIA / IN PRIMA MONDIALE I MOTORI EURO 6 DA 13 LITRI E POTENZA DI 440 E 480 CV

Giancarlo Toscano

**SÖDERTÄLJE** - Sono pronti per il mercato. Il costruttore svedese Scania fa una mossa epocale e presenta i motori Euro 6 da 13 litri, con potenza di 324 kW/440 cv a 1.900 giri/min e 353 kW/480 cv sempre a 1.900 giri/min. Si tratta di propulsori destinati principalmente al lungo raggio ma adatti anche ad altri tipi di applicazioni, compreso il trasporto ADR. Saranno disponibili sulle gamme delle serie G e R. Gli otto ruote portanti (8x2 e 8x4) seguiranno nel 2012. Per gli operatori ciò significa poter investire nella tecnologia per il controllo e la conseguente riduzione delle emissioni inquinanti più recente. In estrema sintesi, i nuovi motori associano una serie di soluzioni tecniche innovative per tagliare radicalmente le emissioni, mantenendo i consumi sui già validi valori offerti dai motori Scania Euro 5.

## CALCOLO OPPORTUNO

Scania ha calcolato bene i tempi: la normativa Euro 6 entrerà in vigore nell'Unione Europea e in alcuni paesi limitrofi il 31 dicembre 2012 per i nuovi modelli di veicoli e un anno dopo per tutti i nuovi veicoli venduti. L'Euro 6 è il primo passo verso l'implementazione degli standard sulle emissioni armonizzati a livello mondiale, che interessano l'Europa, l'America del Nord e il Giappone, e faciliterà il coordinamento e lo sviluppo di standard futuri. I livelli Euro 6 si avvicinano a quelli applicati in America del Nord (EPA10) e Giappone (Post NLT) a partire dal 2010. Con l'Euro 6 viene per la prima volta adottato il nuovo ciclo WHDC (World harmonised duty cycle) per la certificazione. La nuova normativa riduce drasticamente le emissioni rispetto all'Euro 5. Le emissioni di ossidi di azoto e particolati sono circa un quinto di quelle dei motori Euro 5.

## Investire nel futuro

“Siamo orgogliosi di essere riusciti a mettere a disposizione dei nostri clienti fin da ora questo importante successo d'ingegneria - ha dichiarato Martin Lundstedt, Executive Vice President responsabile vendite e marketing di Scania - I nuovi motori sono progettati per offrire le medesime prestazioni e lo stesso consumo di carburante delle loro controparti Euro 5. Questi motori permettono agli operatori intraprendenti di fare il passo successivo e investire nella tecnologia più verde oggi disponibile sul mercato. Potranno usufruire dei pedaggi autostradali più bassi e di altri eventuali incentivi statali. I veicoli dotati degli standard per le emissioni più aggiornati possono inoltre fruttare un valore più alto nel mercato dell'usato”. Tutto il lavoro di sviluppo è stato eseguito internamente da Scania: “Abbiamo combinato tutte le nuove tecnologie sviluppate

da Scania negli ultimi anni: il ricircolo dei gas di scarico, il turbocompressore a geometria variabile, l'iniezione del carburante common rail ad alta pressione, la riduzione catalitica selettiva e il filtro antiparticolato - ha spiegato Jonas Hofstedt, Senior Vice President dello sviluppo della catena cinematica - A questo si aggiunge la nostra tecnologia proprietaria di gestione del motore e dello scarico, che ora abbiamo integrato in un unico sistema. Abbiamo lavorato al massimo con l'obiettivo di evitare incrementi di consumi nei nuovi motori. Gli operatori troveranno che l'economia di carburante, la guidabilità e la risposta del motore sono del tutto equiparabili a quelle dei nostri motori Euro 5”.

I nuovi propulsori sono stati sviluppati in modo da soddisfare meticolosamente gli elevati livelli di rendimento e le caratteristiche che i clienti Scania si

aspettano dal loro mezzo di lavoro. Le prestazioni sono analoghe a quelle dei motori Euro 5 EGR (Exhaust gas recirculation), su cui si basano: pertanto, il rapporto coppia-potenza è intorno a 5,2, il massimo del settore. Come per gli altri motori Euro 5 del Grifone, la coppia massima (di 2.300 Nm a 1.000-1.300 giri/min per l'unità da 440 cv e di 2.500 Nm a 1.000-1.300 giri/min per quella da 480 cv) è disponibile già da 1.000 giri/min, offrendo guidabilità eccezionale e la possibilità di personalizzare i veicoli per velocità di crociera a bassi regimi, fino a 1.100 giri/min o anche meno, per ottimizzare i consumi. Le trasmissioni comprendono cambi con splitter a 12 rapporti +2, con o senza overdrive. Lo Scania Opticruise è consigliato dal costruttore per assicurare la massima efficienza del carburante e per facilitare il cambio marce (il sistema è di-

sponibile anche con pedale frizione). Ed è possibile specificare il cambio manuale. Per quanto riguarda lo Scania Retarder, esso viene offerto come opzione per tutte le combinazioni.

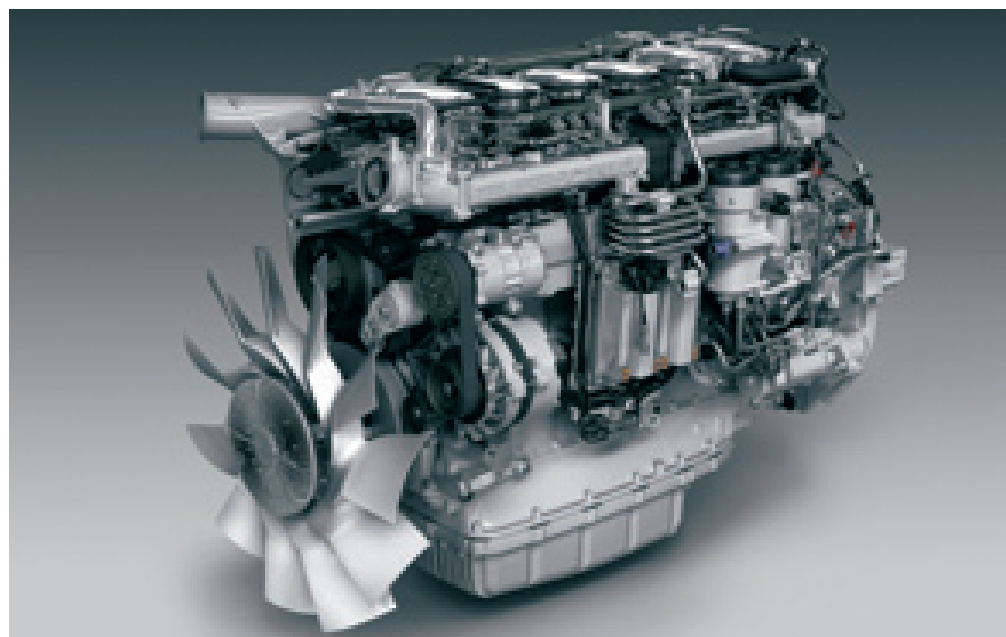
## COLLAUDI E PROVE

I collaudi estensivi e le prove effettuate con la collaborazione di clienti Scania hanno dimostrato che gli obiettivi di prestazione sono stati pienamente raggiunti e che non vi è un' apprezzabile differenza nella quantità di carburante usato. Il consumo di additivo AdBlue corrisponde al 3-4 per cento del consumo di carburante: un dato che va paragonato al 5-6 per cento dei motori SCR Euro 5 della Casa di Södertälje. Gli Euro 6 Scania sono attualmente abilitati all'uso di miscele tipiche, contenenti fino all'8 per cento di biodiesel approvato nel diesel normale. Sono in corso test per assicurare il funzionamento nel lungo termine del sistema di post-trattamento quando si utilizza fino al 100 per cento di biodiesel.

Le unità da 440 e 480 cv si basano sull'ultima piattaforma di motori modulari Scania, con alesaggio dei cilindri da 130 mm, introdotti come Euro 5 con l'EGR nel 2007. Componenti essenziali sono l'iniezione common-rail Scania XPI, l'EGR e il turbocompressore a geometria variabile (VGT). Nel corso del 2011 la gamma verrà ampliata con le versioni SCR. Il primo motore V8 di questa piattaforma (la potente unità da 730 cv di potenza e 3.500 Nm di coppia massima) è stato lanciato nel 2010: anch'esso prevede l'iniezione Scania XPI e il VGT mentre è dotato di post-trattamento dei gas di scarico SCR (Selective Catalyst Reduction) come gli altri motori V8 Euro 5.



Si tratta di propulsori destinati principalmente al lungo raggio ma adatti anche ad altri tipi di applicazioni, compreso il trasporto ADR. Saranno disponibili sulle gamme delle serie G e R. Gli otto ruote portanti (8x2 e 8x4) seguiranno nel 2012. I nuovi motori associano una serie di soluzioni tecniche innovative per tagliare radicalmente le emissioni, mantenendo i consumi sui già validi valori offerti dai motori Scania Euro 5.



I nuovi propulsori soddisfano i livelli di rendimento e le caratteristiche che i clienti Scania si aspettano.



RENAULT TRUCKS / PIENO SUCCESSO DELLA SECONDA EDIZIONE DELL'OPTIFUEL TOUR

“

Più di 120 aziende di trasporto con altrettanti collaboratori hanno partecipato alla seconda edizione di una delle iniziative più intelligenti cui ha dato vita Renault Trucks e finalizzata ad illustrare i vantaggi delle soluzioni Optifuel applicati ai mezzi per la distribuzione sulle lunghe distanze. Le tre tappe si sono svolte nel Nord Italia, a Bergamo, Caprino Veronese e Udine.

Lino Sinari

UDINE - Sono state più di 120 le aziende di trasporto che hanno partecipato alla seconda edizione dell'Optifuel Tour, organizzata da Renault Trucks per illustrare i vantaggi delle soluzioni Optifuel applicati ai mezzi per la distribuzione sulle lunghe distanze. Le tre tappe si sono svolte quest'anno nel Nord Italia, a Bergamo, Caprino Veronese e Udine. Il programma ha rispecchiato quello della prima edizione, che si era concentrata sul Centro Sud della Penisola, con i partecipanti che hanno trascorso un'intera giornata a bordo del Renault Premium 460T e del Renault Magnum 480T nella configurazione ideale per sposare le caratteristiche del Programma Optifuel. A guidarli gli istruttori di Renault Trucks Training, che hanno prima fornito una prima infar-

# Regole e strumenti per consumare poco



Il Renault Premium Strada trattore nella sua versione da 460 cv, con il motore ottimizzato in tutte le sue parti mobili, ed equipaggiato con il cambio automatizzato Optidriver+, privato però della modalità power, è il veicolo ideale a esprimere l'innovativo concetto di Optifuel.

natura tecnica relativa agli scopi del programma e poi hanno accompagnato autisti e proprietari delle aziende in un tour pratico, il modo migliore per spiegare i fondamenti della guida razionale che sta alla base dell'iniziativa del costruttore francese.

## BASSI CONSUMI CON IL PREMIUM OPTIFUEL

Naturalmente si è trattato soltanto di un assaggio, dato che il percorso non superava i 20 chilometri, mentre i corsi Optifuel vengono di consueto svolti sui percorsi che i vari autisti percorrono abitualmente. Infatti il concetto di Optifuel va ben al di là della semplice vendita di veicoli ottimizzati per consumare meno, che pure può diventare parte integrante dell'offerta. Il veicolo ideale è infatti rappresentato dal Premium Strada trattore nella sua versio-

ne da 460 cv, con il motore ottimizzato in tutte le sue parti mobili, ed equipaggiato con il cambio automatizzato Optidriver+, privato però della modalità Power, quella usata per i sorpassi o per avere un surplus di potenza aumentando il numero di giri prima della cambiata (questo secondo i dati forniti del costruttore potrebbe bastare per una riduzione del 3 per cento sui consumi), a cui si aggiunge una coppia di ponti 14X37, carenature laterali, uno spoiler sul tetto, cerchioni ultraleggeri in alluminio.

Questa è stata la base ma la vera innovazione è un'altra: insieme al Premium, Renault Trucks vende infatti un programma di formazione per gli autisti. Quel che spesso si dimentica è infatti che il consumo, in percentuali variabili (dal 4 al 7 per cento a seconda dell'abilità dei singoli) dipende dallo stile di guida del camioni-



sta. Il corso di formazione studiato dal marchio francese serve proprio a "insegnare" ai professionisti del trasporto come si possono mantenere le stesse medie di percorrenza stando però attenti ai consumi. Per di più il corso non deve necessariamente essere seguito da tutti gli autisti, nel caso delle flotte è sufficiente che il responsabile

del parco mezzi assimili i concetti per poi trasferirli a tutti gli autisti. E ancora più importante le regole imparate possono essere messe in pratica su qualsiasi veicolo.

A questo punto il problema per l'azienda di trasporto diventa quello di controllare che gli autisti mettano effettivamente in pratica quanto imparato, il

che può non essere immediato, bisogna sicuramente correggere eventuali sbavature per arrivare a risultati di eccellenza. Per questo Renault Trucks ha inserito nel pacchetto Optifuel la fornitura del software Infomax, uno strumento mirato in grado di dialogare direttamente con l'elettronica di bordo, oltre che la base su cui è costruita la diagnostica del costruttore. Sviluppato in proprio dalla Casa francese, Infomax nella sua versione Optifuel è in grado di rilevare i dati fondamentali per il consumo, sull'uso del freno e dell'acceleratore, di fornire insomma un quadro piuttosto preciso di come è stato utilizzato il mezzo. In più il programma è in grado di analizzare i dati ricevuti e di trarne un piano per il miglioramento delle prestazioni. Questo è il particolare destinato a fare la differenza.

## QUANTO CONTA LO STILE DI GUIDA

Il tutto è stato spiegato nei dettagli a chi ha presenziato a una delle tre tappe, in cui i tecnici del costruttore hanno illustrato a fondo il Programma Optifuel, lanciato da Renault Trucks attraverso le Soluzioni Optifuel (Optifuel Technology - Optifuel Training, Optifuel Infomax e Optifuel News).

La prima parte dell'incontro è stata quindi statica con l'esposizione delle caratteristiche del Programma Optifuel e del Renault Premium Optifuel, la versione del trattore allestita con tutte le soluzioni tecniche che offrono la riduzione dei consumi di carburante, tra cui oltre al già citato cambio automatizzato Optidriver+, spiccano i pneumatici a basso coefficiente di rotolamento Michelin X Energy Savergeen e il pacchetto Optiroll, che consente di viaggiare a "ruota libera controllata" quando è possibile farlo senza compromettere la sicurezza, utilizzando così l'inerzia del veicolo. Durante la sezione teorica, gli istruttori hanno inoltre spiegato i benefici che derivano dall'utilizzo in azienda dello strumento Infomax.

La seconda fase, molto attesa dai partecipanti, ha invece avuto luogo all'esterno, sui mezzi da prova, pronti a pieno carico per essere testati su di un percorso misto. Giusto un assaggio dicevamo, ma sufficiente per valutare l'abilità degli istruttori del corso Optifuel Training che, durante il tragitto, hanno spiegato le tecniche di guida per ridurre i consumi di carburante, come, per esempio, cambiare marcia al regime di giri più basso possibile.

La parola a Gino Costa, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia

## “COSÌ AIUTIAMO I CLIENTI A RIDURRE I COSTI”

BERGAMO - Gino Costa, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia, ha voluto seguire in prima persona anche la seconda edizione dell'Optifuel Tour. L'abbiamo incontrato a Bergamo per cogliere le sue impressioni. Soddisfatto dell'andamento anche di questo secondo appuntamento dopo la bella riuscita dell'edizione dello scorso anno? "Direi proprio di sì - risponde - se confrontiamo i nostri risultati con quelli ottenuti in altre nazioni con queste iniziative. L'anno scorso eravamo stati nel Centro Sud ed era stato un incredibile successo. Quest'anno nel Nord in termini numerici è andata meno bene, forse perché a queste latitudini siamo sempre un po' più compassati. Ma quel che non è mancato è l'interesse da parte dei trasportatori presenti, e soprattutto dopo ogni sessione abbiamo avuto parecchie richieste di approfondire il programma da parte di chi ha partecipato. Pronti anche a discutere di eventuali vendite".

Possiamo quindi dire che l'interesse per i vostri corsi Optifuel è

in crescita? "Assolutamente sì. Inoltre adesso abbiamo finalmente inserito nello staff una persona dedicata soltanto a questo. Grazie a ciò abbiamo potuto pianificare per il secondo trimestre un corso a settimana. E contiamo di ampliarci ulteriormente, perché le richieste sono moltissime, ma stiamo cercando di smaltirle tutte. Si va da flotte medie a realtà più piccole, che vogliono poter usufruire dei tre giorni di corso, sia teorico che di guida. Quando il cliente tocca con mano che con i nostri veicoli, soprattutto dopo questa formazione, riesce a risparmiare fino a 4mila euro all'anno per ogni camion, ha reazioni più piccole. Tutti oggi cercano soluzioni di questo tipo, che gli permettono di abbassare i costi di gestione della flotta, che oggi difficilmente sono compensati dalle tariffe che riescono a spuntare".

La vostra offerta formativa comprenderà anche altri campi? "Stiamo pensando di vedere un'evoluzione nella guida sicura, che non ha soltanto uno scopo sociale ma anche di ridurre ulteriormen-

te i costi di una flotta, abbattendo i tempi morti di officina. Però dobbiamo valutare che la formazione in guida sicura, che in alcuni Paesi ma non l'Italia è obbligatoria per legge, è fornita anche da agenzie esterne non soltanto dei costruttori".

In futuro i corsi Optifuel toccheranno anche il resto della gamma? "Sì, alcuni nostri colleghi in Europa ci stanno già pensando. Per il momento in Italia vogliamo concentrare le risorse sulla lunga distanza ed eventualmente sul cava cantiere, dove si possono realizzare risparmi notevoli. Sui veicoli commerciali si può invece avere un effetto positivo soltanto su quelle flotte realmente gestite, che effettuano un controllo regolare degli autisti, che sono però poche".





Delivering  
Cleaner Air  
for London



## ...sei registrato?

A partire dal 3 gennaio 2012 gli standard relativi alle emissioni inquinanti subiranno delle modifiche e verranno incluse ulteriori tipologie di veicoli.



I veicoli con un peso lordo superiore alle 3,5 tonnellate (compresi pullman e autobus con un peso lordo superiore alle 5 tonnellate) dovranno soddisfare gli standard Euro IV sulle emissioni inquinanti, o incorreranno nel pagamento di una sanzione giornaliera pari a £200.

Furgoni più grandi e altri veicoli speciali con un peso che varia dalle 1,205 tonnellate a vuoto alle 3,5 tonnellate lorde, oltre ai minibus con più di 8 posti a sedere e peso pari o inferiore a 5 tonnellate, dovranno soddisfare gli standard Euro 3 sulle emissioni inquinanti, o incorreranno nel pagamento di una sanzione giornaliera di £100.

Dopo che il vostro veicolo avrà soddisfatto tali standard, dovrete registrarvi con Transport for London prima di poter guidare a Londra.

**Per ricevere informazioni sulle opzioni disponibili e per richiedere il modulo di registrazione, visitate il sito [tfl.gov.uk/lezlondon](http://tfl.gov.uk/lezlondon) oppure chiamate il numero +44 20 7310 8998**

Transport for London



## IVECO TRAKKER AD410T45W M.O.

Mauro Zola

MONCALIERI - Largo allo specialista, al camion da cava vera, dura, ai confini dell'impossibile. Soltanto così può infatti essere descritto l'Iveco Trakker nella sua configurazione a 8 ruote motrici. Un mezzo certo di nicchia, dato che sarebbe sovradimensionato in gran parte degli impianti italiani, che può invece rivelarsi utile se non indispensabile in luoghi come le celebri cave di marmo di Carrara, oppure per missioni particolari come la manutenzione degli impianti sciistici che con una simile trazione può essere facilmente svolta anche in pieno inverno.

### PERFORMANCE IN FUORISTRADA

A caratterizzarlo rispetto agli altri Trakker meno estremi è il ripartitore di coppia che equipaggia tutti i veicoli a trazione integrale del colosso torinese e che ripartisce la forza trattiva tra motoassali e ponti, oltre a funzionare come un vero e proprio riduttore in accoppiata al cambio manuale a 16 marce. Il modello utilizzato su questa versione è il TC2200, che garantisce appunto una coppia in entrata di 2.200 Nm pur mantenendo un peso piuttosto contenuto: 347 kg. Nel normale utilizzo, la coppia è suddivisa per il 20 per cento sugli assi anteriori e per il restante 80 per cento su quelli posteriori. Semplicemente ruotando la manopola dell'apposito comando in cabina si può invece ottenere una coppia del 50 per cento su entrambi gli assi rendendo il Trakker ancora più performante in fuoristrada. Tramite la stessa manopola può essere ottenuta la riduzione (da 1 a 1,6) delle marce sempre per l'utilizzo in off road. L'unica accortezza è che entrambe le operazioni devono essere svolte a veicolo fermo, mentre il bloccaggio dei vari differenziali, comandato da una serie di pulsanti sempre inseriti nel cruscotto, può essere



# FATE LARGO ALLO

effettuato anche in movimento.

Quel che più stupisce è che, anche inserendo la vera trazione integrale, il volante resta piuttosto leggero e anche la manovrabilità non ne risente. Abbiamo provato e riprovato le stesse manovre in entrambe le condizioni e la differenza del raggio di sterzata è ben inferiore al metro.

Il resto di questo quattro assi (altezza da terra a parte) è mutuato dalle normali serie del Trakker, un mezzo d'opera "vero" in tutte le sue configurazioni. E quindi sono presenti, ad esempio, i ponti a doppia ridu-

zione, che consentono di gravare meno sul differenziale, rendendo il sistema più robusto pur adottando una scatola del differenziale di dimensioni piuttosto ridotte, le sospensioni sono paraboliche sull'anteriore mentre dietro, trattandosi di un camion a trazione integrale di serie, sono previste le più robuste semiellittiche (ma come optional si possono scegliere anche le paraboliche), sempre per lo stesso motivo i freni sono a tamburo (con quattro cilindretti per ogni coppia di ganasce) su tutti gli assi, una scelta che piace al mondo della cava, piuttosto tra-

dizionalista e che concede maggiori garanzie quando spesso si opera immersi nel fango fino ai mozz.

### SOLIDA TRADIZIONE

E parlando di tradizione il cambio è il classico ZF nella sua configurazione da 16 marce (in opzione è possibile ordinare anche il meno usuale 12 marce), preferito soprattutto da chi opera in condizioni particolarmente dure, che sono poi quelle a cui è destinato questo Trakker e che quindi preferisce mante-

nere un controllo diretto, in effetti rassicurante quando si viaggia a pieno carico e magari, se ci si muove soltanto all'interno della cava, anche di più.

La configurazione a quattro assi poi domina da anni il mercato, anche se negli ultimi tempi si è vista una leggera crescita delle versioni a tre assi. I motivi per cui è preferita sono semplici: miglior distribuzione del carico e maggior stabilità nelle salite (in cui si evita pure la fastidiosa tendenza del tre assi a sollevare il "muso"). Il motore è naturalmente un Cursor 13 ma non nella versione da 500 cv

che resta la preferita dai cavatori. Alla prova dei fatti però anche i 450 cv del modello oggetto del test si sono dimostrati in grado di svolgere perfettamente il proprio compito, ben aiutati dall'ottima spaziatrice dei rapporti.

Passando al test vero e proprio, abbiamo avuto a disposizione una cava del torinese, molto funzionale, anche se non ideale per questo tipo di veicolo, che avrebbe richiesto per essere messo alla frusta impegni ben più probanti. Il percorso di avvicinamento alla cava ha messo in mostra come le balestre



Sono tanti i dettagli che qualificano l'Iveco Trakker a otto ruote motrici come un veicolo votato alle missioni più gravose. Sopra la funzionale griglia di protezione dei fari.



Il serbatoio del carburante che alimenta il 6 cilindri Cursor 13 da 450 cavalli montato sul Trakker oggetto del nostro test. Un propulsore che non mostra mai un cedimento.

Sotto il cofano il Cursor 13 da 450 cavalli

## CARATTERE AGGRESSIVO E GENEROSO

**MONCALIERI** - A equipaggiare la linea Trakker è essenzialmente il Cursor 13 (in realtà in listino ci sarebbe anche la possibilità di scegliere la soluzione Cursor 8 con 360 cv) in tutte le sue configurazioni, a partire quindi da una potenza massima di 410 cv (con una coppia di 1.900 Nm a partire dai 1.000 giri/min) fino ai 500 cv della versione top di questo sei cilindri e che è la preferita dai cavaatori italiani, anche per la coppia di 2.300 Nm. In mezzo la versione da 450 cv oggetto del nostro test su cui non ci dilunghiamo.

In attesa di poter vedere i primi modelli Euro 6, il Cursor 13 è disponibile sia come Euro 5 che come EEV (con un delta costo di

2.500 euro). Si tratta di un classico 6 cilindri da poco meno di 13 litri, che monta una serie di iniettori pompa a controllo elettronico, abbinati a un sistema turbocompresso a geometria variabile (tranne che nel 410 in cui è stata adottata una valvola Wastegate) con tanto di intercooler. Nella più classica tradizione Iveco si tratta di un motore che possiamo definire "aggressivo", una caratteristica che tanto piace ai camionisti italiani, molto pronto alla risposta, che sa esprimere con facilità tutta la sua cavalleria, non soltanto in abbinamento con il classico cambio manuale ma anche con l'automatizzato espressamente sviluppato da ZF per essere utilizzato in coppia con il propulsore Iveco.



## I concorrenti



### Astra 88.48 8x8 M.O.

**Motore:** 6 cilindri in linea, 12.882 cc, potenza 353 kW/480 cv a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.300 Nm da 1.000 a 1.440 giri/min.



### Man TGS 41.440 BB 8x8 M.O.

**Motore:** 6 cilindri in linea, 10.518 cc, potenza 324 kW/440 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.100 Nm da 1.000 a 1.400 giri/min.



### Scania CB 8x8 EHZ M.O.

**Motore:** 6 cilindri in linea, 12.700 cc, potenza 324 kW/440 cv a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.300 Nm da 1.000 a 1.300 giri/min.

# SPECIALISTA

## La carta d'identità



**Nome** - Trakker AD410T45W M.O.

**Cognome** - Iveco

**Trazione** - 8x8

**Cabina** - Active Day

**Motore** - Cursor 13 Carburante: gasolio. Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: iniezione diretta, iniettori pompa a controllo elettronico, turbina a geometria variabile con intercooler, convertitore catalitico SCR. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 12.882 cc. Potenza max CE: 332 kW/450 cv a 1.900 giri/min. Coppia max CE: 2.200 Nm da 1.000-1.435 giri/min.

**Cambio** - Manuale ZF 16 marce.

**Pneumatici** - 13 R 22.5.

**Sospensioni** - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori telescopici idraulici e barra stabilizzatrice, posteriori semiellittiche a doppia flessibilità, con barra stabilizzatrice e ammortizzatori telescopici idraulici.

**Freni** - A tamburo sulle quattro ruote, con ABS, EBL.

**Dimensioni** - Passo 4.750 mm.

**Pesi** - MTT 40 ton, tara 17.500 kg, peso max ammesso assi anteriori 2x8.000 kg, peso max ammesso assi posteriori 26.000 kg.

**Serbatoio carburante** - 300 litri (AdBlue 55 litri).

semiellittiche con questa taratura non siano l'ideale per lunghi viaggi sull'asfalto e lo stesso si può dire nel primo sterrato veloce. Per esprimersi al meglio, questo Trakker bisogna caricarlo, tanto. E così abbiamo fatto. Il comfort si mantiene elevato (comunque non scende mai sotto il livello di guardia), il retrotreno si rivela non più così rigido come nel primo giro fatto a veicolo scarico.

### UN MEZZO INARRESTABILE

Sia carico che scarico, il Trakker resta comunque inarrestabile, con il propulsore che non mostra mai un cedimento, confermando che i 450 cv sono più che sufficienti a eliminare

qualunque impaccio. Ancor più quando si inserisce la trazione 8x8, che da queste parti non sarebbe neppure necessaria, tanto che per mettere un po' alla frusta questo gigante abbiamo dovuto inerpirci su salite impossibili, scavando a fondo nei mucchi di ghiaia.

Ultime note riservate alla cabina che, nonostante sia la più piccola tra quelle proposte da Iveco, è in grado di supportare degnamente l'attività giornaliera, che è quella più normale per chi lavora con i mezzi d'opera. I sedili sono comodi e ben assorbono le asperità del terreno, il cruscotto è facile da leggere fin da una prima occhiata e lo spazio interno è sufficiente perché si trascorrono diverse ore a bordo senza trovarsi a disagio.



*La configurazione a quattro assi domina da anni il mercato. I motivi per cui è preferita vanno ricercati nella miglior distribuzione del carico e nella maggior stabilità nelle salite.*



VOLVO TRUCKS / IL COSTRUTTORE SVEDESE SPALANCA LE PORTE AI GIOVANI

Nils Ricky

MILANO - Chi l'ha mai detto che il mondo dei motori e quello del design creativo sono situati l'uno all'opposto dell'altro? Due mondi assai diversi possono trovare un momento d'incontro, soprattutto quando veicolo di tale dinamismo che li avvicina sono i giovani.

Così la pensano in casa Volvo Trucks, azienda che ha coinvolto gli studenti di Politecnico di Milano, IED e IULM in una temporanea inedita sul design e sul linguaggio creativo. L'iniziativa, intitolata "I à WE", è nata dalla collaborazione della filiale italiana di Volvo Trucks con il celebre designer Sergio Pappalettera, tra i più apprezzati sperimentatori contemporanei del linguaggio e della materia, già collaboratore di alcuni dei più grandi artisti italiani. Per loro Pappalettera ha progettato, curato e realizzato copertine e booklet di produzioni discografiche, videoclip, scenografie di tour musicali, cataloghi, libri illustrati e cortometraggi.

#### OLTRE OTTANTA STUDENTI COINVOLTI

Coerentemente con il carattere concreto del marchio Volvo Trucks, i lavori degli oltre ottanta studenti coinvolti nel progetto sono stati parte integrante dell'esposizione allestita dal brand svedese il mese scorso, nei giorni del Fuorisalone di Milano. La mostra, oltre a ospitare diverse personalità appartenenti al mondo della cultura e dell'arte, ha dedicato uno spazio e una serata speciale ai suoi più autentici protagonisti, gli studenti, premiando le installazioni più meritevoli con tre borse di studio.

Gli studenti del Politecnico di Milano coinvolti nel progetto sono stati quelli del Diparti-



Una delle originali installazioni di "I à WE", iniziativa nata dalla collaborazione tra Volvo Trucks e il designer Sergio Pappalettera.

mento Indaco, polo di ricerca e sperimentazione della Facoltà del Design specializzato in Industrial Design, Arts & Communication. Sotto la guida e il coordinamento del professor Mario Bisson, gli studenti si sono cimentati nell'interpretazione di alcune componenti dei veicoli industriali Volvo, facendo esplodere la morfologia dei materiali in libere installazioni artistiche. Diversa e altrettanto interessante la sfida per gli studenti di IED e IULM, chiamati a dare forma a uno dei concetti fondanti della cultura e della comunicazione di Volvo Trucks: la sicurezza.

Per l'Istituto Europeo di Design, a partecipare all'iniziativa un gruppo di studenti di Art Direction, Copywriting, Grafica e Illustrazione, supervisionati dal docente e Art Director Andrea Castelletti. Sergio Pappalettera ha incontrato nella sede milanese dello IED i giovani creativi e ha chiesto loro di ripensare e interpretare il tema della sicurezza nella sua accezione più ampia, di rielaborarlo attraverso approcci diversi e innovativi con l'obiettivo di darne una rappresentazione grafica.

A concorrere per lo IULM gli studenti del corso di Creatività e Cross Medialità, tenuto

dallo stesso Pappalettera, e di Digital Entertainment, coordinato dal professor Fabrizio Vagliasindi. I ragazzi hanno interpretato il concetto di sicurezza avvalendosi degli strumenti e delle tecniche della moderna cross medialità: fotografia, cinema, video, teatro, musica, grafica, web design, video-installazioni fino al linguaggio del videogioco. Grazie al contributo dei giovani, all'interno della suggestiva cornice del Montanari Showroom abbiamo potuto percorrere le tappe di un racconto estetico dai contorni discreti, espressione di un'etica profondamente concreta e che,

in linea con i fondamenti della cultura svedese, trova il suo perfezionamento nelle dicotomie luce-buio, semplicità-funzionalità, individuo-società.

#### IL MONDO DEI LEGAMI

Sotto la regia di un maestro del design del calibro di Pappalettera, Volvo Trucks snoda così un percorso che, prendendo le distanze dall'individualismo imperante degli ultimi tempi, propone un ritorno al mondo dei legami, delle connessioni reciproche e delle interdipendenze; una storia autentica che



I lavori della Facoltà del Design del Politecnico di Milano, IED e IULM esposti al Fuorisalone presso la temporanea "I à WE" a cura di Sergio Pappalettera.

pone l'accento sul "noi" e invita così a tornare a parlare al plurale; un viaggio inedito, che apre domande e lascia liberi di trovare risposte.

Le realizzazioni degli studenti erano esposte in tre sezioni distinte per università. Alla presenza del curatore artistico Pappalettera e del padrone di casa Marco Lazzoni, Ad di Volvo Trucks Italia, una giuria di esperti selezionati appartenenti al mondo del design e della comunicazione (Rikard Orell, Design Director di Volvo Truck Corporation, Marco Lodola, tra gli esponenti più noti dell'attuale panorama artistico italiano, famoso per la sua capacità di mescolare l'arte con letteratura, musica, cinema e design, e il professor Domenico De Masi, sociologo e docente ordinario di Sociologia del Lavoro all'Università La Sapienza di Roma) hanno assegnato alle interpretazioni più meritevoli tre borse di studio.

MERITOR / Prossima cessazione dell'attività assali per rimorchi in Europa

## TROPPO ALTA LA COMPETITIVITÀ NEL VECCHIO CONTINENTE

"La decisione di cessare l'attività - ha spiegato Joe Mejaly, Presidente Aftermarket e Rimorchi della società americana con sede a Troy, nel Michigan - è fortemente motivata dalla natura competitiva del mercato europeo degli assali per rimorchi che richiede un grande equilibrio per fronteggiare crescenti difficoltà in termini di costi".

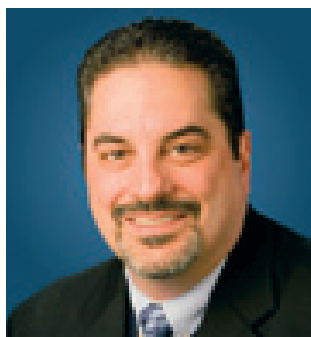
TROY - L'americana Meritor, fornitore mondiale leader in soluzioni per trasmissioni, mobilità, frenatura e aftermarket per veicoli commerciali e industriali, ha annunciato che cesserà la sua attività europea di assali per rimorchi il prossimo 31 luglio. Attualmente, la società con sede a Troy, nello Stato del Michigan, stima che una simile decisione comporterà oneri compresi tra 17 e 23 milioni di dollari nel corso del prossimo anno. Di questi oneri, Meritor prevede esborsti di cassa da 12 a 18 milioni di dollari.

"La decisione di cessare l'attività - ha spiegato Joe Mejaly, Presidente Aftermarket e Rimorchi di Meritor - è fortemente motivata dalla natura competitiva del mercato europeo degli assali per rimorchi che richiede un grande equilibrio per fronteggiare crescenti difficoltà in termini di

costi. Inoltre, a seguito del declino del mercato negli ultimi anni, quello dei rimorchi si sta riprendendo più lentamente degli altri settori. Dopo un ampio processo di revisione, abbiamo concluso che non saremo in grado di conseguire ritorni finanziari accettabili su una base sostenibile e che sarebbe meglio orientare investimenti futuri verso altri settori commerciali. Ci rendiamo conto dell'importanza di questa decisione sul nostro personale - ha detto ancora Joe Mejaly - I nostri dipendenti sono individui di talento e altamente competenti che hanno lavorato sodo per sostenere i nostri clienti. Faremo tutto il possibile per assisterli in questa fase di transizione".

Complessivamente, sono interessati dal provvedimento 171 dipendenti. Oltre che nella principale fabbrica di assali per rimorchi situata a

Cwmbran, nel Regno Unito, Meritor ha dipendenti anche nell'ambito dei rimorchi che lavorano in Francia, Italia e Spagna. Lo stabilimento di Cwmbran ospita il centro di compe-



Joe Mejaly, Presidente Aftermarket e Rimorchi di Meritor

tenza di Meritor per la progettazione, lo sviluppo e la fabbricazione di sistemi frenanti e componenti per il mercato dei veicoli commerciali e industriali. Nel settembre scorso, Meritor ha annunciato la sua intenzione di investire 42 milioni di dollari per promuovere la sua leadership nel settore dei freni di servizio nel Vecchio Continente. L'attività freni di Cwmbran è esclusa dal provvedimento di cessazione dell'attività europeo degli assali per rimorchi. Salvo anche i siti produttivi di assali per rimorchi in Nord e Sud America, inclusa la joint venture Suspensys che Meritor ha avviato in Sud America con il gruppo Randon.

"Siamo grati per i lunghi rapporti che abbiamo intrattenuto con i nostri clienti nell'attività europea dei rimorchi - ha ulteriormente precisato Joe Mejaly - Stiamo adottando misure per attenuare le ripercussioni che la nostra decisione può comportare". Meritor, poi, intende salvaguardare le attività inerenti all'assistenza clienti. Grazie a un'esperienza decennale nella fornitura di prodotti innovativi che offrono prestazioni superiori, efficienza e affidabilità, Meritor serve clienti in oltre 70 Paesi.



Stralis Active Space Special Edition

## INNO ALLA PATRIA ANCHE DA IVECO

TORINO - Una Special Edition del veicolo per eccellenza della gamma stradale pesante per celebrare i 150 anni dell'Unità d'Italia. L'ha realizzata Iveco che ha scelto lo Stralis per proporre sul mercato 150 esemplari denominati Stralis 150°. Nella colorazione bianca che esalta la larga fascia tricolore che caratterizza tutto il frontale, dal paraurti allo spoiler, e il logo del 150° sotto le marcature laterali della potenza del motore, la Special Edition è stata realizzata sulla base dello Stralis Active Space 440S45 T/P. Un potente "bisonte della strada" il cui cuore è rappresentato dal motore Cursor 10 da 450 cv Euro 5, una delle motorizzazioni che meglio risponde alle esigenze di affidabilità, contenimento dei costi di gestione e redditività richieste con sempre maggiore insistenza dal mondo dell'autotrasporto.



RENAULT TRUCKS GRANDE PROTAGONISTA NEL TRUCK RACING 2011

# UN SOLO OBIETTIVO: VINCERE

A cura di Paolo Altieri

**Rinforzata con un terzo pilota, la scuderia della Losanga si è presentata ai nastri di partenza del Campionato europeo dei camion in veste di campione in carica. Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks, non fa misteri: “Vogliamo bissare il successo dello scorso anno in modo da presentare la nuova gamma pesante con la corona europea”.**

**PRAGA** - Prima di affrontare la prima sfida della stagione 2011 del Truck Racing sul circuito di Donington Park in Inghilterra, alla quale il 21 e 22 maggio seguirà la prova di Misano Adriatico, la scuderia Renault Trucks, campione europeo in carica, si è ritrovata all'autodromo di Most, località a un'ottantina di km da Praga, per mettere a punto gli ultimi dettagli tecnici e presentare ufficialmente la nuova stagione agonistica. Che ha un solo obiettivo: vincere, bissando così il successo dello scorso anno nella classifica costruttori e provando a portare a casa anche il titolo piloti. Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks, l'uomo che ha creduto e crede nella validità della competizione europea e che fin dal 2007 ha impostato un programma di graduale approccio ai vertici alti della classifica, coronata lo scorso anno, appunto, con il titolo costruttori, non fa misteri delle ambizioni Renault Trucks.

## UN OTTIMO AUSPICIO

“Siamo entrati in questo mondo della competizione tra camion qualche anno fa quasi in sordina, ma con la ferma determinazione di fare esperienza per puntare al risultato massimo. Dopo aver messo il pepe nella coda degli avversari per qualche stagione, abbiamo centrato il primo prestigioso obiettivo nel 2010, contiamo di fare ancora meglio quest'anno. Dobbiamo fare in modo che il prossimo debutto della nuova gamma pesante Renault avvenga all'insegna della corona continentale, un ottimo auspicio per le fortune del nostro marchio”.

Ma se l'ambizione fa parte del gioco, quando si è in competizione, Stefano Chmielewski tiene anche a spiegare che se da una parte la partecipazione al Campionato europeo truck è un fondamentale banco di prova per sperimentare nuovi materiali e nuove soluzioni sui veicoli, dall'altra è anche una convinta operazione



Stefano Chmielewski Presidente di Renault Trucks

di marketing in quanto consente di coinvolgere nei vari appuntamenti della stagione tanti clienti della Losanga cui trasmettere i valori del marchio.

“Renault Trucks - sottolinea - coniuga passione, spirito di competizione e alta tecnologia. Molto popolare nel mondo dei camion, il Truck Racing da anni permette ai costruttori che vi partecipano di rinforzare la propria immagine nei confronti di un grande pubblico e di stabilire uno stretto legame con i propri clienti. Stagione dopo stagione, il fervore del pubblico per le corse di camion organizzate dalla Fia nel quadro del campionato europeo Truck Racing si è progressivamente consolidato. Lo scorso anno più di 500mila appassionati si sono dati appuntamento sui circuiti dove si sono tenute le gare del Truck Racing, con una punta massima di 200mila sul celebre circuito del Nurburgring in Germania. Sul piano dei costi-benefici, l'investimento nel Truck Racing è fino a cinque volte inferiore alla partecipazione al Salone di Hannover. Il che è tutto dire”.

## GRANDE ENTUSIASMO

C'è un altro aspetto che il Presidente di Renault Trucks tiene a sottolineare: “La partnership tra Renault Trucks e MKR Technology nel Truck Racing ha permesso al nostro Centro Stile di ripartire da zero e riproporre il design del camion sotto una nuova luce, creando così la nuova identità Renault Trucks Racing, che poi ha portato alla realizzazione della serie speciale Premium Strada “Truck Racing” accolta dai nostri clienti con grande entusiasmo. Va anche ricordato che le vicende del Truck Racing vengono raccontate anche tramite Internet. Grazie a questa vetrina tecnologica, le filiali di Renault Trucks nei diversi Paesi approfittano delle gare del Truck Racing per organizzare operazioni commerciali e valorizzare prodotti e servizi Renault Trucks”.

UNA STAGIONE DA PROTAGONISTI PER RENAULT TRUCKS CAMPIONE IN CARICA

“

Con la gara in terra inglese, il Truck Racing 2011 entra nel vivo. Si snoderà fino a ottobre con un calendario di appuntamenti che coinvolge otto Paesi europei, tra cui l'Italia. Il team Renault Trucks-MKR Technology spera di bissare i successi del 2010, la stagione che ha messo in evidenza il valore di una squadra completamente nuova che ha vinto il Campionato alla sua prima partecipazione.

# Sfida tra giganti



**LIONE** - Una passione sincera per il camion, da condividere con clienti, piloti e appassionati. Renault Trucks torna nei circuiti del Truck Racing da autentica protagonista, avendo in tasca il titolo di Campione europeo a squadre 2010 conquistato al fianco di MKR Technology. Dopo dieci anni di assenza, la corsa dei truck ha

attraversato di nuovo la Manica per approdare in Inghilterra, al circuito di Donington, a nord di Birmingham, dove nelle giornate del 23 e 24 aprile si è svolta la prima tappa del Truck Racing 2011. Il 21 e 22 maggio toccherà all'Italia, sul circuito di Misano Adriatico. Tappa che ha immediatamente messo in luce il

valore del team Renault Trucks. Il tedesco Markus Oestreich è ora infatti primo nella classifica piloti con 51 punti. Markus Bösinger è sesto a 19 punti e Adam Lacko settimo a 17.

Per Renault Trucks, il ritorno in Inghilterra è stato accompagnato da un dispositivo imponente con forte presenza

ai bordi del circuito. Migliaia di clienti attuali e futuri nonché partner del costruttore francese sono stati invitati dalla filiale inglese per vivere in diretta le emozioni della gara. La gamma completa di Renault Trucks, dal Maxity al Magnum, compreso il Premium Strada protagonista in versione Corsa del Campiona-

to Truck Racing, è stata accessibile a tutti. Un'occasione d'oro per presentare al mercato inglese la serie speciale Renault Premium Truck Racing, disponibile anche in Italia, dove avrà la sua giusta vetrina nelle calde giornate di Misano.

La stagione 2011 entra dunque nel vivo. L'appunta-

Abilità e competenza guidano il team e i piloti Renault Trucks nel Campionato 2011

## UNA SCUDERIA AGGUERRITA E DETERMINATA

**LIONE** - La stagione 2011 del Truck Racing è iniziata. Il team Renault Trucks-MKR Technology si avvale di un terzo camion e di un terzo pilota, il giovane e già sperimentato Adam Lacko, che prende il volante di un altro Premium Corsa. MKR Technology è

diretta da Mario Kress, un affermato specialista della disciplina con un palmares di ben otto titoli europei negli ultimi dieci anni. Il team è composto da professionisti del Truck Racing e questa stagione presenta in gara due camion affidati a piloti che hanno

un albo d'oro incredibile: lo svizzero Markus Bösiger e il tedesco Markus Oestreich. Anche se il terzo pilota Adam Lacko corre su un Premium Corsa, per il calcolo del punteggio totale della scuderia nel corso del campionato valgono solo i punti ottenuti da Bösiger e da Oestreich. Per contro,

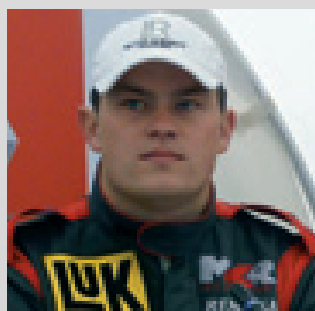
per il campionato a squadre, Lacko fa squadra con Anthony Janiec (pilota del Team 14) sotto il nome di MKR Team 14 Juniors. Oltre ai motori da corsa, Renault Trucks fornisce al team impegnato nella Truck Racing

2011 i veicoli logistici: due Magnum che fanno funzione di motorhome e di officina, più un Premium Strada serie speciale Truck Racing che serve per il trasporto dei tre veicoli da corsa. Nel 2011 Renault Trucks si impone come fornitore di motori da corsa: un

motore DXi 13 è fornito al Team 14, una scuderia di dilettanti composta da dipendenti o vecchi dipendenti dello stabilimento Renault Trucks di Blainville (Calvados, Francia); un altro propulsore è fornito alla squadra belga BJP Racing.

### Adam Lacko

È nato il 24 settembre 1984 a Celadná, nella Repubblica Ceca. Come molti piloti, Adam Lacko ha iniziato la carriera con il kart, per passare in seguito alle formule di promozione. Oltre a partecipare alle corse, nel 2001 e 2002, è incaricato dei test del camion da corsa Tatra Jamal ed è così che entra in contatto con il mondo delle corse truck. Nel 2003, per la sua prima stagione nel campionato europeo di Truck Racing, termina al quinto posto al volante di un Tatra. Proseguirà negli anni successivi con Man e Buggyra prima di riprendere la sua carriera nei campionati delle auto GT. Nel 2009 ritorna al campionato europeo delle corse di camion con la scuderia Allgäuer Truck Racing Team. Quest'anno difende i colori del team Renault Trucks-MKR Technology.



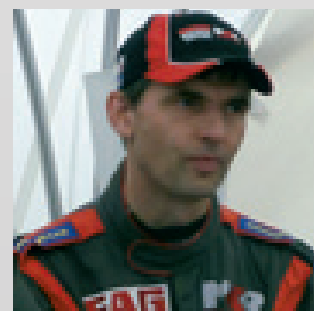
### Markus Bösiger

Lo svizzero Markus Bösiger negli anni ha gareggiato in lungo e in largo sulle piste in occasione dei diversi campionati internazionali di moto e di moto con sidecar. Nel 1999 passa alle corse di camion, cominciando molto presto a vincerne alcune. Nel 2007 vince il titolo di Campione d'Europa Truck Racing e l'anno successivo termina la stagione al quarto posto. Nel 2010, pur avendo messo un termine alla sua carriera l'anno precedente, Bösiger decide di ritornare alle competizioni e di partecipare a una nuova avventura al fianco di Markus Oestreich. Risponde così all'invito del team MKR Technology. Al termine della prima stagione, Markus Bösiger ottiene il posto di vice campione europeo. Con Oestreich si qualifica al primo posto nel campionato europeo a squadre.



### Markus Oestreich

Autentica vedette tedesca del Truck Racing, Markus Oestreich è entrato nella scuderia MKR fin dalla sua creazione. Per due ragioni: una fiducia assoluta nella professionalità di Mario Kress e la voglia di pilotare un camion del quale ha sempre fatto gli elogi. Oestreich ha partecipato a una cinquantina di corse costruendo un albo d'oro impressionante. Tra i migliori momenti della carriera possiamo ricordare il primo posto nella 24 Ore del Nürburgring del 1986, il primo posto nella 24 Ore di Spa del 1990, il quarto posto nel campionato europeo di corse di camion nel 1992, il terzo posto nel 1995, 1997 e 1998, vice campione europeo di Truck Racing nel 2000 e 2003, campione europeo categoria super truck nel 2004, vice campione europeo categoria super truck nel 2005, campione europeo a squadre nel 2010.







Il Premium Corsa impegnato nel Truck Racing 2011 dispone di motore Renault DXi 13 Racing che sviluppa una potenza di 1.140 cv con una coppia 5.500 Nm.

mento inglese è il primo di una serie di dieci tappe complessive in cui si snoderà il Campionato fino a ottobre. Otto i Paesi coinvolti per dieci circuiti: Inghilterra, Italia, Spagna, Francia, Germania, Russia, Repubblica Ceca e Belgio. Oltre a Donington, si correrà sulle piste di Misano, Albacete, Nogaro, Nürburgring, Smolensk, Most, Jarama, Zolder e Le Mans.

Il team Renault Trucks-MKR Technology spera di bissare i successi del 2010, la stagione che ha messo in evidenza il valore di una squadra completamente nuova che ha vinto il campionato alla sua prima partecipazione. "Quella dello scorso anno è stata un'immensa vittoria che non deve proprio niente al caso - ha detto Stefano Chmielewski, Presidente di Renault Trucks - questa squadra riuniva quanto vi è di meglio nella professione in termini di uomini e di tecnologia. Con Adam Lacko, un nuovo pilota

che corre nel 2011 sul camion campione europeo insieme a Markus Bösiger e a Markus Oestreich, vogliamo dare una maggiore visibilità al nostro marchio, fare in modo che gli autisti e i trasportatori che seguono le corse di camion si sentano fieri di un marchio che osa, fieri di un marchio che vince, fieri di un marchio che condivide la loro passione, quella delle corse e delle sfide sportive".

#### PASSIONE E COMPETENZA

"Per me, la cosa più importante è di non addormentarsi sugli allori - ha dichiarato Gérard Pétraz, responsabile tecnico del Renault Trucks Racing - Anche se il motore DXi 13 Racing di Renault Trucks è stato riconosciuto come il miglior motore della professione, quest'inverno abbiamo continuato a lavorare fino a migliorarlo. E sorprenderà ancora gli appassionati del

Truck Racing. Siamo quindi pronti a difendere il nostro titolo e anche a vincere il titolo individuale".

Tutto il team fa quadrato intorno ai suoi piloti e ai suoi camion. I Premium Corsa dispongono di motore Renault DXi 13 Racing sviluppati in versione da corsa. Affidabile ed efficace, l'anno scorso il propulsore è stato riconosciuto come miglior motore del circuito. Le preziose informazioni raccolte nel corso della passata stagione di vittoria e le prove interstagionali hanno permesso di accrescere ulteriormente le prestazioni. I Premium Corsa sviluppano una potenza di 1.140 cv con una coppia di 5.500 Nm e un regime massimo di 2.600 giri/min. Passano da 60 km/h a 160 km/h in meno di sette secondi.

Renault Trucks è presente nel mondo delle corse di camion dal 2007 in qualità di motorista. Dal 2010, la Casa francese ha scelto di creare la

## Il design avveniristico del Premium Corsa NATO PER SORPRENDERE

LIONE - A metà strada tra l'universo fantascientifico di Darth Vader, eroe negativo di Star Wars, e quello, altrettanto fantasmagorico di Batman, il nuovo Premium Corsa non lascia di certo indifferenti. Per il 2011, il battagliero veicolo che Renault Trucks mette in pista per conquistare nuovi successi nel campionato Truck Racing vuole a tutti i costi sbalordire. Non senza motivo, visto lo stile singolare del truck francese, realizzato dal giovane designer Antonio Lo Ré sotto la responsabilità di Hervé Bertrand, Direttore del Centro Design di Renault Trucks. La nuova partnership tra il costruttore francese e MKR Technology nelle corse di camion ha permesso di ripartire da zero e di considerare il design sotto aspetti diversi per creare la nuova identità di Renault Trucks Racing. Mario Kress, appassionato del campionato brasiliano di Formula Truck, in cui ogni camion è un elogio dichiarato all'eccentricità, ha incoraggiato la squadra di Bertrand a non tenere a freno le matite e la fantasia. E così è stato. I disegni si orientano progressivamente verso un camion dal muso molto più acuminato, affermato e che risponde a un solo obiettivo: vincere anche nella sfida del design. Da un punto di vista architettonico, il truck ubbidisce ai canoni fondamentali della competizione: un mezzo di serie ottimizzato, con un'altezza libera dal suolo ridotta al massimo. Il muso del Premium Corsa è caratterizzato dal contrasto tra la parte alta liscia, pura e la parte bassa con grandi prese d'aria trapezoidali. In mezzo, la transizione è

offerta dalla calandra perforata e dai fari che sembrano venir fuori dal nulla. Il disegno finale dà vita a un truck ben piantato sulla strada e pronto a spaventare gli avversari.

L'energia sprigionata dal Premium Corsa è dovuta anche all'utilizzo dei colori, che servono a sottolineare la nuova identità di Renault Trucks Racing e a riflettere l'ambizione derivante dall'alleanza del costruttore d'oltralpe con la scuderia MKR Technology capitanata da Mario Kress. Così si spiega il fatto che sul grigio scuro, colore neutro e simbolo di tecnicità, dominante nel truck, spicca il rosso vivo delle prese d'aria frontali e della cornice della calandra. I parafanghi integrati alle carenature laterali prolungano il dinamismo del Premium Corsa e le uscite per l'aria trapezoidali, in rosso, sono altrettanti elementi di distinzione di un camion in cerca di vittoria.

Non c'è però solo l'aspetto estetico nell'ideazione e progettazione del design del Premium Corsa. Le scelte del Centro Design Renault Trucks si spiegano anche con considerazioni tecniche e regolamentari ed evolveranno in tutto l'arco della stagione. Le ampie feritoie di ventilazione espletano una funzione di raffreddamento ottimale dei freni anteriori e posteriori; la poca altezza dal suolo, 130 mm dal paraurti anteriore, serve a limitare le turbolenze. E dal momento che il regolamento Fia vieta ausili aerodinamici, le carenature frontali e laterali sono state forate per eliminare indebiti vantaggi.

sua identità di marchio specifico Renault Trucks Racing e di scendere in campo con un team affiatato e ben motivato, nato dalla collaborazione con la MKR Technology di Mario Kress. Grazie al suo impegno, Renault Trucks coniuga passione, spirito di competizione e alta tecnologia. Il Truck Racing permette al costruttore di rinforzare la propria immagine nei confronti del grande pubblico e di stabilire un più stretto legame con i clienti. Basti pensare che le filiali Renault Trucks nei diversi Paesi approfittano ogni anno delle gare del Truck Racing per organizzare operazioni commerciali e valorizzare i loro prodotti e servizi. Nel 2010, Renault Trucks ha invitato oltre 4mila clienti attuali e potenziali a venire a godersi le corse sui circuiti.

Grande visibilità è data anche alle aziende partner di Renault Trucks, come Meritor, leader nella fornitura di soluzioni per trasmissioni, mobili-

tà, frenatura e aftermarket per veicoli commerciali e industriali: "È per noi una fantastica opportunità partecipare per la seconda volta al Truck Racing - commenta il Vice presidente Alessandro Mortali - È un privilegio essere partner di Renault Trucks e poter condividere una grande esperienza che ci permetterà non solo di assaporare la magia delle corse di camion ma anche di acquisire importanti conoscenze tecniche al fine di migliorare i nostri prodotti allo scopo di garantire la massima soddisfazione della clientela".

#### OPPORTUNITÀ UNICA

Renault Trucks è presente sui paddock europei con un semiarticolato dedicato all'assistenza. Trainato da un Magnum, questo veicolo dispone di due spazi distinti: una zona di stoccaggio, riservata ai motori e ai pezzi di ricambio, e una zona d'ufficio, riservata agli ingegneri responsabili dei motori. Il ruolo di questi specialisti consiste nell'analizzare in permanenza il comportamento dei veicoli durante i weekend di gara, effettuando, tra le diverse sessioni di prova, le regolazioni necessarie per ottimizzare le performance dei camion in funzione dei tempi realizzati, delle impressioni dei piloti, del profilo della pista e delle condizioni meteorologiche. Per gli ingegneri Renault Trucks, l'esperienza delle competizioni costituisce un'opportunità unica:

è da questo spietato ed esigente laboratorio mobile che usciranno le evoluzioni più probanti di cui beneficerà il cliente sul proprio veicolo di serie.

Stagione dopo stagione, il fervore del pubblico per le corse di camion organizzate dalla Fia si consolida. Lo scorso anno, oltre 500mila appassionati si sono ritrovati a seguire le gare del campionato europeo, in netta crescita rispetto alle 430mila persone del 2009.

Una passione che ha invaso anche la rete: il sito Internet [www.renault-trucks.com/truckracing](http://www.renault-trucks.com/truckracing) propone tra l'altro registrazioni audio-video che possono anche essere visionate on line dopo ogni gara sui popolari Youtube e Dailymotion. Nel 2010 il sito ha ospitato una nuova versione del videogioco Truck Racing by Renault Trucks concepito per essere sempre più vicini ai clienti e innovare di continuo in materia di comunicazione. Renault Trucks ha sviluppato dei simulatori di corsa per le competizioni di camion che vengono installati ai bordi dei circuiti durante le gare: di fronte al loro successo, il costruttore ha lanciato una versione per computer. Con 650mila copie scaricate dal lancio, Truck Racing by Renault Trucks si è imposto come il videogioco di corse di camion più arduo, realistico ed eccitante mai realizzato. Presto saranno disponibili applicazioni per iPhone e iPad.



Renault Trucks è presente nel mondo delle corse di camion dal 2007 in qualità di motorista. Dal 2010, la Casa francese ha scelto di creare la sua identità di marchio specifico Renault Trucks Racing e di scendere in campo con un team affiatato e ben motivato.

## Il calendario 2011

DATA	CIRCUITO	PAESE
23 e 24 aprile	Donington	Inghilterra
21 e 22 maggio	Misano	Italia
4 e 5 giugno	Albacete	Spagna
18 e 19 giugno	Nogaro	Francia
9 e 10 luglio	Nürburgring	Germania
30 e 31 luglio	Smolensk	Russia
27 e 28 agosto	Most	Repubblica Ceca
1 e 2 settembre	Jarama	Spagna
17 e 18 ottobre	Zolder	Belgio
8 e 9 ottobre	Le Mans	Francia

SUL MERCATO IL PREMIUM STRADA SERIE SPECIALE "TRUCK RACING"

# Passione per le corse... anche su strada

Renault Trucks, campione d'Europa 2010 a squadre del Truck Racing, ha deciso di condividere questo successo, che spera di replicare nella stagione 2011, con i suoi clienti.

La serie speciale proposta sul Premium Strada è disponibile sul trattore 4x2 equipaggiato con motore DXi 11 da 346 kW/460 cv e cambio robotizzato Optidriver+.

LIONE - Renault Trucks, campione d'Europa 2010 a squadre del Truck Racing, ha deciso di condividere questo successo, che spera di replicare nella stagione 2011, con i suoi clienti. Il costruttore francese ha dunque lanciato sul mercato il Premium Strada serie speciale "Truck Racing" che consente all'autista di trovare, oltre alle consuete qualità stradali intrinseche dell'apprezzato Premium Strada, tra cui il consumo contenuto, la sensazione di vivere la passione per le corse grazie agli onnipresenti riferimenti al mondo Truck Racing: decorazione esterna "Renault Trucks Racing" e parasole rosso, spoiler regolabile sul tetto, volante in pelle, schienale dei sedili e tappetini specifici. Ogni veicolo dispone di una targa "Campione d'Europa" e la sigla "01", simbolo del titolo conquistato, è ben visibile sulla calandra e sulle fiancate. Le modanature rosse, a forma trapezoidale e posizionate fra i due fari anteriori, richiamano il Premium Corsa il cui design originale e affilato ha suscitato grandi emozioni nell'ultima stagione del Truck Racing. I cerchi in alluminio e i marchi Renault Trucks Racing e MKR Technology completano la personalizzazione. Anche all'interno domina l'atmosfera corsaio. Gli schienali dei sedili, specificatamente grigi e marchiati Renault Trucks Racing, così come il volante inguainato di pelle rossa con cuciture e inserti in carbonio offrono all'autista la sensazione di essere al volante di un veicolo particolare, nel quale si respira un'aria di pista e competizione.

## SEMPRE LA MARCIA MIGLIORE

La serie speciale proposta sul Premium Strada è disponibile sul trattore 4x2 equipaggiato con motore DXi 11 da 346 kW/460 cv a 1.800 giri/min e cambio robotizzato Optidriver+ con comando al volante (12 marce) che, grazie a un nuovo software di gestione, consente di guidare il Premium Strada nelle condizioni di comfort massimale e favorisce il controllo del consumo di carburante. In funzione del regime motore, sarà sempre innestata la marcia migliore e le eventuali manipolazioni sbagliate saranno neutralizzate e sarà eliminato ogni rischio di fuorigiri. La manutenzione del-

l'Optidriver+, in presenza di un minor numero di pezzi meccanici in movimento, viene fortemente ridotta e la frizione ha una durata di vita molto più elevata.

Lo sterzo e le sospensioni del Premium Strada sono completamente indipendenti; il primo è molto preciso e rassicurante al punto che l'autista trova istintivamente la traiettoria giusta senza dover correggere lo sterzo quando si cambia per esempio carreggiata. Per quanto riguarda la motorizzazione, il DXi Corsa che ha mostrato la sua supremazia e la sua affidabilità nell'ultima stagione del Truck Racing è direttamente derivato dal motore di serie: il DXi 11 litri e il DXi 13 litri hanno infatti la stessa architettura. Va anche tenuto in considerazione che la regolamentazione Fia impone che più dell'80 per cento del motore da corsa si ritrovi nel motore di serie. Sia in competizione che sulla strada, Renault Trucks ha lo stesso obiettivo: affidabilità e prestazioni, a cui concorre anche una coppia massima a basso regime (2.240 Nm a 1.200 giri/min).

Premium "Truck Racing" è equipaggiato con cabina profonda



dotata di tetto alto Privilège (Excellence in optional), sedili "Comfort" con rinforzo laterale per conducente e passeggero, radio CD MP3 Bluetooth, tetto apribile elettricamente, batterie potenziate di 225 Ah e predisposizione 24V.

All'interno della gamma Renault Trucks, Premium Strada è il partner ideale del trasporto organizzato. Potente ed elegante, conferma quotidianamente le sue capacità di grande stradale e s'impone come leader nell'universo del trasporto sulle lunghe distanze. Con Optifuel Solutions Renault Trucks propone ai clienti Premium Strada le tecnologie e i servizi più efficaci per ridurre il consumo di carburante: catene cinematiche ottimizzate, cambio robotizzato Optidriver+, SCR, formazione alla guida economica Optifuel Training e Optifuel Infomax. Con Optifuel Training l'esperienza di formatori specializzati nella guida razionale sarà di grande aiuto per gestire appieno il potenziale di economie del veicolo. Optifuel Infomax è lo strumento di controllo dell'utilizzo del veicolo e della sensibilizzazione alla guida razionale. Grazie alla sua pedagogia e all'interfaccia intuitiva, si possono controllare il consumo del mezzo e identificare con precisione le possibilità di economie.

Premium Strada beneficia di nuove potenze motore da 280 kW/380 cv, 316 kW/430 cv e 338 kW/460 cv nonché di coppie aumentate. Come detto, una catena cinematica di nuova generazione permette al veicolo Renault Trucks di registrare consumi di carburante tra i più contenuti del mercato e il miglior carico utile. Il motore DXi 11 Euro 5 è stato proprio concepito per raggiungere i livelli più bassi di consumo pur conservando riprese, briosità e piacere di guida. Per raggiungere un'ancora maggiore sobrietà, il Premium Strada può essere equipaggiato con l'opzione di arresto automatico del motore, un sistema che spegne automaticamente il propulsore del veicolo dopo oltre 5 minuti che gira al minimo, con freno di parcheggio inserito e con nessuna presa di forza innestata.

## RISPONDE ANCHE ALLA NORMATIVA EEV

Premium Strada adotta il sistema SCR (Selective Catalyst Reduction), dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico attraverso una soluzione acquosa di urea, l'AdBlue. Una tecnologia che contribuisce a ridurre le emissioni inquinanti e non necessita che di poca manutenzione, non ha alcun impatto sugli intervalli di cambio dell'olio e si rivela insensibile alla qualità del carburante. SCR, associata alle motorizzazioni DXi, consente anche diminuzioni di consumo di carburante. Renault Trucks risponde anche alle esigenze dettate dalla severa norma EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicles) e ha sviluppato una soluzione senza filtro antiparticolato, semplice e poco costoso da controllare. Il telaio largo e le sospensioni pneumatiche danno al Premium Strada una stabilità ottimale e una tenuta di strada esemplare. La sospensione pneumatica della cabina assicura allo stesso tempo comfort e sicurezza.

Il sistema di frenatura pneumatica è di ultima generazione, a comando elettronico EBS (Electronic Braking System). Facilita le partenze in salita ma, allo stesso tempo, consente di tenere sotto controllo lo stato del dispositivo di frenata e la temperatura dei dischi dei freni. L'ESP (Electronic Stabilization Program) reagisce nel momento in cui il mezzo perde il contatto con la superficie stradale e il freno motore Optibrake in optional sviluppa una potenza di rallentamento di 303 kW a 2.300 giri/min. Sempre in optional, il sistema di assistenza alla guida, adatto a tutti i tipi di trasporto e in particolare a quello delle materie pericolose, è molto performante poiché analizza ogni cambiamento imprevisto di corsia, il superamento della linea bianca o, addirittura, una distanza insufficiente fra il mezzo e quello che lo precede. Viene emesso un allarme sonoro in cabina.

La gamma Premium Strada è ampia e comprende: motrici 4x2 e 6x2 con 13 passi da 3,7 a 6,8 m; trattori 4x2 con quattro altezze di ralla (1.200/1.100/ 1.040/950 mm), due passi (3,7 e 3,9 m) e gran volume (3,7 m); trattore 6x2 Pusher. Due i tipi di cabina: corta con profondità di 1,6 m, per i lavori giornalieri; profonda con profondità di 2,2 m, disponibile in due versioni, tetto normale o sopraelevato. Quest'ultima è proposta in tre livelli di finiture interne denominati Alliance, Privilège ed Excellence. In cabina, il cruscotto, avvolgente e funzionale, offre tutti i comandi a portata di mano dell'autista. Gli spazi di custodia sono ben accessibili e la posizione di guida è ideale per effettuare lunghi tragitti.



Sopra, il Premium Strada serie speciale "Truck Racing" (anche in alto) con il Premium Strada della gamma classica. In centro, la plancia del modello che richiama il protagonista Renault Trucks del Campionato europeo dei camion 2011.

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER\*

SERIE SPECIALE  
RENAULT PREMIUM TRUCK RACING

GUIDATE UN VERO CAMPIONE!

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



\* Renault Trucks mantiene gli impegni

**BRUSAPORTO** - Michelin e l'ambiente. Un binomio indissolubile. La ricerca di uno sviluppo sempre più sostenibile è parte integrante delle strategie della Casa francese, la cui filosofia è innovare per ridurre l'impatto ambientale del trasporto stradale. Conciliare la salvaguardia dell'eco-sistema con il miglioramento della mobilità è una sfida che Michelin ha deciso di intraprendere da molto tempo. Nei suoi stabilimenti, per esempio, il marchio d'oltralpe adotta tutte le azioni per ridurre, controllare e diminuire l'impatto ambientale della sua produzione, dal consumo energetico durante la fabbricazione del pneumatico fino alla qualità delle emissioni liquide e gassose, passando per la diminuzione dei rifiuti generati. Inoltre, un pneumatico Autocarro Michelin è progettato sin dall'origine per vivere non una ma quattro volte. La riscalpatura e la ricostruzione permettono così di ottimizzare il rendimento chilometrico dei pneumatici, salvaguardando la sicurezza. Le soluzioni sviluppate da Michelin aumentano di 2 volte e mezzo la durata di vita

**Lo sviluppo sostenibile secondo Michelin**

**ENERGIE RINNOVABILI**

del pneumatico, risparmiando dal 70 al 75 per cento delle materie prime. La riscalpatura è una fase chiave. Per questo, sin dalla progettazione di un pneumatico nuovo, gli ingegneri Michelin prevedono la presenza di un sottostrato di gomma sufficiente per permettere una riscalpatura di qualità, senza modificare né la solidità né la resistenza del pneumatico, a garanzia della sicurezza. La riscalpatura avviene quando rimane uno spessore residuo della scultura di 2-3 mm. L'operazione viene effettuata da un tecnico specializzato che ridisegna la scultura originale del pneumatico con uno speciale uten-

sile termico. La riscalpatura permette di ricreare gli spigoli vivi e un'altezza della scultura di circa 5-7 mm. La terza vita è quando un pneumatico nuovo riscalpato e usato può essere ricostruito. La quarta è quando il ricostruito viene riscalpato una seconda volta, dopo essere stato ricostruito e essere stato usato, quando rimane uno spessore residuo della scultura di 2-3 mm.

La ricostruzione Michelin Remix conferisce prestazioni equivalenti a quelle del prodotto nuovo: longevità chilometrica, aderenza, comportamento su strada, resistenza alle aggressioni, livello di rumore, tenuta di strada. La ricostruzione permette di risparmiare risorse e di produrre un numero inferiore di pneumatici nuovi. Riciclando i pneumatici usati, Michelin contribuisce attivamente allo sviluppo sostenibile. Michelin è l'unico costruttore a rinnovare i suoi pneumatici autocarro usati, ricorrendo a processi, sculture e mescole identiche a quelli dello pneumatico nuovo, per offrire un Michelin Remix che è il riflesso di un prodotto nuovo.

**MICHELIN / X WORKS NUOVO PNEUMATICO PER IMPIEGO MISTO STRADA E CANTIERE**

**Protagonista del segmento on-off**



Insieme al nuovo pneumatico, Michelin propone una garanzia di accidentalità che copre i primi 6 mesi di utilizzo. X Works è proposto inizialmente nella misura 13 R 22.5 XZY TL 156/150 K per un utilizzo tutte posizioni e 13 R 22.5 XDY TL 156/150 K per l'impiego specifico sugli assali motore.

**Fabio Basilico**

**BRUSAPORTO** - Michelin Italiana ha scelto la suggestiva cornice del celebre Relais "Da Vittorio" a Brusaporto, in provincia di Bergamo, per presentare alla stampa specializzata la sua nuova proposta per il settore dei pneumatici autocarro. Una proposta che non consiste solo in una nuova linea di pneumatici ma anche in una nuova forma di servizio. L'obiettivo è tutelare la redditività della clientela dei trasportatori. Protagonista è X Works, nuovo pneumatico destinato a un impiego misto che associa la robustezza necessaria per operare nei cantieri e su strada a una notevole durata. A queste prestazioni, che raggiungono un livello inedito, Michelin aggiunge una garanzia di accidentalità che copre - per tutti i pneumatici X Works acquistati fino al 30 settembre 2011 compreso - i primi 6 mesi di utilizzo.

"Nel segmento on/off - ha detto in conferenza stampa Massimo Leonardi, Marketing Director Linea Prodotto Autocarro di Michelin Italiana - siamo la marca leader e voglia-



mo continuare a esserlo. Il segmento rappresenta in volumi circa il 13 per cento del mercato ricambio autocarro nuovo italiano. I principali criteri di scelta dei pneumatici sono due: ritorno sull'investimento e produttività. Con X Works e la nuova forma di servizio collegata siamo in grado di garantirli entrambi". All'interno del segmento on/off, ha spiegato il dottor Leonardi, l'impiego dei veicoli è per il 72 per cento stradale e per il 28 per cento fuoristradistico. Il raggio d'azione dei mezzi è per il 46 per cento inferiore ai 50 km giornalieri, per il 34 per cento tra 50 e 150 km e per il 20 per cento oltre i 150 km.

**CONTRO I DANNI ACCIDENTALI**

Le attese degli utilizzatori sono indotte anche dai costi diretti e indiretti delle accidentalità, che potrebbero mettere fuori uso i pneumatici e interrompere l'attività dei veicoli, a svantaggio della redditività dell'impresa. I pneumatici destinati a un impiego misto, che operano su strade asfaltate oltre che in cantiere o fuoristrada, sono più esposti al rischio di danni accidentali. Nei cantieri e in cava, dove il suolo è un concentrato di trappole spesso invisibili - solchi, pietre, ferraglie, macerie, ecc. - che moltiplicano le potenziali aggressioni, le gomme X Works, grazie alla loro particolare robustezza e durata, resistono alle condizioni di utilizzo più faticose. "La nuova gamma di pneumatici 13 R 22.5 è stata progettata per limitare il rischio d'immobilizzazione del veicolo - ha continuato Massimo Leonardi - Ogni elemento dei pneumatici X Works è stato progettato per aumentarne la solidità. Michelin ha adottato le sue più avanzate tecnologie per

incrementare ulteriormente sicurezza, affidabilità, longevità e mobilità, preservando nel contempo l'ambiente. E dato che il fermo di un veicolo ha importanti ripercussioni economiche per un cliente trasportatore X Works e la sua offerta di garanzia sull'accidentalità offrono una risposta a un'importante problematica espressa dai clienti della gamma cantiere. Grazie a questa garanzia Michelin rimborserà i pneumatici, a fronte della necessaria registrazione, in caso di danneggiamenti accidentali che avvengono entro i primi 6 mesi dalla data di attivazione della stessa". Per definire l'entità del rimborso, la profondità della scultura residua sarà rapportata al prezzo pagato dall'utilizzatore.

Il nuovo X Works è proposto inizialmente nella misura 13 R 22.5 XZY TL 156/150 K per un utilizzo tutte posizioni e 13 R 22.5 XDY TL 156/150 K per l'impiego specifico sugli assali motore.

A partire dal prossimo ottobre X Works sarà disponibile anche nella misura 315/80 R 22.5 sia Front che Drive. Questa misura, che rappresenta il volume di vendita principale nel primo equipaggiamento in Europa e in alcuni mercati a forte crescita come la Turchia, registra anche un fortissimo incremento nei mercati del ricambio in Europa.

"Il nuovo pneumatico racchiude al suo interno la filosofia alla base di ogni sviluppo di Michelin che ha al centro della sua strategia l'equilibrio delle prestazioni - ha detto ancora Massimo Leonardi - Una politica che si basa sul far progredire le diverse prestazioni del pneumatico (aderenza, longevità, durata, resistenza alle aggressioni, risparmio di carburante) contemporaneamente e senza compromessi. Nel caso specifi-



**Massimo Leonardi, Marketing Director Linea Prodotto Autocarro di Michelin Italiana.** A sinistra, la nuova gamma X Works.

co dei pneumatici Autocarro, i vantaggi possono essere sintetizzati in 3 tematiche: più sicurezza, più risparmio e più ecologia. Sottoposto a utilizzi diversi X Works dà prova di una maggiore resistenza alle aggressioni, di una buona capacità di carico e di bassi consumi nell'utilizzo stradale".

Per rispondere alle esigenze di sicurezza e di affidabilità, la nuova struttura degli X Works assicura, su fondi bagnati, una

efficiente evacuazione di acqua e fango. In particolare, i rilievi di protezione a fondo scultura per l'XZY Tutte Posizioni e i canali a sezione variabile per l'XDY Assale Motore favoriscono l'autopulizia delle sculture limitando il trattenimento di pietrisco all'interno del battistrada. La carcassa è progettata per sostenere in tutta sicurezza 8 tonnellate per assale in semplice e 13,4 tonnellate per assale in gemellato a una velocità di 110 km/h.

Dal punto di vista economico, i nuovi pneumatici sono stati sviluppati per resistere alle condizioni d'impiego più difficili, tipiche dei cantieri. Sono innovativi grazie a carcassa e fianchi rinforzati e alla mescola di gomme resistente a tagli e aggressioni. La nuova architettura della sommità consente al pneumatico un'usura regolare per durare nel tempo.

Oltre alla resistenza alle aggressioni, gli X Works sono stati progettati per una massima durata di vita. Grazie all'impronta al suolo ottimizzata gli esemplari XZY offrono un'efficiente ripartizione dei carichi al suolo e dunque la possibilità di percorrere più chilometri. La parte centrale del disegno batti-

strada più compatto del pneumatico Drive XDY permette di aumentare la durata di vita in una zona particolarmente sollecitata. Infine, la nuova carcassa a forte densità di cavi metallici garantisce la massima durata nel tempo.

**FRUTTARE TUTTO IL POTENZIALE**

Un capitolo importante è quello ecologico. Grazie alla qualità della carcassa, gli X Works sono riscalpabili e ricostruibili. È stato così rilevato, nella misura 13 R 22.5, un tasso di ricostruibilità dell'88 per cento.

Gli X Works Remix offrono lo stesso elevato livello di prestazioni, durata e sicurezza dei pneumatici nuovi, a un prezzo nettamente inferiore e con un risparmio di circa 50 kg di materiale per pneumatico. Come tutti i pneumatici Autocarro della gamma Michelin, X Works può essere riscalpato. Un'operazione che ha come finalità lo sfruttamento del potenziale del pneumatico permettendo il suo utilizzo nella fase in cui consuma meno carburante, ritardandone anche lo smaltimento.

**E per i dumper rigidi arriva l'XDR2**

**MOVIMENTO TERRA**

**MILANO** - Per il settore movimento terra Michelin ha presentato il pneumatico XDR2 destinato ai dumper rigidi che operano in condizioni estreme in miniera o cava. Questo pneumatico è dotato di un battistrada la cui durata è aumentata del 20 per cento rispetto a quella del suo predecessore XDR. XDR2 è al momento disponibile nella dimensione 27.00R49, mentre ulteriori dimensioni verranno proposte nel corso dell'anno. Da molti anni Michelin XDR è riferimento mondiale per i dumper impiegati in miniera. Capitalizzando questo successo, il nuovo XDR2 propone una produttività e delle prestazioni superiori, qualità di alto livello a un costo di esercizio inferiore. Lo spessore fra le tele protettive e il battistrada, aumentato del 10 per cento circa, garantisce migliore resistenza ai tagli e agli urti. Le nuove sculture autopulenti, abbinata a tasselli molto profondi e a un elemento centrale più largo del 13 per cento rispetto all'XDR con una nuova scultura non direzionale, assicurano una migliore protezione contro le aggressioni. L'evoluzione del battistrada permette di aumentare la superficie di contatto via via che il pneumatico si consuma, mentre il disegno della scultura contribuisce a ridurre il surriscaldamento.

La carcassa integra la tecnologia C2 di Michelin, che diminuisce il riscaldamento a beneficio dell'aumento della durata del pneumatico senza compromettere né la velocità né la capacità di carico. Le tele carcassa in acciaio sono più solide del 60 per cento rispetto a prima e migliorano significativamente la protezione del pneumatico contro le aggressioni e gli strappi. I fianchi, due volte più spessi di quelli della generazione precedente, hanno migliore resistenza ai tagli e all'usura.

Il nuovo XDR2 ha subito più di 2 milioni di ore di prove in condizioni reali di utilizzo presso il Centro Prove Michelin di Almería, in Spagna (l'unico centro prove al mondo dedicato ai veicoli Movimento Terra), e ha superato brillantemente numerose altre prove in ambienti e siti usuranti in tutto il mondo. Queste prove su vasta scala hanno permesso di giungere a un ottimale equilibrio globale fra le diverse prestazioni: aumento della durata del battistrada, miglioramento della resistenza agli urti e migliore rispetto dell'ambiente grazie al minore impiego di materie prime. XDR2 dimostra infatti l'impegno di Michelin a favore della tutela delle risorse naturali grazie a tecniche avanzate che necessitano di circa il 10 per cento in meno di materie prime rispetto al primo pneumatico Movimento Terra concorrente da 49 pollici. Utilizzando meno materie prime durante la fabbricazione, la quantità di prodotto da riciclare è inferiore, il pneumatico è più leggero e permette di risparmiare carburante. Va anche ricordato che i pneumatici Michelin sono realizzati senza l'impiego di oli aromatici, in stabilimenti certificati ISO 14001.



# ZTL. ZERO TRAFFICO LIMITATO.



**Nuovo Doblò Cargo metano. Perfetto per qualunque lavoro, ma non per un lavoro qualunque.**

- Doppia alimentazione benzina/metano
- Fino a 750 km di autonomia complessiva
- Fino a 4,6 m<sup>3</sup> di volume e 1 tonnellata di portata



Lubrificanti originali  
PETRONAS  
**SELENIA**

FIAT PROFESSIONAL TI INVITA A TORINO  
PER LE GRANDI MOSTRE DI  
[www.italia150.it](http://www.italia150.it)

ESPERIENZA  
ITALIA 150



**PROFESSIONAL**

## LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

MERCEDES-BENZ / FLOTTA DI VITO E-CELL PER DEUTSCHE POST

## La Posta sostenibile

“

Quindici i furgoni elettrici con la Stella già in servizio sulle strade tedesche: la tecnica di propulsione con la raffinata e potente batteria agli ioni di litio ha vinto la sfida avviata nell'estate 2010.

Massimiliano Campanella

STOCCARDA - Primo veicolo commerciale elettrico prodotto in serie dalla Casa tedesca, a Stoccarda, "patria" della Stella, Mercedes-Benz Vito E-Cell ha già vinto la sfida avviata nell'estate dell'anno scorso. Una sfida decisamente importante: produrre un furgone capace di muoversi semplicemente dopo aver collegato la batteria a una presa della corrente elettrica. Una "manna dal cielo" per tutti i centri urbani e per quelle zone congestionate da traffico e inquinamento acustico.

Il futuro del trasporto merci



Nel deposito di Waiblingen della Deutsche Post, Andreas Burkhardt, Responsabile Sales & Marketing Mercedes-Benz Vans, ha consegnato le chiavi di sette Vito E-Cell a Uwe Brinks, membro del Consiglio Direttivo della Deutsche Post DHL.

urbano viene prodotto a partire dalla fine del 2010 ma nel corso di quest'anno Mercedes-Benz già prevede una produzione di 2mila Vito E-Cell. Motivo? Al suo paese, in Germania, è già una realtà nota, conosciuta e ampiamente sfruttata. Nel deposito di Waiblingen della Deutsche Post, Andreas Burkhardt, Responsabile Sales & Marketing Mercedes-Benz Vans, ha consegnato le chiavi di sette Vito E-Cell a Uwe Brinks, membro del Con-

siglio Direttivo della Deutsche Post DHL. Insieme ai cinque Vito E-Cell già in regolare servizio a Berlino e agli altri tre consegnati a fine mese, la Deutsche Post possiede ben quindici veicoli elettrici Mercedes-Benz.

L'azienda postale tedesca - che ha chiuso il 2010 con ricavi cresciuti dell'11,4 per cento a 51,48 miliardi di euro e che già utilizza circa 2.700 veicoli ecologici che contribuiscono a ridurre le emissioni di CO2 -

per la consegna dei pacchi opta dunque per i van Mercedes-Benz. Lo scorso gennaio Mercedes-Benz Vans ha ricevuto da Deutsche Post DHL l'ordine di 1.300 Sprinter, il più consistente di quest'anno per la Germania.

E ora tocca a Vito, partner affidabile e potente per chi trasporta per lavoro, che l'azienda postale ha scelto nella versione ad alimentazione elettrica che lo rende idoneo a uno sfruttamento ovunque in città.

Pressoché identico alla versione termica, questo Vito elettrico è però caratterizzato dall'assoluta assenza di emissioni locali e dall'estrema silenziosità.

"Siamo lieti - ha dichiarato Andreas Burkhardt durante la cerimonia di consegna - di aver trovato in Deutsche Post un importante partner che ha deciso d'investire nella tecnologia elettrica. Vito E-Cell dimostrerà le sue doti e la sua completa idoneità all'utilizzo

quotidiano anche a Stoccarda, città caratterizzata da un territorio particolarmente impegnativo dal punto di vista topografico".

Vito E-Cell, primo Van elettrico al mondo a uscire dalla catena di produzione in serie, risponde puntualmente a tutti i requisiti di un veicolo commerciale a trazione elettrica: con una portata di circa 900 kg e un vano di carico pressoché identico a un equivalente modello a trazione tradizionale, è in grado di rispondere alle esigenze di ogni tipologia di trasportatore.

Le batterie di Vito E-Cell sono alloggiato sotto il vano di carico, per ridurre al minimo l'ingombro. Si tratta di modernissime, potenti ed efficienti batterie agli ioni di litio con una capacità complessiva di 36 kWh, sufficiente per un'autonomia di circa 130 km. Con queste prestazioni, Vito E-Cell è in grado di soddisfare le esigenze di tutti i trasportatori che hanno bisogno di un veicolo commerciale in grado di percorrere, in media, 50-80 km al giorno.

Il motore elettrico dispone di una potenza di 60 kW e una coppia di 280 Nm. Poiché nei motori elettrici la coppia totale è disponibile già al momento della partenza, Vito E-Cell offre prestazioni dinamiche equivalenti a quelle dei moderni motori diesel. Considerato il tipico settore d'impiego e per favorire la massima autonomia possibile delle batterie, la velocità massima è stata limitata a 80 km/h.

## MERCEDES-BENZ / AVANTGARDE EDITION 125 DISPONIBILE DAL SECONDO QUADRIMESTRE 2011

Marco Chincò

ROMA - Anche Viano partecipa da protagonista ai festeggiamenti di Mercedes-Benz per i 125 anni dell'automobile. Lo fa con la versione speciale Avantgarde Edition 125, che sarà disponibile per l'Italia a partire dal secondo quadrimestre del 2011 nelle due versioni di lunghezza Compact e Long. Viano Avantgarde Edition 125 coniuga dinamismo, comfort e sportività in forma di monovolume, diventando da subito punto di riferimento della categoria.

Viano Avantgarde Edition 125 non passa inosservato: eleganti vernici metallizzate (nero ossidiana o argento brillante), cerchi in lega da 19 a 16 razze torniti con finitura a specchio e diversi particolari cromati (retrovisori esterni, soglie d'ingresso, listelli del paraurti anteriore, modanatura sul portellone posteriore) sottolineano la raffinatezza e l'esclusività del modello. Stesso discorso per gli interni: l'abitacolo si caratterizza per il raffinato look che coniuga eleganza e sportività; guidatore e passeggero anteriore, per esempio, trovano posto su sedili comodi e sportivi, dotati di raffinati rivestimenti in pelle "Lugano" o in microfibra "Twin Dinamica" e di sostegni laterali rinforzati. La postazione di guida è caratterizzata dall'illuminazione bianca del quadro strumenti e dalla pedaliera sportiva in lega d'acciaio spazzolata dotata di gommini antiscivolo. I listelli decorativi della plancia sono realizzati

## IL VIANO PIÙ ESCLUSIVO

Anche Viano partecipa ai festeggiamenti Mercedes-Benz per i 125 anni di storia dell'automobile proponendo un modello speciale in versione Compact e Long, con due potenti motorizzazioni V6 diesel e benzina.



Stile inconfondibile e dettagli all'insegna della raffinatezza per il Viano Avantgarde Edition 125, qui con la colorazione nero ossidiana.

in radica di noce nera o marrone. I passeggeri posteriori viaggiano su quattro confortevoli sedili singoli rivestiti in pelle e dotati di una particolare imbottitura con maggiore sostegno laterale. Gli inserti nei rivesti-

menti laterali sono realizzati in pelle e i listelli decorativi in radica di noce. I sedili singoli sono dotati di cinture di sicurezza a tre punti integrate, poggiatesta e braccioli regolabili.

Le motorizzazioni che equi-

paggiano Viano Avantgarde Edition 125 sono in linea con l'immagine sportiva del veicolo. L'unità V6 CDI 3.0 coniuga prestazioni ed eco-compatibilità con una potenza di 165 kW/224 cv e una straordinaria

coppia motrice di 440 Nm. La tecnologia BlueEFFICIENCY contribuisce a ridurre i consumi e le emissioni di CO2 a livelli sorprendentemente bassi: il consumo è pari a circa 8,5-8,6 litri/100 km nel ciclo combina-

to, con emissioni di anidride carbonica di circa 224-226 g/km. In alternativa, è disponibile il V6 benzina che, con una cilindrata di 3,5 litri e una potenza di 190 kW/258 cv, si caratterizza per le brillanti doti di spunto e l'elevata fluidità di marcia.

Il Viano Avantgarde Edition 125 equipaggiato con il V6 CDI 3 litri accelera da 0 a 100 km/h in soli 9,1 secondi e raggiunge una velocità massima di 201 km/h. I valori corrispondenti per il V6 3.5 sono rispettivamente 10,4 secondi e 217 km/h. In entrambi i casi la trasmissione è affidata a un cambio automatico. Va aggiunto che su Avantgarde Edition 125 l'autoteleia di Viano è dotata di un assetto particolarmente sportivo che soddisfa le più elevate aspettative in termini di dinamica di marcia.

Dunque, un'immagine inconfondibile, equipaggiamenti esclusivi e potenti motori V6 fanno di Viano Avantgarde Edition 125 un veicolo spazioso come una monovolume, elegante come una berlina e dinamico come un'auto sportiva. Da poco introdotta sul mercato, la nuova generazione del Viano è del resto profondamente evoluta e la si può considerare a tutti gli effetti come una vera e propria vettura monovolume, elegante, prestazionale e confortevole. Sono evidenti le differenze di identità e mission con il cugino veicolo commerciale Vito. Nel segmento di riferimento, Viano ha conquistato nel 2010 una quota di mercato del 7,5 per cento.



MERCEDES-BENZ / I 125 ANNI DEI VAN DELLA STELLA

# CONTINUA INNOVAZIONE

A cura di Fabio Basilico

**Senza il coraggio di cercare nuove idee, non ci sarebbe stata l'automobile e la nuova modalità di trasporto; e senza innovazione, non ci sarebbe progresso. Mercedes-Benz, che ha inventato l'automobile nel 1886, ha sempre creduto in questi principi. Anche in un settore particolare del trasporto, quello dei van, dove il costruttore tedesco occupa il ruolo di primissimo piano a livello europeo e mondiale.**

ROMA - Quando, 125 anni fa, Carl Benz e Gottlieb Daimler inventarono l'automobile presentando la "Patent-Motorwagen" il primo e la "carrozza motorizzata" il secondo, nessuno poteva obiettivamente immaginare quanto la rivoluzione motoristica avrebbe così profondamente caratterizzato gli anni a venire. Di una cosa i due inventori erano però certi: l'innovazione è la chiave del successo per un costruttore di automobili. Senza il coraggio di cercare nuove idee, non ci sarebbe stata l'automobile e la nuova modalità di trasporto; e senza innovazione, non ci sarebbe progresso. Mercedes-Benz, che ha inventato l'automobile, ha sempre creduto in questi principi. Anche in un settore particolare del trasporto, quello dei van, dove il costruttore tedesco occupa una posizione di primo piano a livello europeo e mondiale. Un settore in cui Mercedes-Benz ha svolto e continua a svolgere un ruolo pionieristico.

Se infatti la presentazione nel 1955 del primo van moderno di Daimler-Benz AG segna l'inizio di una storia di successi che continua ancora oggi e che è destinata a perpetuarsi anche nel futuro, a molti anni prima, praticamente in contemporanea con la nascita dell'automobile, risale l'avvio dell'impegno Mercedes-Benz in questo particolare settore. Nel 1896 Benz presenta il suo "veicolo combinato per le consegne" e, un anno più tardi, Daimler fa lo stesso con il suo "veicolo business". Entrambi i modelli sarebbero stati oggi classificati proprio nella categoria dei van. Nella ricorrenza dei 125 anni dell'invenzione dell'automobile, Mercedes-Benz intende non solo celebrare degnamente un evento di primaria importanza per la storia ma anche sottolineare come in tutti questi anni il costruttore di Stoccarda abbia sempre svolto il ruolo di innovatore, proponendo sul mercato prodotti sempre più all'avanguardia in termini di versatilità, prestazioni, comfort e sicu-



Marilena Ferreri, Responsabile Marketing Vans di Mercedes-Benz Italia

rezza, assi strategici sui quali attualmente ruota la sfida per i concorrenti del mercato dei van.

"Sulla scia di una grande tradizione che ci ha visto interpretare il ruolo di pionieri nel mondo dell'automobile, Mercedes-Benz continua a impegnarsi per lo sviluppo e il miglioramento del trasporto - dice Marilena Ferreri, Responsabile Marketing Vans di Mercedes-Benz Italia - Oggi proponiamo sul mercato una gamma vasta e articolata per modelli, versioni e allestimenti, in grado di dare una risposta concreta alle diverse esigenze degli utilizzatori finali". Gli alfieri della proposta della Stella sono oggi Sprinter, Vito, Viano e Vario. A loro spetta il compito di proseguire sulla strada tracciata dai van loro predecessori, misurandosi continuamente con le nuove sfide del mercato e diventando testimoni del continuo processo innovativo del marchio.

"Fin dal loro esordio - continua Marilena Ferreri - tutti questi modelli hanno saputo interpretare al meglio le esigenze del mercato, tenendosi sempre al passo con i tempi per tutto ciò che concerne l'ottimale utilizzo del mezzo al fine di soddisfare le più diversificate esigenze di trasporto merci e persone. Lo dimostrano i progressi conseguiti: nel design, sempre più moderno e carico di appeal; nella versatilità, assicurata dal funzionale utilizzo dello spazio e da volumi di carico che sono punti di riferimento per tutta la categoria; nella dotazione tecnologica, con motorizzazioni in grado di garantire prestazioni abbinate a una sensibile riduzione di consumi ed emissioni; nel comfort, con equipaggiamenti che nulla hanno da invidiare a quelli proposti per il settore automobilistico; nella sicurezza, su cui Mercedes-Benz non ha mai smesso di investire risorse e che oggi prevede la presenza a bordo di avanzati dispositivi di ausilio alla guida e di sicurezza attiva e passiva".

IL LUNGO PERCORSO DEI VEICOLI COMMERCIALI DEL MARCHIO DI STOCCARDA

# Vocazione alla modernità

**ROMA** - Nel 1955 Daimler-Benz AG presenta il suo primo van moderno, il modello L 319. È quello il punto di partenza di una storia di successi che continua a essere scritta ogni giorno. Una storia, quella dei van Mercedes-Benz, che però affonda le sue radici molto più in là nel tempo, alla fine del XIX secolo, agli albori dell'automobile. Al centro della scena ci sono Carl Benz e Gottlieb Daimler, che nel 1886 presentano rispettivamente la "Patent-Motorwagen" e la "carrozza motorizzata". Artefici della grande rivoluzione motoristica, in rapida successione inventarono l'automobile, l'autobus e il truck. E naturalmente anche il van. Nel 1896 Benz presenta il suo "veicolo combinato per le consegne" e, un anno più tardi, Daimler toglie i veli al suo "veicolo business". Entrambi i modelli sarebbero oggi classificati nella categoria dei van. Nel 1927, l'appena costituita Daimler-Benz AG, lancia la prima gamma di truck che include il modello di camion leggero L1 con Ptt di 3,5 tonnellate. Il leggendario Lo 2000 con Ptt di 5 tonnellate viene invece lanciato nel 1932 ed è anch'esso un pioniere dei successivi moderni sviluppi dei van della Stella. Come del resto lo è stato pochi anni dopo il modello L 1100.



Un Mercedes-Benz L 406 D pick-up del 1969. Con la denominazione L 406 D viene identificato un veicolo con Ptt da 3,5 a 4,6 tonnellate.



Nel 1987 la gamma van di Mercedes-Benz viene ampliata con l'MB 100 D, un nuovo modello compatto che segnerà un capitolo importante nell'evoluzione dei veicoli commerciali della Stella.

Al termine della Seconda Guerra Mondiale, Daimler-Benz mobilita tutte le sue risorse per modernizzare la gamma di truck leggeri e pesanti. Durante il primo periodo di quella che è stata definita la "Wirtschaftswunder", ovvero il miracolo economico, emerge una crescente domanda per veicoli commerciali compatti. Daimler-Benz coglie al volo l'occasione per presentare il suo primo vero van al Salone di Hannover del 1955. È l'L 319 con Ptt di 3,6 tonnellate, prodotto in serie dall'anno successivo. L'L 319 diventa famoso per il suo design distintivo, con le curve fortemente evidenti, il parabrezza panoramico a pezzo unico e le finestre laterali davanti ai montanti, la calandra ovale e la posizione in avanti dell'asse anteriore per facilitare l'accesso in

cabina. Il van è alimentato da motorizzazioni quattro cilindri. Inizialmente, un diesel pre-camera già utilizzato sulla Mercedes-Benz 180 D che eroga 43 cavalli di potenza con una cilindrata di 1,8 litri. Poco dopo un propulsore a benzina proveniente dalla Mercedes-Benz 190 con una cilindrata di 1,9 litri e 65 cavalli di potenza. La trasmissione di potenza alle ruote posteriori viene gestita da un cambio a quattro marce: la leva del cambio sul piantone dello sterzo può essere giustamente considerata come elemento precursore del joystick utilizzato sullo Sprinter di oggi. Anche se lungo solo 4,8 metri, il furgone L 319 offre un impressionante volume di carico di ben 8,6 metri cubi.

Nel corso della sua vita, l'L 319 è oggetto di diverse evolu-

zioni sia per quanto riguarda le motorizzazioni che per la denominazione dei modelli. Nel 1963, la denominazione interna L 319 viene sostituita dal sistema basato sul tonnellaggio e sulla potenza (arrotondata), che è ancora oggi in uso. Il van, che ha iniziato la sua carriera come L 319, viene dunque successivamente conosciuto come L 408 e L 406 quando la produzione termina nel 1968. Circa 140mila veicoli commerciali della serie sono stati assemblati, tra cui gli eleganti autobus O 319/O 319 D. Anche il sito produttivo dell'L 319 è cambiato nel tempo: nel 1962 la produzione si sposta da Sindelfingen a Düsseldorf. L'ex stabilimento Auto Union di Düsseldorf in seguito divenne il principale impianto di produzione dei van Mercedes-Benz in Germania.

Il successore fa la sua comparsa nel 1967. Come era accaduto una dozzina di anni prima, gli anni Sessanta sono caratterizzati da un'ondata di innovazioni che in ultima analisi portano alla produzione di nuovi van. Con la denominazione L 406 D viene identificato un veicolo con Ptt da 3,5 a 4,6 tonnellate e una potenza di 55 cv erogata da un motore diesel da 2 litri (lo stesso utilizzato a bordo della Mercedes-Benz 200 D). A poco a poco la gamma viene ampliata e nel 1977 viene incluso il modello L 613 D con Ptt di 6,5 tonnellate e motore truck sei cilindri da 5,7 litri e 130 cv. Spesso, in quel periodo, all'interno di Mercedes-Benz ci si riferisce ai furgoni secondo i siti in cui vengono fabbricati. Ecco perché il grande van L 406 D è stato semplicemente chiamato "Düsseldorfer". In questo periodo, nuovi modelli di van affiancano il Düsseldorfer: avven-

do dal 1969 una partecipazione di maggioranza nella società Hanomag-Henschel, Daimler-Benz AG ne aveva preso il controllo completo all'inizio del 1971.

## ESCALATION PRODUTTIVA

Una delle conseguenze di questa operazione è l'ingresso dell'impianto Henschel di Kassel nel Gruppo Daimler-Benz insieme al sito produttivo del furgone Tempo ad Amburgo e all'impianto ex Borgward di Brema, entrambi facenti parte di Hanomag. Come risultato, Mercedes-Benz acquisisce una seconda serie di van già ben consolidata, con veicoli di categoria media costruiti ad Amburgo e Brema e basati sul precedente modello Tempo Matador. Originariamente sviluppata da Hanomag, la gamma di van da 2,4-3,3 tonnellate di Ptt entra in

produzione in forma leggermente modificata come Mercedes-Benz L 206 D e L 306 D, mentre i modelli originali Hanomag continuano a essere prodotti in parallelo. Cinque anni dopo l'acquisizione, la strategia dei due marchi viene abbandonata e i furgoni, che erano stati fabbricati esclusivamente a Brema dal 1976 in poi, vengono proposti sul mercato con il solo marchio Mercedes-Benz. Entro la fine degli anni Settanta, la produzione combinata dei due marchi ammontava a quasi 304mila unità, di cui 165mila firmate Mercedes-Benz. Nel frattempo, dietro le quinte, un furgone completamente nuovo e con le distinte caratteristiche Mercedes-Benz comincia a prendere forma.

Nel 1977 Daimler-Benz manda in pensione i furgoni ex Hanomag. È questo il momento giusto per la nascita del van Bremer, denominato anche T1 o



Sprinter e Vito nel corso delle loro diverse generazioni hanno rappresentato al meglio la tradizionale mission innovativa di Mercedes-Benz in un settore fondamentale dei trasporti come quello dei van.





Nel 1896 Benz presenta il suo “veicolo combinato per le consegne” e, un anno più tardi, Daimler toglie i veli al suo “veicolo business”. Entrambi i modelli sarebbero oggi classificati nella categoria dei van, un settore dove Mercedes-Benz continua a svolgere un ruolo fondamentale attraverso una gamma di modelli nati nella scia di un'avanzata tradizione produttiva e industriale.

TN, abbreviazione di “Transporter neu” (“nuovo van”). I nuovi modelli incarnano i principi stabiliti per i furgoni della Stella: le ruote posteriori ricevono potenza da un motore anteriore montato sotto un cofano corto. Daimler-Benz utilizza questa idea progettuale come base per lo sviluppo di una vasta gamma di veicoli. Tra questi i modelli con Ptt da 2,55 a 3,5 tonnellate (più tardi anche 4,6 tonnellate con ruote gemellate), motori diesel con potenza a partire da 48 kW/65 cv per i 207 D/307 D fino ai 70 kW/95 cv dei 210 D/ 310 D e 410 D con quattro e cinque cilindri, passi diversi e numerose varianti di carrozzeria, porte e finestrature. Il nuovo furgone ha anche segnato una svolta in termini di stile, con il suo design distintivo e senza tempo.

Il T1 ha costituito l'ossatura della proposta van di Mercedes-Benz per ben 18 anni. Il best seller nella sua categoria è stato prodotto in un totale di 970mila unità. Nel 1987, la gamma van viene ampliata con l'MB 100 D, un nuovo modello compatto. Nasce a Vitoria, nella regione basca della Spagna settentrionale. Il motore, una tipica unità Mercedes-Benz, è il diesel quattro cilindri della 240 D (“Taxidiesel”) che genera 53 kW/72 cv con una cilindrata di 2.4 litri. Dopo il restyling esterno apportato qualche anno più tardi, un MB 100 D suscita grandi emozioni presentandosi nel 1994 come NECAR (New Electric Car), primo veicolo su strada al mondo equipaggiato con tecnologia fuel cell. Sono state complessivamente 207mila le unità MB 100 D costruite in Spagna.

In parallelo all'attività spagnola di produzione, gli ingegneri in Germania sviluppano il successore del “Düsseldorfer”, che viene semplicemente indicato come T2. Nel 1986, nove anni dopo il lancio del T1, il T2 appare sul mercato come il fratello grande del T1: un corpo carrozzeria angolare ben disegnato con un cofano corto e un grande parabrezza, motore quattro cilindri e un robusto telaio con assali rigidi e sospensioni a balestra: le similitudini sono tutt'altro che superficiali. Mentre la linea T1 si estende fino a un massimo di 4,6 tonnellate di Ptt, il T2 offre un ampliamento della gamma da 3,5 a 7,5 tonnellate. Con i suoi motori diesel a quattro cilindri con potenze comprese tra 53 kW/72

cv e 100 kW/136 cv, diverse varianti, comprese le versioni a quattro ruote motrici, la serie colma il divario tra i van tradizionali e gli autocarri leggeri. Dal 1986 al 1996 ne vengono prodotte 138.464 unità.

Il T1 era stato il best seller dei van Mercedes-Benz. Come logica conseguenza il suo successore doveva essere un veicolo dalla forte personalità. La storia ha dato ragione a Mercedes-Benz che nella primavera del 1995 presenta lo Sprinter, il primo veicolo commerciale della Stella a cui viene dato un nome che non sia una sigla o un codice numerico. Ma non ha mantenuto questo privilegio a lungo: in un tour de force senza precedenti, con lo Sprinter a fare da apripista, e con Vito, Vario, Actros e Atego a seguire, nel giro di 36 mesi nuovi van e truck vengono immessi sul mercato in tutte le classi di peso. Anche se tutti sono stati poi ulteriormente sviluppati o addirittura completamente riprogettati, fino a oggi questi modelli costituiscono la spina dorsale dell'offerta veicoli commerciali e industriali di Mercedes-Benz.

#### CAPACITÀ DI DISTINGUERSI

Fin dal lancio Sprinter sa distinguersi: elevata trazione posteriore, aspetto moderno e senza tempo, cabina spaziosa, una vasta gamma di motori completa con un'unità diesel a iniezione diretta che è nel contempo potente ed economica. Come il suo predecessore T1, Sprinter inizia la sua carriera con valori di Ptt di riferimento da 2,59 a 4,6 tonnellate. Il modello è disponibile in diverse varianti, dal furgone al Kombi, tutte con tre lunghezze di passo e due altezze del tetto per le versioni chiuse. Tre le motorizzazioni: un turbodiesel cinque cilindri a iniezione diretta con cilindrata di 2.9 litri e potenza di 90 kW, un diesel pre-camera 2.3 litri da 58 kW e un benzina quattro cilindri da 2.3 litri e potenza di 105 kW. Una nuova trasmissione manuale cinque marce prevede a trasferire potenza alle ruote posteriori. In alternativa al cambio manuale, viene successivamente proposta la soluzione automatica a quattro velocità con convertitore di coppia. Anche la sicurezza ha giocato un ruolo cruciale nella carriera dello Sprinter. In questo ambito, Mercedes-Benz ha stabilito nuovi standard nella categoria.



Sul finire del XIX secolo, nel 1896, Carl Benz presenta il suo “veicolo combinato per le consegne”.

Fin dall'inizio, il van ha freni a disco su tutte le ruote, l'ABS è di serie in molti paesi, come l'airbag conducente. Dal punto di vista tecnologico, gli ingegneri Mercedes-Benz hanno dato allo Sprinter ampia possibilità di misurarsi con la produzione alternativa: un anno dopo il lancio è già disponibile una versione con motore elettrico denominata 308 E Sprinter e non va dimenticata la trazione a gas naturale, vero e proprio must dello Sprinter: nella primavera del 1997 inizia la produzione dello Sprinter NGT. A

seguire vengono proposte varianti alimentate a Gpl. A quell'anno risale anche l'introduzione sul mercato della prima versione a trazione integrale.

#### FUCINA DI MIGLIORAMENTI

Verso la fine della sua carriera, nel solo 2005, la prima generazione dello Sprinter raggiunge un nuovo record di produzione con circa 150mila unità. Prima ancora di arrivare a quel traguardo, il progetto Sprinter è una fucina di conti-

nue innovazioni e miglioramenti. Come quelle sul fronte delle motorizzazioni, con l'introduzione di una nuova generazione di propulsori diesel CDI a quattro e cinque cilindri e cilindrata di 2,15 e 2,7 litri con potenze da 60 kW a 115 kW. Con un totale di quasi 1,4 milioni di veicoli venduti, lo Sprinter prima generazione (1995-2006) è stato il best seller nella sua categoria in Europa e ha acquisito una fama ben oltre i confini del Vecchio Continente. Il successore non è da meno sotto tutti i punti di vista. Dalla combinazione di

passi diversi, configurazioni di lunghezze, altezze, pesi, carrozzerie, motore e trasmissione, la nuova generazione del van tedesco propone circa mille modelli di base.

A metà degli anni Novanta nasce anche il Vito, lanciato nell'autunno del 1995. La configurazione da monovolume compatta prevede un design a forma di cuneo e distintamente dinamico, il che rende il veicolo attraente per una vasta clientela. Questo ha semplificato il parallelo processo di sviluppo dell'MPV Classe V. Nel 2003 arriva la nuova generazione di Vito, facendo passare alla storia i circa 560mila Vito e Classe V prodotti fino a quel momento nello stabilimento spagnolo di Vitoria. Vito viene sviluppato in parallelo all'MPV Viano. Oltre alla famiglia di economici e potenti motori diesel CDI con potenze da 65 kW/88 cv a 110 kW/150 cv, si posiziona al vertice della gamma motorizzazioni un benzina 3,7 litri V6 con potenza di 170 kW/231 cv. Vito e Viano CDI sono anche i primi veicoli commerciali e monovolume disponibili con filtro antiparticolato. Interessanti varianti sono quelle del Vito 4x4 e del Viano 4Matic con trazione integrale.

Sempre nel decennio precedente, per la precisione nel 1996, è apparso il Vario. Offre una combinazione innovativa dei punti di forza di un autocarro leggero e di un furgone. Nel 2006, la gamma Vario è stata oggetto di un processo di aggiornamento. E nel 2010 Vito e Viano si sono rinnovati attraverso un profondo facelift, segnando una nuova tappa nel continuo processo di sviluppo dei van della Stella.

I vans con la trazione integrale da sempre protagonisti del mercato

## UNA TRADIZIONE CONSOLIDATA

ROMA - Nel corso della loro storia, i van Mercedes-Benz hanno sempre avuto un occhio di riguardo per la clientela che ha necessità di muoversi su terreni difficili. La trazione integrale è stato ed è un must della produzione van firmata dalla Stella. Nel 1991 Mercedes-Benz propone il modello 814 DA del T2. Un veicolo che dà subito prova di grandi capacità e ottimali qualità tecniche. Nella primavera del 1997 Mercedes-Benz dimostra le potenzialità dello Sprinter a trazione integrale. Il modello predecessore, il T1, era già stato abilmente convertito da veicolo con classica trazione posteriore a furgone a trazione integrale. La soluzione scelta da Mercedes-Benz per questi veicoli era la proverbiale tecnologia a quattro ruote motrici della leggendaria Mercedes-Benz Classe G.

Negli anni successivi Sprinter 4x4, al pari dei modelli con trazione posteriore, ha beneficiato di continui miglioramenti. Nel 2007, un anno dopo la presentazione della nuova generazione Sprinter, arriva sul mercato il nuovo modello 4x4. Sprinter 4x4 è stato progettato per affrontare le situazioni più impegnative, di fronte alle quali un veicolo commerciale tradizionale avrebbe delle difficoltà. Nella modalità di marcia normale, il van è spinto dalle sole ruote posteriori. Con la trazione 4x4 inserita, il sistema diventa Adaptive 4ESP/4ETS, modalità nella quale l'elettronica reagisce in maniera ancora più rapida e “sensibile”, garantendo sicurezza e trazio-

ne in qualsiasi situazione di aderenza. Nella modalità di marcia a trazione integrale, la coppia motrice è suddivisa dal ripartitore di coppia per il 35 per cento sull'asse anteriore e per il 65 per cento su quello posteriore. Altro modello interessante è il Vario 4x4 che intraprende la sua carriera nel 1997 succedendo al T2. Nella primavera del 2006, la gamma, compresa la variante a trazione integrale, ha beneficiato di importanti interventi di modernizzazione che le hanno permesso di rilanciare la sua sfida al mercato. Recente emanazione della famiglia van a trazione integrale di Mercedes-Benz è il Vito 4x4, introdotto per la prima volta nell'autunno 2005 e disponibile in una estrema varietà di configurazioni. All'ultima edizione del Samoter di Verona, Mercedes-Benz ha presentato il Vito Euro 5 4x4, con trazione integrale che ripartisce la coppia tra avantreno e retrotreno nel rapporto 35:65. La trazione integrale funziona grazie al sistema di trazione elettronica 4ETS: se su fondo scivoloso una o più ruote perdono aderenza, il sistema frena automaticamente le ruote che slittano con brevi impulsi, aumentando in proporzione la coppia motrice sulle ruote con maggiore aderenza. All'interno della gamma Mercedes-Benz van trova posto anche il Viano 4Matic Euro 5 che, come il nuovo Vito 4x4, è dotato di un sistema di trazione integrale ottimizzato e della ripartizione variabile della forza tramite il sistema 4ETS.



Il Vario 4x4 è uno dei modelli rappresentativi dell'articolata gamma van a trazione integrale proposta da Mercedes-Benz.

**SPRINTER, VITO, VIANO E VARIO IL QUARTETTO MERCEDES-BENZ NEL SEGMENTO DEI COMMERCIALI**

# La Stella che accompagna il trasporto

Dallo Sprinter, professionista dai mille volti, ammiraglia della gamma della Casa tedesca, al versatile e compatto Vito e al suo fratello monovolume Viano fino al robusto Vario: l'offerta Mercedes-Benz di modelli, versioni e soluzioni di mobilità è in grado di intercettare e soddisfare le sempre più complesse esigenze della clientela del settore van.

ROMA - Attualmente, la gamma van di Mercedes-Benz è una delle più ampie e meglio organizzate del mercato. La proposta di veicoli adatti alle più svariate esigenze della mobilità professionale e privata incontra con sempre maggiore intensità le preferenze della clientela.

## SPRINTER: VASTA GAMMA DI POSSIBILITÀ

Il professionista dai mille volti è il partner ideale in grado di soddisfare le esigenze più elevate. Sprinter offre una vasta gamma di possibilità e ha sempre la soluzione giusta anche nelle situazioni più impegnative, grazie a un volume di carico che arriva fino a 17 metri cubi, dispositivi di sicurezza all'avanguardia come l'Adaptive Esp con Abs, Ebv, Bas e Asr, raffinati allestimenti dell'abitacolo, un design moderno e con una forte dose di appeal, fino a quattro lunghezze e tre altezze del tetto, la trazione integrale 4x4 a richiesta.

Proprio grazie alla quarta versione a passo extralungo e al tetto super alto, Sprinter furgone rappresenta un modello di riferimento per quel che riguarda le capacità di trasporto. Non solo un volume massimo di 17 metri cubi ma anche un carico utile di 2.550 kg. A richiesta è disponibile una versione furgone con vetratura parziale (Mixto) con sedili per un massimo di sei persone. Le varianti di peso spaziano da 3 a 5 tonnellate e a richiesta è possibile rimorchiare un carico di massimo 3,5 tonnellate per determinate versioni. Articolata l'offerta di motorizzazioni: diesel Euro 5, benzina, metano monovalente e bivalente, gas liquido. I cambi a disposizione sono il manuale a sei marce ECO Gear e l'automatico a cinque marce. I propulsori quattro cilindri alimentati a gasolio hanno una cilindrata di 2.143 cc ed esprimono potenze di 70 kW/95 cv, 95 kW/129 cv e 120 kW/163 cv. Il 3.0 V6 CDI eroga invece 140 kW. L'unità a benzina 3.5 litri V6 sviluppa 190 kW/258 cv e lo Sprinter alimentato a metano/benzina è equipaggiato con motore quattro cilindri di 1.8 litri e 115 kW/156 cv. La combinazione di comfort, generosità dello



spazio interno e versatilità fa dello Sprinter Kombi un invitante mezzo di trasporto per un massimo di nove persone. Il suo flessibile vano di carico con tre lunghezze di carrozzeria, due altezze del tetto e un peso totale a terra fino a 3.500 kg offre una soluzione efficiente e pratica per qualsiasi problema di trasporto. Le motorizzazioni proposte sono i diesel CDI quattro cilindri da 2.148 cc e potenza di 80 kW/109 cv e 110 kW/150 cv e il 3.5 litri V6 benzina da 190 kW/258 cv. Versatilità massima anche per gli autotelai della famiglia Sprinter con cabina di guida standard o doppia: ampia gamma di possibilità di allestimento, tre misure di passo, un peso totale a terra fino a 5 t e carico utile fino a 2.950 kg rendono questi veicoli perfetti per le sfide più ardue.

Mercedes-Benz ha introdotto di recente il nuovo Sprinter LGT, con motore a gas liquido con tecnologia BlueEFFICIENCY. Dato che lo Sprinter LGT ha una configurazione bivalente, in caso di necessità sono disponibili 100 litri di benzina, oltre ai 76 di gas liquido, che consentono di aumentare l'autonomia del veicolo. Come nel caso dello Sprinter NGT a metano, anche il motore della versione LGT eroga una potenza di 115 kW/156 cv, con una coppia massima di 240 Nm. Lo Sprinter LGT rispetta la normativa antinquinamento Euro 5 ed è disponibile in Italia in diverse varianti: furgone, Kombi, autotelaio cabinato e a doppia cabina, rispettivamente con un passo di 3.665 e 4.325 mm. Il peso totale a terra corrisponde a 3,5 tonnellate. Parallelamente, Mercedes-Benz amplia la gamma Sprinter NGT aggiungendo ulteriori varianti, come lo Sprinter NGT a doppia cabina e lo Sprinter NGT Kombi con trazione a gas monovalente. Si aggiungono anche lo Sprinter NGT furgone con un peso totale a terra di 3,88 tonnellate, mentre gli autotelai si possono richiedere anche con un peso complessivo di 3,5 e 4,25 t. Tutti gli Sprinter NGT monovalenti rispettano gli standard di emissione EEV, attualmente i più severi in assoluto.

## VITO: DA SEMPRE UNA CARTA VINCENTE

Chi osserva il nuovo Vito lo riconosce immediatamente dal nuovo frontale, sapiente incontro tra lo stile delle moderne vetture con la Stella e la robustezza di un veicolo commerciale. Appreziate le sue caratteristiche: consumi più contenuti, maggiore eco-compa-



tibilità, funzionalità e dinamica di marcia ottimizzate. In tutte le versioni (furgone, Mixto e Kombi) è stato migliorato comfort ed ergonomia della postazione di lavoro del conducente e il vano passeggeri.

Grazie ai nuovi motori e alla tecnologia BlueEFFICIENCY, il nuovo Vito aumenta la redditività di ogni impresa con un sistema di trazione completamente nuovo, economico ed ecologico. Tutti i motori soddisfano la normativa Euro 5 e hanno consumi nettamente inferiori che determinano una diminuzione delle emissioni di CO2 fino al 15 per cento. Consumi ed emissioni scendono ulteriormente equipaggiando il veicolo con la tecnologia BlueEFFICIENCY, un pacchetto unico nel mondo dei veicoli commerciali che comprende diverse soluzioni che contribuiscono sinergicamente alla riduzione di consumi ed emissioni. Le unità quattro cilindri 2.143 cc diesel erogano potenze di 70 kW/95 cv, 100 kW/136 cv, 120 kW/163 cv. I propulsori quattro cilindri che equipaggiano le versioni a trazione integrale del Vito (alternativa alla classica trazione posteriore) sono quelli con potenza di 136 e 163 cv. Tutti i motori diesel sono dotati di catalizzatore ossidante, filtro antiparticolato e sistema di ricircolo dei gas di scarico raffreddato. Grazie all'ottimizzazione della spaziatura dei rapporti, il nuovo cambio manuale a sei marce ECO Gear permette ottime prestazioni e valori contenuti di consumi ed emissioni. In alternativa è disponibile il cambio automatico a cinque marce.

In fatto di prestazioni, i propulsori quattro cilindri diesel sono superati solo dal 3.0 V6 di Vito 122 CDI, che si distingue per comfort di marcia, potenza ed elasticità: con i suoi 165 kW/224 cv è ancora più grintoso, parco nei consumi e amico dell'ambiente. Infine il Vito 126, dotato di un 3.5 V6 benzina da 190 kW/258 cv che vanta prestazioni e comfort superiori. Vito furgone viene proposto in due versioni di passo, tre versioni di lunghezza (Compact, Long, Extralong), due diverse altezze per il tetto, un volume di carico che arriva fino a 7,4 metri cubi e un peso totale a terra compreso tra 2,8 e 3,2 tonnellate.

Le versioni Kombi offre spazio fino a nove persone, conducente compreso. È disponibile nelle versioni Crew e Shuttle. Con la sua ridotta dotazione di equipaggiamenti e i materiali particolarmente resistenti, la versione entry Vito Crew è particolarmente adatta per quei casi in cui la funzionalità è essenziale. Vito Shuttle è un veicolo per il trasporto professionale di persone che propone equipaggiamenti interni di qualità, spazio generoso e numerose dotazioni di comfort.

Al fianco delle sempre più efficienti motorizzazioni a combustione interna, Vito propone anche il modello E-CELL, che completa l'offerta di veicoli commerciali ecologici con la Stella. Grazie al suo sistema di propulsione elettrica a emissioni zero, Vito E-CELL si rivela ideale per l'impiego nei centri urbani e nelle zone particolarmente eco-sensibili. Il propulsore elettrico eroga una potenza continuativa di 60 kW e una potenza massima di 70 kW. La coppia massima equivale a 280 Nm.

Gli accumulatori di energia sotto il pianale di carico sono potenti e resistenti batterie agli ioni di litio, con una capacità di 36 kWh.

## VIANO: ELEGANZA IN FORMATO MONOVOLUME

Il monovolume Viano è sempre più veicolo di riferimento nella sua categoria. Il rinnovato modello propone nuovi motori e nuovi cambi che riducono le emissioni e al tempo stesso migliorano le prestazioni, un nuovo assetto che offre massimi livelli di comfort e sicurezza di marcia. Viano si riconosce infine dalla fisionomia del frontale, che ricorda immediatamente quella delle attuali vetture con la Stella, e dalla zona posteriore di nuova configurazione. Tra le innovazioni del modello attuale troviamo la trazione di nuova concezione, particolarmente eco-compatibile. Come per il Vito, tutti i motori soddisfano la normativa Euro 5. I consumi, ulteriormente ridotti, diminuiscono le emissioni di CO2 fino al 15 per cento a seconda della motorizzazione. Questi risultati sono stati possibili, oltre che con l'adozione del nuovo cambio manuale a sei marce ECO Gear, anche grazie alla tecnologia di serie BlueEFFICIENCY con funzione ECO start/stop. I motori a quattro cilindri con turbina a geometria variabile erogano una potenza di 100 kW/136 cv sul Viano CDI 2.0 e di 120 kW/163 cv sul Viano CDI 2.2. In gamma c'è anche il V6 che equipaggia il Viano CDI 3.0 da 165 kW/224 cv.

Il Viano 3.5 con motore V6 a benzina da 190 kW/258 assicura prestazioni e comfort al top del segmento. La configurazione interna standard delle versioni Viano Trend e Ambiente è stata arricchita per renderle più vicine alle esigenze dei clienti sia privati che professionali. I nuovi rivestimenti interni per Trend, Ambiente e Fun migliorano l'estetica oltre ad aumentare ulteriormente la già notevole funzionalità. Nuovo Viano è disponibile anche nell'allestimento Company (omologazione in cat. N1, Autocarro).

È ora disponibile sul mercato italiano il Viano Avantgarde Edition 125, proposto nelle due versioni di lunghezza Compact e Long. L'elegante ed esclusivo modello celebrativo del 125esimo anniversario Mercedes-Benz si propone come veicolo spazioso come un monovolume, elegante come una berlina e dinamico come un'auto sportiva. Le motorizzazioni sono in armonia con l'immagine sportiva del modello: il V6 CDI 3.0 da 224 cv fa registrare consumi di circa 8,5-8,6 litri/100 km nel ciclo combinato, con emissioni di



CO2 di circa 224-226 g/km. In alternativa, è disponibile il benzina 3.5 V6 da 190 kW/258 cv. Il modello equipaggiato con il V6 CDI 3.0 accelera da 0 a 100 km/h in soli 9,1 secondi e raggiunge una velocità massima di 201 km/h. I valori corrispondenti per il V6 3.5 sono pari a 10,4 secondi e 217 km/h. In entrambi i casi la trasmissione del moto all'asse posteriore è affidata ad un cambio automatico.

## VARIO: LA ROBUSTEZZA NON È UN OPTIONAL

La storia di successi di questo modello continua: con più di 60 varianti fornite dalla fabbrica, una struttura del telaio robusta e insidabili motori BlueTec con tecnologia SCR (Selective Catalyst Reduction), peso totale ammesso fino a 7,5 tonnellate (8,2 t per le versioni da allestimento Bus), portata elevata e un volume di carico fino a 17,4 metri cubi, Vario può contare su una clientela fedele. Questo veicolo commerciale continuerà a essere prodotto anche dopo il 2013 e nelle future classi di emissioni obbligatorie.

Vario furgone è disponibile con tre passi differenti, due altezze per il tetto, due motorizzazioni ed equipaggiamenti speciali. Le dimensioni esterne compatte si conciliano con un generoso volume di carico che arriva fino a 17,4 metri cubi e un carico utile che supera i 3.700 kg. Vario è dotato di BlueTec, l'avveniristica tecnologia diesel SCR Mercedes-Benz: una soluzione redditizia ed ecologica che consente al furgone della Stella di rispettare la normativa sulle emissioni Euro 5. Il quattro cilindri da 4.2 litri è disponibile in gamme di potenza che spaziano da 95 kW/129 cv a 130 kW/177 cv. Il sistema BlueTec comprende motori perfezionati, con una pressione massima che migliora la combustione e riduce le emissioni di particolato. Altri componenti del sistema sono un catalizzatore e un serbatoio di additivo AdBlue. La gamma Vario propone anche autotelai. Il telaio è stato progettato per garantire la massima stabilità anche a pieno carico per una portata massima di 4,7 tonnellate. L'intervento degli allestitori permette al Vario di soddisfare le più svariate richieste di utilizzo. Tutti gli autotelai cabinati consentono di scegliere tra prese di forza dotate di diverse potenze. È inoltre disponibile una versione scudata ideale per allestimenti di scuolabus e minibus.



# XENON



da € 10.540\*

**XENON 2.2** turbodiesel common rail, 103 kW (140 CV), 2WD e 4WD a cabina singola (2 posti) e doppia (5 posti). Anche in versione cabina singola passo lungo 4x2, ideale per allestimenti speciali con cassoni fissi, ribaltabili o centinati. Di serie chiusura centralizzata con telecomando, alzacristalli elettrici, retrovisori esterni e livello fari regolabili elettricamente.

Xenon è soggetto alle normative italiane autocarro (omologazione N1).



Ti guida il buonsenso

\* Prezzo promozionale modello cabina singola 4x2. IVA, messa in strada e IPT esclusi. Tutte le informazioni presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa. Il veicolo in foto potrebbe avere accessori a pagamento. Scadenza al 31.05.2011.

TATA raccomanda  
 Shell  
**HELIX**  
Motor oils

3 anni di garanzia  
Servizi **europ assistance** 24 ore su 24

TATA CREDIT  
Servizi finanziari

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

Lino Sinari

MERCEDES-BENZ / SPRINTER CON FLEETBOARD DI FABBRICA

# La telematica aiuta

Il leader dei commerciali con la Stella ora dotato di telematica FleetBoard anche di fabbrica. Il sistema consente ai furgoni di ottenere risparmi di carburante fino al 30 per cento.

STOCCARDA - Il sistema telematico FleetBoard è ora disponibile come equipaggiamento originale per il Mercedes-Benz Sprinter direttamente dalla fabbrica. In precedenza, il sistema telematico era disponibile solo per lo Sprinter come optional. "Con la semplice ordinazione del sistema FleetBoard su un veicolo nuovo - osserva Markus Lipinsky, Direttore della Daimler FleetBoard - le flotte possono ridurre notevolmente i costi operativi e di processo".

Prove condotte nel settore dei trasporti di distribuzione hanno dimostrato che il consumo di carburante e le emissioni di CO2 possono essere ridotte fino al 30 per cento con l'adozione di uno stile di guida economico. "Abbiamo utilizzato FleetBoard - spiega Ralf Schumann, Executive Assistant per il provider di servizi di trasporto Winkler - sui nostri Sprinter per circa un anno. Dopo aver analizzato il suo utilizzo, siamo stati in grado di ridurre il consumo di ogni veicolo in media di 1,5 litri/100 km. Poiché in alcuni dei furgoni si arriva fino a 500 km al giorno, il risparmio diventa notevole in pochi mesi".

Il sistema logistico FleetBoard è estremamente facile da usare: gli autisti imparano



Il sistema logistico FleetBoard di Mercedes-Benz è facile da usare: gli autisti possono ottimizzare il loro stile di guida.

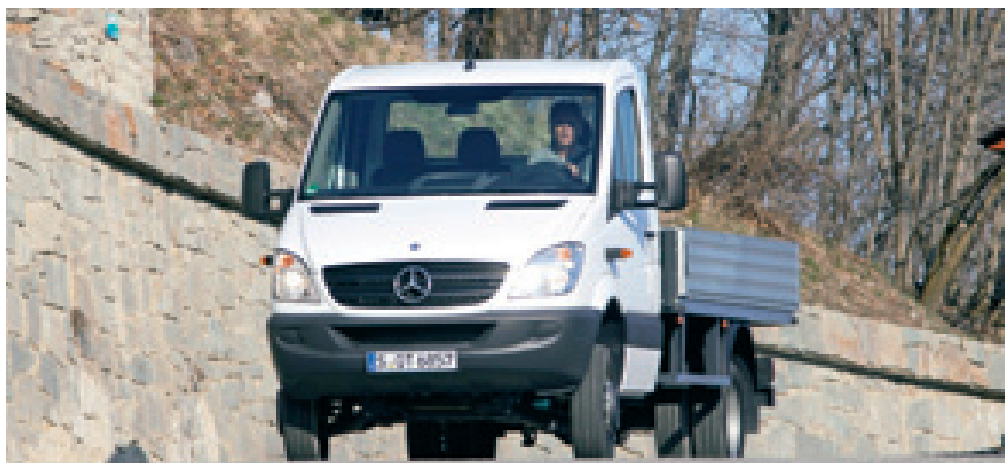
ad adottare un atteggiamento difensivo, uno stile di guida preventivo, e mantengono questo modo di guida grazie alla regolare e trasparente analisi del loro stile di guida. FleetBoard Mapping fornisce maggiore trasparenza sulla posizione e lo stato dei veicoli in qualsiasi momento e ovunque. La registrazione di viaggio indica l'intero corso della flotta viaggi, precisando i tempi di guida e di riposo, il consumo e la velocità. I costi di riparazione e di manutenzione sono ridotti anche grazie alla minore usura. I lavori di ordinaria manutenzione sui veicoli possono anche essere programmati a livello centrale in un modo migliore e anche raggruppati. Il servizio di gestione del tempo consente la registrazione automatica di ore di lavoro per la trasmissione al reparto contabilità e paghe.

Per i veicoli con tachigrafo digitale, la lettura a distanza della carta del conducente e la memoria dati possono aiutare a ridurre significativamente il tempo dedicato alla compilazione della documentazione. La direzione dei trasporti è in grado di supportare sia il conducente sia il veicolo nei complessi processi di logistica grazie al controllo di viaggio professionale, alle telecomunicazioni e alla semplice navigazione con la mappatura dei dati più recenti.

DAIMLER / La divisione esce con successo dalla crisi

## VOLANO I LEGGERI CON LA STELLA

Redditività sul fatturato al 5,8 per cento. Obiettivo strategico: "Mercedes-Benz Vans diventa globale!" e nel 2013 aumento delle vendite a 325mila unità, sfruttando appieno le potenzialità esistenti e salvaguardando il futuro con investimenti in prodotti e innovazioni.



STOCCARDA - L'economia nel 2010 è risalita in tutti i principali mercati, portando a una crescente domanda di beni di consumo e quindi ad un aumento del volume dei trasporti. In linea con questi sviluppi, la domanda di furgoni ha recuperato notevolmente nei Paesi che rappresentano il core business di Mercedes-Benz Vans. Il mercato dei furgoni di medie e grandi dimensioni è cresciuto in Europa e Nord America. La domanda di veicoli commerciali in Europa è in aumento di quasi il 9 per cento e nel Nord America di quasi il 20 per cento. La crescita è stata più forte in America Latina, dove le vendite sono cresciute di oltre il 41 per cento.

Mercedes-Benz Vans ha notevolmente beneficiato di questo sviluppo, aumentando le vendite del 35 per cento a livello mondiale a 224.200 unità. La domanda di furgoni Mercedes-Benz e Freightliner è aumentata più velocemente rispetto ai rispettivi mercati in tutte le regioni del nucleo principale di Mercedes-

Benz. La Divisione ha registrato ricavi per 7.812 milioni di euro e ha difeso con successo la sua posizione di leader di mercato per i furgoni di medie e grandi dimensioni nelle regioni centrali. L'EBIT ammonta a 451 milioni (nel 2009 è stato pari a 26 milioni).

A delineare lo sviluppo d'affari e la strategia per il futuro di Mercedes-Benz Vans è Volker Mornhinweg, Responsabile Mercedes-Benz Vans: "La nostra Divisione - ha dichiarato Mornhinweg - ha lavorato molto bene nel corso dell'anno fiscale 2010, e il suo rendimento del 5,8 per cento sulle vendite è un ottimo risultato per il segmento dei furgoni. Vogliamo rappresentare un'area di crescita globale per il Gruppo Daimler, ed è per questo che stiamo perseguendo una strategia di crescita internazionale, con lo slogan "Mercedes-Benz Vans diventa globale!". Una strategia che ci porterà nel 2011 ad una crescita a due cifre delle vendite e a un aumento dei volumi fino a 325mila unità nel 2013".

MERCEDES-BENZ / Ulteriore prova dei van

## CONNUBIO RIUSCITO CON DUCATI MONSTER

Due Vito Kombi e un Viano 4MATIC hanno garantito le attività logistiche in occasione del lancio stampa internazionale della nuova naked sportiva Ducati Monster 1100 EVO trasportando in totale sicurezza e comfort staff, moto, giornalisti, fotografi e cameramen.

MILANO - Due Stelle che s'incontrano. I tre giorni di presentazione del nuovo Ducati Monster 1100 EVO, icona del design motociclistico e riferimento tra le naked sportive, hanno rappresentato l'occasione ideale per confermare le apprezzate caratteristiche di affidabilità, comfort, versatilità e sicurezza dei prodotti Mercedes-Benz.

Il nuovo Vito Mercedes-Benz, utilizzato per l'occasione a supporto dei trasferimenti dello staff e delle moto, si distingue per i consumi ulteriormente ridotti, la maggiore eco-compatibilità e l'ottimizzata dinamica di marcia. I nuovi motori e il nuovo cambio migliorano sensibilmente le prestazioni riducendo emissioni e consumi fino al 15 per cento. L'assetto, completamente riprogettato, è studiato per le esigenze di ciascun modello. In

tutte le versioni è stato migliorato comfort ed ergonomia del sedile conducente e passeggero e, nel Vito Kombi, anche il vano passeggeri.

Il nuovo Viano Mercedes-Benz, utilizzato invece per giornalisti e fotografi, è il monovolume di riferimento nella sua categoria. La versione 4MATIC è ideale per chi desidera l'eleganza e il comfort propri di una vettura Mercedes-Benz e necessaria, allo stesso tempo, di una perfetta trasmissione della forza motrice in ogni situazione.

Ogni terreno e ogni condizione climatica sono alla portata del nuovo Viano 4MATIC, che si avvale di un sistema di trazione integrale permanente ottimizzato e gestito elettronicamente dal sistema 4ETS integrato nell'ESP.





# IN DIRETTA DAL LAVORO

**LIVE**

**VEICOLI COMMERCIALI CITROËN.  
GIÀ PRONTI ALLE SFIDE DI DOMANI.**



## CITROËN NEMO

ABS, cambio manuale pilotato a 5 rapporti, volume di carico fino a 2,8 m<sup>3</sup>, portata utile fino a 660 kg\*, anche Euro 5.

## CITROËN BERLINGO

ABS, Cabina Estenso (3 posti in cabina, lunghezza di carico fino a 3 metri), volume di carico fino a 4,1 m<sup>3</sup>, portata utile fino a 850 kg\*, Filtro Antiparticolato.



## CITROËN JUMPY

ABS, volume di carico fino a 7 m<sup>3</sup>, portata utile fino a 1212 kg\*, Filtro Antiparticolato, anche Euro 5.

## CITROËN JUMPER

ABS, volume di carico fino a 17 m<sup>3</sup>, portata utile fino a 1850 kg\*, Filtro Antiparticolato, anche Euro 5.



CITROËN preferisce **TOTAL**

Offerta valida fino al 31/12/2011. \*Il valore della portata utile comprende anche il peso del conducente. Le foto sono inserite a titolo informativo.

**SU TUTTA LA GAMMA DEI VEICOLI COMMERCIALI  
UN ANNO DI INCENDIO E FURTO INCLUSO NEL PREZZO.**

Sodexo: una realtà che opera con successo in 80 Paesi

**CINISELLO BALSAMO** - Creata da Pierre Bellon nel 1966, Sodexo è un gruppo francese leader internazionale nelle soluzioni di servizi per la qualità della vita quotidiana nelle collettività. Sodexo crea, gestisce e mette in opera soluzioni globali di servizi attraverso: soluzioni di servizi on-site destinate ad aziende, scuole, sanità e clienti senior completate da soluzioni per la persona e a domicilio negli ambiti aziendali e senior; motivation solutions in tre categorie di servizi: vantaggi per i dipendenti, incentivi e riconoscimenti, benefici pubblici. Nel mondo, il 95 per cento del business deriva dalle soluzioni di servizi on-site.

Negli ultimi cinque anni la cifra d'affari consolidata del gruppo a livello globale è aumentata in media del 5,3 per cento, il risultato operativo di

UN MONDO DI SERVIZI

oltre l'11 per cento l'anno e il risultato netto in media del 14 per cento l'anno. Sodexo registra una cifra d'affari consolidata di 15,3 miliardi di euro, 771 milioni di risultato operativo, 409 milioni di risultato netto. Il gruppo opera in 80 Paesi grazie a 380mila collaboratori e 34mila siti. In Italia, Sodexo, che ha sede a Cinisello Balsamo, alle porte di Milano, opera per il 37 per cento con le scuole, per il 33 per cento con le aziende, per il 18 per cento nella sanità e per il 12 per cento nel settore senior. Sodexo Italia registra un fatturato di 413 milioni di euro e si avvale della col-

laborazione di 11.500 persone. I punti servizio sono 1.500. Per quanto riguarda le aziende, Sodexo si propone come partner strategico contribuendo a migliorare le performance dei clienti con soluzioni per motivare i dipendenti, supportare i processi aziendali e mantenere il valore del patrimonio immobiliare.

Nel settore scuole, Sodexo opera dagli asili nido alle università, offrendo servizi specifici, come quello di consegna pasti. Sodexo è anche partner di ospedali e cliniche nei quali organizza e svolge tutte le operazioni legate ai servizi alberghieri. Infine, nel settore senior Sodexo è impegnata nel garantire un'ospitalità di qualità alle persone anziane residenti in strutture dedicate, progettata, organizzata e gestita sulla base delle esigenze della struttura stessa, degli obblighi legislativi e delle risorse a disposizione.

RENAULT / UN KANGOO Z.E. A SODEXO PER IL PROGETTO E-MOVING



Si estende il progetto di sperimentazione sviluppato da Renault in partnership con A2A finalizzato a dare impulso alla mobilità a zero emissioni. Alla sede di Pioltello della società leader nelle soluzioni di servizi per la qualità della vita quotidiana nelle collettività è stato consegnato un Renault Kangoo appartenente alla gamma Z.E., che verrà utilizzato per le consegne di pasti a una scuola primaria di Pioltello e a un asilo nido di Segrate.

Consegna pasti ecologica

Pietro Vinci

**PIOLTELLO** - Consegne pasti in armonia con l'ambiente. È quanto farà la Sodexo, azienda leader nelle soluzioni di servizi per la qualità della vita quotidiana nelle collettività, che è entrata a far parte di E-Moving, il progetto pilota sviluppato da Renault in partnership con A2A finalizzato a dare impulso alla mobilità a zero emissioni, indispensabile nel prossimo futuro per la riduzione dell'inquinamento e per un trasporto più eco-compatibile.

AMBIENTE QUOTIDIANO

Nella sede della Direzione Regionale Lombardia Scuole di Sodexo Italia a Pioltello è stato consegnato a Sodexo un Renault Kangoo appartenente alla gamma Z.E. (Zero Emission) di Renault, che verrà utilizzato per le consegne pasti alla scuola primaria di Via Milano a Pioltello (Mi) e al nuovo asilo nido di San Felice a Segrate (Mi). Sodexo dunque sperimenterà la mobilità 100 per cento elettrica nelle proprie attività quotidiane. È una nuova tappa nella collaborazione fra Renault e l'azienda che in Italia ha sede a Cinisello Balsamo, nell'hinterland milanese, dal momento che il veicolo elettrico Kangoo Z.E. va a integrare i veicoli termici Renault già presenti oggi nella flotta Sodexo costituita da circa 500 mezzi. Ammontano a 180 i Kangoo recentemente ordinati.

Kangoo Z.E è una furgonetta elettrica lunga 4,2 metri ed equipaggiata con una motorizzazione elettrica da 44 kW, che eroga una coppia di 226 Nm. Deriva dal Kangoo Express, già disponibile in versione termica, di cui ripropone i riconosciuti standard di comfort, abitabilità e sicurezza, unitamente a quella praticità e funzionalità che lo rendono ideale 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 batterie agli ioni di litio di ultima generazione, che consentono un'autonomia media di 160 km. "Sodexo è per Renault un par-

terner ideale in questo progetto - ha dichiarato Andrea Baracco, Direttore Comunicazione e Public Affairs di Renault Italia - È un'azienda leader nei servizi alle collettività che si avvale del trasporto per offrire ai propri clienti un puntuale servizio quotidiano. Grazie all'utilizzo del nostro Kangoo Z.E., Sodexo potrà testare un servizio di distribuzione dei pasti nel pieno rispetto dell'ambiente, con zero emissioni di CO2 nell'utilizzo, condividendo con Renault il percorso verso una svolta nella mobilità e verso un trasporto più eco-sostenibile".

La difesa dell'ambiente è uno dei tre punti fondamentali del Better Tomorrow Plan, il

piano di impegni che il Gruppo Sodexo si è dato per contribuire a costruire un domani migliore. Lo ha ribadito il Direttore Generale Fabio Grigoli: "La nostra duplice vocazione - migliorare la qualità della vita quotidiana e contribuire allo sviluppo economico, sociale e ambientale dei territori nei quali operiamo - fa di noi un'azienda pienamente impegnata e determinata a essere socialmente responsabile".

Parallelamente alla consegna del Kangoo Z.E., una colonnina di ricarica è stata installata da A2A presso la sede di Pioltello, al fine di consentire le attività di rifornimento dell'energia elettrica necessaria all'alimentazione del veicolo. Grazie all'u-

tilizzo di una card di riconoscimento RFID in dotazione al veicolo, Sodexo potrà effettuare il pieno di elettricità presso tutte le infrastrutture di ricarica A2A installate su suolo pubblico, oltre a quella ubicata presso la propria sede.

MILANO E BRESCIA IN PRIMO PIANO

"Il progetto E-Moving, che interessa al momento le città di Milano e di Brescia - ha spiegato Andrea Baracco - sta coinvolgendo società pubbliche, aziende private e persone fisiche nella sperimentazione dei primi 60 veicoli Renault Z.E. (la furgonetta Kangoo Z.E. e la berlina Fluence Z.E.) in Italia e si avvale di un'infrastruttura di 270 punti di ricarica in via di progressiva installazione nelle due città su suolo pubblico e privato, compresi i domicili o le sedi aziendali dei clienti pilota. Renault è oggi il costruttore automobilistico più impegnato nello sviluppo della mobilità a zero emissioni, con una gamma completa di veicoli totalmente elettrici: a partire da novembre 2011 sarà disponibile il Kangoo Z.E. in configurazione furgone e combi, proposta anche in versione Maxi (i pre-ordini sono già stati attivati, n.d.r.), mentre dal 2012 sarà la volta della berlina familiare cinque posti Fluence Z.E., del veicolo urbano Twizy e della berlina compatta Zoe". Renault ha comunicato i prezzi di questi modelli, simili a quelli che verranno applicati in Italia: Twizy 6.990 euro Iva inclusa (noleggio batterie 45 euro/mese); Fluence 27.200 euro Iva inclusa (79 euro/mese); Kangoo 20.000 euro Iva esclusa, Kangoo Maxi 2 posti 21.200 euro e Kangoo Maxi 5 posti 22.000 euro (noleggio batteria 72 euro/mese).



TNT EXPRESS ITALY / Un Kangoo Z.E. anche per l'azienda leader nelle consegne esposte

A casa pacchi e documenti a emissioni zero

**PESCHIERA BORROMEO** - Anche TNT Express entra nel progetto E-Moving. Un esemplare del Kangoo Express Z.E. è stato consegnato presso la sede dell'hub Milano Mega dell'azienda leader mondiale nelle consegne esposte, a Peschiera Borromeo. TNT Express Italy sperimenta una mobilità 100 per cento elettrica, utilizzando per le proprie consegne la furgonetta elettrica del costruttore francese.

"Siamo onorati di annoverare TNT fra i partner del nostro progetto di mobilità elettrica E-Moving - ha dichiarato Jacques Bousquet, Presidente di Renault Italia - TNT è un'azienda leader a livello mondiale nelle consegne esposte, un settore che, avvalendosi del trasporto per offrire il proprio servizio quotidiano, ha un ruolo rilevante nel costruire la mobilità urbana, e soprattutto quella del trasporto delle merci e delle consegne di posta. Grazie all'utilizzo del nostro Kangoo Z.E., TNT potrà testare un servizio di consegna eco-compatibile, con zero emissioni di CO2 nell'utilizzo, diventando protagonista insieme a Renault della svolta verso una mobilità più sostenibile".

Rosario Ambrosino, Amministratore delegato di TNT Express Italy, ha commentato: "Il 75 per cento dei nostri mezzi ha un peso

inferiore alle 7,5 tonnellate e il 60 per cento di questi veicoli percorre distanze inferiori ai 150 km al giorno: da questi numeri è facile comprendere come l'opzione elettrica, che Renault meritoriamente ha intrapreso con decisione, per noi rappresenti qualcosa di più di un'ipotesi teorica, quanto piuttosto la soluzione ottimale per la nostra flotta e per rispettare il target TNT di riduzione del 40 per cento del proprio CO2 Efficiency Index entro il 2020".

Parallelamente alla consegna del Kangoo Z.E., una colonnina di ricarica è stata installata da A2A presso la sede di TNT di Peschiera Borromeo, adiacente all'aeroporto di Linate, per consentire le attività di rifornimento dell'energia elettrica necessaria all'alimentazione del veicolo. A livello globale la multinazionale TNT ha attualmente in dotazione 75 veicoli elettrici normalmente utilizzati per le attività aziendali. L'hub di Milano è un importante centro logistico di smistamento per TNT Express Italy, azienda che vanta ben 100mila clienti e ben 170mila spedizioni al giorno di media. Gli 8mila collaboratori diretti e indiretti lavorano distribuiti in 130 strutture tra filiali e hub, cinque customer service e circa 1.200 TNT Point.



Rosario Ambrosino (a sinistra), Amministratore delegato di TNT Express Italy, e Jacques Bousquet, Presidente di Renault Italia

**Nuovo**

# **IRIZAR *i6***

Un autobus di ultima generazione.



 **IRIZAR**  
[www.irizaritalia.com](http://www.irizaritalia.com)

**Irizar Italia Srl**

Via Varisco angolo Via Macanno  
47924 Rimini (RN)

Tel. 0541/392920  
Fax 0541/392921  
Mail: [info@irizaritalia.com](mailto:info@irizaritalia.com)



SETRA / IN BUSINESS CLASS VIAGGIO PREMIUM DA PRAGA E BRNO CON TOURING BOHEMIA

# L'Europa è più vicina

Paolo Altieri

**PRAGA** - Percorrere l'entroterra dell'ex Unione Sovietica è sempre un'esperienza indimenticabile. Farlo a bordo di un comodo autobus è ancor più avvincente. Se poi l'autobus in questione è un pullman da turismo Setra Comfort Class nella versione Business Class S 416 GT-HD/2 l'esperienza si trasforma in un sogno a occhi aperti.

## TURISTICO DI ALTISSIMO LIVELLO

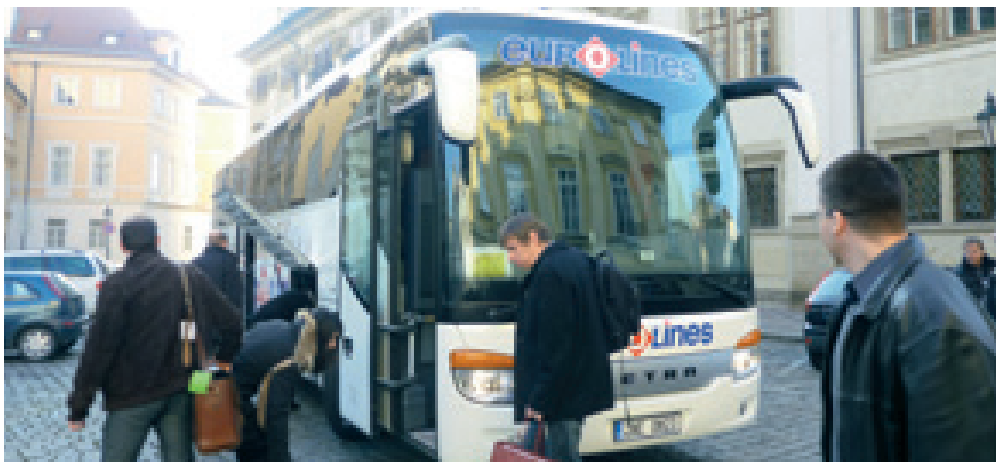
Sogno che ci è stato concesso vivere da Touring Boemia che, come parte della rete Eurolines, ha inserito nella flotta operativa nella rotta Praga-Bratislava una dozzina di pullman da turismo Setra Comfort Class nella versione Business Class, una sorta di mega ufficio di lusso viaggiante, un turistico d'altissimo livello riformulato in una versione funzionale a chi

**Un'altra pietra miliare dello storico marchio tedesco.**

**A bordo dell'S 416 GT-HD/2 dotazioni esclusive con spazi a quattro stelle tra i sedili. Un bus sul quale si può tranquillamente lavorare grazie alla WLAN gratuita e all'alimentazione a 220 Volt.**

viaggia per affari.

Il Setra S 416 GT-HD/2 ci aspetta in pieno centro di Praga, città che già da tempo accosta ai ritmi frenetici della modernità occidentale monumenti, paesaggi e scorci rurali del tempo che fu. Saliamo e, nel giro di una manciata di minuti, siamo già in aperta campagna. Un panorama che ci farà compagnia fino a Brno, alternandosi tra scorci campagnoli che ci fanno tornare indietro di almeno mezzo secolo, cittadine rurali dove uomini e donne sono tuttora dediti all'agricoltura e cittadine dove invece l'influsso occidentale e il desiderio di modernizzarsi sta prevalendo.



A bordo del Setra S 416 GT-HD/2 per un viaggio all'insegna del massimo comfort.

Un percorso che riusciamo a goderci serenamente. Le attrezzature e le dotazioni a bordo di questo gioiello della gamma ComfortClass 400 sono orientati verso le esigenze dei viaggiatori d'affari. I sedili sono comodi Nimbus generosamente spaziosi in base agli standard 4 stelle. Sembra quasi c'invitino ad adagiarsi, a sederci tranquilli per osservare quanto di bello c'è nel mondo. Del resto le ampie vetrate ci consentono di assaporare l'eccezionale varietà di passaggi: dalle catene montuose della Moravia che scorriamo a distanza grazie al cielo terso fino alle campagne verduggianti sul bordo del fiume Danubio.

## INTRATTENIMENTO A BORDO

Ma siamo pur sempre in viaggio per lavoro e allora eccoci alle prese col nostro personale computer portatile. Un trasformatore da 220 Volt, con prese da 12 distribuite uniformemente attorno al veicolo, garantisce la fornitura di energia elettrica per computer portatili e telefoni cellulari, mentre un sistema WLAN gratuito consente ai passeggeri di collegarsi a internet in qualsiasi momento, via telefono o computer portatile multimediale mobile. E naturalmente il lavoro richiede pause rilassanti.

C'è qualcosa per "staccare" in questo pullman? Inutile chiederlo. Molta attenzione è dedicata all'intrattenimento a bordo, tipica di un bus da turismo: un sistema multi-canale audio con punti di connessione nel recesso stampato sul retro dei sedili permette ai passeggeri di accedere ai canali musicali o alla colonna sonora di un film video in esecuzione sugli schermi.

Le sette varianti del veicolo nella gamma ComfortClass 400

**Nata da un'idea di Heinz Thomae, Eurolines opera nel settore dal 1948**

## VINCERE LA SFIDA DELLE LUNGHE DISTANZE

**PRAGA** - Centottanta chilometri in andata, altrettanti al ritorno. Un percorso lungo, che unisce due Paesi: Repubblica Ceca e Repubblica Slovacca. Per altri potrebbe essere una sfida, non così per Eurolines, che dal 1948 opera con l'obiettivo di unire l'Europa. "Your connection across Europe" il motto di quest'azienda che nella sua flotta vede numerosi Setra. Dell'ultimo nato nella gamma ComfortClass 400, la versione Business Class, ne ha presi una dozzina.

Ci crede fermamente, Eurolines, nata da un'idea di Heinz Thomae. Negli anni Ottanta la sua rete si era già espansa in Serbia e in Bosnia: da vero pioniere, Thomae aveva visto giusto puntando sull'importante sviluppo dell'area balcanica. A seguire, a partire dalla fine degli anni Ottanta, la sua "connection" raggiunge l'Est Europa. Il suo segreto? Puntare sulla qualità, su un servizio ai passeggeri che deve sempre essere d'al-

to livello: sedili reclinabili, ampie vetrate, comfort tramoderno.

Oggi Eurolines ha sussidiarie (al cento per cento di sua proprietà) in Repubblica Ceca, Croazia, Polonia, Serbia e Scandinavia. Ma detiene anche la maggioranza delle quote in Iberosur (82,82 per cento) e parte di Europäische Reiseversicherung (17,18 per cento). Sono 25 le agenzie generali, ma ben 1.900 le travel agencies della rete di distribuzione. Recandosi in ciascuna di queste agenzie, è possibile usufruire dell'ampio portafoglio prodotti che va dalle linee internazionali alle business class, dai trasporti nazionali ai viaggi vacanze, dai pellegrinaggi ai viaggi di gruppo fino ai viaggi raffinati per vip.

Nel 2010 i bus Eurolines hanno percorso 30,6 milioni di chilometri, trasportando 1,5 milioni di passeggeri per 130 linee internazionali, che consentono oggi

di raggiungere 32 Paesi e oltre 700 destinazioni. Le partenze principali sono quelle dalla Germania (oltre 80) e ben 400 sono le partenze ogni settimana.

Il nuovo Setra Business Class rappresenta per Eurolines un vero e proprio progetto, avviato nel luglio 2009 e destinato a soddisfare le richieste di viaggi d'affari o di viaggiatori consapevoli del rapporto prezzo/qualità. Sin dal luglio 2009 esiste la linea Praga-Brunn-Bratislava, cui dal maggio 2010 si è aggiunta la rotta Berlino-Dresda-Praga-Brunn e, dall'inizio di quest'anno, Amburgo-Copenaghen e Berlino-Copenaghen.

Entro quest'estate è prevista l'introduzione di altre linee di breve e media distanza in Germania ed Europa: Praga-Brunn-Bratislava-Budapest e Monaco-Praga-Brunn-Vienna-Linz-Salisburgo. Tutte linee cui è destinato il Setra Business Class.



combinano un alto livello di comfort con costi d'esercizio economicamente interessanti. Il piano rialzato e gli autobus e telai ad alta piattaforma introdotti da Setra nel 2003, per i viaggi da escursione così come per quelli a lunga distanza e quelli dedicati alle operazioni di servizio di linea, hanno rappresentato un nuovo punto di partenza in termini di lunghezza del veicolo. Il marchio di Nuova Ulm, appartenente al Gruppo Daimler di Stoccarda, ha colto l'opportunità offerta dal fatto che non vige più la legislazione che limita la lunghezza di un autobus da turismo a 12 metri e questo consente di offrire notevolmente più spazio negli interni e nella zona d'ingresso. L'utilizzo di un design a struttura anulare, che dà all'autobus un elevato livello di resistenza alla torsione, ha reso possibile allungare la parte anteriore dell'S 415 GT, dell'S 415 GT-HD, del doppio e triplo assi S 416 GT-HD e dell'S 417 GT-HD, nonché di ampliare i veicoli. Nonostante le nuove lunghezze, l'angolo di avvicinamento e partenza è stato portato al 7,65 per cento, un vantaggio evidente quando si tratta di guidare in montagna su stretti passaggi o quando si accede alle aree di fermata del bus.

Un'ulteriore caratteristica distintiva del ComfortClass 400 è il suo abitacolo, progettato specificamente per questo veicolo con piena considerazione degli aspetti ergonomici. La zona del conducente, che in apparenza è quella di un autobus da turismo,



L'utilizzo di un avanzato design a struttura anulare dà al Setra S 416 GT-HD/2 un elevato livello di resistenza alla torsione.

è dotata di una leva del cambio joystick, integrata al controllo del sistema di navigazione, e di una moltitudine di zone di stivaggio a servizio del conducente. Per l'impiego in operazioni di normale servizio di linea è possibile installare un distributore di biglietti. Negli S 415 GT-HD e S 416 GT-HD, più grandi flap sul vano bagagli

come pure le paratie supplementari forniscono uno spazio di carico ancora maggiore e un più facile accesso sia per il guidatore sia per i passeggeri.

Nella primavera del 2005 sono state aggiunte nella gamma le varianti con guida a destra S 415 GT-HD e S 416 GT-HD, per i Paesi dove i mezzi viaggiano a sinistra. Nell'autunno del

2009, il marchio di Ulm ha lanciato il suo restyling dei veicoli ComfortClass 400, autobus che comprendono tutti gli equipaggiamenti di sicurezza come l'FCG (Front Collision Guard), sistema di protezione contro gli urti come standard e, come optional, il sistema di controllo in vicinanza (ART), l'Active Brake Assist (ABA), il Lane As-

sistent (SPA), potenti fari Litronic e un nuovo sistema di navigazione, nonché di serie un sistema di rilevazione incendio.

Il Setra S 416 GT-HD/2 è lungo 13.020 mm, largo 2.550 mm, alto 3.620 mm, interasse 6.900 mm, sporgenza 2.820 mm frontale, 3.300 mm posteriore, diametro di 23.165 mm. Il serbatoio del gasolio ha una

capacità di circa 370 litri, quella del serbatoio AdBlue di circa 59 litri. La capacità del vano bagagli è di circa 11,8 metri cubi, con WC circa 1,2 metri cubi in meno.

Cuore dell'S 416 GT-HD/2 è il motore OM 457 LA, che sviluppa una potenza di 315 kW/428 cv, Euro 5, per una cilindrata totale di 11.976 cc. La trasmissione è data da un cambio manuale GO 210 a 6 marce, retarder Voith VR 115 E, asse anteriore a quadrilatero trasversale, sospensioni a ruote indipendenti, assale MB H06 ottimizzato per il peso e il rumore, sterzo ZF servoassistito installato orizzontalmente. Il sistema di frenatura è ad aria compressa: Knorr SN 7 freni a disco, sistema frenante elettronico (EBS) e Brake Assist (BA).

#### ACCESSORI DI LIVELLO

I posti a sedere sono per 48 passeggeri in totale, 48 Nimbus singoli sedili reclinabili, in tessuto d'argento/nero, zona della testa in pelle cognac, tubazioni in tessuto cognac. Diversi gli accessori opzionali per chi voglia il massimo della personalizzazione, tra cui: Controllo elettronico di livello (ENR), vetri laterali scuri, prese da 12 x 230 Volt sulle pareti laterali, Fire sistema di rivelazione per vano motore, Coach 2000 Professional Line II radio, stereo con CD e DVD, RDS, TA, Multichannel sistema audio, monitor anteriore a schermo piatto, elettricamente pieghevole.

Setra: dal 1893 a oggi le pietre miliari di una storia ricca di innovazioni e progressi tecnologici

## DA FINE OTTOCENTO AL DOPPIO ANNIVERSARIO DI QUEST'ANNO

- 1893 - Karl Kässbohrer imposta il business.
- 1911 - Kässbohrer comincia a costruire gli autobus.
- 1951 - Viene lanciato il primo autobus autoportante, il Setra S 8.
- 1955 - Al Motor Show (IAA) di Francoforte, Setra presenta per la prima volta sospensioni ad aria indipendenti sugli autobus. Lancio del Setra S 6 al Motor Show di Ginevra.
- 1959 - Primo sistema modulare Setra e primo autobus snodato con struttura autoportante in Europa.
- 1967 - Lancio della serie 100 e serie di sospensioni pneumatiche indipendenti.
- 1976 - La serie 200, con il nuovo sistema di ventilazione a flusso incrociato, va in produzione di serie. Nei prossimi 15 anni, questa serie genererà una moltitudine di nuovi sviluppi, tra cui un tre assi high-deck soprattutto per il mercato americano e il primo autobus a pianale ribassato per lo sviluppo rurale e le normali operazioni di servizio in Europa.
- 1981 - Setra introduce il primo autobus a due piani, l'S 228 DT (autobus da turismo a due piani).
- 1984 - ABS introdotto di serie su tutti gli autobus e pullman.
- 1991 - Lancio dei 300 con il nuovo sistema di specchi integrante e stile esterno, più cabina di guida ergonomica e, per la prima volta, un sistema di display multifunzione di serie.
- 1992 - Il Setra S 315 HDH è votato "Coach of the Year 1993".
- 1996 - Il Setra S 315 NF è votato "Bus of the Year 96".
- 2001 - Setra presenta il TopClass 400, fissa nuovi standard in termini d'ingegneria, progettazione e attrezzature. Nello stesso anno, questa nuova generazione di autobus da turismo è votata "Coach of the Year 2002" al "Busworld Kortrijk" show.
- 2002 - Presentazione del bus 431 S DT a due piani al Salone Veicoli Commerciali IAA di Hannover. Lancio della S 415 HD con guida a destra. Vendita del veicolo numero mille del TopClass 400.
- 2003 - L'S 417 per il mercato nord americano è ufficialmente lanciato in occasione della fiera specializzata UMA (United Motorcoach Association) a Orlando, in Florida. L'S 415 HD con guida a destra viene esposto in una mostra ad hoc per la prima volta al "Coach & Bus" show a Birmingham nel mese di settembre. Lancio di due veicoli nel nuovo design ComfortClass 400 al "Busworld" a Kortrijk, in Belgio. Vendita del veicolo numero 1.500 di TopClass 400. Da ottobre in poi, tutti i veicoli TopClass 400 e ComfortClass 400 sono equipaggiati di serie con l'Electronic Stability Program (ESP).
- 2004 - Lancio del Setra S 415 GT al 60° Salone Internazionale IAA Veicoli Commerciali di Hannover.

- 2005 - Ai primi di marzo ricorre il 50° anniversario del lancio del bus compatto Setra S 6 al Motor Show di Ginevra nel 1955. Nel mese di marzo, il Bus Operator nord tedesco Imken Touristik prende in consegna il veicolo numero tremila del TopClass 400: un Setra S 415 HD. In giugno, durante un evento per dimostrare l'affidabilità e il comfort in corsa del bus a pianale ribassato S 315 NF, presso il RVO (autorità di trasporto regionale per l'Alta Baviera) a Berchtesgaden, il veicolo numero diecimila del MultiClass, un S 315 UL, viene consegnato alle autorità dei trasporti della città di Ludwigslust, nello stato nord-orientale tedesco del Meclemburgo-Vorpommern. Il Bus Operator Birkmaier prende in consegna il bus ComfortClass numero mille, un Setra S 415 GT. Alla fiera "Busworld" nella città belga di Courtrai nel mese di ottobre, il marchio lancia i primi due modelli nella sua nuova generazione di bus da servizio rurale, il MultiClass 400, in forma di S Setra 415 UL e Setra S 417 UL. Lancio del nuovo sistema di controllo in prossimità (ART) e del limitatore di frenatura continua (DBL), sistemi di sicurezza degli autobus da turismo TopClass 400 e ComfortClass 400.
- 2006 - All'inizio di febbraio, il bus Setra numero 1.500 va in Belgio. Il bus è una pietra miliare: un S 416 HDH con il tetto in vetro. L'autobus da turismo numero 5mila del modello TopClass 400 e serie ComfortClass 400 viene consegnato il 7 marzo. Il veicolo, un S 416 HDH con il tetto in vetro, cruise control prossimità controllata (ART) e 50 comodi sedili reclinabili, va al tour operator svedese Stigen Buss di Stigen.
- 2007 - Setra è ancora una volta rappresentato all'esposizione Unit Motorcoach Association (UMA), a New Orleans, in Louisiana, questa volta con due 417 S della generazione di autobus da turismo TopClass 400. Il clou quest'anno è il 500esimo Setra S 417, che è stato prodotto per il Nord America e il mercato messicano ma è stato di fatto già venduto. Setra fornisce il suo veicolo numero 90mila, poiché il marchio è nato nel 1951. L'S 416 HDH, un modello della generazione di autobus da turismo TopClass 400, viene consegnato all'operatore bus Arnold Reisen nella città tedesca di Dietmannsried, vicino a Kempten im Allgäu, nel mese di febbraio. L'esposizione "Busworld" nella città belga di Courtrai è l'occasione per la marca per lanciare la sua nuova generazione di veicoli Setra TopClass 400. A seguito di un lifting completo, questi autobus da turismo ora offrono notevoli miglioramenti in termini di qualità, ingegneria, sicurezza e comfort. Setra fornisce il suo 500esimo

- bus S 431 DT a due piani, che va all'operatore bus Voyages Auto Demy in Lussemburgo. Un altro veicolo pietra miliare, l'autobus da turismo 500 S 411 HD, va a Fischwenger, operatore bus della città austriaca di Strasswalchen, vicino a Salisburgo. Il Salone Setra 2007 è il primo a svolgersi nel nuovo Setra CustomerCenter a Neu-Ulm, che è anche la sede della società.
- 2008 - Il numero diecimila degli autobus da turismo della serie 400, un S 416 GT-HD/2, è consegnato al gestore della flotta turca bus Varan Turizm. Nel mese di agosto, il tour operator Avanti Reisen diventa la prima azienda di autobus al mondo a guidare dalla Germania alla Cina un autobus da turismo, un Setra S 415 HDH. Al Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA di quest'anno, il marchio ha decuplicato la gamma di prodotti in mostra. Questi includono la prima mondiale del ComfortClass S 419 GT-HD modello 400 L'autobus a pianale ribassato S 415 NF MultiClass 400 è votato "Bus of the Year 2009". Setra fornisce il suo primo pullman da turismo dotato di dispositivi avanzati di frenata d'emergenza col sistema Active Brake Assist (ABA). Il proprietario del nuovo Setra serie TopClass 400, un S 416 HDH, è il tour operator Reisedienst Bölek.
- 2009 - All'esposizione Unit Motorcoach Association (UMA), a Orlando, in Florida, Setra lancia due versioni dell'S 417 progettato specificamente per il mercato statunitense. Allo stesso tempo, il 25° anniversario delle vendite del marchio e le attività di marketing negli Stati Uniti sono segnalate nello stand con l'esposizione di un S 6 del 1955.
- 2010 - Setra produce il suo bus numero 2.500 della serie MultiClass400. Il veicolo entra in servizio con l'operatore autobus tedesco Albtal-Verkehrsgesellschaft. Il numero 4mila del ComfortClass 400 è consegnato al gestore autobus Berr nella città bavarese di Bruckmühl. Il restyling dell'autobus da turismo Setra TopClass 417 è lanciato al Motorcoach United Association (UMA), esposizione a Las Vegas, nel Nevada. Il 20° anniversario della start-up delle attività di vendita e marketing nell'ex Germania dell'Est. Al Salone internazionale dei veicoli commerciali IAA di Hannover, Setra mostra la sua attuale gamma di prodotti, insieme a una nuova generazione di sedili per passeggeri.
- 2011 - Setra festeggia un doppio anniversario: 60 anni di Setra, 100 anni di esperienza nel settore autobus. Un'edizione speciale della TopClass, limitata a soli 60 esemplari, è lanciata per l'occasione. L'UMA a Tampa, in Florida, vede il lancio del nuovo autobus da turismo Setra ComfortClass 407, costruito per le specifiche del design americano.

Il campo di visibilità è aumentato di due terzi per un viaggio dalle sensazioni entusiasmanti

## CHE SPETTACOLO LA CITTÀ DAL PASSATO GRECO

**SIRACUSA** - Magelys Pro ci ha dato la piacevole occasione di un breve viaggio in Sicilia. E siamo riusciti a rivedere Siracusa, sempre bella e accogliente. Già il nome evoca subito il passato greco e infatti a bordo del nuovo gioiello del Delfino percorriamo un itinerario archeologico, un'escursione turistica dalla città di Siracusa a Megara. Lussuoso ma contemporaneo al tempo stesso, tutti i dettagli di questo veicolo ne fanno al suo interno un vero autobus Gran Turismo. Lungo la riva di ponente, superata Porta Marina, arriviamo alla passeggiata Aretusa. Da qui, sul lungomare, si scorgono le nuove, squadrate strutture del porto turistico. Magelys Pro, come del resto tutti i bus della gamma Magelys, ha tra il 30 e il 45 per

cento di superficie vetrata in più rispetto agli altri autobus. A bordo il campo di visibilità è aumentato addirittura di due terzi nella versione con il tetto parzialmente vetrato, tant'è che possiamo sederci e goderci lo spettacolo all'interno della nostra "bolla di vetro": le possenti ed estese radici dei ficus magnolioidi e in lontananza, sulla punta dell'isola di Ortigia, scorgiamo la massiccia sagoma del castello Maniace, la fortezza scelta e restaurata nel 2009 per ospitare il G8.

Intanto leggiamo del materiale tecnico per scoprire che Magelys Pro è un autobus che, grazie a soluzioni tecniche rispettose dell'ambiente, fa sì che il nostro desiderio di viaggiare non sia più un

costo per le generazioni future. Questo veicolo ha una struttura in acciaio a monoblocco rigido trattata cataforeticamente contro la corrosione e beneficia anche delle tecnologie più avanzate per aiutare il conducente nel lavoro quotidiano. La funzione di frenata è migliorata grazie al sistema elettronico EBS, il sistema ESP controlla la stabilità del veicolo e l'ACC (Adaptive Cruise Control), disponibile in opzione, garantisce una distanza costante dal veicolo precedente. La scelta di una catena cinematica ben collaudata, con il motore Cursor 10 che soddisfa le più esigenti norme ambientali (Euro 5 o EEV), garantisce l'affidabilità di un veicolo costruito per durare nel tempo.



Lanciato in anteprima all'Autocar Expo di Nizza nell'ottobre 2010, poi esposto alla FIAA di Madrid nel novembre successivo, Magelys Pro è stato presentato a Siracusa. Abbiamo avuto così modo di scoprire il nuovo autobus destinato a consolidare la presenza del Delfino nel segmento europeo dei veicoli da turismo.

**Paolo Altieri**

**SIRACUSA** - Girare in lungo e largo per il mondo è una passione che accomuna tanti turisti. Diciamoci la verità, viaggiare è un piacere, dà una gioia sovrappiù, a maggior ragione quando si visitano città di mare come Siracusa, Patrimonio dell'Umanità inserito nella World Heritage. Magelys Pro, la nuova idea turistica di Irisbus Iveco, è un nuovo bus progettato proprio per soddisfare tutti quei turisti che amano girare per il mondo. E proprio a Siracusa abbiamo avuto la possibilità di scoprirlo al suo esordio italiano. Lanciato a Nizza nell'autunno dell'anno scorso, a novembre l'abbiamo visto al Salone di Madrid. Stavolta lo ammiriamo esposto, quasi adagiato lungo la baia armoniosa di Siracusa, città di mare, che nel mare si allunga con l'isola di Ortigia, che scorgiamo alle spalle del Magelys Pro.

### UNA GAMMA COMPLETA

Secondo costruttore di autobus turistici e di linea in Europa, Irisbus Iveco dispone di una gamma completa di veicoli da turismo che, dal modello Re-creo al modello Magelys, passando per i modelli Crossway e Crossway LE, Arway e Evadys, copre tutte le esigenze dei ge-



qualità innate della gamma cui appartiene. La sua accattivante silhouette, che coniuga la sicurezza delle forme arrotondate alla seduzione delle linee ultramoderne, l'eleganza che trascende le mode, gli interni spaziosi e luminosi, l'eccellenza del comfort per l'autista e per i passeggeri sono tutte caratteristiche vincenti pensate per soddisfare le aspettative dei clienti più esigenti.

### ESTETICA E FUNZIONALITÀ

Estetica sì, ma al servizio della funzionalità. Come amano dire in Irisbus: "L'emozione parla alla ragione". Magelys Pro è anche la quintessenza di tutto ciò che ci si attende concretamente da un autobus: prestazioni elevate, consumi ridotti di carburante, basso impatto ambientale, lunga affidabilità nel tempo.

Ma cominciamo a dargli un'occhiata all'esterno. Magelys Pro rivendica orgogliosa

### IVECO IRISBUS / ESORDIO ITALIANO

# Comfort e sicurezza

stori del trasporto pubblico nei segmenti scuola, suburbano, interurbano, escursione, turismo e Gran Turismo.

Nel segmento estremamente specialistico degli autobus Gran Turismo, Magelys si è imposto come leader incontrastato grazie

alle sue prestazioni di fascia alta. Da marzo 2008 (data della prima consegna) a oggi, nello stabilimento Irisbus Iveco di Annonay in Francia sono stati prodotti circa 250 Magelys HD e HDH (versione 3 assi). Disponibile in tre lunghezze

(12,20 m, 12,80 m e 13,80 m) e in due altezze (3,62 m e 3,81 m), la famiglia Magelys si arricchisce oggi di questa versione Turismo denominata Magelys Pro. Con questo nuovo modello, Irisbus Iveco punta a una quota importante nel settore

degli autobus turistici polivalenti, dove si concentra oggi in Europa la domanda più forte del mercato.

Ultimo nato della famiglia Magelys, Magelys Pro è destinato al mondo del turismo e dell'escursione e incarna le

mente i suoi legami con Magelys HD, di cui riprende, pur con qualche leggera differenza, quello styling inimitabile che ha saputo conquistare i professionisti del trasporto fin dal suo lancio al Salone Busworld di Courtrai nell'ottobre 2007. Il frontale, leggermente modificato, è ancora sorridente ed espressivo. I gruppi ottici anteriori sono sottolineati da un delicato contorno di luci a LED, in previsione dell'applicazione delle future normative sull'illuminazione diurna. Il rivestimento inferiore del parabrezza panoramico è ora in alluminio (non più in vetro) e, a richiesta, può essere verniciato nel colore della carrozzeria.

La porta lato guida è sostituita da una finestruzione con una parte fissa a doppia vetratura e una parte inferiore apribile ad azionamento elettrico. Il posteriore si caratterizza essenzialmente per l'adozione di un portellone del vano motore in alluminio con nuova collocazione della targa d'immatricolazione.

Magelys Pro è un inno alla luminosità e alla trasparenza. Le dimensioni eccezionali delle superfici vetrate, espressione di un'apertura totale verso il mondo esterno, offrono indistintamente a tutti i passeggeri il privilegio di scoprire monumenti, luoghi e paesaggi senza che nulla ostacoli anche per un solo istante la loro visuale. Grazie alla fusione delle finestrate



Ultimo nato della famiglia Magelys, **Magelys Pro** è destinato al mondo del turismo e dell'escursione e incarna le qualità della gamma cui appartiene. Il nuovo modello rivendica i suoi legami con Magelys HD di cui riprende, con qualche leggera differenza, lo styling inimitabile.

laterali e dei tegoli di raccordo del padiglione, lo spettacolo a bordo, sempre mutevole e mai uguale a se stesso, non conosce soluzione di continuità e rinnova costantemente il piacere della scoperta anche per i viaggiatori più disincantati.

#### COGLIERE TUTTE LE EMOZIONI

Accattivanti, ergonomici, avvolgenti, i sedili di Magelys Pro con rivestimento in velluto sono inclinabili e dotabili a richiesta di tavolino posteriore ribaltabile. La scelta delle tonalità accentua l'atmosfera ovattata che regna nell'abitacolo. Negli ampi vani portabagagli, riservati alle borse e agli effetti personali dei passeggeri, è integrata una consolle che comanda le luci di lettura, le bocchette dell'aria individuali, gli altoparlanti e



Magelys Pro è un inno alla luminosità e alla trasparenza. Le dimensioni eccezionali delle superfici vetrate offrono a tutti i passeggeri il privilegio di scoprire le bellezze del mondo esterno. Sotto, l'ergonomica e ben attrezzata postazione di guida.

Grazie alle sue prestazioni elevate, ai bassi consumi e alle ridotte emissioni di scarico per il massimo rispetto dell'ambiente, questa motorizzazione ottimizza al meglio il prezzo al chilometro del nuovo fiore all'occhiello della gamma Magelys. Magelys Pro è dotato di sospensioni pneumatiche integrali e di ruote anteriori indipendenti. Tenuta di strada eccellente, direzionalità perfetta ed eliminazione del rollio e del beccheggio sono i principali punti di forza di queste sospensioni, a tutto vantaggio del comfort dei passeggeri.

#### PRODOTTO AD ANNONAY

Come Magelys HD e HDH, anche Magelys Pro è prodotto nello stabilimento di Annonay, nella regione dell'Ardeche in



#### La nuova configurazione societaria

## IRISBUS IVECO IN FIAT INDUSTRIAL

TORINO - Il 1° gennaio 2011 è avvenuta la scissione del Gruppo Fiat in due società distinte quotate alla Borsa di Milano: Fiat Spa (Automobiles) e Fiat Industrial. Quest'ultima società riunisce Iveco (e la sua business unit Irisbus specializzata nella progettazione, fabbricazione e commercializzazione di veicoli per il trasporto passeggeri), Case New Holland (macchine agricole e movimento terra) e Fiat Powertrain Technologies Industrial (motori industriali).

Fiat Industrial è la terza azienda al mondo per la produzione di beni strumentali. Il suo fatturato è cresciuto fino a 21,3 miliardi di euro nel 2010: un aumento del 18,8 per cento rispetto al 2009. La società vanta 68 stabilimenti di

produzione in tutto il mondo e 56 centri di ricerca e sviluppo, impiegando complessivamente 62mila dipendenti.

Nel 2010, Irisbus Iveco ha contribuito per il 14 per cento al fatturato totale di Iveco, arrivando a commercializzare 6.519 veicoli (2.306 autobus da turismo, 2.064 autobus di linea, 1.702 minibus e derivati, 447 autotela). Nell'Europa allargata a 27 Paesi, Irisbus Iveco ha mantenuto una quota di mercato del 19,1 per cento nonostante una flessione dei mercati pari all'8,9 per cento, confermandosi saldamente al secondo posto in Europa. I veicoli sono prodotti negli stabilimenti che Irisbus Iveco possiede in Francia, Italia, Repubblica Ceca e Spagna.

#### IN SICILIA PER IL MAGELYS PRO

# per viaggi d'élite

il pulsante di chiamata hostess.

Per consentire ai passeggeri di cogliere tutte le emozioni che si susseguono lungo l'itinerario di viaggio, Magelys Pro propone come optional uno spazio dedicato proprio alla hostess, la

quale, grazie a un microfono senza fili, può richiamare di volta in volta l'attenzione sulle varie attrazioni turistiche e visualizzarle anche sullo schermo attraverso le immagini trasmesse dalla telecamera esterna. Il

clima a bordo si mantiene sempre sul bello stabile, grazie a un sistema integrato di climatizzazione con possibilità di funzionamento in modalità inversa e al riscaldamento indipendente programmabile.

E per un'esperienza di viaggio serena, Magelys Pro, progettato nel rispetto delle normative europee più severe in materia di sicurezza, offre il vantaggio di una carrozzeria robusta che garantisce una zona di so-

pravvivenza in caso di ribaltamento, un impianto frenante potente basato sull'utilizzo dei sistemi ABS (antibloccaggio ruote), ASR (antipattinaggio ruote), EBS (frenatura elettronica con riduzione della distanza di frenata) e ESP (correzione della traiettoria).

Disponibile in due lunghezze (12,20 m e 12,80 m), con capacità rispettivamente di 53 e 57 passeggeri (con W.C.), cuore del Magelys Pro è il motore Iveco Cursor 10 Euro 5 da 380 cv di potenza, con cambio ZF 6S 1600 (optional: 450 cv con ZF AS-Tronic), per una coppia elevata anche a bassi regimi.

Francia, dove la struttura in acciaio monoblocco rigido viene sottoposta a un trattamento anticorrosione con bagno cataforico, a garanzia di una maggiore tenuta nel tempo. Le caratteristiche generali, l'allestimento di serie e l'ampia scelta di optional consentono alle società di trasporto una personalizzazione completa di Magelys Pro in funzione delle proprie esigenze. Tutto questo consente al nuovo modello Irisbus Iveco di soddisfare pienamente i passeggeri, garantendo loro il massimo piacere di viaggiare e di apprezzare le meraviglie turistiche incontrate lungo la strada.

#### Arrivano 12 Citelis a metano per il servizio di linea

## ATM RAVENNA RINNOVA IL PARCO AUTOBUS

RAVENNA - ATM Ravenna, l'azienda di trasporto locale della cittadina romagnola, ha presentato alle istituzioni e alla cittadinanza i nuovi autobus suburbani a metano: otto Citelis 12 metri, cui ne seguiranno altri quattro, che verranno immessi in servizio di linea entro qualche mese, veicoli consegnati da Iveco Irisbus attraverso la concessionaria Maresca & Fiorentino.

Con l'inserimento dei nuovi Citelis CNG, ATM raggiunge una percentuale di veicoli a gas naturale superiore all'85 per cento della flotta giornaliera utilizzata sulle linee urbane e del litorale. L'alimentazione a metano garantisce bassissime emissioni inquinanti, grazie al motore Iveco Cursor 8 che produce emissioni al di sotto dei limiti EEV (Enhanced Environmental Vehicle) e anche la rumorosità esterna è particolarmente contenuta. Inoltre questi autobus consentono minori costi di esercizio, sia in termini di manutenzione che di carburante, svincolando le spese aziendali dalla pressione dei costi del gasolio.

L'allestimento interno dei veicoli è lineare e funzionale, con sedili di colore giallo e rosso in materiale plastico e rivestimenti interni antiscivolo ed impermeabili. Grazie alle ampie vetrate, gli autobus sono molto luminosi e spaziosi, con ampi corridoi; dispongono di 87/90 posti complessivi, di cui 28 a sedere, oltre allo spazio attrezzato per una carrozzella disabili. In tale vano, in assenza di carrozzella, sono disponibili altri due posti con sedile pieghevole.

Le dotazioni di bordo offrono i più moderni accorgimenti per il comfort dei passeggeri: l'impianto di climatizzazione e il pianale ribassato con dispositivo di kneeling per il ribassamento laterale in

prossimità delle fermate garantiscono la massima facilità di salita e discesa grazie alla totale assenza di gradini. La struttura del veicolo prevede materiali esenti da ossidazione (acciaio inox e resine composite); la dotazione di serie comprende l'impianto di climatizzazione, la pedana disabili manuale o elettrica, l'ABS (antibloccaggio ruote) e l'ASR (antipattinaggio ruote).

I nuovi autobus saranno principalmente impiegati sulle linee del litorale di Ravenna e, per la loro flessibilità, andranno a sostituire mezzi a gasolio con età superiore ai 18 anni, destinati alla dismissione, anche su tratte extraurbane.

Attiva dal 1956, Maresca & Fiorentino è specializzata nella vendita, assistenza e manutenzione di autobus. Dislocata su due sedi (a Bologna e a Jesi) e con una rete di 14 officine autorizzate che assicurano la capillarità dei servizi (officina riparazioni, magazzino ricambi, servizio 24 ore su 24 su tutto il territorio interregionale), l'azienda rappresenta una delle realtà più dinamiche nel mercato del trasporto persone nelle due regioni di competenza. La sua attività si sviluppa su un'area di 10mila mq, cui oggi vanno aggiunti i 3mila mq coperti del nuovissimo capannone con relativo piazzale.

ATM è nata nel 1972 come Azienda Trasporti Municipali del Comune di Ravenna per svolgere il servizio pubblico di trasporto urbano. L'attività si è in seguito ampliata e diversificata, con l'assunzione dei collegamenti extraurbani, per il litorale e il forese, del servizio di traghetto sul canale Candiano, della gestione di parcheggi a pagamento. Nel 1996 ATM si è trasformata in Consorzio, costituito fra la Provincia di Ravenna e i Comuni di Alfonsine, Bagnacavallo,

Brisighella, Castelbolognese, Cervia, Conselice, Cotignola, Faenza, Fusignano, Lugo, Massalombarda, Ravenna, Riolo Terme, Russi e Sant'Agata sul Santerno. Oltre ai servizi già esercitati dalla municipalizzata, Consorzio ATM ha assunto anche il servizio urbano a Faenza. Dal 2001 Consorzio ATM si è trasformato in società per azioni, assumendo l'attuale denominazione di "A.T.M. Azienda Trasporti e Mobilità".



SCANIA / AL DEBUTTO IL NUOVO PULLMAN DI CLASSE II OMNIEXPRESS 3.20

# Il sogno diventa realtà



Un autobus a due o tre assali che può praticamente essere realizzato su misura: lunghezze da 11 a 14,9 metri, fino a 62 passeggeri, 30 configurazioni, motori a biodiesel o etanolo.

Paolo Romani

**HERNING** - Un autobus che può essere realizzato su misura, a due o tre assali, in grado di soddisfare le esigenze di qualsiasi operatore di servizi di linea. Non è un'utopia né un rinvio a un futuro indeterminato. In casa Scania è già realtà. Con il nuovo modello ribassato OmniExpress 3.20, Scania presenta la reale alternativa nel mercato del servizio di linea su brevi e medie distanze, segmento in espansione in Europa.

## NEL SEGMENTO DEGLI INTERURBANI

L'autobus svedese è proposto con un'estrema varietà di lunghezze, ben 12, che vanno da 11 a 14,9 metri. Può ospitare a bordo fino a 62 passeggeri e offre circa 30 diverse configurazioni degli interni. I motori Euro 5 o EEV vanno da 230 a 440 cv. L'autobus può essere alimentato sia a biodiesel sia a

etanolo, che per questo segmento rappresenta una novità assoluta. Il pacchetto opzionale Ecolution by Scania garantisce sostanziali riduzioni delle emissioni di CO2 per operatori attenti a promuovere il loro impegno ambientale.

La nuova versione di Scania OmniExpress ha fatto il suo debutto pubblico al Transport 2011, il mese scorso a Herning, in Danimarca. Costruito per Scania in collaborazione con Lahden Autokori Oy e con il completo supporto per assistenza e ricambi da parte della rete Scania, lo Scania OmniExpress 3.20 è destinato, secondo il manager di Södertälje, a conquistare una consistente quota del segmento degli interurbani.

“La struttura leggera ma robusta e l'eccezionale flessibilità in fatto di allestimento e interni - ha commentato Melker Jernberg, Senior Vice President di Scania Buses and Coaches - sono destinati ad attirare l'attenzione degli operatori europei più interessati alla qualità. Inol-

tre, offriamo ai nostri clienti diverse possibilità di ridurre al minimo il loro impatto ambientale. Le vendite stanno iniziando ora nei Paesi Nordici e Baltici, seguiti da Europa centrale e meridionale”.

La stessa struttura modulare viene utilizzata come base delle versioni da 3,40 e 3,60 metri di Scania OmniExpress, con cui il nuovo modello ha in comune diversi sistemi e componenti. La forma a cuneo della parte anteriore della carrozzeria, interamente in acciaio inox, migliora ulteriormente l'aerodinamicità dell'autobus. Una caratteristica ormai collaudata di questa gamma è che la struttura della carrozzeria e il metodo di assemblaggio sono appositamente studiati per garantire un'elevata flessibilità in termini di lunghezza e altezza complessiva. La lunghezza può essere incrementata di 30-40 cm a partire da 11 fino a 14,9 m. Analogamente, sono offerte di serie 30 configurazioni degli interni, con diversi livelli di comfort, tutti

con possibilità di ulteriori personalizzazioni fin nei minimi dettagli. Con una capacità di 6,36 metri cubi della bagagliaia, accessibile tramite porte incernierate in alto, l'autobus può essere utilizzato per brevi spostamenti durante i weekend.

## SPAZIO OTTIMIZZATO

L'altezza del pavimento è di 860 mm, in linea con i requisiti specifici per questo tipo di trasporto, ad esempio in Germania. Nelle configurazioni 1-1-0 o 1-2-0 è possibile richiedere una o due porte, in quest'ultimo caso anche con un dispositivo di sollevamento per sedie a rotelle opzionale nella porta centrale. Il corridoio è 10 cm più ampio rispetto ai modelli più alti per garantire un agevole flusso dei passeggeri e la zona del pavimento in corrispondenza della postazione di guida è stata progettata per garantire un comodo spazio per chi sale e si ferma ad acquistare i biglietti.

L'impianto di climatizzazione automatico è in grado di affrontare qualsiasi condizione ambientale, dal freddo artico del nord della Finlandia al sole cocente del sud Italia. Anche per un maggior comfort dei passeggeri, le dimensioni e la posizione dei finestrini laterali sono state appositamente realiz-

facilmente accessibile. Sia con cambio automatico ZF che con Scania Opticruise, il comando cambio è sul cruscotto (ZF) o sul piantone dello sterzo (Opticruise) per cui il conducente può accomodarsi senza alcun ostacolo sul sedile che ruota di 90 gradi. Numerose regolazioni del sedile e del volante e pedali



zate per ridurre l'irradiazione solare in estate e le correnti d'aria fredda in inverno. I vetri doppi e finestrini laterali sono stati progettati in modo da ridurre il peso complessivo del veicolo. Sono state utilizzate lastre di vetro ultrasottili (3 mm) che tuttavia sono applicate ad una distanza maggiore del normale (9 mm) per garantire il massimo isolamento.

## MASSIMA ERGONOMIA

La postazione di guida, conforme ai principi di massima ergonomia di Scania, è spaziosa e

sospesi completano un ambiente di lavoro accuratamente studiato.

Fra le opzioni per la catena cinematica rientrano i potenti ed economici motori da 9 e 13 litri Euro 5 ed EVV da 230 a 440 cv, combinati al cambio automatico o automatizzato Scania Opticruise. La tecnologia Scania EGR rende superfluo l'uso di additivi e serbatoi supplementari, consentendo invece l'alimentazione al 100 per cento con biodiesel. Un'altra alternativa è il motore Scania ad etanolo che viene offerto per la prima volta per questo tipo di autobus.



La forma a cuneo della parte anteriore della carrozzeria, interamente in acciaio inox, migliora ulteriormente l'aerodinamicità dello Scania OmniExpress 3.20. Il corridoio (foto a destra) è di 10 centimetri più ampio rispetto ai modelli più alti.

**Maestoso, armonioso, luminoso...** Partire con il Magelys significa imbarcarsi per una crociera tra cielo e terra che incanterà i passeggeri e i professionisti del granturismo. Grazie a un campo visivo molto più ampio e ottimizzato, il piacere della scoperta assume un nuovo significato garantendo un reale allontanamento dalla routine e sensazioni autentiche a ogni viaggio. Con le sue linee eleganti e le migliori dotazioni tecnologiche, il Magelys assiste il conducente in ogni circostanza offrendo una visione unica di cosa significhi viaggiare.

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

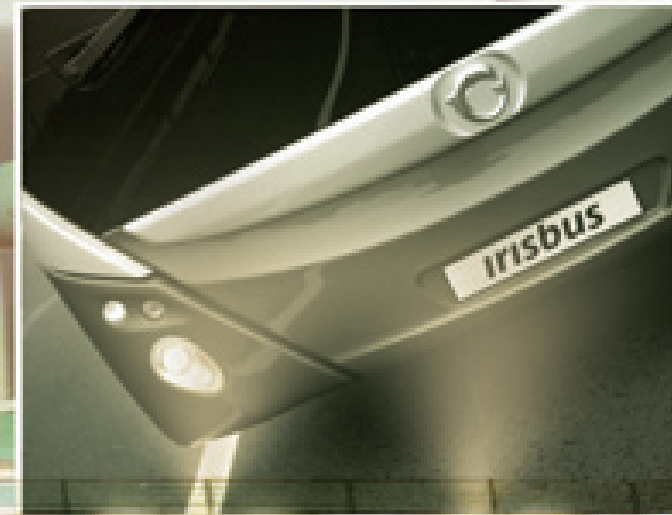
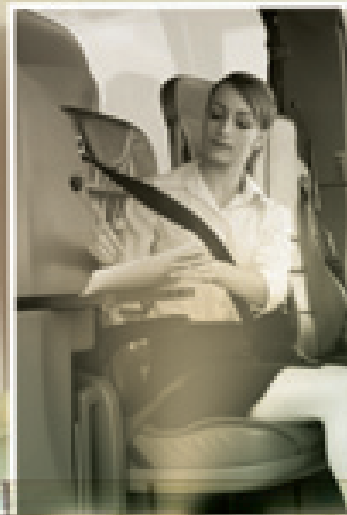


**irisbus  
IVECO**

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

*MAGELYS*

Magelys,  
immaginate il mondo come  
non lo avete mai visto.





L'innovativo autobus urbano, che garantisce una riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di CO2 fino al 30 per cento, non è solamente un capolavoro tecnologico ma, secondo la giuria internazionale, rappresenta l'eccellenza stilistica.



Nils Ricky

ESSEN - Man Lion's City Hybrid dà un contributo fondamentale al miglioramento dell'efficienza nei trasporti. Questa la motivazione con cui una giuria internazionale ha assegnato all'innovativo autobus a pianale ribassato della Casa di Monaco, dotato di trazione ibrida in configurazione di serie, il "Red dot design award", uno dei maggiori e più importanti premi del design mondiale.

**ONORARE LA QUALITÀ**

Lo scopo del premio è di onorare la qualità eccezionale di progettisti e produttori che dal 1955 possono concorrere al premio e sono riconosciuti in una cerimonia annuale. I prodotti che conquistano tale premio sono presentati nel museo del Red Dot a Zollverein. Nella categoria principale Design di prodotto la giuria ha scelto l'innovativo Man Lion's City Hybrid, entusiasmata dal sistema grazie al quale il gio-

**MAN / IL LION'S CITY HYBRID SI AGGIUDICA IL "RED DOT DESIGN AWARD 2011"**

# Il massimo della qualità

ello del costruttore tedesco recupera l'energia prodotta in frenata e la trasforma in energia di propulsione.

Energia cinetica che viene dispersa e trasformata in calore negli autobus convenzionali, che possono arrivare a 18 t di massa complessiva, si muovono a velocità medio basse e vengono accelerati innumerevoli volte a 40-50 km/h per poi rallentare nuovamente fino a fermarsi. Lion's City Hybrid è inoltre dotato di un dispositivo di arresto e avvio automatico dell'autobus ibrido, col risultato che, considerando che gli autobus urbani trascorrono tra il 25 e il 40 per cento del tempo di percorrenza in sosta alle fermate o ai semafori, è ulteriormente possibile ridurre i consumi di carburante e le e-

missioni.

L'integrazione dei numerosi componenti ibridi nell'autobus urbano Man Lion's City rappresenta una sfida tutta nuova per gli ingegneri Man. Per non limitare lo spazio a disposizione dei passeggeri, alcuni componenti sono stati collocati sul tetto del veicolo. I condensatori ad alta capacità per l'accumulo dell'energia in frenata e il sistema di gestione dell'energia devono essere alimentati con aria di raffreddamento. Quindi i designer Man hanno provveduto a realizzare un autobus dall'aerodinamica nuova: in una curva dinamica hanno prolungato il primo montante ottenendo una cupola sul frontale che avvolge il tetto e hanno ricavato il vano di stivaggio necessario.

Vista lateralmente, la linea del tetto appare come un pezzo unico, mentre il "fermaglio" in tinta con il veicolo ne accentua il profilo. Questo scorre fino alla parte posteriore, dove s'incontra con un secondo elemento caratterizzante, l'AeroLine in alluminio lucido opaco che si estende dal secondo montante alla curvatura del tetto.

Uno spoiler posteriore con il suo bordo taglia-aria modellato protegge la vista dalla parte posteriore dei componenti presenti sul tetto. Osservando il veicolo dalla parte anteriore, il design sottolinea la perfetta aerodinamicità del convogliamento dell'aria di raffreddamento mediante due condotti dell'aria dalla forma caratteristica.

Il Man Lion's City Hybrid

viene commercializzato dall'autunno 2010. L'innovativo sistema di trazione permette un abbattimento dei consumi di carburante e, di conseguenza, delle emissioni di CO2 fino al 30 per cento, ma anche zero emissioni e un ridotto livello di rumorosità nelle ripartenze alle fermate e agli incroci. Numerose aziende di trasporto pubblico in Germania e negli altri Paesi europei hanno già scelto questo autobus ibrido.

**DECIMO RICONOSCIMENTO**

Il prossimo 4 luglio, Stephan Schönherr, Direttore della divisione Bus Design, riceverà a Essen il riconoscimento per Man Truck & Bus. Dal 2001 questa è già la decima volta

che gli autobus Man e Neoplan ricevono i prestigiosi premi "Red dot design award" o "IF design award". Anche le gamme di truck Man TGX e TGS sono state tra i vincitori del riconoscimento. Quasi 1.700 aziende di 60 Paesi si sono candidate per la vittoria del premio di quest'anno con 4.433 prodotti in totale.

Il "Red dot design award" è un concorso riconosciuto a livello internazionale il cui premio viene considerato come simbolo di qualità in fatto di design nel settore. La giuria internazionale valuta i prodotti in gara in base a diversi criteri quali, ad esempio innovazione, funzionalità, qualità formale, ergonomia, contenuto simbolico ed emozionale e immediatezza di un prodotto.



Design attraente e pratico per i nuovi sedili proposti da Mercedes-Benz.

**MERCEDES-BENZ / Nuova generazione di sedili per le gamme turistiche**

# TOURISMO SI RIFÀ IL LOOK

Già introdotti sul Travego al Salone di Francoforte 2010, sono disponibili in entrambe le versioni Softline e tappezzeria Luxline.

STOCCARDA - Una nuova generazione di sedili per i pullman da turismo della Casa della Stella. Dopo averli visti a bordo del Travego esposto al Salone di Francoforte, eccoli in tutta la loro praticità ed estetica sul Turismo.

Si tratta di sedili nuovi sin dalla fase di progettazione. Il design è attraente e pratico. L'alluminio è utilizzato per il rivestimento laterale, va a fornire una finitura elegante a un sedile che nel suo complesso è caratterizzato da alta qualità e leggerezza. Regolazione laterale dei sedili corridoio e regolazione dello schienale ad angolo sono manovre estremamente facili e intuitive, grazie a interruttori grandi e chiaramente contrassegnati rocker-type.

Il bracciolo sul nuovo sedile non è solo elegante, ma ha anche una superficie generosa ed è anatomicamente sagomato. Il meccanismo molto semplice di rotazione utilizzato per piegare il resto del braccio è frutto di un disegno brevettato: non potrebbe essere più semplice da usare. Per la prima volta, il cuscino poggia su un sistema a molle e può essere facilmente rimosso per la pulizia o riparazione.

Le cuciture a contrasto (facoltative) per la nuova tappezzeria permettono una moltitudine di differenti combinazioni di colore, forma

e materiale, dando un aspetto di ancora più alta qualità e la possibilità di più rivestimenti individualizzati. Il sistema modulare permette scelte praticamente illimitate. Per i veicoli utilizzati per le normali operazioni di servizio, nonché per i viaggi e le escursioni, gli ingegneri della Stella hanno progettato due strapuntini in stile cinematografico che rendono i sedili girevoli.

Un angolo dello schienale più ripido nella posizione di partenza rende più semplice la permanenza dei passeggeri in piedi. La posizione sul lato corridoio di fibbie per cinture di sicurezza su tutti i sedili è una nuova caratteristica che li rende più facili da usare per i passeggeri seduti accanto alla finestra e non solo: si tratta di un sistema che facilita l'accesso per i servizi di soccorso in caso d'incidente.

Il telaio del sedile è basato su un design leggero a doppio tubo in alluminio che, in congiunzione con un nuovo montaggio per le molle a gas, evita fastidiose vibrazioni del sedile quando l'autobus è guidato senza passeggeri a bordo. L'utilizzo di materiali leggeri ha notevolmente ridotto il peso di ogni doppia seduta. In un pullman da turismo di 12 metri di lunghezza la riduzione ammonta a circa 70 kg.

SOLARIS E VOITH / SINERGIA DI DUE COLOSSI PER URBINO 18 DIWAHYBRID

Marco Chinicò

**HEIDENHEIM** - Affidabile, economico ed ecologico, il nuovo Solaris Urbino 18 con sistema DIWAhybrid Voith nasce come scelta di tendenza per lo "stato dell'arte" del trasporto pubblico. È stato progettato in collaborazione tra due partner che hanno utilizzato entrambi componenti ben collaudati: migliaia di autobus Solaris Urbino 18 a pianale ribassato mostrano già le loro credenziali in tutta Europa. Il nuovo Voith Turbo Hybrid Drive è basato sulla qualità comprovata delle scatole del cambio automatico DIWA, che sono usate in tutto il mondo e sono frutto della lunga esperienza di Voith nello sviluppo di sistemi di azionamento elettrico. "Insieme a Voith Turbo, nostro partner da molti anni - spiega il Ceo di Solaris Solange Olszewska - andiamo a realizzare un altro passo importante verso lo sviluppo sostenibile della mobilità elettrica. Scegliendo l'Urbino 18 DIWAhybrid, i nostri clienti beneficiano di un bus ibrido parallelo che non accetta compromessi in economia e affidabilità".

#### PRIORITÀ ASSOLUTA

"Le tecnologie che riducono ulteriormente i costi per gli operatori del trasporto e rendono ancora più ecologici gli autobus - aggiunge Volker Zimmermann, Managing Director Voith Turbo - sono stati a lungo oggetto della nostra attenzione. Lo sviluppo di azionamenti elettrici per i profili operativi specifici di autobus urbani è una priorità assoluta per noi. Per il nostro sistema di guida ibrido parallelo, l'Urbino 18 DIWAhybrid è l'applicazione di riferimento in Germania e in Europa".

Il nuovo Urbino 18 DIWA-

# Grande offensiva ibrida

Autobus urbano snodato, Solaris Urbino 18 DIWAhybrid utilizza un sistema ibrido parallelo Voith. Un motore elettrico da 150 kW supporta il motore diesel. L'energia viene immagazzinata in supercondensatori, con conseguente riduzione dei consumi e minore usura.



hybrid si inserisce perfettamente nelle flotte di autobus già esistenti ed è finalizzato all'utilizzo quotidiano. Al centro di questo nuovo bus è il sistema ibrido parallelo DIWAhybrid sviluppato da Voith Turbo. Nel sistema DIWAhybrid un motore elettrico asincrono supporta il

motore diesel nelle fasi di frenata e accelerazione. Durante la frenata, il motore asincrono agisce come generatore e retarder primario e va a completare la funzione dei retarder secondari DIWA. Questo consente di recuperare energia elettrica e ridurre l'uso del freno motore, ri-

ducendo al minimo l'usura dei freni e con il conseguente abbassamento delle emissioni di particolato.

L'energia recuperata in frenata viene memorizzata in una unità di supercondensatore del peso di soli 410 kg. I suoi cinque moduli da 125 V hanno una

capacità di stoccaggio totale di 0,5 kWh. I supercondensatori così come l'inverter Voith sono sul tetto: ciò elimina l'intrusione nel vano passeggeri. Il sistema è progettato per DIWAhybrid fino a 290 kW di potenza in ingresso e una coppia massima d'ingresso di 1.600

Nm. A 150 kW di energia elettrica di trazione, il sistema DIWAhybrid riduce il carico del motore diesel in modo sostanziale malgrado sia nettamente più piccolo rispetto agli autobus diesel convenzionali. Urbino 18 DIWAhybrid utilizza un motore diesel Cummins ISB6.7EV 250H da 6,7 litri e 181 kW/246 cv che già rispetta le esigenti emissioni dello standard EEV.

Grazie all'utilizzo di un motore diesel più piccolo, il peso di tutto il bus è di soli 600 kg in più di quello di un Urbino 18 con motore diesel. Il layout del vano passeggeri è identico alla versione tradizionale, con capacità passeggeri solo marginalmente ridotta. Urbino 18 DIWAhybrid dispone di 51 comodi posti e un vano per 161 passeggeri in totale.

#### PIENA OPERATIVITÀ

Urbino 18 DIWAhybrid è stato sviluppato con il sostegno del ministero federale tedesco dei Trasporti, dell'Edilizia e dello sviluppo urbano e di NOW (Organizzazione Nazionale Idrogeno e celle a combustibile). Come parte della Rhein-Ruhr Electric Mobility Model Region, una flotta in pre-produzione di veicoli è già entrata in servizio con Bogestra (Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen) a metà febbraio 2011. Dopo sei mesi di prove sul campo, la prima produzione di veicoli per Bogestra e altri operatori tedeschi seguirà nell'estate 2011. Bogestra ha usato con successo la tecnologia sostenibile amica dell'ambiente dal 2008, quando ha preso in consegna il primo autobus ibrido nel Nord Reno-Westfalia. Ne seguiranno altri tre nel 2010 e quando il nuovo Urbino 18 DIWAhybrid arriverà, a metà del 2011, la flotta della società aumenterà a 15 autobus ibridi.

SOLARIS / Kit design per il leader degli urbani del costruttore polacco

## URBINO SÌ, MA "À HAUT NIVEAU"

La novità risponde innanzitutto alle istanze francesi: le autorità della Grand Paris intendono sviluppare un sistema di trasporto urbano sostenibile per l'ambiente.

**BOLECHOWO** - Avere un Urbino "Bus à haut niveau de service" come lo vogliono le autorità francesi e gli operatori del trasporto pubblico d'Orlèans ora è più facile, grazie al kit di nuovi optional specificamente dedicato al design.

Look caratterizzato da un nuovo frontale, basato sul tram a pianale ribassato Tramino, il costruttore polacco Solaris propone l'Urbino con un pacchetto che intende rispondere innanzitutto alle istanze francesi, sviluppato in collaborazione con l'autorità di trasporto della Grande Parigi, il Sindacato dei trasporti, e con Transdev.

Il pacchetto di optional è stato ribattezzato BHNS, dalle iniziali di "Bus à haut niveau de service", ovvero "Bus ad alto livello di servizio", e

comprende tutti gli elementi che rendono più piacevole e accattivante un bus destinato ai sistemi di trasporto pubblico, nonché elementi e sistemi di guida che lo rendono amico dell'ambiente. Laddove possibile, questi bus sono operativi lungo strade dedicate esclusivamente al passaggio degli autobus. Veicoli evoluti, dunque, per infrastrutture evolute, per un approccio al sistema di trasporto urbano che sia caratterizzato da BHNS o da BRT, ovvero "Bus rapid transit", "Autobus a scorrimento rapido".

Nello specifico dell'Urbino, il kit BHNS include un nuovo frontale dinamico, che prende spunto dal Tramino, una videocamera Siemens Optiguide integrata nel frontale, per migliorare il sistema di guida, e una cabina spaziosa per condizioni di lavoro eccellenti per gli autisti.



L'Urbino BHNS è particolarmente accessibile. Grazie all'utilizzo di un pneumatico specifico per il secondo asse, la larghezza del corridoio è stata accresciuta di 850 mm e questo consente ai passeggeri in carrozella o con passeggini di muoversi liberamente. L'illuminazione del pavimento a LED riduce il rischio di movimenti errati e pericolosi. I passeggeri beneficiano di uno spazio interno ben usufruibile grazie anche a un nuovo sistema di pannelli illuminanti e di luci riflesse posteriormente. Uno schermo ad alta risoluzione consente di seguire perennemente il percorso del veicolo, eventuali informazioni e connessioni disponibili.

Il kit specifico BHNS design per il Solaris Urbino può essere combinato con diverse tecnologie di guida amiche dell'ambiente, che vanno ad aggiungersi all'ampia gamma di motori ibridi diesel-elettrici proposti da Solaris. Sindacato dei trasporti e Transdev proveranno il nuovo Urbino BHNS nei servizi di linea della Grande Parigi. Nei prossimi anni, il Sindacato dei trasporti intende utilizzare una serie di BHNS con un marchio specifico: T Zen. Li vedremo circolare con frequenti corse di collegamento coi sobborghi parigini, che terranno in considerazione i collegamenti con tram e linee della metropolitana, per dare vita a un sistema di trasporto in grado di svilupparsi ulteriormente ma in modo sostenibile per l'ambiente.



Il pacchetto comprende sia elementi che rendono più piacevole un bus per il trasporto pubblico sia sistemi di guida ecosostenibili.

# NUOVO PNEUMATICO MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D PER GUIDARE IN SICUREZZA CON QUALUNQUE CONDIZIONE METEOROLOGICA.



## IL NUOVO STANDARD PER LA POLIVALENZA D'IMPIEGO.

Rispettare i tempi di consegna, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche, è una sfida quotidiana. Con il nuovo MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D, pneumatico polivalente che offre un'ottima aderenza con qualsiasi tempo, puoi essere sicuro di arrivare sempre puntuale.

Per l'assale motore, lo pneumatico MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D introduce, a completamento delle lamelle autorigeneranti, le nuove lamelle «Tower Pump».

Per l'assale direzionale beneficia delle innovative lamelle «Delta», che offrono un'ottimale aderenza con qualsiasi tempo. Queste innovazioni consentono un elevato rendimento chilometrico e contribuiscono a ridurre i consumi di carburante.

*Nuovo pneumatico MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D per guidare in sicurezza con qualunque condizione meteorologica.*

*Per saperne di più: [www.michelintransport.it](http://www.michelintransport.it)*

