

Ford / Il Transit con le nuove motorizzazioni Euro 5

Volvo Trucks / L'ammiraglia FH16 ora con 750 cv



IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH

Tecnologie
per la mobilità
sostenibile

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXI - N. 203 - OTTOBRE 2011

€ 5,00

IVECO / ETERNA GIOVENTÙ PER IL LEGGERO TORINESE ALLA SUA OTTAVA GENERAZIONE

Daily diventa super eroe



Dopo oltre 30 anni di una fortunatissima e inimitabile carriera, il "peso piuma" della flotta Iveco non è ancora sazio di successi. Ora si ripresenta sul mercato nella sua ennesima edizione con le qualità di sempre ma con nuovi importanti contenuti - non solo le motorizzazioni Euro 5 - che lo rendono ancora più forte, più competitivo, più propositivo nei confronti della clientela. La presentazione del Daily 2012 nella cornice dell'inaugurazione del modernissimo e imponente Fiat Industrial Village, nuovo punto di riferimento per tutte le concessionarie Iveco nel mondo, con la partecipazione anche di John Elkan, Sergio Marchionne e naturalmente dei vertici di Iveco con il suo Amministratore delegato Alfredo Altavilla.

TEST DRIVE MERCEDES-BENZ NUOVO ACTROS

Un nome, una garanzia

ULM - Che fosse bello lo sapevamo già, ma ancora più importante era verificare quanto a tutta questa cura dei dettagli e degli allestimenti messa da Mercedes-Benz nella progettazione del Nuovo Actros, corrispondesse una eguale funzionalità dinamica.



Speciale da pagina 6

RENAULT TRUCKS GAMMA DA DISTRIBUZIONE

Sfida al traffico urbano



LIONE - La nuova sfida che Renault Trucks ha deciso di affrontare riguarda la distribuzione urbana delle merci. Dopo aver lavorato con cura nel ridurre i consumi sul lungo raggio, il costruttore francese punta a riequilibrare il rapporto tra camion e abitanti delle grandi città.

Servizio a pagina 14

MAN TRUCKS / ALESSIO SANI ALLA DIREZIONE AFTER SALES

Codazzi rafforza la squadra

Mauro Zola

DOSSOBONO - Il rinnovamento del management di Man Italia prosegue, toccando anche il settore dell'after sales, di cui a inizio estate è diventato direttore Alessio Sani. Quarant'anni, toscano come si intuisce facilmente dall'accento, una laurea da ingegnere elettrico messa subito nel cassetto: infatti non ha mai svolto quella professione iniziando subito a lavorare nel settore automotive. "Per la precisione in Fiat Auto - spiega Sani - Dopo i primi quattro anni passati a Torino, di cui soltanto i primi due in direzione tecnica, mi sono spostato a Milano per ricoprire un classico ruolo di "field", a supporto già della rete di vendita. Sono rimasto in quell'azienda fino alla seconda metà del 2001, dopo di che ho avuto la possibilità di entrare in Bmw Italia, il che è avvenuto a inizio 2002. E lì sono rimasto fino al giugno di quest'anno, lavorando sempre nell'ambito dell'after sales, come responsabile per il post vendita sia commerciale che tecnico, poi a fine 2007 sono diventato responsabile del Crm e delle relazioni clienti. Fintanto che nell'autunno 2008 ho assunto l'incarico di responsabile marketing after sales e della vendita quindi anche dei ricambi".

Quali sono secondo la sua esperienza le maggiori differenze tra i due settori?

"La prima cosa che mi è stata detta, ancora prima che prendessi possesso della mia attuale scrivania, è che la vettura è una cosa di cui si può fare a meno, mentre il camion è un mezzo che serve per lavorare, quindi la qualità del servizio è sicuramente fondamentale. D'altra parte ero comunque abituato a una clientela sempre esigente, dato che si trattava di vetture molto

Le precedenti esperienze, sempre nel settore del dopo vendita, prima in Fiat poi in Bmw, sono una garanzia per la responsabilità che è stata affidata al giovane manager toscano, perfettamente consapevole che la clientela dei trucks, per le specifiche esigenze professionali, è molto più esigente rispetto alla clientela automobilistica. Vediamo quale è il suo programma.



Tra le priorità indicate da Alessio Sani, neo direttore after sales di Man Italia c'è quella di iniziare da subito a lavorare sulla crescita della rete nel nostro Paese in termini essenzialmente qualitativi.

costose, ma la necessità di dover fornire sempre un servizio eccellente qui è ancora maggiore. Devo dire che in termini di aree, per certi versi trovo i due mondi abbastanza simili, sia per l'importanza dell'attenzione riservata al cliente, che per l'esigenza di stabilire una relazione col cliente attraverso, ed è quello su cui vorrei lavorare, attività di

marketing locale, creando un contatto tra le officine e i clienti, tra chi tutti i giorni è in prima linea e chi deve usufruire dei nostri servizi".

Che differenze ha trovato nei dealer e officine Man rispetto a quelli che si rivolgono ai clienti dell'automobile?

"Ero abituato a una rete composta in maniera diversa, in



buona parte da dealer di grandi dimensioni e in piccola parte da officine, qui invece il concetto è completamente ribaltato. Abbiamo un ordine di grandezza diverso, le officine sono spesso realtà medio-piccole dove raramente un dipendente si dedica a una sola occupazione, non c'è quindi un vero e proprio management, che si può invece trovare nei concessionari organizzati. Anche in Man naturalmente ci sono dealer organizzati di grandi dimensioni con una struttura manageriale ma si tratta di situazioni numericamente minori, mentre nell'auto quella era la regola. Scendendo nel dettaglio della rete, se da un lato ha una diffusione adeguata sia nei numeri che nella disposizione sul territorio, dall'altro possiamo certo lavorare in termini di qualità del servizio e in termini dell'immagine del nostro brand che vogliamo dare all'esterno. Ho anche avuto l'impressione che si tratti di una rete che ha voglia di crescere con noi, di portare il brand Man in Italia a quel lustro che credo meriti e che ha nel resto d'Europa".

Quali saranno le priorità nel primo anno di attività?

"Sicuramente iniziare a lavorare sulla crescita della rete in termini essenzialmente qualitativi. Per poter affiancare a un prodotto eccellente una rete altrettanto eccellente in termini di livello del servizio e quindi di immagine che diamo ai nostri clienti ogni volta che si rivolge-

ranno a una nostra officina".

Richiederete quindi alle vostre officine standard di base più elevati?

"No, credo che in questo senso siano già adeguate. Certo è che vogliamo una rete all'altezza del brand".

Questo come si traduce all'atto pratico?

"Non abbiamo avanzato per ora nessuna richiesta effettiva, ma è un'attività che siamo intenzionati a far partire nei prossimi mesi. Ad esempio c'è tutta una serie di attività legate ai processi d'officina, con la necessità di adeguarsi ai processi standard previsti dalla casa madre portando sempre più in futuro ad affiancare per la rete alla formazione tecnica una formazione più comportamentale, di relazione con il cliente. In particolare ci sono figure come quella dell'accettatore che sono attualmente viste come secondarie, mentre in realtà sono importanti quanto i meccanici. Naturalmente devi essere in grado prima di tutto di effettuare le riparazioni ma se non sai trattare con un cliente questo rimarrà comunque insoddisfatto".

Avete già attivato corsi di formazione in questo senso?

"Sì, oltre alla classica formazione per i meccanici ci sono da tempo nel nostro programma corsi per gli accettatori. Dobbiamo soltanto far capire alle officine l'importanza di quella funzione, anche in periodi difficili come quelli attuali".

Lei si occupa anche di ricambi, come sta funzionando questo settore?

"I risultati ci sono, ma vogliamo e possiamo fare di meglio. Anche in quel caso dobbiamo far capire ai clienti le potenzialità di business offerte dal settore dei ricambi".

Con la crisi è cresciuto il ricorso a soluzioni meno costose, come ricambi non originali od officine non autorizzate. Come pensate di tenere sotto controllo il fenomeno?

"Facendo capire ai nostri clienti che soltanto la qualità dei nostri ricambi e le capacità delle nostre officine che devono sottoporsi costantemente a corsi di formazione e adeguamento tecnici, possono garantire loro di lavorare in tutta tranquillità. Il metodo giusto per invogliarli a rimanere all'interno della nostra organizzazione sono i contratti di manutenzione, su cui investiremo molto".

La filiale italiana di Man Truck & Bus diventa indipendente

CODAZZI: "AUTONOMIA A BENEFICIO SOPRATTUTTO DEI CLIENTI"

VERONA - La notizia è arrivata durante la pausa estiva, tuttavia merita attenzione, perché la decisione da parte dei vertici di Monaco di Baviera di Man Truck & Bus di rendere la filiale italiana indipendente, conferma la fiducia del costruttore tedesco su una prossima crescita nel mercato nazionale. Dopo qualche anno passato a coabitare con il Sud Europa, la cui sede principale è quella austriaca, infatti Man Truck & Bus Italia diventa una società per azioni, con sede legale in provincia di Verona, nella storica struttura di Dossobuono dove da tempo sono stati riuniti tutti i servizi che riguardano sia i camion che gli autobus. Il processo di creazione è partito a settembre dell'anno scorso con l'approdo in Man Italia di Giancarlo Codazzi, reduce da esperienze importanti in Scania e Mercedes-Benz.

"La nascita di Man Truck & Bus Italia Spa - spiega proprio Codazzi - non è un semplice cambio di nome, ma la conferma dell'attenzione nei confronti del mercato italiano, nel quale Man Truck & Bus AG intende recitare un ruolo di primo piano, in linea con la posizione di leadership che l'azienda occupa a livello internazionale. Man Truck & Bus Italia Spa nasce con questo ambizioso obiettivo e con la consapevolezza che l'autonomia operativa migliorerà ulter-

riormente i rapporti con partner e fornitori nazionali. Tutto questo si tradurrà in un importante vantaggio per il cliente, che potrà così contare su un servizio ancora più rapido ed efficiente".



IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano

EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri

CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

PUBBLICITÀ

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

PROMOZIONE Piero Ferrari

ART DIRECTOR Renato Montino

IMPAGINAZIONE E 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).



Efficienti in strada, efficienti nel lavoro.

SEMPLICEMENTE EFFICIENTE 

Con il TGX EfficientLine si guadagna ad ogni viaggio.

Il nuovo MAN TGX EfficientLine garantisce una convenienza senza paragoni sotto tutti i punti di vista. Lo sa bene l'Autotrasporti Mozzi di Piacenza il cui titolare dichiara: "Da alcuni mesi sono entrati a far parte del parco automezzi, alcuni nuovissimi TGX EfficientLine. Fin dal primo viaggio gli autisti ne

hanno apprezzato l'equipaggiamento completo e le prestazioni su strada. Personalmente, ho rilevato che i TGX EfficientLine risparmiano carburante ad ogni viaggio, il che si traduce in un tangibile vantaggio economico per la mia azienda".

DAF TRUCKS / EDOARDO GORLERO È IL NUOVO AD DELLA FINANZIARIA

“Noi cresciamo, il mercato no”

Mauro Zola

MILANO - Piace a Edoardo Gorlero il mondo del veicolo industriale. Non a caso in soli sei anni il manager lombardo è passato da responsabile di area per la finanziaria del Gruppo Volvo ad Amministratore delegato di Paccar Finance. Incarico assunto nell'aprile di quest'anno, dopo aver lasciato la responsabilità dei finanziamenti per la filiale italiana di Renault Trucks. “In effetti mi ci trovo benissimo - spiega Gorlero, che in precedenza aveva operato nel mondo delle finanziarie generaliste - mi piace l'ambiente. E poi nelle captive ci conosciamo tutti ed è un piacere vedere che il settore sta andando tutto nella stessa direzione”.

Quali crede siano stati i motivi che hanno portato Paccar Finance a sceglierla per sostituire Paolo Starace, passato alla guida di Daf Trucks Italia?

“Vengo dal settore vendite e questa mi sembra già un'indicazione precisa sulla filosofia del gruppo, che prevede un grande impulso per la parte commerciale, anche per quanto riguarda i servizi finanziari”.

Al di là del marchio che rappresenta come vede il mercato attuale?

“Segnato purtroppo da numeri in ribasso, le stime attuali prevedono per il 2011 una vendita di circa 18.500 veicoli sopra le 6 t”.

Eppure sembrava che la stagione fosse partita abbastanza bene.

“Preferisco limitarmi ad analizzare i numeri e questi ci dicono che è il terzo anno consecutivo che stiamo sotto i 20mila mezzi venduti. Fortunatamente per Daf ci sono attualmente più ordini che immatricolazioni e quindi le cifre che ci riguardano saliranno, ma in generale la situazione è questa. La ripartenza ancora non la vedo, almeno se si cerca di ragionare sulla base di dati certi”.

Cosa non sta funzionando?

“Il portare l'Iva al 21 per cento, anche se sembra non

Pur se il computo complessivo resta per il terzo anno sotto i 20mila camion venduti in Italia, il marchio olandese si conferma sulla rampa di lancio, così come Paccar Finance, che oggi copre il 20 per cento della clientela, cercando di supportare in questo periodo di difficoltà le imprese corrette. “Se presentano un bilancio negativo ma hanno sempre onorato gli impegni sono pronto ad appoggiarle. Se il rischio è accettabile ce lo prendiamo”.

toccare direttamente le aziende va a incidere su tutti. E poi l'Ipt che è arrivata a pesare per 800 euro su un usato non aiuta a muovere quel segmento da cui dipendono anche le vendite del nuovo. In sostanza questa ultima manovra finanziaria non è stata pensata per sostenere il trasporto”.

Nonostante questo si respira un'aria più serena.

“Per fortuna il nostro era un mercato maturo. I concessionari ad esempio hanno retto grazie al post vendita e quindi al lavoro garantito da un parco circolante piuttosto corposo. Il sistema, visto dalla parte dei costruttori, regge. Diversamente è stato in altri Paesi senza le nostre strutture, dove c'è stata prima un'impennata delle vendite e poi un blocco che ha portato problemi molto più seri”.

Come giudica lo stato di salute delle aziende di auto-trasporto?

“Nel nostro lavoro ho notato dei sensibili miglioramenti tra i clienti. La percentuale delle rate scadute rimane sotto al 4 per cento, un dato poco più che fisiologico, mentre qualche tempo fa stavamo al 12 per cento. Allo stesso modo i veicoli ritirati sono pochissimi, in

tutto meno di dieci. Questo vuol dire che siamo riusciti a ripulire il nostro portafoglio clienti. Di contro il volume complessivo dei leasing in Italia è calato di un 5 per cento rispetto a un 2010 già tremendo. Anche questo ci tocca però marginalmente, per fortuna ad agosto abbiamo già chiuso pratiche quanto in tutto l'anno precedente”.

Merito della crescita sul mercato di Daf Trucks?

“Che non si è verificata soltanto in Italia, è in tutto il mondo che l'azienda funziona. Oggi in Europa siamo secondi soltanto a Mercedes-Benz grazie a un'impennata mostruosa. Lo stesso sta succedendo negli Stati Uniti con gli altri marchi che fanno parte della galassia Paccar, così come in Messico e in Australia. In Brasile poi stiamo aprendo una fabbrica che produrrà i modelli Daf”.

A cosa è dovuta questa crescita esponenziale?

“Grazie a un ottimo rapporto tra il costo e la qualità dei nostri camion. I consumi mi risulta siano ottimi, i prezzi corretti, il prodotto conserva un buon appeal sulla clientela e sfruttiamo quell'arma fenomenale che è il passaparola”.



È più facile il lavoro della finanziaria in Italia, dove il successo è dovuto principalmente a un prodotto, l'XF105 in versione trattore, destinato alle flotte?

“Non cambia nulla, non facciamo discriminazioni. Dal nostro punto di vista c'è poca differenza tra il finanziare venti mezzi o uno solo, l'importante è che ci siano le condizioni per farlo. Il grave errore compiuto negli anni passati dalle finanziarie generaliste è stato di badare soltanto al fatturato, concedendo cifre fuori mercato pur di chiudere un contratto. Con le captive questo non è mai successo, conosciamo me-

glio degli altri il prodotto camion, sappiamo quanto vale, come giudicare correttamente un'azienda di trasporto. La regola base è solo una: evitare piani finanziari astrusi, se invece il cliente è buono sono capaci di espormi”.

Ve la sentirete quindi di aiutare i trasportatori che forzatamente nell'ultima stagione hanno avuto bilanci disastrosi?

“Non voglio lavorare con chi non paga i leasing, con chi mi chiede un finanziamento soltanto per poter contare sulla liquidità che serve per coprire altri buchi. Se invece si tratta di un'azienda che ha un

bilancio negativo ma ha sempre onorato gli impegni non ho problemi ad appoggiarla. Non si tratta di una sottile differenza. Le finanziarie dei costruttori sono nate per supportare concessionari e clienti, quindi se il rischio è accettabile ce lo prendiamo”.

Quali iniziative pensate di avviare per favorire la ripresa del mercato?

“Prima di tutto bisogna capire quali sono i problemi, alcuni sottovalutati come quello della polizze di assicurazione Rca, ne ho viste alcune da 9 mila euro per clienti che si avvicinano a questo settore. Il motivo di tali aumenti indiscriminati è semplice: qualcuno in passato ne ha approfittato e lo si è visto all'impennata di furti e incendi. Come al solito per pochi disonesti adesso la pagano tutti. Dal canto nostro cerchiamo di proporre soluzioni che nel canone comprendano anche tutta la parte di manutenzione e riparazione, tutti i servizi che servono davvero”.

Qual è la percentuale di finanziamenti su mezzi Daf coperta da Paccar Finance in Italia?

“Intorno al 20 per cento, non male se si considera che nel 2009 eravamo all'8 per cento. L'ideale sarebbe arrivare vicini al 25 per cento, non di più. Ancora più importante è però il rapporto molto stretto che ci lega a Daf Trucks, con cui condividiamo tutte le informazioni. La comunicazione è sempre congiunta e questo è fondamentale per poter lavorare nel migliore dei modi”.

Consegnato l'esemplare numero 100mila

LF, UN SUCCESSO IN GRAN BRETAGNA

Eindhoven - In Italia la gamma LF, cioè gli autocarri più leggeri del catalogo Daf, non ha al momento una grande diffusione. Non è così invece in Gran Bretagna, dove è stato consegnato il 100millesimo esemplare prodotto dalla Leyland Trucks.

A riceverne le chiavi è stato Graham Bellmann, della Travis Perkins, società leader nel Regno Unito per la costruzione di materiali di

consumo e che nella sua flotta conta già mille esemplari di LF.

“Sono la spina dorsale della nostra rete di distribuzione - ha spiegato Bellman durante la presentazione - un prodotto ideale per le nostre multiconsegne e operazioni a corto raggio. Rappresenta la più elevata qualità e affidabilità, oltre a garantire buoni risultati nei consumi e regalarci una buona immagine”.



DAF operazione Vocational: il veicolo su misura

Il tuo DAF adatto per ogni tipo di allestimento e funzionale ad ogni tua necessità a partire da 499* euro mensili!

Possibilità di contratto di riparazione e manutenzione compreso.

driven by quality



Configura il tuo veicolo allestito su www.daftrucks.it ed invia la tua proposta al concessionario più vicino. Riceverai tutte le informazioni sulla straordinaria offerta Vocational!

*TAN pari a 6,90%, tutti gli importi sono da considerarsi esclusi IVA, l'offerta non è cumulabile ad altre iniziative commerciali. Salvo approvazione Paccar Financial.

**PACCAR
FINANCIAL**

DAF

A PACCAR COMPANY

**PACCAR
PARTS**

DAF Veicoli Industriali S.p.A. • www.daftrucks.it



MERCEDES-BENZ / TEST DRIVE DEL NUOVO ACTROS CON LA VERSIONE DA 449 CAVALLI

UN NOME, UNA GARANZIA

È arrivato il momento della prova su strada tanto attesa, dato che si tratta del primo Euro 6 che verrà effettivamente lanciato sul mercato, con un motore, una cabina, perfino una struttura totalmente nuovi. E poco importa se gran parte dei quaranta modelli messi a disposizione sono nella versione Euro 5, il motore resta lo stesso, l'OM471, un sei cilindri in linea, soluzione inedita per i camion Mercedes-Benz, in un primo range di potenze tra cui abbiamo scelto quella destinata a diventare la preferita dai trasportatori di tutta Europa, anche di quelli italiani, in grado di sviluppare 449 cv. Tra le modernissime cabine disponibili abbiamo scelto quella "da flotte", la Stream Space.

A cura di Mauro Zola

ULM - Che fosse bello, con una linea riuscita che farà di sicuro voltare la testa agli altri trasportatori quando i primi esemplari percorreranno le strade d'Europa, lo sapevamo già, ma ancora più importante era verificare quanto a tutta questa cura dei dettagli e degli allestimenti messa da Mercedes-Benz nella progettazione del Nuovo Actros, corrispondesse una eguale funzionalità dinamica. In poche parole è arrivato il momento del test su strada tanto atteso, dato che si tratta del primo Euro 6 che verrà effettivamente lanciato sul mercato, con un motore, una cabina, perfino una struttura totalmente nuovi. E poco importa se gran parte dei quaranta modelli messi a disposizione sono nella versione Euro 5, il motore resta lo stesso, l'OM471, un sei cilindri in linea, soluzione inedita per i



camion Mercedes-Benz, in un primo range di potenze tra cui abbiamo scelto quella destinata a diventare la preferita dai trasportatori di tutta Europa, anche di quelli italiani (crisi docet) in grado di sviluppare 449 cv. Allo stesso modo tra le cabine disponibili abbiamo scelto quella "da flotte", la Stream Space con larghezza da 2,5 m e fondo totalmente piatto, un ottimo compromesso tra costi e comfort, con in più una spiccata attitudine per l'aerodinamica.

QUALITÀ PERCEPITA

Fin dall'ingresso in cabina si sente palpabile la differenza con la pur ottima sistemazione offerta dalla serie attuale dell'Actros, e non si tratta soltanto della colorazione che distingue la zona lavoro (in

scuro) da quella per il riposo e il relax (in chiaro). A cambiare è la disposizione stessa della strumentazione, resa più avvolgente, in modo che si possano tenere facilmente sotto controllo i tanti comandi che affollano l'ordinato cruscotto.

Il sedile è facilmente regolabile, oltre che ben ammortizzato, allo stesso modo il volante può essere mosso sia in senso verticale che longitudinale, il che consente di trovare la posizione di guida ideale con qualsiasi corporatura, altezza o attitudine.

TANTE INFORMAZIONI DISPONIBILI

Un po' più complicato è prendere le misure dei comandi, con quelli preziosi di Tempomat e Active Brake Assist 2 sistemati a destra sul volante, diventato davvero multifunzione; al centro dello schermo del cruscotto scorrono infatti tante informazioni, relative a tutti o quasi i sistemi del veicolo, e questa abbondanza se può essere assorbita facilmente da chi già oggi guida un camion di ultima generazione, per chi si affida a un modello anche soltanto di pochi anni si rende necessario un periodo di apprendistato per assorbire correttamente quel flusso continuo di dati.

L'accensione è a pulsante, dopo aver inserito nell'apposita nicchia la chiave multifunzione, ulteriore piccolo computer da cui si possono ricavare informazioni sensibili sul veicolo. E a partire da quel momento a dominare la scena è il motore, attore protagonista assoluto. Non che si presenti con particolar veemenza, anzi il livello sonoro è piuttosto contenuto, giusto un ronfare piuttosto piacevole ma a

All'OM471, sia Euro 5 che Euro 6, sono abbinati la tecnologia SCR, il sistema EGR e il filtro antiparticolato

BATTE FORTE IL CUORE A SEI CILINDRI

ULM - Si chiama OM471 il vero cuore di questo Nuovo Actros, un motore a sei cilindri disponibile sia come Euro 5 che come Euro 6, per cui sono state abbinata sia la tecnologia SCR con l'uso di AdBlue, sia il sistema di ricircolo dei gas di scarico EGR, con in più l'ulteriore aggiunta di un filtro antiparticolato. Una configurazione già testata da Mercedes-Benz negli Stati Uniti e in Giappone, ma che per la versione europea ha visto la revisione di particolari come il filtro antiparticolato, soprattutto per la strategia di rigenerazione, per adattarlo agli standard del Vecchio Continente.

Per il resto l'OM471 si basa su di una struttura in ghisa grigia, materiale brevettato dal costruttore, che grazie a una serie di nervature verticali risulta particolarmente rigida. Passando agli altri componenti, i pistoni sono in un unico pezzo d'acciaio, il che dovrebbe garantire una maggior durata e sono strutturati in due segmenti, con un raschiatoio e un rivestimento protettivo utile soprattutto in fase di rodaggio. Per rafforzarli è stato aggiunto uno spruzzo diretto di olio.

La pressione di accensione salita a 200 bar ha richiesto una estrema cura nello scegliere le bielle, sepa-

rate per frattura in corrispondenza dell'occhio di biella, e dei sette cuscinetti principali che sono stati rinforzati. Allo stesso modo è stata dedicata particolare attenzione all'equilibratura dell'albero motore per migliorare la fluidità di funzionamento.

Il punto focale però, quello che garantisce le prestazioni, i consumi ridotti e anche l'inedita aggressività è l'iniezione, che pur basandosi su di un classico Common rail, contiene l'amplificatore di pressione X Pulse, che permette di variare anche l'andamento dell'iniezione. Ciò permette di generare una pressione di circa 900 bar, che viene però amplificata all'interno dei singoli iniettori dell'X Pulse, arrivando fino a un massimo di 2.100 bar.

Il problema a questo punto riguardava i consumi; per ridurli la pressione viene costantemente adattata alle condizioni di esercizio, con la centralina di gestione che regola separatamente per ogni iniettore il punto esatto di iniezione, la quantità di carburante immessa, l'andamento e il numero delle iniezioni, compensando eventuali differenze tra il funzionamento dei vari cilindri. Il risultato è che si possono ottenere sia un'iniezione senza amplificazione, sia una con amplificazione

anticipata oppure ritardata.

Per migliorare ulteriormente l'intero processo, questa viene ospitata da una camera di combustione ottimizzata, in cui l'iniettore, posizionato al centro tra la valvola di scarico e quella di aspirazione, è installato in posizione verticale e dotato di un ugello a sette fori, sviluppato su misura, che provvede a impedire il formarsi di inutili turbolenze e rotazioni.

Completano il quadro un turbocompressore asimmetrico a geometria fissa, accoppiato a un intercooler e la centralina di gestione MCM, che utilizzando una serie di sensori si occupa del livello dell'olio, della posizione di albero motore e alberi a camme, della pressione del Common rail, del numero di giri della turbina.

La prima serie del nuovo motore comprende quattro livelli di potenza: 421, 449, 476 (questo soltanto in versione Euro 6) e 510 cv, con coppie che partono da 2.100 fino a 2.500 Nm.

Il lavoro accurato svolto sull'erogazione di coppia e potenza fa sì che il Nuovo Actros Euro 5 consumi circa il 7 per cento in meno della serie attuale e l'Euro 6 circa il 3 per cento in meno.

cui fa da contraltare un'erogazione della potenza decisamente aggressiva, molto più che sul modello attuale, una caratteristica questa che farà molto piacere agli autisti italiani, che da sempre apprezzano un po' di grinta da parte del loro compagno di viaggio. A fare da tramite tra motore e autista è il cambio Powershit (l'unico a essere disponibile, con la versione manuale ormai definitivamente in pensione, almeno in Europa), un automatizzato a dodici marce giunto alla terza generazione, che presenta qualche novità di rilievo come l'aggiunta di serie della funzione Ecoroll, che in caso di discese o falsi piani disinserisce la trazione permettendo all'Actros di procedere per tratti più o meno

lungi con un consumo minimo; in più è stato aggiunto il programma di marcia Economy, che invoglia l'autista ad adottare uno stile di guida particolarmente sobrio, limitando la velocità a 85 km/h, disattivando la funzione kick down, attivando in automatico il già citato Ecoroll e utilizzando la funzione Sofcruise + del Tempomat, che ammorbidisce il cambio delle marce, sempre in funzione anticonsumo. Di contro può essere selezionata la modalità Power che aumenta di circa 100 giri motore l'innesto delle varie marce, dando quel tocco di potenza in più che può aiutare nel caso di un sorpasso (per rassicurare i gestori di flotta precisiamo che questa utility può essere inibita). Restano

uguali la modalità manuale e quella di disimpegno dal fondo stradale, mentre quella di manovra è stata sostituita dalla "marcia lenta".

UN CAMBIO SENSIBILE

Tra le evoluzioni apportate sul Nuovo Actros, si rivelano particolarmente azzeccate sia la sensibilità del cambio che è diventato molto più diretto, il che permette di cavarsela in situazioni anche complesse, che la riduzione del beccheggio, che sull'Actros attuale, soprattutto con la cabina Magaspac, è percettibile: in questo caso la nuova ammortizzazione della cabina annulla del tutto i movimenti laterali e riduce di molto quelli orizzon-

tali, il che lo si avverte in maniera sensibile se si affrontano tratti accidentati.

Passando alla cabina, l'altezza interna che sfiora i due metri regala una buona abitabilità, rafforzata da tanti piccoli particolari come il tavolino celato nella parte destra del cruscotto e che può essere usato per mangiare a per appoggiare il proprio computer nei momenti di svago. In tutte le versioni i letti sono due, di buone dimensioni (con una

lunghezza di 2,2 m e una larghezza di 75 cm) e con materassi di cui sono stati completamente rivisti i materiali per incrementare il comfort, con l'utilizzo di schiuma a freddo a sette zone dello spessore di 110 mm, e in più un rivestimento imbottito e sottoposto a trattamento anallergico e antiodore; come ulteriore benefit è stata quindi aggiunta la possibilità di regolarne l'assetto per un massimo di 10° (per i particolari del lettino si può

Sono ben tredici i dispositivi adottati sul nuovo trattore

SICUREZZA PRIORITÀ ASSOLUTA

ULM - Per Mercedes-Benz la sicurezza ha sempre rappresentato una priorità assoluta, logico dunque che sul nuovo Actros questo concetto venisse amplificato ai massimi livelli. Il tutto a partire da due pacchetti Safety già disponibili. Il primo, definito Classic, comprende oltre all'airbag sul lato del guidatore, il sistema antibandamento e di mantenimento della distanza, con in più per la sola motrice la funzione antirollio, e soprattutto l'Active Brake Assist di seconda generazione. La versione Top del pacchetto aggiunge il Retarder secondario ad acqua sviluppato da Voith con potenza di 750 kW.

In totale sono tredici i dispositivi di sicurezza adottati sul nuovo trattore, a partire dal controllo di pressione dei pneumatici, che nel caso la pressione sia scesa sotto gli 0,7 bar, attiva un indicatore giallo e se la situazione peggiore in sequenza uno rosso e infine un segnale acustico. Inedita anche l'attivazione automatica delle quattro frecce nel caso si effettui una frenata particolarmente brusca, in funzione a partire da una velocità di 50 km/h. Così come nuova è la funzione Stop and Go, che si occupa di fermare e far ripartire il camion quando ci si trova in coda; se il tempo di arresto è inferiore ai due secondi l'operazione avviene in automatico, senza che l'autista debba intervenire sull'acceleratore. Il sensore di rilevamento del sedile occupato e il monitoraggio delle portiere garantisce che il sistema si attivi soltanto in presenza del conducente. La funzione Stop and Go è integrata nel Tempomat con regolazione della distanza.

Per muoversi su strade percorse anche da pedoni o ciclisti, o per districarsi in zone di carico e scarico affollate, è stato inserito sul retrovisore principale del lato passeggero la funzione di manovra, con cui premendo un tasto l'orientamento dello specchio si sposta di circa 10° verso l'esterno; a questo punto, la visione può essere regolata tramite un tasto basculante. La funzione si disattiva dopo 2 minuti o se si superano i 10 km/h.

Sono già disponibili sull'attuale versione dell'Actros, ma non per questo Stability Control Assist e Active Brake Assist 2 possono essere considerati meno importanti, soprattutto il secondo, che ora è in grado non soltanto di adeguare la velocità su quella del mezzo che precede ma anche di riconoscere eventuali ostacoli fermi, intervenendo nel caso di rischio di collisione con una frenata d'emergenza automatica che utilizza il 50 per cento della

massima potenza frenante.

Sempre in tema di freni, nuovo è il freno motore, che nella versione di serie ha una potenza di 300 kW mentre in quella per alte prestazioni raggiunge, a 2.300 giri/min, i 350 kW sulle versioni Euro 5 e i 400 kW su quelle Euro 6. Il funzionamento è regolabile tramite una leva a tre stadi, a cui se ne aggiungono due nel caso si acquisti anche il Retarder Voith, un sistema secondario che utilizza l'acqua invece del consueto olio.

Sono particolari già conosciuti ma che comunque meritano un cenno i sensori di pioggia e luce che attivano in automatico sia la fanaleria che i tergicristalli. Anche questa è tecnologia applicata alla sicurezza.



Fin nei minimi dettagli, il nuovo Mercedes-Benz Actros attira immediatamente le attenzioni grazie al riuscito equilibrio stilistico che ai pregi estetici unisce un elevato grado di funzionalità.

comunque scegliere tra una decina di versioni).

Da evidenziare anche l'efficacia dell'impianto di climatizzazione, che non funziona più tramite bocchette a getto diretto, spesso fastidiose, soprattutto quando si tratta di aria fredda, ma tramite un flusso che parte da sotto il cruscotto per avvolgere l'abitacolo, creando un piacevole microclima, anche grazie all'Air Quality System, che rileva la qualità dell'aria esterna e nel caso della presenza eccessiva di sostanze nocive passa alla funzione di ricircolo.

A questo si aggiunge un climatizzatore supplementare, che rispetto al passato può contare su di una programmazione, condotti d'aria insonorizzati e un indicatore dello stato di carica, oltre che su di un peso ridotto di 32 kg.

L'ALLESTIMENTO INTERNO È OFFERTO IN OPTIONAL SULLE TRE CABINE DI MAGGIORI DIMENSIONI

Comfort totale con SoloStar

Tutti i concetti già applicati, con più o meno successo, dai vari costruttori per rendere la cabina di guida un posto confortevole anche per la parte destinata al dopo lavoro, dovranno essere aggiornati in tutta fretta per evitare di apparire obsoleti di fronte alla soluzione adottata per il nuovo Actros.

ULM - Con il SoloStar, allestimento interno offerto come optional sulle tre cabine di maggiori dimensioni del nuovo Actros, si entra in una fase nuova. Tutti i concetti già applicati, con più o meno successo, dai vari costruttori per rendere la cabina di guida un posto confortevole anche per la parte destinata al dopo lavoro, dovranno essere aggiornati in tutta fretta per evitare di apparire obsoleti. Infatti, pur limitandosi a lavorare di fino, Mercedes-Benz è riuscita a creare una vera e propria zona relax, che non ha paragoni e che ben si adatta alle esigenze del camionista.

LA COMODITÀ FATTA POLTRONA

Il cambiamento principale riguarda il sedile del passeggero, che è stato sostituito da una poltrona di grandi dimensioni con uno schienale avvolgente, che consente di rilassarsi in modo adeguato, e che soprattutto è stata arretrata fino a toccare il retro della cabina, dando quindi modo di allungare comodamente le gambe. Questo permette di dividere ulteriormente all'interno dell'abitacolo del Nuovo Actros lo spazio dedicato al lavoro da quello per il tempo libero da trascorrere a bordo, che può essere sfruttato al meglio potendo contare su tutta una serie di utili aggiunte, come ad esempio un tavolo ripiegabile (che si aggiunge a quello di minori dimensioni inglobato nel cruscotto) su cui è possibile consumare i propri pasti, oppure compilare i documenti per il viaggio. Va poi considerato che questa poltrona, nonostante la forma inconsueta, è dotata di poggiatesta e cinture di sicurezza e quindi può essere utilizzata per un passeggero anche in marcia.



La soluzione SoloStar, che ben si adatta alle esigenze del camionista, è tanto innovativa che non potrà non raccogliere positivi riscontri nel panorama italiano, soprattutto da parte dei tanti padroncini, anche grazie a un prezzo accessibile, che supera di poco i 1.300 euro.

Ribalutando in avanti lo schienale si ricava spazio per un letto di dimensioni normali, che nel caso della cabina GigaSpace è abbinato a un letto superiore da 600 mm, che può essere ribaltato di 90° e appoggiato alla paratia posteriore. La soluzione SoloStar è tanto innovativa che crediamo avrà riscontri interessanti nel panorama italiano, soprattutto da parte dei tanti padroncini, anche grazie a un prezzo accessibile, che supera di poco i 1.300 euro.

Come già detto, l'allestimento SoloStar è riservato alle tre maggiori delle sette cabine at-

tualmente disponibili per il Nuovo Actros, la cui serie inizia con la versione Classic, con tetto di altezza standard, una larghezza di 2,30 m, il che la identifica come destinata a equipaggiare le versioni del Nuovo Actros destinate a sostituire l'attuale Axor, e un tunnel centrale alto 170 mm (come si può vedere dalla mascherina anteriore che mostra quattro listelli per le versioni con tunnel motore rialzato, cinque per quelle a fondo piatto), il che lascia un'altezza libera interna di 1,46 m sul tunnel motore e di 1,59 davanti al sedile del passeggero. La Clas-

sicSpace è disponibile anche con pavimento completamente piatto e quindi con altezza interna di 1,64 m.

Il passo successivo è rappresentato dalla versione larga 2,3 m della cabina StreamSpace, con tunnel motore rialzato, la cui altezza massima interna arriva fino a 1,84 m. In questo caso si tratta di una versione destinata al trasporto di linea su base regionale. La stessa versione della StreamSpace è disponibile anche con il fondo completamente piatto e quindi un'altezza interna di 1,97 m. Che rimane uguale per la StreamSpace larga 2,5 m, che probabilmente rappresenterà il modello preferito dalle flotte, non soltanto per ragioni di costi (tra questa e il modello successivo ci sono 1.800 euro di differenza) ma anche perché si tratta di quella che garantisce i migliori risultati in fatto di consumi, con un risparmio del 2 per cento rispetto

alla versione larga 2,3 m, dello 0,5 per cento rispetto alla BigSpace e dell'1 per cento nei confronti della GigaSpace, ciò per questioni di aerodinamica, di flussi dell'aria che si armonizzano meglio con la linea filante e il tetto non troppo rialzato di questa configurazione.

Abbiamo detto BigSpace, che è in effetti il modello successivo nella scala delle dimensioni, esclusivamente a fondo piatto, con un'altezza interna di 1,99 m, la prima della serie a presentare un rigonfiamento del tetto sopra il parabrezza che serve a ospitare una serie di utili vani portaoggetti. Che sono naturalmente di maggiori dimensioni nel caso della GigaSpace, la più ampia della gamma, molto più capiente della MegaSpace in uso sulla versione attuale dell'Actros, che ha un'altezza interna che arriva fino a 2,13 m e quindi garantisce uno spazio vitale tra i maggiori

nel mondo dei camion europei.

Per tutte le cabine con tunnel motore rialzato le sospensioni sono a cuscinetti in gomma ammortizzati, con sulla parte posteriore montanti telescopici. Sono invece optional le sospensioni Comfort in acciaio, di serie sulle versioni a fondo piatto, che fanno uso di quattro molle elicoidali in grado di assorbire le sollecitazioni di un fondo stradale sconnesso, generando 1,8 oscillazioni al secondo. Per chi volesse un maggior livello di assorbimento sono proposte come optional su tutte le versioni le sospensioni Comfort pneumatiche con quattro soffiati, in grado in pratica di azzerare le oscillazioni durante la marcia.

OGNI OGGETTO AL SUO POSTO

Molto curate la disposizione e la capienza dei vani portaoggetti nella parte superiore delle cabine, che nella GigaSpace raggiungono un totale di 332 litri ma anche nella StreamSpace con larghezza di 2,3 m raggiungono i 173 litri. In tutte le versioni la configurazione degli scomparti è asimmetrica, con quelli sul lato passeggero meno profondi rispetto a quelli posizionati sulla sinistra, per consentire una maggior libertà di movimento nella zona relax. In un'ottica di armonizzazione degli spazi, sotto la cuccetta inferiore sono stati ricavati nelle versioni a fondo piatto due cassetti estraibili da 69 litri ciascuno, con un frigorifero da 36 litri che può essere inserito in uno dei due. Ai classici vani si aggiungono due scomparti laterali accessibili sia dall'interno che dall'esterno, che nelle versioni a fondo piatto hanno una capacità di 420 litri e di 325 su quelle con tunnel motore rialzato. In totale nella GigaSpace i vani di stivaggio chiusi hanno una capacità di ben 975 litri, a cui si aggiungono una vasta serie di spazi di servizio, come lo scomparto integrato nella portiera in cui è collocato un portabottiglie, fino alla superficie piatta che si trova nella parte centrale del supporto della plancia.

Diverse versioni personalizzabili a piacimento

SEDILI PREMIUM PER TUTTI

ULM - Anche per quel che riguarda i sedili Mercedes-Benz non ha risparmiato le energie, proponendone tutta una serie di versioni, ulteriormente personalizzabili utilizzando diversi modelli di tessuto, comprese soluzioni in velluto, in pelle o in pelle ecologica. In comune tutti hanno dimensioni maggiori di quelli presenti sull'Actros attuale, con una larghezza che adesso arriva a 540 mm e una regolazione longitudinale che raggiunge i 250 mm con il letto rialzato.

L'equipaggiamento standard è rappresentato dal sedile a sospensione pneumatica standard, con funzione di adattamento automatico al peso del guidatore, regolazione dell'ammortizzazione verticale e adattamento del profilo laterale.

Ancora più comodo il sedile a sospensione pneumatica Comfort, che propone tutta una serie di regolazioni aggiuntive, da quella all'altezza delle spalle a quella del supporto lombare, dal riscaldamento a regolazione elettronica allo schienale frazionato.

Al top della gamma sedili sta la versione climatizzata, che può essere equipaggiata con utili aggiunte, come i braccioli imbottiti, il sostegno del collo e la ventilazione attiva. In più dall'apri-



le del prossimo anno sarà disponibile una esclusiva funzione massaggio, attivabile direttamente dal conducente. A provvedere saranno sette cuscinetti d'aria sovrapposti, integrati nello schienale, che funzionano come una sorta di onda che scorre dal basso verso l'alto rilassando la muscolatura.



Il tempo libero da trascorrere a bordo del nuovo Actros può essere sfruttato al meglio potendo contare su una serie di utili elementi come il tavolo ripiegabile e quello inglobato nel cruscotto.

Alte prestazioni. Bassi consumi.

Il nuovo Actros. Una nuova dimensione della redditività.

Riduzione dei consumi fino al 6% in Euro V e fino al 3% in Euro VI: grazie a numerose innovazioni tecniche il nuovo Actros permette di risparmiare sui costi di gestione ad ogni km di percorso. E con il FleetBoard[®], ora di serie, potete ridurre ulteriormente i consumi anche del 10%. Il risultato: una soluzione completa per una redditività straordinaria. Ora presso il vostro Concessionario di fiducia Mercedes-Benz e all'indirizzo www.mercedes-benz.it/truck

MULTI-FUEL EFFICIENCY
POWER

Un marchio della Daimler AG



125!anni di innovazione



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

VOLVO TRUCKS / FH16 NELLA VERSIONE DA 750 CV PER I TRASPORTI PIÙ IMPEGNATIVI

Fabio Basilico

GÖTEBORG - Settecento cavalli non bastano. Volvo Trucks sposta l'asticina più in alto e raggiunge un nuovo record proponendo l'FH16 nella versione da 750 cv e 3.550 Nm di coppia massima per gestire i tipi di trasporto più impegnativi. Quando questo bolide arriverà sul mercato, il costruttore svedese festeggerà proprio il 25esimo anniversario del motore da 16 litri. La scadenza è fissata per il 2012. Era infatti il 1987 quando venne introdotto il Volvo FH16, dotato del primo motore in assoluto da 16 litri di Volvo, con potenza di 470 cv. Da allora, di strada ne è stata fatta dal momento che le esigenze del mercato hanno spinto lo sviluppo verso veicoli sempre più potenti.

COMBINAZIONE
SENZA COMPROMESSI

“Con il Volvo FH16 750 siamo in grado di offrire ai nostri clienti un veicolo con prestazioni di massimo livello, una buona efficienza nei consumi ed emissioni estremamente ridotte - ha dichiarato Staffan Jufors, Presidente e Ceo di Volvo Trucks - Si tratta di una combinazione senza compromessi per le operazioni di trasporto più complesse e pesanti”.

Il nuovo motore da 750 cavalli si basa sulla stessa tecnologia dell'attuale propulsore Volvo da 16 litri e 700 cv, con architettura a sei cilindri in

Potenza svedese



“

Il nuovo esuberante propulsore da 750 cavalli si basa sulla stessa tecnologia dell'attuale 16 litri 700 cv Volvo, con architettura a sei cilindri in linea, albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro e iniettori pompa. È stato ottimizzato per ottenere potenza e coppia maggiori, ma il consumo di carburante resta invariato.

VOLVO TRUCKS / L'AMMIRAGLIA DI CASA AL CENTRO DELLE PIÙ GRANDI INNOVAZIONI

AMBIZIONI A NON FINIRE PER L'FH16

Un veicolo di indubbia qualità, efficiente nelle operazioni di trasporto più lunghe e complesse con potenza, comfort, sicurezza, guidabilità e durata garantiti. Il diesel a iniezione diretta D16G offre coppia e potenza di tutto rispetto e sancisce la supremazia di FH16 nel settore del trasporto pesante. Il propulsore da 16,1 litri è declinato nelle potenze di 540, 600, 700 e ora anche 750 cv, con coppie massime rispettivamente di 2.650, 2.800, 3.150 e 3.550 Nm.

GÖTEBORG - È il fiore all'occhiello della gamma Volvo Trucks. Dietro al motto “grandi carichi a velocità elevata” c'è l'FH16, un veicolo di indubbia qualità, efficiente nelle operazioni di trasporto più lunghe e complesse con potenza, comfort, sicurezza, guidabilità e durata garantiti. Il diesel a iniezione diretta D16G offre coppia e potenza di tutto rispetto e sancisce la supremazia di FH16 nel settore del trasporto pesante. Il propulsore da 16,1 litri è declinato nelle potenze di 540, 600, 700 e ora anche 750 cv, con coppie massime rispettivamente di 2.650, 2.800, 3.150 e 3.550 Nm. Com'è tradizione di Volvo, il D16G è dotato di turbocompressore e intercooler.

Autotelaio o trattore, FH16 propone tre alternative di cabina. La cabina lunga garantisce il massimo comfort per il pernottamento di una o due persone e offre un ampio spazio per riporre oggetti. La plancia leggermente ricurva consente al conducente di raggiungere comodamente tutti i comandi e nella parte centrale è collocato il rinnovato quadro strumenti combinato con un ampio display in bianco e nero. Sono disponibili numerosi pacchetti di allestimento cabina che contengono equipaggiamenti aggiuntivi, come il letto reclinabile, i sistemi di sicurezza attivi Volvo e le funzioni di fascia alta per lo stereo. La cabina Globetrotter si caratterizza innanzitutto per l'abbondante altezza che offre molto spazio per i bagagli e rende più facile il movimento all'interno della cabina, consentendo a due persone di dormire comodamente. La cabina Globetrotter XL offre altezza, spazio e comfort ancora maggiori. L'ambiente di lavoro dell'FH16 è un concentrato di comodità, funzionalità ed ergonomia. I diversi pacchetti di allestimento cabina a disposizione riguardano diverse aree d'interesse dell'autista. Per la guida, funzioni quali il climatizzatore a controllo elettronico ECC e il quadro strumenti completo rendono l'abitacolo più comodo e sicuro. La protezione personale è garantita da elevati standard di sicurezza per il conducente durante la guida e il riposo. Un sensore pioggia per le spazzole tergicristalli e le luci angolari statiche offrono una maggiore visibilità anche in caso di pioggia e oscurità. Il pacchetto sicurezza preventiva riduce al minimo il rischio di incidenti stradali: contiene diversi sistemi di supporto alla guida, come il Lane Changing Support (LCS, Supporto di cambio della corsia) e l'Adaptive Cruise Control (ACC,



La produzione degli FH16 più potenti destinati al mercato europeo inizierà nel 2012. Oltre alle versioni da 700 e 750 cavalli, il 16 litri firmato Volvo Trucks è disponibile con potenze da 500 cv e 600 cv. Il diesel D16G sancisce la supremazia di FH16 nel trasporto pesante.



Per molti clienti dell'FH16 l'attenzione si concentra sul trasporto del maggior numero di tonnellate possibili nell'arco di tempo più breve. L'FH16 750 risponde pienamente a queste necessità, essendo stato progettato per trasporti pesanti e missioni da elevata velocità media.

linea, albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro e iniettori pompa. È stato ottimizzato per ottenere potenza e coppia maggiori, ma il consumo di carburante resta invariato. Un grande risultato, dunque, quello ottenuto dai tecnici della Casa di Göteborg. L'unità da 750 cv è disponibile in due versioni, una per lo standard Euro 5 e l'altra per lo standard EEV (Enhanced Environmental-friendly Vehicle), che offre emissioni di particolato e fumi ancora inferiori.

NON MANCA L'I-SHIFT

Il cambio automatizzato I-Shift di Volvo è disponibile di serie ed è stato modificato per la gestione dell'elevata coppia del motore. La gamma di assali posteriori comprende assali per combinazioni fino a 250 tonnellate. Per trasporti a lungo raggio veloci, l'assale a semplice riduzione RS1360 di recente introduzione rappresenta un'alternativa efficiente dal punto di vista dei consumi.

Il nuovo 750 eroga 2.800 Nm di coppia a 900 giri/minuto; in seguito, la curva di coppia sale nettamente raggiungendo il livello di picco di 3.550 Nm tra 1.050 e 1.400 giri/minuto. Questo consente di mantenere una velocità elevata anche sulle salite più ripide, gestendo in maniera efficiente il trasporto in condizioni difficili.

“Quando si parte per il trasporto di un carico pesante, più potenza si ha a disposizione a bassi regimi, minore è lo sforzo del motore e maggiore è l'efficienza nei consumi. A sua vol-

ta, ciò comporta una guidabilità straordinaria - ha spiegato Hayder Wokil, product manager di Volvo Trucks - Il Volvo FH16 750 è progettato per trasporti molto pesanti e per incarichi che richiedono un'elevata velocità media su strade impegnative o molto impegnative. Per gran parte dei clienti dell'FH16, l'attenzione si concentra sul trasporto del maggior numero di tonnellate possibili nell'arco di tempo più breve. Comunque, molti clienti hanno anche l'esigenza di trasportare rapidamente merci di grande valore e prodotti freschi per lunghe distanze con una topografia molto varia e con consegne puntuali”. A tutto questo risponde prontamente l'FH16 750.

Da tempo, la tendenza in atto nel mondo dei trasporti è quella di gestire movimentazioni sempre più pesanti con conseguente esigenza di veicoli più potenti. A partire dall'introduzione del Volvo F16 nel 1987 e della prima generazione di motori da 16 litri con 470 cv, i livelli di potenza sono aumentati man mano, seguendo il ritmo del mercato e delle esigenze dei clienti. Nel 1993, la potenza raggiunge i 520 cv, dieci anni dopo arrivò un motore completamente nuovo da 610 cv. Nel 2009, Volvo è stato il primo produttore a raggiungere i 700 cv e ora è giunto il momento per il passo successivo: il Volvo FH16 da 750 cv. La produzione dei primi veicoli Volvo FH16 più potenti destinati al mercato europeo prenderà il via all'inizio del 2012. Oltre alle versioni da 700 e 750 cv, il motore Volvo da 16 litri è disponibile con potenze da 540 e 600 cavalli.

Controllo di velocità adattivo).

Tra le tipologie di incidenti più comuni ci sono il rovesciamento del veicolo o la collisione frontale. Quando la cabina viene colpita da un oggetto esterno, la sua funzione primaria è trasferire all'indietro l'energia, in modo da mantenere uno spazio di sopravvivenza sufficiente all'interno dell'abitacolo. Volvo Trucks effettua test in sequenza completi e approfonditi sulle proprie cabine, tra cui il test con pendolo frontale. Tutte le cabine a disposizione dell'FH16 e degli altri modelli Volvo Trucks soddisfano lo standard svedese di resistenza, il più rigoroso a livello mondiale. Quando si verifica un incidente, si sprigionano forze estremamente elevate. In tutte le cabine, il volante e il cruscotto consentono l'assorbimento dell'energia, così come le finiture all'altezza del ginocchio. Inoltre, tutti i tessuti della tappezzeria sono in materiale ignifugo. Gli accessori interni, come il frigorifero e la macchina per il caffè, sono progettati in modo da essere fissati saldamente alla struttura della cabina, mantenendo così la propria posizione in caso di scontro o frenate d'emergenza.

Per quanto riguarda il telaio, il sistema di sospensioni pneumatiche a controllo elettronico ECS (Electronically Controlled Suspension) garantisce al conducente un comfort elevato e la protezione del carico. Il sistema si regola automaticamente per consentire al veicolo di mantenere un'altezza costante e di compensare la distribuzione disomogenea del carico. Il controllo manuale permette di regolare con facilità l'altezza della piattaforma di carico in base a quella della banchina di carico. È possibile inoltre pre-programmare il sistema con una serie di altezze alternative della banchina di carico. ECS è disponibile in due versioni: sospensioni pneumatiche integrali per tutte le ruote del veicolo o sospensioni pneumatiche posteriori.

Volvo FH16 può essere equipaggiato con sospensioni a balestra di tipo parabolico o tradizionale. Le sospensioni a balestra tradizionali vengono utilizzate su mezzi da cantiere poiché assicurano una buona stabilità in presenza di elevati pesi sugli assali. Le sospensioni a balestra di tipo parabolico sono impiegate principalmente per le sospensioni dell'assale anteriore e possono essere combinate con sospensioni posteriori di tipo pneumatico, parabolico o tradizionale.

I freni dell'FH16 sono un complesso di soluzioni tecnologiche all'avanguardia: sistema frenante elettronico (Electronic Brake System, EBS) azionato ad aria compressa, di serie con sospensioni pneumatiche; frenata antipanic che riduce lo spazio d'arresto; distribuzione automatica della forza frenante tra trattore e rimorchio; dischi dei freni con montaggio flessibile per una maggiore durata; programma elettronico di stabilità disponibile per trazioni 4x2, 6x2 e 6x4 e per autotelai 6x2; regolatore della pressione gas di scarico disponibile come freno motore; rallentatore abbinato con VEB+ con effetto frenante di circa 865 kW. Con il freno motore VEB+ brevettato da Volvo, è possibile ottenere una potenza frenante elevata e uniforme senza alcuna variazione. Poiché il VEB+ copre l'intervallo giri completo del motore, si può gestire la maggior parte delle esigenze di frenata del veicolo con il freno motore. Il rallentatore compatto Volvo è un rallentatore di tipo idraulico montato sul cambio, in grado di integrare efficacemente il sistema frenante di serie del veicolo. È compatibile con quasi tutti i cambi manuali e con il

cambio I-Shift. Poiché il rallentatore è collegato all'albero di trasmissione, l'effetto frenante è impiegato anche durante i cambi di marcia, così da offrire, insieme all'ultima generazione di I-Shift, una potenza frenante estremamente elevata.

Il controllo integrato dei freni di servizio e ausiliari, freno motore a gas di scarico (EPG), freno motore Volvo VEB+ e rallentatore, ottimizza la sicurezza e la produttività. La potenza dei freni ausiliari consente di aumentare la velocità media su terreni con forti dislivelli, senza pregiudicare la sicurezza stradale. Inoltre, funzioni quali la frenata combinata garantiscono l'applicazione del sistema frenante corretto in ogni situazione.

Volvo FH16 è progettato in modo da adattarsi a qualsiasi tipo di attività di trasporto. Il telaio è disponibile in varie altezze, con diversi tipi di sistema di sospensioni, di frenata e di equipaggiamento periferico.

Un potente veicolo destinato a lunghe distanze come il Volvo FH16 richiede una trasmissione adeguata, comoda per il conducente ed efficiente nei consumi di carburante su distanze lunghe a velocità sostenute. Il cambio automatico I-Shift offre un elevato livello di guidabilità per trasporti pari e superiori alle 80 tonnellate. I software disponibili sono stati ulteriormente migliorati per il nuovo cambio I-Shift. Sono stati aggiunti nuovi pacchetti ottimizzati per impieghi cantieristici e la logica di cambio marcia è stata appositamente sviluppata per rispondere a condizioni di impiego sempre più specifiche. I cambi manuali sono disponibili in numerose versioni, in modo da soddisfare esigenze diverse e adattarsi a motori di varie dimensioni.



Staffan Jufors, Presidente e Ceo di Volvo Trucks



RENAULT TRUCKS MAGNUM 520.18 T

In attesa del debutto della nuova gamma pesante di Renault Trucks, il Magnum continua ad affermare sul mercato il suo ruolo di ammiraglia con tutti i giusti attributi in tema di prestazioni, consumi contenuti e soprattutto di qualità della vita a bordo. Ecco i risultati del nostro più recente test.

Lino Sinari

ARLUNO - Pare ormai certo che la nuova produzione Renault Trucks non comprenderà la versione aggiornata del Magnum, che verrà quindi mandato in pensione dopo una lunga e onorata carriera. Il che ci dispiace e di sicuro sarà altrettanto per i molti appassionati di questo modello inconsueto (in Italia particolarmente apprezzato), tanto particolare che nessuno dei concorrenti se l'è sentita di percorrerne la stessa strada evolutiva. Detto questo, oggi il Magnum è ancora fieramente in listino e continua a vendere con regolarità, ciò anche grazie alla lungimiranza dei tecnici francesi, che non hanno mai mancato di dotarlo delle tecnologie riservate al Premium oggi il vero best seller della Casa.

ESEMPIO DI PARSIMONIA

Questo è successo anche con la funzione Optiroll, abbinata al cambio automatizzato Optidriver+, che già i



UN GIGANTE CHE CONSUMA POCO

lettori de Il Mondo dei Trasporti hanno vista applicata sul Premium in versione Optifuel, e che dovrebbe essere in grado di ridurre i consumi dell'1 per cento. La possibilità di testarne le differenti applicazioni tra i due modelli aggiunge interesse a questa prova, che vede come protagonista un Magnum nella versione da 520 cv che potrebbe sembrare perdente,

sotto il profilo dei consumi, rispetto al Premium campione di economia, invece vi anticipiamo che non è così: certo, in autostrada vince il Premium ma con un distacco piuttosto esiguo, mentre quando le cose si fanno difficili il Magnum addirittura supera (sempre di poco) il concorrente/compagno d'armi. Protagonista del confronto il nostro consueto percorso e

cioè l'A4, che se pure non presenta una lunga serie di salite e discese, permette di sfruttare comunque parecchio l'Optiroll, con in più la provinciale che porta da Carisio a Biella e da Biella a Santhià, segnata da rotonde e strettoie dove naturalmente l'Optiroll non serve granché e dove comunque il Magnum ha fatto segnare risultati particolarmente brillanti.

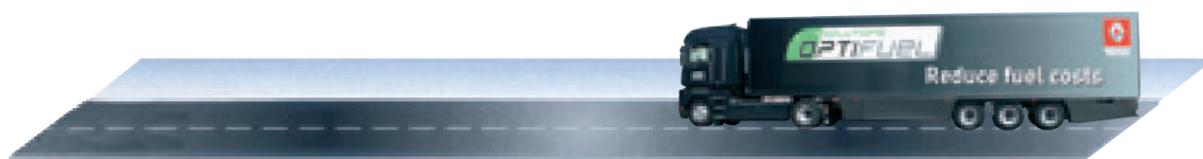
A questo punto serve una digressione per illustrare nel dettaglio la funzione Optiroll, che può essere acquistata su tutti i modelli dotati di cambio automatizzato a poco più di mille e cento euro. Va utilizzata in accoppiata con il Cruise Control e in pratica nel caso di discese anche appena accentuate sblocca il relè del cambio, in modo che il regime di giri del motore

scenda al minimo e che il Magnum sfrutti l'inerzia garantita dalle 40 t di peso complessivo a pieno carico per percorrere lunghi tratti di autostrada (ma questo dipende da quanto è impegnativa la discesa), senza consumare altro carburante che quello che serve per tenere acceso il motore. Quando l'inerzia non è più sufficiente la funzione si sblocca in automatico, il che può anche essere deciso in autonomia dall'autista agendo sul pedale dell'acceleratore o su quello del freno.

Per garantire un buon funzionamento dell'Optiroll bi-

sogna stare molto attenti alla regolazione, che può essere effettuata direttamente dall'autista. Questi deve tenere conto di due fattori: il motore torna a lavorare quando si scende di 3 km sotto la velocità impostata e l'Optiroll attiva in automatico il Retarder di Voith quando la velocità con i mozzoni liberi supera di 7 km quella impostata. La soluzione consigliata dagli esperti tester Renault Trucks è di settare il dispositivo sugli 85 km/h, il che vuol dire che a 82 km/h, il motore riprende ancora senza sforzi eccessivi, mentre a 92 km/h entra in

Sul tratto A4 Arluno - Carisio

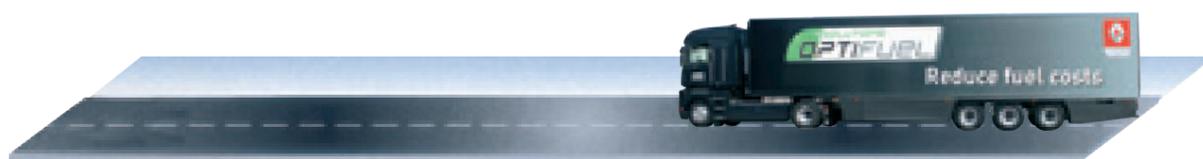


Km 57,4

Litri 14,5

Media 3,95 km/l

Sul tratto S.S. 230/S.S. 143 Crocicchio - Biella - Santhià

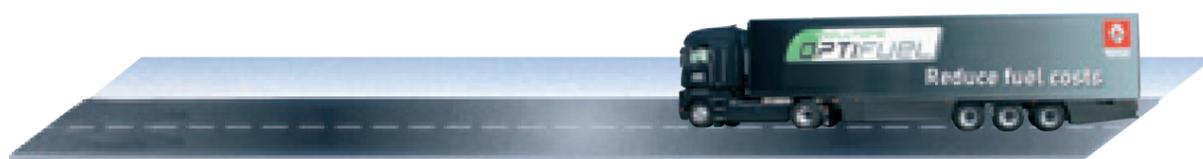


Km 42,8

Litri 16,6

Media 2,5 km/l

Sul tratto Autostrada A4 Santhià - Arluno



Km 67,2

Litri 14,9

Media 4,5 km/l



La funzione Optiroll può essere acquistata su tutti i modelli Magnum dotati di cambio automatizzato a poco più di 1.100 euro.

Il Renault Trucks DXi 13 da 520 cavalli

UNA PIACEVOLE SORPRESA

ARLUNO - Con il Dxi 13 Renault Trucks ha superato il traguardo dei 500 cv, considerato un limite invalicabile dal costruttore, che più che sulla rincorsa alle potenze ha sempre puntato di più all'efficienza energetica. Nel caso del Magnum comunque il ricorso alla versione più performante dei sei cilindri francese pare giustificata e in effetti andando a esaminare nel dettaglio le performance relative ai consumi possiamo evidenziare come il Magnum 520 sulla provinciale che porta a Biella, punteggiata di rotonde e con un livello di salita costante, ha saputo fare meglio anche del Premium Optifuel, che pure è un campione per quanto attiene ai consumi. Dimostrazione ulteriore, onde ve ne fosse ancora bisogno, che la cavalleria in qualche occasione serve non soltanto a soddisfare l'ego di chi guida.

Per il resto il sei cilindri, in regola con la normativa EEV, propone un'iniezione elettronica ad alta pressione, che agisce tramite iniettori pompa di seconda generazione a doppio circuito, abbinata a un turbocompressore con valvola Wastegate, il che gli consente di sviluppare una potenza importante pur sempre strizzando l'occhio ai consumi, il che è diventato una vera e propria priorità per Renault Trucks e che ha spinto il costruttore a lavorare molto per adattare potenza e coppia in modo da limitare allo stretto necessario i cambi di marcia. Altro vantaggio garantito, questa volta dalla struttura, che comprende un monoblocco irrigidito, una testata monoblocco, oltre a coppa dell'olio e copri testata irrobustiti, è il comfort acustico garantito all'interno, con una rumorosità che non supera mai gli 80 dB.



Da sempre vista con ammirazione dai trasportatori per gli alti valori di comfort garantiti, la cabina del Magnum è un punto di riferimento del settore. Tutto è pensato per rendere più facile la vita all'autista.

azione il freno motore, evitando che si vada fuori dai limiti.

IL MIGLIOR COMPROMESSO

Sempre come sul Premium Optifuel, invece di un normale Cruise Control su questo Magnum è stato montato il Soft Cruise +, che a differenza del modello standard agisce tenendo conto dei giri del motore, adeguandoli alla velocità e cercando il miglior compromesso tra la coppia e il rendimento. Sempre con lo stesso intento è possibile con questa configurazione escludere la funzione Power, che modifica i rapporti del cambio per ottenere più "grinta" ma al prezzo di un incremento dei consumi.

Tra le altre aggiunte inte-

ressanti al Magnum l'Ebs in versione Full cioè con Esp integrato il che porta un bel po' avanti il concetto di sicurezza.

Detto dei consumi, qualche parola va comunque riservata alla cabina del Magnum, da sempre vista con ammirazione dagli autisti per gli alti valori di comfort garantiti. Anche oggi che pure sono sul mercato modelli ancora più grandi, i 2.085 mm di altezza interna, con il pavimento completamente piatto, permettono di vivere comodamente all'interno del mezzo, dotato di tutto il necessario, da un pratico tavolino su cui consumare i pasti a un ampio box frigo, da tutta una serie di vani in cui trovano posto gli oggetti personali a una cuccetta ideale non soltanto per le dimensioni ma

anche per la struttura del materasso, simile, o forse anche migliore, di quello che potete trovare a casa.

Scendendo nel dettaglio del test, come già accennato, su strade strette e trafficate il gigante Magnum si è permesso di sbeffeggiare tutti i rivali, mettendo in mostra un'agilità sorprendente e sfruttando nel modo più consono i 520 cv a disposizione ha saputo attestarsi sui 25 litri per 100 km. Merito anche dell'Optidriver +, automatizzato di ormai lunga militanza, che non richiede praticamente mai di ricorrere alla modalità manuale, gestendo perfettamente i vari cambi di marcia, con il plus di poter essere utilizzato facilmente anche da autisti di non acclarata esperienza.

La carta d'identità



Cognome - Renault Trucks

Nome - Magnum 520.18 T

Configurazione - Trattore.

Cabina - Magnum.

Motore - DXi 13 Carburante: gasolio. Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: iniezione ad alta pressione, iniettori pompa di 2° generazione, turbocompressore con intercooler e valvola Wastegate allo scarico, convertitore catalitico SCR, filtro antiparticolato. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 12.800 cc. Potenza max CE: 390 kW/520 cv a 1.900 giri/min. Coppia max CE: 2.601 Nm da 1.050 a 1.431 giri/min.

Cambio - Automatizzato Optidriver + a 12 marce e 3 retromarce.

Pneumatici - 315/80 R 22,5.

Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori telescopici idraulici e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a due cuscini d'aria con ammortizzatori e barra stabilizzatrice.

Freni - A disco, con EBS, AFU, Drag Torque Control, APM, ABS, ASR, Hill Start, ESP, rallentatore Optibrake +, Retarder Voith V115.

Dimensioni - Passo 4.120 mm.

Pesi - MTT 18 t, tara trattore 7.884 kg, peso max ammesso asse anteriore 7.100 kg, peso max ammesso assi posteriori 11.500 kg.

Dotazioni - Pack Optiroll.

Serbatoio carburante - 510 l (AdBlue 60 litri).



All'interno del Magnum c'è tutto il necessario per svolgere al meglio il proprio lavoro. Numerosi sono i vani portaoggetti.

I concorrenti



Daf XF 105 FT Super Space Cab

Motore: 6 cilindri in linea, 12.900 cc, potenza 375 kW/510 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.500 Nm da 1.000 a 1.410 giri/min.



Iveco Stralis AS440S50 T/P

Motore: 6 cilindri in linea, 12.880 cc, potenza 368 kW/500 cv a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.300 Nm da 1.000 a 1.525 giri/min.



Man TGX 18.540 BLS

Motore: 6 cilindri in linea, 12.419 cc, potenza 397 kW/540 cv a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.500 Nm da 1.050 a 1.350 giri/min.



Mercedes-Benz Actros 1851 LS

Motore: 8 cilindri a V, 15.928 cc, potenza 375 kW/510 cv a 1.800 giri/min, coppia Max CE 2.400 Nm a 1.080 giri/min.



Scania LA MNA R560

Motore: 8 cilindri a V, 15.600 cc, potenza 368 kW/500 cv a 1.800 giri/min, coppia Max CE 2.500 Nm da 1.100 a 1.350 giri/min.



Volvo Trucks FH

Motore: 6 cilindri in linea, 12.800 cc, potenza 368 kW/500 cv da 1.400 a 1.900 giri/min, coppia Max CE 2.500 Nm da 1.050 a 1.400 giri/min.

RENAULT TRUCKS / UNO SGUARDO NEL FUTURO DELLA GAMMA DA DISTRIBUZIONE

Sfida al traffico urbano

“

Oltre a tutta una serie di alimentazioni alternative, il costruttore francese ha presentato applicazioni per facilitare il lavoro degli autisti e la propria partecipazione a innovativi progetti europei per snellire le consegne in città.



Mauro Zola

LIONE - La nuova sfida che Renault Trucks ha deciso di affrontare riguarda la distribuzione urbana delle merci. Dopo aver lavorato con cura nel ridurre i consumi sul lungo raggio, ottenendo risultati incredibili con

il progetto Optifuel, il costruttore francese punta a riequilibrare il rapporto tra camion e abitanti delle grandi città, in cui nei Paesi occidentali risiede ormai più del 50 per cento della popolazione. Un risultato che può essere raggiunto soltanto abbassando il livello delle emissioni e anche quello, molto spesso

trascurato, dell'inquinamento acustico. Un obiettivo ambizioso, oltre che forse più impellente rispetto alla corsa all'Euro 6, che il marchio conta di raggiungere con i veicoli della gamma Clean Tech, in cui Renault Trucks ha testato tutta la gamma delle soluzioni attualmente praticabili, dal tutto elet-

trico con il Maxity, all'alimentazione a metano per il Premium Distribuzione, fino alla sofisticata soluzione ibrida adottata sempre dal Premium.

L'ingresso sul mercato di questo modelli, che sono attualmente già in test in diverse parti d'Europa, rivoluzionerà non soltanto la componente tecnica

del catalogo Renault Trucks, ma anche gli accordi commerciali andranno totalmente rivisti, dato che per diverse ragioni (un esempio per tutti la sostituzione con relativo smaltimento delle batterie per gli elettrici) questi modelli non verranno venduti ma piuttosto noleggiati a lungo termine, o attraverso

forme di leasing evoluto.

Preso atto che però nessuna evoluzione tecnica è in grado di risolvere uno dei maggiori problemi dei centri urbani e cioè il sovraffollamento con relativi intasamenti, il costruttore transalpino ha deciso di investire su progetti a largo respiro come il Freilot, promosso dall'Unione

Premium Distribuzione con alimentazione ibrida

IL PIÙ SOFISTICATO

LIONE - Un venti per cento in meno di consumi e quindi anche di emissioni. È quanto offre la soluzione ibrida sviluppata da Renault Trucks, che comprende l'abbinamento in parallelo di un motore termico, il DXi 7, e di uno elettrico, che forniscono energia alla trazione sia singolarmente che insieme. In più, l'energia cinetica che si sviluppa in frenata o in decelerazione e che di consueto va sprecata viene recuperata e usata per ricaricare le batterie di trazione. Come abbiamo potuto constatare sul modello in prova, la guida di un ibrido richiede un periodo, pur se breve, di adattamento; infatti, quando ci si ferma, la funzione Idle Shutdown blocca il funzionamento del motore termico per tutto il tempo

della sosta. Al momento di ripartire entra in funzione il motore elettrico, che muove il veicolo, nonostante il peso e le dimensioni, fino a quando si raggiunge una velocità di 20 km/h, a quel punto riprende il comando il motore termico per quella parte del viaggio in cui i consumi sono minori. A questo si aggiunge una rumorosità decisamente bassa, che in modalità elettrica si ferma ai 72 dB.

Come per la versione a metano il Premium ibrido ha come mission d'elezione la raccolta rifiuti e più in generale tutti i compiti che devono essere svolti in città nelle ore notturne o nelle prime ore del mattino e che sono tanto contestati da chi abita in città.



La carta d'identità

Cognome - Renault Trucks
Nome - Premium Distribution Hybrys Tech
Configurazione - Cabinato.
Cabina - Short Cab.
Motore - DXi 7 Carburante: gasolio/elettrico. Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: ibrida parallela. Motore diesel con iniezione Common rail. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 7.150 cc. Potenza max CE: 242 kW/340 cv a 1.900 giri/min (motore elettrico 70 kW). Coppia max CE: 1.153 Nm da 1.050 giri/min (motore elettrico 400 Nm).
Cambio - Automatizzato Optidriver + a 12 marce e 3 retromarce.
Pneumatici - 315/60 R 22.5.
Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori telescopici idraulici e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a controllo elettronico con due cuscini d'aria con ammortizzatori e barra stabilizzatrice.
Freni - A disco, con APM, ABS, rallentatore Optibrake.
Dimensioni - Passo 4.100 mm.
Serbatoio carburante - 255 litri (AdBlue 20 litri), pacchetto batterie High Power Density.

Premium Distribuzione con

IL PIÙ



LIONE - È un motore Cummins la base su cui Renault Trucks ha costruito il proprio Premium Distribuzione alimentato a metano, uno dei carburanti alternativi il cui utilizzo è già pratica consolidata. E in effetti nel corso della nostra prova il comportamento del Premium, il cui motore sviluppa 300 cv, è praticamente identico a quello della versione a gasolio. Se una differenza percepibile c'è riguarda la minor rumorosità, che se non è poi così evidente nel mezzo del traffico di Lione nel corso di un giorno ferialo, fa la differenza quando si opera di notte in un centro cittadino e si vogliono disturbare il meno possibile gli abitanti.

Per la filiale italiana del marchio transalpino il futuro comprende anche una collaborazione più stretta con le aziende municipalizzate

“UN CONTRIBUTO PER SOSTITUIRE I MEZZI OBSOLETI”

LIONE - Per capire quali saranno le applicazioni in Italia delle nuove tecnologie che Renault Trucks sta sperimentando in tema di distribuzione urbana abbiamo sentito Roberto Sterza, responsabile marketing della filiale italiana.

“Da una parte stiamo lavorando sull'esistente - spiega il manager - ovvero sulla gamma Midlum, abbiamo dal punto di vista commerciale appena lanciato una campagna che prevede un leasing e un contributo alla rottamazione di veicoli Euro 0, 1 e 2, confermandoci in questo modo come Casa attenta alle problematiche ambientali, cercando di sostituirci a chi dovrebbe provvedere alla rottamazione e quindi alla sostituzione del parco circolante. Voglio ricordare che stiamo parlando di veicoli che viaggiano nei centri abitati e hanno quindi un impatto notevole sulle emissioni di CO2 e particolato. Dal punto di vista futuro stiamo predisponendo un programma articolato, che prevede da una parte una line up di veicoli mossi da energie alternative, dall'elettrico all'ibrido, mentre dall'altra ci stiamo preoccupando, con dei progetti a livello europeo, di migliorare le attività di distribuzione agendo direttamente sulle infrastrutture e facendo interagire con queste i nostri veicoli, in modo da far diminuire il traffico e in particolare sfruttando i momenti in cui questo è minore”.

Di tutti i vostri mezzi con alimentazioni alternative quali e quando vedremo in Italia?

“Per la gamma Clean Tech abbiamo appena concluso un incontro

a Milano con tutte le maggiori municipalità italiane e i più importanti allestitori del Paese, con lo scopo da una parte di presentare la gamma completa, dall'altra di raccogliere le loro necessità per valutare il mercato. Il risultato è stato che c'è molto interesse per i diversi veicoli e quindi pensiamo ci sia del potenziale, soprattutto lavorando con municipalità o con aziende che operano prevalentemente nei centri urbani e hanno bisogno sia per la loro operatività che per la loro immagine di avere dei veicoli puliti”.

Per voi questo rapporto stretto con le municipalità è abbastanza nuovo.

“Diciamo che è un rapporto che ci ha visto negli anni scorsi essere presenti ma non con continuità, mentre adesso uno dei nostri obiettivi è quello di porci come partner completo e affidabile per tutte le diverse tipologie di trasporto”.

Oltre ai nuovi prodotti si è molto parlato dei servizi, con in evidenza quelli legati all'assistenza come il Fast and Pro. State pensando di sviluppare una rete di questo tipo anche di qua dalle Alpi?

“Sì, pensiamo che il trasporto con i veicoli commerciali debba essere trattato come il trasporto con i veicoli industriali, che allo stesso modo i furgoni devono operare in tempi molto stretti, riducendo al massimo i fermi macchina. Questo richiede da parte nostra interventi particolarmente efficaci. Con questo scopo è stato creato il servizio Fast and Pro, già lanciato in Italia in punti diretti strategici

relativamente al potenziale del traffico, attraverso cui il veicolo commerciale può accedere in concessionaria e senza appuntamento avere una corsia preferenziale in un'area riservata, in cui un operatore specializzato può effettuare le riparazioni richieste nel minor tempo possibile”.

Quante officine di questo tipo contate di aprire?

“L'obiettivo è di estendere la rete su tutto il territorio, dato anche il successo che stiamo avendo nei veicoli commerciali, dimostrato dalla crescita costante della nostra penetrazione nel settore”.

Fast and Pro a parte state aumentando anche il numero delle officine autorizzate.

“Questo per noi è l'anno della vicinanza al cliente, sia dal punto di vista commerciale che dell'assistenza, da sempre Renault Trucks è un costruttore a cui è riconosciuta la vicinanza ai bisogni dei clienti anche nell'ambito dei servizi”.



Roberto Sterza,
responsabile marketing
Renault Trucks Italia



Europea che ne sta già testando le possibilità a Bilbao, Lione, Helmond e Cracovia, con 140 veicoli. Nel Freilot converge l'utilizzo di strumenti per l'autista, come un limitatore di velocità e accelerazione che entra automaticamente in funzione in zone predefinite del centro città, a cui si aggiunge una centra-

lina in grado di consigliare l'autista sui metodi di guida economica. Dal punto di vista strutturale invece su determinati assi viari sono state installati sistemi semaforici in grado di ridurre le fermate dei veicoli per la distribuzione delle merci, oltre ad aree di consegna gestite elettronicamente, che possono essere



prenotate e devono quindi essere lasciate sgombre per carico e scarico.

In attesa che simili progetti diventino realtà effettive, Renault Trucks ha attivato tutta una serie di servizi per gli autisti tradotti in applicazioni per smartphone, sia su piattaforma Mac che con sistema Android.

Tra questi spicca il sistema Gps NavTruck, che rispetto ai normali navigatori mette in primo piano le esigenze dei trasportatori, con in più la possibilità per chi gestisce una flotta di inserire i dati del camion, del carico e i tragitti preferiti. Il costo è di 99,99 euro.

È invece gratuita l'App Rete



Renault Trucks con cui può essere rintracciato, con dettagliate indicazioni di percorso, il centro autorizzato più vicino, sia che si tratti di un'officina che di un concessionario.

Altrettanto utile può rivelarsi l'app Deliver Eye, che permette al conducente di scattare foto direttamente con il proprio cel-

ulare, ad esempio di un ingorgo che rallenta la marcia o di una parte del carico danneggiata, su cui appaiono in automatico il luogo, la data e l'ora dello scatto; in più con un solo clic si può inviare la testimonianza via mail all'indirizzo del proprio responsabile o a quello del cliente.

alimentazione a metano

ATTUALE

La carta d'identità

Cognome - Renault Trucks

Nome - Premium Distribution CNG

Configurazione - Cabinato 4x2.

Cabina - Short Cab.

Motore - Cummins Westport Carburante: metano. Cilindri: 6 in linea. Turbocompressore con intercooler. Catalizzatore. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: EEV. Cilindrata: 8.900 cc. Potenza max CE: 224 kW/300 cv a 2.100 giri/min. Coppia max CE: 1.166 Nm a 1.300 giri/min.

Cambio - Automatico Allison 3000 a 7 marce.

Pneumatici - 315/60 R 22,5.

Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori telescopici idraulici e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a due cuscini d'aria con controllo elettronico, ammortizzatori e barra stabilizzatrice.

Freni - A disco, con sistema elettropneumatico con due circuiti indipendenti, con APM, ABS, Retarder elettromagnetico Telma.

Dimensioni - Passo 4.100 mm.

Serbatoio carburante - 160 mc metano compresso a 200 bar.

Tra gli altri vantaggi del metano va annoverata l'autonomia assicurata da bombole di gas compresso a 200 bar, che possono ospitare fino a un massimo di 160 mc di gas liquido, il che consente di svolgere un intero turno di lavoro.

Al momento il Premium a metano è disponibile sia come 4x2 con Mtt di 18/19 t e come tre assi da 26 t. Gli impieghi ideali riguardano oltre naturalmente alla raccolta rifiuti, con cui ben si concilia l'adozione del cambio automatico Allison, la pulizia delle strade, la raccolta di merci con attrezzature a braccio e la distribuzione, refrigerata o no, sempre in ambito urbano.

Maxity con alimentazione elettrica

IL PIÙ ECOLOGICO

LIONE - La versione elettrica del Maxity è stata la vera sorpresa della giornata, tanto il funzionamento si è rivelato ottimale, con in più la certezza di non emettere gas inquinanti e di muoversi silenziosamente, con una rumorosità di appena 63 dB.

Dopo aver appreso la procedura di partenza il funzionamento è piuttosto simile, se non in qualche caso migliore, della versione a gasolio. Sfruttando il cambio robotizzato a sei rapporti si possono infatti godere i vantaggi di una coppia immediatamente disponibile fin da subito. In più, potendo sfruttare la legislazione francese che con una certa lungimiranza, sconosciuta in Italia, permette di guidare la versione da 4,5 t di Mtt con la patente B, considerando i 1.000 kg in eccesso come sovrappeso tecnico necessario per ottenere dell'energia pulita, si riesce a mantenere un carico utile interessante, che può arrivare fino a

1.895 kg.

Certo, trattandosi di un mezzo totalmente elettrico non mancano le limitazioni, che sono soprattutto di autonomia, che attualmente arriva al massimo a cento km (il chilometraggio utile residuo è ben segnalato sul monitor che controlla l'alimentazione) dopo di che servono circa 7 ore per effettuare una ricarica completa. È possibile però effettuare ricariche parziali senza timore di danneggiare le batterie.

A immagazzinare l'energia è un pack di 32 moduli di batterie, da 19,2 V l'una, montate in serie, con una capacità totale di 42 kW. Si tratta delle classiche unità agli ioni di litio, associate a un dispositivo di sicurezza, il Battery Management System, che sorveglia ogni cella e in caso di anomalia abbassa in automatico la tensione.



La carta d'identità

Cognome - Renault Trucks

Nome - Maxity Electric

Configurazione - Cabinato.

Cabina - Singola.

Motore - Carburante: elettrico. Alimentazione: asincrona da 400 V. Potenza max CE: 47 kW. Coppia max CE: 270 Nm all'avviamento.

Cambio - Automatizzato a 6 marce.

Pneumatici - 195/70 R 15.

Sospensioni - Anteriori indipendenti a doppia triangolazione trasversale, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice. Posteriori a lame paraboliche, con ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice.

Freni - A disco, con ABS, ECO, LSV.

Dimensioni - Passo 2.500 mm.

Pesi - Mtt 4,5 t, tara 2.065 kg.

Serbatoio - 32 moduli di batterie da 19,2 V.

MITSUBISHI FUSO / LA NUOVA GENERAZIONE DEL LIGHT TRUCK AGGREDISCE IL MERCATO

Canter non finisce mai di stupire

Giancarlo Toscano

ROMA - Mitsubishi Fuso Canter continua la sua offensiva di mercato che dura ormai da diversi anni. Dopo l'importante restyling cui è stato sottoposto, il popolare light truck del marchio giapponese del Gruppo Daimler è pronto per la nuova generazione da proporre sul mercato. Sono diverse e tutte avveniristiche le novità proposte sul nuovo Canter. Mitsubishi Fuso è il primo costruttore a lanciare sul mercato un cambio a doppia frizione per veicoli industriali.

Il suo nome è Duonic ed è disponibile in alternativa al manuale a cinque marce di serie. Completamente automatico, il cambio a doppia frizione a sei marce DSG, già ben noto per l'impiego sulle vetture, oltre a garantire una riduzione dei consumi, riduce le sollecitazioni dei gruppi meccanici e l'impegno del conducente, coniugando i vantaggi in termini di comfort tipici di un cambio automatico ai consumi ridotti di un manuale.

GRANDE FLUIDITÀ D'INNESTO

Il Duonic, con frizione esente da usura, è caratterizzato da grande fluidità d'innesto, praticamente senza interruzione di potenza e senza le perdite di coppia del convertitore, caratteristiche tradizionalmente associate ai cambi automatici. Se necessario, in qualsiasi momento, è possibile passare a un innesto manuale delle marce. Messo alla prova, il Duonic ha dimostrato di mantenere gli stessi consumi del cambio manuale.

E proprio in fatto di consumi, Canter si rivela campione di risparmio ed efficienza. Con intervalli di manutenzione prolungati da 30mila a 40mila chilometri, carico utile più elevato e una struttura del telaio volta a semplificare ulteriormente l'allestimento, il nuovo light truck non è mai stato così parsimonioso. Il cambio è abbinato a



Con un peso totale ammesso rispettivamente di 3,5 tonnellate, 6 t e 7,5 t, Canter copre tutti i principali segmenti degli autocarri leggeri. L'alternativa 6 tonnellate è completamente nuova. Sono stati anche ridefiniti i carichi ammessi sugli assi e le configurazioni del telaio.

un motore turbodiesel quattro cilindri, affidabile e in grado di soddisfare i severi requisiti della normativa Euro 5 sulle emissioni. La cilindrata è di 3 litri e tre sono le declinazioni di potenza: 96 kW/130 cv, 110 kW/150 cv e 129 kW/175 cv. A richiesta, sia in abbinamento al cambio Duonic che al cambio manuale, è possibile usufruire dei vantaggi della funzione start-stop, tecnologia che consente di ridurre i consumi di carburante sulle percorrenze a corto raggio di un ulteriore 3 per cento.

L'intera gamma Mitsubishi Fuso Canter ha subito importanti cambiamenti. Con un peso totale ammesso rispettivamente di 3,5 tonnellate, 6 t e 7,5 t, Canter copre tutti i principali segmenti degli au-

tocarri leggeri. L'alternativa 6 tonnellate è completamente nuova. In aggiunta alle classi di peso totale sono stati ridefiniti anche i carichi ammessi sugli assi e le configurazioni del telaio. Ciò ha consentito di aumentare, a seconda del modello, anche le capacità di carico utile in un range compreso tra 85 e 500 kg. Inoltre, per il Canter con peso totale ammesso di 7,5 tonnellate, l'asse posteriore ha una capacità di carico di 6 tonnellate.

Ulteriore novità nella gamma è la versione con passo extralungo da 4.750 mm per gli allestimenti fino a 7 m di lunghezza, un Canter da 3,5 tonnellate che sviluppa una potenza di 175 cv e un modello 3S con una larghezza complessiva di soli 1.700 mm. Gli ingegneri di Mits-

bishi Fuso hanno inoltre migliorato la versatilità di allestimento grazie a nuovi montanti, nuove prese di forza e un posizionamento standard dei fori sul telaio.

NUOVA PLANCIA IN CABINA

Anche la sicurezza di guida e il comfort vantano ora standard di livello ancora più elevato. L'asse anteriore della versione da 3,5 tonnellate presenta sospensioni a ruote indipendenti e tutti i modelli della gamma Canter dispongono di un impianto frenante elettronico. Nelle due classi di peso più alte, Canter viene proposto con programma elettronico di stabilità Esp a richiesta, oltre alla possibilità opzionale di

essere dotato di airbag lato conducente e lato passeggero.

La cabina di guida avanzata, uno dei must del Canter, è stata dotata di una nuova plancia. L'interno, altamente funzionale, si caratterizza per la presenza di nuova strumentazione con display multifunzione, nuovi sedili con supporto lombare regolabile (e a richiesta anche ammortizzati), nuovo sistema di riscaldamento e climatizzazione automatico, accesso migliorato da sinistra a destra e nuove soluzioni portaoggetti.

Esternamente, il light truck convince grazie a robusti paraurti in tre parti, in acciaio con spigoli rivestiti in resistente materiale plastico, oltre che per la griglia del radiatore a V dal design im-



Mitsubishi Fuso è il primo costruttore a lanciare un cambio a doppia frizione per veicoli industriali. Lo troviamo a bordo del nuovo Canter, insieme ad altre novità che alimenteranno il successo dell'autocarro leggero.

nente. Va aggiunto che il nuovo trattamento di verniciatura a immersione cataforica della cabina di guida al pari della sabbatura del telaio garantiscono una protezione anticorrosione di livello superiore.

In definitiva, i classici punti di forza che hanno decretato finora il successo del Canter facendolo diventare l'autocarro del Gruppo Daimler più venduto al mondo restano invariati se non addirittura ulteriormente migliorati: estrema maneggevolezza e cabina di guida avanzata che assicura il minimo ingombro, struttura robusta, leva del cambio a joystick compatta, maggiore sicurezza e usura ridotta grazie al freno motore di serie. La produzione in serie del nuovo Canter è iniziata a settembre nello stabilimento portoghese di Trama-gal.

Accordo con Bae Systems per la fornitura di un veicolo trasporto truppe

IVECO IN PRIMA LINEA CON I MARINES

TORINO - Iveco parteciperà con Bae Systems alla gara relativa al programma Marine Personnel Carrier (MPC), per la fornitura al Corpo dei Marines degli Stati Uniti di un nuovo veicolo per il trasporto truppe. Si tratta di un mezzo blindato anfibio di circa 27 tonnellate, in grado di trasportare sino a 12 soldati, che è in fase di sviluppo sulla base dell'attuale Superav 8x8, presentato alle Forze Armate italiane nel 2010 per le forze da sbarco nazionali. È previsto un fabbisogno di circa 600 unità.

Il progetto è sviluppato da Iveco Defence Vehicles, specializzata nella produzione e commercializzazione di veicoli per la difesa e la protezione civile, che ha la sua sede principale a Bolzano. È qui che vengono costruiti anche il Lince, fiore all'occhiello della produzione Iveco nel settore dei veicoli blindati leg-

geri, venduto oltre che alle Forze Armate italiane anche agli eserciti di altri nove Stati europei, e il nuovo veicolo blindato medio Frecchia.

L'eccellenza tecnologica di Iveco Defence Vehicles, ampiamente riconosciuta nel settore, è stata alla base del suo forte e crescente svi-



luppo internazionale degli ultimi anni, facendo in particolare leva sulla capacità di coniugare elevati standard di mobilità con le più moderne soluzioni per la protezione. Tutto questo ha fatto da volano alla firma della collaborazione con un leader mondiale nel settore della difesa e della sicurezza globale come Bae Systems, per la partecipazione a questa importante gara negli Stati Uniti.

Per rispondere ai requisiti della gara, Iveco Defence Vehicles e Bae Systems uniranno le proprie competenze tecnologiche per realizzare un veicolo che si adatti alle specifiche esigenze dei Marines, con caratteristiche di elevata flessibilità di impiego, eccellente mobilità, capacità di operare efficacemente sia su terreni di difficile praticabilità sia in scenari di sbarco anfibio, nonché garantendo la massima protezione contro mine e dispositivi esplosivi.



La nostra gamma Vector sta crescendo,
per far crescere il vostro profitto.

Basato sul consolidato modello Vector 1850, il nuovo Vector 1550 coniuga l'affidabilità della tecnologia elettrica con bassi consumi di carburante, riducendo drasticamente i vostri costi di gestione.

Il cuore del Vector 1550 è costituito da un compressore ermetico economizzato, brevettato, che fornisce una potenzialità di raffreddamento pari a 14.800 watt: la soluzione ideale per un'ampia gamma di applicazioni di refrigerazione nel settore della distribuzione e dei trasporti a lunga distanza.

Disponibile
nella
versione City



Vector 1550 Vector 1850

Scoprite il nuovo Vector:
www.vector1550.com

**YOU CARRY
WE CARE**

RENAULT TRUCKS / INAUGURATA LA NUOVA MODERNA SEDE DEL DEALER TERNANO

Fabio Basilico

TERNI - Dall'Umbria, precisamente da Terni, arriva un segnale forte in controtendenza rispetto al debole andamento del mercato dei trasporti e in generale dell'economia nazionale, gravata dalla crisi economica. Autocar Srl, storica concessionaria Renault Trucks, rilancia la sua sfida con l'inaugurazione della nuova sede in Strada Di Recentino 17/c. In una vasta area territoriale di riferimento che comprende le province di Terni, Rieti e Viterbo, a cavallo tra Umbria e Lazio, Autocar potrà aumentare il suo raggio d'azione, diventando in primo luogo un punto di riferimento cardine per quanto riguarda l'assistenza post-vendita.

CORAGGIO
E COMPETENZA

“La nuova sede - ha detto Gino Costa, Amministratore unico di Renault Trucks Italia, presente alla cerimonia di inaugurazione al fianco dei due titolari della Autocar, Stefano Lattanzi e Sergio Paluzzi - è frutto di 23 anni di fruttuosa collaborazione con Renault Trucks. Un patrimonio di esperienze, relazioni e lavoro che è di buon auspicio per costruire un futuro fatto di prodotti e servizi di assoluta qualità per i clienti trasportatori. Noi e Autocar siamo cresciuti insieme. Stefano Lattanzi e Sergio Paluzzi, con la loro decennale esperienza e competenza, hanno deciso di realizzare la loro nuova struttura in un periodo in cui il mercato stava già iniziando a dare segnali di debolezza, anticipando ciò che sarebbe accaduto in se-

Autocar ancora più forte

Inaugurati i nuovi impianti di Autocar, da 23 anni punto di riferimento della Losanga e oggi protagonista nelle province di Terni, Rieti e Viterbo. Cuore della struttura l'attrezzata officina, in grado di garantire una sempre più puntuale assistenza ai mezzi delle numerose aziende di trasporto locali.



bisogno di un'assistenza veloce e puntuale, che riduca al minimo i costi derivanti da un fermo macchina. In questo ci sentiamo coinvolti in prima persona per venire incontro alle esigenze dei nostri clienti”. I 900 metri quadrati dell'officina di Autocar si aggiungono agli oltre 100 del fornitissimo magazzino e ai 300 degli uffici. Ubicata su un'area totale di 5mila metri quadrati, Autocar dispone di quasi 4mila metri quadrati di piazzale.

PROFICUA
COLLABORAZIONE

Tra i clienti Autocar invitati all'inaugurazione c'era anche Gemi Iosa, titolare insieme ai suoi quattro fratelli della Iosa Carlo Srl, azienda attiva nel settore ambientale con un parco mezzi quasi esclusivamente firmato Renault Trucks. Gemi Iosa ha ricevuto le chiavi di un nuovo fiammante Kerax allestito con vasca S5 Emilcamion che sarà impiegato per il trasporto di rifiuti industriali in discarica. “Il

guito. Ciò è una chiara dimostrazione di coraggio e un significativo messaggio positivo per il futuro”.

La realtà di Autocar è ben radicata nel territorio, dove ope-

rano ben 6mila imprese di trasporto e circolano almeno 15mila automezzi. Localmente, il dealer Renault Trucks ha una penetrazione del 24 per cento nel segmento dei veicoli indu-

Gino Costa, Amministratore unico Renault Trucks Italia

Stefano Lattanzi e Sergio Paluzzi, titolari di Autocar Srl

MASSIMO IMPEGNO PER L'ASSISTENZA

TERNI - L'inaugurazione della nuova sede segna l'inizio di una nuova promettente fase di sviluppo per Autocar, concessionaria che si fonda sulla passione e la competenza di due imprenditori dalla consolidata esperienza nel settore, Stefano Lattanzi e Sergio Paluzzi.

Qual è il vostro clienti tipo?

“Si tratta di aziende in gran parte medio-piccole - ha risposto Stefano Lattanzi - anche se non mancano le flotte. Noi ci consideriamo partner di imprenditori che per svolgere in modo redditizio la loro attività hanno la necessità di vedersi garantiti tutta una serie di servizi fondamentali, dalla vendita all'assistenza. La vendita di un veicolo è solo l'inizio. Noi assicuriamo una consulenza personalizzata, anche sul piano dei finanziamenti, quando il cliente deve acquistare il suo mezzo ma non ci fermiamo certo lì. Tutto quello che viene dopo, l'insieme dei servizi che riguarda l'assistenza, è di fondamentale importanza”.

Come intendete essere ancora più presenti?

“I clienti - ha aggiunto Sergio Paluzzi - hanno bisogno di qualcuno che gli risolva i problemi quando si presentano, in modo efficiente e veloce. Oggi che i margini di ricavo delle aziende si sono drasticamente ridotti a causa della crisi, dobbiamo venire incontro ai nostri clienti proponendo un servizio che sia per loro il più possibile conveniente. Proprio nell'ottica di offrire un servizio di assistenza migliore, abbiamo deciso di allargarci. Prima avevamo una struttura di soli 700 mq coperti e circa 1.200 mq di piazzale. L'officina era troppo piccola. Ora con i nuovi spazi siamo in grado di garantire un servizio ottimizzato, con un'officina che occupa ben 900 mq coperti. Tra l'altro, rispetto a prima, siamo vicini allo svincolo che porta direttamente alla zona industriale, quindi è più facile raggiungerci. Possiamo anche garantire un servizio migliore alla Croce Rossa dell'Umbria, di cui siamo l'unico punto di riferimento per l'assistenza dei loro mezzi. Prevediamo inoltre di ampliare l'organico dei meccanici, passando dagli attuali 4 a 6”.

Quali sono le sfide del mercato oggi? In che modo la crisi vi ha costretto a cambiare le strategie

d'azione?

“La crisi è percepita da tutti - ha spiegato Stefano Lattanzi - Sul terreno è stato perso almeno il 40 per cento delle vendite principalmente a causa della mancanza di finanziamenti erogati alle aziende. In questa situazione, il buon andamento per ciò che riguarda le nostre vendite deve essere rapportato alla generale tendenza in atto. Resta il fatto che con le vendite deve essere assicurata l'assistenza, perché la chiave di tutto oggi è nei servizi competitivi che possiamo garantire. Ecco perché abbiamo deciso di ingrandirci nel quadro di un processo di razionalizzazione delle nostre strutture sia in termini di personale che di risorse materiali; perché anche noi ovviamente abbiamo dovuto affrontare la difficile congiuntura economica. Gli investimenti mirati e la gestione ottimizzata delle risorse sono diventate fondamentali per reggere le sfide del mercato. Con la consapevolezza che, oltre alla qualità intrinseca del prodotto, per essere realmente protagonisti nel mondo dei trasporti occorre garantire un servizio di assistenza di prim'ordine che risponda prontamente alle esigenze, diventate più stringenti, delle aziende clienti”.



Stefano Lattanzi (a sinistra) e Sergio Paluzzi

DEALER SEMPRE PIÙ SPECIALIZZATI

TERNI - Il dato evidente a tutti è il grosso impegno che Renault Trucks Italia e la Rete dei dealer e delle officine stanno quotidianamente sostenendo per migliorare le performance della Losanga in Italia. Performance di vendita e di assistenza. I risultati non mancano, i ritorni in termini di immagine e di “customer satisfaction” nemmeno. Lo conferma Gino Costa, Amministratore unico di Renault Trucks Italia.

Continua il processo di riqualificazione della Rete Renault Trucks in Italia. A che punto siete?

“Nel 2010 sono state inaugurate ben 14 strutture tra officine e dealer. Quest'anno il processo continua. Oltre alla nuova sede di un dealer importante come Autocar di Terni, storica concessionaria da oltre vent'anni, abbiamo in programma l'apertura della nuova sede di Orbassano della Savcam Spa di San Maurizio Canavese (To) e la nuova struttura della siciliana Mavi Spa, che affiancherà alla sede di Palermo quella di Catania.

Qual è il criterio adottato da questa imponente strategia?

Stiamo puntando soprattutto alla razionalizzazione della rete assistenziale, al fine di ottenere sedi di maggior qualità ed efficienza che garantiscano una copertura adeguata in termini operativi delle officine. Vogliamo stare sempre più vicini ai nostri clienti là dove essi operano, con un servizio sempre più efficiente. E' un'esigenza imprescindibile in questi momenti di difficoltà del mercato. La nostra mission deve essere quella di dare al cliente il miglior servizio che garantisca il maggior ritorno possibile per lui e



Gino Costa

per chi quel servizio lo fornisce”.

Quali sono le prospettive del mercato?

“Il mercato fa oggi assai più fatica ad assicurare il giusto ritorno ai trasportatori. E' in una situazione di debolezza dovuta a diversi fattori: mancanza di un' incisiva azione di tutela dei suoi diritti e interessi a causa della eccessiva parcellizzazione delle associazioni di rappresentanza, caro carburanti, fragile potere contrattuale di fronte alla committenza... Di fronte a queste sfide difficili che mettono a dura prova le aziende del trasporto, la carta da giocare nei confronti del cliente è assicurare un servizio di vendita e assistenza di effettiva e provata qualità, che garantisca concreti vantaggi per tutti”.

striali e del 10 per cento in quello dei veicoli commerciali. Al centro dell'impegno di Stefano Lattanzi e Sergio Paluzzi c'è l'ampliamento dell'attività assistenziale, fiore all'occhiello della nuova struttura e motivo principale alla base della decisione di intraprendere il consistente investimento necessario alla realizzazione degli impianti ternani.

“La nuova struttura - ha spiegato Stefano Lattanzi - è a poche centinaia di metri dalla nostra precedente sede. Ci siamo spostati e ampliati perché vo-

gliamo allargare il raggio d'azione in particolare nell'ambito dell'assistenza. Ora abbiamo a disposizione un'officina attrezzata di quasi mille metri quadrati in grado di assicurare un servizio di prim'ordine a tutti i clienti”. “In una fase congiunturale difficile come questa - ha aggiunto il contitolare Sergio Paluzzi - ancora più di prima a dare la differenza è la qualità del servizio che si è in grado di garantire al cliente trasportatore. Oggi che i margini per le aziende di trasporto si sono drasticamente ridotti, il cliente ha

nostro rapporto con Renault Trucks e in particolare con Autocar continua con successo - ha dichiarato Gemi Iosa - oltre che sui prodotti della Losanga possiamo contare su un dealer in grado di garantirci tutta l'assistenza di cui abbiamo bisogno, sia in fase di vendita che soprattutto nel post-vendita, quando dobbiamo avere la certezza di poter disporre di un'assistenza puntuale e veloce di tutti i nostri mezzi, la cui piena operatività ed efficienza rappresentano il cardine per proseguire nella nostra mission aziendale”.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER*

SERIE SPECIALE
RENAULT PREMIUM TRUCK RACING

GUIDATE UN VERO CAMPIONE!

www.renault-trucks.it



* Renault Trucks mantiene gli impegni

“

Una mostra fotografica dal titolo “Pirelli, 100 anni di trasporti, volti, tecnologie e pneumatici al servizio della mobilità” e il debutto di tre nuovi pneumatici che completano la Serie 01 lanciata nel 2009. Il segnale per un ambizioso rafforzamento delle sue posizioni soprattutto sui mercati in espansione ma anche in Italia e nell'Europa Meridionale.

Rivoluzione fatta di

Paolo Altieri

IZMIT - Ugo Forner, direttore della Divisione Unit Truck di Pirelli Tyre non ha dubbi. “Pirelli - ha sottolineato nel corso dell'incontro a Izmit in Turchia per ricordare i 100 anni di attività nel settore truck e per lanciare tre nuove linee di pneumatici dei segmenti winter, highway e gravel, che completano la Serie 01 - ha tutte le migliori risorse e competenze per rafforzare e migliorare le sue posizioni sui mercati nel competitivo settore dei truck che già la vede al primo posto in Sud America e Africa e al secondo posto nei Paesi dell'Europa e del Medio Oriente”.

IL PIÙ GRANDE DEL GRUPPO

“I nuovi W:01, H:01 e G:01 sono stati ideati - ha aggiunto - rispettivamente per l'impiego in condizioni invernali critiche, per il trasporto a lunga percorrenza e per i mezzi da cantiere. Sviluppati per rispondere alle esigenze degli operatori del trasporto in termini di sicurezza, ecosostenibilità, durata ed economicità d'esercizio, gli ultimi arrivati della Serie 01 vengono lanciati qui a Izmit in Turchia, dove Pirelli è presente con il polo industriale più grande del gruppo, specializzato oltre che nella produzione di gomme per veicoli medio-pesanti anche in quelle per autovettura e per motorsport. Una scelta non casuale, anche perché la Turchia è uno dei Paesi più importanti per la divisione Truck Pirelli, sia come sito produttivo sia come mercato



Il polo industriale Pirelli di Izmit è specializzato nella produzione di pneumatici per veicoli medio-pesanti, autovettura e motorsport.

di sbocco, e rappresenta uno dei Paesi che hanno dato il maggiore contributo all'affermazione sui mercati internazionali della ‘P Lunga’ nel settore dell'autotrasporto in questi 100 anni”.

Dal primo storico pneumatico truck, l'“Ercole 1.000x150”, introdotto nel listino Pirelli nel 1911, a oggi, la Business Unit Truck è cresciuta fino a contare 6 stabilimenti dislocati oltre che in Turchia, in Italia, Egitto, Cina e Brasile, dove sorgono due siti. Tutte le fabbriche della divisione impiegano le più moderne tecnologie produttive

del gruppo e si avvalgono dei centri di Ricerca e Sviluppo di Izmit, Santo André (Brasile), Yanzhou (Cina) e Milano, che assicurano la progettazione di pneumatici in linea con le specifiche esigenze dei diversi mercati.

PESO CRESCENTE

“La strategia di crescita adottata a livello mondiale negli ultimi anni - ha proseguito Forner - ha permesso alla divisione Truck Pirelli di confermare il proprio peso nei mercati tradizionali e di

crescere nei mercati emergenti. In particolare, grazie agli ultimi investimenti in Brasile e Cina, la divisione può contare oggi su capacità competitive e produttive importanti per soddisfare la crescente domanda di pneumatici per veicoli industriali, particolarmente forte nelle aree a maggior crescita. Tale strategia assicura a Pirelli una posizione dominante proprio in alcuni di questi mercati, a partire da quelli dell'area mediterranea, tra i quali spiccano Turchia ed Egitto, e in Sud America”.

I pneumatici winter W:01

sono stati sviluppati dalla Ricerca e Sviluppo Pirelli per assicurare massime prestazioni sulle superfici bagnate, innevate o ghiacciate e con temperature inferiori ai 4° centigradi. Bassa resistenza al rotolamento, comfort acustico e resa chilometrica sono le principali caratteristiche dei pneumatici highway H:01, ideati per il trasporto a lunga percorrenza su autostrade e superstrade. Infine, per i mezzi d'opera impiegati su percorsi misti su strada e cantiere, Pirelli ha progettato i pneumatici gravel G:01, particolarmente resistenti alle la-

Pirelli festeggia 100 anni di pneumatici per truck

L'EVOLUZIONE PIRELLI PER L'AUTOTRASPORTO

IZMIT - Una mostra fotografica ben studiata e supportata da una ricca documentazione per ricordare i cento anni di attività di Pirelli nel settore truck. Si tratta di un bellissimo cammino fotografico che ripercorre l'evoluzione degli pneumatici Pirelli per l'autotrasporto dai primi anni del secolo scorso fino a oggi. È stata, questa, l'interessante cornice in occasione della presentazione, presso l'importante polo produttivo Pirelli in Turchia, delle tre nuove linee di pneumatici a completamento della Serie 01. Il viaggio nel tempo inizia con immagini di “camionage” risalenti al primo Novecento, periodo in cui le fasce battistrada in ferro vengono sostituite da gomme piene, di cui Pirelli era già allora produttore

specializzato. In quell'epoca, il massimo formato disponibile per il “tipo Ercole”, primo pneumatico Pirelli per automobile vincitore del raid Pechino-Parigi nel 1907, è il “935x135 millimetri”.

Nel 1911 le cose cambiano. Emilio Calcagni, l'allora tecnologo di Pirelli, aggiunge a mano nel listino pneumatici per vettura la nuova dimensione “1000x150 millimetri”, misura limite per classificare “Ercole” come pneumatico da camion. Sono gli anni difficili della Prima Guerra Mondiale. I pneumatici Pirelli equipaggiano gli automezzi militari ritirati nelle cartoline dell'epoca. Lo sviluppo dei pneumatici per autocarro subisce una svolta negli anni Venti. Le gommature di grandi dimensioni

vengono realizzate con nuove tecnologie: il tessuto cord subentra all'antiquato tessuto quadro e il sistema di aggancio “stright-side” soppianta quello a talloni. Nel listino del 1922 tre misure (esprese ormai in pollici: 38x7, 40x8 e 44x10) sono denominate ufficialmente “cord giganti per autocarro”.

Il pneumatico gigante si afferma come gommatura standard per camion e autobus negli anni '30. L'introduzione in gamma del modello “Sigillo Verde” segna la nascita della prima famiglia di “giganti” Pirelli. La mostra racconta, qui, con fotografie d'epoca, il lavoro degli operai Pirelli nei reparti di finitura e di vulcanizzazione. La produzione dei pneumatici per i mezzi pesanti, nel secondo dopoguerra, progredisce ulteriormente grazie al rayon che sostituisce il cotone come fibra di carcassa e ai disegni battistrada appositamente realizzati. “P 286”, rinominato dopo pochi mesi “Anteo”, è il capostipite di una generazione di gomme giganti che richiamano la mitologia, tra cui Atlante, Argo e Zeus. A questi pneumatici sono dedicate diverse pubblicità dell'epoca esposte alla mostra.

Negli anni Sessanta compaiono sulle vetrofanie delle officine le “pin up” che nel 1964 inaugurano il Calendario Pirelli. Sono gli anni che vedono l'affermarsi del radiale anche nei mezzi pesanti, come testimoniano numerosi scatti esposti. Il settore dei pneumatici giganti Pirelli cresce negli anni Ottanta grazie alla messa a punto di soluzioni tecnologiche innovative presso la sede milanese di Bicocca, affermatasi ormai come il quartier generale della ricerca d'avanguardia sul prodotto.

Tuttavia, nello stesso periodo Pirelli rafforza anche la sua presenza internazionale con l'apertura di importanti siti produttivi in Brasile e in Egitto, e potenzia la fabbrica di Izmit. Sempre durante gli anni Ottanta Pirelli partecipa a numerose competizioni sportive a “sei ruote motrici”, ritratte dalle immagini in esposizione. Gli ultimi scatti della mostra si concentrano sulle più recenti tecnologie Pirelli e sui pneumatici della Serie 01, lanciata nel 2009 con l'introduzione della gamma Regional e oggi completata con i nuovi prodotti dei segmenti winter, highway e gravel a copertura di tutti gli impieghi truck.



IZMIT FESTEGGIATI DUE IMPORTANTI EVENTI

tradizione e innovazione

cerazioni e in grado di garantire elevate rese chilometriche.

ELEVATA TECNOLOGIA

“Come tutti i pneumatici della Serie 01, anche le tre nuove linee - ha concluso Ugo Forner - sfruttano la tecnologia SATT di ultima generazione, che è alla base dell'allungamento della vita del prodotto, dell'elevata ricostruibilità, della ottima regolarità di usura e della migliore precisione di guida. Mescole e disegni battistrada sono progettati e ottimizzati in funzione delle prestazioni richieste nei diversi impieghi. In tutte le linee della Serie 01 la sintesi



Ugo Forner, direttore della Divisione Unit Truck di Pirelli Tyre



Alberto Viganò, direttore marketing della Divisione Unit Truck di Pirelli Tyre

dei benefici prestazionali è riportata sul fianco dello pneumatico con le icone ECOIMPACT”.

“Il lancio della nuova gamma - ha aggiunto Alberto Viganò, direttore marketing della Divisione Unit Truck di Pirelli Tyre - è accompagnato dal potenziamento dei servizi integrati Pirelli a supporto degli operatori del trasporto. Negli ultimi anni Pirelli ha introdotto il sistema Retreading System per la ricostruzione dei pneumatici, attraverso un network di ricostruttori certificati che garantiscono la qualità della prima vita anche nelle successive ricostruzioni. Sempre di recente Pirelli ha potenziato CQ24 International, il servizio di assistenza su stra-

da presente in tutta Europa e Turchia per restituire mobilità al veicolo bloccato nel minor tempo possibile. Pirelli ha, inoltre, lanciato proprio in questo periodo il concorso online “Dai voce alla sicurezza” che raccoglie opinioni e proposte degli autotrasportatori sui temi di attualità legati alla sicurezza stradale in Italia. Le iniziative Pirelli si ispirano ai principi della European Road Safety Charter, di cui il Gruppo italiano è firmatario, e mirano ad accrescere la consapevolezza degli autotrasportatori sul tema e promuovere iniziative di sensibilizzazione sull'importanza dell'impiego dei pneumatici adatti e della loro corretta manutenzione ai fini della sicurezza stradale”.

La Serie 01 Pirelli completata con tre nuovi modelli adatti a diverse tipologie di utilizzo

UNA RISPOSTA PER OGNI ESIGENZA DEL TRASPORTATORE

IZMIT - È toccato ad Alessandro Ascanelli, direttore della Ricerca e Sviluppo di Pirelli Truck, scendere nel dettaglio per illustrare i tre nuovi pneumatici che completano la Serie 01. “I tipi FW:01 e TW:01 per equipaggiamento rispettivamente di assi sterzanti e motore, sono stati ideati dalla Ricerca e Sviluppo Pirelli per garantire massime prestazioni e sicurezza sulle superfici bagnate, innevate o ghiacciate, con temperature inferiori ai 4° centigradi, sulle medie e lunghe percorrenze.

Rispetto alle linee precedenti assicurano un incremento del 20 per cento di resa chilometrica, del 30 per cento di ricostruibilità, del 30 per cento di trattività su neve e del 10 di aderenza e comportamento su bagnato. Alla base di queste prestazioni rivestono un ruolo fondamentale la struttura, i disegni battistrada e la particolare formulazione delle mescole (con due domande di brevetto Pirelli depositate) che prevedono un elevato impiego di silice, sia nella mescola del battistrada sia in quella del sottostrato.

PNEUMATICI CHE ASSICURANO MINORE IMPATTO AMBIENTALE

Da sottolineare anche che i pneumatici FW:01 e TW:01 sono contraddistinti dalla marcatura EcoImpact sul fianco, comune a tutte le coperture della Serie 01 di ultima generazione, che certifica il minore impatto ambientale tramite Winter grip (sicurezza e resa chilometrica in condizioni invernali critiche), alta ricostruibilità (grazie alle mescole prive di olii altamente aromatici), Energy Efficient (bassa resistenza al rotolamento, ridotto consumo di carburante e minori emissioni di CO2) e bassa rumorosità (livelli di rumorosità in linea con le direttive europee in vigore dal 2012)”.

I nuovi Pirelli FH:01 (per equipaggiamento di assi sterzanti) e TH:01 (per assi motore), sono invece i nuovi pneumatici della Serie 01 studiati per l'impiego in autostrade e superstrade, superfici che determinano una ridotta usura del battistrada.

“Le nuove linee H:01 - ha chiarito Ascanelli - si caratterizzano per economicità d'esercizio, elevati standard di sicurezza e comfort acustico. Rispetto alle linee precedenti la resa chilometrica è incrementata del 10/15 per cento, la resistenza al rotolamento migliorata fino al 30 per il TH:01, la rumorosità ridotta fino al 30 per cento per il TH:01, mentre il comportamen-

to su asciutto e bagnato è migliorato del 10 per cento. Confermati inoltre gli elevati standard prestazionali relativi a spazi di frenata ed aderenza e trattività su bagnato. Questi risultati sono realizzabili grazie all'impiego di soluzioni tecnologiche innovative introdotte a vari livelli, accanto alla struttura SATT di ultima generazione”.

PLUS PRESTAZIONALI INSCRITTI NEL DNA DEI NUOVI PRODOTTI

Infine i nuovi Pirelli FG:01, per equipaggiamento di assi sterzanti, e TG:01, per assi motore, destinati a impieghi misti, su strada e in cantiere, in condizioni moderatamente aggressive per il battistrada. L'elevata resa chilometrica (migliorata del 30

per cento), l'ottima resistenza alle lacerazioni (del 25 per cento), e l'alto livello di ricostruibilità (migliorata del 10 per cento) “sono i plus prestazionali - ha sottolineato Ascanelli - dei nuovi prodotti rispetto alle linee precedenti. Quindi, efficienza costi e sicurezza, nel rispetto delle norme europee in materia di generazione di rumore e resistenza al rotolamento. Anche questi risultati sono realizzabili grazie all'impiego di soluzioni tecnologiche innovative introdotte a vari livelli, accanto alla struttura SATT di ultima generazione. In particolare i battistrada hanno larghezza maggiorata a favore della resa chilometrica e cordoli laterali di rinforzo per maggiore resistenza agli impatti laterali e all'abrasione. I disegni sono concepiti per garantire massima trattività su fondi non asfaltati e comfort acustico, resa chilometrica e aderenza su strade asfaltate”.



Alessandro Ascanelli, direttore della Ricerca e Sviluppo di Pirelli Truck



Sopra e in basso carrellata dei pneumatici che completano l'innovativa Serie 01 proposta sul mercato da Pirelli.



IVECO / ETERNA GIOVENTÙ PER IL LEGGERO TORINESE ALLA SUA OTTAVA GENERAZIONE

DAILY DIVENTA SUPER EROE



Dopo oltre 30 anni di una fortunatissima e inimitabile carriera, il “peso piuma” della flotta Iveco non è ancora sazio di successi. Ora si ripresenta sul mercato nella sua ennesima edizione con le qualità di sempre ma con nuovi importanti contenuti - non solo le motorizzazioni Euro 5 - che lo rendono ancora più forte, più competitivo, più propositivo nei confronti della clientela. La presentazione del Daily 2012 nella cornice dell'inaugurazione del modernissimo e imponente Fiat Industrial Village, nuovo punto di riferimento per tutte le concessionarie Iveco nel mondo, con la partecipazione anche di John Elkan, Sergio Marchionne e naturalmente dei vertici di Iveco con il suo Amministratore delegato Alfredo Altavilla.

A cura di Paolo Altieri

TORINO - Il piccolo-grande pilastro della produzione Iveco, il Daily, con quasi due milioni e mezzo di unità prodotte dal 1978 a oggi, non ha alcuna intenzione di passare la mano. È lui da ben 33 anni il campione del trasporto leggero e in Iveco, tecnici e ingegneri preposti alla sua costante evoluzione, danno ogni volta fondo alle loro più approfondite competenze per riproporlo con continue scadenze ogni volta più attuale che mai. Mentre il 2011 va a concludersi e il 2012 è in arrivo, ecco che il Daily torna a far parlare e scrivere di sé, orgoglioso di presentarsi sul mercato con la sua ottava generazione. Per il suo debutto, nella cornice dell'avveniristico Fiat Industrial Village, sempre a Torino, non ha voluto mancare nessuno del Gruppo Fiat.

A rendere omaggio al “peso piuma” Iveco dalle mille vite e dalle mille risorse sono intervenuti non solo lo stato maggiore di Iveco con il suo Amministratore delegato Alfredo Altavilla, il Vicepresidente marketing e sales Enzo Gioachin e i collaboratori più diretti, ma anche John Elkan, Presidente del colosso industriale torinese, Sergio Marchionne, il numero uno di Fiat-Chrysler, e molti altri

personaggi fra i quali anche il Sindaco di Torino Piero Fassino e il Sottosegretario al Ministero dei Trasporti Bartolomeo Giachino.

È stato Enzo Gioachin che ha tracciato le linee guida che hanno portato alla realizzazione dell'ottava generazione del Daily. Ha ricordato subito che il debutto del nuovo Daily avviene in un contesto che vede Iveco chiudere il primo semestre del 2011 con un volume di ordini di 45mila unità, il migliore dal 2008 (“un segnale che il mercato si sta lentamente normalizzando”) e con una quota in crescita in tutta Europa.

SUCCESSO INARRESTABILE

Ancora più performante il Daily che nel primo semestre ha incrementato le vendite in Europa Occidentale del 5,1 per cento con 26mila immatricolazioni (“che diventano 28mila se si comprendono anche i Daily da 65 a 70 quintali di Ptt”). “Nei cinque più importanti mercati, Italia, Francia, Germania, Spagna e Uk, Daily - ha sottolineato Gioachin - vanta quote nettamente superiori alla media nei sottosegmenti dove si richiedono le maggiori prestazioni



Enzo Gioachin, Vicepresidente Iveco (a destra), con Eleuterio Arcese, fondatore dell'importante società di trasporti e logistica.

ni e la massima affidabilità, con il 28 per cento tra i ribaltabili, il 21 tra i cassonati fissi, il 16 tra i furgonati, l'11 per cento tra i veicoli speciali”.

“Per sviluppare il nuovo Daily - ha ricordato Gioachin - siamo partiti dall'esperienza dei clienti, che nella lunga storia del veicolo hanno percorso milioni di km e assolto a centinaia di migliaia di missioni. Le innovazioni apportate sul nuovo

Daily ne fanno un professionista ancora più affidabile e capace di risolvere al meglio qualunque esigenza di trasporto leggero. Un vero e proprio Superman, come il famoso protagonista dei fumetti, il cui simbolo è stato naturale abbinare al Daily per significarne la forza e la straordinaria capacità di affrontare senza alcun timore qualunque missione, anche quelle che possono sembrare

impossibili. Eccolo qui, ammirato, agile in città, robusto in cantiere, veloce nel trasporto merci, spazioso e confortevole nel trasporto persone, un veicolo di valore quando lo si usa, altrettanto di valore quando lo si rivende come usato”.

La vera esigenza che ha portato alla realizzazione dell'ottava generazione del Daily era legata all'adeguamento delle motorizzazioni alla normativa Euro 5. “Ma, abbiamo fatto - ha dichiarato Enzo Gioachin - molto di più. Certo con il nuovo motore 3 litri da 205 cv diamo una risposta importante ai clienti del trasporto veloce e delle missioni ad alte performance”.

OGNI SINGOLO DETTAGLIO

“Così come con il 2.3 litri da 146 cv - ha continuato Gioachin - accontentiamo al meglio i clienti più sensibili alla riduzione dei consumi e delle emissioni, quelli impegnati nelle consegne porta a porta, nei servizi municipali o nell'edilizia urbana, ma nel complesso i progettisti hanno messo mano a ogni dettaglio del veicolo per migliorarlo anche sul piano dell'eleganza, della sicurezza, del comfort e della qualità della vi-

ta a bordo. Decisamente più alto il livello di contenuti e personalizzazione con l'offerta ora di tre versioni, Daily, Daily Plus e Daily Top cui si aggiunge anche la disponibilità dei pacchetti di optional Special Van per le attività di parcel delivery, Kipper per le missioni in cantiere, Towing per il traino e Winter per i climi freddi”.

MOLTIPLICITÀ DI SERVIZIO

Un altro capitolo importante è rappresentato dalla molteplicità di servizi che accompagnano il Daily 2012. Si va dall'Assistance Non Stop ai sistemi di diagnostica elettronica Easy, dal sistema Vor Log per ridurre i tempi di fermo macchina ai contratti di manutenzione Elements, cui si devono aggiungere le molteplici iniziative promozionali facendo anche largo uso di uno strumento come Internet. Fin da subito è disponibile la maggior parte delle versioni light duty mentre a partire da gennaio potranno essere ordinati tutti i modelli e due optional importanti come lo Start&Stop con Gear Shift Indicator e il nuovo cambio a sei rapporti. I prezzi partono dai 22.600 euro del modello

SPECIALE

L'Amministratore delegato Iveco celebra il Daily e guarda lontano

IL FUTURO IVECO SECONDO ALTAVILLA

TORINO - Era al suo primo incontro ufficiale con la stampa Alfredo Altavilla da quando, all'inizio dell'anno, ha assunto il comando di Iveco. "Non ci poteva essere occasione migliore - ha dichiarato - del lancio del nuovo Daily, simbolo per Iveco e per il mercato". Ma è stata, questa, l'occasione per Alfredo Altavilla di parlare anche del futuro Iveco oltre che di Daily. "Sappiamo tutti - ha detto - che il mondo non è più lo stesso di tre-quattro anni fa. E neanche Iveco può esserlo. In questi anni si sono ridisegnati i confini tra i Paesi industrializzati e quelli cosiddetti emergenti. Se prima il confine passava tra crescita a due cifre e crescita a una sola cifra, ora la differenza è tra chi continua a crescere e chi fa fatica a riprendere. Per avere successo nel nuovo mondo che ci circonda, siamo tutti chiamati a reinventare le regole del gioco. Iveco, fin dalla sua nascita nel 1975, ha dimostrato di saperlo fare, proponendo nuove formule e nuovi paradigmi che hanno rivoluzionato il mondo del trasporto commerciale".

E ha portato, come esempio nel campo del prodotto, proprio il Daily, la cui strategia di espansione viene ora perseguita ancora più efficacemente dal punto di vista dell'azienda. "Daily - ha sottolineato - è un prodotto globale cui forse molti guardano ancora con occhi troppo europei. Ci sono tre fatti significativi che lo riguardano: su 100 Daily che escono dalle linee di montaggio, ben 47 sono venduti fuori Europa; inoltre, gli stabilimenti del Daily sono qui in Europa, a Suzzara e Valladolid, ma sono anche a Sete Lagoas in Brasile e a Nanchino in Cina, mercati dove viene considerato come prodotto locale. Infine, la quota di mercato del Daily in Brasile e Cina è già oggi equivalente o superiore a quella europea. Come a dire che il presente del Daily è veramente mondiale e il futuro lo sarà ancora di più".

Il futuro, secondo Altavilla, vedrà sempre di più Iveco impegnata nello sviluppo di soluzioni specifiche per le varie aree e le varie missioni, ma mantenendo come

punto di partenza una piattaforma comune. "In questo modo - ha spiegato - l'internalizzazione si tradurrà in un vantaggio importante in termini di economie di scala di produzione e acquisti e di sinergie nello sviluppo del prodotto. Con la nascita di Fiat Industrial, poi, le nostre ambizioni hanno fatto un salto di qualità, nel senso che siamo entrati nel club dei più importanti produttori di capital goods del mondo, proponendoci tra i leader per fatturato, dimensione, distribuzione e ampiezza di offerta. Quanto all'Iveco, il suo piano industriale è costruito per posizionarci stabilmente e con profitto tra i principali player a livello mondiale".

Ma quali gli obiettivi di questo piano industriale? "Sono noti, ovvero 450.000 veicoli, di cui un terzo Daily, venduti ogni anno, un margine operativo a due cifre, importanti investimenti per l'innovazione e lo sviluppo dei nuovi prodotti. Ma vogliamo anche investire, sviluppare, produrre e vendere a livello di eccellenza, mantenendo una struttura di costi competitiva. Come? Per i commerciali e i trucks punteremo su qualità, innovazione e riduzione del costo totale d'esercizio, per i veicoli speciali e autobus ci concentreremo sul consolidamento del primato tecnologico e sull'espansione su



Alfredo Altavilla, Amministratore delegato Iveco

nuovi mercati, mentre in tutti i Paesi dell'area Bric svilupperemo la distribuzione ed espanderemo l'offerta anche attraverso l'esportazione del prodotto Iveco cinese".

Intanto i numeri cominciano a essere di nuovo confortanti. Nel secondo trimestre 2011 i ricavi Iveco sono cresciuti del 16 per cento. L'aumento della domanda ha consentito di migliorare l'utilizzo degli impianti e di riportare la redditività al 5,5 per cento. Inoltre le 40.600 consegne di veicoli nel secondo trimestre hanno segnato anche un incremento del 18 per cento nei leggeri, del 30 per cento nei medi e del 14 per cento nei pesanti. L'Europa Occidentale ha contribuito al risultato con una crescita media del 13 per cento. Nel frattempo è ripartito il mercato in Europa Orientale mentre si mantiene positivo il trend in America Latina. "Sono tutte premesse - ha detto Altavilla - che ci fanno ben sperare per l'immediato futuro".

Ultima nota di Alfredo Altavilla per il Daily. "Il nuovo Daily nasce da una scelta che non era così scontata. Era stato rinnovato nel 2009. Per il 2011 potevamo limitarci al compatimento che ci richiedeva la legge, ovvero trasformare i motori in Euro 5. Abbiamo invece deciso di non accontentarci, investendo non solo sul presente ma anche sul futuro. E infatti abbiamo speso ben 100 milioni di euro, una cifra rilevante, per questa sua ennesima importante evoluzione. Oggi il Daily è un prodotto ancora più completo, più versatile, fatto da professionisti per i professionisti del trasporto leggero. In questo senso Daily è un anticipatore del futuro Iveco".

Intervista MAURO VEGLIA VICE PRESIDENTE IVECO MEDIUM & LIGHT RANGE

Daily nato per essere sempre super



"Le innovazioni apportate sul nuovo Daily - ha detto Enzo Gioachin - ne fanno un professionista ancora più affidabile e capace di risolvere qualunque esigenza di trasporto leggero".

29L.11 cabinato.

Sono tre gli obiettivi che Iveco vuol perseguire con il nuovo Daily: consolidare la leadership nei segmenti del trasporto professionale, sviluppare sempre di più il sottosegmento dei furgoni, far crescere la presenza del Daily nelle piccole, medie e grandi flotte, dalla distribuzione

alle aziende di mobilità, dai servizi urbani ai rent-a-van. "Tutto questo - ha concluso Enzo Gioachin - ci porterà a un regime di 100.000 nuovi Daily l'anno, con una quota di mercato in Europa Occidentale del 15 per cento nel suo segmento topico, quello che va da 3,5 a 6 tonnellate di Ptt".

TORINO - Nella splendida cornice dell'avveniristico Fiat Industrial Village la "prima" del campione dei leggeri: il Daily, nella sua ennesima interpretazione. È il giovane manager Mauro Veglia, Vicepresidente Iveco con la responsabilità Medium & Light Range ma anche direttore marketing Iveco, a condurre con mano al debutto ufficiale il nuovo Daily e a sottolinearne per primo le sue virtù, antiche e moderne. "Ogni lancio Daily - ha esordito Veglia - è un evento che lascia il segno nell'evoluzione dei veicoli commerciali leggeri. A partire dalla sua nascita, nel 1978, e a ogni generazione, Daily ha inventato un nuovo paradigma. Nel 1978 è stato il primo a offrire la cabina semianziana e poi è seguita una impressionante serie di primati: Daily il primo ad adottare il turbo, il primo a introdurre l'iniezione diretta sui diesel leggeri, il primo a lanciare il common rail con l'Unijet, il primo ad adottare la tecnologia Multijet a iniezione multipla, tra i primi ad avere l'attenzione per l'ambiente, il primo ad offrire alimentazioni alternative, tra i primi a sperimentare la trazione elettrica".

Sono anche questi gli "attributi" che hanno consentito al Daily, nel corso dei suoi primi 33 anni di vita, incontrare l'apprezzamento di ben 2 milioni e 500mila clienti nel mondo, e oggi di essere prodotto in quattro Paesi, Italia, Spagna, Brasile e Cina, di essere commercializzato in 160 Paesi, dalla Russia al Medio Oriente, dall'Africa all'Australia, di godere dell'assisten-



Mauro Veglia, Vicepresidente Iveco con la responsabilità Medium & Light Range e direttore marketing Iveco

za di 4.500 centri nei cinque continenti e di affermare la identità di prodotto globale. "Nel definire le caratteristiche del Daily 2012, non solo abbiamo mantenuto e migliorato robustezza, affidabilità, motricità, manovrabilità e versatilità per ogni tipo di missione del trasporto leggero, ma abbiamo anche tenuto conto delle richieste della clientela di oggi, ovvero minori consumi senza rinunciare alle prestazioni, massima possibilità di personalizzazione, ancora maggiore sicurezza attiva e passiva, contenuti della cabina

di tipo automobilistico".

"Ebbene - ha proseguito Mauro Veglia - abbiamo riposto a tutte queste richieste, e con la riduzione dei consumi e delle emissioni che arriva fino al 10 per cento, con potenza e coppia al top della categoria, con la personalizzazione garantita ora da 7.000 varianti di prodotto, 3 livelli di allestimento e 4 pack opzionali, con un maggior livello di sicurezza sottolineato da tecnologie di ultima generazione come l'ESP 9, le luci diurne e i fendinebbia carmering, mentre in cabina sono stati migliorati comfort e sistemi infotelematici. Il risultato di questo lavoro di innovazione e miglioramento è un veicolo ancora più completo e versatile, capace di offrire soluzioni su misura per i super professionisti delle missioni commerciali".

Come un Superman d'acciaio, è il nuovo Daily con i suoi super poteri ad affrontare con facilità le missioni più impossibili. "E sarà proprio il marchio di Superman - ha sottolineato Veglia - che abbiamo scelto come icona per il lancio del nuovo Daily, un abbinamento forte, facile da interpretare e da ricordare, che concentra l'attenzione sul prodotto e sulle sue caratteristiche. Sì, perché il Daily oggi è super-potente, super-ecologico, super-confortevole, super-sicuro, super-versatile ma soprattutto super-vicino ai suoi clienti. Anche nella campagna pubblicitaria sono i clienti i protagonisti, impegnati in missioni diverse, ma sempre con una soluzione su misura. Nessun dubbio, quindi, che il Daily sia il partner più adatto, tra gli altri, per i corrieri espresso grazie alla nuova motorizzazione da 205 cv, per le aziende impegnate nell'edilizia e nelle costruzioni in virtù della portata record di 47 quintali, per gli artigiani e gli addetti alla manutenzione che possono apprezzare il volume di carico di 17,2 metri cubi, il più elevato della categoria".



ECCO COME I PROGETTISTI HANNO LAVORATO PER MIGLIORARE IL CAMPIONE DEI "PESO PIUMA"



“ L'intelligente evolu

Il segreto del successo del Daily è nella sua capacità di evolversi rimanendo se stesso, confermando da un lato i valori che caratterizzano il suo DNA e dall'altro continuando a rispettare l'ambiente con ottimi risultati anche in termini di prestazioni, resistenza e robustezza. Questo filo conduttore ha portato alla nascita del Nuovo Daily, che si presenta con l'obiettivo di essere, ancora una volta, la risposta giusta.

TORINO - È stato Massimo Repetto, Vicepresidente Iveco responsabile medium e light platform, a radiografare il lavoro che ha portato alla nascita del nuovo Daily, che doveva soddisfare tre precisi obiettivi: rafforzare la sua posizione tra i suoi clienti, i professionisti del trasporto e delle costruzioni, offrire nuove risposte a nuovi clienti, legate alle evoluzioni nel segmento, garantire una sostanziale riduzione del costo totale di esercizio, in linea con quella che è oggi l'esigenza fondamentale del settore. Come si è proceduto in maniera concreta? "Abbiamo lavorato non solo sull'innovazione del prodotto ma anche sull'integrazione dei componenti, sull'ottimizzazione dei sistemi e sulle sinergie di produzione e acquisto. Non solo, ma l'intero processo è stato sviluppato su base globale, coinvolgendo nel lavoro della piattaforma i colleghi di Iveco Sud America e della joint-venture cinese, collegandosi il tutto con altre scadenze importanti come l'adozione delle normative ecologiche analoghe a quelle europee che verranno introdotte in America Latina a partire dal 2012 e in Cina dal 2015".

Non solo, ma l'evoluzione del mercato sta portando anche in Cina e negli altri importanti mercati emergenti alla richiesta di contenuti e comfort sempre più in linea con gli standard europei, che Iveco ritiene di poter garantire creando nuove sinergie di prodotto. Ecco perché il



Il nuovo Daily presenta nuovi gruppi ottici integrati da una fascia metallizzata con il marchio Iveco che incornicia la grande griglia radiatore e un nuovo paraurti che incorpora e protegge i fendinebbia.

nuovo Daily è stato sottoposto, con ogni tipo di clima e su ogni tipo di percorso, dal Nord Europa al Sud America in una serie di test per più di 4 milioni di km percorsi cui si devono aggiungere circa 100.000 ore di test al banco. "I punti di forza del Daily - ha ricordato Massimo Repetto - sono stati sempre la struttura a longheroni, la tra-

zione posteriore, il diametro di sterzata inferiore a 11 metri e mezzo, massa totale a terra, portata e volume di carico ai vertici assoluti della categoria. Il lavoro dei tecnici per confezionare il nuovo Super Eroe del trasporto leggero ha riguardato la cabina, i contenuti tecnologici del sistema veicolo e i propulsori".

E allora osserviamolo nel dettaglio. Si nota subito una forte caratterizzazione estetica, sottolineata dal frontale che esprime energia e personalità, dai nuovi gruppi ottici integrati da una fascia metallizzata con il marchio Iveco che incornicia la grande griglia radiatore, da un nuovo paraurti che incorpora e protegge i fendinebbia. Altret-

tanto importante è stata la riprogettazione del sistema aspirazione aria e raffreddamento motore con radiatore e after-cooler nuovi, più grandi e più efficienti, che ha portato a un miglioramento dello scambio termico fino al 30 per cento, il tutto per tradursi poi in una maggiore efficienza del Daily e in consumi minori.

NATO PER LE ESIGENZE DI MOBILITÀ

Il Nuovo Daily prosegue nella sua tradizione di veicolo nato "per" e "intorno" all'uomo. È stato progettato e costruito in funzione delle esigenze di mobilità del cliente. Per questo sono state adottate soluzioni in grado di assicurare un maggior comfort di guida e di soddisfare il piacere di "stare a bordo" nel suo più ampio significato. Il benessere a bordo riguarda tutta la cabina del Nuovo Daily nel suo complesso. Le linee che corrono all'interno dell'abitacolo sono armoniose e ben bilanciate con quelle degli esterni e, insieme all'ampia superficie vetrata, creano un ambiente accogliente, luminoso e in grado di garantire un'ottima abitabilità, con un comfort decisamente superiore in termini di ergonomia e spazio a disposizione del conducente e dei passeggeri. La rumorosità interna è stata inoltre migliorata grazie al lavoro meticoloso dei progettisti, in particolare relativamente al vano motore, che hanno ottimizzato l'acustica all'interno dell'abita-



Abbiamo lavorato non solo sull'innovazione del prodotto - ha detto Massimo Repetto - ma anche sull'integrazione dei componenti, sull'ottimizzazione dei sistemi e sulle sinergie di produzione e acquisto. Non solo, ma l'intero progetto è stato sviluppato su base globale, coinvolgendo nel lavoro della piattaforma i colleghi di Iveco Sud America e della joint-venture cinese.



In alto, l'interno del Daily presenta importanti modifiche che riguardano il volante e i sedili. Sopra, l'utilissimo vano estraibile dallo schienale del sedile passeggero che può ospitare un netbook o un iPad.

È stato rinnovato anche il comando cambio, con notevoli benefici in termini di manovrabilità e di ingombro del pozzetto.

zione dell'Iveco Daily



Massimo Repetto,
Vicepresidente Iveco
responsabile medium
e light platform

colo sino a raggiungere una diminuzione del rumore di 5 db(A) nelle situazioni di funzionamento più comune (tra 1.600 e 2.000 giri).

A rendere maggiormente confortevole il lavoro e i viaggi a bordo del Nuovo Daily contribuiscono importanti modifiche che riguardano il volante e i sedili. Le novità sono rappresentate dal sistema di regolazione assiale del volante e della posizione del sedile del guidatore, con una corsa più lunga e una maggiore inclinazione dello schienale nelle versioni furgone, per garantire anche ai conducenti più alti di trovare la posizione ottimale per una guida sicura e confortevole. Inoltre, è stata rinnovata anche la plancia, con nuove finiture e con una nuova grafica per una migliore leggibilità del cluster. È stato rinnovato anche il comando cambio, con notevoli benefici in

termini di manovrabilità e di ingombro del pozzetto - così come il doppio vano portabottiglie nella portiera (da 0,5 e 1,5 litri).

Il miglioramento del comfort della vita a bordo ha tenuto conto anche delle nuove esigenze del cliente relative all'utilizzo della cabina di guida come postazione di lavoro mobile. A richiesta è disponibile un ripiano, estraibile dallo schienale del sedile passeggero, che può essere rimosso e applicato al volante, svolgendo funzione di scrittoio; in questo modo si ha accesso a un piccolo vano per netbook o iPad.

Ma il piacere di stare a bordo del Nuovo Daily si evidenzia maggiormente su strada, dove il veicolo offre un controllo e una maneggevolezza di ottimo livello.

TELAIO DI IMPOSTAZIONE TRUCK

Il comfort di marcia e il comportamento dinamico sono da sempre caratteristiche distintive di questo modello. Il telaio di derivazione camionistica, che è garanzia di massima robustezza in ogni circostanza di guida e di carico, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e gli assali posteriori a ponte rigido garantiscono al veicolo prestazioni di eccellenza in termini di capacità di assorbimento delle asperità stradali, di linearità e precisione nella risposta dello sterzo, oltre che di tenuta di strada e stabilità in fase di manovra.

La qualità della vita a bordo

del Nuovo Daily è anche migliorata dall'offerta di soluzioni infotelematiche che aiutano i clienti a incrementare la produttività del lavoro.

Il sistema Blue&Me e Blue&Me Fleet, oltre al navigatore Tom Tom Go Live 1000, sono la testimonianza che il Nuovo Daily non si accontenta di affiancare il cliente aiutandolo a portare carichi pesanti, ma cerca sempre di alleggerire in modo efficace il lavoro di chi lo sceglie come partner.

Nato dalla collaborazione tra Fiat e Microsoft, il sistema

Blue&Me ha cambiato i paradigmi di comunicazione, informazione e intrattenimento, migliorando il comfort e la qualità della vita a bordo del veicolo. Con oltre 1.500.000 di unità installate è la più diffusa piattaforma telematica di bordo al mondo, che permette di telefonare, ricevere SMS, gestire la rubrica del cellulare attraverso la connessione Bluetooth e ascoltare musica MP3 attraverso il Mediaplayer e una connessione USB.

Blue&Me Fleet, invece, è il pacchetto telematico per la ge-

stione delle flotte, realizzato da Iveco in collaborazione con Qualcomm Enterprise Services, un leader mondiale dei sistemi e servizi integrati di tipo 'wireless'. Grazie a Blue&Me Fleet, è possibile conoscere in tempo reale informazioni sul consumo di carburante, la distanza percorsa, la velocità e i dati identificativi del veicolo. È inoltre possibile effettuare il download remoto dei dati del tachigrafo digitale, ovviando alla necessità di avere il veicolo fisicamente disponibile per questa procedura richiesta dalla legge. È infine

disponibile il nuovo navigatore Tom Tom Go Live 1000 di ultima generazione, un sistema dotato di schermo fluid touch da 4,7" che fornisce costantemente al guidatore informazioni sul traffico e gli suggerisce i migliori percorsi. Grazie alle tecnologie HD Traffic e IQ Routes, infatti, è in grado di calcolare il tracciato in base ai dati relativi alla velocità effettiva raccolti da milioni di utenti.

Veniamo ai motori. Il Nuovo Daily beneficia di tecnologie in-

segue a pagina 26



Su strada il nuovo Daily offre un controllo e una maneggevolezza di ottimo livello. Il comfort di marcia e il comportamento dinamico sono da sempre caratteristiche distintive del modello Iveco. A bordo tutto è stato pensato per garantire elevati livelli qualitativi.

SERGIO MARCHIONNE INAUGURA A TORINO IL FIAT INDUSTRIAL VILLAGE

La cattedrale dei mezzi da lavoro

Si tratta del primo centro polivalente di Fiat Industrial nel mondo, realizzato per vendere, assistere e presentare i prodotti di CNH, Iveco e FPT Industrial. È anche il nuovo punto di riferimento per tutte le concessionarie Iveco nel mondo.

TORINO - Impressionante nella sua avveniristica concezione. Così si può definire il Fiat Industrial Village inaugurato in contemporanea con il lancio del nuovo Daily. È il primo centro polivalente di Fiat Industrial nel mondo, realizzato per vendere, assistere e presentare i prodotti di CNH, Iveco e FPT Industrial. Alla cerimonia hanno partecipato il Presidente di Fiat Industrial, Sergio Marchionne, insieme con il Presidente di Exor e di Fiat Spa, John Elkann, e numerose autorità nazionali, regionali e cittadine, tra le quali il Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e Trasporti, Bartolomeo Giachino, e il Sindaco della Città di Torino, Piero Fassino.

La nuova struttura, situata nella periferia nord-est di Torino nei pressi di via Puglia, si sviluppa su un'area di oltre 74mila mq, dei quali 23mila coperti, con un grande spazio dedicato all'esposizione di veicoli e motopropulsori. Sono presenti punti di assistenza per i servizi post-vendita e finanziari e un'ampia officina in grado di effettuare ogni intervento di manutenzione e riparazione, avvalen-



Sergio Marchionne, Presidente di Fiat Industrial, ha partecipato alla cerimonia d'inaugurazione del Fiat Industrial Village.

dosi di tecnici altamente qualificati. All'interno del complesso, nell'ampia showroom

dedicata all'esposizione dei veicoli, è anche presente una zona che illustra le eccellen-

ze tecnologiche e le soluzioni innovative alla base dei prodotti. Inoltre, è stata ricavata

un'area riservata alla galleria storica che ripercorre l'evoluzione del prodotto industriale



e delle aziende del Gruppo Fiat Industrial, a partire dai primi anni del Novecento.

“Questo è un progetto al quale tenevamo molto - ha commentato il Presidente di Fiat Industrial, Sergio Marchionne - per diversi motivi, che hanno a che fare con il business, ma non solo. Al di là dell'aspetto commerciale, che offre un centro di eccellenza per l'acquisto dei prodotti CNH, Iveco e FPT Industrial e dei servizi di assistenza post-vendita, il Fiat Industrial Village è un luogo simbolico che racchiude tratti del passato, del presente e del futuro di questa azienda, pensato anche per aprire i cancelli delle nostre fabbriche e dare a chiunque l'opportunità di avvicinarsi, conoscere e provare i nostri mezzi e i loro motori. Si tratta di un'iniziativa volta a ribadire il nostro impegno verso Torino, avviando qualcosa di nuovo e di diverso”.

L'intelligente evoluzione dell'Iveco Daily

segue da pagina 25

novative sviluppate da FPT Industrial: i motori da 2.3 e 3 litri, i cambi manuali a 5 e 6 rapporti, oltre al cambio automatizzato Agile a 6 marce e all'assale posteriore che offre un'ampia scelta di rapporti di coppia conica al ponte per ottimizzare il rapporto finale di trasmissione in funzio-

ne delle missioni prevalenti del cliente, garantendo il meglio in termini di prestazioni, risparmio e rispetto per l'ambiente. Fiore all'occhiello del Nuovo Daily è il motore F1 Diesel Euro 5 FPT Industrial da 3 litri Twin Turbo che sviluppa una potenza di 205 cv (150 kW) e una coppia massima di 470 Nm, affermandosi in questo modo come il motore

più potente del suo segmento. Il propulsore è dotato di un turbocompressore a due stadi con doppio intercooler; tale sistema di sovralimentazione comprende uno scambiatore di calore intermedio tra la prima e la seconda fase di compressione con conseguente aumento dell'efficienza e delle prestazioni. Questo motore utilizza un sistema d'iniezione Common Rail e iniettori piezoelettrici che permettono di ottimizzare il processo di combustione riducendo emissioni inquinanti e consumo di carburante. Il ricircolo dei gas di scarico (EGR) è ottenuto mediante l'utilizzo di una valvola elettrica DC-motor. È stata anche ottimizzata la ripartizione dell'EGR in modo da omogeneizzare la distribuzione dei gas di ricircolo tra i cilindri. I gas di scarico sono trattati mediante un catalizzatore ossidante e un filtro Diesel antiparticolato (DPF).

La motorizzazione da 3 litri Light-Duty è disponibile anche in altri due livelli di potenza: il 170 cv (125 kW) con coppia massima di 400 Nm, che utilizza una nuova versione ad alta efficienza della turbina a geometria variabile, e il 146 cv (107 kW) con 350 Nm di coppia, con un turbocompressore a geometria fissa con valvola waste-gate; entrambi i motori rispettano le normative Euro 5. Le tre motorizzazioni Heavy-Duty, 170 cv con 400 Nm di coppia con turbocompressore a due stadi, 146 cv con 370 Nm

di coppia con nuova turbina a geometria variabile e il Natural Power da 136 cv, rispettano invece gli standard EEV (Enhanced Environmentally-Friendly Vehicles).

Il nuovo motore Diesel F1 FPT Industrial da 2,3 litri, con 146 cv di potenza (107kW) e una coppia di 350 Nm, propone il nuovo sistema Common Rail Multijet II a iniezioni multiple molto ravvicinate tra di loro, con un massimo di 8 iniezioni per ciclo, che permette di mantenere posizioni di eccellenza nella categoria veicoli leggeri per quello che riguarda la rumorosità, le emissioni di gas di scarico e il consumo di combustibile. Il motore è disponibile anche nelle versioni da 106 cv (78 kW) con 270 Nm di coppia e da 126 cv (93 kW) con coppia incrementata fino a 320 Nm. Entrambi i modelli utilizzano un turbocompressore a geometria fissa con valvola waste-gate.

SISTEMA EGR AVANZATO

Le motorizzazioni da 2.3 litri sono offerte in combinazione con la nuova taratura del motore Euro 5, e con i sistemi Start & Stop, GSI (Gear Shift Indicator) e il nuovo cambio a rapporti, soluzioni che permettono di migliorare consumi ed emissioni di CO2 fino al 10 per cento. Di serie è previsto anche il sistema EGR avanzato per l'omogeneizzazione della distribuzio-

ne dei gas di ricircolo tra i cilindri. Anche in questo caso, i gas di scarico sono trattati mediante un catalizzatore ossidante e un filtro Diesel antiparticolato (DPF).

Due le novità riguardanti i cambi: un cambio completamente nuovo a 6 rapporti per le versioni da 2. litri e un cambio specifico per il nuovo motore da 3 litri con 205 cv di potenza e 470 Nm di coppia, entrambi caratterizzati dal doppio overdrive per il massimo contenimento dei consumi. Per le missioni urbane è disponibile in alternativa il cambio meccanico automatizzato Agile a 6 rapporti. Il cambio Agile sceglie la marcia giusta in base al percorso, diminuendo la fatica dell'autista e riducendo l'usura dei componenti. Può essere utilizzato sia in modalità automatica che sequenziale. La scelta di soluzioni tecnologiche all'avanguardia consente al Nuovo Daily di ottenere al tempo stesso elevate prestazioni, consumi ridotti e rispetto per l'ambiente.

Nel corso della sua storia Iveco si è sempre contraddistinta per la massima attenzione dedicata alla sicurezza. Anche il nuovo modello mantiene queste caratteristiche introducendo il sistema ESP 9 di ultima generazione con sensori attivi che comprende, oltre a ABS, EBD, ASR (il controllo di trazione) e MSR (il sistema di regolazione della coppia motore in fase di rilascio), Hill Holder (il sistema elettronico per le partenze in salita) e LAC (il sistema di riconoscimento della distribuzione longitudinale del carico traspor-

tato), anche nuove funzionalità come l'HFC (il sistema di compensazione dell'affaticamento dell'impianto frenante), il RMI&ROM (il sistema di attenuazione del rollio) e il TSM (il sistema di ottimizzazione della dinamica dell'insieme veicolo-romorchio).

MIGLIAIA DI COMBINAZIONI

Il Nuovo Daily, infine, coerente con la propria vocazione di offrire ai propri clienti veicoli adatti a ogni tipo di missione, conferma una gamma molto articolata e diversificata che conta oltre 7.000 combinazioni possibili combinando telaio, motore e meccanica articolati su: versioni trasporto merci, trasporto persone e basi per trasformazioni e allestimenti; 6 varianti di massa totale a terra, a partire da 3,2 fino a 7 tonnellate; carichi massimi ammessi da 1.500 a 2.500 kg sull'asse anteriore e da 1.900 a 5.350 kg su quello posteriore; portate utili (compreso il conducente) sino a 4700 kg con capacità di traino sino a 3500 kg; 3 passi, 4 lunghezze e 3 altezze interne per la gamma furgoni; 8 volumetrie del vano di carico da 7 a 17,2 mc; 9 propulsori da 106 a 205 cv, con livelli di coppia record fino a 470 Nm; sospensioni posteriori paraboliche, semielittiche e pneumatiche; 7 passi e lunghezze carrozzabili da 3 a 6,2 m per la gamma base per trasformazioni (cabinati, pianalati, doppia cabina...); 18 colori esterni; oltre 28 optional disponibili.



Daily introduce il sistema ESP 9 di ultima generazione con sensori attivi che comprende diverse soluzioni per la sicurezza e la dinamica di guida.

QUESTO È UN LAVORO PER...



NUOVO DAILY
PERFETTO PER UN SUPEREROE



TM & © DC Comics.
V8-SHIELD:TM & © Warner Bros. Entertainment Inc.
(11)

IL NUOVO DAILY TIRA FUORI IL SUPEREROE CHE C'È IN TE!

- **Super potente** con il nuovo motore 205 CV, il migliore della categoria
- **Super ecologico** con la nuova gamma di motori Euro 5 e EEV
- **Super capiente** fino a 17,2 m³ di volume di carico

Numero verde
800-800288



IVECO

www.iveco.it

RENAULT / PRODOTTE NELL'IMPIANTO DI MABEUGE LE PRIME FURGONETTE ELETTRICHE DI SERIE

Partita l'offensiva Kangoo Z.E.



Carlos Ghosn, Presidente e Direttore generale del Gruppo Renault ha confermato l'assunzione di circa 100 persone nel 2011 per stare al passo con la produzione.

Renault, azienda francese a vocazione internazionale, ma con una forte presenza territoriale nel proprio paese d'origine, è saldamente radicata nella regione Nord-Pas-de-Calais, nella Francia settentrionale, con quattro siti industriali.

Non è solo lo stabilimento di Maubeuge a beneficiare del momento di slancio creato dai veicoli elettrici, ma l'intera infrastruttura industriale di Renault in Francia: Del resto, l'80 per cento dei veicoli elettrici Renault verrà prodotto proprio nel Paese d'oltralpe.

IMPEGNO MASSICCIO

Oltre 1.000 ingegneri Renault, in particolare presso il Technocentre di Guyancourt, partecipano attivamente da quasi tre anni alla progettazione dei veicoli elettrici della società, garantendone qualità e sicurezza. Inoltre, l'impianto di Flins avvierà la produzione di Zoe nel 2012 e si occuperà dell'assemblaggio delle batterie a partire dal 2014. Mentre lo stabilimento di Cléon inizierà a produrre motori elettrici nel 2013. Senza contare che Renault e la CEA hanno una partnership per ideare le batterie del futuro.

Renault è il più grande colosso industriale della regione Nord-Pas-de-Calais. Il Gruppo è presente sul territorio con gli impianti di produzione di Georges Besse a Douai (vi vengono prodotte Scénic, X-mod, Mégane Coupé-Cabriolet), MCA a Maubeuge, Française de Mécanique a Douvrin (motori a benzina da 1,2 litri) e STA Ruitz (cambi automatici).

Il primissimo Kangoo Z.E. ha visto la luce il 22 settembre 2010. Da allora, sono stati prodotti 68 veicoli nel 2010 e 281 nel 2011 (con riferimento alla fine di luglio). Questi veicoli di pre-serie fanno parte delle operazioni pilota per lo sviluppo di veicoli elettrici in Francia, come il progetto SAVE (Seine Aval Vehicle Électrique), e all'estero.

Leader dal 1998 sul mercato dei veicoli commerciali leggeri, con il 15,9 per cento di quota di mercato in Europa e il 32,5 per cento registrato in Francia nel 2010, Renault ha come obiettivo quello di imporsi anche come riferimento delle furgonette elettriche e consolidare così la sua presenza sul mercato del Vecchio Continente. Nel segmento delle furgonette, Kangoo Express è leader di mercato con il 17,1 per cento in Europa (Francia inclusa) e il 32,3 per cento in Francia.

Renault offre un'ampia gamma di veicoli con capacità che vanno dai 2 ai 22 metri cubi e in grado di rispondere alle esigenze dei clienti professionali. L'implementazione della Rete Renault Pro+, lanciata nel 2009, è a più della metà del processo di completamento, con l'apertura di 230 centri sui 400 previsti entro il termine del 2012. L'obiettivo è offrire un servizio "one stop shop" adatto alle esigenze dei clienti professionali, con uno spazio e dei venditori dedicati.

Avviata la produzione delle prime Kangoo Z.E. di serie nello stabilimento nel Nord-Est della Francia. MCA (Maubeuge Carrosserie Automobile) è l'unico impianto di assemblaggio della gamma Kangoo Z.E., che comprende Kangoo Z.E. e Kangoo Maxi Z.E.. In Italia, la furgonetta elettrica della Losanga viene offerta a partire da 20mila euro, iva esclusa.

Fabio Basilico

MAUBEUGE - È ormai imminente l'avvio della commercializzazione di Renault Kangoo Z.E., furgonetta 100 per cento elettrica, antesignana della nuova offensiva della Losanga nel campo della mobilità a zero emissioni. Entro la metà del 2012 Renault proporrà infatti sul mercato una gamma completa di veicoli elettrici per tutte le esigenze. Oltre al Kangoo, disponibile anche in versione Maxi, all'inizio del prossimo anno arriverà in Italia la berlina Fluence e la city car Twizy. A metà del prossimo anno sarà la volta della berlina compatta Zoe.

OFFERTA INTERESSANTE

La produzione delle prime Kangoo Z.E. di serie è stata avviata nello stabilimento di Maubeuge, nel Nord-Est della Francia. MCA (Maubeuge Carrosserie Automobile), filiale Renault al 100 per cento, è l'unico impianto di produzione della gamma Kangoo Z.E., che comprende Kangoo Z.E. e Kangoo Maxi Z.E. (a 2 e 5 posti).

In Italia, Kangoo Z.E. viene offerto a 20mila euro, iva esclusa. Il noleggio della batteria parte da un costo mensile di 75 euro, iva esclusa, comprendente l'assistenza. Kangoo Z.E. Maxi viene proposto a partire da 21.200 euro, iva esclusa. Il prezzo di acquisto scende in Francia, dove sono in vigore incentivi fiscali pari a 5.000 euro. Il sito industriale di Maubeuge nasce nel 1969, quando Chausson acquista i relativi terreni. Il 23 settembre 1971 la fabbrica viene inaugurata; il primo veico-



Un Kangoo Z.E. e un Kangoo Maxi Z.E. (sopra) fanno il "pieno" alla colonnina di ricarica.

lo prodotto è una Renault 15. Nel 1978 viene fondata la filiale Renault MCA con il riacquisto della pro da Chausson. Nel 1993 Renault sceglie MCA come unico impianto di produzione del Kangoo, la cui prima generazione viene assemblata dal 1997 al 2007 in 2,2 milioni di unità. Dal 2007 viene avviata la produzione della seconda generazione del popolare veicolo commerciale, in tutte le sue versioni, dal modello base all'Express, al Maxi, al Contact e ora anche allo Z.E. In totale, in 40 anni sono stati prodotti a Maubeuge 4,7 milioni di veicoli. Nel 2010, il sito francese ha prodotto 139.259 veicoli, di cui il 54 per cento Kangoo Express e il 46 per cento Kangoo. Nel primo semestre 2011 i Kangoo prodotti sono stati 35.923, gli Express 43.291. Lo scorso anno sono stati esportati 84.948 Kangoo, il 61 per cento del totale. Al 31 dicembre 2010, i dipendenti che lavorano a Maubeuge risultavano essere 2.200.

Grazie al progetto E-Moving diversi soggetti hanno già potuto testare il veicolo elettrico

L'ITALIA ACCOGLIE KANGOO Z.E.

ROMA - Grazie al progetto E-Moving, l'Italia ha avuto l'opportunità di prendere confidenza con il Kangoo Z.E. Promosso dalla multiutility energetica A2A e Renault per testare e in seguito diffondere la mobilità 100 per cento elettrica, indispensabile nel prossimo futuro per ridurre l'inquinamento ambientale, E-Moving ha avuto il merito di dare a diversi soggetti una concreta possibilità di utilizzo del veicolo elettrico della Losanga. Soprattutto, di apprezzarne le qualità, in primis quelle di natura ecologica. Nell'ambito di E-Moving, aziende pubbliche, private e singole persone hanno sperimentato i primi 60 veicoli

Renault Z.E. disponibili in Italia (Kangoo Z.E. e Fluence Z.E.) nelle città di Milano e Brescia. Parallelamente, è stato avviato il progetto per creare un'infrastruttura di 270 punti di ricarica nelle due città su suolo pubblico o privato, ivi compresi i domicili o le sedi aziendali dei clienti pilota.

Lo sviluppo sostenibile e la tutela ambientale sono obiettivi prioritari per Renault. Kangoo Z.E. è lungo 4,2 metri ed equipaggiato con una motorizzazione elettrica da 44 kW/60 cv che eroga una coppia di 226 Nm. Inoltre, è dotato di una batteria agli ioni di litio di ultima generazione che consente un'autonomia media di 170

km. Kangoo Z.E., così come nella sua versione termica, offre alti standard di comfort, abitabilità e sicurezza, unitamente a quella praticità e funzionalità che si dimostra ideale per il trasporto di merci in ambito urbano e quindi per le consegne o gli interventi di prossimità. La capacità di carico è di 650 kg. Insieme a Kangoo Z.E., Fluence Z.E., Twizy e Zoe costituiscono una gamma completa e moderna di veicoli elettrici, in grado di incontrare le diverse esigenze della mobilità urbana, sia privata che professionale, dando un contributo concreto alla sostenibilità dei trasporti.

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 31.10.2011.

TATA raccomanda
 Shell
HELIX
Motor oils

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

TATA CREDIT
Servizi finanziari

www.tatamotors.it

VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI / NOVITÀ IMPORTANTI PER MULTIVAN, CADDY E AMAROK

Massimiliano Campanella

VERONA - Volkswagen ha caratterizzato la sua presenza al 64° Salone dell'Automobile di Francoforte non solo sul fronte delle auto ma anche su quello, assai dinamico, dei veicoli commerciali. Volkswagen Veicoli Commerciali ha dunque presentato alcune novità riguardanti i modelli Multivan, Caddy e Amarok. Sullo stand del costruttore tedesco hanno fatto bella mostra di sé il parsimonioso Multivan BlueMotion, l'esclusivo modello speciale pre-serie Caddy Edition 30 che celebra il trentesimo compleanno della gamma Caddy, e l'Amarok con cambio automatico a otto rapporti, trasmissione che debutta nel segmento dei pick-up. La tecnologia BlueMotion garantisce un elevato potenziale di riduzione dei consumi anche su veicoli della taglia del Multivan. Infatti, il nuovo Multivan BlueMotion abbatte di quasi 1 litro/100 km il consumo di carburante, diventando così il Multivan dai consumi più bassi di tutti i tempi.

UN EFFICIENTE QUATTRO CILINDRI

Rispetto alla motorizzazione equivalente della serie attuale (il TDI da 102 cv), i consumi del nuovo Multivan BlueMotion si riducono ad appena 6,4 litri/100 km nel ciclo combinato (ovvero 0,9 litri in meno di gasolio) a fronte di emissioni di CO2 di 169 g/km (invece di 193 g/km). È stato possibile raggiungere questi valori grazie all'efficiente quattro cilindri common rail in combinazione con sistema start/stop, dispositivo di recupero dell'energia, pneumatici a bassa resistenza al rotolamento nonché speciali misure aerodinamiche. Il 2 litri montato sul Multivan BlueMotion eroga una potenza massima di 114 cv e dispone di 250 Nm di coppia massima già a 1.500 giri.

Il sistema di recupero dell'energia consente di sfruttare al meglio l'energia cinetica con-

Una storia importante

Il parsimonioso Multivan BlueMotion, l'esclusivo modello Caddy Edition 30 che celebra il trentesimo compleanno della gamma e l'Amarok con cambio automatico a otto rapporti, trasmissione che debutta nel segmento dei pick-up: queste le ultime interessanti proposte che arricchiscono la gamma Volkswagen Veicoli Commerciali.



L'esclusiva verniciatura Glacier Blue Metallic caratterizza dal punto di vista estetico il Volkswagen Multivan BlueMotion.

nessa alla marcia. In fase di rilascio e di frenata, cioè quando il guidatore toglie il piede dal pedale dell'acceleratore o frena, la tensione dell'alternatore aumenta, e questa energia viene utilizzata per ricaricare la batteria del veicolo.

Grazie a questo controllo dell'alternatore e della batteria, che risultano così essere sempre in condizioni di carica ottimali, è possibile diminuire la tensione dell'alternatore, ad esempio in fase di accelerazione o nel

caso si voglia mantenere una certa velocità desiderata. In questo modo, si riduce il carico sul motore e, di conseguenza, il consumo.

Dal punto di vista estetico, Multivan BlueMotion si distingue dagli altri modelli della gamma grazie alla sua esclusiva verniciatura, declinata nel colore carrozzeria Glacier Blue Metallic e applicata anche sugli specchietti retrovisori esterni e sulle maniglie delle porte. Questa versione, riconoscibile an-

che grazie alle scritte BlueMotion su frontale e posteriore e alle luci delle pedane sottoporta, monta di serie cerchi da 16". I fendinebbia, disponibili a richiesta, vantano sul Multivan un design esclusivo grazie alla presenza di anelli cromati e una cornice nera. L'abitacolo si caratterizza per l'adozione degli speciali rivestimenti dei sedili in design Scout. L'equipaggiamento di serie comprende l'indicatore di pressione dei pneumatici, il climatizzatore semi-

attivante per un modello che ha fatto la storia dei commerciali di Wolfsburg. Caddy debutta sui mercati europei nel 1982 come versione pick-up della Golf prima generazione. A tre decenni di distanza rappresenta ancora una solida realtà nel segmento dei van compatti e dei furgoni per consegne urbane: finora ne sono stati venduti oltre 1,5 milioni di unità.

Caddy ha un'anima polivalente: può essere utilizzato nella versione autovettura da giovani

sette posti, si caratterizza per un allestimento sportivo ricco di particolari di pregio, come i sedili in Alcantara, il volante multifunzione, la cuffia del cambio e la leva del freno a mano rivestite in pelle, il climatizzatore semiautomatico Climatic e la vetratura Privacy.

Caddy Edition 30 è disponibile in versione per trasporto passeggeri, con passo più corto, oltre che in versione Furgone. La gamma motori comprende i Diesel TDI con potenze da 102 a 170 cv e il benzina TSI da 105 cv. La motorizzazione di serie più potente mai montata su questo modello è il 2.0 TDI da 170 cv abbinato al cambio DSG che regala al Caddy più sportivo di tutti i tempi una velocità massima di 196 km/h e 350 Nm di coppia.

AMAROK SEMPRE PIÙ AVANZATO

Il 2012 segnerà l'introduzione su Amarok di un innovativo cambio automatico a otto rapporti. Questo nuovo cambio unisce un maggiore comfort di marcia a buone caratteristiche d'impiego in fuoristrada e consumi che si rivelano più bassi rispetto alla versione equipaggiata con cambio manuale: 7,6 litri/100 km nel ciclo combinato con emissioni di anidride carbonica di 199 g/km.

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

Inoltre, l'abbinamento del nuovo cambio automatico con il sistema start/stop non è solo una soluzione inedita per Amarok ma anche confortevole.

Il nuovo cambio automatico è abbinato alla trazione integrale permanente e a una nuova

Anche per i pick-up è il momento dell'automatico a 8 marce

RAPPORTI SEMPRE PIÙ SOLIDI

Il cambio automatico a otto rapporti montato su Amarok celebra il suo debutto assoluto nel segmento dei pick-up. Grazie al numero dei rapporti è possibile realizzare una più efficace spaziatura tra il primo e l'ottavo rapporto, rispetto a un cambio automatico di precedente generazione. Gli effetti sono molto interessanti: l'aumento della spaziatura fa sì che il motore TDI abbia un rendimento migliore a tutti i regimi di rotazione oltre a risultare tanto più parco nei consumi quanto più agile. Ciò ha reso possibile utilizzare l'ottava marcia come rapporto di overdrive dalla coppia ridotta (-20 per cento), favorendo l'abbattimento dei consumi.

Il primo rapporto è progettato come marcia di partenza ridotta per l'impiego fuoristrada e per il traino. In questo modo il nuovo Amarok con cambio auto-

matico e trazione integrale permanente risulta particolarmente adatto all'impiego fuoristrada senza che si renda necessaria l'adozione di un riduttore. Tecnicamente, viene impiegata un'evoluzione dei convertitori di coppia con ammortizzatori di vibrazione di coppia ottimizzati, così da isolare in modo performante la catena cinematica dalle vibrazioni torsionali del motore. Per un corretto funzionamento del sistema start/stop è necessario che il cambio disponga sempre di una sufficiente pressione del lubrificante; questo garantisce che la trasmissione di forza tra i componenti del cambio avvenga senza slittamenti.

Il sistema è completato da una pompa di alimentazione elettrica che mantiene stabile la pressione del lubrificante all'interno del sistema idraulico durante la fase di sosta.



Caddy Edition 30 si presenta con un tetto verniciato di nero e cerchi in lega con finitura lucida.

automatico Climatic, l'indicatore multifunzione "Plus" e il regolatore della velocità. Gli elementi del quadro strumenti sono impreziositi da cornici in look acciaio, i comandi delle luci e il pomello del cambio sono impreziositi da cromature.

Nato sull'onda del successo del Multivan Edition 25, Caddy Edition 30 si presenta con un tetto verniciato di colore nero, cerchi in lega leggera da 17" con finitura lucida, un pregiato allestimento interno e un motore con elevata coppia e prestazioni. Una connotazione accat-

famiglie, come furgone per consegne urbane oppure nella classica versione Van pensata soprattutto per gli artigiani. Gli esterni del Caddy Edition 30 si distinguono da quelli delle altre versioni di allestimento anche per i mancorrenti neri sul tetto. I loghi posteriori, sulle porte scorrevoli, oltre che sui listelli sottoporta, richiamano l'attenzione sul fatto che si tratta di una versione speciale. Sono disponibili diversi colori carrozzeria, tutti intonati al tetto verniciato in nero. L'abitacolo, disponibile a scelta con cinque o

motorizzazione: un 2.0 TDI biturbo da 180 cv che dispone di una coppia massima di 420 Nm. La potenza del pick-up tedesco garantisce una guida sufficientemente brillante anche con rimorchio e carico pesante. Grazie pure al cambio automatico il peso rimorchiabile è pari a 3,2 tonnellate (con pendenza massima del 12 per cento). Amarok doppia cabina equipaggiata di questo innovativo sistema di trasmissione sarà disponibile dal prossimo gennaio in tutte e tre le varianti di allestimento.



FORD / LAVORO DI SOSTANZA SUL TRANSIT EDIZIONE 2012

LA LEGGENDA CONTINUA

A cura di Mauro Zola

Per raggiungere gli standard Euro 5 Ford non si è limitata ad aggiornare il motore Duratorq, che con questo upgrade diventa "il" motore globale del costruttore nel campo dei veicoli commerciali, adottato in tutti i continenti e da diversi modelli, come il nuovo Ranger in via di presentazione, oltre che dal Transit, a cui da subito garantisce un forte risparmio nei consumi e di conseguenza delle emissioni.

MONACO - Ford rinnova la leggenda del Transit, l'unico veicolo commerciale ad aver superato i sei milioni di esemplari dal 1965, anno in cui entrò in produzione la prima serie. Per la versione 2012 il costruttore ha lavorato essenzialmente sulla sostanza e quindi prima di tutto sui motori, anzi sul motore, dato che a differenza che nel recente passato la nuova versione del furgone viene equipaggiata con un solo propulsore, naturalmente Euro 5. Questo viene declinato in quattro potenze, le prime tre con 100, 125 e 140 cv spalmate su tutta la gamma, mentre la configurazione più potente, che raggiunge i 155 cv, è riservata ai modelli a trazione posteriore.

Per raggiungere gli standard Euro 5 Ford non si è limitata ad aggiornare il motore Duratorq, che con questo upgrade diventa "il" motore globale del costruttore nel campo dei veicoli commerciali, adottato in tutti i continenti e da diversi modelli, come il nuovo Ranger in via di presentazione, oltre che dal Transit, a cui da subito garantisce un forte risparmio nei consumi e di conseguenza delle emissioni. Secondo i dati forniti dal costruttore la riduzione è pari al 16,9 per cento nel caso del motore da 100 cv, che ha inoltre 15 cv in più del suo predecessore, dell'11,3 per cento per quello da 125 cv (che guadagna a sua volta 10 cv) e dell'8,9 per cento per il 140 cv.

segue a pagina 32



INTERVISTA / Gaetano Thorel, Presidente Ford Italia

“ANCHE TRANSIT POGGIA SU QUATTRO PILASTRI”

MONACO - “Anche nel progettare il Transit 2012, come del resto per tutte le vetture Ford, abbiamo seguito i quattro pilastri che fanno ormai parte del nostro Dna e quindi qualità, attenzione alle problematiche ambientali, sicurezza e tecnologia”. Così Gaetano Thorel, Presidente Ford Italia, ha voluto introdurre l'ultima evoluzione del più famoso veicolo commerciale al mondo, che in Italia mantiene un suo pubblico di affezionati utilizzatori

ben definito.

“In un mercato dei veicoli commerciali che sostanzialmente nel primo semestre di quest'anno conferma i risultati del 2010, con 45.912 unità vendute - ha continuato Thorel - il Transit mantiene una quota del 6 per cento, leggermente in ribasso rispetto all'anno precedente, ma che lo conferma come il primo prodotto importato del suo segmento dietro soltanto a quelli nazionali”.

Per supportare il segmento

dei commerciali, Ford ha da poco varato una rete di specialisti. “Che per il momento comprende 63 dealer del nostro marchio che si stanno adeguando per rispondere alle esigenze dei nostri clienti, con iniziative come l'apertura dell'officina al sabato, una linea di intervento prioritaria dedicata ai veicoli da lavoro, la presenza di un venditore specializzato anche in allestimenti”.

Ma quel che più sarà utile a



spingere le vendite del Transit 2012 è il prezzo, che rispetto alla versione Euro 4 aumenta di appena 750 euro.

“Il che vuol dire che ad esempio nel caso di un Transit van 280S con motore Euro 4 da 85 cv, sostituirlo con un Transit 2012 equipaggiato con il motore Euro 5 da 100 cv, assicura nel caso di un utilizzo di 150mila km, un risparmio di 2.424 euro, dovuto sia ai minori consumi che all'allungarsi degli intervalli di manutenzio-

ne, questo pur considerando l'aumento di prezzo. Anche il listino è stato semplificato: partendo da un prezzo base che ad esempio per le versioni van è di 19mila euro, basta aggiungere 500 euro per ogni aggiunta riguardante i passi che sono tre, lo stesso per le altezze, mentre l'incremento delle Ptt, che sono quattro, da 250 a 350, vale mille euro a scatto, e le diverse motorizzazioni, partendo dalla 100 cv 1.250 euro”.

AL VOLANTE DEL NUOVO TRANSIT IN VERSIONE ECONETIC

Grandi e piccole novità di un campione indiscusso

Pur se la prova è stata limitata ai soli furgoni, che sono stati i primi a essere messi in commercio nel corso del lancio italiano di settembre, la gamma del Transit resta variegata e composita come in passato. Le trazioni sono sempre due, anteriore e posteriore, e i passi restano tre, così come le possibili altezze. Ma è il motore Duratorq di 2.2 litri il segreto del nuovo Transit.

MONACO - A vederlo da fuori è il solito Transit, certo, con una colorazione inedita (per la cronaca si chiama Mars Red), ma la stessa forma di sempre. Tutto cambia invece quando si guarda alla sostanza, che in questa versione Econetic 2012 pare davvero rivoluzionata. Tutta una questione di cuore, cioè di motore, che in questo caso è sempre il Duratorq da 2.2 litri ma che diventando Euro 5 ha guadagnato 15 cv arrivando a 100 in questa configurazione base, con Ptt di 2,8 t o poco più, passo corto, tetto basso e motorizzazione entry level.

Anche nella cabina qualcosa è cambiato, ad esempio è nuovo il sistema radio/lettore cd/navigatore satellitare proposto da

Sony, un optional naturalmente, ma che chi trascorre molte ore a bordo farebbe bene a valutare dato il livello davvero molto alto. Migliorati anche la regolazione del sedile, che permette di trovare facilmente la propria posizione ideale, e il volante, che in questo caso, trattandosi di un allestimento top, è del tipo multifunzione, ma anche sui normali modelli per dimensioni e usabilità ricorda più lo standard di un'autovettura che di un furgone.

I vani portaoggetti comprendono il classico spazio nella parte inferiore destra, che è di discrete dimensioni, a cui si aggiunge il vano ricavato in alto, sempre a destra, in cui può trovare posto una bottiglia da due

litri. Un preziosismo utile è la telecamera di retromarcia, con monitor posizionato bene in alto in modo da essere facilmente visibile, che come ulteriore benefit propone anche graficamente la miglior traiettoria possibile. In sintesi un abitacolo molto confortevole, in cui l'attenzione alla praticità non ha costretto a rinunce, e tale dovrebbe rimanere su configurazioni meno accessoriate di quella oggetto del nostro test.

AVANGUARDIA MOTORISTICA

Il cambio anche su questa versione base è diventato a sei marce, fluido, morbido, presenta una prima molto corta ma il

resto della spaziatura è eccellente: in più c'è l'Eco Pack, cioè lo Start&Stop e un limitatore di velocità, che entra in azione a 110 km/h e che lasciamo inserito per la prima parte del test, quella che ci porta fuori dalla zona aeroportuale di Monaco, per poi disinserirlo quando i semafori spariscono e le strade si fanno aperte, invogliando a testate più a fondo le qualità del nuovo motore. Che è, dobbiamo dirlo subito, davvero eccellente e poco ha a che vedere con quello che equipaggiava il vecchio Transit. Pur trattandosi della versione meno potente è pronto alla risposta, con un'erogazione non rabbiosa ma molto fluida, che verrà sicuramente apprezzata da chi

opera in città. Sempre per chi abitualmente si muove nei centri urbani, va segnalato l'ottimo funzionamento del sistema Start&Stop, forse il migliore tra tutti quelli che abbiamo provato. Così come il comfort acustico interno è davvero notevole, in pratica si avverte appena in sottofondo il ronfare rotondo del propulsore, il che se si passano parecchie ore alla guida è di una certa importanza.

Sulle veloci provinciali che circondano la città tedesca abbiamo occasione di mettere alla prova la brillantezza del propulsore, dopo aver premuto il tasto Eco e quindi disinserito il limitatore di velocità, e anche in questo caso il quattro cilindri Euro 5 non delude. Con due persone

a bordo e un carico di 400 kg sia la manovrabilità che le prestazioni sono eccellenti. Così come perfetta è la risposta dell'impianto frenante, che anche nel caso di bruschi stop non tradisce, anzi gli spazi di frenata sono decisamente contenuti. L'ESP, completo di modalità accessorie molto interessanti per evitare rollii e beccheggi, funziona alla perfezione, permettendoci di affrontare percorsi misti in totale controllo e sicurezza. Il tutto senza che si vada a gravare sui consumi, che sono ai vertici della categoria e che nella versione Econetic, che può contare anche su pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, sono, secondo i dati forniti dal costruttore, vicini ai 6,5 litri per 100 km.

TRAZIONE POSTERIORE AL MASSIMO

Se poi si cercano prestazioni più elevate, basta pescare nel resto della gamma. Dal canto nostro abbiamo voluto provare anche l'inedita versione da 155 cv, riservata ai Transit con trazione posteriore. Nel nostro caso un modello passo lungo e tetto alto, sempre carico. E in effetti il salto di prestazioni è avvertibile, spingere a fondo vuol dire far balzare in avanti il furgone con fin troppa energia. Per fortuna il comportamento anche nel caso della trazione posteriore resta essenzialmente neutro, facilitando l'utilizzo a chi non è troppo avvezzo a muoversi con questa configurazione. Nel caso del suo propulsore di punta Ford non ha ancora fornito i dati relativi al consumo medio, ma visti i risultati raggiunti con le altre versioni è facile ipotizzare che quello proposto sarà un livello di eccellenza.

Pur se la prova è stata limitata ai soli furgoni, che sono stati i primi a essere messi in commercio nel corso del lancio italiano di settembre, la gamma del Transit resta variegata e composita come in passato. Le



Il Ford Transt Econetic oggetto della nostra prova colpisce l'attenzione anche grazie alla sua brillante colorazione inedita denominata Mars Red.

LA LEGGENDA CONTINUA

segue da pagina 31

Per ottenere questi risultati la trasformazione ha coinvolto il sistema d'iniezione Common rail di cui è stata aumentata la pressione, il turbocompressore a geometria variabile, il sistema di ricircolo dei gas di scarico, e alcuni sistemi accessori come la pompa dell'olio.

Andando per ordine il primo intervento di rilievo riguarda il Common rail, ora dotato di iniettori piezoelettrici a otto fori, in

grado di lavorare a 1.800 bar di pressione, contro i 1.600 delle versioni Euro 4, il che permette di migliorare la polverizzazione del carburante e di aumentare prestazioni e coppia, riducendo al tempo stesso i consumi. Completamente nuovo anche il turbocompressore, le cui palette ad angolazione variabile sono regolate elettronicamente. Di contro è stato ridotto da 17,5:1 a 15,5:1 il rapporto di compressione, per equilibrare i rapporti interni del propulsore e gestire l'incremento di potenza senza aumentare emissioni e rumorosità, che è in effetti addirittura diminuita, rendendo il Transit 2012 uno

dei più silenziosi furgoni oggi in commercio. Per bilanciare la minor compressione sono state adottate candele metalliche a incandescenza a basso voltaggio, che velocizzano il raggiungimento della temperatura operativa ottimale rendendo più rapide le partenze a freddo. Per quel che riguarda il sistema di ricircolo dei gas di scarico, è stata migliorata la capacità di raffreddamento e cambiato il collettore di aspirazione con valvola centrale per ottimizzare il flusso dei gas. Il tutto garantisce una riduzione del 40 per cento degli ossidi di azoto.

Se queste sono le modifiche più evidenti, Ford ha lavorato di fino anche su altre componenti, come il sistema di ricarica rigenerativa intelligente che aumenta in fase di frenata o decelerazione la potenza dell'alternatore, permettendo di recuperare energie che altrimenti

Limitatore di velocità e dispositivo Start&Stop disponibile a richiesta

TRANSIT STUPISCE PER CONSUMI ED EMISSIONI RIDOTTI

MONACO - L'attenzione di Ford alle tematiche del risparmio carburante e dell'ecologia sono confermate dall'Eco Pack offerto come optional sulla versione 2012 del Transit. Si tratta in pratica di un limitatore di velocità tarato sui 110 km/h con l'aggiunta del sistema Start&Stop che permette lo spegnimento automatico del motore quando ci si deve fermare ad esempio a un semaforo. Per azionarlo basta disinserire la marcia e lasciare la frizione, mentre per riattivare il motore è sufficiente schiacciare nuovamente la frizione. La riaccensione è particolarmente rapida grazie alla doppia batteria SureStart, una delle esclusive del costruttore. La novità rispetto ai concorrenti è che limitatore e Start&Stop si attivano in

automatico all'accensione del motore ma possono essere disinseriti tramite il pulsante Eco posizionato sul cruscotto. Questo per rispondere alle esigenze di chi opera soltanto parzialmente in città e ad esempio nelle trasferte autostradali ha bisogno di raggiungere velocità superiori ai 110 km/h.

È comunque possibile ottenere, come optional, la limitazione fissa della velocità, una soluzione pensata per le flotte che possono in questo modo evitare che i propri autisti disinseriscano non autorizzati le funzioni Eco.

I test condotti da Ford in sede di omologazione hanno riscontrato come il solo Eco Pack possa garantire un risparmio nei consumi

del 4 per cento. Risultati ancora migliori si possono ottenere con le versioni Econetic, che a differenza che in passato sono diventate due, oltre a quella oggetto della nostra prova, è possibile ordinare in questa configurazione un modello da 3,5 ton di Ptt, sempre a trazione anteriore, con motore da 125 cv e passo lungo. Oltre all'EcoPack le versioni Econetic montano pneumatici con bassa resistenza al rotolamento Conti Vanco Eco, il che permette nel caso della versione 280 da 100 cv di ridurre dell'8,5 per cento i consumi rispetto alla precedente versione che già brillava per le doti di risparmio, fermandosi quindi a 6,55 litri per 100 km con emissioni di appena 173 g/km di CO₂.

trazioni come già detto sono sempre due, anteriore e posteriore, e i passi restano tre, così come le possibili altezze, il che vuol dire per le versioni furgone il vano di carico va dai 6,5 ai 14,5 mc, con in pratica la possibilità di caricare da 3 a 5 europallet.

I van sono disponibili anche con doppia cabina, inoltre resta in gamma il molto richiesto Tourneo cioè la versione trasporto persone basata sul passo più contenuto, con otto posti. Sempre per il trasporto passeggeri è previsto anche un modello autobus, con il passo allungato e 14 posti, conducente compreso. Una buona fetta del mercato del Transit si sviluppa sui veicoli allestiti, con particolare attenzione ai cassonati: questi saranno disponibili con tre passi e sbalzo allungato, in versione cabina singola o doppia cabina. Per quel che riguarda le possibilità di carico, il nuovo propulsore e le modifiche strutturali comportano un aumento di peso di appena 25 kg rispetto al vecchio modello.



Sono ampie le possibilità di utilizzo del versatile **Transit**: per le versioni furgone il vano di carico va dai 6,5 ai 14,5 metri cubi, con in pratica la possibilità di caricare da 3 a 5 europallet.

La carta d'identità

Cognome - Ford

Nome - Transit Econetic 280

Trazione - Anteriore.

Motore - Duratorq DCI 2.2. Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Common rail a controllo elettronico con turbocompressore a geometria variabile con intercooler. Distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 2.198 cc. Potenza max CE: 74 kW/100 cv a 3.500 giri/min. Coppia max CE: 310 Nm a 1.500 g/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.

Pneumatici - 195/70 R15.

Sospensioni - Anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson con molle a spirale a passo variabile, barra di triangolazione e ammortizzatori pressurizzati a gas bracci. Posteriori con molle a balestra singole, ammortizzatori pressurizzati a gas.

Freni - A disco, con ABS, EBD, ESP, dispositivo per il controllo dell'imbarcata, controllo del rollio, sistema di ausilio alla frenata, ausilio alla partenza in salita.

Dimensioni - Passo 2.933 mm, lunghezza 4.863 mm, larghezza 1.974 mm, altezza 1.989 mm.

Diametro di sterzata - 10,8 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 2.582 mm, larghezza 1.762 mm, altezza 1.430 mm, larghezza tra i passaruota 1.390 mm, altezza soglia di carico 619 mm. Volume di carico 6,05 mc

Pesi - PTT 2.840 kg.

Serbatoio carburante - 80 litri.



All'interno della nuova gamma **Transit** i van sono disponibili anche con doppia cabina.



Il cambio, fluido, morbido e di facile utilizzo, propone la configurazione a sei marce.

andrebbero perse. La corrente elettrica così recuperata va a finire nella batteria ricaricandola costantemente. Sempre la batteria viene monitorata in tempo reale da un avanzato sistema di gestione, che quando i livelli di carica superano l'80 per cento disaccoppia l'alternatore riducendo il carico del motore.

Molto utile si rivela anche la pompa dell'olio a portata variabile, che eroga il liquido soltanto quando è effettivamente necessario, funzionando quindi per un tempo ridotto e consumando di conseguenza minor energia. È invece riservata ai modelli a trazione posteriore la pompa a portata variabile Epas per il servosterzo elettrico, che ne riduce l'utilizzo ad esempio alle alte velocità in autostrada cioè quando in pratica non serve.

Per sfruttare al meglio le caratteristiche del motore Euro 5 su

tutti i Transit 2012 è stato adottato un cambio a sei marce, anzi, in realtà si tratta di due cambi, quello destinato alle trazioni anteriori è in pratica lo stesso della Mondeo, con scansione delle marce più lunghe tranne che per la prima e la retromarcia che sono state accorciate per ottenere maggior spunto. Sul cambio destinato alle versioni a trazione posteriore si è invece lavorato molto sulla robustezza e sull'ottimizzazione dei rapporti di coppia. In comune i due elementi hanno una riduzione dei giri motore in marcia, sempre in ottica di risparmio carburante e incremento del comfort acustico.

Tra le altre aggiunte al modello, che sostanzialmente resta lo stesso, il parabrezza Quickclear che assicura uno sbrinatorio rapido, il sistema di aiuto alle partenze in salita, oltre alla zincatura aggiuntiva a cui sono stati sottoposti predellini, barre longitudinali,

traversine, passaruota e sottoscoeca, il che ha permesso di far arrivare la garanzia anticorrosione a dodici anni, mentre gli intervalli di manutenzione sono passati da 25mila a 50 mila km o due anni.

Per gli allestimenti interni tre le soluzioni disponibili, la base che comunque già comprende oltre a quanto già detto ABS con EBD ed ESP, la Trend che aggiunge la predisposizione per il Bluetooth, climatizzatore, computer di bordo, fendinebbia, modanature laterali e paraurti in tinta, retrovisori elettrici riscaldati e volante in pelle. Al vertice della proposta stanno le versioni Limited, particolarmente indicate per il trasporto passeggeri, che dispongono in più di cerchi in lega, climatizzazione anche per i sedili posteriori, sistema di entertainment Sony, sensori pioggia, accensione automatica dei fari e antifurto perimetrale.

ON THE ROAD

FIAT
DUCATO MAXI 180 MULTIJET II

L'arrivo sul mercato della versione II dell'iniezione Multijet ha aperto possibilità infinite ai progettisti Fiat, anche dal punto di vista delle prestazioni, che pure per il settore dei veicoli da lavoro non sono certo una priorità. Il risultato più ambizioso nella gamma Ducato è il tre litri da 180 cavalli.

CARATTERE ESUBERANTE

Lino Sinari

TORINO - L'arrivo sul mercato della versione II dell'iniezione Multijet ha aperto possibilità infinite ai progettisti Fiat, anche dal punto di vista delle prestazioni, che pure per il settore dei veicoli da lavoro non sono certo una priorità. Il risultato più ambizioso nell'ambito della gamma Ducato è il tre litri da 180 cv che equipaggia il protagonista della nostra prova. Uno dei motori più potenti tra quelli riservati alla categoria furgoni, pur mantenendo un livello di consumi più che accettabile. Anche carichi infatti non è difficile stare sotto i 9 km con in litro che su una versione Maxy del furgone maggiormente venduto in Italia sono un ottimo punto di arrivo.

Tornando per un momento alla tecnica motoristica, a favorire potenza e coppia è un ciclo di iniezioni a 8 fasi, invece delle cinque precedenti, con in più la pressione del Common rail che è in grado di arrivare fino a 1.800 bar. L'adozione del Multijet II non soltanto ha permesso di ricavare 20 cv in più dal tre litri Fiat ma allo stesso tempo di ridurre i consumi del 9 per cento rispetto alla precedente versione.

Il che rende questa configurazione perfino sovradimensionata per un uso "normale"; infatti, le prestazioni sia in autostrada che su direttrici veloci sono entusiasmanti, non soltanto per la velocità, di cui per attenerci alle leggi vigenti non abbiamo potuto verificare i limiti (in una precedente prova in pista avevamo comunque agevolmente superato i 170 km/h), ma soprattutto per la coppia disponibile fin dai bassi regimi. La ripresa è infatti il punto di forza della nuova generazione di motori Fiat Professional, in ogni marcia si può riprendere agevolmente quota partendo dai mille giri motore, basta agire con decisione sull'acceleratore e il tachimetro prende a salire con regolarità.

L'uso ideale del tre litri è naturalmente in applicazioni



L'allestimento interno del Ducato riprende il gioco di tonalità riuscito tra i sedili rossi e il cruscotto nero, qui in versione Techno con inserti in alluminio dalla piacevole immagine contemporanea.

per raggiungere i risultati di cui dicevamo in ambito di consumi, che portano il Ducato in testa al segmento dei furgoni più potenti.

Per il resto, l'allestimento riprende quello del resto della gamma, con il gioco di tonalità riuscito tra i sedili rossi e il cruscotto nero (nel nostro caso in versione Techno, quindi con inserti in alluminio che regalano una piacevole immagine contemporanea). Ad impreziosire il tutto l'impianto di navigazione Blue&Me Tom Tom, decisamente funzionale anche per la possibilità di interagire direttamente con il veicolo, il che permette di regolare una serie di applicazioni direttamente tramite il touch screen dell'apparecchio, posizionato al centro della plancia, in posizione facile da raggiungere.

Poco da aggiungere riguardo al vano di carico, facilmente accessibile tramite il portellone laterale e le porte a due battenti posteriori (la cui apertura può essere fissata a 90 e 180°), con in più un'altezza da terra del piano di carico che supera di poco il mezzo metro. L'impostazione è infatti rimasta la stessa del modello prece-

La carta d'identità

Cognome - Fiat

Nome - Ducato Maxy 180 Multijet

Configurazione - Van.

Motore - Carburante: gasolio. Cilindri: 4 in linea. Alimentazione: iniezione diretta Multijet II Common rail a controllo elettronico con turbocompressore a geometria variabile e intercooler. Distribuzione: 2 ACT a catena, 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 5. Cilindrata: 2.999 cc. Potenza max CE: 130 kW/177 cv a 3.600 giri/min. Coppia max CE: 400 Nm a 1.400 giri/min.

Cambio - Manuale a 6 marce.**Pneumatici** - 225/75 R16C.

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

Freni - A disco, con ABS, EBD.

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

Diametro di sterzata - 12,46 m.

Dimensioni vano di carico - Lunghezza 3.120 mm, larghezza 1.870 mm, altezza 1.932 mm, larghezza tra i passaruota 1.422 mm, altezza soglia di carico 550 mm, volume di carico 11,5 mc.

Pesi - Ptt 3.500 kg.**Serbatoio carburante** - 90 litri.

I concorrenti

**Citroën Jumper 180**

Motore: 4 cilindri in linea, 2.999 cc, potenza 130 kW/177 cv a 3.600 giri/min, coppia Max CE 400 Nm a 1.400 giri/min.

**Peugeot Boxer 180**

Motore: 4 cilindri in linea, 2.999 cc, potenza 130 kW/177 cv a 3.600 giri/min, coppia Max CE 400 Nm a 1.400 giri/min.

**Mercedes-Benz Sprinter 219 CDI**

Motore: 6 cilindri a V, 2.987 cc, potenza 140 kW/190 cv a 3.800 giri/min, coppia Max CE 440 Nm da 1.600 a 2.600 giri/min.

**Volkswagen Crafter**

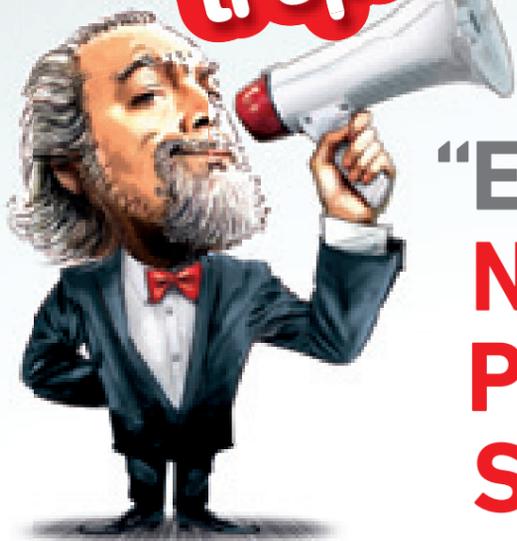
Motore: 4 cilindri in linea, 1.968 cc, potenza 120 kW/163 cv a 3.600 giri/min, coppia Max CE 400 Nm a 1.800 giri/min.

speciali, in particolare nel trasporto persone, in cui può essere abbinato a un pratico cambio automatizzato Comfort Matic, o per consegne particolarmente veloci, in questo caso si può contare senza riserve sul cambio a sei rapporti, che equipaggiava anche il van del test, che però deve essere utilizzato con accortezza: la prima marcia è infatti stata volutamente tenuta piuttosto corta, per favorire eventuali spunti, quindi bisogna dosare con garbo la potenza del motore onde evitare fastidiosi balzelli in avanti; di contro la sesta marcia lunga è l'ideale per i viaggi in autostrada, dove permette, magari con l'ausilio del cruise control, trasferite decisamente comode. Il cambio è anche un ausilio indispensabile

dente, tanto riuscita da non aver richiesto un ulteriore sviluppo.

Ottima la performance dell'impianto frenante, che su un mezzo con queste caratteristiche rischia di essere messo a dura prova, invece pare quasi impossibile mettere in difficoltà i dischi (auto ventilati su entrambi gli assi) supportati dall'ormai obbligatorio ABS e dal correttore elettronico della frenata posteriore (EBD), che permette di gestire anche un lieve sbilanciamento del carico senza dare preoccupazioni al conducente e ciò non soltanto se si tratta di un navigato corriere: anche per chi è alle prime armi il comportamento piuttosto neutro della frenata consente di muoversi in tutta sicurezza.

So' Dieco
ti spieco



**“EDIZIONE STRAORTINARIA!
NUOVO DUCATO CON NUOVI MOTORI:
PUTENZA ED ECONOMIA
SI AMANO ALLA FOLLIA”.**



**NUOVO DUCATO EURO 5 DA 13.900 EURO.
PIÙ POTENZA, MENO CONSUMI.**

- 4 nuove motorizzazioni Multijet da 115 CV a 180 CV, anche con Start&Stop
- I consumi più bassi del segmento: solo 6,4 litri ogni 100 km con il 2.0 Multijet 115 CV
- 3 allestimenti interni e nuova tecnologia: Blue&Me TomTom Live, cambio robotizzato Comfort-Matic e Traction+

**E IN PIÙ SU TUTTA LA GAMMA FIAT PROFESSIONAL,
FINANZIAMENTO CON ANTICIPO ZERO E PRIMA RATA NEL 2012. TAN FISSO 2,90%, TAEG 7,47%.**



PROFESSIONAL



Lubrificanti originali



Prezzo promo riferito a Ducato Furgone 28 CH1 2.0 Multijet 115 CV EURO 5, € 13.900 (IVA, MIS e IPT escluse). Esempio finanziamento: prezzo IPT esclusa € 17.500. Anticipo € 0, 60 mesi, 1ª rata a gennaio 2012, 57 rate mensili di € 370, Importo Totale del Credito € 19.354,91 (inclusi spese pratica € 300, Bolli € 14,62, SavaDna e Prestito Protetto € 1.540,29). Interessi € 1.521, spese incasso Rid € 3,5 a rata, spese invio estratto conto € 2,81 per anno, Importo Totale Dovuto € 21.104,05. TAN fisso 2,90%, TAEG 7,47%. Offerta valida fino al 31/10/2011 con qualsiasi usato. Salvo approvazione Sava. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Foglio Informativo su www.sava.it. Consumi riferiti a Ducato Combi passo corto tetto basso nel ciclo combinato.



La showcar della Stella, presentata in anteprima mondiale all'ultimo Salone di Francoforte, propone in modo unico il concetto di lusso nel segmento delle monovolume. Coniugando una generosa spaziosità con un design convincente e sportivo, Viano Vision Pearl consente a sei passeggeri di godere fino in fondo il piacere di una mobilità efficiente e confortevole.

MERCEDES-BENZ / VIANO VISION PEARL PER UN VIAGGIO CHE È ESCLUSIVA ESPERIENZA DA VIVERE

Mobilità nel segno del lusso

Nils Ricky

ROMA - Il recente Salone di Francoforte ha offerto a tutti la possibilità di vedere da vicino come si possa con successo proporre il concetto di lusso nel segmento delle monovolume. Protagonista Mercedes-Benz Viano Vision Pearl, showcar presentata in anteprima mondiale alla kermesse tedesca. Bastano alcuni elementi per rendere l'idea delle qualità del Viano Vision Pearl: rivestimenti completi in pelle nelle tonalità bianco-grigio, pavimento in vero legno, elementi in alluminio spazzolato, cristalli oscurabili elettrocromaticamente e il Sound System High-End Bang & Olufsen "BeoSound Viano". Il viaggio a bordo del Viano Vision Pearl si rivela un'esperien-



Molte le qualità del Viano Vision Pearl: rivestimenti completi in pelle nelle tonalità bianco-grigio, pavimento in vero legno, elementi in alluminio spazzolato, cristalli oscurabili elettrocromaticamente e il Sound System High-End Bang & Olufsen "BeoSound Viano".

za davvero unica, a disposizione anche di sei persone.

Dal punto di vista del design, il concetto si ispira all'immagine dei moderni yacht sportivi e riprende il tema del viaggio come esperienza. Del resto, la connessione W-LAN integrata a bordo soddisfa tutti i desideri dell'uomo moderno che si muove senza isolamento, rimanendo in contatto costante con il mondo. Nel design degli esterni, Mercedes-Benz utilizza per la prima volta in questa gamma di monovolume la vernice opaca "pearl grey magno", nella tonalità grigio kiesel. Il frontale stilisticamente rielaborato del Viano con luci diurne a LED integrate conferisce al veicolo della Stella un'immagine più sportiva e grintosa.

segue a pagina 38

Vito e Viano adottano un nuovo intelligente sistema di gestione dell'alternatore

VIAGGIARE IN TOTALE BLUEEFFICIENCY

ROMA - Vito e Viano adottano ora di serie il nuovo sistema di gestione dell'alternatore che contribuisce a ridurre i consumi dei due modelli della Stella. I due commerciali introducono quindi in gamma un pacchetto BlueEFFICIENCY ampliato. Durante la frenata il nuovo sistema di gestione dell'alternatore converte una parte dell'energia cinetica in energia elettrica, che viene poi accumulata nella batteria del veicolo. L'alimentazione di questa energia aggiuntiva consente di ridurre la potenza dell'alternatore in determinate condizioni di esercizio come, ad esempio, in fase di accelerazione,

riducendo così il carico del motore a combustione. L'alternatore intelligente si attiva in modo automatico, praticamente senza che il conducente se ne renda conto. L'elettronica di potenza aumenta la tensione dell'alternatore in base al fabbisogno per consentire un rapido caricamento della batteria. In termini tecnici, si parla di recupero, ovvero un processo che sfrutta l'energia cinetica che altrimenti verrebbe dissipata sotto forma di calore rilasciato dai freni.

Il nuovo sistema di gestione dell'alternatore è disponibile su Viano, Vito Kombi e tutti i modelli Vito omologati per il trasporto passeggeri. BlueEFFICIENCY è stato sviluppato da Mercedes-

Benz per rendere possibile una mobilità del futuro responsabile e sostenibile. È un insieme di soluzioni tecnologiche intelligenti, innovative e sinergiche, atte a garantire una sensibile riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni nocive. L'Efficiency Package comprende tra l'altro un motore diesel CDI 4 cilindri dai consumi estremamente contenuti e disponibile in due varianti di potenza, un moderno motore diesel CDI V6 con cambio automatico, un cambio manuale a 6 marce ECO Gear dai consumi ottimizzati e altre misure per la riduzione dei consumi a seconda del modello.



Mercedes-Benz Vito e Sprinter. Risparmia le energie per il tuo lavoro.

Consumi ridotti e più rispetto per l'ambiente grazie alle nuove motorizzazioni diesel CDI Euro 5 da 4 e 6 cilindri, al nuovo cambio meccanico ECO Gear, alla funzione ECO Start-Stop del Pacchetto BlueEFFICIENCY.

BLUE EFFICIENCY

125!anni di innovazione



Mercedes-Benz

Diverse le presentazioni al Salone del Camper 2011 di Parma

LE SOLUZIONI PER IL TEMPO LIBERO FIRMATE DALLA STELLA

PARMA - Al recente Salone del Camper di Parma, Mercedes-Benz ha festeggiato in pompa magna i 125 anni dell'automobile: l'intera gamma di veicoli dedicati al tempo libero e alla vita all'aria aperta è stata esposta lungo un percorso che ha raccontato le più importanti innovazioni che hanno caratterizzato l'evoluzione di questo settore e dei veicoli Mercedes-Benz. Le proposte Mercedes-Benz nel settore del tempo libero sono diverse e Parma erano tutte ben rappresentate da diverse versioni di EuroSprinter, l'autotelaio dedicato agli allestimenti autocaravan e motorhome, Viano 3.0 CDI Marco Polo, caravan compatto ideale per le grandi avventure, Viano 2.2 CDI Fun 4MATIC, spazioso e versatile veicolo multiuso per la famiglia e il tempo libero e Viano 3.0 CDI Avantgarde, monovolume sportiva di lusso.

Disponibile in diverse configurazioni, EuroSprinter è la base ideale per l'allestimento di camper eleganti e confortevoli che rispondono alle diverse e sempre più raffinate esigenze degli amanti della vita all'aria aperta, un pubblico in continua crescita. L'autotelaio EuroSprinter, proposto in diverse versioni di passo e lunghezza con massa totale a terra da 3,5 a 5,0 t, è dotato di un telaio realizzato con profilati particolarmente robusti e offre agli allestitori una base affidabile per carichi, punti di ancoraggio e raccordi. L'autotelaio è disponibile anche nelle versioni scudato e, per mantenere un'altezza complessiva del veicolo contenuta, in una versione ribassata di 205 mm rispetto all'autotelaio normale.

I nuovi motori diesel Euro 5, a 4 e 6 cilindri, e il nuovo cambio manuale ECO Gear a 6 marce garantiscono consumi contenuti ed ecocompatibili. Gli equipaggiamenti di serie comprendono l'Adaptive ESP, in grado di regolare la dinamica del veicolo tenendo conto anche delle condizioni di carico e baricentro, ABS, regolazione antiscivolo ASR, Brake Assist BAS e il sistema di assistenza in fase di spunto AAS (a richiesta per veicoli con cambio manuale).

Viano Marco Polo presenta oggi nuovi punti di forza. Resta invariata la suddivisione degli interni, con una spaziosa e funzionale zona cucina nonché originali sedili singoli scorrevoli a regolazione elettrica dotati di sostegni laterali a gonfiaggio elettropneumatico. Nell'abitacolo troviamo però anche nuove lavorazioni delle superfici e nuove modanature che esprimono un'atmosfera di particolare raffinatezza. Inoltre, il vano posteriore può essere dotato, a richiesta, di un esclusivo pavimento in look "yacht-dek", un tipo di rivestimento che non solo ha un aspetto accogliente e pregiato, ma è

anche resistente e di facile manutenzione.

Il Viano Fun è caratterizzato da una configurazione dei sedili estremamente versatile e da un vano bagagli molto spazioso e flessibile che si adatta rapidamente a ogni esigenza di trasporto. Due versioni, Compact e Long, permettono di trasportare comodamente 5 o 7 persone; una panca trasformabile in letto rende agevole pernottare all'interno del veicolo.

Dinamismo, comfort e sportività sono le carte vincenti del Viano Avantgarde Edition 125. Immagine inconfondibile, equipaggiamenti esclusivi e potenti propulsori V6 fanno di questo veicolo un mezzo spazioso come una monovolume, elegante come una berlina e dina-

mico come un'auto sportiva. Eleganti vernici metallizzate, 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 della Edition 125. L'abitacolo si distingue per il raffinato look che coniuga eleganza e sportività: guidatore e passeggero anteriore, ad esempio, trovano posto su sedili comodi e sportivi, dotati di raffinati rivestimenti 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 gommioni antidive.



Mobilità nel segno del lusso

segue da pagina 37

Ancora a proposito del viaggio: se oggi la mobilità rappresenta sempre più un'esperienza da vivere e la maggior parte delle persone non si limita più a raggiungere una località dove poi riposarsi ma, dedicandosi a tour in auto e moto, alle crociere e alle vacanze in barca a vela o ai tour di trekking, fa sì che il viaggio stesso sia diventato parte integrante del divertimento. Ecco che allora Viano Vision Pearl si ispira senza mezzi termini a questa tendenza.

Lo conferma Volker Mornhinweg, Responsabile Mercedes-Benz Vans: "Intendiamo dimostrare che con il Viano è possibile fare di tutto. Il Viano Vision Pearl non è soltanto una monovolume funzionale, bensì uno spazio vitale configurato

per soddisfare i palati più esigenti. Abbiamo creato un veicolo che coniuga una generosa spaziosità con un design convincente. Chi ama viaggiare senza stress e al tempo stesso in modo raffinato, troverà nel Viano Vision Pearl il suo modello ideale. Il design degli interni e gli equipaggiamenti tecnici fanno del Viano Vision Pearl la Classe S tra le monovolume."

Spazio ed esclusività per gli interni: così Viano Vision Pearl facilita il viaggio da vivere. L'abitacolo non rappresenta soltanto un luogo funzionale al trasporto di persone, ma appunto uno spazio da vivere. Il nome "Vision Pearl" sottolinea sia il concetto di design che il nuovo posizionamento del mezzo: infatti, il Viano del futuro è un compagno di viaggio ottimale

e, in questa versione, il rappresentante di uno stile di vita moderno e lussuoso.

Il Viano Vision Pearl è dotato di Sound System Bang & Olufsen. È dal 2009 che Mercedes-Benz collabora con questo produttore di sistemi audio, leader a livello internazionale, integrando i pregiati Sound System nelle sue autovetture come, ad esempio, la Classe S.

Grazie alla notevole potenza di 1.320 Watt (nella Classe S 1.200 Watt) e 18 altoparlanti integrati, espressamente realizzati artigianalmente, gli occupanti possono godere di un piacere d'ascolto unico. Verso l'esterno, il Viano Vision Pearl si comporta con discrezione: grazie agli altoparlanti incassati in appositi box, il suono si diffonde solo minimamente al di fuori del veicolo.



L'abitacolo del Viano Vision Pearl non rappresenta soltanto un luogo funzionale al trasporto di persone, ma anche uno spazio da vivere pienamente all'insegna del massimo piacere di viaggiare.

TOMTOM / Pro 9150 Truck per la gestione delle spedizioni in subappalto

UNICA SOLUZIONE PER LE AZIENDE DI TRASPORTO

TomTom Pro 9150 Truck guida gli utenti sui percorsi in funzione delle limitazioni di peso e dimensione del mezzo, permettendo di evitare strade non adatte al tipo di veicolo. Consente inoltre la comunicazione da e verso il veicolo per mezzo di Webfleet.

MILANO - La tecnologia continua a macinare tappe importanti sulla strada del progresso. Anche dal punto di vista della facilità di utilizzo. TomTom mette a disposizione delle aziende di trasporto un nuovo navigatore per camion che combina la navigazione e localizzazione GPS in un unico dispositivo portatile. Grazie all'innovativo Pro 9150 Truck i trasportatori potranno gestire al meglio le spedizioni in subappalto. TomTom Pro 9150 Truck, facilmente utilizzabile anche in più veicoli, guida gli utenti sui percorsi in funzione delle limitazioni di peso e dimensione del mezzo, permettendo di evitare strade non adatte al tipo di veicolo. Consente inoltre la comunicazione da e verso il veicolo per mezzo di Webfleet, l'applicazione online di TomTom Business Solutions per la gestione delle flotte. "Quando le aziende di trasporti e logistica si affidano a terze parti per limitare le spese fisse, corrono il rischio di perdere i vantaggi del controllo operativo - spiega Thomas Schmidt, Managing Director TomTom Business Solutions - TomTom Pro 9150 Truck è specificamente pensato per fornire ai subappaltatori una soluzione comoda ed estremamente versatile. Grazie ad esso, le società che noleggiavano camion e mezzi pesanti alle imprese che utilizzano i servizi di autisti esterni all'azienda (terzisti) avranno maggiori opportunità di migliorare le loro performance operative. L'aggiunta di questo dispositivo integra la proposta di TomTom Business Solutions per l'industria del trasporto e per la costante ricerca di risparmio e una sempre crescente efficienza della flotta aziendale". Pro 9150 Truck è dotato di fluid touch screen da 5 pollici, mappe Europa, intelligent routing e accesso ai servizi Live, incluso il pluripremiato HD Traffic, la tecnologia che aiuta a evitare il traffico. Per poter beneficiare delle funzionalità della gestione delle flotte aziendali e avere accesso ai servizi Live è richiesto l'abbonamento a Web-

fleet. Fondata nel 1991, TomTom N.V è il maggior fornitore al mondo di prodotti e mappe digitali per la navigazione e servizi che garantiscono un'ottimale esperienza di guida a tutti gli automobilisti. Ha la sua sede centrale ad Amsterdam e attualmente conta più di 3.500 dipendenti e vende i suoi prodotti in più di 40 Paesi. La linea di prodotti comprende dispositivi per la navigazione portatile, sistemi integrati, servizi e prodotti per le flotte aziendali, mappe e servizi live, incluso il TomTom HD Traffic. TomTom Business Solutions è leader nella fornitura di prodotti e servizi per le flotte aziendali ed è riconosciuto come il fornitore di servizi telematici (TSP - Telematics Service Provider) per i veicoli aziendali con maggior crescita in Europa. TomTom Business Solutions è la divisione TomTom dedicata alle flotte aziendali: era conosciuta con il brand TomTom Work fino al 2010. WORKsmart è la soluzione di TomTom per la gestione delle flotte aziendali facile da usare nonché un modo innovativo per migliorare la gestione di tutti i tipi di flotte commerciali. Offre ai clienti una scelta di soluzioni leader nel settore combinata con un'alta qualità di servizio professionale. Il cuore della soluzione è TomTom Webfleet.



CON I VEICOLI COMMERCIALI CITROËN DA OGGI HAI UNA CORSIA RISERVATA.



CITROËN NEMO



CITROËN BERLINGO



CITROËN JUMPY



CITROËN JUMPER

IN OMAGGIO CANONE **TELEPASS PREMIUM** PER 5 ANNI E FINO A 10.000 KM DI PEDAGGI.
SULLA GAMMA DEI VEICOLI COMMERCIALI CITROËN HAI FINO AL 32% DI SCONTO.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN

Offerta promozionale esclusi IVA, IPT, messa su strada e bollo su dichiarazione di conformità, al netto dell'incentivo Concessionarie Citroën che aderiscono all'iniziativa. Sconto massimo applicabile, pari al 32% del prezzo di listino, calcolato su tutte le versioni Citroën Jumper; gli altri veicoli beneficeranno di uno sconto in funzione del relativo prezzo di listino. Offerta valida per l'acquisto dei seguenti veicoli commerciali: Citroën Nemo, Berlingo, Jumpy e Jumper e non è cumulabile con altre iniziative in corso. Non si applica a chi acquista veicoli per la propria attività di noleggio o leasing. Il cliente riceverà in omaggio 5 anni di canone Telepass Premium Family o Business ed in più per Citroën Nemo o Berlingo fino a 5.000 km di pedaggio autostradale; per Citroën Jumpy o Jumper fino a 10.000 km di pedaggio autostradale, utilizzabili su tutta la rete autostradale italiana a pagamento mediante apparato Telepass. L'attivazione del servizio Telepass prevede l'approvazione di Telepass SpA ed è richiesta la titolarità da parte del richiedente di un conto corrente bancario/postale di un istituto convenzionato con Telepass o di una carta di debito o credito emesse da Enti convenzionati con Telepass. Se a sottoscrivere il contratto con TELEPASS è una società o un cliente con P. Iva, è necessario aderire al contratto Viacard di C/C la cui quota associativa annua è compresa nell'offerta per 5 anni. Per canone Telepass Premium si intende il canone Telepass Family + canone opzione Premium oppure canone Telepass Business + canone Opzione Premium. Fogli informativi presso la Concessionaria. Informazioni e regolamento completo dell'operazione a premi su www.citroen.it. Scade il 31/10/2011.

PEUGEOT ITALIA / PIENO SUCCESSO DELLA STRATEGIA DI SPECIALIZZAZIONE VERSO LA CLIENTELA AZIENDALE

“ La convention romana con i dealer Peugeot Professional, ha fatto luce sulle prospettive di sviluppo del canale B2B: il Leone guarda con sempre maggiore interesse al settore del renting e alle società. Ampia l'offerta di prodotti e di soluzioni e positivi i risultati commerciali conseguiti.

La forza del B2B



Un Boxer per il settore dell'edilizia. Nel campo dei veicoli allestiti Peugeot Italia sta conseguendo significativi risultati commerciali. La quota del marchio è arrivata al 4,02 per cento a fine luglio. Nel riquadro, Angelo Simone, Direttore Vendite Business.

del costruttore nazionale, il primo marchio estero, con un venduto che nei primi sette mesi del 2011 è stato di oltre 8.300 unità”. Un escalation continua: il Leone era infatti settima in classifica nel 2007, sesta nel 2008 e quinta nel 2009. “Abbiamo conquistato il secondo posto nel 2010 - ha affermato con orgoglio il dottor Simone - continuiamo a essere secondi e faremo di tutto per rimanerci anche quest'anno. Di fatto, siamo passati dalle 10.700 unità vendute nel 2007 alle 14.500 del 2010 e alle 13/14mila unità stimate per il 2011, con una quota dell'8 per cento. Un dato che non deve però farci pensare di essere arrivati. È un punto di partenza perché c'è ancora molto da fare per crescere ulteriormente”.

COMMERCIALI AL CENTRO

Gli uomini e le donne di Peugeot Professional sanno che si può fare di meglio. Perché i risultati arrivano, grazie all'impegno strutturale di Peugeot Italia e alle capacità e alle intuizioni dei dealer, e c'è da credere che continueranno ad arrivare. “Tutti i nostri veicoli commerciali hanno un forte legame con il settore delle flotte - ha proseguito Angelo Simone - Quando parliamo di flotte e di B2B abbiamo sempre all'interno i veicoli commerciali. Di conseguenza, esiste una precisa politica di relazione e di rapporto con i concessionari che lavorano in questi ambiti e si sono strutturati per farlo in maniera sempre più professionale. In questo un ruolo importante è svolto dalla formazione”.

Peugeot Training, vera e propria scuola interna del marchio, ha preparato una serie di corsi formativi mirati sia per i veicoli commerciali che per il B2B. In quest'ultimo caso, tre sono gli obiettivi: accrescere la conoscenza del mercato aziendale, le sue logiche e dinamiche d'acquisto; fornire gli strumen-

segue a pagina 42

Paolo Altieri

ROMA - B2B, un asset strategico destinato a crescere sempre di più. È la sintesi della convention organizzata a Roma da Peugeot Italia con la partecipazione dei concessionari della Rete. Il Leone guarda con sempre maggiore interesse al settore del renting e delle aziende e lo fa anche attraverso il sempre più massiccio coinvolgimento delle concessionarie Peugeot Professional, cioè specializzate nel settore

dei veicoli commerciali e del B2B (società + noleggi). L'esistenza di una struttura interna in Peugeot Italia dedicata esplicitamente alle società e ai noleggi ha consentito di “professionalizzare” maggiormente la Rete. I risultati di vendita non si sono fatti attendere, anche grazie a una gamma ancora giovane, in grado di soddisfare le diverse necessità e ad accordi mirati con allestitori nazionali per proporre veicoli allestiti con le stesse modalità di acquisto di un veicolo normale.

“La forza del Leone in questo settore - ha spiegato Angelo Simone, Direttore Vendite Business di Peugeot Italia - sono anche le concessionarie Peugeot Professional. Rappresentano oltre un terzo della rete di vendita, composta da circa 160 ragioni sociali che comprendono uno o più punti vendita. Questo terzo della Rete vende però il 60 per cento del totale dei nostri veicoli commerciali, dimostrando che la specializzazione paga”.

Il B2B sta diventando sempre più importante in Casa

Peugeot. “Abbiamo iniziato creando una struttura dedicata con una strategia precisa che parte dagli investimenti del marchio in ambito B2B - ha detto ancora Angelo Simone - Un anno e mezzo fa la squadra flotte si è arricchita con l'inserimento di cinque key account manager che si occupano di sviluppare contatti con le aziende a livello nazionale e affiancano sia un International key account, che ha il compito di stipulare accordi internazionali con le imprese, sia un key account dedicato ai noleggia-

tori. È la struttura più organizzata sul mercato. Storicamente Peugeot si è sempre rivolta alla clientela privata, ora ci stiamo molto impegnando nell'ambito delle flotte, con risultati sempre più positivi. Il tutto è parte di una strategia mirata, che non nasce da un giorno all'altro ma si sviluppa con metodicità. E non ci sono solo le vetture. Abbiamo ampliato la nostra divisione interna dedicata ai veicoli commerciali, dove Peugeot è da più di un anno il secondo marchio del mercato in Italia, alle spalle

Marta Passarella, specialista veicoli commerciali Peugeot Italia

AL CENTRO DEGLI AMBIZIOSI PIANI DI SVILUPPO

ROMA - Alla convention romana dedicata al mondo Peugeot Professional è intervenuta anche Marta Passarella, specialista veicoli commerciali di Peugeot Italia. Segno inequivocabile dell'importanza che il Leone attribuisce ai suoi veicoli da lavoro, comparto al quale viene riservato un grande impiego di risorse ed energie. Investimenti che stanno andando a buon fine, visti i lusinghieri successi di mercato. “Basta guardare i dati dei primi sei mesi dell'anno in termini di acquisizioni dei contratti - ha detto Marta Passarella - Tra il 2010 e il 2011 sono aumentate in misura considerevole, passando da 6.657 a 7.284. Anche le immatricolazioni hanno tenuto bene (7.229 contro le 7.798 dell'anno scorso) considerando che il mercato, anche per la mancanza degli ecoincentivi, è nettamente calato rispetto al 2010. La nostra quota è leggermente diminuita, dall'8 al 7,2 per cento, ma siamo fiduciosi di crescere di nuovo nel breve termine, anche perché il nostro grande sviluppo sul canale del noleggio porterà ulteriori immatricolazioni”.

Marta Passarella ha anche illustrato alcune “Best practices”, ovvero progetti nati dalla necessità di sviluppare volumi in alcuni segmenti e di risolvere alcune criticità su determinati veicoli in quei segmenti. Come ad esempio Bipper e Partner. “La collaborazione con l'allestitore di interni Store Van - ha spiegato Marta Passarella - ha permesso di creare un'offerta per una target di clienti idonei all'utilizzo di questi veicoli del segmento F1. Si è creata una specifica offerta commerciale nel trimestre tra aprile e giugno 2011 con un kit Store Van allestito all'interno di Bipper e Partner. Ciò ha permesso di incrementare le vendite: sono stati 150 i veicoli Bipper e Partner venduti con questo allestimento”.

Interessante anche il progetto in collaborazione con Dangel, che si occupa dell'allestimento 4x4 dei veicoli Peugeot. “Con

Dangel - ha affermato la dottoressa Passarella - stiamo creando un listino completo per cliente e concessionari che uscirà agli inizi di ottobre. Contiene tutte le informazioni su 22 versioni di veicoli tra Partner, Expert e Boxer 4x4; nel dettaglio si tratta di 6 Partner, 5 Expert, 11 Boxer. Peugeot e Dangel collaborano in modo stretto. Questo consente di semplificare e favorire la vendita di questi veicoli. Del resto, la più grossa criticità relativa alla vendita di veicoli 4x4 era proprio il non avere un listino dedicato a questa tipologia di veicoli Peugeot”.

La necessità di assicurare un più stretto coinvolgimento dei dealer nel mondo dei veicoli da lavoro ha portato alla ideazione di precisi strumenti Peugeot Professional, come quelli dedicati all'identificazione della concessionaria come centro di specializzazione, con materiali come vetrofanerie, bandiere, totem, adesivi, ecc., che servano a dare la necessaria visibilità.

Dall'inizio del 2011 è partita l'iniziativa della rivista “Vision”, magazine Peugeot per le flotte aziendali, distribuita 4 volte all'anno in 6.000 copie ai grandi clienti, alle aziende, agli allestitori. Le concessionarie Peugeot Professional possono ora personalizzare la rivista e distribuire copie ai propri clienti a livello locale.

Un capitolo importante è quello della formazione nell'ambito del comparto allestitori. “Abbiamo creato sessioni di formazione regionali - ha detto ancora Marta Passarella - nel 2010 quelle di Milano e Bologna, all'inizio 2011 quelle di Roma ed entro fine anno quelle previste a Napoli. Sono giornate di incontro tra venditori specialisti e allestitori locali o nazionali partner di Peugeot. Sono occasioni per accrescere le competenze dei venditori presenti nelle concessionarie sugli allestimenti proponibili e individuare nuove potenzialità di mercato. Questi incontri sono anche occasio-

ne di confronto per conoscere le dinamiche dei vari settori e di scambio di esperienze lavorative tra i partecipanti”. C'è anche un pool di veicoli commerciali allestiti, attualmente più di 10, a disposizione di dealer per manifestazioni locali, fiere o esposizioni in concessionaria. Veicoli in rappresentanza dell'intero ventaglio di proposte, come il Boxer Ambulanza Aricar, l'Expert Tepee trasporto disabili Olmedo, il Partner isothermico con frigo Irmscher, il Bipper Officina Store Van.

C'è poi il programma NeTo, strumento importante a disposizione della Rete per quanto riguarda la vendita dei commerciali e la promozione degli allestimenti. “NeTo - ha continuato Marta Passarella - è un configuratore che permette di proporre al cliente un'offerta completa in soli quattro passaggi: scelta della tipologia di trasporto in funzione dell'utilizzo; scelta dell'allestimento; scelta del veicolo Peugeot, con l'abbinamento automatico dell'allestimento scelto con tutte le possibilità offerte dalla gamma Peugeot, nel rispetto di tutti i parametri tecnici; stesura del preventivo tramite un'interfaccia di gestione del prezzo che consente d'impostare tutti i calcoli necessari per poter concludere con successo la contrattazione di vendita. NeTo è anche strumento di promozione: il cliente che entra in concessionaria e si vede fare un preventivo con NeTo ha un'impressione di professionalità”.



Marta Passarella, specialista veicoli commerciali di Peugeot Italia

Peugeot ama i lavoratori italiani.

Siamo il 1° marchio estero in Italia. E produciamo anche in Italia.



SCEGLI TRA FINANZIAMENTO O LEASING: TASSO FISSO 2%!



CLIMA GRATIS SU BOXER!

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL **800 900 901** Pronto Peugeot

Con i Veicoli Commerciali Peugeot, lavorare è un piacere. 8 modelli, fino a 17 m³, e 8 versioni mix. Peugeot, **primo marchio estero nella vendita dei Veicoli Commerciali in Italia***, presenta una gamma con più di 300 proposte dedicate agli artigiani e alle piccole e medie imprese. E oggi i Veicoli Commerciali Peugeot puoi averli con offerte davvero vantaggiose e su misura per te! **Informati presso i Concessionari Peugeot o su peugeotprofessional.it**



**PEUGEOT
PROFESSIONAL**

OFFERTE SOGGETTE A LIMITAZIONI VALIDE FINO AL 30.11.11. Es. su Boxer 328 L1H1 2.2 16V HDi 100 CV: prezzo promo con rottamazione € 13.960 (MSS e IPT incl.). TAN (fisso) 2,00%. Servizio Peugeot Security (estensione garanzia per 3 anni o fino a 60.000 km). Salvo approvazione Banque Psa Finance - Succursale d'Italia. Fogli informativi c/o la Concessionaria. Leasing: anticipo € 2.955; 35 canoni mensili da € 290; possibilità di riscatto a € 2.085. Nessuna Spesa istruttoria. Importi IVA esclusa. Spese Gestione (pari a 0,09% prezzo vendita meno 1° canone). Finanziamento: anticipo € 4.000. Importo finanziato € 12.984; spese pratica € 300. 36 rate mensili da € 391. Importi IVA inclusa. Immagini inserite a scopo illustrativo. *Fonte UNRAE (met. Min) agosto 2011.

Maurizio Bottari, Direttore Vendite Peugeot Finance

IL FINANZIAMENTO INDISPENSABILE STRUMENTO PER LE AZIENDE

ROMA - Maurizio Bottari, Direttore Vendite Peugeot Finance, ha illustrato i risultati dell'impegno di Peugeot Italia sul fronte dei finanziamenti erogati alle aziende che intendono utilizzare veicoli del Leone. "Dal 2006 al 2011 - ha detto Bottari - i finanziamenti alle aziende sono aumentati notevolmente, passando da quota 1.300 a quasi 4.400. Per il 2011 stiamo andando bene, nei primi sette mesi abbiamo già superato volumi del 2009. Pensiamo di raggiungere i 5.800 finanziamenti complessivi tra leasing e renting. Oggi infatti lavoriamo di più nel campo dei finanziamenti alle aziende e mentre alcuni anni fa era maggiormente diffuso il rateale oggi si verifica un importante incremento di leasing e renting e il calo del rateale conseguente al calo del mercato per quanto riguarda la clientela privata".

Particolari soddisfazioni vengono dal settore noleggio. Nei primi sette mesi Peugeot ha superato i volumi del 2010. "Un'interessante proposta per le aziende è la nuova 508 - ha proseguito Angelo Bottari - l'ultima arrivata, da marzo a oggi ha già avuto un fa-

vorevole impatto sulla clientela aziendale, anche grazie alle offerte di renting e leasing che abbiamo messo a disposizione. In particolare, la vettura piace alle piccole e medie imprese, ai professionisti e ai titolari di partita Iva. I volumi di vendite della 508 suddividono la clientela per il 70 per cento in privati e per il 30 per cento in flotte. I finanziamenti hanno accompagnato la crescita dei volumi: si è arrivati a oltre il 50 per cento su questo modello. Un incremento dovuto anche all'aumento del renting, passato dal 9 a circa il 15 per cento". Nel periodo di commercializzazione di 508, da marzo a fine luglio, per un totale di cinque mesi, Peugeot è arrivata a stipulare 460 contratti renting su tutti i modelli, di cui 166 relativa a 508, pari al 36 per cento. "Segnale che l'offerta è appetibile per il cliente flotte - ha commentato il dottor Bottari - Di questi 166 contratti, i due terzi sono stati realizzati da soli 10 dealer. E otto di queste concessionarie sono Peugeot Professional. La specializzazione dunque paga, se si è in grado di soddisfare le richieste sempre più specifiche del cliente".

Oggi, tra l'altro, è fondamentale proporre al cliente azienda una soluzione globale di mobilità che offra precise garanzie per quanto riguarda l'assistenza. Soluzione che crea fidelizzazione. Si parla allora dell'offerta di contratti di servizio, "la cui crescita - ha detto ancora Maurizio Bottari - è stata notevole: dal secondo trimestre 2010 a fine 2010 si è passati da circa il 21 per cento a circa il 34 per cento, mentre per quanto riguarda i primi due trimestri del 2011 siamo arrivati a oltre il 30 per cento. Nei finanziamenti questa percentuale si alza sopra il 55 per cento perché diventa ottimale offrire il contratto di servizio all'interno del finanziamento. Solitamente alla buona penetrazione di contratti di servizio si accompagna una buona penetrazione di finanziamenti".



Maurizio Bottari, Direttore Vendite Peugeot Finance

La forza del B2B

segue da pagina 40

ti di analisi del mercato locale e sviluppare le tecniche di contatto e di gestione del portafoglio clienti; fornire nozioni di fiscalità per una consulenza più competente alla clientela e per la costruzione di un'offerta integrata. È prevista anche un'"offerta formativa" sui veicoli allestiti, un settore che sta molto a cuore a Peugeot che intende continuare a sviluppare.

"Per quanto riguarda il periodo gennaio-luglio 2011 - ha spiegato Angelo Simone - va sottolineato nel segmento D1, che vale il 19 per cento del mercato commerciali, il terzo posto di 206, sopravanzata solo da due modelli di produzione nazionale. Nel segmento F1, che vale il 29 per cento del mercato, Partner ha guadagnato una posizione, da quinto a quarto nel giro di un anno. In

questo segmento stiamo crescendo: in classifica siamo passati dal quinto al quarto posto e la distanza rispetto al terzo è minima, con l'obiettivo di arrivare al terzo posto entro fine 2011. Siamo riusciti a recuperare con Bipper, con cui si è sofferto di più. In termini di quota il modello è più o meno costante".

L'IMPORTANZA DEGLI ALLESTITI

In crescita anche gli altri modelli della gamma: nel segmento K1, il 9 per cento del mercato, l'Expert ha consolidato la propria quota, superiore al 10 per cento. "Ennesima dimostrazione - ha commentato Simone - che alla quota a due cifre possiamo e dobbiamo arrivare, ci appartiene. Expert ha raggiunto il 10,89 per cento di quota, con una piccola perdita rispetto ai primi sette mesi del



Un curioso e appariscente Partner Coffee Break, allestito con tutta l'attrezzatura necessaria per la missione a cui è destinato. È la dimostrazione della versatilità della gamma commerciali Peugeot.

2010, in un contesto di volumi più o meno costanti e un mercato complessivo più o meno

costante nel segmento. Con Expert possiamo crescere e il restyling del 2012 sarà fonda-

mentale". Nel K2/K3, il 31 per cento del mercato, Boxer è passato dall'ottava alla sesta

posizione, con un aumento della quota di 0,43 punti.

"In fatto di contratti - ha continuato Angelo Simone - Peugeot è cresciuta dell'8,9 per cento, a fronte di un mercato aumentato del 9,4 per cento ma influenzato dalla presenza di operazioni straordinarie effettuate dalla concorrenza, come la fornitura di circa 17mila unità tra Fiat Panda Van e Punto Van a Poste Italiane. Significativi anche i risultati conseguiti da Peugeot nel campo dei veicoli allestiti, la cui quota è passata dall'1,9 per cento del 2009 al 4,02 per cento a fine luglio scorso. È da qualche anno che Peugeot ha deciso di avere un focus sugli allestiti. È un percorso impegnativo che dovrà in futuro coinvolgere di più la Rete e i Peugeot Professional. Abbiamo una struttura dedicata e siamo stati i primi a fare degli investimenti in questo senso, gli stessi che chiediamo ai dealer. È un mercato dove si fa fatturato e margini e che quindi merita il massimo delle attenzioni".

INTERVISTA / Roberto Mazzoni, responsabile veicoli allestiti Peugeot

I VANTAGGI DEL CONFIGURATORE NETO

È un sistema on line tramite il quale con soli quattro click il responsabile commerciale di una qualsiasi concessionaria del Leone può ottenere caratteristiche e un preventivo dettagliato anche di un veicolo allestito.

MILANO - Dopo aver raggiunto l'invidiabile posizione di primo importatore di veicoli commerciali in Italia, Peugeot è intenzionata a rafforzare ulteriormente la propria posizione puntando su nicchie di mercato molto interessanti, prima fra tutte quella dei veicoli allestiti. La prima mossa del costruttore è stata quella di assumere un professionista, creando quindi, poco più di un anno fa, una nuova figura manageriale, quella dello specialista in veicoli commerciali allestiti. A ricoprire l'incarico è stato chiamato Roberto Mazzoni, forte di un'esperienza ventennale maturata in Renault Trucks Italia in cui ricopriva incarichi in ambito commerciale.

Per il segmento il punto di riferimento principale resta il configuratore NeTo, un sistema on line tramite il quale con soli quattro click il responsabile commerciale di una qualsiasi concessionaria del Leone può ottenere caratteristiche e un preventivo dettagliato anche di un veicolo allestito.

"Al momento - spiega Mazzoni - sono circa una trentina gli allestimenti disponibili per tutta la gamma, dal Partner al Boxer. I dati sul NeTo sono inoltre sempre aggiornati, i nostri accordi con gli allestitori partner prevedono infatti che siano obbligati a inserire ogni variazione, sia tecnica che di prezzo. Questo garantisce a ogni dealer di muoversi sul sicuro in un terreno piuttosto complesso".

Quali sono gli allestimenti più richiesti?

"Tra quelli a listino troviamo diverse tipologie, dalle piattaforme aeree ai mezzi isotermitici, che vanno a coprire la maggior parte delle esigenze. Tra i più gettonati possiamo annoverare i cassoni fissi e i veicoli per il trasporto di disabili".

Che cosa invece manca e pensate di aggiungere in tempi brevi?

"Il primo passo riguarderà le versioni a trazione integrale di Partner, Expert e Boxer. A produrle sarà come sempre il nostro collaboratore francese Dangel, la differenza rispetto al passato e che ver-



Roberto Mazzoni, responsabile veicoli allestiti Peugeot

ranno inserite a listino e potranno essere normalmente acquistate in concessionaria e consegnate in tempi brevi. Inoltre, le versioni disponibili saranno molte con diversi motori e configurazioni di carrozzeria. Un'altra iniziativa a cui sto lavorando da tempo è l'aggiunta all'elenco degli allestimenti presenti sul NeTo di un cassone ribaltabile per il Boxer. Se ne sta occupando l'allestitore San Marco, a cui dobbiamo già i nostri modelli di cassone fisso. Si tratta di un mercato importante, composto da una gran varietà di piccole aziende edili, che sicuramente ci porterà a numeri di rilievo".

I vostri cugini di Citroën si stanno dedicando con successo anche al settore dei camper, pensate di seguirne l'esempio?

"Alla fine di quest'anno cominceremo a lavorarci in modo sistematico, cercando i primi accordi con i professionisti del settore. Il prodotto c'è e crediamo quindi di poter dire la nostra".

Nel campo degli allestiti domina il Boxer ma state pensando anche a potenziare l'offerta per quel che riguarda Expert e Partner?

"Nel primo caso già disponiamo di qualche proposta interessante, come un cassone fisso. Per il Partner credo che ci concentreremo sul segmento degli isotermitici, per cui c'è molta richiesta, oltre che sul trasporto disabili, per cui possiamo considerarci tra i leader".

Quanto pesano al momento i veicoli commerciali sul totale della vostra gamma?

"Circa il 10 per cento, ma siamo sicuri di poter crescere".

Cosa vi manca ancora?

"Stiamo lavorando sulla mentalità dei concessionari. Molti dei venditori dedicati ai commerciali credono ancora di poter stare in ufficio ad aspettare i clienti, invece serve più prospezione, bisogna far toccare con mano i nostri modelli perché i clienti ne apprezzino le doti. Per aiutarli abbiamo preparato una serie di dieci Boxer allestiti che sono a disposizione dei vari dealer per fiere locali o manifestazioni interne".

Lo sviluppo delle attività legate ai veicoli allestiti procede di pari passo con quello delle reti dei Business Center?

"Certo, proprio in queste settimane sono arrivate altre tre richieste di adesione, che vanno a completare la nostra rete specializzata nei mezzi da lavoro, che può attualmente contare su più di sessanta punti vendita. Tutti questi rispettano standard molto elevati, tra cui la presenza nel corso dell'anno di almeno due veicoli allestiti e di un venditore dedicato esclusivamente ai veicoli commerciali".

Towards a better world.

IL FUTURO DELLA MOBILITÀ INIZIA DAL RISPETTO DELL'AMBIENTE.

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

La tecnologia italiana guarda al futuro.

www.bredamenarinibus.it



BredaMenarinibus
A Finmeccanica Company

IVECO IRISBUS / RINNOVATA QUASI LA METÀ DEI MEZZI OPERANTI NELL'AREA A SUD OVEST

“ Milano sceglie l'italiano

Crossway e Citelis protagonisti del processo di modernizzazione del parco mezzi circolanti nel Tpl dell'area territoriale a sud ovest del capoluogo lombardo, caratterizzata da un'alta densità di traffico pendolare.



Sono quaranta le unità di bus moderne, confortevoli e rispettose dell'ambiente che sostituiscono i modelli più datati.

Massimiliano Campanella

ABBIATEGRASSO - Per un trasporto pubblico più moderno punta sulla manifattura italiana la Provincia di Milano, che la scorsa estate ha rinnovato per quasi il 50 per cento il parco dei bus circolanti nel Tpl dell'area a sud ovest di Milano. I nuovi mezzi sono stati presentati nei comuni di Abbiategrasso e Casarile dall'Assessore a Infrastrutture e Mobilità della Provincia di Milano Giovanni De Nicola: 40 i nuovi autobus destinati al servizio di trasporto pubblico provinciale operante nel territorio compreso tra l'Abbiatense, il Binaschino e la città di Milano. Un territorio ad alta densità di traffico, dovuto principalmente allo spostamento dei pendolari in direzione del capoluogo meneghino. Per tali tratte la Provincia di Milano e le due aziende operatrici del

Tpl dell'area interessata - il CAL (Consorzio Autolinee Lombarde) per l'Abbiatense e la società PMT (Pavia Milano Trasporti) per il Binaschino - hanno scelto 40 unità di bus moderni, confortevoli e rispettosi dell'ambiente, che sono an-

date a sostituire gli autobus più datati. "Con questa consegna - ha dichiarato l'assessore De Nicola - incrementiamo notevolmente la qualità del servizio del lotto 5, rispetto al quale quest'anno la Provincia di Milano ha definitivamente abbandonato

il regime delle concessioni, che proseguiva sulla base di normative addirittura risalenti al 1939, per tragaradare su moderni contratti di servizio".

Contratti di servizio che hanno portato alla formazione di due nuove flotte di pullman, en-

trate in servizio dopo la tradizionale benedizione. La prima si è tenuta al castello visconteo di Abbiategrasso, presenti il Sindaco Roberto Albetti e il Presidente del CAL Alberto Cazzani; la seconda a Casarile, presenti il Sindaco Giuseppe

Brusadelli, l'Assessore a Trasporti e Viabilità Aurelio Felice e per PMT il Presidente Oscar Fondi e il Direttore generale Sergio Resconi. Per l'acquisto dei mezzi le due società che hanno in gestione il lotto 5 hanno ricevuto un cofinanziamento pubblico pari a circa il 50 per cento del costo totale, per un importo cofinanziato pari a quattro milioni di euro. Il costruttore Iveco Irisbus la fa da padrone: CAL ha scelto 20 Irisbus Crossway, due Irisbus Citelis e due BMC Hawk; PMT ha invece preferito 16 unità tutte di Irisbus Crossway.

L'introduzione delle due flotte rinnova il parco mezzi del lotto 5 per quasi il 50 per cento del totale: 82 bus di cui 50 CAL e 32 PMT. "Ciò assicura ai cittadini - ci ha detto l'assessore De Nicola - un sostanziale incremento di sicurezza e comfort di viaggio grazie alla dotazione di apposite pedane per disabili, a un efficiente sistema di climatizzazione e a pianali totalmente ribassati. Insomma, la manifattura italiana non solo non si discute, ma per noi è autentica protagonista di un cambio di registro nell'interesse di cittadini e pendolari. Entro il 2013 sono inoltre previste 70 paline elettroniche, che diventeranno 122 nei successivi due anni".

I Crossway scelti dalle due aziende di Tpl sono dotati di tutte le caratteristiche che distinguono i veicoli della gamma Iveco Irisbus: innovazione tecnologica, alta qualità, affidabilità e spirito d'inventiva, nel caso del Crossway tutte finalizzate all'obiettivo per cui nasce, il servizio di linea. Modello leader della gamma urbana del marchio del Delfino, i due Citelis scelti dal CAL sono entrambi autobus snodati di 18 m di lunghezza. A essi il Consorzio ha affiancato due veicoli urbani con pianale a ingresso Low Floor BMC Hawk, lunghi 9,85 m e dotati di motore Cummins Euro 5/EEV.



ATL LIVORNO / Più della metà dei pneumatici impiegati sono ricostruiti

COME RISPARMIARE E RISPETTARE L'AMBIENTE

I mezzi dell'azienda livornese percorrono 9.455.000 chilometri all'anno e di conseguenza il risparmio che si può ottenere utilizzando come ricambio un ricostruito piuttosto che un pneumatico nuovo è molto rilevante e può essere conseguito senza pregiudicare la sicurezza della circolazione.

Paolo Romano

LIVORNO - La Legge prevede che le flotte pubbliche di autoveicoli, nell'acquisto dei pneumatici di ricambio, riservino almeno il 20 per cento ai ricostruiti. E ciò essenzialmente per ragioni ambientali. L'ATL di Livorno (e per la verità la maggior parte delle aziende di trasporto pubblico locale) fa molto di più. Per l'ATL infatti, che opera a Livorno e provincia, ben il 50,6 per cento dei pneumatici di ricambio acquistati sono ricostruiti. I mezzi dell'ATL percorrono 9.455.000 chilometri all'anno e di conseguenza il risparmio che si può ottenere utilizzando come ricambio un ricostruito piuttosto che un pneumatico nuovo è molto rilevante e può essere conseguito senza pregiudicare minimamente la sicurezza della circolazione, in quanto i ricostruiti vengono realizzati secondo le norme Ece Onu 108 e 109 e sottoposti agli stessi controlli dei pneumatici nuovi. Risparmiare senza pregiudicare la sicurezza è dunque un obiettivo che si può perseguire utilizzando i pneumatici ricostruiti, ma il risparmio, pur importante, non è l'unica ragione della scelta dei pneumatici ricostruiti da parte di ATL.

Nell'ambito di una rilevazione sull'utilizzo dei pneumatici di ricambio nelle aziende del trasporto pubblico locale condotta per conto di Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) l'ingegner Emiliano Cipriani, responsabile dell'area tecnica di ATL di Livorno, ha dichiarato: "L'opzione di ATL a favore dei pneumatici ricostruiti risponde, innanzitutto, alle strategie aziendali di contenimento, a parità di affidabilità e di qualità, dei costi e degli impatti ambientali del parco di autobus. Ed è, inoltre, una scelta che si fonda anche sul presupposto della completa tracciabilità delle prestazioni e dei componenti prevista per ogni singolo mezzo della flotta. Un nostro responsabile tecnico - continua l'ing. Cipriani - controlla sistematicamente e registra i flussi e i consumi dei pneumatici e quindi, già prima che la loro sostituzione diventi improrogabile, procede al cambio ed effettua una prima selezione delle gomme che possono essere avviate alla ricostruzione. Al nostro primo screening interno, segue un secondo controllo sui pneumatici, affidato al nostro fornitore-ricostruttore esterno e condotto secondo le norme Ece Onu. La tracciabilità del "ciclo dei pneumatici" è quindi completa, in quanto tutto il percorso in ogni sua fase è rigorosamente monitorato e sottoposto al nostro controllo".

Il risultato è che, mediamente, i pneumatici impiegati sui mezzi di ATL Livorno sono ricostruiti almeno due volte. "È questa - ha affermato Emiliano Cipriani - la migliore testimonianza dell'affidabilità dei ricostruiti a cui, ovviamente, si associano il vantaggio economico in quanto il ricostruito costa decisamente meno di un pneumatico nuovo, nonché soprattutto i benefici ambientali in termini di minori consumi energetici e di non immissione di gomme usate nell'ambiente". La scelta dei ricostruiti dell'ATL si è poi positivamente confermata anche con l'adozione in via sperimentale, dal mese di novembre fino a marzo del 2010, di gomme ricostruite invernali sui 10 autobus destinati alla circolazione sulle colline livornesi. "La sperimentazione - ha concluso l'ingegner Cipriani - è stata molto positiva e sarà senz'altro proseguita in quanto i ricostruiti invernali hanno dimostrato la loro efficacia anche sulla neve e per affrontare, in cattive condizioni atmosferiche, le strade anguste e ripide delle colline livornesi".

L'esperienza di ATL Livorno - commenta Airp - conferma l'importanza dell'utilizzo dei pneumatici ricostruiti, così come risulta da analoghe pratiche delle altre aziende di trasporto pubblico locale del nostro Paese e di moltissime aziende dell'autotrasporto merci, che hanno messo in evidenza le valenze dell'impiego dei ricostruiti.

Marco Chinicò

VERONA - Saranno i bus, in particolare il Lion's City, i primi mezzi a ospitare i nuovi motori Man in regola con la normativa Euro 6. Sarà infatti possibile vedere la nuova motorizzazione destinata al best seller tra i bus del Leone al Salone di Kortrijk dove saranno anche esposte le versioni Euro 6 dei sei cilindri D08 e D20. Man diventa quindi il primo costruttore a disporre di un'intera gamma di propulsori Euro 6, anche se ancora non si conoscono le soluzioni adottate per raggiungere questo risultato, in particolare se il discorso di sviluppo sia parallelo a quello di Scania, controllata da Volkswagen così come Man, che il suo Euro 6 l'ha già messo in mostra qualche mese fa.

Non è invece un'anteprima ma pare comunque interessante la possibilità di poter testare sempre il Lion's City ma in modalità ibrida.

Tra i prodotti turistici a spiccare è invece la novità Skyliner di Neoplan, l'ultima versione dei due piani che hanno reso famoso il marchio negli ultimi quarant'anni. Già presentato l'anno scorso in occasione dei 75 anni di Neoplan, lo Skyliner sarà disponibile dal 2012, mentre i primi cinque esemplari sono già in prova presso aziende tedesche e danesi.

AERODINAMICA DA PRIMATO

A caratterizzare il nuovo turistico a due piani è sia l'aerodinamica, molto accentuata, con il parabrezza inclinato di 25°, che permette di raggiungere un coefficiente di penetrazione aerodinamica di 0,41, il migliore tra i turistici a due piani, che riprende il design con taglio a diamante del bordo superiore dei finestrini e lo accomuna a un frontale piuttosto deciso, con un grande parabrezza diviso per linee orizzontali e fari dal taglio appuntito, che inglobano anche le luci diurne a Led e i proiettori di svolta.

Altrettanta cura è stata messa nella progettazione degli interni, che racchiudono 83 posti a sedere, a cui si aggiungono naturalmente autista e accompagnatore, ognuno dei quali dispone di 20 cm di spazio in più. Nel piano inferiore, che ha un'altezza interna di 1,81 m, sono disponibili sedili con disposizione frontale, disposti attorno a tavoli di grandi dimensioni, oltre alla cucina di bordo e una toilette con accesso senza gradini. Ogni postazione dispone di bocchette di ventilazione girevoli e luci di lettura a Led regolabili singolarmente. Completano il quadro i vani bagagli basculanti e i due monitor Lcd da

10,5" collegati a un lettore Dvd. L'ampiezza dei finestrini regala inoltre una ottima visibilità.

Nel piano superiore, la zona di riposo, con un'altezza interna di 1.680 mm, accessibile tramite due pratiche scalette ben illuminate, si ripropone l'atmosfera denominata "Skylight" dai tecnici Neoplan, che sta a sottolineare la particolare luminosità fornita dai vetri laterali protesi verso il tetto, la finestra della cupola frontale che arriva fin sopra la prima fila di sedili e le uscite di emergenza in vetro. L'intera vetratura dispone di un'efficace protezione dai raggi ultravioletti in modo che lo spazio non si surriscaldi anche sotto i raggi diretti del sole.

Ampio anche in questo caso l'utilizzo delle luci a Led, sia per le fasce luminose che aiutano passeggeri e personale a muoversi di notte senza disturbare chi sta dormendo, sia per le luci regolabili che equipaggiano ogni posto a sedere. Per quel che riguarda il reparto video, nel piano superiore trovano posto due monitor da 19".

Passando alla climatizzazione, l'impianto è stato completamente riprogettato, con il cli-



Gli interni del nuovo Neoplan Skyliner racchiudono 83 posti a sedere, a cui si aggiungono naturalmente autista e accompagnatore, ognuno dei quali dispone di 20 cm di spazio in più.

matizzatore tradizionale posizionato il coda allo Skyliner che serve soltanto il piano superiore, mentre a quello inferiore sono dedicati due evaporatori da nove kilowatt ciascuno. In totale la potenza di raffreddamento raggiunge i 56 kW, con una portata d'aria complessiva di 14.700 mc. Inoltre, lo sdoppiamento dell'impianto permet-

te una più accurata differenziazione delle temperature tra i due piani.

Grande attenzione è stata riservata alla sicurezza, in particolare modo a quella passiva, a partire dalla struttura stessa dell'autobus in tubi dal peso ottimizzato, con una sezione in acciaio a elevata resistenza, protetti dalla corrosione grazie alla verniciatura cataforetica a immersione. A irrobustire l'abitacolo pensano poi gli anelli perimetrali e il massiccio roll bar anteriore. Più in generale tutta la struttura anteriore è stata rinforzata in funzione dell'assorbimento dell'energia generata da possibili urti. Per ridurre al minimo la possibilità di incidenti sono stati installati sullo Skyliner tutti i sistemi di assistenza al conducente attualmente nel catalogo Man, dall'EBS all'ABS, dall'assistente alla frenata all'ASR. Senza dimenticare l'ormai d'obbligo ESP dotato in questo caso della funzione aggiuntiva Roll Over Prevention. Completano il quadro il Maximum Speed Control,

l'Adaptive Cruise Control e il Lane Guard System, un trio in grado di supportare al meglio l'autista, così come il TPM evita inconvenienti dovuti a improvvisi cali della pressione dei pneumatici.

LA GRADAZIONE OTTIMALE

In aggiunta viene adottato per la prima volta su di un turistico a due piani il sistema di sospensioni attive a controllo elettronico CDS, in grado di eseguire regolazioni continue del grado di smorzamento degli ammortizzatori, impostandone una gradazione ottimale per una miglior sicurezza di marcia oltre che per un comfort più marcato.

Il funzionamento del sistema prevede il monitoraggio delle caratteristiche del fondo stradale, dell'attività del conducente, del carico e del comportamento di marcia, in modo da riportare a tutti questi parametri la regolazione di ogni singolo ammortizzatore, operazione che ri-

chiede pochi millisecondi.

Sul nuovo Skyliner è stata rivista anche la postazione riservata all'autista, che garantisce una comoda sistemazione anche agli operatori di costituzione particolarmente robusta. La posizione ergonomica e intuitiva di tasti e interruttori, oltre al volante multifunzione, tramite cui possono essere gestiti sia l'audio che funzioni importanti come l'Adaptive Cruise Control, fanno sì che prendere i comandi dell'autobus sia piuttosto semplice. Tra le novità, il multimedia Center TopLine con sistema di navigazione e monitor a colori da 6,5" disponibile di serie e il telecomando integrato nella chiave del veicolo, che permette di aprire o chiudere separatamente le due porte.

A equipaggiare il nuovo Skyliner è il motore Man D26, un Common rail in grado di sviluppare una potenza di 550 cv, con una coppia di 2.300 Nm. Per il momento si tratterà di una versione EEV ma è già stato previsto un adeguamento che prevede l'ingresso in listino di una motorizzazione Euro 6 che sarà disponibile per il 2014. Ad affiancare il sei cilindri è un cambio automatizzato a dodici rapporti TipMatic, dotato della modalità manovra, oltre al dispositivo di agevolazione dell'avviamento EasyStart.

Dal punto di vista meccanico le soluzioni adottate sono piuttosto classiche, con sull'asse anteriore una sospensione a ruote indipendenti, mentre per l'assale motore è stata preferita una soluzione ipoidale e sul terzo asse si è adottata la sterzata elettroidraulica Ehlh che riesce a garantire un diametro di sterzata di 23,3 m. Per i pesi, quello totale ammesso sfiora i 26mila kg, mentre quello a vuoto oscilla tra i 18mila e i 18.500 kg a seconda dell'allestimento.

MAN BUS / MOTORI EURO 6 ANCHE PER IL TRASPORTO PASSEGGERI

Il debutto con il Lion's City

Il lancio in occasione del Salone di Kortrijk dove la nuova motorizzazione è destinata al best seller tra i bus del Leone e dove sarà presentato ufficialmente lo Skyliner di Neoplan, l'ultima versione dei celebri due piani.



Il Lion's City ibrido è una delle più interessanti novità che caratterizza la proposta Man Bus.

Nils Ricky

EOBUS / IL TRAVEGO CON IL MOTORE EURO 6 DEL NUOVO ACTROS

STOCCARDA - Era scontato che dopo aver equipaggiato con un motore Euro 6 il proprio Actros Mercedes-Benz facesse la stessa cosa con uno dei suoi autobus. Il prescelto è il Travego, punta di diamante dell'offerta turistica della Stella, la cui Edizione 1 che verrà presentata in anteprima al Salone di Kortrijk, dispone appunto del sei cilindri in linea della Detroit Diesel, l'OM 471 della generazione Blue Efficiency Power da 12.8 litri e con una potenza di 476 cv abbinata a una coppia di 2.300 Nm. Le caratteristiche di base sono naturalmente le stesse della versione destinata ai truck e quindi ruotano principalmente attorno all'amplificatore di pressione X Pulse, che agendo di concerto con il Common rail assicura una regolazione selettiva dei cilindri oltre a una pressione d'iniezione che arriva ai 2.100 bar. A ciò si aggiunge sia il freno motore a tre stadi che il turbocompressore a gas di scarico asimmetrico; tutto questo fa sì che l'erogazione della potenza sia controllata all'estremo e quindi i consumi ridotti, mentre per la riduzione delle emissioni si è fatto ricorso all'accoppiata tra il sistema di trattamento dei gas di scarico Scr e un filtro antiparticolato di nuova concezione, che richiede una prima manutenzione ai 360mila km e ai 240mila per quelle successive. Il raffreddamento preventivo dei gas di scarico consente poi di ridurre del 40 per cento l'apporto di AdBlue al sistema Scr, un risparmio ulteriore che di sicuro sarà molto gradito dalla clientela.

Il traslare il motore Euro 6 dall'Actros al Travego non è stata un'operazione facile, tutta una questione di spazi e soprattutto di pesi, che nel caso dell'autobus tendevano a gravare troppo sul posteriore in cui come di consueto è inserito il propulsore, in posizione verticale. Per ovviare il costruttore ha rivisto la disposizione di alcuni componenti, montando ad esempio il serbatoio del carburante al posto delle batterie, davanti all'asse anteriore, oltre che ottimizzando l'intera struttura dai cristalli all'impianto di condizionamento. Il risultato finale è che la capacità di trasporto sia per quanto riguarda i passeggeri che i loro bagagli è rimasta la stessa che sull'Euro 5.

Il motore non è l'unico componente del tutto nuovo sul Travego Edizione 1; infatti, è stato



Il diamante ancora

Non è stata un'operazione facile, tutta una questione di spazi e soprattutto di pesi, che nel caso dell'autobus tendevano a gravare troppo sul posteriore. Per ovviare è stata rivista la disposizione di alcuni componenti. Ma Travego propone anche altre novità.

sostituito anche il cambio, che è un automatizzato a otto marce derivato dal Powershift già usato sugli altri modelli. Rispetto al passato è stata cambiata innanzitutto la disposizione, invece del joystick inglobato nella plancia oggi i cambi di marcia

avvengono tramite una pratica leva sul piantone dello sterzo, poi è stata aggiunta la modalità di marcia lentissima, che produce risultati molto vicini a quelli ottenuti con i ben più costosi convertitori di coppia dei cambi automatici. In pratica, si posso-

no gestire manovre in spazi anche angusti gestendo il tutto tramite il solo uso del pedale del freno. Per il resto la spaziatura dei rapporti resta più o meno la stessa rispetto al precedente Powershift, con in più la possibilità di gestire coppie fino a 2.500



A gennaio anche in Italia si potrà disporre del nuovo Citaro, versione più recente del bus di linea più diffuso in Europa.

Ideale anche per il servizio nei centri storici delle città italiane

SUL MERCATO LO SPRINTER CITY 77

STOCCARDA - All'ultimo Salone di Hannover era soltanto un concept, oggi invece lo Sprinter City 77, a tre assi, con lunghezza di 8,7 m e un peso di 6,8 t, è diventato una realtà. Progettato sul telaio dello Sprinter equipaggiato con il propulsore top di gamma,



cioè il 4 cilindri nella sua versione da 163 cv, con una coppia massima di 360 Nm, il City 77 è stato dotato di un telaio a pianale ribassato con asse posteriore in tandem, il che lo rende in grado di contenere fino a 40 passeggeri, dieci seduti e trenta in piedi, con in più la disponibilità di due seggiolini ribaltabili nelle zone di accesso, ponendosi quindi giusto un passo sotto il Citaro K da 10,5 m, oltre che un deciso passo in avanti rispetto allo Sprinter City 65, nei cui confronti può contare su di un metro in più di lunghezza e dieci posti addizionali.

L'equipaggiamento comprende due porte a traslazione esterna a doppia anta, entrambe con funzione kneeling, con la possibilità di ottenere nella parte anteriore un posto per sedie a rotelle, accessibile tramite una rampa ribaltabile oppure una telescopica a comando elettrico. Il pavimento è completamente piatto per favorire la salita e la discesa dei passeggeri, gli interni sono molto curati e presentano sedili CityStar Eco. Nonostante la capienza lo Sprinter City 77 resta un mezzo decisamente versatile, il passo è di appena 4.100 mm, in grado di muoversi agilmente anche nelle strette strade dei centri storici italiani. Dal punto di vista meccanico sono state scelte sospensioni indipendenti, con sugli assi posteriori una soluzione pneumatica, mentre sull'anteriore si è preferito ricorrere a delle balestre in vetroresina.

Nm e l'aggiunta di uno scambiatore di calore che mantiene costante la temperatura dell'olio, permettendo di diradarne le sostituzioni.

Al cambio è integrato un Retarder secondario prodotto da Voith in esclusiva per Mercedes-Benz e già a sua volta disponibile sull'Actros, che invece del consueto olio utilizza l'acqua di raffreddamento, con un risparmio di 20 kg sul peso del componente. Rinnovata anche la frizione, che adesso adotta un comando pneumatico centrale, con conseguente eliminazione dei componenti meccani-

ci come forcella di disinnesto, cuscinetto di disinnesto e servofrizione.

Oltre a eliminare la leva del Joystick, i progettisti Evobus hanno rivisto tutto il posto di guida con un occhio di riguardo all'ergonomia. Per facilitare la vita al conducente è stata aggiunta una guida del menu azionabile direttamente dal volante multifunzione, più in generale la disposizione degli interruttori, compreso quello a due stadi per l'avviamento, è stata razionalizzata.

Da sempre Evobus si pone all'avanguardia nella sicurezza

Altre novità Mercedes-Benz e Setra in arrivo

OMAGGIO AI 125 ANNI DELLA STELLA E AI 60 ANNI DI SETRA

STOCCARDA - Anche Evobus ha voluto festeggiare i 125 anni dall'invenzione dell'automobile da parte di Carl Benz, che soltanto pochi anni dopo avrebbe inventato anche l'autobus, con una serie speciale del modello da turismo a tetto rialzato Turismo. A caratterizzarla una targhetta posizionata sulla griglia del radiatore, mentre sopra i passaruota anteriori, è stata riportata una fascia in cui è raffigurata l'evoluzione del marchio della Stella dall'esordio sul mercato fino a oggi. Tra le altre aggiunte, un listello di metallo retroilluminato che riporta la scritta del marchio sistemato negli accessi e l'illuminazione a Led arancioni degli spigoli dei gradini. I sedili sono disponibili nelle tre versioni Base, Softline e Luxline, con poggiatesta in pelle. Il pavimento interno è rivestito in Harmonia Ship Tropical con effetto legno. La serie speciale è disponibile in tutte e tre le lunghezze del Turismo.

La gamma Mercedes-Benz è completata dall'interurbano Integro, che dalla metà di quest'anno è stato equipaggiato con i sedili della

serie TravelStar Eco, con schienali regolabili, poggiatesta e braccioli ribaltabili sul lato del corridoio, prodotti direttamente dal costruttore tedesco. Per il resto la gamma dell'Integro comprende lunghezze da 12,1 a 14,9 metri e motorizzazioni a sei cilindri con potenze che vanno da 299 a 408 cv, abbinate a un cambio manuale a sei marce, che può essere sostituito da un automatizzato oppure da un automatico con convertitore.

Per quanto riguarda invece la produzione Setra, per cui proseguono ancora i festeggiamenti relativi ai sessant'anni dalla fondazione, il modello di punta S415 GT HD è ora disponibile anche in versione Final Edition, un vero concentrato di lusso ed eleganza, dai finestrini laterali scuri Galaxsee alle modanature in acciaio legato spazzolato. Ma più in generale sono i tanti particolari estremamente curati a fare di questa versione un must per chi cerca l'esclusività del cruscotto con inserti in acero o dei sedili modello Voyage Plus con poggiatesta in pelle, coordinati con gli elementi centrali in pelle

stampata e con i cuscini, il tutto che richiama gli elementi decorativi esteriori. Di serie questi sedili dispongono di regolazione laterale, doppie maniglie di sostegno poggiatesta sollevabile e reticella portaoggetti. Inoltre è stato aggiunto un distributore di bevande calde con resto in moneta.

Anche il modello TopClass S416 HDH è proposto in una Special Edition, i cui 46 passeggeri potranno accomodarsi sulla pelle rossa dei sedili Voyage Supreme, con inserti di pietre Swarovski su poggiatesta e profili laterali, che sono montati sfalsati con cioè quelli sul lato corridoio spostati di 6 cm in avanti, offrendo più spazio per le spalle e una visione migliore dai finestrini laterali. Per ricreare l'atmosfera che regnava a bordo degli autobus negli anni Cinquanta sono stati aggiunti particolari come gli elementi decorativi del cruscotto e la pelle del volante in tonalità acero nero opaco, il logo Kässbohrer sui copriuota e al centro del volante e un vezzoso vaso da fiori in porcellana posizionato sul montante anteriore.



più splendente

e questo nuova versione del Travego non fa eccezione. In questo caso la novità si chiama Attention Assist e rappresenta un'esclusiva nel settore degli autobus. Si tratta di un sistema che rileva tutti i parametri relativi alla guida, come angoli di sterzata, velocità, modalità di accelerazione, attività del conducente, li rielabora e ricava il grado di attenzione dell'autista: se riscontra delle anomalie accende sul display centrale un'icona che rappresenta una tazza di caffè, suggerendo quindi una sosta. Altri particolari sono la presenza di luci diurne a Led integrate nella scatola dei fari e, di serie, del dispositivo per il controllo della pressione dei pneumatici.

Il Travego Edizione 1 che può già essere ordinato, sarà disponibile in Italia a partire dal mese di aprile del prossimo anno. La differenza di prezzo rispetto a un modello motorizzato Euro 5 è di circa dodicimila euro. Invece già a gennaio anche le aziende pubbliche italiane potranno disporre del nuovo Citaro, la versione più recente dell'autobus di linea più diffuso in Europa. I cambiamenti effettuati sulla generazione 2 del Citaro riguardano anche la linea, che è stata completamente rivista, a partire dal frontale, che oggi è caratterizzato dal parabrezza leggermente bombato e dai grandi gruppi ottici. Nella visione laterale si possono invece notare i finestrini, che sono stati ingranditi di 120 mm, e i passaruota integrati che rendono

no la linea più filante. Non si tratta naturalmente di scelte meramente estetiche, infatti i nuovi gruppi ottici contengono anche le luci diurne a led e i rivestimenti delle fiancate sono sagomati per avvolgere lo spigolo inferiore del Citaro, in modo da proteggerlo da eventuali urti, in più sono stati aggiunti pattini antiurto a protezione del sottoscocca. Ancora in un'ottica di facile manutenzione il paraurti, in materiale particolar-

mente elastico, è strutturato in tre pezzi sostituibili separatamente. Questa configurazione, unita alla struttura stessa del telaio, più rigida ma al tempo stesso più leggero, fa sì che questo sia l'unico autobus urbano al momento a rispettare i canoni della norma ECE R29 per gli urti frontali e anche della ECE R66/01 per lo spazio di sopravvivenza in caso di ribaltamento, che entrerà in vigore in Europa soltanto nel 2017. E

ancora il Citaro è l'unico bus urbano a pianale ribassato per cui è disponibile l'Electronic Stability Program. Il panorama sulla sicurezza è completato dai fari allo Xenon, che migliorano la visuale, e dalle nuove porte a traslazione interna, che conferiscono maggior rigidità all'intera struttura.

Se i motori restano gli stessi della versione precedente, dal 6,37 litri da 286 cv al 12 litri da 299 o 354 cv, in versione sia

Euro 5 che EEV, con però il vano che è già stato studiato per ospitare la serie di Euro 6 quando sarà disponibile, gli interni sono stati ridisegnati a partire dal posto di guida, protetto da una cabina antiaggressione, disponibile di serie, e da un cruscotto rivisto con display a co-

lori e disposizione ergonomica degli strumenti. Stesso make up per il vano passeggeri, fornito di nuovi mancorrenti e aste di sostegno che danno all'insieme un aspetto spazioso e ordinato, ben illuminato grazie all'impianto potenziato sia in presenza delle salite che delle discese.

Intervista a Hartmut Schick

MERCATI IN CHIAROSCURO

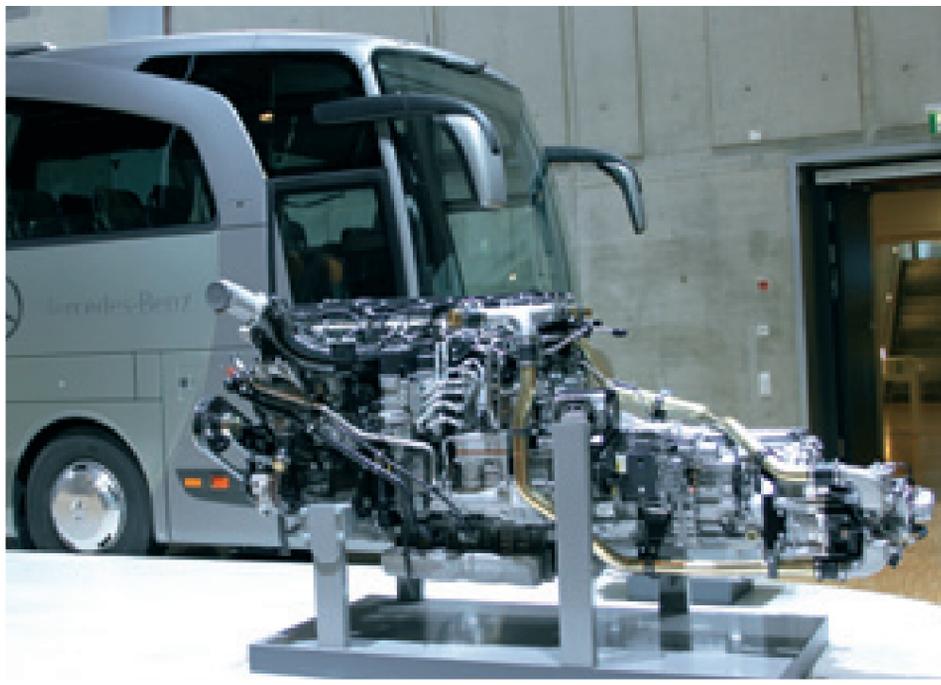
STOCCARDA - Sono i paesi emergenti dell'America Latina, in special modo Brasile e Messico, oltre a India e Turchia quelli da cui arrivano gli impulsi di crescita per il mercato dell'autobus. L'ha spiegato Hartmut Schick, alla direzione di Daimler Bus, snocciolando le cifre relative alle vendite del primo semestre, che vede il costruttore tedesco confermarsi il primo al mondo con un 13 per cento di quota globale e un incremento in alcuni settori. "Abbiamo venduto un totale di 18.300 pezzi tra chassis e bus completi - ha spiegato - Buoni risultati sono arrivati anche da Setra che ha incrementato del 3 per cento le sue vendite di modelli turistici, arrivando a 2.145 unità. Abbiamo acquisito molti nuovi clienti in particolare in Turchia dove abbiamo raddoppiato le nostre vendite rispetto all'anno scorso".

Note dolenti invece arrivano ancora una volta dal segmento degli urbani. "Per cui la situazione è totalmente differente - ha proseguito Schick - il mercato è tornato ai livelli del 1997, con soltanto 615 bus venduti. Però di solito vendiamo un minor numero di autobus urbani nella prima metà dell'anno, il che potrebbe essere accentuato quest'anno in cui comunque le municipalizzate si trovano in difficoltà per la crisi e la diminuzione del gettito fiscale".

Per il futuro, oltre allo sviluppo dell'Euro 6 e alla trasposizione sui modelli di maggior successo come il Nuovo Citaro, è previsto un forte investimento nella Green Mobility. "Abbiamo pianificato 270 milioni di Euro nel 2011, che serviranno anche a proseguire le sperimentazioni sugli ibridi, le celle combustibile e la mobilità a impatto zero in generale. Già ora abbiamo venduto 3mila autobus ibridi negli Stati Uniti alla Orion, creando la più grande flotta di ibridi al mondo. In Europa abbiamo 33 Citaro G Blue Tech Hybrid in servizio in dieci città e siamo gli unici a poter garantire una buona percorrenza in modalità totalmente elettrica. Presto altri 11 Fuel Cell Hybrid verranno consegnati ad Amburgo, Karlsruhe, Milano e alle Poste Svizzere".



Hartmut Schick,
Direttore di Daimler Bus



Il sei cilindri in linea Euro 6 montato sul Mercedes-Benz Travego. Il propulsore da 12,8 litri 476 cavalli della Detroit Diesel appartiene alla modernissima generazione Blue Efficiency Power.

SHIFT_the way you move



NISSAN NV200

IL PRIMO VAN COMPATTO

MA

Impossibile? Prova e vedrai.

Con un volume di carico di 4,2 metri cubi in soli 4.4 metri di lunghezza e la soglia di accesso più bassa della categoria (524 mm), potrai caricare fino a due euro pallet. Nissan NV200, il van perfetto per il tuo business.

SPAZZIOSO



TUO

CON FINANZIAMENTO A TASSO ZERO

nissan.it

IN 4 ANNI.

Esempio di finanziamento NV200 Van 1.6 110cv Euro 5 a € 12.100 (prezzo al pubblico raccomandato IVA esclusa): anticipo € 2.100; importo totale del credito al massimo € 10.000; 48 rate da € 235 comprensive di Finanziamento Protetto, 1 anno di assicurazione Furto e Incendio Nissan Insurance (in caso di adesione). Importo totale dovuto dal consumatore € 11.260; TAN 0.00% (tasso fisso); TAEG 2.17%; spese gestione pratica € 300 + imposta di bollo in misura di legge, spese di incasso mensili € 3. Offerta calcolata per i clienti residenti nelle province di RM e MI. Salvo approvazione Nissan Finanziaria. Informazioni europee di base sul credito ai consumatori disponibili presso i punti vendita della Rete Nissan e sul sito nissanfinanziaria.it Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Offerta valida fino al 31/10/2011 presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa. Consumi (l/100km): 9,1 (ciclo urbano), 7,3 (ciclo combinato), 6,3 (ciclo extra urbano). Emissioni CO₂(g/km): 169.