

IL MONDO DEI TRASPORTI

VOITH
Soluzioni
per chi sceglie
il meglio

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATA E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

VEGA EDITRICE - MONZA, ITALY - ANNO XXII - N. 212 - SETTEMBRE 2012

€ 5,00

A metà settembre fari puntati sull'importante rassegna tedesca **Ad Hannover la grande svolta del camion**

Tutti i costruttori con le novità per battere la crisi

Analisi

Comanda la normativa Euro 6

Tutti i costruttori di veicoli industriali, da Mercedes-Benz a Scania, da Man a Daf, da Iveco a Volvo, hanno già presentato, chi in maniera già operativa chi a livello di annuncio, le motorizzazioni in linea con la nuova normativa europea antinquinamento Euro 6, che entrerà in vigore a partire da primo gennaio 2014 per i camion pesanti di nuova generazione. Ma bisognerà aspettare ancora qualche anno per vedere circolare sulle strade un parco veicoli totalmente rinnovato. Del resto, i modelli Euro 5 potranno ancora essere venduti fino all'entrata in vigore delle nuove norme.

La normativa Euro 6 implica un aumento del consumo di carburante, anche se i costruttori su questo argomento fanno muro, cercando di affermare il contrario. È la prima volta da vent'anni a questa parte che una nuova generazione di motori porta a un aumento e non a una riduzione dei consumi.

Paragonata alla normativa Euro 5, la Euro 6 fissa una riduzione del 77 per cento degli ossidi di azoto (NOx) e del 66 per cento delle particelle di fuliggine. In cifre, questo significa che il valore di NOx passa da 2 a 0,46 g/kWh mentre quello del particolato da 0,03 a 0,01 g/kWh. Ora, se per i costruttori è stato ancora possibile rispettare i limiti di Euro 5 scegliendo tra le soluzioni Egr e Scr, le normative Euro 6 hanno imposto a quasi tutti di adottarle entrambe.

A tal proposito nelle pagine interne del giornale si può leggere come tutti i costruttori, da Daf a Iveco, da Man a Mercedes-Benz, da Renault a Volvo e a Scania, si sono preparati all'importante appuntamento dell'Euro 6 anche per rispondere in maniera intelligente alla possibile e auspicata ripresa del settore e di conseguenza mettere nelle mani dei propri clienti veicoli molto più efficienti sotto il profilo dei consumi e delle emissioni oltre che delle prestazioni.



Si comincia con il 6 cilindri da 460 cv Euro 6

Così Volvo Trucks taglia consumi ed emissioni

Il nuovo propulsore verrà montato sul Volvo FH, ottimizzato per rendere i trasporti più veloci e convenienti in termini di consumo di carburante su strade in buone condizioni. La consegna a partire dalla primavera del prossimo anno.

A PAGINA 24



MAN AD HANNOVER

Una lunga lista di innovazioni

MONACO - Al Salone di Hannover Man non si limita a presentare la nuova generazione di motori Euro 6, di cui parliamo diffusamente in un'altra parte del giornale, ma ne approfitta per aggiornare le proprie gamme di veicoli pesanti, a partire dalle serie TGX e TGS a cui è stato ridisegnato il frontale.

A PAGINA 5

RENAULT TRUCKS

Anche il Kerax a scuola di Optifuel

RENON - Il costruttore francese è il primo a organizzare i corsi di guida razionale anche per i veicoli impegnati nelle attività di cava-cantiere.

A PAGINA 18

Nuovi autocarri Mercedes-Benz per la distribuzione pesante

Irrompe Antos, il guerriero

STOCCARDA - Le luci dei riflettori dello stand Daimler Trucks al Salone internazionale dei veicoli industriali Iaa di Hannover si accenderanno sul nuovo Antos, fratello minore dell'Actros, prima Serie di autocarri specializzata nella distribuzione pesante.

Il che vuol dire una molteplicità di impieghi, dal trasporto di generi alimentari al gasolio da riscaldamento, dalla movimentazione di materiale edile ai servizi municipali. Un settore, quello della distribuzione, in cui sono richiesti mezzi idonei all'uso quotidiano con una buona visibilità, facili da guidare, parsimoniosi e a basso livello di emissioni.

Basilico a pagina 6



PSA Peugeot-Citroën e Toyota potenziano la collaborazione per abbattere i costi di sviluppo Nuovo accordo sui veicoli commerciali leggeri in Europa

A PARTIRE DAL SECONDO TRIMESTRE DEL 2013, IL GRUPPO FRANCESE FORNIRÀ AL COSTRUTTORE NIPPONICO VAN DI TAGLIA MEDIA DERIVATI DAGLI ATTUALI PEUGEOT EXPERT E CITROËN JUMPY.

PARIGI - Le collaborazioni industriali si fanno sempre più indispensabili per abbattere i costi di progettazione, sviluppo e produzione di nuovi modelli di veicoli. L'ultima in ordine di tempo è quella che ha portato Toyota Motor Europe e PSA Peugeot-Citroën a un nuovo accordo questa volta relativo ai veicoli commerciali leggeri per il mercato europeo. Secondo l'accordo, PSA Peugeot-Citroën fornirà

a Toyota i veicoli commerciali leggeri da vendere in Europa con il marchio Toyota. Come primo step, a partire dal secondo trimestre del 2013, PSA Peugeot-Citroën fornirà van di taglia media derivati dagli attuali Peugeot Expert e Citroën Jumpy. L'accordo prevede inoltre la collaborazione per la prossima generazione di veicoli di questo tipo che sarà prodotta da PSA Peugeot-Citroën. È previsto che questa collaborazione duri oltre il 2020.

Secondo quanto concordato, Toyota Motor Europe parteciperà allo sviluppo e agli investimenti industriali per la prossima generazione di questa tipologia di veicoli. Non sono previsti dalle due società piani di immobilizzazioni di capitali o produzioni congiunte. "Il segmento dei veicoli commerciali leggeri - ha commentato Didier Leroy, President & Ceo di Toyota Motor Europe - è uno dei più

importanti per il mercato europeo. Unendo le forze con PSA Peugeot-Citroën, abbiamo trovato una buona soluzione per i nostri clienti dopo la recente sospensione della produzione del nostro modello Hiace. Abbiamo già una joint-venture estremamente positiva con PSA Peugeot-Citroën nel segmento delle auto piccole ed essi sono leader nel mercato europeo dei veicoli commerciali leggeri, con una solida reputazione in termini di qualità e versatilità".

"Siamo lieti di annunciare - ha osservato dal suo canto Jean-Christophe Quémar, Programmes Executive Vice President di PSA Peugeot-Citroën - l'ampliamento della proficua collaborazione con Toyota. Questo accordo avvia lo sviluppo di una nuova generazione di veicoli commerciali leggeri di medie dimensioni per entrambe le società che offriranno un prodotto competitivo per il mercato europeo".

La parola a Marion Schwarz, Amministratore delegato Man Financial Service Italia

“Oggi gran parte del venduto finanziato da noi”

Lino Sinari

VERONA - Le captive, cioè le società finanziarie emanazione dei vari costruttori, sono sempre più un tassello fondamentale in questo traballante mercato che vede le vendite di camion in continua contrazione, senza che si veda, per il momento, uno spiraglio di luce all'orizzonte. Proprio per questo il ruolo delle captive è cresciuto, perché il sistema bancario non ritiene più le imprese di autotrasporto affidabili e quindi centellina i finanziamenti, questione di garanzie, di bilanci che arrivano da anni difficili e sono quasi sempre in rosso. Il ruolo delle finanziarie dei costruttori è diverso. Sono nate per aiutare la vendita dei camion e quindi nei limiti del possibile sono tenute a fare di tutto per accontentare i clienti. Per questo è aumentata considerevolmente, anno dopo anno, la percentuale di camion finanziati direttamente, come ci conferma Marion Schwarz, Amministratore delegato di Man Financial Service Italia.

“In questo periodo di forte contrazione sull'erogazione del credito da parte del sistema bancario tradizionale, il supporto delle società captive diventa fondamentale per

DAL PUNTO DI VISTA FINANZIARIO, L'OFFERTA DI PUNTA DA PARTE DELLA CAPTIVE MAN SI CHIAMA FULL SERVICE, E DI RECENTE È STATA PROTAGONISTA DI UN TOUR PROMOZIONALE IN ALCUNE CONCESSIONARIE SCELTE. PIÙ CHE DI UNA SEMPLICE PROPOSTA ECONOMICA, SI TRATTA DI UN NUOVO CONCETTO DI GESTIONE DEL VEICOLO.

supportare le aziende di trasporto. In sostanza una gran parte delle vendite di trucks viene finanziato tramite captive”.

Alla base di tutto sta naturalmente la capacità finanziaria delle aziende di trasporto, che è stata lentamente erosa dal crollo delle tariffe e dalla contrazione del mercato. Da tutto questo sono derivati bilanci pesanti, che non possono che peggiorare anche per il futuro.

“La situazione di difficoltà dell'economia in generale ha avuto pesanti riflessi sui dati finanziari delle aziende di trasporto come emerge - precisa il Ceo della captive Man - dall'analisi di gran parte degli ultimi bilanci valutati. L'incertezza data dai mercati internazionali non permette inoltre, almeno nel breve periodo, di avere una visione ottimistica per il futuro. In particolare, la forte contrazione

dei consumi ha drasticamente ridotto l'attività delle aziende di trasporto”.

Chi sta vivendo le maggiori difficoltà sono le piccole aziende monoveicolari, che rischiano di scomparire (cosa del resto già successa in buona parte dell'Europa Occidentale), anche se secondo Marion Schwarz anche in quel comparto ci sono margini di recupero.

“Da circa un anno i grandi protagonisti del trasporto hanno ripreso a investire, e attualmente la maggior parte dei contratti arrivano da medie/grandi flotte. Non dobbiamo, però, trascurare le piccole realtà che, in particolari nicchie di mercato, continuano a investire nell'ottica di una corretta gestione dei costi. Inoltre, i veicoli di recente produzione offrono oltre a migliori performance in termini di consumi, una riduzione dei costi di gestione



Marion Schwarz, Amministratore delegato di Man Financial Service Italia

il che ben si adatta alle esigenze di una piccola azienda”.

Oltre al finanziamento ha assunto sempre maggiore importanza tutta una serie di servizi aggiuntivi, che vanno a incidere in campi, come ad esempio quello assicurativo, dove gli aumenti sono stati ancora più elevati di quelli del gasolio. Questo ha spinto le finanziarie dei costruttori a costruire dei prodotti compositi, con l'obiettivo di fornire un “costo certo” di gestione.

“In un momento in cui le aziende hanno la necessità di avere costi certi, su cui effettuare una corretta gestione aziendale, un'offerta che include tutti i servizi accessori, dal finanziamento all'estensione della garanzia, dal contratto di manutenzione e riparazione all'assicurazione incendio furto e kasko, diventa

fondamentale. Praticamente l'autotrasportatore deve solo valutare l'incidenza dei costi del personale, del carburante e dei pedaggi autostradali”.

Grazie a tanta specializzazione, proprio il livello del servizio è diventato fondamentale per chi deve scegliere quale veicolo acquistare, altrettanto importante, se non di più, rispetto alle qualità tecniche.

“Sicuramente l'aspetto finanziario - conferma in parte Schwarz - è un elemento importante per l'imprenditore dell'autotrasporto, come pure la vendita di un mezzo è strettamente legata a un finanziamento approvato. Non dimentichiamoci però che la categoria dei trasportatori è composta, per la maggior parte dei casi, da imprenditori cresciuti svolgendo l'attività direttamente sul campo e che

danno ancora valore alla qualità del veicolo acquistato”.

Dal punto di vista finanziario, l'offerta di punta da parte della captive Man si chiama Full Service, e nei mesi passati è stata protagonista di un tour promozionale in alcune concessionarie scelte.

Più che di una semplice proposta economica si tratta di un nuovo concetto di gestione del veicolo, che comprende in un'unica rata tutte le spese di gestione del camion, con la grande innovazione per garantire i migliori risultati nel consumo di carburante, con le motorizzazioni da 440 o 480 cv. I contratti sono modulabili e possono avere una durata massima che varia dai 42 ai 60 mesi.

Questo tipo di contratto può essere sottoscritto soltanto se si sceglie di acquistare un modello TGX della serie ottimizzata EfficientLine, studiata per garantire i migliori risultati nel consumo di carburante, con le motorizzazioni da 440 o 480 cv. I contratti sono modulabili e possono avere una durata massima che varia dai 42 ai 60 mesi.

Per meglio adattarsi alle diverse esigenze delle aziende clienti sono stati costruiti tre diversi pacchetti, che consentono di costruire una rata “su misura” e che possono includere a richiesta anche l'assicurazione furto, incendio e cristalli e perfino la kasko.

Si parte con la Taglia S, che comprende, oltre alla rata del leasing, l'estensione di garanzia sulla catena cinematica fino a cinque anni o 120mila km/anno. Decisamente più completa la proposta della Taglia M, che aggiunge al pacchetto anche il contratto di manutenzione programmata. Il livello top viene raggiunto con la Taglia L, nella cui rata è compreso anche il servizio di riparazione per tutta la durata del contratto. Con tutte le soluzioni alla fine del leasing è previsto un valore di riscatto garantito.

Volendo fare un esempio pratico, nel caso di un trattore Man EfficientLine 18.440 in configurazione standard con la Taglia S si ha un costo giornaliero a partire da 42 euro, con la taglia M si sale a 46 euro mentre con la taglia L si parte da 53 euro al giorno.



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 120,00 - Banca d'appoggio: Uni-Credit Banca - Agenzia Muggiò; Codice IBAN: IT 21 V 02008 33430 000041141143 - Poste Italiane Spa - Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano - Distribuzione GE.MA Srl: Burago di Molgora (MB).



**Scopri la formula
dell'efficienza MAN**

Sempre più aziende scelgono il MAN TGX EfficientLine.

Il TGX EfficientLine garantisce una convenienza senza paragoni sotto tutti i punti di vista. Conviene in strada, grazie ad uno speciale equipaggiamento di serie che gli permette di ottenere un risparmio di carburante fino a 3 litri ogni 100 km. Conviene nell'acquisto, grazie alle speciali formule finanziarie tutto compreso. Conviene nella guida di tutti i giorni, grazie al corso

di guida per l'autista. Conviene nella gestione, grazie all'estensione di garanzia e ai lunghi intervalli di manutenzione. Conviene nell'usato, grazie ad un maggior valore residuo. Da qualunque parte vogliate vederlo, il MAN TGX EfficientLine conviene. Lo sanno bene i 10.000 autisti che ogni giorno lo guidano su strada.

Numero Verde
800-592620



MAN TRUCK / Piccole e grandi innovazioni sulla gamma al Salone di Hannover

Intelligente evoluzione di prodotto

COME SEMPRE ACCADE NELL'UNIVERSO DEL VEICOLO INDUSTRIALE, IL FACE LIFT NON HA MOTIVAZIONI ESCLUSIVAMENTE ESTETICHE. LA PIÙ ACCENTUATA AERODINAMICA DEL FRONTALE SI TRADUCE PER ESEMPIO IN UN ULTERIORE CONTRIBUTO ALLA RIDUZIONE DEI CONSUMI E ALLA SILENZIOSITÀ DI MARCIA.

Mauro Zola

MONACO - In occasione del Salone di Hannover Man non si limita a presentare la nuova generazione di motori Euro 6, di cui parliamo diffusamente in un'altra parte del giornale, ma ne approfitta per aggiornare le proprie gamme di veicoli pesanti, a partire dalle serie TGX e TGS a cui è stato ridisegnato il frontale.

Dal punto di vista estetico, il particolare più evidente è infatti la nuova griglia del radiatore, in cui è riportato il nome del costruttore in caratteri di grandi dimensioni. Anche la modanatura cromata che caratterizza da sempre i pesanti tedeschi è stata resa più importante, regalando all'insieme tratti più potenti. E a rendere l'insieme più dinamico contribuiscono i deflettori laterali più ampi, dotati di evidenti convogliatori dell'aria, mentre l'abbassamento del bordo superiore del cofano ha lasciato

portate al telaio, tenendo conto del maggiore ingombro del blocco per il post-trattamento dei gas di scarico, sono stati rivisti i serbatoi dell'AdBlue, con capacità che varia dai 25 agli 80 litri, che vengono installati sul lato sinistro di TGX e TGS, nello spazio tra il parafrangente anteriore e il contenitore della batteria, dietro la cabina di guida oppure davanti all'asse anteriore aggiunto; il silenziatore è stato invece collocato sulla parte destra del camion. Altri aggiustamenti sono disponibili nel caso si adottino allestimenti particolari come ribaltabili con gru, pompe per calcestruzzo o casse mobili.

All'interno della cabina la maggiore novità è rappresentata dal Man Media Truck Advance, sistema in cui trovano posto autoradio e navigatore satellitare, dotato di un monitor touchscreen a colori da 5 pollici. Oltre alle normali funzioni radio, supportate da un amplificatore a



facile da riparare in caso di incidenti, con la parte centrale in una diversa sfumatura di nero. Confermati i deflettori laterali più grandi, così come il copri-

tergicristallo. Tra le aggiunte la maniglie d'appoggio posizionate sotto il parabrezza, che permettono di salire e pulire adeguatamente il vetro.

Nelle gamme TGL e TGM sono inoltre stati rivoluzionati gli interni, a partire dai rivestimenti che ora presentano listelli decorativi in alluminio spazzolato, superfici in plastica goffrata e maniglie delle porte cromate satinato, oltre al modulo porta ridisegnato in modo da rispecchiare gli interni di un'autovettura di classe alta. A contraddistinguere la cabina è inoltre il dualismo cromatico dato dalla vernice color champagne della parte centrale e gli altri elementi in toni scuri.

Naturalmente non si è lavorato soltanto sull'estetica ma anche sull'ergonomia, con un nuovo cruscotto, in cui i vari elementi sono sistemati ordinatamente, in modo da renderne intuitivo l'utilizzo. In particolare, è stata adottata una modalità notte per i vari interruttori, che provvede a creare un ambiente

rilassato in modo che il camionista possa concentrarsi sulla guida, orientandosi facilmente tra i vari comandi. Modificati anche la leva del cambio e il selettore e incrementato il numero

dei vani portaoggetti, soprattutto nelle varianti senza sedile centrale, tra cui quelli sotto il bracciolo del sedile. Tra gli altri spiccano i due spazi con superficie in gomma posizionati nella consolle centrale, destinati agli oggetti utilizzati più di frequente. Come optional possono essere aggiunti alcuni cassette, con sportelli di chiusura come quello di cui dispone lo scomparto destinato a occhiali o altri piccoli oggetti sistemato sotto la radio. Portabevande sono integrati nelle portiere e portalattine

nella consolle centrale.

Entrambe le serie dispongono ora di un climatizzatore automatico con ventilazione a flusso, meno rumoroso e con distribuzione dell'aria ottimizzata per evitare fastidiose correnti grazie ai motori passo passo che muovono le alette di distribuzione. Tra gli optional è possibile pescare anche un sedile climatizzato con flusso d'aria nella seduta e nello schienale. È invece di serie l'autoradio con lettore Cd Man BasicLine, con funzione Gala che regola il volume in base alla velocità del camion.

Per chi volesse un impianto più completo è invece possibile acquistare lo stesso dispositivo Man MediaTruck Advanced di serie sul TGX.

ANCHE GLI INTERVENTI INTERNI ALLE CABINE SONO TALI DA GARANTIRE PIÙ COMFORT E MAGGIORE FUNZIONALITÀ. E C'È DELL'ALTRO.



più spazio per il copritergicristallo, in nero, che amplia ulteriormente la percezione del più generoso parabrezza, e la cui posizione più esposta consente di eliminare eventuali accumuli di neve e ghiaccio.

Come sempre accade nell'universo del veicolo industriale, il face lift non ha motivazioni esclusivamente estetiche, infatti le modifiche garantiscono una miglior aerodinamica e soprattutto indirizzano un maggior flusso d'aria verso il radiatore, questo grazie ai già citati convogliatori dei deflettori e alle feritoie per l'aria di raffreddamento posizionate davanti, che sono state rese più importanti per rispondere alle nuove esigenze del motore Euro 6. Stesso obiettivo per l'ottimizzazione del condotto dell'aria sulla protezione del radiatore, che provvede a rendere più uniforme lo scorrimento dell'aria sotto il camion.

Sempre all'arrivo dell'Euro 6 sono dovute le modifiche ap-

4 canali, contiene una presa Usb e un interfaccia Bluetooth che può essere usata come viva-voce per i cellulari. Il navigatore, specifico per l'uso su autocarri, funziona con schede di memoria Micro Sd, in modo che anche durante la navigazione l'autista possa ascoltare un cd audio. Inoltre fornisce tutta una serie di informazioni sul veicolo, come, se il camion è dotato di sospensioni pneumatiche, l'indicatore del carico asale opzionale per il rilevamento del peso dello stesso. Nei nuovi modelli di TGX l'impianto MMT Advance è fornito di serie.

Le stesse modifiche estetiche proposte sulle gamme TGX e TGS sono state riprese anche sui modelli più leggeri TGL e TGM, che saranno a loro volta dotati di motorizzazioni Euro 6. Anche in questo caso è dunque il frontale a rubare la scena, soprattutto per le modanature cromate; a questo si aggiunge il paraurti in tre parti, quindi più

A TRAZIONE ELETTRICA E DERIVA DALL'AFFERMATO TGS

Metropolis per le esigenze delle municipalità



Il prototipo Metropolis sarà testato per due anni.

MONACO - Per il momento si tratta di un prototipo, ma dato che il Metropolis va a soddisfare un bisogno evidente delle municipalità, è facile prevederne l'entrata in produzione alla fine della sperimentazione.

Si tratta in pratica di un camion a trazione elettrica che si basa su di un TGS 6x2-4, dotato però di un motore elet-

trico da 203 kw e un cambio automatico a due marce. Oltre alla trazione questo propulsore attiva anche tutta una serie di gruppi secondari, come il servosterzo, il compressore dell'aria e la pompa idraulica, ottimizzati per richiedere il meno energia possibile.

A fornire la carica è una batteria agli ioni di litio a struttura modulare, con una capacità di accumulo di 105 kWh, che grazie alla funzione Plug in può essere caricata in una normale presa elettrica.

Nonostante per muovere un camion di queste dimensioni sia necessario un pacco batterie piuttosto pesante, l'assenza del normale motore diesel (anche se per fornire ulteriore energia tramite un generatore è stato adottato un motore TDI V6 Volkswagen, un tre litri da 204 cv) e del cambio fanno sì che il carico utile del Metropolis sia uguale a quello della versione di serie.

Per liberare gli assi posteriori che devono già sopportare il peso dell'allestimento e dell'eventuale carico, l'accumulatore è stato sistemato sotto la cabina di guida, dove abitualmente si trova il motore. Il Metropolis, equipaggiato con un compattatore a caricamento posteriore della Faun, con capacità di carico di 22 mc, sarà testato per due anni dalla Suez Environment che si occupa della raccolta rifiuti nell'area di Anversa e Bruxelles.



Una nuova gamma per una nuova era.

Il nuovo Antos. Sviluppato per la distribuzione pesante.

Grande maneggevolezza ed elevata efficienza. Il nuovo Antos è stato sviluppato per soddisfare le specifiche esigenze della distribuzione pesante. Il nuovo Antos entusiasma imprenditori e autisti fin dal primo giorno. E continuerà a farlo anche in futuro, grazie ai motori Euro VI di serie. Venite a scoprirlo presso il Vostro Concessionario Mercedes-Benz di fiducia e all'indirizzo www.mercedes-benz.it



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

DAIMLER TRUCKS / Alla Iaa 2012 la nuova serie di autocarri

“CON UN PESO TOTALE A TERRA DA 18 A 26 T - HA DETTO ANDREAS RENSCHLER, RESPONSABILE DAIMLER TRUCKS & BUSES - ANTOS SI TROVA SEMPRE A PROPRIO AGIO NEL SERVIZIO DI DISTRIBUZIONE REGIONALE. LA GAMMA DI MODELLI È VERSATILE QUANTO IL CAMPO D'IMPIEGO DI QUESTO AUTOCARRO, DISPONIBILE ANCHE NELLE VERSIONI SUPERSPECIALIZZATE LOADER E VOLUMER”.

Fabio Basilico

STOCCARDA - Le luci dei riflettori dello stand Daimler Trucks all'imminente Salone internazionale dei veicoli industriali Iaa di Hannover si accenderanno sul nuovo Antos, fratello minore dell'Actros, prima Serie di autocarri specializzata nella distribuzione pesante. Il che vuol dire una molteplicità di impieghi, dal trasporto di generi alimentari al gasolio da riscaldamento, dalla movimentazione di materiale edilizio ai servizi municipali. Un settore, quello della distribuzione, in cui sono richiesti mezzi idonei all'uso quotidiano con una buona visibilità, facili da guidare, parsimoniosi e a basso livello di emissioni. “Con un peso totale a terra da 18 a 26 t - ha detto Andreas Renschler, responsabile Daimler Trucks & Buses, durante l'anteprima Iaa del Gruppo Daimler - Antos si trova sempre a proprio agio nel servizio di distribuzione regionale. La gamma di modelli è versatile quanto il campo d'impiego di questo autocarro, disponibile anche nelle versioni superspecializzate Loader e Volumer. Tra gli assi nella manica dell'Antos figurano inoltre un'ampia offerta di motori a norma Euro 6, il cambio automatizzato per tutti i modelli e la cabina di guida ergonomica”.

Dal punto di vista dello stile, Antos non nasconde la sua parentela con il nuovo Actros di linea, pur senza mancare di sottolineare la sua originalità. L'alternanza di linee concave e convexe crea un effetto di contrasto che dà origine a un design espressivo di forte dinamismo. La struttura relativamente bassa, studiata per il servizio di distribuzione, fa apparire Antos molto robusto e ben piantato, grazie anche alla cabina di guida larga 2,30 metri. Per Antos è disponibile la cabina di guida

ClassicSpace in versione corta (S) e medio-lunga (M). La variante medio-lunga viene offerta anche nella versione CompactSpace particolarmente bassa, ideale ad esempio per gli autocarri allestiti con un gruppo frigorifero. Inoltre, sempre per la cabina medio-lunga è possibile richiedere una cuccetta ribaltabile 2.000 x 600 mm e le tendine su tutti i cristalli, ideali per le pause più lunghe o per occasionali pernottamenti.

STANDARD ELEGANTI

Il posto di guida è in linea con gli elevati standard Mercedes-Benz. Elementi come il volante multifunzione e la generosa escursione del sedile lo dimostrano. La plancia ha una sagoma arcuata ben orientata verso il conducente, i comandi sono ergonomici e gli strumenti godono di un'ottima visibilità. Nella cabina con sedile centrale aggiuntivo a richiesta, la plancia presenta nella parte centrale una rientranza, per fare spazio alle ginocchia del terzo passeggero. Inoltre, la leva del freno di stazionamento e le bocchette di ventilazione sono collocate in posizione più consona.

La gamma di motori diesel BlueEfficiency Power comprende tre modernissimi sei cilindri in linea Euro 6, rispettivamente da 7.7 litri, 10.7 litri e 12.8 litri di cilindrata. La potenza va dai 175 kW/238 cv per gli impieghi più leggeri senza rimorchio fino ai 375 kW/510 cv per gli autotreni e gli autoarticolati che affrontano tracciati stradali molto impegnativi. Il nuovo compatto e leggero sei cilindri in linea OM 936 dispone di una pressione d'iniezione massima di 2.400 bar e del primo albero a camme di scarico a fasatura variabile montato su un motore diesel. Cinque le declinazioni di potenza e coppia:



Antos il guerriero

175 kW/238 cv a 2.200 giri/min e 1.000 Nm a 1.200-1.600 giri/min; 200 kW/272 cv a 2.200 giri/min e 1.100 Nm a 1.200-1.600 giri/min; 220 kW/299 cv a 2.200 giri/min e 1.200 Nm a 1.200-1.600 giri/min; 235 kW/320 cv a 2.200 giri/min e 1.300 Nm a 1.200-1.600 giri/min; 260 kW/354 cv a 2.200 giri/min e 1.400 Nm a 1.200-1.600 giri/min. È altrettanto nuovo il sei cilindri in linea OM 470 da 10.7 litri, che fa già parte della gamma di motori heavy duty di Mercedes-Benz. Derivato dalla serie OM 471, dispone delle stesse caratteristiche tecniche,

tra cui l'avanzato sistema d'iniezione X-Pulse. Il compatto OM 470 è disponibile in quattro versioni: 240 kW/326 cv a 1.800 giri/min e 1.700 Nm a 1.100 giri/min; 265 kW/360 cv a 1.800 giri/min e 1.800 Nm a 1.100 giri/min; 290 kW/394 cv a 1.800 giri/min e 1.900 Nm a 1.100 giri/min; 315 kW/428 cv a 1.800 giri/min e 2.100 Nm a 1.100 giri/min. La motorizzazione di punta è il sei cilindri in linea OM 471 presentato nel 2011, che ha già dato ottima prova di sé sul nuovo Actros.

Per Antos è disponibile nelle seguenti versioni di potenza e coppia: 310 kW/421 cv a 1.800

giri/min e 2.100 Nm a 1.100 giri/min; 330 kW/449 cv a 1.800 giri/min e 2.200 Nm a 1.100 giri/min; 350 kW/476 cv a 1.800 giri/min e 2.300 Nm a 1.100 giri/min; 375 kW/510 cv a 1.800 giri/min e 2.500 Nm a 1.100 giri/min.

CONTENUTI TECNOLOGICI

“Tutti i motori - ha precisato Andreas Renschler - dispongono di iniezione common rail e ricircolo dei gas di scarico. Per la depurazione dei gas di scarico adottano la tecnologia SCR con iniezione di AdBlue, abbi-

nata a un catalizzatore ossidante e a un filtro antiparticolato installati a valle. Naturalmente anche la nuova generazione di motori BlueEfficiency Power si distingue per la massima efficienza. Tutti i propulsori coniugano uno spunto poderoso e un'elevata fluidità di marcia con bassi consumi di carburante, AdBlue e olio motore, cui si aggiungono un'esemplare attenzione per l'ambiente e lunghi intervalli di manutenzione che arrivano fino a 120mila km per il cambio dell'olio motore”.

La trasmissione della coppia è sempre affidata ai veloci cambi automatizzati Power-

AL VIA LA PRODUZIONE PRESSO IL MODERNO IMPIANTO DI TRAMAGAL IN PORTOGALLO

Fuso Canter Eco Hybrid pronto per il mercato europeo



Il Canter Eco Hybrid che viene venduto in Europa.

STOCCARDA - Fuso Canter Eco Hybrid sbarca in Europa. Il campione della trazione ibrida è ora prodotto a Tramagal, in Portogallo, trampolino di lancio per la commercializzazione nel vecchio continente. Mentre in Giappone la vendita della nuova generazione è già cominciata, Canter Eco Hybrid è pronto per dire la sua anche in Europa, dove le sue numerose innovazioni relative alla trazione elettrica e il cambio a doppia frizione Duonic unico in questa categoria non mancheranno di farsi apprezzare nel loro prezioso contributo a un esercizio ancora più redditizio ed ecocompatibile.

Con una produzione fino a 300 unità l'anno, già il Canter Eco Hybrid di prima generazione era un vero e proprio modello di serie. Con il suo erede, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation

(MFTBC) si è posta obiettivi ancora più ambiziosi, come dimostrano appunto la produzione aggiuntiva in Europa e l'ampliamento dell'offerta di veicoli con guida a sinistra. In Portogallo, Canter Eco Hybrid usufruisce del consueto processo di produzione in serie del Canter.

La vendita è iniziata nei grandi mercati dell'Europa occidentale, cui seguiranno progressivamente altri Paesi. L'assistenza è affidata come sempre ai partner Mercedes-Benz e Fuso. Il nuovo Canter Eco Hybrid consuma fino al 23 per cento di carburante in meno rispetto a un Canter tradizionale. A fronte di un sovrapprezzo piuttosto moderato per la tecnologia di trazione ibrida, con le consuete prestazioni di marcia il Canter Eco Hybrid si ammortizza già dopo qualche anno. Al tempo stesso, le emissioni di CO2 diminuiscono di varie tonnellate l'anno e si riduce nettamente l'inquinamento acustico.

L'alta redditività del nuovo modello è effetto della tecnologia di trazione ibrida ad alta efficienza, ulteriormente evoluta. Essa si basa su una struttura ibrida parallela, con il motore elettrico supplementare posto tra frizione e cambio, sviluppata da Daimler Trucks nel suo Global Hybrid Center in Giappone che gestisce e coordina le attività di tutti i marchi di autocarri del Gruppo Daimler nel campo della trazione ibrida.

Dal Canter con trazione diesel convenzionale proviene il modernissimo turbodiesel a quattro ci-

lindri di tipo 4P10 con cilindrata di 3 litri, potenza di 110 kW/150 cv e coppia massima di 370 Nm a 1.320-2.840 giri/min. Il motore è dotato di ricircolo dei gas di scarico e filtro antiparticolato. Il propulsore elettrico è un motore sincrono a eccitazione permanente con una potenza di 40 kW. La coppia massima è pari a 200 Nm e pienamente disponibile fin dall'avviamento. Il motore elettrico ricava la propria energia da batterie agli ioni di litio, composte da nove moduli. Le batterie raffreddate ad aria sono contenute in un robusto alloggiamento sul lato sinistro, tra gli assi, e hanno una carica di 7,5 Ah e un peso di soli 63,5 kg. Le batterie agli ioni di litio impiegate non sono soltanto leggere e potenti; durano anche a lungo. Fuso offre su tutti i componenti principali delle batterie una garanzia di cinque anni, che a richiesta può essere prolungata addirittura a dieci. A ogni frenata le batterie vengono ricaricate tramite la rigenerazione, che trasforma l'energia di frenata in corrente.

Il Duonic è il primo cambio a doppia frizione al mondo a essere montato su un autocarro. Il gruppo si basa su un cambio manuale a sei marce con due frizioni idrauliche a bagno d'olio e sistema di gestione elettronica. Il cambio a doppia frizione offre un notevole vantaggio: durante la marcia è già impostato il rapporto successivo, che quindi viene innestato in modo estremamente rapido, senza strappi né perdite di potenza. Il Duonic coniuga quindi il comfort di un cambio automatico con l'ef-

ficienza di un cambio manuale. Inoltre, la funzione di marcia lenta si dimostra utile nelle manovre.

La strategia di marcia del Canter Eco Hybrid si basa su un avviamento completamente elettrico e silenzioso. A una velocità di 10 km/h si attiva il motore diesel, che al di sotto di questa soglia gira al regime minimo per alimentare i gruppi secondari. A seconda della potenza necessaria, il motore elettrico aiuta il motore diesel nelle accelerazioni, anche a velocità elevate. A veicolo fermo, il propulsore diesel si spegne grazie alla funzione start/stop, ulteriore misura che riduce i consumi di carburante e le emissioni. Il peso aggiuntivo della trazione ibrida si limita a circa 150 kg quindi il carico utile elevato che da sempre caratterizza il Canter rimane alto.

Fornito in Europa sempre con un peso totale a terra di 7,5 t, l'autotelaio ha una portata massima di 4.845 kg. Grazie al robusto telaio tradizionale con schema di fori continuo, varie prese di forza e interfacce per l'allestitore, anche Canter Eco Hybrid è adatto a sovrastrutture di ogni tipo, proprio come il fratello convenzionale.

Canter Eco Hybrid è prodotto in serie dal 2006. In cinque anni ne sono stati prodotti circa 1.200 esemplari della prima generazione. Con un autocarro pesante della Serie Super Great a trazione ibrida, Fuso attualmente sta esaminando le possibilità attuative di questa propulsione alternativa nel trasporto di linea.

Mercedes-Benz specializzata nella distribuzione pesante



LE NUOVE SFIDE DI UN COSTRUTTORE LEADER
Renschler: "Nel 2012 prevediamo vendite elevate come nel 2011"

STOCCARDA - Nell'ultimo anno Daimler Trucks si è imposta come un vero protagonista globale del settore. Lo ha sottolineato nel suo intervento alla Iaa preview Andreas Renschler, Responsabile di Daimler Trucks & Buses: "Per quanto riguarda i mercati, va sottolineata l'avvio ufficiale della joint venture con Foton in Cina, lo sviluppo della collaborazione con la russa Kamaz e l'inaugurazione del nuovo impianto di Daimler India Commercial Vehicles con lo start alla produzione". Daimler Trucks ha chiuso il 2011 in modo positivo, con le vendite e le entrate che sono aumentate del 20 per cento rispettivamente a un totale di 426mila unità e a quasi 29 miliardi di euro. Nei primi cinque mesi del 2012 siamo stati in grado di aumentare le nostre vendite globali del 23 per cento rispetto allo stesso periodo del 2011. Ci aspettiamo che per quest'anno le vendite si mantengano a un livello elevato come l'anno scorso. Confermiamo la nostra intenzione di raggiungere un ritorno sulle vendite dell'8 per cento a partire dal 2013 e quindi un target di vendita di 500mila unità il prossimo anno e 700mila nel 2020". Nell'area Nafta (Stati Uniti, Canada e Messico) si prevede una crescita del mercato trucks tra il 15 e il 20 per cento. Daimler intende fare la sua parte confermandosi numero uno tra i costruttori. Le stesse percentuali valgono per il Giappone, dove Daimler si aspetta un significativo incremento delle vendite e della quota di mercato. Di segno diverso la situazione in Europa, dove è previsto un andamento stabile o addirittura in calo fino al 10 per cento. Nel Vecchio Continente Daimler Trucks, e nello specifico Mercedes-Benz, puntano a realizzare una performance più positiva rispetto a quella generale del mercato, grazie a una forte domanda legata al nuovo Actros. "Nel medio-lungo termine - ha aggiunto Renschler - il mercato truck dovrebbe crescere globalmente in media del 3,6 per cento all'anno, cioè più velocemente rispetto alla decade precedente. Il business dei veicoli pesanti rimarrà fondamentale per l'economia a dispetto di tutte le fluttuazioni temporanee del mercato".

Shift 3 Mercedes a otto e dodici marce. Data la forte incidenza dei tratti urbani e delle manovre nel servizio di distribuzione, particolarmente utile è la modalità di marcia lenta del cambio: con la marcia per la partenza o la retromarcia innestata, il conducente può variare la velocità del nuovo Actros agendo unicamente sul pedale del freno. Nei casi in cui è necessario cambiare manualmente, il cambio automatizzato si comanda con una leva sullo sterzo.

IL VANTAGGIO DELLA VERSATILITÀ

La gamma del nuovo Actros è versatile quanto le destinazioni d'uso. Le motrici per semirimorchio sono disponibili a due e a tre assi con passo da 2.650 a 4.000 mm. Per gli autotelaia i passi disponibili coprono la fascia da 3.700 a 6.700 mm con intervalli modulari di 300 mm. Accanto all'Actros autotelaio a due assi è prevista anche la versione a tre assi con asse posteriore aggiunto, anche con pneumatici gemellati. E dal momento che gran parte degli autocarri adibiti al servizio di distribuzione deve trasportare una sovrastruttura speciale, Actros è

predisposto al meglio per questo compito.

Per esempio, con uno schema continuo di fori disposti sul telaio a intervalli di 50 mm in lunghezza e in altezza. I sei prolungamenti variabili del telaio e le posizioni personalizzate per la traversa posteriore consentono al truck della Stella di accogliere al meglio le sovrastrutture tanto quanto le mensole installate in posizioni definite e le interfacce elettroniche unificate per tutti i modelli.

Con Actros, Mercedes-Benz lancia nel settore distribuzione pesante due modelli specifici per particolari finalità di trasporto. Loader è la prima motrice per autotreni da 40 tonnellate a scendere sotto la soglia delle sei tonnellate di peso a vuoto. Questo perché il veicolo è stato progettato pensando in modo sistematico al contenimento del peso. Tra gli accorgimenti adottati per Actros Loader figurano i supporti di accesso in alluminio, parabrezza e rivestimento del pianale leggeri, batterie a capacità ridotta, serbatoio combinato per carburante e AdBlue.

Tra i vantaggi dell'Actros Volumer c'è sicuramente il piano

di carico ribassato di 80 mm rispetto alle altezze precedentemente disponibili. Infine, sul nuovo Actros c'è piena disponibilità anche per il settore della distribuzione di tutti i sistemi di assistenza per la sicurezza che già arricchiscono l'Actros. La dotazione di serie prevede il sistema frenante elettropneumatico a regolazione elettronica (EBS) con freni a disco su tutte le ruote, un freno motore molto efficiente, il sistema antibloccaggio (ABS), la regolazione antiscivolo (ASR) e lo Stability Control Assist. A richiesta sono disponibili il nuovo retarder ad acqua, il freno ad alte prestazioni "High Performance Brake", il sistema di mantenimento della distanza con funzione stop-and-go, il sistema antisbandamento e l'Active Brake Assist 3 di ultimissima generazione.

LIVELLO DI ATTENZIONE

Quest'ultimo è un sistema assolutamente unico in grado di reagire agli ostacoli fermi anche con una frenata d'emergenza. L'Attention Assist tiene invece costantemente sotto controllo, anche quando il sistema

antisbandamento è disattivato, il livello di attenzione del conducente sulla base di diversi parametri. Quando il grado di concentrazione dell'autista diminuisce, quest'ultimo viene invitato con un segnale ottico e acustico a concedersi una pausa.



NUOVE MOTORIZZAZIONI E NUOVE VERSIONI PER IL CAMPIONE DEL TRASPORTO DI LINEA

Nuovo Actros continua a innovare per la mobilità efficiente



L'Actros con Active Brake Assist 3.

STOCCARDA - Nuove motorizzazioni e nuove versioni per l'ammiraglia della gamma pesante Mercedes-Benz. Il nuovo Actros si presenta ad Hannover più in forma che mai. Anche per il principe del trasporto di linea sono ora disponibili i nuovi motori delle serie OM 470 e OM 936 a norma Euro 6 mentre le versioni Actros Loader e Volumer, studiate per specifiche destinazioni d'uso, fissano

nuovi parametri di riferimento in quanto a carico utile e altezza del telaio e di aggancio.

Non solo. Il nuovo sistema di assistenza alla guida Predictive Powertrain Control (PPC) fa risparmiare carburante attraverso l'interconnessione di dati GPS, Tempomat e cambio automatizzato PowerShift e l'ultimissima generazione dell'Active Brake Assist previene gli incidenti attivando automaticamente una frenata d'emergenza di fronte agli ostacoli fermi.

Due nuovi sei cilindri in linea vanno a completare l'innovativo OM 471 da 12.8 litri di cilindrata con range di potenza che va da 310 kW/421 cv a 375 kW/510 cv e valori di coppia compresi tra 2.100 e 2.500 Nm. Il nuovo OM 470 da 10.7 litri è disponibile in quattro versioni con potenze comprese tra 240 kW/326 cv e 315 kW/428 cv. E' anche possibile scegliere l'OM 936, un sei cilindri in linea particolarmente compatto. Questo nuovo propulsore da 7.7 litri colpisce per il minimo ingombro e la leggerezza. È disponibile in cinque versioni di potenza da 175 kW/238 cv a 260

kW/354 cv. Il range di potenza del nuovo Actros si estende in definitiva da 175 kW/238 cv a 375 kW/510 cv e la coppia massima da 1.000 a 2.500 Nm: uno spettro straordinario per un autocarro di linea. Tutti i modelli vengono offerti esclusivamente con cambio manuale completamente automatizzato.

Parallelamente alle nuove motorizzazioni, Mercedes-Benz lancia due modelli studiati per trasporti specifici. Si chiamano Loader le versioni ottimizzate sotto il profilo della portata utile, tanto da registrare valori record per peso a vuoto e carico utile. Actros Volumer è invece lo specialista dei trasporti voluminosi che dispone della più bassa altezza di aggancio tra tutte le motrici per semirimorchio europee della categoria.

Il Predictive Powertrain Control (PPC) è un Tempomat previdente accoppiato alla catena cinematica. Il sistema di assistenza alla guida ricava dai dati GPS le caratteristiche topografiche del tracciato stradale che il veicolo sta per affrontare e può quindi intervenire per ottimizzare i consumi.

Primo Tempomat GPS al mondo, non si limita a regolare velocità e frenate, ma interviene anche nella gestione del cambio. Con l'ultimissima generazione Active Brake Assist 3 Actros supera se stesso in fatto di sicurezza.

Noto anche come sistema di frenata di emergenza, l'Active Brake Assist è ora in grado di eseguire una frenata d'emergenza automatica anche di fronte a un ostacolo fermo. Se dunque in passato l'Actros era in grado di mitigare le conseguenze di un tamponamento, ora, velocità permettendo, può persino evitare questo tipo di incidenti.

Infine, ad Hannover, Mercedes-Benz espone uno show truck che mostra tutte le possibilità previste per configurare in modo ancora più accattivante, funzionale e individuale gli esterni e gli interni del nuovo Actros. Mercedes-Benz viene dunque incontro all'esigenza di chi vuole ulteriormente personalizzare il proprio mezzo offrendo un'ampia gamma di Accessori Originali collaudati e perfettamente compatibili per aspetto visivo, qualità ed esecuzione con gli autocarri Mercedes-Benz.

DAF TRUCKS

ASSEMBLATO
IN MAROCCO
IL PRIMO CF85

EINDHOVEN - In un'epoca in cui la globalizzazione domina incontrastata, non sorprende l'operazione strategica di Daf Trucks che ha assemblato il primo CF85 in Marocco dando così il "la" all'assemblaggio locale dei veicoli della sua gamma presso la CFAO Motors Maroc, già responsabile dal 2005 del settore marketing e vendite di Daf Trucks. Il primo CF85 prodotto nel Paese nordafricano è uscito dalla linea di produzione di CFAO agli inizi di maggio 2012. CFAO Motors assemblerà due modelli della popolare serie CF: una motrice a due assali per applicazioni generali e un veicolo non articolato a quattro assali (8x4) per



l'utilizzo in settori come l'industria mineraria. "Questi veicoli sono ideali per gli impieghi pesanti per il trasporto nazionale, poiché uniscono affidabilità e comfort ottimale per il conducente, oltre a un consumo carburante ridotto - ha spiegato Philippe de Condé, Amministratore delegato della Divisione veicoli industriali di CFAO Motors Maroc - Vogliamo migliorare ulteriormente la posizione sul mercato di Daf nel segmento dei veicoli superiori alle 19 tonnellate. Entro il 2012 intendiamo raggiungere una quota di mercato superiore all'11 per cento, rispetto al 9 per cento conseguito l'anno scorso". In media, CFAO Motors Maroc assembla cinque veicoli CF ogni settimana utilizzando i cosiddetti kit CKD (Completely Knocked Down), spediti dalla sede Daf Trucks di Eindhoven a Casablanca. Daf ha formato il personale addetto all'assemblaggio presso CFAO: ciò garantisce, insieme alla certificazione Iso 9001, che la qualità di un veicolo assemblato in Marocco sia dello stesso elevato livello di un veicolo prodotto in Olanda. "CFAO è un partner prestigioso e professionale che mira a rafforzare ulteriormente la posizione di Daf in Marocco - ha affermato Michiel Kuijs, Amministratore delegato del reparto Vendite di Daf Trucks N.V. - Per raggiungere questo ambizioso obiettivo, CFAO si avvale di una rete consolidata di sei concessionari per le attività di assistenza e vendita".

IVECO / Il nuovo Stralis punta di diamante al Salone di Hannover

Con Hi Way in viaggio verso il futuro

UNA VETRINA INTERNAZIONALE DI PRESTIGIO PER UN CAMION CHE VUOLE DIVENTARE PROTAGONISTA SULLE STRADE. NON A CASO, STRALIS HI WAY È IL PRIMO ESEMPIO DELLA NUOVA GENERAZIONE DI TRUCKS TORINESI E VERRÀ AFFIANCATO NEI PROSSIMI MESI DELL'HI ROAD E DELL'HI STREET. NON SOLO. È ANCHE IL PRIMO A ESSERE DOTATO DI UN MOTORE CURSOR EURO 6, CIOÈ IN LINEA CON LA FUTURA NORMA ANTIEMISSIONI CHER ENTRERÀ IN VIGORE A PARTIRE DAL 2014.

Fabio Basilico

TORINO - Total Cost of Ownership. La sfida più impegnativa per ogni operatore del trasporto, grande o piccolo che sia, che si trova a dover gestire la sua flotta di veicoli con un occhio puntato al contenimento dei costi e all'aumento della redditività. A questi stessi operatori Iveco ha pensato nel momento di mettere mano al progetto del nuovo Stralis, importante evoluzione dell'ammiraglia pesante del costruttore torinese che per l'occasione ha aggiunto alla denominazione due parole, Hi Way. Lo Stralis Hi Way sarà la punta di diamante della presenza di Iveco al prossimo Salone di Hannover. Una vetrina internazionale di prestigio per un camion che vuole diventare protagonista sulle strade. Non a caso, Stralis Hi Way è il primo esempio della nuova generazione di trucks torinesi e verrà affiancato nei prossimi mesi dell'Hi Road e dell'Hi Street. Non solo. È anche il primo a essere dotato di un motore Cursor Euro 6, cioè in linea con la futura norma antiemissioni cher entrerà in vigore a partire dal 2014.

Gli highlights del nuovo veicolo sono chiaramente indicati. Con Stralis Hi Way Iveco ha aumentato il valore residuo del mezzo di un 4 per cento, anche per via della riduzione del 60 per cento delle riparazioni necessarie, del calo del 5 per cento dei costi per i ricambi, che si aggiungono a una diminuzione del 7 per cento dei costi dell'assistenza, grazie ai programmi di manutenzione e all'anno aggiuntivo di garanzia sulla catena cinematica. Inoltre, il Cx migliorato della modernissima cabina fa sì che si guadagni un 1 per cento sulle spese per il gasolio (di questi tempi, una manna dal cielo), mentre un altro 2 per cento di risparmio deriva dal programma Iveconnect Fleet, che permette al gestore della flotta di tenere sotto controllo la localizzazione del camion, il rispetto degli orari di guida e di riposo, lo stato degli ordini e delle consegne, oltre ai report relativi alla guida dell'autista. Il tutto con la possibilità di sviluppare programmi specifici di supporto. Non mancano poi la possibilità di inviare e ricevere messaggi, oltre naturalmente allo scarico dei dati del cronotachigrafo digitale.

Anche il trasportatore beneficia dei vantaggi di Iveconnect grazie alle funzioni Drive. Oltre al navigatore satellitare con software tarato appositamente per le esigenze di un trattore con semirimorchio, Iveconnect Drive fornisce al camionista il



sistema Driving Style Evaluation, fondamentale per la riduzione dei consumi. Il sistema utilizza i dati acquisiti dal motore, dalla meccanica del mezzo e dal collegamento Gps e li elabora tramite un algoritmo sviluppato direttamente da Iveco fornendo in tempo reale una valutazione dello stile di guida e aggiungendo tutta una serie di suggerimenti utili per eventuali migliorie, che per essere subito messi in pratica vengono visualizzati direttamente sul quadro di bordo. Seguendoli, si possono ridurre i consumi, secondo le stime del costruttore, dal 5 al

12 per cento, senza penalizzare la velocità commerciale. In chiave sicurezza va inquadrata l'aggiunta del Driver Attention Support che analizza lo stile di guida dell'autista e ne ricava indicazioni sul suo stato di attenzione, segnalando eventualmente la necessità di una sosta.

Dal canto suo, il motore Euro 6 mantiene lo stesso livello di efficienza di quello dell'Eco-Stralis, che già ha permesso di guadagnare sempre nei consumi un 7,32 per cento rispetto alle precedenti versioni. In definitiva, elaborando tutti i dati si ottiene una riduzione del 4 per

cento del Total Cost of Ownership, sulla base di un utilizzo di 4 anni, con una percorrenza di 130mila km l'anno. Mentre tutti gli altri costruttori per raggiungere il severo standard sulle emissioni hanno puntato sul sommarsi dei sistemi Egr e Scr, i progettisti di Fiat Powertrain Technology hanno preferito concentrarsi sulla seconda delle due possibilità e sviluppare l'Hi Scr. Nell'ottica soprattutto di tenere sotto controllo i consumi. Iveco ha dunque puntato

motori Euro 6, di cui aumenta la cilindrata ma anche la coppia, parte con il Cursor 9 in quattro livelli di potenza (310, 330, 360 e 400 cv con coppie rispettivamente di 1.300, 1.400, 1.650 e 1.700 Nm), prosegue con il Cursor 11 da 420 e 460 cv e coppie di 1.900 e 2.150 Nm, per arrivare infine al Cursor 13 da 500 e 560 cv (coppie di 2.300 e 2.500 Nm). A questi si aggiungono le versioni Euro 6 del Cursor 8 Natural Power, con potenze e coppia praticamente identiche a quelle delle attuali versioni Euro 5. Tre i cambi disponibili, l'automatizzato Eurotronic prodotto da ZF, l'automatico Allison e, in optional, i manuali a sei e nove rapporti.

Fin da subito il nuovo Stralis Hi Way è disponibile nella ver-

sione Euro 5 o EEV mentre l'Euro 6 verrà inizialmente riservato a quei Paesi in cui vengono erogati contributi specifici. Le consegne in questo caso sono previste per il primo trimestre del 2013. Nello sviluppo del nuovo Stralis Iveco ha investito un totale di 300 milioni di euro, 200 dei quali impiegati nella sola progettazione dei vari componenti, mentre 180 sono stati destinati allo sviluppo del motore Euro 6. Stralis Hi Way viene prodotto solo nello stabilimento di Madrid, che diventa così il centro Iveco per i pesanti stradali.

ESTERNI E INTERNI OTTIMIZZATI PER SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE

La cabina di un grande stradista



Il cruscotto dello Stralis Hi Way.

TORINO - Efficienza ma anche bellezza, funzionalità ma anche comfort. Già dall'esterno, il nuovo Stralis Hi Way vuole stupire. E ci riesce, visti i dettagli che i progettisti Iveco hanno pensato per la nuova gamma dell'ammiraglia della linea pesante.

Dettagli come la griglia centrale in nero o lo spazio ricavato sotto il parabrezza che si rivela ideale per aggiun-

gere il nome della propria azienda. Lavorando molto sull'aerodinamica, in particolare sul tetto della cabina, si è ottenuto un Cx migliore del 3 per cento, che fa risparmiare carburante e rende anche la cabina stessa più silenziosa. Stesso compito per il design dei paraurti, che è riuscito dal punto di vista estetico ma anche utile per tagliare l'aria. La fanaliera rivista con l'aggiunta di lampade bi xenon incrementa la sicurezza e aumenta l'appel. A snellire ulteriormente la silhouette complessiva della cabina concorre la grande barra antiriflesso che sovrasta il parabrezza.

Importanti modifiche anche all'interno. Il cruscotto è diventato più imponente ma anche più ergonomico. Seduti al posto guida si possono raggiungere facilmente tutti i comandi principali, senza staccare la schiena dal sedile, che è pneumatico con possibilità di integrare un sistema di ventilazione, con aria calda o fredda, e comprende nello schienale la cintura

di sicurezza. Nuovo il sistema di regolazione pneumatica del volante, che è diventato multifunzione, con comandi integrati per il telefono cellulare.

All'interno di Stralis Hi Way dieci metri cubi di spazio sono stati disseminati di vani portaoggetti che sia di numero (32) che in capienza superano di molto la dotazione delle precedenti versioni. Nella zona notte domina il nuovo letto High Comfort, con una larghezza di 80 cm e una lunghezza che supera i due metri. Il materasso, alto e confortevole, poggia su doghe e ha lo schienale reclinabile. In alternativa si può scegliere un materasso scomponibile, la cui parte centrale si trasforma in un tavolo su cui mangiare, usare il computer o compilare i documenti di bordo.

Il lettino superiore scompare completamente nella parete posteriore, per lasciare più spazio libero, ma può essere facilmente ribaltato grazie a un sistema a molle d'aria.

NUOVO STRALIS HI-WAY



WORKING ON THE HI-WAY

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

Nuovo Stralis Hi-Way: campione di produttività.

IVECO
WWW.IVECO.IT

MERCEDES-BENZ / Il tour italiano dell'ammiraglia decorata dall'artista Vanni Trevisan

La lunga estate del nuovo Actros

PER PERMETTERE AD APPASSIONATI E SEMPLICI CURIOSI DI AMMIRARE DA VICINO IL CAMPIONE DEI PESANTI DELLA STELLA IN UN'INEDITA LIVREA COMMISSIONATA DA MERCEDES-BENZ ITALIA, IL NUOVO ACTROS È STATO PROTAGONISTA DA LUGLIO A SETTEMBRE DEI PRINCIPALI RADUNI ITALIANI.

Guido Prina

ROMA - Si conclude a metà settembre il lungo tour estivo del Mercedes-Benz Actros decorato dall'artista veneto Vanni Trevisan. Visto in anteprima al "Weekend del Camionista" di maggio, lo speciale Actros ha poi iniziato la sua estate in giro per l'Italia. Il tour si conclude alla "Fiera Traspoday" di Capua, in provincia di Caserta, dal 14 al 16 settembre: ultima occasione per un test drive a bordo della nuova generazione dell'ammiraglia del trasporto di linea con il marchio della Stella. Il tour ha rappresentato un modo inedito e originale per raccontare attraverso le immagini, direttamente sulla carrozzeria del nuovo Actros, l'evol-

uzione del trasporto commerciale Mercedes-Benz. Il nuovo Actros concentra, infatti, in un unico veicolo, tutte le innovazioni tecnologiche dei trucks di Stoccarda e sintetizza e proietta in una nuova dimensione oltre un secolo di storia e passione.

Per permettere ad appassionati e semplici curiosi di ammirare da vicino il campione dei pesanti in un'inedita livrea commissionata da Mercedes-Benz Italia, il nuovo Actros è stato protagonista dei principali raduni. La prima tappa del tour è stata il 7 e 8 luglio a Seriate (Bg), con il "Raduno XX Secolo", a cui è seguito l'appuntamento in provincia di Vicenza, dove dal 20 al 22 luglio si è svolto il "Raduno di Malo". Dal 31 agosto al 2



L'Actros "artistico" firmato da Vanni Trevisan testimonia fin dal primo sguardo il prestigio e la carica innovativa del marchio Mercedes-Benz.



settembre è stata invece la volta di Giussano (MB) e il suo "Raduno Coast to Coast Truck Team", dove è stato possibile provare il nuovo Actros.

La passione non ha limiti e possedere un camion unico su cui viaggiare è il sogno di ogni autista. Mercedes-Benz Italia ha voluto sottolineare la vicinanza a questo mondo realizzando un veicolo speciale che testimonia fin dal primo sguardo il prestigio e la carica innovativa del marchio tedesco. Realizzata da Vanni Trevisan, che ha voluto rappresentare la storia del trasporto commerciale firmato

Mercedes-Benz, l'esclusiva personalizzazione nasce nel mondo dei professionisti che vivono il proprio veicolo, rendendolo spesso unico, anche graficamente.

Il nuovo Actros offre consumi inferiori del 6-7 per cento nella versione Euro 5 e del 4-5 per cento in quella Euro 6. Inoltre, diminuiscono fino al 40 per cento anche i consumi di AdBlue. Confrontando le performance del precedente modello con il nuovo (entrambi in versione Euro 5), è stato calcolato che su un utilizzo di 5 anni e 750mila chilometri percorsi il risparmio sul solo costo del carburante è

pari a circa 20.250 euro.

Dunque, Actros rappresenta una grande opportunità di risparmio per ogni padroncino che scegliendo il nuovo modello si assicura, oltre al prestigio di viaggiare su un camion Mercedes, la sicurezza di investire su un veicolo innovativo, efficiente ed eco-compatibile. Eletto "Truck of the Year 2012", Actros è al vertice della categoria per profittabilità, dinamica di marcia e comfort, rispondendo puntualmente a ogni diversa esigenza di trasporto, sia delle grandi flotte internazionali che del padroncino.

Ad aumentare la redditività

concorrono, oltre ai lunghi intervalli di manutenzione, anche innovativi sistemi telematici. Il sistema FleetBoard è infatti da oggi incluso nella dotazione di serie del nuovo Actros; e per i primi quattro mesi, inoltre, anche i servizi FleetBoard sono gratuiti: registrazione percorsi, analisi d'impiego, telediagnosi, gestione della manutenzione e analisi dello stile di guida. Utilizzando FleetBoard si possono subito abbattere i consumi dal 5 al 15 per cento, riducendo anche l'usura del veicolo, grazie a uno stile di guida che diventa più prudente e attento ai consumi.

IVECO / Coca-Cola Enterprises sceglie lo Stralis a metano

Campione di basse emissioni

MESSI A CONFRONTO UNO STRALIS DIESEL E UNO A METANO, QUEST'ULTIMO HA DIMOSTRATO CHE LE EMISSIONI DI GAS NOCIVI RISULTANO INFERIORI DI BEN IL 50,3 PER CENTO.

BOLOGNA - L'Osservatorio Metanauto, struttura di ricerca sul metano per autotrazione, ha diffuso la notizia secondo la quale la britannica Coca-Cola Enterprises, terza maggiore società imbottigliatrice di Coca-Cola nel mondo, ha ordinato 13 autocarri Iveco Stralis alimentati a metano che saranno utilizzati dall'estate 2012 per la distribuzione delle bibite nella zona di Londra. Alla base della scelta di adottare autocarri alimentati a gas naturale ci sono i risultati particolarmente positivi di una sperimentazione che ha messo a

confronto le performance di due Stralis da 26 tonnellate di portata, uno alimentato a biometano e uno diesel. Il test è durato un anno ed è stato organizzato in collaborazione con il Cenex, il Center of excellence for low carbon and fuel cell technologies. Il risultato eclatante che ne è emerso è che le emissioni di gas che alimentano l'effetto serra sono state inferiori del 50,3 per cento nella versione a biometano rispetto a quella a gasolio, mentre le emissioni di ossidi di azoto (NOx) e di polveri sottili (PM) sono state minori, rispettivamente, del-

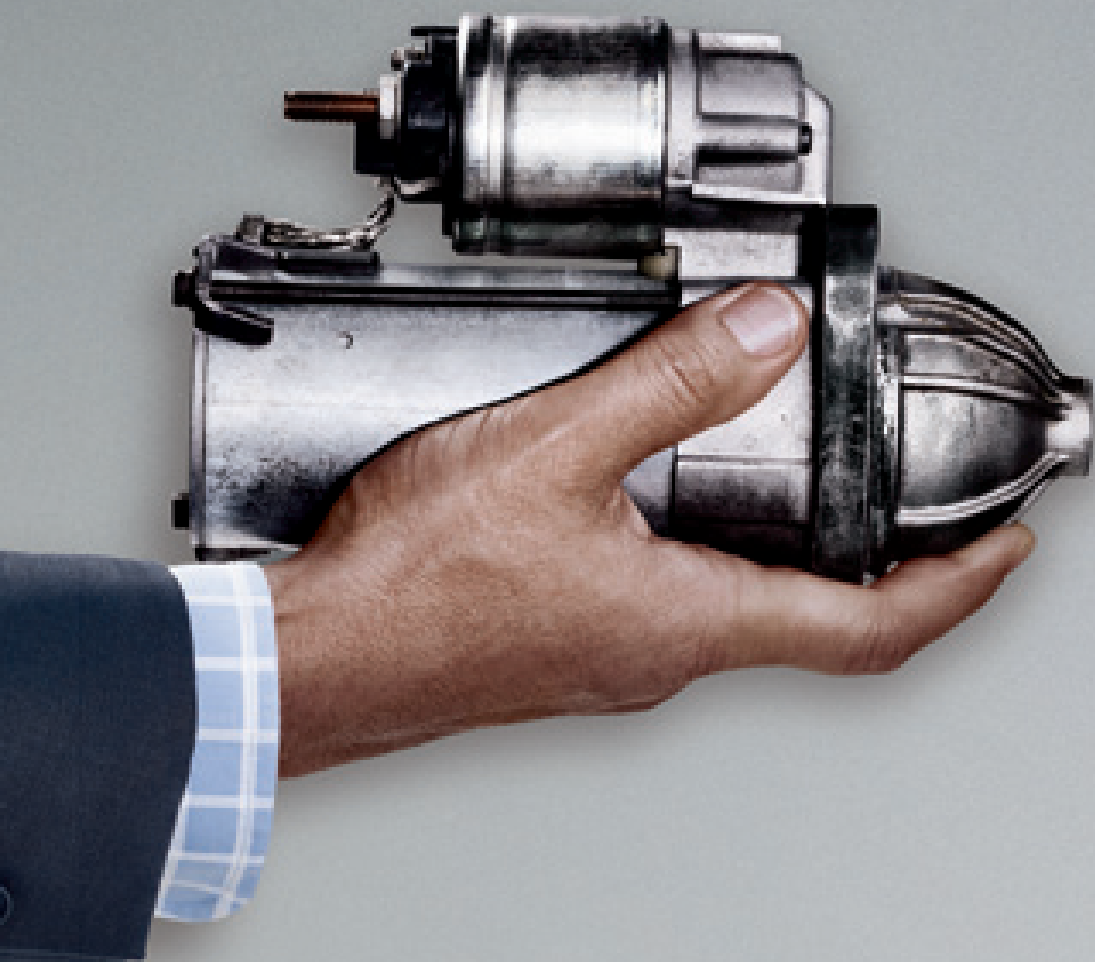
l'85,6 e del 97,1 per cento. In più, grazie all'utilizzo del biometano è stato possibile realizzare un risparmio del 12,8 per cento sulla spesa per il carburante. Secondo le elaborazioni del Cenex, l'adozione di una flotta di 14 autocarri alimentati a biometano da parte di Coca-Cola Enterprises (i 13 ordinati più quello utilizzato per la sperimentazione) porterà minori emissioni, in un anno, di 300 tonnellate di CO₂, 1.590 chili di NOx e di 33 chili di PM.

"La supervisione del Cenex su questa sperimentazione - ha dichiarato Darreen O'Donnell, Logistics Asset Manager di Coca-Cola Enterprises - garantisce la validità dei risultati ottenuti. I vantaggi garantiti dall'uso di biometano sono del tutto evidenti. Noi speriamo che anche altre

flotte aziendali possano seguirci nella decisione di acquisire autocarri alimentati a metano". Dante Natali, a capo dell'Osservatorio Metanauto, ha commentato: "I dati parlano chiaro: l'utilizzo di veicoli alimentati a metano, anche per quel che riguarda

gli autocarri, porta a risparmi economici e a minori emissioni di sostanze inquinanti. Anche le aziende italiane dovrebbero tenere conto di questi fattori quando si troveranno a decidere sul ricambio dei mezzi attualmente utilizzati".





Una sostituzione che conviene.

Ricambi Reman Mercedes-Benz.

Scegli i Ricambi Reman Mercedes-Benz. I severi standard del processo di rigenerazione e il vantaggio economico ne fanno la soluzione più conveniente per le tue esigenze. Una sostituzione vantaggiosa anche per l'ambiente. Scegliendo un Ricambio Reman contribuirai alla riduzione di materie prime, di energia e delle relative emissioni necessarie

per produrre un ricambio nuovo. Affidati ai Mercedes-Benz Service e scopri il risparmio, l'efficienza e la qualità dei Ricambi Reman.

Ulteriori informazioni sono disponibili presso il tuo Mercedes-Benz Service o alla pagina www.mercedes-benz.it/ricambi-reman-truck



VOLVO VISTA 2012-13 PREMIO ALLA PROFESSIONALITÀ

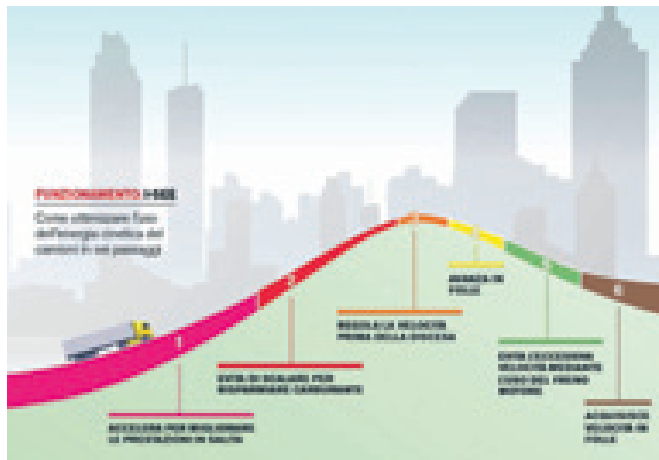
GÖTEBORG - Entra nel vivo la nuova edizione 2012-2013 di Vista, il campionato mondiale Volvo Trucks & Buses riservato al personale della rete di assistenza del marchio svedese. Gli organizzatori indicano che oltre 14mila partecipanti si siano iscritti alla competizione internazionale. Partecipa al Volvo Internazionale Service Training Award tutto il personale aftersales della rete Volvo Trucks & Buses, raggruppati poi in team formati da quattro persone. Lo scopo di Vista è aiutare il personale del Service Volvo



ad aumentare e migliorare le sue conoscenze, abilità e capacità di lavorare in team. "Vista continua a essere un importante contributo per migliorare le competenze e il servizio alla clientela - dichiara Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks - Nel contempo rappresenta un tassello importante della nostra strategia che punta a far diventare Volvo una Customer Company. Tutti i partecipanti, indipendentemente dal grado di esperienza accumulata, impareranno qualcosa di nuovo: questo è il motivo per cui Vista continua ad avere successo. Il campionato è più di una competizione, è un evento di training di massa e un esercizio per stimolare il lavoro in team". Le registrazioni all'edizione 2012-2013, partite il 1° luglio, si sono chiuse il 7 settembre, pochi giorni prima dell'avvio del primo step. Dopo tre fasi contraddistinte dalla risoluzione di questionari e dopo le semifinali, la competizione culminerà con la finalissima, in programma nel giugno 2013 nel quartier generale di Volvo a Göteborg, in Svezia. La prima edizione di Vista si tenne nel lontano 1957: allora si trattava di una competizione riservata esclusivamente ai tecnici Volvo svedesi; rapidamente si è evoluta fino a diventare un evento internazionale a cadenza biennale e la più importante competizione per il personale aftermarket nel mondo. L'ultima edizione nel 2011 ha visto la partecipazione di oltre 13.700 partecipanti di 75 diversi Paesi.

COME FUNZIONA LA GUIDA INTELLIGENTE DI I-SEE

Scacco matto ai consumi in sei mosse



Il grafico che illustra l'andamento dell'I-See.

GÖTEBORG - I-See esegue sei diverse operazioni legate alle pendenze per utilizzare al massimo l'energia cinetica: accelera prima dell'inizio della salita; in prossimità della vetta di una collina, evita se possibile i cambi di marcia (ogni cambio implica infatti una riduzione della velocità); in

prossimità di una discesa non accelera ma attende e sfrutta la forza di gravità; prima dell'inizio di una discesa attiva il funzionamento in folle; inizia a frenare molto prima che la discesa termini ma rilascia i freni alla fine della discesa per acquisire velocità prima di una nuova salita.

In azione I-See è molto intelligente. Ad esempio, accelera sulle salite, quindi mantiene una marcia alta il più a lungo possibile e funziona in folle sulle discese, in modo da sfruttare il peso del veicolo come motore di propulsione. "Il sistema - precisa Anders Eriksson - assicura risultati ottimali sui terreni ondulati. In caso di pendenze moderatamente lunghe e ripide, I-See massimizza il funzionamento in folle per lunghe distanze senza utilizzare il motore. È proprio questa capacità di funzionamento in folle che rende speciale il sistema. Quando il veicolo avanza in folle, il consumo di carburante risulta praticamente azzerato, ma per effettuare questa operazione, occorre una notevole quantità di dati. È richiesta una considerevole precisione. Ad esempio, è necessario sapere se nel successivo tratto di strada la velocità diminuirà o aumenterà. Una pendenza con una percentuale minima può rivelarsi un fattore decisivo".

Altri fattori che influiscono sono la resistenza all'aria e il peso del veicolo: il sistema deve quindi tenere traccia di numerose informazioni ed elaborarle. Volvo Trucks ne è convinta: i conducenti che proveranno I-See riconosceranno lo stile di guida che questo adotta.

"I-See imita lo stile di guida dei bravi conducenti - commenta Hayder Wokil - Questi sfruttano l'energia cinetica del veicolo, accelerando tempestivamente ed evitano cambi di marcia non necessari. Tuttavia, diversamente da un conducente, I-See non si stanca mai, è come un pilota automatico". Ciò permette al conducente di concentrarsi maggiormente sul traffico circostante e su altri aspetti del viaggio, oltre a rendere più rilassato il viaggio stesso. A tutto vantaggio della sicurezza, tema che sta particolarmente a cuore a Volvo Trucks.

L'assunto, difficilmente confutabile, è che un conducente attento sia un conducente migliore. Infine, Eriksson sottolinea che con l'impiego di I-See il risparmio non riguarda solo il carburante: "I-See riduce, ad esempio, l'usura di freni e pneumatici, con un conseguente vantaggio per l'ambiente".

VOLVO TRUCKS / Una nuova soluzione che agisce come un pilota automatico

Con I-See vedo lontano

L'INNOVATIVO SISTEMA SVILUPPATO DAL COSTRUTTORE SVEDESE AGISCE COME UN PILOTA AUTOMATICO E SFRUTTA L'ENERGIA CINETICA DEL VEICOLO PER "SPINGERLO" SULLE SALITE, MENTRE NELLE DISCESE LA STESSA ENERGIA VIENE UTILIZZATA PER AUMENTARE L'ACCELERAZIONE. L'ENERGIA CINETICA PUÒ CONTRIBUIRE A UN RISPARMIO DI CARBURANTE DEL 5 PER CENTO.

Nils Ricky

GÖTEBORG - La strada che porta a una sempre maggiore riduzione del consumo di carburante, e quindi a un maggior beneficio economico e ambientale per le aziende di trasporto e l'intera collettività, è costellata di continue nuove innovative soluzioni. Il settore dei trasporti e dei mezzi pesanti che lo gestiscono è alla continua ricerca di soluzioni in grado di ridurre i consumi di carburante.

SUL MERCATO DAL 2013

Le Case costruttrici sono sempre più motivate nel portare avanti la strategia che ha come obiettivo finale la movimentazione delle merci e una mobilità complessiva sempre più ecosostenibile. In prima linea c'è da tempo Volvo Trucks che ora propone il nuovissimo I-See, soluzione che riduce i costi per il carburante e che sarà lanciato sul mercato nel 2013: agisce come un pilota automatico acquisendo priorità rispetto al cambio marcia e utilizzando le pendenze per risparmiare carburante. Un metodo che consiste nell'utilizzare l'energia cinetica generata dal veicolo per farlo procedere.

L'energia cinetica è il lavoro meccanico necessario per ridurre a zero la velocità di un oggetto. Quando un oggetto in movimento viene rallentato, la relativa energia cinetica si deve trasformare in un'altra forma di energia. Quando un veicolo frena, la sua energia cinetica viene trasformata in calore.

Numerosi produttori del settore automobilistico stanno

analizzando soluzioni che consentano di controllare e utilizzare l'energia cinetica, anziché rilasciarla come calore in eccesso e quindi non utilizzandola.

"Se riusciamo a ottimizzare lo sfruttamento dell'energia cinetica, questo può contribuire a ridurre i consumi di carburante, a vantaggio sia dell'ambiente che dell'economia del settore - spiega Anders Eriksson, dello sviluppo prodotti presso Volvo Trucks e uno dei responsabili del progetto I-See - Si tratta di un fattore estremamente importante, soprattutto oggi che i costi per il carburante stanno diventando sempre più onerosi



Anders Eriksson, dello sviluppo prodotti presso Volvo Trucks e uno dei responsabili del progetto I-See.

per le aziende di trasporto".

A questo risultato è giunta Volvo Trucks sviluppando la soluzione I-See. L'innovativo sistema sfrutta l'energia cinetica del veicolo per "spingerlo" sulle salite, mentre nelle discese la stessa energia viene utilizzata per aumentare l'accelerazione.

I-See è collegato al sensore di inclinazione della trasmissione e ricava informazioni sulla topografia in modo digita-



Hayder Wokil, Product Manager di Volvo Trucks

le. Il fatto che il sistema non dipenda da mappe lo rende più affidabile, poiché le informazioni di cui dispone sono sempre aggiornate. I-See è in grado di richiamare circa 4mila pendenze, equivalenti a una distanza di 5mila chilometri.

COLLEGATO AL CRUISE CONTROL

"I-See è un pilota automatico collegato al cruise control

del veicolo, che acquisisce priorità e gestisce cambi di marcia, acceleratore e freni sui tratti in pendenza, assicurando che tutto funzioni nel modo più efficiente possibile in termini di consumo di carburante - aggiunge Hayder Wokil, Product Manager di Volvo Trucks - I-See ricorre il più possibile al funzionamento in folle, al punto da azzerare completamente il consumo di carburante su determinati tratti di strada. Ciò consente di ridurre fino al 5 per cento il consumo di carburante. Questo dato si basa sui risultati di simulazioni e test eseguiti su strade pubbliche. I-See richiede l'utilizzo del cruise control e siamo consapevoli che i conducenti utilizzano mediamente questo strumento per la metà del tempo di guida. Per un veicolo adibito a operazioni normali, che copre 140mila chilometri annui, il risparmio è pari a circa 1.000 litri di carburante all'anno. Risulta evidente l'impatto che questo può avere sulla redditività di un'azienda di trasporti".



I-See è collegato al cruise control del veicolo, che acquisisce priorità e gestisce cambi di marcia, acceleratore e freni sui tratti in pendenza, assicurando che tutto funzioni nel modo più efficiente possibile in termini di consumo di carburante.

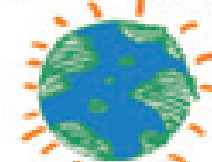


ANCHE UN RIFIUTO ABBANDONATO
È UN GRANDE DISASTRO AMBIENTALE.

IL 28-29-30 SETTEMBRE PARTECIPA A PULIAMO IL MONDO.

Approfondisci su www.puliamoilmondo.it
Fregatene su www.chissenefregadellambiente.com

Puliamo



il Mondo

SCANIA / Importante e speciale collaborazione con Dupont

Zytel asso nella manica

LA SCELTA DEL MATERIALE DI DUPONT PER QUESTA APPLICAZIONE - È LA PRIMA VOLTA AL MONDO NEL MERCATO DEGLI AUTOCARRI - HA CONSENTITO DI OTTENERE UNA RIDUZIONE DEL PESO DELLA COPPA DELL'OLIO DI OLTRE IL 50 PER CENTO RISPETTO ALL'ALLUMINIO USATO IN PRECEDENZA, CON UN MIGLIORAMENTO DELL'ECONOMIA DEL CARBURANTE E UNA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI.

Giancarlo Toscano

GINEVRA - L'avvicinarsi della data d'introduzione della regolamentazione antinquinamento Euro 6 e nel contempo il fatto che i nuovi motori omologati in ottemperanza alla nuova normativa siano già disponibili, fanno da potente stimolo per i costruttori a ricercare sempre nuove soluzioni che ottimizzino le prestazioni cinematiche dei trucks. In questo ambito va in-

potenza di 324 kW/440 cv e 353 kW/480 cv lanciati dal Grifone nella primavera del 2011, fa la sua gloriosa anteprima una coppa dell'olio stampata in Zytel 66, poliammide stabilizzata al calore e rinforzata con fibre di vetro.

RUMOROSITÀ RIDOTTA

La scelta del materiale di DuPont per questa applicazione

zione del peso del componente di oltre il 50 per cento, cioè 6 kg, rispetto all'alluminio usato in precedenza, con un miglioramento dell'economia del carburante e una riduzione delle emissioni.

In merito all'impatto ambientale del rumore emesso dagli autocarri, Scania ha riscontrato che il passaggio dal metallo alle plastiche nelle coppe dell'olio riduce il rumore dei motori per meglio rispondere agli standard Euro 6 sulle emissioni sonore.

Il particolare tipo di Zytel usato per la coppa dell'olio di Scania è una poliammide 66 rinforzata con il 35 per cento di fibra di vetro, stabilizzata al calore e lubrificata. Un materiale ideale per le complicate applicazioni nel vano motore che implicano elevate temperature e l'impiego di olii. Grazie alla sua bassa viscosità, riempie velocemente stampi dalle sezioni

principale che li ha spinti a scegliere Zytel è stata la sua conformità ai requisiti tecnici di mantenimento delle prestazioni anche dopo un uso prolungato in oli ossidati, e in particolare per la resistenza all'impatto. Una volta stabiliti il design iniziale e il materiale, Scania ha contattato Idè-Pro per avviare la prima fase di sviluppo dei componenti.

L'azienda danese non si limita a produrre componenti per stampi, ma offre gli strumenti e le competenze per lo sviluppo necessari durante la fase di prototipazione. In questo modo, il design dello stampo può essere ottimizzato per ridurre la possibilità di deformazione. Oltre che nella scelta del materiale, DuPont ha fornito supporto a Scania per l'ottimizzazione del design della coppa e del suo processo produttivo, con l'obiettivo, nello specifico, di ottenere un'ottima tenuta tra la coppa e il motore. Ciò ha richiesto un controllo estremamente accurato della tolleranza, sempre molto critica in un componente di grandi dimensioni (847 mm di lunghezza, 467 mm di larghezza e 203 mm di altezza); per questo motivo sono state effettuate analisi molto approfondite sul flusso del materiale nello stampo, test accurati sui prototipi e una successiva ottimizzazione dei parametri di processo.

A PROVA D'IMPATTO

"Le scanalature nella parte inferiore della coppa - ha spiegato Murray Smith, development specialist di DuPont Performance Polymers in Svezia - hanno un ruolo chiave per poter rimanere nei limiti delle tolleranze consentite al componente; svolgono inoltre una funzione secondaria come scudo difensivo contro l'impatto del pietrisco".

La loro efficacia in questa funzione è stata testata a Ginevra presso il Centro Tecnico Europeo di DuPont, dove un propulsore ad aria compressa è stato usato per sparare sulla coppa sfere di acciaio con un angolo di 45 gradi alla velocità di 80 km/h. I test hanno confermato che le scanalature anche danneggiandosi durante gli impatti hanno assolto alla funzione di assorbire l'energia contenuta nei "proiettili" mantenendo l'integrità strutturale e funzionale della coppa.

- è la prima volta al mondo nel mercato degli autocarri e per la seconda volta in quello dei veicoli commerciali, dopo il lancio nel 2008 del premiato modulo per coppa dell'olio Daimler - ha consentito di ottenere una ridu-

molto sottili e in combinazione con altrettanto rapidi tempi di cristallizzazione contribuisce a ottenere cicli di stampaggio molto veloci.

Secondo il team di sviluppatori di Scania, la motivazione

PRESENZA DI RILIEVO NELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE

DuPont un nome una garanzia

GINEVRA - DuPont offre più di 100 materiali e famiglie di prodotti per l'industria automotive globale. Attraverso la sua rete mondiale per lo sviluppo delle applicazioni, DuPont Automotive è impegnata a collaborare con i clienti lungo tutta la catena di valori per sviluppare nuovi prodotti, materiali, componenti e sistemi che contribuiscono a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e proteggere le persone e l'ambiente. DuPont Performance Polymers si è impegnata a lavorare con i propri clienti in tutto il mondo per svilup-

pare nuovi prodotti, componenti e sistemi.

Con oltre 40 centri di ricerca, sviluppo e produzione in tutto il mondo, DuPont Performance Polymers utilizza il più ampio portafoglio industriale di plastiche, elastomeri, polimeri derivati da fonti rinnovabili, filamenti, componenti e semilavorati ad alte prestazioni che forniscono soluzioni efficienti in termini di costi ai clienti di svariati settori, tra cui aerospaziale, automotive, beni di consumo, elettrico, elettronico, industriale, articoli sportivi.



FIAT INDUSTRIAL / Dalla Bei 350 milioni per ricerca e sviluppo

Obiettivo efficienza energetica

IL TARGET DI RIFERIMENTO È OTTENERE IL MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA DEI PRODOTTI E LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2.

TORINO - Un importante contratto di finanziamento è stato firmato da Bei, Banca europea per gli investimenti, e Fiat Industrial. La cifra ammonta a 350 milioni di euro che saranno impiegati per sostenere progetti di ricerca e sviluppo del gruppo industriale torinese. In particolare, il finanziamento riguarda i progetti che saranno realizzati presso cinque siti europei di Fiat Industrial dedicati ad attività di R&S, localizzati in Italia (83 per cento del totale della linea di credito), Germania (8 per cento) e Svizzera (9 per cento). L'obiettivo principale è ottenere il miglioramento dell'efficienza energetica dei prodotti e la riduzione delle emissioni di CO2.

Più nel dettaglio, i progetti riguardano attività di ricerca e sviluppo in diversi ambiti: tecnologie motoristiche e relativi componenti conformi alle nuove normative sulle emissioni e la loro applicazione su veicoli industriali e commerciali e sulle macchine per l'agricoltura; tecnologie su motori, trasmissioni e combustibili alternativi per veicoli commerciali; architetture innovative basate sul miglioramento dell'aerodinamica e sulla riduzione del peso dei veicoli, con particolare attenzione alla sicurezza.

Attraverso il finanziamento, Fiat Industrial - che ha all'attivo ben 51 centri di ricerca e sviluppo in tutto il mondo - darà nuovo impulso allo studio e all'applicazione di soluzioni innovative per aumentare l'affidabilità e la produttività dei propri veicoli, nel rispetto dei più elevati standard di sostenibilità. Per la Banca europea per gli investimenti, l'operazione si inserisce in un filone di finanziamento caposaldo della propria attività, ovvero lo studio, la progettazione e la realizzazione di tecnologie meno inquinanti e più efficienti nei settori meccanici e dei trasporti.

"Gli investimenti in innovazione sono cruciali, in questa fase dell'economia mondiale ed europea, per guardare al di là della crisi e gettare le basi per la ripresa - ha dichiarato Dario Scannapieco, Vice Presidente della Bei - e i progetti specifici oggetto di questo finanziamento dimostrano l'impegno di Fiat Industrial e della banca dell'Unione europea per tutti quei programmi che coniugano la ricerca con l'attenzione per le tematiche ambientali".

Sergio Marchionne, Presidente di Fiat Industrial, ha commentato: "L'operazione testimonia in maniera concreta il nostro impegno sul fronte della ricerca di soluzioni all'avanguardia e attente a uno sviluppo sostenibile. Non è un caso che Fiat Industrial sia leader negli Indici Dow Jones Sustainability World e Europe, i più prestigiosi indici borsistici nel campo della sostenibilità. Siamo grati a Bei per aver creduto nella nostra capacità di creare innovazione in Europa, con particolare riferimento alle attività dei centri di eccellenza motoristica e veicolistica italiani".

La Banca europea per gli investimenti sostiene gli obiettivi politici e strategici dell'Unione europea accordando prestiti a lungo termine a favore di progetti economicamente validi. Gli azionisti della Bei sono i 27 Stati membri dell'Unione europea: l'Italia è uno dei quattro principali, insieme a Regno Unito, Germania e Francia, con una quota del 16,2 per cento del capitale ciascuno.



quadrata la collaborazione tra Scania e DuPont per la realizzazione di una coppa dell'olio stampata in resina poliammidica DuPont Zytel che aiuta il costruttore svedese a rispondere alle nuove sfide regolamentari e di mercato in termini di rumore, emissioni e peso.

Questa coppa dell'olio, leggera e insieme robusta, è una delle soluzioni tecniche innovative incorporate da Scania nei suoi nuovi motori Euro 6. L'applicazione è stata prodotta in Svezia da Plastal Group AB, fornitore leader di tecnoplastiche per l'industria automotive, con il materiale, il design e il supporto nei processi di lavorazione dei rappresentanti locali ed europei di DuPont e con l'input dello specialista di prototipi Idè-Pro che ha sede a Skive, in Danimarca.

Dunque, tra le novità tecnologiche contenute nei nuovi motori Euro 6 da 13 litri con

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



IL NUOVO STANDARD PER LA POLIVALENZA D'IMPIEGO.

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

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

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

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

Per saperne di più: www.michelintransport.it



AZIENDE DI TRASPORTO / Soddisfazione in casa Cosmari e Recuperi Ambientali

Grazie, Man!

LA SCELTA DI PUNTARE SUL TGX EFFICIENT LINE SI È RIVELATA VINCENTE PER L'AZIENDA EMILIANA SOTTO IL PROFILO DELLA RIDUZIONE DEI CONSUMI E DELLA PIENA AFFIDABILITÀ. "SONO CAMION - Afferma il titolare della Cosmari Francesco Giusti - CHE MANTENGONO TUTTE LE PROMESSE".

Mauro Zola

CAMPOGALLIANO - A un anno dall'entrata in servizio dei Man TGX EfficientLine acquistati dalla Cosmari, il titolare dell'azienda Francesco Giusti può dichiararsi più che soddisfatto della propria scelta. "Sono rimasto davvero stupito - conferma - della loro resa in termini di consumi. Fino a questo momento si sono dimostrati molto affidabili e quindi il bilancio non può che essere positivo". Anche per quel che riguarda il gradimento da parte degli autisti. "Soprattutto - prosegue Giusti - per il comfort della cabina. Già quando ci si siede al volante e si chiude la portiera, si ha la sensazione di essere su di un buon camion che durante l'utilizzo quotidiano non fa che confermare questa prima sensazione".

TRASPORTO RIFIUTI

La Cosmari, nata nel 2008 sulle ceneri di un consorzio rilevato dalla attuale proprietà, si occupa del trasporto di rifiuti ma anche della commercializzazione delle cosiddette materie prime secondarie, cioè di quei materiali che possono essere recuperati e quindi riutilizzati. A questa realtà si è aggiunta nel 2010 quella di un'altra azienda, la Recuperi Ambientali, attiva fin dagli anni Novanta, acquisita di recente dal gruppo modenese, che invece si occupa soltanto di trasporto.

"Ho sempre lavorato nel settore ambientale - precisa Giusti - occupandomi di fatto di trasporti ma sempre di rifiuti. Soltanto occasionalmente abbiamo preso in consegna, magari per qualche ritor-

no, carichi di altro genere. Il nostro è un settore di nicchia che va sicuramente meglio del trasporto generico, ma non bisogna dimenticare che lavoriamo soprattutto con i rifiuti industriali, e quindi siamo molto legati all'andamento del mercato. Se le aziende producono meno, anche i rifiuti calano e quindi il nostro lavoro viene penalizzato. Il momento è quindi difficile per tutti".

Il lavoro molto specializzato della Cosmari richiede anche una manodopera all'al-

tezza. "In effetti, anche se il margine di guadagno è più elevato rispetto alle normali tipologie di trasporto, anche il costo del personale è diverso. I nostri autisti devono essere tutti formati, in grado di lavorare in regime ADR. Per questo, all'inizio, tutti i nostri dipendenti devono operare insieme a un collega più esperto. Tutto quello che è legato alla tutela ambientale implica delle conseguenze penali, per questo dobbiamo stare particolarmente attenti. Tutti i nostri camion sono immatricola-

ti in Italia e hanno autisti assunti in Italia. Se dovessimo essere costretti a ricorrere, come molti già fanno, a incroci con altre nazioni per risparmiare, vorrà dire che è il momento di smettere".

UNA TRENTINA DI MEZZI

Eventualità remota, dato che l'acquisto di camion con il marchio Man, effettuato nell'estate dell'anno scorso, è servito non solo a sostituire mezzi obsoleti ma anche ad ampliare la flotta in modo da poter soddisfare i nuovi carichi di lavoro. "Per tutto l'anno passato abbiamo avuto parecchio da fare, poi a gennaio tutto si è molto rallentato, per poi ripartire negli ultimi due mesi".

In totale la flotta congiunta della Cosmari e della Recuperi Ambientali comprende una trentina di mezzi tra cui i nove Man TGX 18.480 in allestimento EfficientLine e due altri TGX in versione

motrice. "Gli impieghi di questi veicoli sono i più disparati: si passa dalla raccolta delle casse mobili presso le diverse aziende manifatturiere con gli scarti delle lavorazioni industriali, al trasporto nel Sud Italia di particolari tipologie di rifiuti, come quelli ospedalieri, per cui arriviamo fino a Crotone; così come i viaggi si svolgono spesso a pieno carico, ma anche con portate più ridotte. I semirimorchi sono centinati mentre le motrici vengono usate per trasportare scarrabili. Di norma i nostri camion percorrono circa 100mila km l'anno".

Il che vuol dire, viste le prestazioni dei trattori EfficientLine, un risparmio di una certa entità. "Nella nostra variegata gamma di impieghi, la costante è stato un allungo delle percorrenze di circa 0,2/0,3 km per ogni litro di carburante, perfettamente in linea con quanto promesso da Man e da noi verificato sul campo. La differenza nei con-

sumi tra i nostri camion più recenti e quelli che usavamo prima effettivamente c'è. Li abbiamo scelti proprio per quello, oltre che per il prezzo interessante. In mezzo poi abbiamo anche valutato la qualità delle macchine e verificato che quella dei mezzi Man è piuttosto alta".

CONTRATTO PER TRE ANNI

La fornitura è stata definita dalla Cosmari direttamente con Man Italia e comprende anche un contratto di assistenza per tre anni, di cinque sulla catena cinematica. Del pacchetto EfficientLine fa parte anche il corso di formazione ProfiDrive, con cui gli autisti possono apprendere i fondamenti della guida razionale, di cui però Giusti non ha ancora usufruito. "È complicato dirottare gli autisti anche per un periodo di tempo limitato, ma credo che appena sarà possibile ne approfitteremo".



La flotta congiunta della Cosmari e della Recuperi Ambientali comprende una trentina di mezzi tra cui i nove Man TGX 18.480 EfficientLine e due altri TGX in versione motrice.



Francesco Giusti, titolare della Cosmari, nata sulle ceneri di un consorzio rilevato dall'attuale proprietà.

LE TANTE VIRTÙ DEL MAN TGX EFFICIENTLINE

Il trattore più leggero con cabina XLX

CAMPOGALLIANO - Sono molte le aziende italiane che per contrastare gli effetti del periodo difficile hanno scelto di acquistare un trattore TGX della serie EfficientLine, studiata da Man per ridurre i costi di gestione. La versione italiana della serie speciale del costruttore tedesco prevede ad esempio la cabina XLX, non la più grande tra quelle disponibili nel catalogo Man, ma comunque di dimensioni più che adeguate anche per chi deve permotarci, da cui sono state eliminate tutte le appendici che potessero interferire con l'aerodinamica e aggiunta una serie di apposite carenature e un ampio spoiler sul tetto, il cui compito è diminuire di 0,4 litri i consumi.

I motori a disposizione sono tre, con potenze, oltre a quella di 480 cv scelta da Cosmari (e che resta la più gettonata dalle flotte italiane), con 400 o 440 cv. Un Intarder è previsto di serie, così come un nuovo alternatore dal rendimento più elevato e che quindi richiede il 4 per cento di energia in meno, nonostante sia di potenza mag-

giore rispetto al passato, arrivando ai 120 ampere. Ma soprattutto tanta attenzione è stata riservata al peso del camion, che grazie a sospensioni a balestra monofoglia più leggere, e al tempo stesso più efficaci, risparmia circa 80 kg, diventando il più leggero trattore con cabina di queste dimensioni tra quelli attualmente in vendita in Italia.

Il cambio è naturalmente l'automatizzato TipMatic, che, secondo le stime del costruttore, da solo garantisce una riduzione del 4,5 per cento dei consumi, con un potenziale di risparmio economico che può arrivare fino a 2.780 euro per ogni singolo camion.

Stessa efficienza quella garantita dal sistema Air Pressure Management, che riduce al minimo le perdite di aria compressa, tramite un giunto a lamelle che disinserisce completamente il compressore quando si raggiunge la pressione di stacco, una soluzione brevettata di cui Man ha l'esclusiva. In questo modo il funzionamento si riduce del 90 per cento, risparmiando circa mezzo litro di carburante ogni 100 km.

NUOVO
HD9

**COMFORT ESTREMO
PER LAVORI ESTREMI.**



PIÙ COMFORT IN CABINA

Realizzata in acciaio, assicura il massimo comfort con nuovi interni, sospensioni regolabili, sedili ergonomici a sospensione pneumatica e tunnel centrale ribassato.

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

Astra torna protagonista con un nuovo mezzo dedicato ai lavori più pesanti: nasce l'innovativo HD9. Pronto per affrontare ogni situazione di operatività estrema, dal caldo del deserto al gelo del polo, spingendo al limite le sue prestazioni grazie anche ai motori Cursor 13, con coppie elevate e consumi ridotti. E poi, HD9 monta il mitico telaio Astra, largo, in longheroni d'acciaio con supporti balestra e spalle carrello in fusione per rendere più sicuro ed efficiente ogni allestimento. Il tutto, progettato, testato e garantito da Astra. www.astraspa.com

ASTRA

RENAULT TRUCKS / Corso di formazione presso l'azienda Rottenstein Henrich & Co. di Renon

Il Kerax a scuola di Optifuel

COME SPESSE ACCADE I FORMATORI DELLA FILIALE ITALIANA DI RENAULT TRUCKS SI SONO CONCENTRATI SUL COME MIGLIORARE L'USO DI COMPONENTI COME IL COMANDO DEL CAMBIO ROBOTIZZATO E SULL'INTERAZIONE DEL CONDUCENTE CON LA CENTRALINA DI COMANDO.

Mauro Zola

RENON - Fino a qualche stagione fa per chi operava nel settore della cava i consumi non erano una priorità, si ricercava piuttosto la potenza, le prestazioni, anche a costo di spendere un po' di più in gasolio. Poi tutto è cambiato e con il perdurare della crisi anche i mezzi d'opera hanno dovuto fare i conti con una gestione difficile. Il primo costruttore a intercettare queste nuove esigenze è stato Renault Trucks, che ai suoi corsi di guida razionale per i veicoli di linea ha aggiunto da quest'anno quelli riservati alla cava, il primo dei quali si è tenuto a giugno in Alto Adige a Renon, o Ritten che dir si voglia, con i mezzi e gli autisti della flotta Rottensteiner Henrich & Co., una delle maggiori aziende della regione per quel che riguarda l'edilizia, sia pubblica che privata, che ha in appalto una serie di grandi opere in tutto il Nord Est della Penisola e

impiega un buon numero di mezzi per la movimentazione di inerti e di materiale da costruzione. È un rapporto consolidato da anni quello tra il titolare della ditta, Thomas Rottensteiner, e il costruttore francese, anche per motivi sportivi, dato che Renault Trucks è lo sponsor principale della squadra di hockey su ghiaccio di Renon, che milita in serie A e di cui l'imprenditore è presidente.

La flotta dell'azienda è composta in buona parte da motrici per il trasporto di inerti, in totale si tratta di quindici camion, con un nucleo centrale composto da otto Kerax, tra cui un trattore 450T 4x4, tre motrici 500.40 8x4, una motrice 450.33 6x6, una 460.33 6x4 e due 450.33 6x4.

Il team di formatori messo in campo da Renault Trucks si è naturalmente concentrato su questa parte della flotta, anche se i fondamenti della guida razionale che sta alla



Il corso si è svolto con un primo giorno in cui il personale Renault Trucks si è limitato a osservare l'operato degli autisti, mentre nel secondo giorno i formatori sono intervenuti con consigli e indicazioni pratiche, concludendo il tutto con una seduta teorica in cui è stata anche spiegata la funzione dell'Infomax.

base del programma Optifuel possono facilmente essere applicati su qualunque camion.

Al corso hanno assistito il direttore della flotta Verena Reichsigl in qualità di addetta al programma Infomax, che permette di controllare ogni momento le performance degli autisti, analizzandone a fondo lo stile di guida, e due driver, Anton Burger e

Robert Schweigkofer. Come sempre l'efficacia del corso è incrementata dal fatto che questo si svolge su di un percorso abituale per i camion della ditta, in questo caso la tratta che va da Collalbo e Merano, da percorrersi due volte, per un totale di 215 km, di cui circa la metà in autostrada e il resto su di una strada statale montagnosa piuttosto impegnativa. Anche

i veicoli facevano naturalmente parte della flotta della Rottensteiner, per la precisione si trattava di una motrice Kerax 460.33 6x4 Euro 5 con cambio Optidrive, freno motore Optibrake e rallentatore Voith R115, con circa 59 mila km e una motrice Kerax 500.40 8x4 sempre Euro 5

stesso equipaggiamento.

Superate alcune piccole difficoltà di base, come la necessità di prendere il via alle 7 del mattino, prima che iniziassero i lavori in cantiere, con quindi il rischio che l'attenzione da parte degli autisti fosse minore del dovuto e, in questo caso particolare, la non perfetta conoscenza dell'italiano da parte del team dell'azienda altoatesina, scogli superati grazie alla buona volontà messa in

campo dagli autisti, il corso ha avuto un buon riscontro.

Come spesso accade i formatori della filiale italiana di Renault Trucks si sono concentrati sul come migliorare l'uso di componenti come il

comando del cambio robotizzato e sull'interazione del conducente con la centralina di comando, oltre che sul funzionamento e il corretto uso di sistemi come il freno motore Optibrake o il rallentatore Voith, che molto spesso non vengono sfruttati per tutte le loro potenzialità nel preservare l'impianto frenante principale del Kerax, oltre che per ottimizzare la spinta inerziale del carico che permette una riduzione del consumo di gasolio.

Altro particolare spesso trascurato la quantità di carburante sprecata facendo girare il motore al minimo con il camion fermo, un comportamento che va assolutamente evitato se si vuole risparmiare.

Il corso si è svolto con un primo giorno in cui il personale Renault Trucks si è limitato a osservare l'operato degli autisti, mentre nel secondo giorno i formatori sono intervenuti con consigli e indicazioni pratiche, concludendo il tutto con una seduta teorica in cui è stata anche spiegata la funzione fondamentale dello strumento di controllo Infomax.

Come sempre nel caso del programma Optifuel i risultati

sono stati pari alle aspettative, con il primo dei due Kerax che ha consumato 48,3 litri per 100 km contro i 51,7 del primo giorno, quindi con un calo di 3,4 litri, il 6,58 per cento; ancora meglio il secondo Kerax passato da 72,2 litri a 65,6 litri per 100 km, risparmiando quindi 6,6 litri, il 9,14 per cento del totale.

Su queste basi comprensibile la reazione del titolare e della responsabile della flotta, che dopo aver colto le potenzialità del programma Infomax hanno subito stilato un calendario per l'estrazione dei dati dai vari mezzi in modo da verificare il miglioramento delle abitudini di guida degli autisti.

ATTENZIONE ANCHE AL FUNZIONAMENTO E AL CORRETTO USO DI SISTEMI COME IL FRENO MOTORE OPTIBRAKE O IL RALLENTATORE VOITH, CHE MOLTO SPESSE NON VENGONO SFRUTTATI IN TUTTE LE LORO POTENZIALITÀ.



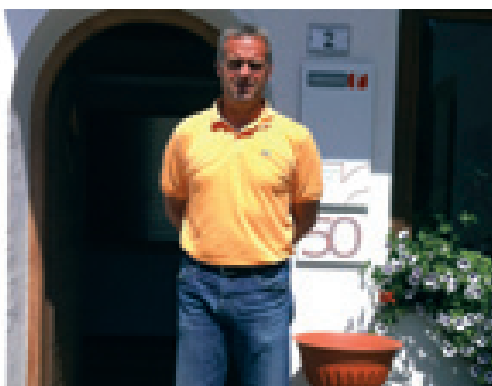
Come sempre nel caso del programma Optifuel di Renault Trucks i risultati sono stati pari alle aspettative, con il primo dei due Kerax che ha consumato 48,3 litri per 100 km contro i 51,7 del primo giorno, quindi con un calo di 3,4 litri, il 6,58 per cento; ancora meglio il secondo Kerax passato da 72,2 litri a 65,6 litri per 100 km, risparmiando quindi 6,6 litri, il 9,14 per cento del totale.

DA OLTRE 55 ANNI NEL MONDO DELL'EDILIZIA
Passione e competenza

RENON - La Rottensteiner Henrich & Co. s.n.c. ha sede a Collalbo, un piccolo centro situato sopra Bolzano, dove occupa una vasta area in cui trovano posto la palazzina direzionale, un capannone in cui sono ubicate l'officina per la manutenzione ordinaria dei veicoli e l'impianto per il lavaggio dei camion, oltre a tutta una serie di faglie in cemento armato dove vengono stoccati i materiali provenienti dallo sminuzzamento di pietre e inerti da riciclare.

Fondata nel 1955 da Heinrich Rottensteiner l'impresa ha una sessantina di dipendenti e si occupa di tutta una serie di lavori, dal movimento terra alla produzione di calcestruzzo, dal commercio di materiali edili al trasporto di inerti.

THOMAS ROTTENSTEINER MOLTO SODDISFATTO DEL PROGRAMMA OPTIFUEL
"Un risultato eccezionale"



RENON - È molto soddisfatto Thomas Rottensteiner dopo aver verificato i possibili miglioramenti dovuti al corso di guida razionale del programma Optifuel.

"Era da tempo che stavo cercando una cosa del genere - conferma - ma fino a poco tempo fa nessuno era riuscito a indicarmi una possibile soluzione. Ora grazie a Renault Trucks ho potuto effettuare il corso e in effetti il risultato è stato eccezionale".

Fino a qualche tempo fa per le aziende che lavorano con mezzi d'opera quello dei consumi sembra-

va un problema relativo.

"Già da qualche anno non è più così. I continui aumenti del gasolio hanno reso quella dei consumi una delle principali voci di spesa, per questo sono ben contento che si possa fare qualcosa per risparmiarne".

Il settore cava-cantiere è oggi uno dei più penalizzati, anche in Alto Adige?

"Forse siamo ancora un'isola felice. Il lavoro infatti per il momento non manca e facciamo quindi parte di quelli che non si lamentano".

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

RENAULT PREMIUM STRADA

Sempre più chilometri, sempre meno litri

Motore DXi11 ottimizzato perchè ogni goccia di gasolio consumato sia utile, potenza da 380 a 460 cv, cambio robotizzato Optidriver+ in opzione. E nessuna concessione sulla velocità commerciale.

Noi consigliamo Renault Trucks Oils e Renault Trucks Financial Services

www.renault-trucks.it



3500 km

4000 km



ALLISON TRANSMISSION / Inaugurato in Ungheria, nella città di Szentgotthárd, il nuovo Customer Experience Center e Drive Track della multinazionale americana

All'altezza della prova

A SZENTGOTTHÁRD, NEL CUORE DEL VECCHIO CONTINENTE, LA MULTINAZIONALE AMERICANA HA DATO VITA A UN'OPPORTUNITÀ UNICA PER FAR CONOSCERE ALLA CLIENTELA I SUOI PRODOTTI TRAMITE DIMOSTRAZIONI ED ESPERIENZE DI GUIDA.

Fabio Basilio

SZENTGOTTHÁRD - Allison Transmission crede sempre più fortemente all'Europa. Nel cuore del Vecchio Continente la multinazionale americana ha dato vita a un'opportunità unica per far conoscere alla clientela i suoi prodotti tramite dimostrazioni ed esperienze di guida. All'inizio di giugno è stato infatti inaugurato a Szentgotthárd, in Ungheria, il nuovissimo Allison Customer Experience Center e Drive Track che si estende su una superficie di 6 ettari. Alla cerimonia hanno partecipato clienti consolidati e potenziali, autorità municipali di Szentgotthárd, impresari locali e i principali fornitori.

"L'apertura del Centro e della sua pista di prova proprio

accanto all'impianto produttivo europeo - ha dichiarato Lawrence Love, Executive Director International Marketing di Allison Transmission - dà agli ospiti l'opportunità di incontrare il nostro team e di conoscere meglio Allison, la nostra società, i nostri prodotti e la nostra tecnologia, sperimentando di persona le caratteristiche delle nostre trasmissioni completamente automatiche. Qui possiamo provare veicoli su strada e fuoristrada per dare ai clienti di tutto il mondo la possibilità di valutare i benefici di un automatico Allison in diverse condizioni e dal sedile di guida".

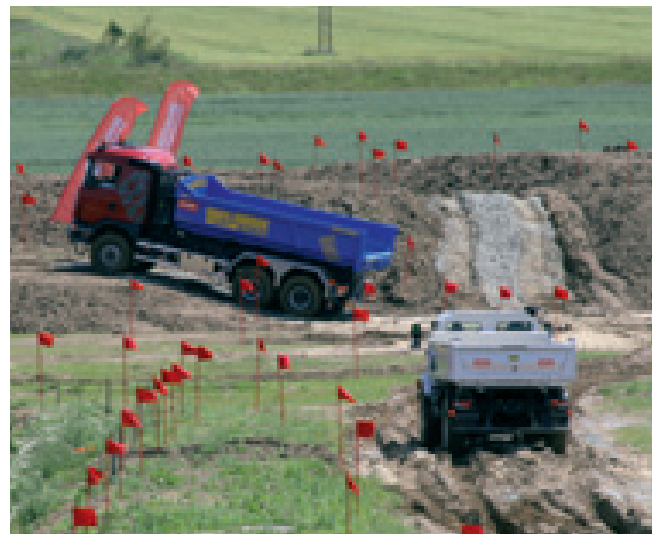
Allison possiede un altro centro prove accanto alla sua sede principale di Indianapolis, negli Stati Uniti, dove migliaia di clienti scelgono di provare



Da sinistra: **Manlio Alvaro**, Responsabile Marketing Emea (Europa, Medio Oriente, Africa) di Allison Transmission, **Lawrence Love**, Executive Director International Marketing, **Gabor Huszar**, Sindaco di Szentgotthárd, **Peter Rezsnyak**, Responsabile dello stabilimento di Allison in Ungheria, e **Peter van Cuijk**, Manager of International Marketing Programs di Allison Transmission.



Avveniristica struttura situata all'interno del Customer Experience Center e Drive Track inaugurato da Allison Transmission nel cuore dell'Europa. Il centro si estende su una superficie complessiva di 6 ettari.



La pista prove off road che consente di testare direttamente la qualità dei prodotti e della tecnologia Allison in fatto di trasmissioni.

una vasta gamma di veicoli che comprendono dumper, betoniere, veicoli da distribuzione, trattori pesanti, veicoli antincendio e autobus. Tra i potenziali nuovi clienti Allison presenti alla cerimonia di inaugurazione in terra ungherese c'era Joel Andersson, Responsabile della flotta di 1.400 veicoli dell'azienda svedese Ragn-Sells: "Ho sempre saputo che le trasmissioni automatiche Allison sono prodotti di qualità. Visitare il nuovo stabilimento e il Centro di Szentgotthárd mi ha permesso di approfondire la mia conoscenza e di confermare il mio giudizio. Sono rimasto davvero molto colpito. Queste sono il genere di visite che possono diventare fondamentali per una decisione d'acquisto".

Parole di elogio sono state espresse anche da Gábor Huszár, Sindaco di Szentgotthárd: "Allison Transmission è una società internazionale; la sua presenza e i suoi investimenti sono essenziali per il nostro territorio e per la nostra industria. Siamo fieri di fornire il massimo a livello di servizi e siamo lieti di poter ospitare visitatori provenienti da tutto il mondo".

AllisonTransmission è il principale costruttore mondiale di trasmissioni completamente automatiche per veicoli commerciali medi e pesanti, veicoli tattici militari medi e pesanti e sistemi a propulsione ibrida per autobus. Le trasmissioni Allison sono impiegate in numerose applicazioni, dai veicoli stradali (per distribuzione, raccolta rifiuti, movimento terra, emergenza e antincendio) agli autobus (principalmente urbani e scuolabus), dai camper alle attrezzature fuoristrada, al cavalcantiere (principalmente per il settore energetico e minerario) e ai veicoli militari (gommati e cingolati). Fondata nel 1915, Allison ha sede principale a Indianapolis, in Indiana (Usa), e conta su un organico di circa 2.800 dipendenti. Allison possiede stabilimenti produttivi e centri di customizzazione in Cina, Paesi Bassi, Brasile, India e Ungheria. L'azienda dispone inoltre di una rete di 1.500 distributori indipendenti e concessionari dislocati in tutto il mondo e vanta una presenza globale al servizio dei clienti di Nord America, Europa, Asia, Australia, Sud America e Africa.

INTERVISTA / Fabio Merli, Direttore Commerciale Magri Gomme

GT Radial amico dei trucks

CARPENEDOLO - Si sta facendo largo anche in Italia il marchio indonesiano GT Radial, distribuito da Magri Gomme. Delle qualità dei pneumatici asiatici abbiamo parlato con Fabio Merli, Direttore Commerciale per la gamma autocarro di Magri.

Quali sono le caratteristiche costruttive esclusive dei pneumatici GT Radial?

"Si avvalgono delle tecnologie più innovative del settore, che interessano carcassa, mescole e disegno del battistrada. Per la carcassa GT Radial ha sviluppato una tecnologia chiamata EFC (Equal Force Carcass) che permette una distribuzione ottimale delle forze quando questa si deforma durante il contatto del battistrada con l'asfalto. Ciò consente di avere un'impronta al suolo

omogenea senza picchi di pressione, che si traduce in un migliore controllo del veicolo e in un'usura uniforme del battistrada, che aumenta la durata chilometrica dello stesso. Particolare attenzione è stata prestata alle mescole che compongono una delle parti più importanti di un pneumatico per autocarro: il tallone. È in questo punto che si concentrano infatti tutte le forze motrici e frenanti del veicolo che, trattandosi di un camion, sono considerevoli. GT Radial ha implementato una propria tecnologia chiamata Duo Filler, che consiste nell'abbinare due riempimenti diversi - Hard e Soft - per la costruzione della zona tallone. Il riempimento Hard conferisce robustezza, mentre quello Soft influisce positivamente sulla guida e sulla manovrabilità

del veicolo. Ex-Depth Solid Shoulder ed Ex-Depth Open Shoulder sono tecnologie che invece riguardano la conformazione del battistrada nella zona delle spalle e che conferiscono caratteristiche specifiche in funzione della destinazione d'uso del pneumatico".

In che modo la mescola delle gomme GT Radial dissipa il calore generato dal rotolamento?

"Più che sulla dissipazione, GT Radial ha lavorato sull'evitare l'accumulo di calore all'interno della carcassa, con la tecnologia chiamata CB Tread Design. Il calore viene generato principalmente dall'attrito tra battistrada e asfalto durante il rotolamento e si trasmette poi a tutta la carcassa. I tecnici GT Radial hanno messo a punto una speciale mescola, che

viene posizionata proprio tra il battistrada e il pacco cinture di sommità, che isola termicamente la carcassa dal punto dove il calore si genera. Questo preserva il pneumatico da stress termici aumentando durata e ricostruibilità".

Come si sta sviluppando il mercato GT Radial in Italia?

"Stiamo incrementando le quote di mercato in Italia, così come in tutto il resto d'Europa. In generale GT Radial è il brand che più cresce al mondo nel settore dei pneumatici per autocarro: questo grazie a una politica lungimirante, che ha messo al centro del progetto la qualità dei prodotti. Infatti, oltre ai centri ricerca e sviluppo situati in Asia, GiTi Tire si avvale di una propria struttura all'interno dell'European Techni-

cal Centre di Mira in Inghilterra, dove tutti i nuovi prodotti, destinati al mercato europeo, vengono testati e collaudati. Aggiungerei, come fattore di successo, anche l'organizzazione che la Magri Gomme, che distributrice GT Radial in Italia, ha dedicato al comparto autocarro: 12 responsabili tecnico-commerciali coprono tutto il territorio nazionale visitando i rivenditori ma, soprattutto, le flotte, per meglio consigliarle sull'utilizzo dei prodotti del costruttore indonesiano".

Può dirci quali sono i motivi che vi hanno spinto a stringere un accordo di distribuzione?

"Magri Gomme vanta un'esperienza unica in Italia nel settore dei pneumatici ed è stata proprio questa esperienza che ha permesso alla proprietà di capire in anti-



cipo le potenzialità di questo partner già 18 anni fa. I fatti ci hanno dato ragione: adesso GT Radial è il 9° produttore mondiale ma, se analizziamo solo il comparto autocarro, è ormai diventato il 4° costruttore a livello globale. Dal 2011 GT Radial è presente anche in primo equipaggiamento su due importanti produttori tedeschi di trailer. Questo brand è molto focalizzato al truck ed è in fermento continuo: nei prossimi due anni sono previsti ulteriori investimenti in sculture e dimensioni nuove, mentre è già in atto il passaggio dalla struttura a 3 tele di sommità a quella a 4. Tale scelta tecnica migliorerà ulteriormente robustezza e durata ponendo il rapporto qualità/prezzo dei prodotti GT Radial al massimo livello del mercato".

DAF TRUCKS SERBIA

SI RAFFORZA LA RETE

EINDHOVEN - Braca Crnomarkovic è il nuovo distributore di Daf Trucks in Serbia. La Casa olandese ha infatti firmato un accordo con l'azienda serba per le attività di vendita, assistenza e marketing del marchio nel Paese balcanico. Braca Crnomarkovic rappresenterà anche Paccar Parts e Daf International Truck Service per garantire un'adeguata assistenza. "Daf Trucks - ha detto Obrad Crnomarkovic, Ceo di Braca Crnomarkovic (a destra nella foto) - è tra i produttori di veicoli industriali più importanti d'Europa e offre prodotti eccellenti supportati da un servizio di assistenza di alto



livello, che ne fanno un'azienda di grande successo in Serbia. Siamo quindi molto entusiasti e ci sentiamo onorati di essere stati scelti come nuovo distributore Daf". Braca Crnomarkovic dispone di due centri di assistenza che comprendono un nuovo ufficio vendite con un'officina modernissima a Kovilj, nei pressi di Novi Sad. "Desideriamo espandere la nostra rete a tempo debito - ha aggiunto Crnomarkovic - in modo da rafforzare ulteriormente la posizione di Daf Trucks sul mercato. Il nostro obiettivo è quello di raggiungere una quota di mercato del 14 per cento nel 2012".

Daf fornisce al mercato serbo l'XF105 per le lunghe percorrenze e l'LF45 per le applicazioni di distribuzione. "L'XF105 è perfetto per il trasporto internazionale - ha commentato il Ceo - Combina affidabilità ed eccellente comfort del conducente a un ridotto consumo di carburante. L'LF è perfetto per la distribuzione regionale e nazionale, in cui il peso in ordine di marcia ridotto per una massima capacità di carico e un piccolo diametro di volta per una manovrabilità ottimale nelle aree urbane sono caratteristiche essenziali. Al momento, stiamo anche valutando la possibilità di utilizzare la serie CF per la distribuzione nazionale". Michiel Kuijs, Amministratore delegato del reparto Vendite di Daf Trucks N.V. (a sinistra nella foto) ha dichiarato: "Daf è lieta di lavorare insieme a Braca Crnomarkovic, un partner prestigioso e professionale che vanta anni di esperienza nel settore dei trasporti ed è impegnato nell'ulteriore rafforzamento della nostra posizione sul mercato serbo".

ZF / In arrivo un innovativo sistema di trasmissione automatica dedicato ai mezzi pesanti

TraXon: una soluzione, mille traguardi

POWERSHIFTING SENZA INTERRUZIONE DELLA FORZA DI TRAZIONE, SISTEMA IBRIDO ANCHE PER IL TRAFFICO A LUNGA DISTANZA, PIÙ COPPIA, MIGLIORE EFFICIENZA, PIÙ FUNZIONI E MAGGIORE ECONOMICITÀ DI GESTIONE. TUTTO QUESTO IN UN SOLO NUOVISSIMO CAMBIO, UNA NOVITÀ MONDIALE AL SUO ESORDIO ALL'IAA DI HANNOVER.

Massimiliano Campanella

FRIEDRICHSHAFEN - Per i manager ZF non è l'evoluzione che segue di pari passo lo sviluppo delle tecnologie, ma un'innovazione mondiale, un'autentica rivoluzione nella catena cinematica destinata a cambiare radicalmente il modo di guidare i veicoli industriali, di pensare a nuovi obiettivi da raggiungere sul fronte della riduzione dei consumi e della maggiore sicurezza al volante. Si chiama TraXon, ed è l'ultima frontiera varcata dall'azienda di Friedrichshafen nel panorama dei sistemi di trasmissione automatica. Entrerà in produzione entro fine 2013, arriverà al mercato nel 2014 e lo troveremo a fine mese all'IAA di Hannover. Noi intanto abbiamo po-

Con una trasmissione di base completamente nuova e un concetto modulare, TraXon è un sistema di trasmissione automatica per i mezzi pesanti progettato per soddisfare il mercato del veicolo industriale, al quale si propone come soluzione versatile per una vasta gamma di applicazioni. L'innovativa trasmissione ottiene risultati che fino a oggi erano tra loro in palese contraddizione: offre più coppia senza compromessi sul rapporto peso-potenza, powershifting senza interruzione della forza di trazione, la qualità del rumore è stata migliorata e, a seconda dell'applicazione, può essere utilizzata con un modulo ibrido, modulo a doppia frizione o a frizione con convertitore di coppia. Inoltre, per la nuova trasmissione ZF ha sviluppato il ri-

voluzionario PreVision, vera e propria strategia di movimento, che lavora anticipando la strada, prevedendo salite, discese e percorsi con pendenza mista, col risultato di un notevole risparmio di carburante grazie al collegamento via GPS e un'interfaccia per i dati di navigazione.

EFFICIENTE ALL'ORIGINE

Con il TraXon e un gran numero di innovazioni all'hardware di trasmissione e al software di controllo, ZF stabilisce nuovi standard e consente una enorme diversità funzionale nella trasmissione del veicolo industriale. "Con TraXon - afferma Rolf Lutz - miriamo alla sostenibilità. Lo sviluppo per il lancio sul mercato è focalizzato a un ulte-



riore incremento di prestazioni e di benefici economici per il trasportatore, nonché l'idoneità per una serie di applicazioni quanto più ampia possibile".

Cuore dell'innovazione una trasmissione di base con dimensioni molto compatte, due contro alberi e un albero principale. È questo design salvaspazio che trasforma il TraXon in un punto di riferimento in termini di potenza-peso: la nuova trasmissione ZF può trasmettere coppie molto al di sopra dei 3.000 Newtonmetri ed è quindi interessante anche per i mercati in cui vengono utilizzati autocarri con peso a pieno carico di 60 t. Disponibile in versione Direct Drive o Overdrive, tutti i modelli base della trasmissione TraXon hanno una spaziatura di trasmissione molto elevata, consentendo al conducente di manovrare il veicolo in modo equilibrato e confortevole senza che la trasmissione sia più soggetta a usura, ad esempio a causa di un carico eccessivo sulla frizione. I progettisti ZF sono riusciti a ridurre notevolmente il rumore del TraXon rispetto all'AS Tronic di una media di 6 dB, introducendo un nuovo design degli ingranaggi e innovazioni alla scatola del cambio. Inoltre, ZF offre TraXon con un totale di quattro ingranaggi retromarcia come opzione aggiuntiva. Questi permettono l'utilizzo della retromarcia più a lungo e più veloce per applicazioni speciali, quali quelle di autocarri per cave e cantieri e lavori edili. In termini di efficienza, la trasmissione di base TraXon con un'efficienza di trasmissione di circa il 99,7 per cento (Direct Drive) è estremamente ben posizionata rispetto ai concorrenti.

Un vantaggio essenziale del TraXon è il suo design da cambio modulare. Ciò rende possibile combinare la trasmissione di base con tre moduli, una flessibilità che consente ai costruttori e operatori delle flotte la

migliore scelta possibile per ogni applicazione. Oltre alla frizione a singolo e doppio disco per le applicazioni con caratteristiche di elevati requisiti di coppia, ZF offrirà l'Hybrid TraXon, un modulo ibrido per la prima volta dedicato al mercato dei veicoli pesanti. Un motore elettrico con 120 kW e una frizione separata abilitano tutte le funzioni ibride come il recupero dell'energia, la guida elettrica e la funzione start-stop. Per trasporti speciali, il motore elettrico può anche essere utilizzato per l'alimentazione di unità aggiuntive, vale a dire per il raffreddamento. Il truck può continuare a correre con Hybrid TraXon anche quando il motore a combustione viene spento. "Nell'apposita pista della nostra sede di Friedrichshafen - afferma Bernd Stockmann - abbiamo eseguito dei lunghi test drive, che hanno dimostrato che l'utilizzo di unità ibride nei camion pesanti ha un notevole risparmio potenziale. Nel traffico di consegna possono essere ottenuti risparmi di circa il 5 per cento. Ma anche con un chilometraggio più elevato la tecnologia ibrida è comunque una soluzione economica che paga entro un termine ragionevole".

DESIGN MODULARE

Combinando la trasmissione TraXon di base e un modulo a doppia frizione con il nome di TraXon Dual, ZF prepara il terreno al trend futuro: al fine di risparmiare carburante, rapporti al ponte molto lunghi possono essere installati in modo che riducano la velocità del motore alla marcia più alta. Tuttavia, questo aumenterebbe la frequenza dei cambi di marcia con i normali sistemi di trasmissione automatica. Con il modulo a doppia frizione, è possibile eseguire scalate sotto carico e senza perdere coppia, rispetto a convenzionali trasmissioni automatiche per veicoli industriali. Questi cambi di marcia confortevoli e quasi impercettibili ottimizzano il consumo di carburante. È inoltre possibile combinare la trasmissione TraXon base con una frizione convertitore di coppia per l'uso in trattori stradali pesanti: TraXon Torque garantisce una manovra fluida e confortevole con un ciclo di vita dai costi bassi. Una possibilità è il motore-dipendente PTO. Esso è installato tra la trasmissione e il motore del veicolo ed è particolarmente attraente per i veicoli industriali per utilizzi che richiedono coppie molto elevate indipendentemente dalla velocità del veicolo, ad esempio per autopompe speciali, gru mobili, e pompe per calcestruzzo.



Il design da cambio modulare di TraXon permette di combinare la trasmissione di base con tre moduli. Ciò consente ai costruttori e operatori delle flotte la migliore scelta possibile per ogni applicazione.

NEL NUOVISSIMO CAMBIO ANCHE LA FUNZIONE PREVISION

Il programma di cambio marcia che "prevede" le salite

FRIEDRICHSHAFEN - Gli ingegneri ZF hanno sviluppato una piattaforma software standard per l'unità di controllo trasmissione che può essere utilizzata in tutte le varianti TraXon. Grazie a una serie di sensori il sistema determina altezza, direzione di svolta o velocità, consentendo innovative funzioni di trasmissione quali la strategia di previsione del percorso e un maggiore comfort in fase di manovra o di partenza.

PreVision, la strategia di guida "anticipatoria" basata sul sistema GPS, si rivelerà una innovazione assolutamente pionieristica. ZF fornisce ai costruttori di trucks l'opportunità di collegarsi con la trasmissione di dati GPS e il materiale cartografico digitale necessario.

Con la corrispondente integrazione nel veicolo, PreVision impedisce cambi di marcia che si rivelano inutili

nel contesto del percorso stradale, ad esempio prima di una salita o una curva stretta, in autostrada leggermente inclinata o strade rurali: la trasmissione va in folle e il motore è in funzione al minimo, evitando possibili perdite di energia, con conseguente minor consumo e minori emissioni.

All'opposto, il sistema di controllo basato sulla topografia rileva immediatamente discese ripide e applica il freno motore e trasmissione in modo da preservare i freni di servizio.

"La nuova trasmissione ZF TraXon - riassume Rolf Lutz - è attualmente la risposta a tutte le note esigenze del traffico a lunga distanza. La massima flessibilità possibile con molte varianti e un'ampia gamma di applicazioni comporta bassi costi di gestione, perché la trasmissione aumenta l'affidabilità e riduce il consumo di carburante".

LA PAROLA A LORENZO OTTOLINA, DIRETTORE MARKETING VDO ITALIA

“Vincente la piattaforma Qualcomm”



Lorenzo Ottolina, Direttore marketing di Vdo Italia

VILLINGEN - È già disponibile il nuovo tachigrafo digitale Dtc0 2.0 di Vdo, la conferma arriva da Lorenzo Ottolina, Direttore marketing della filiale italiana. “Lo stiamo fornendo ai costruttori per il primo im-

pianto ed è in vendita anche nel mercato dell'after market, a un prezzo uguale a quello del modello precedente”.

Sosterrete la vendita del nuovo tachigrafo con una campagna rotamazione come avete fatto in passato?

“L'idea di replicarla c'è, quindi a chi riconsegnerà il proprio vecchio tachigrafo verrà fornito quello nuovo a un prezzo agevolato. Nel caso del modello 1.3 l'iniziativa in Italia aveva funzionato molto bene, con circa 2.500 pezzi venduti, un record in Europa. Non è stato così per il tachigrafo 1.4 che si è fermato alla metà circa dei pezzi venduti. C'è quindi ancora spazio di manovra, del resto bisogna contare che in Italia soltanto il 25 per cento del parco circolante monta un tachigrafo digi-

tale, mentre sono ancora diffusi numerosi modelli meccanici. Non a caso sui nostri dieci milioni circa di fatturato uno arriva dai ricambi dei modelli meccanici”.

Può farci un bilancio dell'anno in corso?

“Ha molto influito la norma del decreto semplificazione, che ha spostato a due anni la calibrazione dei tachigrafi, questo ha cancellato per noi un indotto pari a circa il 30 per cento del totale. Certo, verrà recuperato il prossimo anno, ma per ora la situazione delle nostre officine autorizzate non è facile. L'imprevisto ha però anche smosso le acque, se il mercato del tachigrafo soffre cercheremo di investire molto nei sistemi di trasporto intelligenti”.

Un aiuto per voi dovrebbe arrivare dalla recente collaborazione

con Iveco e il suo dispositivo Iveconnect che equipaggia il nuovo Stralis Hi Way.

“Per cui gestiamo il customer center per la parte riservata alle flotte. Un incarico che ci è arrivato grazie alla nostra collaborazione con Qualcomm, che ha fornito la piattaforma al costruttore torinese. Grazie all'Iveconnect sarà possibile lo scarico dei dati da remoto anche se il mercato Italia ha scelto di non proporlo di serie. La piattaforma Qualcomm è oggi un argomento vincente nei confronti delle flotte, che in questi mesi difficili sono le uniche che stanno comprando dei camion. Oggi per noi la parte della gestione flotte è ancora una voce minoritaria del bilancio ma nel giro di qualche anno potrebbe arrivare a rappresentare il 50 per cento del volume d'affari”.

VDO / Vantaggi concreti con il nuovo tachigrafo digitale Dtc0 2.0

Garanzia in più per il driver

IL DT00 2.0 IMPLEMENTA LA REGOLA DEL MINUTO, A CUI È STATO AGGIUNTO UN PIÙ VELOCE SISTEMA DI DOWNLOAD DEI DATI DA REMOTO, MA SOPRATTUTTO È GIÀ IN LINEA CON I NUOVI PARAMETRI DI SICUREZZA IMPOSTI DALL'UNIONE EUROPEA PER EVITARE MANIPOLAZIONI.

Lino Sinari

VILLINGEN - Il tachigrafo digitale è un supporto sempre più prezioso per il lavoro dell'autista. Lo conferma fin da una prima occhiata il modello Dtc0 2.0 prodotto da Vdo, che integra la funzione aggiuntiva Counter, grazie alla quale il camionista può essere informato costantemente sui propri tempi

di guida e di riposo. I dati relativi vengono riportati graficamente sul display del tachigrafo (e aggiungendo un apposito componente possono essere riportati anche direttamente sulla strumentazione del camion oppure sullo schermo del proprio smartphone): basta quindi un'occhiata per verificare quante ore rimangono per la guida, quando sarà il riposo

successivo e quanto questo dovrà durare.

NIENTE CALCOLI DIFFICILTI

Allo stesso modo premendo un pulsante l'autista può sapere quanto gli resta da guidare per la giornata o per la settimana (a richiesta anche per più settimane), tenendo conto delle eventuali compensazioni e quindi evitandogli di doversi addentrare in calcoli difficoltosi, con il rischio di sbagliarsi e quindi di incorrere in sanzioni. Gli stessi dati possono essere forniti al gestore della flotta che può così predisporre il lavoro settimanale di ogni camion.

Come le precedenti versioni

del cronotachigrafo digitale Vdo, il Dtc0 2.0 implementa la Regola del minuto, a cui è stato aggiunto un più veloce sistema di download dei dati da remoto, ma soprattutto è già in linea con i nuovi parametri di sicurezza imposti dall'Unione Europea per evitare manipolazioni. Proprio per questo il tachigrafo è dotato di un secondo segnale indipendente di movimento, standardizzato per tutti i produttori di veicoli industriali e abbinato in automatico con i dati relativi alla velocità di marcia. Proprio questo doppio segnale permette una protezione ottimale contro eventuali manipolazioni dato che l'incrocio dei dati non può essere manipolato. Stesso uti-

lizzo del sensore di velocità Kitas II +, che grazie a una elettronica evoluta è in grado di rilevare ed eventualmente correggere le interferenze esterne, come ad esempio i magneti tanto spesso usati per bloccare i tachigrafi, proteggendo l'interfaccia tra il veicolo e il trasmettitore.

Migliorate anche le funzioni wireless, per fare in modo che lo scarico dei dati possa avvenire da qualsiasi luogo sotto copertura Gprs anche a veicolo spento. Infatti non appena parte un segnale dalla sede della flotta, il tachigrafo si attiva in automatico e avvia il download dei dati senza che l'autista debba intervenire interrompendo il suo riposo.

IL FUTURO DEL CRONOTACHIGRAFO

No alle manipolazioni

BRUXELLES - Si sta discutendo molto in Europa sul futuro del cronotachigrafo. A inizio luglio il parlamento continentale ha approvato una risoluzione per il tachigrafo intelligente, più resistente alle manipolazioni, con un collegamento Gps e con lo scarico dei dati tramite Wi-fi accessibile anche alle forze dell'ordine, che potranno così controllare in tempo reale eventuali sfioramenti ai tempi di guida.

Ora si attende lo sviluppo del protocollo tecnico che potrebbe essere pronto per il 2018, quindi l'entra in funzione dei nuovi dispositivi è ipotizzabile per il 2020. Soddisfatto l'eurodeputato Debora Serracchiani, membro della commissione trasporti: “L'installazione e l'impiego del tachigrafo - ha dichiarato - se usato correttamente, può risultare un ottimo strumento per migliorare la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro degli autotrasportatori, andando al contempo incontro alle loro legittime esigenze di privacy. È per proteggere i conducenti che sono necessarie regole più stringenti relativamente al tempo di guida e di riposo: apprezzo perciò le nuove regole finalizzate a migliorare le funzioni del tachigrafo, come l'uso di comunicazioni wireless per i controlli su strada al fine di ridurre il numero di veicoli fermati”.



GEFCO IN BULGARIA

PIÙ FORTE LA PRESENZA ALL'EST

Sofia - Il Gruppo Gefco, uno dei principali logistici operators a livello mondiale, rafforza la propria presenza in Europa centrale e orientale con l'apertura di una nuova filiale a Sofia, in Bulgaria. Grazie alla sua posizione, la Bulgaria rappresenta un ponte di passaggio tra l'Europa occidentale, la Turchia e il Medio Oriente, facilitando i flussi della logistica automobilistica in Europa. Gefco Bulgaria sarà guidata da Aleksander Raczynski, che vanta oltre dieci anni di esperienza nel settore della logistica. Entrato in Gefco Russia nel 2005, dal 2007 è

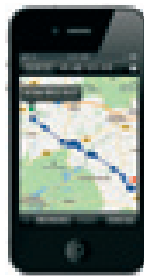


Aleksander Raczynski

Direttore della joint venture tra Gefco e Algai Automotive Logistics a Mosca. Fondata nel 2011, Gefco Bulgaria fornisce un'ampia gamma di servizi, tra cui quelli legati alla logistica automobilistica. La filiale ha in tempi rapidi aperto un centro automotive a Lozen, a sud-est di Sofia, dove i veicoli vengono parcheggiati prima di essere distribuiti. La filiale ha inoltre firmato il suo primo contratto con Sofia France Auto (SFA), l'importatore ufficiale di Peugeot in Bulgaria, per il quale Gefco Bulgaria è partner ufficiale per la logistica distributiva dei veicoli sul mercato nazionale. Tra i clienti figurano anche Citroën, Volkswagen e General Motors. Gefco Bulgaria prevede di sviluppare le proprie attività overseas, tra cui i collegamenti marittimi tra Bulgaria e il Medio ed Estremo Oriente. Da gennaio 2012, la filiale bulgara gestisce anche nuovi flussi dall'Europa, in particolare da Marckolsheim e Blyes in Francia, da Kolin nella Repubblica Ceca, da Trnava in Slovacchia, da Atessa in Italia e da Izmit in Turchia. “Situata tra le filiali romena e turca, Gefco Bulgaria facilita la stretta collaborazione tra questi Paesi e favorisce il traffico commerciale diretto verso l'Europa”, ha spiegato Aleksander Raczynski. Gefco copre attualmente 15 Paesi in Europa centrale e orientale, Asia centrale e Medio Oriente, ha all'attivo due joint venture (quella con Algai Automotive Logistics in Russia e la Emma, Eurasian MultiModal Alliance, con la SRR in Lettonia) e due uffici di rappresentanza in Iran e Iraq.

CON SMARTPHONE SMART TRUCK PARKING

Dove devo fermarmi?



VILLINGEN - Tra le novità presentate da Vdo per il fleet management, spicca l'applicazione per Smartphone Smart truck Parking che, come il nome lascia facilmente intuire, permette all'autista di sapere in tempo reale quali parcheggi, e di quali dimensioni, si trovano sulla sua rotta.

Questo almeno oggi perché in un prossimo futuro le possibilità di questo sistema saranno ben maggiori: infatti sarà possibile sapere se il parcheggio in cui il camionista intende fermarsi ha ancora dei posti liberi o addirittura prenotarne

uno, informando il gestore dell'orario del proprio arrivo e di quello della partenza.

Certo, prima che questo sia possibile sarà necessario attrezzare adeguatamente le infrastrutture e cioè i parcheggi, prima di tutto quelli a pagamento, in cui effettivamente già oggi potrebbe essere possibile effettuare una prenotazione.

Tutto molto funzionale a livello teorico ma di difficile applicazione in Italia, dove i pochi parcheggi strutturati sono poco frequentati, soprattutto dagli italiani.

DAF VEICOLI INDUSTRIALI / Delcom inaugura la nuova sede unica di Rende in Calabria

La realtà supera i sogni

ERA IL 1955 QUANDO CARMINE DE LUCA FACEVA L'APPRENDISTA RIPARATORE. NEL 1998 LA SVOLTA E LA NASCITA DELLA CONCESSIONARIA CALABRESE, CHE OGGI ACCORPA I SERVIZI POST-VENDITA. IN AZIENDA COMANDA ANCORA LUI, MA SUPPORTATO DAI FIGLI ROBERTO E FRANCESCO.

Massimiliano Campanella

RENDE - Dopo il sogno che diventa realtà, è la realtà a superare i sogni. È trascorso più di mezzo secolo da quando Carmine De Luca faceva l'apprendista riparatore di automobili. Negli anni il coraggio, la determinazione e la passione per i veicoli industriali hanno pagato: nasce la concessionaria Delcom e la "De Luca Carmine e C.", che oggi af-

prendo la sua officina e la sua ditta individuale "De Luca Carmine e C.". Gli anni sono quelli buoni e De Luca realizza un sogno: dedicarsi in modo esclusivo ai veicoli industriali. La sua passione è il camion, i mezzi pesanti.

Intanto l'azienda cresce, si sviluppa sia sul piano delle infrastrutture sia su quello delle risorse umane. Entrano in azienda i figli di Carmine: prima France-

scisco, poi Roberto, 38, Sales Manager. Il core business è rappresentato dall'assistenza a veicoli industriali e autobus e la fama di De Luca valica i confini. È il 1998 quando arrivano gli olandesi. "C" è stato un contatto diretto da parte di Daf - ci ha raccontato Roberto De Luca - ed è iniziato un rapporto di collaborazione sfociato, il 1° aprile 1998, nella nascita della Delcom, come concessionaria esclusiva per la vendita dei mezzi Daf sul territorio della Calabria".

Il mondo è cambiato, le strutture e i veicoli si sono evoluti, l'azienda è cresciuta sul piano numerico e delle strutture. Ma lui, Carmine, è rimasto lo stesso di quel 1955. A 73 anni è Direttore Generale della Delcom, opera in officina tutti i giorni e osserva con orgoglio la prosecu-

zione dell'attività da lui avviata mezzo secolo fa. "In tutti questi anni - ha aggiunto Roberto de Luca - il mercato è profondamente cambiato. Insieme alla sua evoluzione è cresciuto anche mio padre, che ha inseguito i cambiamenti adattandosi. Resta la matrice di sempre che è rappresentata dai sacrifici: mai come in questo periodo occorre ripetersi e sentirsi ripetere che bisogna andare avanti, e probabilmente avere un'azienda di famiglia da questo punto di vista rappresenta un supporto indispensabile".

In Calabria come nel resto del mondo la crisi pesa come un macigno e rende pesante ogni possibile decollo. Come se la passione dei trasportatori in Calabria? Quali sono le esigenze che rivolgono al



Carrellata di bellezze calabresi in posa davanti al Daf XF105 ATe, novità di punta della gamma del costruttore olandese.



La nuova sede unica della Delcom a Rende, in provincia di Cosenza, si estende su un'area complessiva di 20mila metri quadrati.

frontano la crisi economica più pesante mai vissuta dai mercati inaugurando la nuova sede.

Ci troviamo a Rende, centro dell'area urbana della provincia di Cosenza, in Calabria. Una ridente cittadina che deve la sua fama in Italia per esser sede dell'Università della Calabria. È qui che nel 1998 Carmine De Luca e Daf Veicoli industriali decidono insieme di dare vita alla Delcom, concessionaria Daf in Calabria per la vendita di trucks. Lui, De Luca, è già un brillante imprenditore di 59 anni e gode di una struttura e impianti di tutto rispetto. Ha fatto la gavetta, ha iniziato prestissimo a lavorare sotto padrone e l'esperienza non gli manca. Decide che quello è il momento giusto per partire e dà inizio a un rapporto stretto con la Casa di Eindhoven che dura tuttora e che, anzi, si va implementando. Una decisione maturata dall'esperienza e dalla competenza acquisite: De Luca ha già alle spalle quattro decenni di lavoro. Nel 1955 era apprendista riparatore d'auto. Negli anni Sessanta la decisione di mettersi in proprio,

sco, 45 anni, oggi Service Manager, poi Roberto, 38, Sales Manager. Il core business è rappresentato dall'assistenza a veicoli industriali e autobus e la fama di De Luca valica i confini. È il 1998 quando arrivano gli olandesi. "C" è stato un contatto diretto da parte di Daf - ci ha raccontato Roberto De Luca - ed è iniziato un rapporto di collaborazione sfociato, il 1° aprile 1998, nella nascita della Delcom, come concessionaria esclusiva per la vendita dei mezzi Daf sul territorio della Calabria".

RAPPORTO STRETTO

Era sbocciato l'amore, insomma. Un amore che prosegue ancora oggi. "Parallelemente - ci ha spiegato il Sales Manager - proseguiva l'attività di assistenza della De Luca Carmine e C. in un edificio separato, per quanto limitrofo. L'officina continuava a esistere per suo conto occupandosi dell'assistenza e ricambi per truck e bus. Tre anni fa abbiamo deciso di dare il via

proprio dealer di fiducia? "Credo come nel resto d'Italia - risponde Roberto De Luca - la richiesta è rappresentata dai fattori di successo di un'impresa di trasporto: prodotto di qualità, economicità nella gestione del veicolo dal punto di vista dei consumi e della manutenzione e garanzia di affidabilità sul piano dell'assistenza. Sotto tutti questi aspetti Daf sta raggiungendo alti livelli di qualità e in questi ultimi anni ha ulteriormente migliorato se stessa, soprattutto nell'attenzione al cliente, nella cura delle sue esigenze. E questo per noi è fondamentale, in questo momento occorre avere in mano tutti gli strumenti possibili per preservare il cliente".

DARE IL MASSIMO

Gli autisti che si rivolgono alla Delcom sono quasi tutti piccoli trasportatori, cui si aggiunge qualche flotta di grandi dimensioni. Qual è il veicolo che più viene richiesto, quello che gode del maggiore appeal? "Sicuramente - ha risposto il Sales Manager - il mezzo più pesante: l'XF105. In Calabria il volume complessivo è rappresentato da qualcosa meno di 500 pezzi

l'anno e per la maggior parte si tratta di veicoli delle gamme pesanti. La qualità del prodotto è data, gli autisti ne sono consapevoli. Il nostro valore aggiunto è rappresentato dall'assistenza e dalla disponibilità: siamo in campo 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno e mettiamo a disposizione dei trasportatori una rete di vendita altamente specializzata".

Da tre anni il mercato del truck si è notevolmente ridimensionato. Come si sta difendendo Delcom? "Puntando sulla qualità - ci ha detto Roberto De Luca - e facendo quel che tutti in questo momento siamo chiamati a fare: lavorare di più, rimbocarsi le maniche. Il cliente è diventato più esigente, occorre fare maggiori sforzi rispetto a prima per accontentarlo".

Con una quota di mercato mediamente superiore al 15 per cento (quindi un po' al di sopra della media italiana di Daf), Delcom è oggi un punto di riferimento importante per tutto quello che riguarda il settore del trasporto merci su strada. E intende rimanerle, a costo di sacrifici. Del resto il primo a fare sacrifici è stato ed è tuttora il suo fondatore, sin da quel lontano 1955.

ALLA FAMIGLIA DE LUCA I COMPLIMENTI DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO PAOLO STARACE

"Questa sede è frutto di un lavoro instancabile"



Carmine De Luca con i figli **Francesco** e **Roberto**.

RENDE - La nuova sede della Delcom inaugurata a Rende si sviluppa su un'area complessiva di 20mila mq, con oltre 4mila mq coperti su cinque livelli. All'evento inaugurale era presente l'intero management di Daf Veicoli Industriali e di Paccar Financial, nonché le autorità cittadine e i migliori clienti della concessionaria e officina. La cerimonia d'inaugurazione è iniziata al mattino e oltre 600 persone si sono alternate durante l'intera giornata senza farsi scorg-

giare dal micidiale clima sahariano. Notovole la partecipazione e l'affetto dimostrati da tutti i trasportatori presenti, che hanno potuto partecipare al concorso "Vieni, Vedi e Vinci" dandosi la possibilità di vincere alcuni gadget Delcom e di partecipare all'estrazione finale di alcuni premi originali Daf.

Dislocati su diverse aree della struttura vari punti informativi: dal desk Ecodriving a quello Paccar Parts, Service e Prova Veicoli. A disposizione dei camionisti ben due veicoli per la prova su strada: oltre 25 test drive sono stati effettuati a bordo del Daf XF105 ATe. Durante la giornata è stata inoltre presentata la "Delcom Edition" e poi ancora musica, animazione, catering e, in serata, festeggiamenti con i fuochi d'artificio in stile tipicamente calabrese. "Questo - ha commentato Roberto De Luca, Sales Manager Delcom - è un momento estremamente importante per la nostra famiglia, che negli anni ha lavorato intensamente per poter costruire tutto questo. Desidero ringraziare tutti i nostri clienti, da quelli che possiedono 20 Daf a chi non ne possiede alcuno, perché è comunque un nostro cliente d'officina".

"**Questa nuova sede** - ha aggiunto Paolo Starace, Amministratore delegato di Daf Veicoli Industriali - è il risultato dell'instancabile lavoro di tutta la famiglia De Luca. Affidabilità, competenza, lavoro di squadra e vicinanza ai nostri clienti sono i fattori di successo della concessionaria Delcom".

EURO 6 / Tutti i costruttori hanno già presentato le nuove avanzate motorizzazioni

Le norme che fanno tossire...

CON IL PRIMO GENNAIO 2014 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA NORMATIVA EUROPEA ANTINQUINAMENTO PER I CAMION PESANTI DI NUOVA GENERAZIONE. PRESSO I COSTRUTTORI DI VEICOLI INDUSTRIALI E BUS SI TRATTA DI RIORGANIZZARSI PER RACCOGLIERE LA NUOVA SFIDA SUL FRONTE DELLA TUTELA AMBIENTALE.

a cura di **Mauro Zola**

Tutti i costruttori di veicoli industriali, da Mercedes-Benz a Scania, da Man a Daf, da Iveco a Volvo, hanno già presentato, chi in maniera già operativa chi a livello di annuncio, le motorizzazioni in linea con la nuova normativa europea antinquinamento Euro 6, che entrerà in vigore a partire da primo gennaio 2014 per i camion pesanti di nuova generazione. Ma bisognerà aspettare ancora qualche anno per vedere circolare sulle strade un parco veicoli totalmente rinnovato. Del resto, i modelli Euro 5 potranno ancora essere venduti fino all'entrata in vigore delle nuove norme.

La normativa Euro 6 implica un aumento del consumo di carbu-

rante, anche se i costruttori su questo argomento fanno muro, cercando di affermare il contrario. È la prima volta da vent'anni a questa parte che una nuova generazione di motori porta a un aumento e non a una riduzione dei consumi.

Paragonata alla normativa Euro 5, la Euro 6 fissa una riduzione del 77 per cento degli ossidi di azoto (NOx) e del 66 per cento delle particelle di fuliggine. In cifre, questo significa che il valore di NOx passa da 2 a 0,46 g/kWh mentre quello del particolato da 0,03 a 0,01 g/kWh. Ora, se per i costruttori è stato ancora possibile rispettare i limiti di Euro 5 scegliendo tra le soluzioni Egr e Scr, le normative Euro 6 hanno imposto a quasi tutti di adottarle entrambe.

Quindi al ricircolo dei gas si aggiunge il processo di riduzione catalitica selettiva, che richiede un agente riduttore come l'ammoniaca. Ma questo prodotto non è tuttavia utilizzabile nella sua forma pura, può esserlo in una forma acquosa diluita al 32,5 per cento, prodotta industrialmente e venduta con il nome AdBlue. Tecnicamente, questa urea sintetica è iniettata nel tubo di scappamento a monte del catalizzatore SCR per mezzo di una pompa o di un iniettore. Per effetto del processo di idrolisi, il prodotto si decompone in ammoniaca e CO₂. Nel catalizzatore SCR - preriscaldato - l'ammoniaca reagisce con l'ossido di azoto presente, generando molecole inoffensive di azoto e acqua.

La quantità di urea iniettata dipende dalla quantità di NOx pro-

dotta e dunque dal regime momentaneo del motore e del suo carico. Il consumo di urea dipende dalle emissioni inquinanti del motore e rappresenta l'equivalente da 2 a 8 per cento del carburante diesel. La misura della riserva di AdBlue è dunque calcolata di conseguenza e implica una riduzione corrispondente del volume e del carico utili. Sulla bilancia, bisogna anche tenere in considerazione il peso dei componenti del complesso Egr, più Scr più filtro antiparticolato. Scania misura l'aggravio rispetto al passato in 45 kg.

Naturalmente poi gli investimenti legati allo sviluppo del sistema di "pulizia" dei gas di scarico devono essere ammortizzati, con il conseguente aumento del prezzo dei veicoli.

Va ricordato che l'industria dei camion pesanti ha dispiegato enormi sforzi e risorse (umane e finanziarie) fin dall'introduzione della normativa Euro 3. Da allora le emissioni di particolato e di NOx sono state ridotte rispettivamente del 90 e del 50 per cento. Nel corso degli ultimi 15 anni nessuna altra industria, sul piano della riduzione dell'inquinamento, è riuscita a fare tanto. E già si investe, si pensa e si studia sulla normativa ulteriormente restrittiva Euro 7...

Nelle pagine seguenti illustriamo come i diversi costruttori hanno raggiunto il risultato, partendo da Volvo Trucks e Man che presenteranno il prodotto finito al Salone di Hannover e poi via via tutti gli altri che l'hanno già fatto nei mesi scorsi.

VOLVO TRUCKS / Il sei cilindri di 12.8 litri e da 460 cv in edizione Euro 6

Taglio alle emissioni ma anche ai consumi

I PRIMI ESEMPLARI DEL NUOVO PROPULSORE VERRANNO MONTATI SUL VOLVO FH, OTTIMIZZATO PER RENDERE I TRASPORTI PIÙ VELOCI E CONVENIENTI IN TERMINI DI CONSUMO DI CARBURANTE SU STRADE IN BUONE CONDIZIONI. LA CONSEGNA A PARTIRE DALLA PRIMAVERA DEL PROSSIMO ANNO.

GÖTEBORG - Per il Gruppo Volvo, che comprende i marchi Volvo Trucks e Renault Trucks, nonché Mack Trucks negli Usa, anticipare i tempi dell'Euro 6 non è mai stata una priorità. Lo dimostra il fatto che soltanto ora, da buoni ultimi, hanno lanciato il proprio motore in regola con le nuove normative relative alle emissioni, limitandosi all'indispensabile, cioè a una sola potenza, per il momento riservata ai camion Volvo (anche se è facile prevedere che anche per il nuovo pesante della Losanga le caratteristiche rimarranno invariate).

La scelta è caduta naturalmente sulla motorizzazione più diffusa a livello europeo e cioè sulla versione da 460 cavalli del sei cilindri da 12.8 litri montato sull'attuale versione dell'FH, di cui sono state mantenute invariate le caratteristiche principali. E quindi anche in versione Euro 6 i 460 cv di potenza massima saranno disponibili in un range da 1.400 a 1.900 giri/min, e la coppia massima resta di 2.300 Nm, e si svilupperà dai 1.000 ai 1.400 giri/min.

I primi esemplari del nuovo propulsore, come ha annunciato Mats Franzen, responsabile della divisione Engine Strategy and Planning verranno montati sul "Volvo FH, ottimizzato per rendere i trasporti più veloci e convenienti in termini di consumo di carburante su strade in buone condizioni. I primi vei-

coli equipaggiati con il nuovo motore verranno consegnati nella primavera del prossimo anno". Quando probabilmente sarà già disponibile anche la nuova versione del trattore svedese che sarà mostrata in anteprima al Salone di Hannover, ma non è stato chiarito a quale delle due versioni, forse entrambe, sarà riservato il nuovo motore.

ALL'INIZIO UNA SOLA POTENZA

La scelta di debuttare con una sola potenza è spiegata con l'inevitabile aumento del costo d'acquisto, dovuto all'implementazione delle tecnologie necessarie per raggiungere i nuovi standard sulle emissioni e che solo parzialmente verrà compensata da eventuali facilitazioni, mai ad esempio praticate in Italia. Quindi, come ha proseguito Franzen, "Attualmente è difficile stabilire a quanto ammonterà la domanda. L'offerta del nostro motore più apprezzato in configurazione Euro 6 ci permette in ogni modo di soddisfare le esigenze di una considerevole percentuale di clienti. La restante parte della gamma di motori Euro 6 verrà comunque lanciata molto prima che i requisiti diventino obbligatori il 1 gennaio 2014".

Sulle prerogative tecniche del nuovo motore Franzen si dichiara molto fiducioso: "Ab-



La struttura di base del nuovo propulsore Volvo Trucks resta quella ampiamente collaudata del D13C460 in versione Euro 5.

biamo sviluppato una soluzione affidabile, che non solo soddisfa i requisiti sulle emissioni, ma offre ai clienti anche ulteriori vantaggi sotto forma di notevole risparmio di carburante e una gestione semplificata

del veicolo".

"L'Euro 6 è naturalmente un passo importante - gli ha fatto eco Claes Nilsson, Presidente di Volvo Trucks - e noi vogliamo contribuire per diventare protagonisti di questo miglio-

ramento, e supportare le evoluzioni in tema di protezione ambientale di quello che facciamo. Per ora siamo partiti con il nostro motore più diffuso, ma subito dopo saremo pronti con un'intera gamma di propulsori Euro 6 pronti a soddisfare la domanda da parte dei clienti".

I primi clienti dell'Euro 6 potranno scegliere modelli 4x2 o 6x4 dell'FH, sia in configurazione trattore che motrice e anche per il trasporto in ADR. La struttura di base del nuovo propulsore resta quella ampiamente collaudata del D13C460 in versione Euro 5, quindi con sistema di iniettori pompa, turbocompressore con valvola Wastegate e intercooler. E invariato resta anche il sistema di base per la riduzione dei gas di scarico, di tipo Selective Catalytic Reduction e quindi con l'uso di urea, a cui però sono state fatte due innovazioni, quella di un apparato per il ricircolo dei gas di scarico (Egr, Exhaust Gas Recirculation) e di un filtro antiparticolato attivo per motori diesel, approfittando in questo senso delle tecnologie già utilizzate, e quindi ben collaudate, dal Gruppo negli Stati Uniti e in Giappone.

A fare la differenza rispetto alla concorrenza è il modo in cui queste dotazioni sono state integrate nella struttura principale del sei cilindri. Il filtro antiparticolato è stato ad esempio fuso in un unico pezzo con il sistema SCR, costituendo un blocco piuttosto compatto, che occupa quindi poco spazio e ne facilita il montaggio senza bisogno di grosse modifiche al telaio.

Come di consueto il filtro

antiparticolato provvede a catturare e incenerire il particolato presente nel gas di scarico e si rigenera in automatico durante la marcia. La novità principale sta nell'utilizzo dell'Egr che nei sistemi convenzionali serve a raffreddare i gas di scarico, con lo scopo di ridurre la temperatura del motore e quindi di limitare le emissioni di ossidi di azoto.

Nel caso del motore Volvo invece l'utilizzo principale è quello di contribuire ad alzare la temperatura dei gas di scarico quando il motore non è ancora caldo di suo, che devono raggiungere i 250° per garantire il funzionamento ottimale del Scr. Questo fa sì che l'Egr resti perlopiù inattivo durante la marcia in autostrada, il che dovrebbe risolvere il problema principale che la somma delle due soluzioni pone, cioè l'aumento dei consumi rispetto alle soluzioni Euro 5.

EMISSIONI SOTTO CONTROLLO

In tema di costi di gestione non è ancora stato comunicato nulla, mentre è già noto il risultato per quel che riguarda la riduzione degli elementi inquinanti: con un calo, rispetto alle versioni Euro 5, del 77 per cento degli ossidi di azoto e del 50 per cento delle emissioni di particolato. Come previsto dalla normativa, questi risultati dovranno essere garantiti fino a una temperatura ambientale di - 7 gradi. Oltre ai già citati NOx e particolato, la riduzione interessa anche le emissioni di ammoniaca, monossido di carbonio e idrocarburi.

COME FUNZIONA IL NUOVO SEI CILINDRI DEL COSTRUTTORE SVEDESE

Il cammino dei gas verso la distruzione

GÖTEBORG - Scendendo nel dettaglio del funzionamento del nuovo sei cilindri, i gas esausti vengono indirizzati verso il filtro antiparticolato, da lì passano nell'AdBlue mixing box, dove viene iniettata l'urea. La miscela entra a questo punto nel Selective Catalytic Reduction, dove gli NOx vengono abbattuti del 95 per cento, mentre alla fine del ciclo un catalizzatore slip provvede all'ammoniaca, prima che i gas residui vengano liberati.

A motore freddo invece i gas inquinanti vengono dirottati da una valvola Egr e, combinati con aria fredda, vengono introdotti nella camera di miscelazione del sistema Egr, dove la temperatura viene alzata abbastanza perché sia possibile provvedere alla riduzione degli NOx. Un altro modo per alzare la temperatura dei gas di scarico è utiliz-

zato per facilitare l'abbattimento del particolato. In condizioni normali di utilizzo infatti il filtro antiparticolato si autorigenera, ma a motore freddo per far partire il tutto occorre un supplemento di temperatura, a cui provvede un settimo iniettore iniettando gasolio nel sistema in corrispondenza della valvola del freno motore; questo brucia e provvede a generare il calore necessario per la rigenerazione.

Al nuovo motore saranno abbinati molti dei già collaudati componenti Volvo, a partire dal cambio automatizzato I Shift, che costituirà la base di partenza in tema di trasmissioni e inalterato, almeno per il momento, rimarrà anche il freno motore VEB+, con una potenza frenante di 375 kW a 2.300 giri/min.

MAN TRUCK / Euro 6 a quattro cilindri e sei cilindri per le gamme TGL, TGM, TGS e TGX

La scelta lungimirante dei tecnici bavaresi

OLTRE CHE SULLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI, L'ATTENZIONE DEI PROGETTISTI MAN SI È CONCENTRATA SUL CONTENIMENTO DEI COSTI DI GESTIONE E SUL MANTENIMENTO DELLE POTENZE E QUINDI DELLE PRESTAZIONI RISPETTO AI CORRISPETTIVI MODELLI Eev, CHE SONO ANCHE IL PUNTO DI RIFERIMENTO PER I CONSUMI.

MONACO - È un'intera serie di motori Euro 6, a quattro e a sei cilindri, quella che Man ha intenzione di presentare al Salone di Hannover, serie che andrà a equipaggiare tutte le gamme dal TGL al TGX, oltre che naturalmente gli autobus, urbani e turistici, del Leone.

A differenza di quel che si poteva pensare dopo le recenti evoluzioni societarie la strada scelta dal costruttore non è affatto quella di Scania, anche se l'impostazione di base è la stessa (come del resto per buona parte delle Case), quindi con l'aggiunta del ricircolo dei gas di scarico Egr al sistema Selective Catalytic Reduction, con l'utilizzo di AdBlue e il filtro antiparticolato, tutte tecnologie già ampiamente utilizzate da Man sulle varie gamme.

In particolare, i computi di riduzione degli inquinanti è stato equamente suddiviso tra le due tecnologie, con l'Egr che abbassa il livello delle emissioni grezze di NOx, in modo da ridurre il consumo di AdBlue necessario per abbattere ulteriormente gli ossidi di azoto.

Per quel che riguarda il particolato, il filtro Dpf chiuso è stato combinato con l'Scr e un catalizzatore di ossidazione Crt, dando vita al siste-

ma Scrt già proposto nel recente passato dal marchio, che, sensori compresi, è stato racchiuso nello stesso blocco del silenziatore di scarico. Alla fine del flusso è invece stato posizionato un catalizzatore per l'intercettazione dei residui di ammoniaca, che trasforma eventuali scorie in ossido di azoto e acqua. A controllare in maniera costante sia la capacità di captazione del filtro che quella del Scrt, intervenendo direttamente sull'erogazione di potenza del motore se i parametri non vengono rispettati, pensa una serie di sensori elettronici.

COMMON RAIL EVOLUTO

Oltre che sulla riduzione delle emissioni, l'attenzione dei progettisti Man si è concentrata sul contenimento dei costi di gestione e sul mantenimento delle potenze e quindi delle prestazioni rispetto ai corrispettivi modelli Eev, che sono anche il punto di riferimento per i consumi. Per raggiungere entrambi gli obiettivi si è lavorato sull'iniezione Common rail, che nel caso di Man è di terza generazione, in grado di arrivare a una pressione di 1.800 bar, e sulla combustione, oltre che sulla



Date le differenti cilindrata ed esigenze d'installazione, ci sono naturalmente differenze tra i motori Euro 6 montati su TGS e TGX (sopra, l'EfficientLine su strada) e quelli per le categorie più leggere.

sovralimentazione bi stadio. Man è l'unico ad aver scelto questa strada per i suoi motori Euro 6, puntando più sull'affidabilità di un sistema ben collaudato che sulla versatilità dei modelli a geometria variabile, quindi utilizzando due turbocompressori combinati in modo da comporre un unico modulo. Ognuno è poi fornito di una propria valvola Wastegate che permette di regolare adeguatamente la pressione. A un basso regime di giri il più piccolo dei turbocompressori, un modello ad alta pressione, entra in azione e favorisce una pronta risposta del motore, con un rapporto aria/carburante molto elevato, in modo da ridurre alla base il formarsi di particolato. Nella

fascia alta di giri/motore parte invece il turbo più grande, a bassa pressione, con un rendimento decisamente alto, in modo da ridurre i consumi e garantire una combustione a basso tasso di particolato.

RIGENERAZIONE AUTOMATICA

Sempre per ridurre i consumi molta attenzione è stata posta sulla rigenerazione del filtro antiparticolato, che durante la marcia si avvia in automatico. Nei modelli TGS e TGX l'operazione avviene attraverso un sistema passivo, che funziona in maniera permanente grazie alle temperature dei gas di scarico, se invece ci si limita a brevi tragitti o il motore deve essere lasciato al minimo per un lungo lasso di tempo, entra in funzione la modalità Soft Active, che innalza la temperatura dei gas di scarico tramite il sistema di post-iniezione del Common rail, avviando la rigenerazione; a veicolo fermo invece il processo può essere avviato manualmente dall'auto-

sta. I motori destinati alle gamme TGL e TGM dispongono invece di un filtro antiparticolato attivo, il cui funzionamento è comunque molto simile a quello delle motorizzazioni di maggior ci-



La serie di motori Euro 6 a quattro e sei cilindri di Man andrà a equipaggiare tutte le gamme del costruttore dal TGL al TGX.

lindrata.

Date le differenti cilindrata ed esigenze d'installazione, ci sono naturalmente altre differenze tra i motori Euro 6 montati su TGS e TGX e quelli per le categorie più leggere. Nei due veicoli più performanti l'intero sistema di post-trattamento dei gas di scarico è integrato nel silenziatore, collocato sul lato destro del camion, con la depurazione del particolato affidata a inserti filtranti in ceramica dalla superficie particolarmente ampia. La struttura compatta del blocco fa sì che niente sporga dal bordo superiore del telaio, in modo da non inficiare eventuali allestimenti. Il serbatoio dell'AdBlue, sistemato sul lato sinistro del camion, è dimensionato in modo che un pieno di urea basti a coprire due pieni di gasolio.

ANCHE I "PICCOLI" ORA HANNO L'SCR

Nei TGL e TGM la differenza principale è che fino a oggi erano equipaggiati con motori soltanto Egr e quindi si è dovuto aggiungere l'intero sistema Scrt, che va sempre a interagire con il Common rail, che anche in questo caso ha una pressione di 1.800 bar, e con il turbocompressore, a due stadi a partire dalle versioni con potenza di 220 cv. Il blocco Scrt è sistemato anche in questo caso sul lato destro del camion, dove trova posto anche il serbatoio dell'AdBlue. Nonostante le aggiunte il peso dei camion con propulsore a 4 cilindri è aumentato di appena 100 kg e di 150 quello dei modelli con il motore a 6 cilindri.

QUESTA LA GAMMA MOTORI EURO 6

Motore	Gamma	Cilindrata	Potenza	Coppia
D0834	TGL	4.6	150/180/220 cv	570/700/850 Nm
D0836	TGL/TGM	6.9	250/290/341 cv	1.000/1.150/1.250 Nm
D2066	TGS/TGX	10.5	320/360/400 cv	1.600/1.800/1.900 Nm
D2676	TGS/TGX	12.4	440/480 cv	2.100/2.300 Nm



I motori destinati alle gamme TGL (sopra) e TGM dispongono di un filtro antiparticolato attivo, il cui funzionamento è comunque molto simile a quello delle motorizzazioni di maggior cilindrata.

IN LINEA CON L'EURO 6 ANCHE I MOTORI A METANO

Una veloce e pratica trasformazione



Motore Euro 6 a metano.

MONACO - Oltre alla serie di motori diesel in regola con la normativa Euro 6 Man punta anche su una gamma di motori alimentati a metano, che rispondono agli stessi requisiti.

In realtà già di base il metano brucia

senza produrre fuliggine e in particolare i propulsori CNG del costruttore tedesco rispettano i termini dell'Eev con valori allo scarico inferiori per gli ossidi di azoto e per il particolato senza neppure bisogno di installare filtri particolari.

Per arrivare ai valori Euro 6 è stato quindi sufficiente aggiungere un catalizzatore a tre vie e adottare una regolazione Lambda = 1, senza necessità di additivi o del filtro antiparticolato.

Mentre, per garantire il rispetto dei livelli di emissione sono stati aggiunti sensori agli attuatori e al catalizzatore. In più, i motori Euro 6 a metano di Man, che saranno disponibili a partire dal prossimo anno, per il momento soltanto sugli autobus, possono essere alimentati anche con biogas trattato, in maniera praticamente neutrale rispetto alla CO2.

MERCEDES-BENZ / Già a listino il sei cilindri Euro 6 della Casa tedesca

Nessun compromesso

PER SVILUPPARE IL SUO MOTORE, ANZI LA SUA GENERAZIONE DI MOTORI EURO 6, IL COSTRUTTORE DI STOCCARDA NON SI È LIMITATO A MODIFICARE L'ESISTENTE MA HA CREATO UN PROGETTO (QUASI) TUTTO NUOVO, FACENDO TESORO DELLE ESPERIENZE MATURE IN DETROIT DIESEL, NEGLI USA. IL MOTORE, CON UNA CILINDRATA DI 12.8 LITRI, È DISPONIBILE PER ORA CON POTENZE DI 421, 449, 476 E 510 CV.

STOCCARDA - Nessun compromesso per Mercedes-Benz, che per sviluppare il suo motore, anzi la sua generazione di motori Euro 6, non si è limitata a modificare l'esistente ma ha creato un progetto (quasi) tutto nuovo, facendo tesoro delle esperienze maturate in Detroit Diesel. Il primo risultato si chiama Om471, equipaggia l'Actros ed è effettivamente l'unico Euro 6 effettivamente oggi a listino. Il sei cilindri (in linea, non più a V), disponibile anche in versione Euro 5, abbina 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, so-

prattutto per la strategia di rigenerazione, dato che andava adattato agli standard più elevati della legislazione Euro. Il motore, con una cilindrata di 12,8 litri, disponibile per ora con potenze di 421, 449, 476 e 510 cv, con coppie che partono da 2.100 fino a 2.500 Nm, poggia su di una struttura in ghisa grigia, materiale brevettato dalla Stella, che grazie a una serie di nervature verticali risulta particolarmente rigida, mentre i pistoni sono in un unico pezzo d'acciaio e sono strutturati in due segmenti, con un raschiatoio e un rivestimento protettivo utile soprattutto in fase di rodaggio, raffreddati da uno spruzzo diretto d'olio.

Fondamentale l'iniezione, che pur essendo Common rail, può contare su di un amplificatore di pressione X Pulse, che permette di variare anche l'an-

damento 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. Per ridurre i consumi la pressione viene costantemente adattata alle condizioni d'esercizio, con la centralina di gestione che regola separatamente per ogni iniettore il punto esatto d'iniezione, la quantità di carburante immessa, l'anda-

mento 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.

L'intero processo viene ospitato 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 posi-



Il 12.8 litri Euro 6 di Mercedes-Benz poggia su di una struttura in ghisa grigia, materiale brevettato dai tecnici di Stoccarda.



Anche con l'introduzione delle motorizzazioni Euro 6, l'ammiraglia Actros conferma le sue doti di efficienza e affidabilità.

zione 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. Tutto ciò fa sì che il nuovo motore Euro 6 consumi circa il 3 per cento in meno di quello montato sulla precedente generazione dell'Actros.

Più di recente è stato presentato anche il motore Om470 da 10.7 litri, che ripropone tutti i tratti caratteristici del "fratello

maggiore", ma con un peso di appena 900 kg. In questo caso il range delle potenze varia da 326 a 428 cv, con il 95 per cento della coppia disponibile già a partire dagli 800 giri/min. L'ultima aggiunta sotto l'insegna del Blue Efficiency Power, sigla che contraddistingue i nuovi motori Mercedes-Benz, riguarda il quattro cilindri Om934 e il sei cilindri Om936, rispettivamente un 5.1 e un 7.7 litri di cilindrata destinati ai modelli medio piccoli, con un range di potenze che va da 156 ai 354 cv. Il raggiungimento degli standard Euro 6 anche in questo caso è garantito da un sistema che riprende quello dell'Om471, con l'abbinamento di un filtro antiparticolato chiuso e della tecnologia Blue Tec con catalizzatore Scr.

IVECO / Appena presentato l'Euro 6 sul nuovo Stralis Hi Way

La palma dell'originalità

IL COSTRUTTORE ITALIANO HA SCELTO UNA VIA SOLITARIA, SFRUTTANDO LE COMPETENZE GUADAGNATE SUL CAMPO DALLA PARTE MOTORISTICA DI FIAT POWERTRAIN E L'ESPERIENZA RACCOLTA CON I MARCHI CASE E NEW HOLLAND. LA GRANDE DIFFERENZA RISPETTO A TUTTI GLI ALTRI STA NELLA RINUNCIA ALLA TECNOLOGIA EGR, CIOÈ DEL RICIRCOLO DEI GAS DI SCARICO. VEDIAMO COME.

TORINO - Tra le proposte di motori Euro 6 la palma dell'originalità se la conquista nettamente Iveco, che ha scelto una via solitaria, sfruttando le competenze guadagnate sul campo dalla parte motoristica di Fiat Powertrain e l'esperienza raccolta con i marchi Case e New Holland. La grande differenza rispetto a tutti gli altri è che è completamente assente la parte Egr, cioè del ricircolo dei gas di scarico. Quindi tutto il peso dell'abbattimento degli ossidi di azoto ricade sul catalizzatore Scr. Per questo Fiat PowerTrain ha sviluppato l'High Efficiency Scr, sistema brevettato ed esclusivo, di cui fanno parte Diesel Oxidation Catalyst, filtro antiparticolato diesel passivo, modulo di dosaggio per l'AdBlue, Selective Catalytic Reduction e Clean up Catalyst, con in più una serie di sensori che verificano le emissioni di ossidi di azoto e i possibili eccessi riguardanti l'ammoniaca. Il blocco che ne consegue è sufficiente a intrappolare il 95 per cento

degli ossidi di azoto.

I perché di questa scelta vanno cercati soprattutto nella necessità di contenere il livello dei consumi, evitando ad esempio che il ricircolo dei gas incrementi la produzione di particolato, imponendo al filtro DPF un numero superiore di rigenerazioni. Allo stesso modo evitando la rigenerazione forzata del filtro DPF si evita anche che nel motore ricircolino i gas di scarico, il che ne riduce l'usura e permette di allungare fino a 150mila chilometri gli intervalli di sostituzione dell'olio.

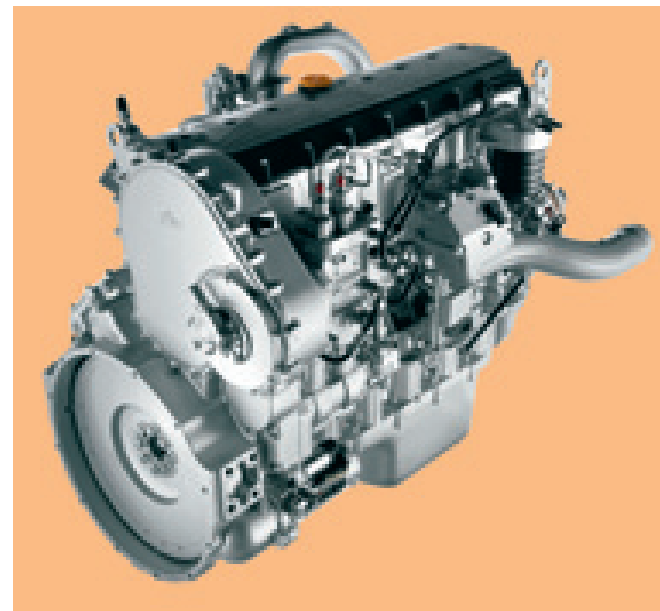
Il risultato relativo ai consumi può dirsi raggiunto, dato che, secondo i dati forniti dal costruttore, gli Stralis con motore Euro 6 consumano quanto le versioni EcoStralis Euro 5, anche tenendo conto del fatto che nel caso del nuovo motore il consumo di AdBlue è leggermente cresciuto, un incremento bilanciato dal contenimento di quello del gasolio.

Ma l'aggiunta dell'High Efficiency Scr non era sufficiente a

garantire il raggiungimento di questi valori, che è dovuto anche alla completa rivisitazione del motore, a partire dall'architettura del basamento e della testa dei cilindri, servita a ottenere una maggior rigidità strutturale, mentre l'aumento della circolazione del refrigerante e una portata nominale superiore sono necessari per sopportare una più alta pressione dei cilindri e degli iniettori. Infatti il sistema d'iniezione, che diventa un Common rail, approda alla terza generazione, con una pressione massima che può arrivare a 2.200 bar. A controllare le funzioni del motore è ora una centralina elettronica, progettata per integrare le modalità di base con quelle del sistema Scr e del filtro antiparticolato. Per quel che riguarda il turbocompressore è stata preferita una soluzione a geometria variabile invece che a doppio stadio, per risparmiare peso e per ottimizzare l'efficienza, tenendo sempre d'occhio i consumi, quindi migliorando i tempi di risposta ai bassi regimi e rendendo il freno motore più pronto alla risposta.

Insieme a Mercedes-Benz e Man, Iveco è al momento uno dei pochi costruttori ad aver lanciato non un motore ma un'intera gamma di propulsori Euro 6. Nel caso del marchio piemontese rispetto al passato è aumentata, di poco, la cilindrata così come è successo anche per la coppia. La proposta parte con il Cursor 9, in quattro livelli di po-

tenza (310, 330, 360 e 400 cv con coppie rispettivamente di 1.300, 1.400, 1.650 e 1.700 Nm), per arrivare al Cursor 11, con potenze di 420 e 460 cv (e coppie di 1.900 e 2.150 Nm) e infine al top di gamma, il Cursor 13 da 500 o 560 cv (con coppie di 2.300 e 2.500 Nm). A questi si aggiungono le versioni Euro 6 del Cursor 8 Natural Power, con potenze e coppia identiche a quelle delle versioni Euro 5.



Gli Stralis con motore Euro 6 consumano quanto le versioni EcoStralis Euro 5, anche tenendo conto che il consumo di AdBlue è leggermente cresciuto. Incremento bilanciato dal contenimento del gasolio consumato.

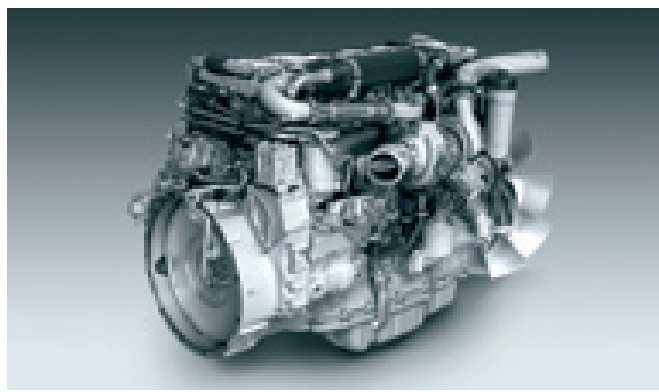
SCANIA / Da più di un anno già sulla strada dell'Euro 6

Soluzione complessa ma di grande resa

LA STRUTTURA DI BASE È RIMASTA IL MOTORE EURO 5, CON L'UTILIZZO DI UN'INIEZIONE AD ALTA PRESSIONE COMMON RAIL, IN QUESTO CASO DENOMINATA SCANIA XPI, E DI UN TURBOCOMPRESSORE A GEOMETRIA VARIABILE, CHE HANNO FATTO SÌ CHE IL PESO DEL SOLO PROPULSORE SIA RIMASTO INVARIATO. I TECNICI DI SÖDERTÄLJE SONO RICORSI ANCHE A UN CATALIZZATORE SCR E UN FILTRO ANTIPARTICOLATO ATTIVO IN AGGIUNTA AL SISTEMA EGR.

SÖDERTÄLJE - La principale differenza, rispetto alla concorrenza, dei motori Scania Euro 6, i primi in assoluto a essere presentati ormai più di un anno fa, è che sono stati sviluppati partendo da un motore Euro 5 che adottava esclusivamente il sistema Egr. A cui ora sono stati aggiunti un catalizzatore Scr e un filtro antiparticolato attivo.

A parte ciò, in buona parte la struttura di base è rimasta la stessa, con l'utilizzo di un'iniezione ad alta pressione Common rail, in questo caso denominata Scania XPI, e di un turbocompressore a geometria variabile, che hanno fatto sì che il peso del solo propulsore sia rimasto invariato, mentre nel complesso vanno aggiunti circa



200 kg per l'impianto Scr e il serbatoio per l'AdBlue.

In un'unità compatta, quindi facile da montare e con un peso contenuto, trovano posto il catalizzatore ossidante, il filtro

antiparticolato, due catalizzatori paralleli Scr e un ulteriore catalizzatore che elimina i residui di ammoniaca. Il dosaggio dell'AdBlue è comandato da un sistema ad azione elettrica che

funziona anche in assenza di aria ed eseguito tramite un miscelatore brevettato dal costruttore svedese. La compattezza del blocco fa sì che tutte le operazioni si svolgano in tempi piuttosto brevi non dando quindi modo all'aria di raffreddarsi. A controllare la temperatura dello scarico e il livello di ossidi di azoto provvedono sonde integrate nella marmitta.

Un fondamentale contributo al funzionamento del sistema è dato dall'iniezione, in grado di arrivare fino a 2.400 bar di pressione, con valori medio di 1.800 bar; le prestazioni ottimali vengono garantite dai tre impulsi d'iniezione per ogni ciclo, forniti dagli iniettori a otto fori. La presenza di una post-iniezione aiuta il funzionamento del sistema Scr, mantenendo una temperatura ottimale e supportando il processo di rigenerazione del filtro antiparticolato. Durante tutto l'arco dell'iniezione vengono costantemente monitorati e bilanciate le azioni di Egr e Scr: circa il 50 per cento delle emissioni di NOx



Il motore Euro 6 del costruttore svedese è per ora riservato ai modelli della classe R per le lunghe distanze.

vengono eliminate direttamente dal sistema Egr, e il 95 per cento di quello che resta dai catalizzatori Scr, mentre il filtro DPF trattiene il 99 per cento del particolato.

La rigenerazione del filtro viene controllata da due sensori, che monitorano il differenziale di pressione. Se quella che si svolge in marcia non è sufficiente e la fuliggine intasa il dispositivo, il conducente viene avvertito e può far partire un nuovo ciclo tramite un semplice pulsante.

La gestione ottimale dell'ingresso dell'aria è dovuta alla ottima integrazione tra il turbo VGT e il sistema Egr, che operano un raffreddamento a una sola fase. L'ingresso dell'aria è controllato da una valvola con sensore di posizione, che evita la circolazione di aria fredda durante gli spostamenti a motore in folle, mantenendo alta la temperatura nel sistema di scarico. L'aggiunta del sistema Scr

ha fatto sì che i valori dell'Egr scendessero di un 5 per cento, scelta obbligata per poter equilibrare le due soluzioni.

In parte la serie R era già stata adattata per ospitare la gamma Euro 6, ad esempio installando una ventola di raffreddamento intelligente, in grado di interagire con la gestione del propulsore, che sui nuovi modelli è la stessa già adottata sugli 8 cilindri a V, in modo da non gravare troppo sui consumi e favorire l'azione del retarder.

A proposito di consumi, secondo le stime del costruttore sono rimasti molto simili a quelli delle versioni Euro 5, anche tenendo conto dell'AdBlue che incide per il 3-4 per cento del totale, cioè meno di quanto faccia attualmente sui motori Scania con sistema Scr.

Per il momento è stato presentato un solo motore con cilindrata di 12.7 litri e due potenze, 440 e 480 cv.

DAF TRUCKS / Sfruttata l'esperienza della capogruppo Paccar per lo sviluppo dell'Euro 6

Via americana in salsa europea

IL NUOVO MOTORE PACCAR, DENOMINATO MX13, RESTA UN SEI CILINDRI, CON LA CILINDRATA PORTATA A 12.9 LITRI, CHE FIN DA SUBITO SARÀ DISPONIBILE IN TRE DIVERSI LIVELLI DI POTENZA (COME DEL RESTO IL PROPULSORE MONTATO ATTUALMENTE SULLA SERIE XF) RISPETTIVAMENTE DI 410, 460 E 510 CV.

EINDHOVEN - Come tutti i costruttori proprietari di un'azienda che produce negli Stati Uniti, anche Daf, che fa parte del gruppo Paccar, attivo oltreoceano con i marchi Kenworth e Peterbilt, per sviluppare la propria versione dell'Euro 6 ha sfruttato l'esperienza maturata oltreoceano con l'Epa 10.

Il sistema di base segue la linea più diffusa, abbinando la soluzione Scr all'Egr, con in

più un filtro antiparticolato attivo. Rispetto al modello americano si è però cercato di contenere le dimensioni generali del motore, sistemando il radiatore Egr in posizione rialzata e quindi potendo avvicinare il turbocompressore a geometria variabile al blocco del motore, in modo da poterlo installare facilmente anche sull'attuale modello di XF 105, senza penalizzare lo spazio in cabina.



Anche in versione Euro 6 il sei cilindri Daf mantiene gli ottimi risultati di consumo della serie ottimizzata ATe.

La combinazione dei tre elementi oltre che per ridurre le emissioni serve anche per raggiungere la temperatura necessaria per dare modo al filtro di rigenerare i particolati intrappolati. Sempre per migliorare la rigenerazione passiva, sono stati incapsulati sia il collettore di scarico che gran parte dei componenti del sistema.

In caso invece che la rigenerazione passiva risulti impossibile, il sei cilindri del costruttore olandese interviene tramite un settimo iniettore, posizionato dietro il turbocompresso-

re e davanti al filtro antiparticolato, che provvede a iniettare carburante nel convertitore catalitico di ossidazione, generando il calore necessario per rigenerare il filtro.

Per il resto il nuovo motore Paccar, denominato MX13, resta un sei cilindri, con la cilindrata portata a 12.9 litri, che fin da subito sarà disponibile in tre diversi livelli di potenza (come del resto il propulsore montato attualmente sulla serie XF) rispettivamente con 410, 460 e 510 cv.

Se la struttura di base è ri-

masta più o meno la stessa, con monoblocco e testata realizzati in ghisa a grafite compatta, molti particolari sono stati rivisti e migliorati, pescando ad esempio dalla versione installata sui modelli ATe. Un buon esempio è dato dai due gruppi pompa del sistema d'iniezione Common rail, integrati nel monoblocco, in modo da poter essere azionati dallo stesso albero a camme che comanda le valvole. Proprio il Common rail può essere considerato un ulteriore punto di forza, che, abbinato a

un nuovo software, dotato di sensori più pronti alla risposta, è in grado di sviluppare una pressione di 2.500 bar, inserendo nel ciclo una fase di pre-iniezione e una di post-iniezione, oppure, in caso di necessità, una combinazione delle due, migliorando la polverizzazione del gasolio e di conseguenza la combustione, il che all'atto pratico significa ridurre, oltre al consumo, che secondo le stime del costruttore dovrebbe attestarsi sui valori, ottimi, dei modelli ATe, le emissioni e la rumorosità.

POTENTE FRENO MOTORE

Per lo stesso motivo è stato preferito un turbocompressore a geometria variabile, che garantisce prestazioni adeguate con qualsiasi regime di giri, impostando con una certa precisione la quantità dei gas di scarico che devono ricircolare nel motore, soprattutto se ai bassi regimi, e incrementando le prestazioni del freno motore MX, che può quindi rilasciare circa il 75 per cento dei suoi 325 kW di potenza già dai 1.500 giri/min.

Interventi meno evidenti ma altrettanto importanti quelli relativi all'adozione di una cinghia trapezoidale multipla, di una ventola montata direttamente sull'albero motore, senza albero del giunto, del filtro del carburante e del separatore d'acqua combinati in una singola unità montata direttamente sul motore, del refrigeratore dell'olio, combinato con il filtro, in acciaio inossidabile, della coppa dell'olio di maggiori dimensioni e realizzata in materiale composito, più leggero, che consente di allungare gli intervalli di manutenzione fino a 150mila km.





MERCEDES-BENZ VANS / Il nuovo compatto fiore all'occhiello dello stand della Stella allo Iaa di Hannover

La carica del Citan

UN VEICOLO COMPATTO NELLE DIMENSIONI, A SCALA URBANA APPUNTO, CHE SI INSERISCE A PIENO TITOLO NELLA MODERNA FILOSOFIA DEL TRASPORTO DEL MARCHIO DI STOCCARDA: PRESTAZIONI E VERSATILITÀ AL TOP ABBINATE A CONSUMI MINIMI E GRANDE REDDITIVITÀ.

Fabio Basilico

STOCCARDA - Novità di punta che caratterizzerà la presenza di Mercedes-Benz Vans al prossimo Iaa di Hannover è senza dubbio il Citan, veicolo commerciale con una mission ben precisa: soddisfare le esigenze di trasporto di chi si muove e lavora in ambito cittadino. Un veicolo compatto nelle dimensioni, a scala urbana appunto, che si inserisce a pieno titolo nella moderna filosofia del trasporto di Mercedes-Benz: prestazioni e versatilità al top abbinata a consumi minimi e grande redditività.

La base di partenza della nuova gamma è rappresentata dal Furgone proposto in tre versioni di lunghezza: 3,94 m (Compact), 4,32 m (Long) e 4,71 m (Extralong). Gli si affianca il versatile Mixto a cinque posti, basato sulla versione Extralong, con un sedile posteriore ripiegabile, una griglia di separazione dal

vano di carico a richiesta e due porte scorrevoli. La terza versione di base è il Kombi, veicolo a cinque posti derivato dalla versione Long, con sedile posteriore ripiegabile e porta scorrevole, a richiesta su entrambi i lati. Nel Furgone, il vano di carico può essere lungo 1,36 m, 1,75 m o 2,13 m mentre la capacità, a seconda della versione, è pari a 2,4, 3,1 o 3,8 metri cubi. In funzione della lunghezza e della versione di peso, il carico utile ammonta a 500, 635 o 800 kg.

Dal punto di vista stilistico, il look tipico del marchio di Stoccarda rende il nuovo Citan inconfondibile. Frontalmente, spicca la Stella cromata nell'incisiva e robusta mascherina del radiatore con tre lamelle forate dall'accento sportivo ma anche i non meno vistosi gruppi ottici e l'affusolato cofano motore dagli spigoli ben definiti. La forma trapezoidale della presa d'aria nel paraurti sottolinea la larghezza e la grintosa immagine del Citan: un elemento stilistico che caratterizza il design delle attuali autovetture

compatte di Mercedes-Benz così come il nuovo Actros. Accentuato in larghezza è anche il design del lunotto, i cui spigoli inferiori smussati riprendono formalmente la

linea dei gruppi ottici posteriori disposti verticalmente. Nelle versioni con porte posteriori a doppio battente la piastra per la targa è applicata sul battente sinistro più largo

delle porte asimmetriche; se invece si opta per il Citan con portellone posteriore, la targa è collocata al centro, al pari di una normale autovettura.

All'interno, la qualità Mercedes-Benz è chiaramente percepibile attraverso piccoli e grandi dettagli. Comfort, funzionalità ed ergonomia sono valori dominanti. Per esempio per i sedili imbottiti, rigidi e confortevoli, la cui forma ergonomica, in partico-

lare nello schienale, assicura un buon sostegno laterale a beneficio del comfort e della sicurezza. Il rivestimento in tessuto, oltre a essere traspirante e piacevole al tatto, è resistente e facile da pulire. La plancia è protesa verso il guidatore. La disposizione, l'aspetto estetico e il funzionamento del posto guida rispettano tutti i consueti standard Mercedes-Benz. Un ampio box portaoggetti, un

VITO E-CELL STUPISCE ANCHE IN CONFIGURAZIONE KOMBI

Sette posti zero emissioni garantite



Il Vito E-CELL Kombi dice "no" agli scarichi inquinanti.

STOCCARDA - La proverbiale versatilità del Vito trova ulteriore conferma nella versione E-CELL Kombi, primo veicolo a sette posti zero emission. Con la sua autonomia di circa 130 km - ottimizzata per l'impiego su brevi tragitti caratterizzati da numerose soste - è adatto in particolare al trasporto passeggeri in aree eco-sensibili come le zone a traffico limitato, i centri storici e le località turistiche. Oltre che per ristoranti e alberghi ubicati all'interno di centri urbani, Vito E-CELL Kombi si dimostra interessante per l'utilizzo in contesti naturali sottoposti a tutela ed è adatto

ai trasporti interni nelle grandi aziende, negli aeroporti e nei porti marittimi.

Basato sul Vito a passo lungo, Vito E-CELL Kombi prevede di serie, oltre al sedile lato guida e passeggero, una panca a due posti al centro e una panca a tre posti nella zona posteriore.

Sotto il cofano motore è ubicato il motore elettrico a magnete permanente da 60 kW e coppia di 280 Nm, l'elettronica di potenza, i convertitori e il caricabatterie di rete con una potenza di 6,6 kW. La trasmissione della coppia motrice avviene sulle ruote anteriori. Le potenti e resistenti batterie di trazione agli ioni di litio sono alloggiato sotto il pianale del vano passeggeri. La tensione nominale è di 360 V, la capacità di 36 kWh.

A beneficio dell'autonomia di 130 km la velocità è regolata elettronicamente sugli 89 km/h. In questo modo, Vito E-CELL Kombi può procedere disinvoltamente sia nel traffico urbano che su occasionali tragitti extraurbani. Il caricamento delle batterie si effettua collegandole alla rete elettrica a 380/400 V, per una durata massima di 5 ore. All'occorrenza, l'operazione potrà in futuro avvenire anche attraverso la rete a 230 V. Per effetto della rigenerazione dell'energia di frenata, le batterie immagazzinano corrente anche durante la marcia.

Come il Furgone, proposto in oltre 15 Paesi europei, anche l'E-CELL Kombi è disponibile nell'ambito di un contratto di noleggio di lunga durata per un periodo di quattro anni o 80mila km. Il noleggio comprende un pacchetto di assistenza che prevede diverse prestazioni, ad esempio la manutenzione, le riparazioni e la sostituzione dei componenti soggetti a usura.

vano tra i sedili anteriori e un pratico ripiano superiore per l'intera larghezza del parabrezza consentono di riporre oggetti ed effetti personali. L'equipaggiamento di serie include anche il volante regolabile in altezza, la chiusura

BASTA DIRE CHE CITAN VANTA UN VOLUME DEL VANO DI CARICO CHE ARRIVA FINO A 3,8 METRI CUBI E UN CARICO UTILE MASSIMO DI 800 KG.

Ampia la gamma motorizzazioni, così come ci ha abituati da tempo Mercedes-Benz per tutti i suoi prodotti. Il potente, silenzioso ed efficiente turbodiesel a iniezione diretta OM 607 da 1.5 litri è disponibile in tre livelli di potenza: 108 CDI da 55 kW/75 cv, 109 CDI da 66 kW/90 cv, 111 CDI da 81 kW/110 cv. In gamma c'è anche il benzina sovralimentato da 1.2 litri del tipo M200.71: il Citan 112 eroga 84 kW/114 cv. Tutti i propulsori sono conformi alla normativa antiemissioni Euro

5. Inoltre, la funzione ECO start/stop fa parte dell'equipaggiamento di serie con il motore a benzina ed è disponibile a richiesta per i motori diesel. L'ECO start/stop è parte integrante del pacchetto BlueEFFICIENCY che com-

prende anche la gestione della batteria e dell'alternatore, e, a seconda della versione, i pneumatici con bassa resistenza al rotolamento che permettono di ridurre ulteriormente i consumi di carburante. In entrambi i livelli di potenza inferiori delle motorizzazioni a gasolio la trasmissione della coppia è affidata a un cambio manuale a 5 marce mentre il livello di potenza più alto e il motore a benzina adottano un cambio manuale a 6 marce. La trazione è anteriore. Si è parlato di redditività e la prova dell'affidabilità del Citan non è data solo dai lunghi intervalli di manutenzione -



Andreas Renschler, responsabile di Daimler Trucks & Buses

fino a 40mila km o, in alternativa, 2 anni - ma anche dai bassi consumi di carburante, ai quali, oltre all'efficiente catena cinematica, contribuisce il servosterzo elettrico di serie. Tra l'altro, l'indicatore di marcia consigliata, sempre di serie, assiste il guidatore nell'adozione di uno stile di guida dai consumi contenuti. I gestori di flotte possono inoltre elevare ulteriormente l'efficienza del nuovo Citan

MERCEDES-BENZ VANS CONTINUA LA STRATEGIA DI ESPANSIONE

Veicoli commerciali dalla mission globale

STOCCARDA - Nel suo intervento alla Iaa Preview di Stoccarda, Andreas Renschler, responsabile di Daimler Trucks & Buses, ha tracciato un quadro anche delle strategie Mercedes-Benz Vans nello strategico settore dei veicoli commerciali.

"Tra gli highlights di Mercedes-Benz Vans - ha detto - c'è il lancio di nuovi modelli, tra cui il nuovo city van Citan, ma anche l'estensione delle capacità produttive in America Latina, la produzione in Cina di Vito, Viano e Sprinter, l'implementazione della collaborazione con GAZ per produrre vans in Russia. Nel 2011, Mercedes-Benz Vans ha consuntivato un totale di 264mila unità vendute, il 18 per cento in più dell'anno precedente. I ricavi sono aumentati del 17 per cento da 7,812 miliardi di euro a 9,179 miliardi. Per il 2012 ci aspettiamo di aumentare ulterio-

mente le vendite e per quanto riguarda gli anni a venire il target di vendita per il 2015 è pari a 400mila unità, che corrisponde a una crescita di oltre il 50 per cento rispetto al 2011".

Gli ha fatto eco Volker Mornhinweg, Direttore di Mercedes-Benz Vans, che ha inoltre fatto sapere che la Casa tedesca intende utilizzare nel prossimo futuro tutte le esistenti potenzialità di crescita nei mercati tradizionali e nel contempo sviluppare in pieno le attività nei mercati a forte crescita come Cina e Russia. "I Vans della Stella - ha spiegato Mornhinweg - continueranno a espandere la loro eccellenza tecnologica grazie all'offerta di prodotti sempre più attraenti e innovativi. Il 2012 si sta rivelando un buon anno per noi. Nel secondo semestre vivremo un altro importante momento grazie al lancio del nuovo Citan".

grazie a un dispositivo di limitazione della velocità impostato direttamente in fabbrica.

Anche il nuovo Citan, al pari di ogni altro veicolo Mercedes-Benz, è dotato di un ampio equipaggiamento di sicurezza. È di serie per tutti i modelli l'Adaptive ESP che tiene conto delle condizioni di carico del veicolo. L'innovativo sistema di controllo della dinamica di marcia ri-

nisce le funzioni del sistema antibloccaggio ABS, del controllo del sovrasterzo e del sottosterzo VDC (Vehicle Dynamic Control) e del sistema di trazione TCS (Traction Control System).

Comprende inoltre la regolazione antiscivolo ASR, la regolazione della coppia motrice e della coppia frenante e altre sottofunzioni. Della dotazione standard fanno parte anche un sistema di as-

sistenza in fase di spunto, le luci diurne, le cinture di sicurezza regolabili in altezza, il pretensionatore e limitatore della forza di ritenuta per guidatore e passeggero anteriore, la segnalazione cintura non allacciata e l'airbag lato guida.

Nel Citan Kombi si aggiungono tra l'altro airbag lato passeggero, sidebag per il torace e windowbag lato guida e passeggero anteriore.

SPRINTER MODEL YEAR 2012 SFOGGIA IMPORTANTI INNOVAZIONI

Il primo commerciale con l'automatico a sette marce



Nuovi contenuti per il Mercedes-Benz Sprinter.

STOCCARDA - Di primato in primato, Mercedes-Benz Sprinter si conferma veicolo commerciale di punta del mercato e fiore all'occhiello dell'offerta di Stoccarda. Una serie di importanti innovazioni in materia di comfort, redditività e sicurezza caratterizza lo Sprinter model year 2012. Innanzitutto, sul mercato c'è il primo veicolo commerciale su scala mondiale offerto con cambio automatico a 7 marce. Inoltre, Sprinter si distingue per i consumi ulteriormente ridotti, grazie all'Effi-

ciency Package BlueEFFICIENCY e a un rapporto al ponte più lungo. Infine, l'ESP di serie dispone di funzioni supplementari e potenziate.

Il nuovo cambio denominato 7G-Tronic viene offerto in tutti i mercati come equipaggiamento a richiesta: è a controllo totalmente elettronico ed è stato adattato agli specifici requisiti dei veicoli commerciali. Principale vantaggio del nuovo cambio a sette rapporti è la combinazione di una grande ampiezza di rapporti con una stretta graduazione delle marce.

Quindi Sprinter è dotato di un rapporto di trasmissione più corto nella prima marcia per uno spunto dinamico, mentre a velocità elevate è in grado di contenere consumi ed emissioni e di marciare silenziosamente a bassi regimi. Allo stesso tempo, per ogni situazione è disponibile la marcia più adatta e i salti tra i singoli rapporti del cambio sono inferiori.

Tutte le motorizzazioni diesel sono dotate di gestione della batteria e il motore e il cambio sono tarati su bassi consumi e minime emissioni. I consumi già vantaggiosi dello Sprinter con cambio manuale si abbassano ulteriormente di circa 0,5 litri/100 km per effetto dell'Efficiency Package BlueEFFICIENCY proposto a richiesta. Parallelamente, si riduce anche il livello delle emissioni di CO2. L'Efficiency Package BlueEFFICIENCY include la funzione ECO start/stop, pneumatici con bassa resistenza al rotolamento, la pompa del servosterzo ECO, la gestione dell'alternatore e una pompa d'alimentazione regolata elettricamente.

Per uno Sprinter con motore diesel CDI a 4 cilindri, cambio manuale, sovrastruttura chiusa e 3,5 t di peso totale a terra, i consumi nel ciclo combinato possono scendere fino a 7,4 litri/100 km. Un ulteriore accorgimento a beneficio della riduzione dei consumi e delle emissioni è costituito da un nuovo e più lungo rapporto al ponte, disponibile in optional per diverse versioni. Il rapporto al ponte i=3,692 è in grado di abbassare di circa il 6 per cento il numero dei giri, consentendo di ottenere un consumo che nel ciclo combinato può scendere fino a 7 litri ogni 100 km e un'analogica efficace riduzione delle emissioni di CO2.

Per quanto riguarda la sicurezza, l'ultimissima generazione del collaudato Adaptive ESP di serie è dotata di funzioni supplementari, tra cui il nuovo Brake Disk Wipe, che in caso di pioggia e fondo stradale bagnato applica ciclicamente una pressione frenante più bassa che consente di eliminare la pellicola d'acqua dal disco del freno assicurando fin dall'inizio il massimo effetto frenante.

L'Electronic Brake Prefill interpreta l'improvviso rilascio dell'acceleratore da parte del guidatore come il primo segnale di un'imminente frenata. Il sistema reagisce in tal caso con una leggera applicazione delle pastiglie sui dischi dei freni: in questo modo la distanza (gioco) fra i due elementi d'attrito viene per così dire annullata qualora il guidatore agisca sul pedale del freno e in caso di frenata il tempo di reazione si accorcia.

ZF / Per i veicoli commerciali sistemi innovativi in linea con le tendenze future

ConAct, la frizione che consuma meno

IL NUOVO SISTEMA PNEUMATICO DI AZIONAMENTO È DISPONIBILE CON LA TRASMISSIONE TRAXON SIN DALLA VERSIONE BASE.

FRIEDRICHSHAFEN - L'innovazione mondiale del Gruppo ZF, la trasmissione automatica per veicoli commerciali TraXon, eccelle con le sue numerose innovazioni tecnologiche e un kit di costruzione modulare. Il sistema completo nonché le singole componenti sono stati sviluppati per la sostenibilità. Così, le frizioni a singolo e doppi dischi gemelli rappresentano il più recente stato dell'arte e sono adeguate ai motori che rispettano l'ultimo standard sui gas di scarico Euro 6 e rispondono alla tendenza di unità diesel con marce di funzionamento inferiori. Oltre a ciò, le frizioni lavorano con bassa usura e facilitano l'operatività del veicolo per quanto riguarda la manutenzione. A ciò contribuisce anche il cilindro a rilascio pneumatico ConAct che è disponibile nella TraXon sin dalla versione base.

Nel caso dei veicoli commerciali, con un cambio automatico come lo ZF TraXon i processi d'impegno e disimpegno vengono eseguiti in modo elettromeccanico o pneumatico e sono indipendenti dal conducente e, quindi, sono molto brevi e precisi. Per il nuovo sistema di trasmissione automatica TraXon, ZF ha rivisto la gamma delle frizioni a disposizione. Il range disponibile di dischi a frizione singola e doppia - per applicazioni ad alta coppia - comprende una vasta gamma di applicazioni fino a 4.000 Newtonmetri di coppia



motrice da trasmettere e, quindi, è ben preparata per le esigenze future. La frizione, consistente del disco frizione con smorzatore torsionale e rivestimento, della piastra di pressione, così come del cilindro di rilascio ConAct, rappresenta un sistema nel sistema. Nel caso dei dischi a singola e doppia frizione per il sistema di trasmissione automatica TraXon, ZF porta alcune innovazioni sul mercato, anche in questo dimostrando la sua valenza pionieristica. In

questo contesto, i nuovi smorzatori torsionali sono utilizzati in modo da soddisfare la tendenza verso coppie motore superiori in combinazione con marce di funzionamento inferiori. Il consumo di combustibile può essere ridotto attraverso la riduzione della marcia operativa in autostrada, ma al tempo stesso il carico di vibrazione all'interfaccia tra motore e trasmissione aumenta. In futuro, ZF utilizzerà i nuovi ammortizzatori torsionali con minore rigidità per le sue frizioni e, in questo modo, l'azienda può compensare la sollecitazione molto più elevata durante il funzionamento con coppie elevate e velocità ridotta. Grazie alla costruzione molto robusta, questo obiettivo potrebbe essere raggiunto senza dover aumentare il numero di molle di torsione nella frizione a disco. Ciò avrebbe portato a un peggioramento di rumore e vibrazioni, caratteristiche della trasmissione completa.

In un sistema di trasmissione automatica per veicoli commerciali, i controlli elettronici assumono il controllo dei processi d'impegno e disimpegno come pure dei cambi marcia. Questi sono poi eseguiti principalmente da attuatori pneumatici. Utilizzando il cilindro pneumatico della frizione ConAct, ZF offre un attuatore particolarmente potente per l'azionamento della frizione. Come risultato della costruzione concentrica e della disposizione dei coassiali rispetto all'albero d'ingresso della trasmissione, riduce il numero di componenti necessari al sistema. Il cilindro a rilascio ConAct presenta notevoli vantaggi anche sul piano della durata di vita e della sensibilità del meccanismo di comando della frizione, rispetto ai sistemi precedentemente utilizzati in cambi automatizzati.

FIAT PROFESSIONAL / Debutta la nuova Panda Van, compatta con vano di carico ai vertici del segmento

Nata per sorprendere ancora

AL LANCIO, LA GAMMA SI COMPONE DI DUE ALLESTIMENTI, POP A 2 POSTI ED EASY A 4 POSTI, ENTRAMBI CON TRAZIONE ANTERIORE E DUE PROPULSORI, IL TURBODIESEL 1.3 16V MULTIJET DA 75 CV E IL BENZINA 1.2 FIRE DA 69 CV.

Guido Prina

TORINO - Fiat Professional punta molto sulla nuova Panda Van, erede del best seller del segmento 1A dei Car Derived Van, cioè i van derivati da vetture. Abbinare prestazioni, maneggevolezza e comfort di tipo automobilistico con capacità e facilità di carico ma anche con affidabilità e bassi costi d'esercizio tipici di un veicolo commerciale può essere solo un buon proposito, ma non appena ci si accorge che la nuova Panda Van, in rapporto a dimensioni esterne da vera compatta, propone un vano di carico ai vertici del segmento, con circa 1 metro cubo di volumetria e oltre 1,2 metri di lunghezza massima interna, allora si capisce che sul nuovo modello è legittimo scommettere. Al lancio, la gamma Panda Van, prodotta nello stabilimento Gianbattista Vico di Pomigliano d'Arco (Na), si compone di due allestimenti, Pop a 2 posti ed Easy a 4 posti, entrambi con trazione anteriore e due propulsori, il turbodiesel 1.3 16V Multijet da 75 cv e il benzina 1.2 Fire da 69 cv. In Italia, il listino prezzi parte dagli 8.850 euro per la Panda Van Pop 1.2 Fire per raggiungere gli 11.700 euro per la Panda Van Easy 1.3 16V Multijet.

Il più compatto veicolo commerciale di Fiat Professional è la risposta ideale per chi trascorre a bordo molte ore o deve effettuare consegne, specie in ambito urbano, come gli addetti ai servizi postali, i manutentori, le società di servizio, gli artigiani. Funzionale, versatile, certo. Ma anche bella da vedere e da vivere. La nuova Panda Van ha infatti un design moderno e distintivo, chiaramente riferito al mondo automobilistico, che però coniuga dinamicità e compattezza con la solidità e la robustezza di un mezzo da lavoro. Le dimensioni esterne contenute - lunghezza di 3,65 metri, altezza di 1,55 m, larghezza di 1,64 m e passo di 2,3 m - consentono alla Panda Van di affrontare con disinvoltura qualunque centro cittadino, grazie anche a un diametro di sterzata tra marciapiedi di appena 9,3 metri.

I paraurti anteriori e posteriori di serie nero gofrato per la versione 2 posti (a richiesta in tinta carrozzeria) rendono la Panda Van ancora più simile a un piccolo veicolo commerciale. E i vetri posteriori oscurati (di serie per la versione 2 posti) garantiscono maggiore privacy e sicurezza alla merce trasportata nel vano di carico. Allo stesso modo, tra gli optional disponibili, il "rullo copri vano di carico" - disponibile a partire dal prossimo mese - provvede a nascondere completamente la merce. Completano l'offerta un'ampia gamma di colori di carrozzeria: 9 tinte esterne e una lista di colori extra-serie in linea con le esigenze proprie delle grandi flotte. Anche gli interni sono of-

ferti in 2 varianti abbinati a 2 tessuti diversi di sedile. Va anche segnalato che debutta sul modello il nuovo logo "Van" creato dal Centro Stile Fiat. Dal logo emerge la forza del design come concetto di fare "le cose utili anche belle": un valore che caratterizza tutta la gamma Fiat Professional.

L'abitacolo conserva tutte le peculiarità della Panda vettura offrendo quella gradevole praticità tanto utile anche a chi usa l'abitacolo come "ufficio viaggiante". Inoltre, il cliente Panda Van beneficia delle grande attenzione data all'ergonomia, al comfort acustico, climatico e vibrazionale così come a tutti i contenuti offerti a richiesta, compreso il moderno sistema audio-telematico che comprende autoradio con lettore Cd/MP3 e Kit vivavoce Bluetooth (Blue&me). La nuova generazione di Panda Van si fa apprezzare per le ampie superfici vetrate che garantiscono una provvidenziale visibilità globale. I sedili, comodi e avvolgenti, sono dotati di numerose regolazioni che consentono a chiunque di trovare la posizione di guida più agevole e corretta, a cui contribuisce anche la regolazione del volante in altezza e profondità e quella degli appoggiatesta anteriori "attivi" che riducono il colpo di frusta in caso d'urto. I numerosi vani portaoggetti permettono di riporre effetti personali e documenti di lavoro. All'interno della nuova plancia è stato ricavato un pratico e intelligente "tascone" che si aggiunge al classico cassetto chiuso nella parte bassa. La particolare forma del freno di stazionamento, grazie al suo ridotto ingombro longitudinale, permette di sfruttare meglio lo spazio davanti e dietro la leva, oltre a rendere fruibile la superficie direttamente sotto di essa.

Efficienza e produttività sono due pilastri della filosofia della nuova Panda Van. Per il cliente si traducono in costi di gestione



(consumi di carburante, intervalli di manutenzione e costi di riparazione) particolarmente contenuti, associati a buone doti di ripresa ed elasticità a bassi regimi anche a veicolo carico. Il merito è dei due propulsori Euro 5 disponibili: il benzina 1.2 da 51 kW/69 cv a 5.500 giri/min e il turbodiesel 1.3 16V Multijet da 55 kW/75 cv a 4.000 giri/min, il più piccolo e avanzato tra i diesel a iniezione diretta Common Rail di seconda generazione che fa registrare una significativa riduzione dei consumi (3,9 litri/100 km nel ciclo combinato contro i 4,2 litri/100 km della generazione precedente) e, conseguentemente, delle emissioni; il valore di CO2 è di soli 104 g/km contro i 109 g/km del modello precedente. Abbinato a un cambio manuale a 5 marce, il turbodiesel eroga una coppia massima di 190 Nm a 1.500 giri/min; la velocità massima è di 168 km/h.

Compatto e tecnologicamente sofisticato il 1.3 16V Multijet è un motore con una forte vocazione ecologica grazie anche alle innovative soluzioni di trattamento dei gas di scarico, la trappola per il particolato DPF ravvicinata (Close Coupled Diesel Particulate Filter) e il sistema EGR (Exhaust Gas Recircula-

tion) integrato che migliora il controllo della temperatura e il flusso dei gas garantendo al contempo minori emissioni e riduzione dei consumi. Inoltre, il 1.3 della nuova Panda Van offre di serie il dispositivo Start&Stop

che gestisce lo spegnimento temporaneo del motore e il suo successivo riavvio in modo da ridurre il consumo di carburante e le emissioni di anidride carbonica. Al suo fianco troviamo il 1.2 EVO II da 69 cv, l'ultima evoluzione della famiglia FIRE che vanta oltre 10 milioni di unità prodotte. Il propulsore è stato sviluppato con particolare attenzione alle prestazioni e ai consumi come dimostrano la potenza di 69 cv e la coppia massima di 102 Nm a 3.000 giri/min. Abbinato a un cambio meccanico a cinque marce, il benzina risulta brillante (la velocità massima è di 164 km/h) ma al tempo stesso parsimonioso: nel ciclo combinato registra con-

sumi di 5,2 litri/100km con soli 120 g/km di CO2 emessa.

Nei prossimi mesi la gamma Panda Van sarà ampliata dall'introduzione delle versioni 4x4 con motori 0.9 TwinAir Turbo da 85 cv e 1.3 Multijet 16V da

IN ITALIA, IL LISTINO PREZZI PARTE DAGLI 8.850 EURO DELLA PANDA VAN POP 1.2 FIRE PER RAGGIUNGERE GLI 11.700 EURO DELLA PANDA VAN EASY 1.3 16V MULTIJET.

75 cv nonché dei propulsori 0.9 TwinAir Turbo Natural Power da 80 cv benzina/metano e 1.2 EasyPower da 69 cv benzina/GPL. In particolare, la trasmissione integrale a inserimento automatico consentirà alla Panda Van di soddisfare le esigenze di quegli utenti, come le flotte, che devono garantire servizi di trasporto e mobilità in ogni condizione. Inoltre, a conferma della costante attenzione di Fiat Professional verso

una mobilità urbana sostenibile, le motorizzazioni bi-fuel di Panda Van superano i compromessi tipici di queste versioni grazie alla soluzione "easy floor" che consente di conservare la stessa capacità di carico del

veicolo d'origine: 1.000 litri di volumetria.

La nuova Panda Van può contare su uno schema delle sospensioni robuste e affidabili: McPherson all'anteriore, ponte torcente al posteriore. Garantiscono comportamento dinamico e grande tenuta di strada. Il particolare tuning specifico per la versione Van, con carichi ammessi fino a 855 kg sull'asse anteriore e fino a 780 kg su quello posteriore, permette di avere una portata, conducente compreso, ai vertici della categoria: fino a 500 kg.

È all'altezza del veicolo anche la sicurezza, per la quale la nuova generazione Panda Van si pone ai vertici della sua categoria. Ricca è la dotazione di serie che, oltre a un impianto frenante di validissime prestazioni con sistema ABS completo di BAS (Brake Assist System), include di serie 4 airbag anteriori e laterali e cinture di sicurezza anteriori con pretensionatore e limitatore di carico. In più, a seconda dei mercati e delle versioni, è disponibile di serie o a richiesta l'ESC completo del sistema Hill-Holder che assiste il guidatore nelle partenze in salita mantenendo bloccato il freno per circa 2 secondi agevolando così la ripartenza.

IL PIANALE "EASY FLOOR" ELIMINA IL DISLIVELLO TRA VANO DI CARICO E FILO DEL PORTELLONE POSTERIORE

Piccola fuori, grande dentro per tutte le esigenze di trasporto



L'ampio spazio sotto il pianale della Panda Van.

TORINO - Compatta nelle dimensioni esterne ma con un vano di carico spazioso e razionale. Nuova Panda Van ha fatto centro, dimostrandosi all'altezza delle moderne sfide del trasporto professionale. La volumetria di circa 1 metro cubo (per la versione a 2 posti) è un dato che non lascia indifferenti, così

come attira le attenzioni la lunghezza massima interna che può superare gli 1,2 metri. Il vano di carico si contraddistingue per l'adozione di un innovativo pianale "easy floor" che elimina il dislivello tra vano di carico e filo del portellone posteriore facilitando così le operazioni di carico alla stregua di un "vero" veicolo commerciale. Con la nuova Panda Van, Fiat Professional supera dunque i limiti intrinseci dei piccoli veicoli commerciali "Car Derived" introducendo per la prima volta una soluzione innovativa.

Nel contempo, easy floor assicura un ampio spazio sotto il pianale in modo da custodire gli oggetti di valore sottraendoli da occhi indiscreti. È possibile accedere agli spazi sottostanti sollevando comodamente il pianale che a sua volta può essere mantenuto in posizione di apertura mediante un aggancio alla paratia. Ulteriore novità del vano di carico di Panda Van è il pavimento realizzato con materiale plastico alveolare che garantisce migliori prestazioni in termini di resistenza, durata e assorbimento acustico, oltre ad assicurare un peso minore e maggiore rispet-

to ambientale. Sulla precedente Panda Van era impiegato il legno multistrato. Sempre in confronto al modello precedente, sulla nuova Panda Van è stata migliorata sia l'accessibilità dal portellone posteriore - è stata per esempio ridotta la capelliera presente sulla versione vettura - sia la protezione delle fiancate interne del vano di carico grazie all'adozione di un rivestimento in materiale agugliato.

Per illuminare il vano è offerta di serie una plafoniera, posta sul padiglione; a richiesta è possibile disporre di un'ulteriore plafoniera laterale asportabile che può essere utilizzata come torcia e che si ricarica quando è collegata al suo supporto fisso. A qualificare ulteriormente il carattere di veicolo commerciale di Panda Van, una robusta paratia protegge conducente e passeggeri dalle possibili intrusioni del carico in cabina. In particolare, sono disponibili due diversi tipi di paratia di separazione, una specifica per la versione 2 posti e l'altra specifica per la versione 4 posti, unitamente a quattro robusti anelli per il trattenimento della merce.

QUANDO CAPITA IL COLPO DI BUSINESS
BISOGNA ESSERE PRONTI A FARGLI SPAZIO.



**SCOPRI NUOVO DOBLÒ CARGO XL:
IL FURGONE DEI RECORD, DA OGGI ANCORA PIÙ GRANDE.**

Se cerchi un veicolo che faccia spazio alle più grosse occasioni del tuo business, Fiat Professional ha creato per te Nuovo Doblò Cargo XL: un veicolo che unisce per la prima volta la praticità di Doblò Cargo alle caratteristiche di un veicolo di categoria superiore.

- Vano di carico lungo 3,4 m*, largo 1,71 m e alto 1,55 m
- Porta posteriore del vano di carico alta 1,45 m

- Fino a 1 tonnellata e 5,4 m³ di capacità di carico*
- Fino a 1.200 kg di carico su assale anteriore



PARLIAMO CON I FATTI.

*Con paratia girevole

TRANSIT CUSTOM INAUGURA IL RINNOVO DEI VEICOLI DA LAVORO FORD ENTRO IL 2014

Il capostipite con una lunga tradizione alle spalle



Tanta praticità con **Transit Custom**.

ROMA - Il nuovo Ford Transit Custom ha debuttato in grande stile poche settimane fa al Salone di Birmingham, kermesse in terra inglese dedicata ai veicoli commerciali. Il modello, che apre una ge-

nerazione completamente nuova di commerciali da una tonnellata, permette nel contempo al marchio dell'ovale bianco-azzurro di compiere un decisivo passo in avanti nel rinnovo dell'intera gamma dei suoi veicoli da lavoro entro il 2014. Un impegno importante, sia finanziariamente che dal punto di vista ingegneristico-industriale, che Ford persegue con tenacia e determinazione.

Stile, appeal e funzionalità sono gli assi nella manica del Transit Custom, che intende agire da protagonista sul mercato offrendo il meglio di sé ai clienti professionisti. Sfoggiando un nuovo e dinamico design, interni paragonabili a quelli di un'automobile e una dinamica di guida di alto livello, Transit Custom si rivolge a un pubblico più vasto nel suo segmento di riferimento, destando l'interesse di categorie diverse come professionisti, commercianti e piccole imprese. Il nuovo modello non ha naturalmente perso per strada le caratteristiche leggendarie di robustezza e valore che da sempre contraddistinguono la famiglia

Transit, da decenni punto di riferimento della presenza Ford nel comparto dei veicoli commerciali. Transit Custom le ha abbinato a una capacità di carico leader nel segmento, a una durata eccezionale, a bassi costi di gestione e a livelli di risparmio carburante che primeggiano nei confronti della concorrenza. "Il Transit Custom - ha spiegato Jesus Alonso, Direttore Veicoli Commerciali Marketing, Vendite e Assistenza di Ford Europa - rappresenta una concezione del tutto nuova nella gamma di veicoli Ford da una tonnellata. È un furgone elegante e moderno che i clienti esibiscono con orgoglio sul vialetto di casa, senza per questo rinunciare alle funzionalità di lavoro che si aspettano da un Transit. Il lancio della nuova linea segna l'inizio di un percorso destinato a portare molto lontano la gamma globale di veicoli commerciali Ford. Nei prossimi mesi, sveleremo altri nuovi modelli e posso quindi affermare che il 2012 sarà un anno ricco di emozioni per la nostra divisione dedicata ai veicoli commerciali".

FORD / Test estremi per le porte del nuovo Transit Custom

Resisting doors

GLI INGEGNERI FORD HANNO REGISTRATO E ANALIZZATO IL COMPORTAMENTO DELLE PORTE NELLE PIÙ OSTILI CONDIZIONI DI UTILIZZO REALE PER ASSICURARNE LA MASSIMA RESISTENZA NEL TEMPO.

Giancarlo Toscano

ROMA - Non ci devono essere dubbi sulla qualità del nuovo Ford Transit Custom, la cui produzione inizierà nel corso di quest'anno presso l'impianto di Kocaeli, in Turchia. Piccoli e grandi dettagli vengono passati al setaccio dai tecnici Ford in vista della commercializzazione del nuovo strategico veicolo da lavoro dell'ovale bianco-azzurro. Anche le porte, che sono state sottoposte da Ford Europa a severissimi test per verificarne l'affidabilità.

Le porte sono state sottoposte alle più forti sollecitazioni che potrebbero capitare durante l'utilizzo del veicolo,

nel corso di oltre 550mila durissimi cicli di apertura e chiusura. Le porte anteriori sono state testate con forza 250mila volte, quelle posteriori scorrevoli e il portello di carico posteriore per 150mila volte.

I test, condotti senza interruzioni per diversi mesi, si sono svolti in speciali strutture per la simulazione di condizioni termiche, con temperature che oscillavano da -40 a +82 gradi e fino all'85 per cento di umidità.

La speciale struttura automatizzata, dove gli ingegneri Ford hanno registrato e analizzato il comportamento delle porte nelle più ostili condizioni di utilizzo reale

per assicurarne la massima resistenza nel tempo, si trova presso il centro di sviluppo Ford a Merkenich, in Germania.

"Si tratta di una moderna sala tecnologica, con temperature che vanno dal freddo

Le 250mila volte in cui si è ripetuto il test delle porte anteriori rappresentano circa il triplo rispetto a test simili riservati alle vetture.

Il numero maggiore di cicli di prova dipende dalla maggiore frequenza d'utiliz-



Le prove di resistenza delle porte del **Ford Transit Custom** sono state prodotte senza interruzioni per diversi mesi all'interno di speciali strutture per la simulazione di condizioni termiche estreme.

artico al caldo del deserto, con l'umidità tropicale. In questo ambiente abbiamo sottoposto le porte a più di mezzo milione di cicli di apertura-chiusura", ha confermato soddisfatto Barry Gale, ingegnere capo veicoli commerciali di Ford Europa.

Il nuovo Transit Custom è un veicolo commerciale da una tonnellata completamente nuovo.

Ha debuttato quest'anno al Salone dei Veicoli Commerciali di Birmingham e sarà in vendita in Europa e altri mercati nel corso di quest'anno. Il test delle porte è solo una delle rigorose procedure di verifica che Ford ha effettuato per assicurarsi che il nuovo veicolo fosse all'altezza della leggendaria reputazione del Transit in termini di affidabilità e durata nel tempo.

zo delle porte di un veicolo commerciale, e in generale al trattamento, meno delicato, riservato ai veicoli commerciali dagli utilizzatori.

OLTRE 550MILA I DURISSIMI CICLI DI APERTURA E CHIUSURA A CUI SONO STATE SOTTOPOSTE LE PORTE ANTERIORI, QUELLE POSTERIORI SCORREVOLI E IL PORTELLO DI CARICO POSTERIORE.

Tra i dati presi in esame ci sono la velocità e la forza applicata per chiudere la porta, dai movimenti più naturali a quelli più violenti. Il test è in grado di replicare la velocità con cui il 90 per cento dei clienti riesce a chiudere le porte.

Il controllo costante degli ingegneri assicura ai test la massima precisione e impedisce al minimo segno di irregolarità, danno o debolezza, di passare inosservato.

"Dopo che i nostri van sono passati per questo trattamento - ha dichiarato Gale - possono affrontare qualsiasi sfida in ogni condizione di utilizzo".

RENAULT

DUE KANGOO Z.E. NELLA FLOTTA ARGENTA

Roma - La strategia elettrica di Renault muove nuovi passi in avanti. A distanza di un anno dalla sigla della collaborazione con il Gruppo Argenta, big player nazionale nel settore della distribuzione automatica e semiautomatica, nell'ambito del progetto E-Moving, sviluppato da Renault per dare impulso alla mobilità a zero emissioni, Argenta prosegue la partnership con la Casa automobilistica francese verso una mobilità sempre più green. Il



Gruppo, che conta una flotta aziendale di circa 1.000 veicoli, rinnova così il proprio impegno ambientale avvalendosi di una soluzione 100 per cento elettrica. Due nuovi Renault Kangoo Z.E. saranno utilizzati da Argenta nelle città di Milano e Roma per un servizio di rifornimento dei distributori automatici nel pieno rispetto dell'ambiente, con zero emissioni di CO2 nell'utilizzo. La soluzione ideale per due città a elevato tasso di traffico. Kangoo Z.E., che detiene il titolo di "Van of the Year 2012", ha una capacità di carico di 650 kg e si distingue per una praticità e una funzionalità che lo rendono un veicolo ideale per il trasporto merci in ambito urbano. Il "zero emission" della Losanga è dotato di una motorizzazione elettrica da 44 kW che eroga una coppia di 226 Nm. L'autonomia media è di 170 km, quindi perfettamente compatibile con le esigenze degli operatori professionali che operano quotidianamente all'interno delle sempre più congestionate città moderne. Fondata nel 1968, Argenta è stata tra i primi operatori nel mercato italiano del vending, il termine tecnico con cui si indica la distribuzione automatica, cioè tutta l'attività di vendita e somministrazione di prodotti alimentari e non per mezzo di un distributore automatico. L'azienda, guidata da aprile 2012 dal Direttore generale Stefano Fanti, è stata acquisita nel 2008 da Motion Equity Partners - società europea indipendente di private equity specializzata in operazioni di medie dimensioni nei settori business services, healthcare, industrial e consumer - e ha registrato un fatturato di oltre 200 milioni di euro. Presente con 22 sedi operative sul territorio nazionale, conta circa 1.500 addetti.



Il nuovo **Transit Custom** è un veicolo commerciale da una tonnellata. Ha debuttato quest'anno al Salone dei Veicoli Commerciali di Birmingham e sarà in vendita in Europa e altri mercati nel corso del 2012.

XENON



da € 11.900*

XENON 2.2 turbodiesel common rail euro5, 110 kW (150 CV), 2WD e 4WD. Cabina Singola (2 posti) o Cabina Doppia (5 posti). Anche in versione autotelaio Cabina Singola passo lungo 4x2, ideale per allestimenti speciali con cassoni fissi, ribaltabili o centinati.

DI SERIE: ABS e EBD, doppio airbag, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con telecomando, retrovisori esterni termici regolabili elettricamente con frecce incorporate, protezione cabina, servosterzo + servofreno, fendinebbia anteriori e posteriori, livello fari regolabile elettricamente.



www.tatamotors.it

Xenon è soggetto alle normative italiane autocarro (omologazione NI)

TATA
Ti guida il buonsenso



*Prezzo promozionale Cabina Singola 4x2, IVA, messa in strada e ipt esclusi. Scadenza 30.09.2012. Tutte le informazioni presso le concessionarie che aderiscono all'iniziativa - 3 anni di Garanzia + Servizi Europ Assistance 24 ore su 24 inclusi - Servizi Finanziari TATA CREDIT - Immagine veicolo dimostrativa.

RENAULT

AL VIA
LA FLEET
DIVISION

ROMA - Renault Italia promuove una nuova organizzazione nell'ambito della strategia di sviluppo del business aziendale. Insieme a RCI Banque Italia ha dato vita a una struttura organizzativa comune denominata Renault Fleet Division che, sulla base dell'esempio di RPE (Renault Parc Entreprise) in Francia, determina sinergie tra la Direzione Vendite Flotte di Renault Italia e la Direzione Commerciale Aziende di RCI Banque Italia. Renault Fleet Division punta a migliorare la gestione del business alle aziende su automobili e veicoli commerciali, mediante l'ottimizzazione dei servizi al cliente azienda, l'attenzione ad alcune categorie di clienti (artigiani, commercianti) e l'accresciuta professionalità della rete nei confronti del mercato professionale. Fra le principali novità, la creazione di una forza commerciale dedicata al business aziende attraverso l'introduzione della figura del Fleet Manager (interlocutore unico per la Rete dei concessionari Renault sia per i veicoli che per le offerte finanziarie/Leasing di RCI Banque) e la nascita di un'entità Marketing Aziende dedicata allo sviluppo di soluzioni e prodotti finanziari e di servizi specifici e innovativi. Renault Fleet Division è guidata dal Direttore Aniello Colicino e dal Direttore Aggiunto Aduino Quadrelli, che rimangono membri dei rispettivi Comitati di Direzione (Renault e RCI Banque). Aniello Colicino entra in Renault Italia nel 1988 presso la Direzione Commerciale di Zona di Torino all'interno della quale ricopre tutti i ruoli di Field (Ispettore Tecnico, Ispettore Commerciale, Zone Manager) fino alla nomina nel 1992 a Business Consultant per tutta la Direzione di Zona. Nel 1994 ricopre l'incarico di Capo Organizzazione Rete all'interno della Direzione Vendite per occuparsi del Piano di Ristrutturazione della Rete di Concessionari Renault e dal 1996 viene nominato Direttore Generale della filiale di Firenze. Nel 1999 ritorna a Roma e assume l'incarico di Direttore Strategie Rete di Renault Italia e la Responsabilità dell'implementazione del progetto Hub Strategy (Reti Distributive in comune Renault e Nissan). Nel 2002 assume l'incarico di Direttore di Area Nord-Est, ruolo che ricopre fino a marzo 2006 quando viene nominato Direttore Vendite Flotte e membro del Comitato di Direzione di Renault Italia. Aduino Quadrelli entra in RCI Banque Italia nel 2001 come Zone Manager Nissan Finanziaria nell'Area Nord-Ovest; nel 2003 ricopre il ruolo di Responsabile Marketing Aziende e in seguito lavora presso la Direzione Vendite Flotte di Renault Italia come Fleet Marketing Manager. Successivamente assume il ruolo di Brand Manager Renault Privati & Aziende nella Direzione Marketing RCI Banque. Nel 2010, in aggiunta al ruolo di Brand Manager, è nominato Direttore di Programma Renault - Nissan Business Lease ed E-Move Project Leader nell'ambito dello sviluppo del progetto Veicoli Elettrici in Italia. Dal 1° luglio 2011 è Direttore Commerciale Aziende e membro del Comitato di Direzione di RCI Banque Italia.

VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI / Disponibile il sistema di parcheggio automatico

Park Assist per il Caddy



INSIEME ALLA TRAZIONE INTEGRALE E AL CAMBIO AUTOMATICO DSG, L'INNOVATIVO DISPOSITIVO È UN'ULTERIORE TECNOLOGIA CHE NEL SEGMENTO È OFFERTA SOLTANTO DAL VOLKSWAGEN CADDY.

Nils Ricky

VERONA - C'è sempre una prima volta. E nel mondo automotive, caratterizzato da una continua rincorsa alle novità tecnologiche, la regola trova piena conferma. Volkswagen Caddy, versatile van compatto, adotta per la prima volta il Park Assist, il sistema di parcheggio automatico unico per questa categoria di veicoli, ideali per le consegne in ambito urbano. Proprio grazie alla disponibilità del Park Assist, che consente appunto il parcheggio automatico, Caddy e Caddy Maxi saranno ancora più attrezzati per affrontare al meglio le difficoltà del traffico urbano e rendere la vita dei loro utilizzatori professionali ancora più facile e confortevole. Insieme alla trazione integrale e al cambio automatico DSG, l'innovativo dispositivo è un'ulteriore tecnologia che nel segmento è offerta soltanto dal Caddy.

LA PIÙ RECENTE GENERAZIONE

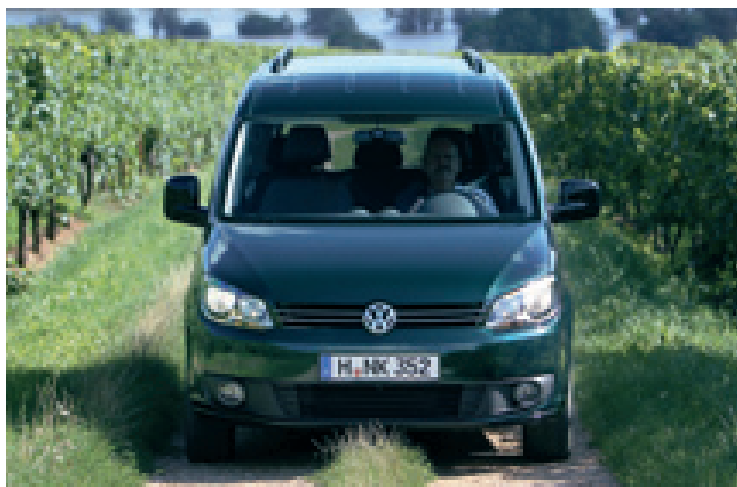
Quella disponibile per il commerciale Volkswagen è la più recente generazione del sistema Park Assist. Oltre al parcheggio parallelo ai lati della carreggiata, parcheggia in modo assistito anche negli spazi "a pettine", in posizione trasversale rispetto alla carreggiata: una funzione particolarmente pratica per i servizi di consegna e particolarmente utile se si considera l'elevata diffusione di questa tipologia di parcheggio nelle città. Il sistema si attiva premendo un apposito comando nella consolle centrale. Procedendo a una velocità non superiore a 40 km/h, me-

dante gli indicatori di direzione, il guidatore sceglie il lato della carreggiata sul quale desidera parcheggiare. Quando i sensori a ultrasuoni del Park Assist rilevano uno spazio di parcheggio di dimensioni sufficienti, un messaggio nella stru-



IL CADDY A TRAZIONE INTEGRALE AMPLIA LE POSSIBILITÀ D'IMPIEGO

4Motion per muoversi ovunque



Il Caddy 4Motion in azione su uno sterrato.

VERONA - Pensato per quei clienti, professionisti e privati, che utilizzano il loro mezzo soprattutto in zone montane oppure in condizioni climatiche e ambientali difficili o sono abituati a guidare su strade accidentate o amano le attività outdoor nel tempo libero e necessitano di un veicolo con ottime doti di trazione, il Caddy a trazione integrale è una risorsa in più che amplia le possibilità di utilizzo del commerciale di Wolfsburg. Il 6 per cento dei Caddy prodotti è a trazione integrale. I loro mercati più importanti, oltre alla Germania, sono Scandinavia, Austria, Francia, Italia e Spagna.

Sia il Caddy 4Motion che il fratello Caddy Maxi 4Motion (con passo lungo) sono equipaggiati con il 2 litri turbodiesel quattro cilindri da 110 cv. La coppia massima è di 280 Nm. La trasmissione è affidata a un cambio a 6 rapporti che garantisce grande fluidità d'innesto anche su terreni accidentati. Se si sceglie invece l'abbinamento trazione integrale e cambio a doppia frizione DSG, il motore

mentazione avvisa che si può iniziare il parcheggio assistito. Una volta inserita la retromarcia, il driver dovrà soltanto accelerare o frenare: sarà infatti il Caddy a manovrare lo sterzo, mentre segnali acustici e informazioni visive sul display multifunzione aiuteranno a valutare le distanze con le altre auto.

STRUMENTO DI SUPPORTO

Durante il parcheggio, la velocità massima consentita è di 7 km/h. Il sistema è in grado di frenare il veicolo in caso di urti imminenti e comunque la responsabilità del controllo della vettura è sempre del guidatore, in quanto la funzione di frenata del sistema Park Assist va intesa solo come uno strumento di supporto. Le manovre sono ulteriormente agevolate dal sistema OPS di parcheggio ottico a 360°, una chicca tecnologica che consiste nella visualizzazione grafica della vettura dall'alto sul display a colori dei più evoluti sistemi radio e di radionavigazione disponibili. Grazie alle indicazioni grafiche (prima di colore giallo e poi rosso) che appaiono man mano che ci si avvicina a un oggetto, accompagnate da avvisi acustici, il conducente può facilmente valutare la distanza del Caddy rispetto agli ostacoli presenti nella zona davanti e dietro il veicolo. Il Park Assist è proposto su Caddy Van, Kombi o per trasporto passeggeri, con passo corto o lungo, al prezzo di 820 euro (Iva inclusa) e comprende i sensori di parcheggio Park Pilot anteriori e posteriori.

montato è un turbodiesel a quattro valvole, 2 litri, con 140 cv di potenza massima.

Un propulsore che vanta 320 Nm di coppia massima, disponibili già in un regime compreso tra 1.750 e 2.500 giri. La versione a trazione integrale è ugualmente dotata di serie del sistema di assistenza nelle partenze in salita e del programma di controllo elettronico della stabilizzazione ESP. Rispetto alle versioni a trazione anteriore, il Caddy 4Motion è stato modificato in svariati punti e dotato di nuovi elementi tecnologici. Oltre alla frizione Haldex a gestione elettronica, è dotato di un albero di trasmissione in due parti, di un impianto di scarico adattato al differenziale sull'asse posteriore e all'albero di trasmissione stesso, e di un serbatoio carburante di nuova concezione. Sono inoltre stati introdotti dei rinforzi della carrozzeria. La ripartizione della forza motrice tra l'asse anteriore e quello posteriore avviene attraverso la cosiddetta frizione Haldex, una frizione funzionante in bagno d'olio a comando elettroidraulico direttamente flangiata sul differenziale posteriore. Attraverso una pompa elettrica si alimenta d'olio un accumulatore dove la pressione di esercizio raggiunge 30 bar.

Una centralina calcola la coppia di trazione ideale per l'asse posteriore regolando tramite un'apposita valvola la pressione dell'olio da trasmettere al pistone della frizione. Durante questa fase, la pressione sulle lamelle della frizione aumenta proporzionalmente alla coppia desiderata per l'asse posteriore: il livello della pressione esercitata consente così di variare in modo continuo la coppia trasmissibile. Rispetto alle trazioni integrali 4Motion delle generazioni precedenti, il sistema funziona indipendentemente dallo slittamento delle ruote, poiché la pressione d'esercizio è sempre disponibile. In casi estremi, è possibile trasferire fino al 100 per cento della coppia di trazione sull'asse posteriore. Mentre l'asse anteriore è identico a quello del Caddy a trazione anteriore, l'asse posteriore è stato completamente modificato per le esigenze della trazione integrale. Volkswagen Veicoli Commerciali ha scelto un asse rigido che si distingue per estrema robustezza.

CITROËN HA LE MIGLIORI
CONCESSIONARIE D'ITALIA.
SE NON CI CREDETE
VENITE A VEDERE.



CITROËN NEMO



CITROËN BERLINGO



CITROËN JUMPY



CITROËN JUMPER

CITROËN preferisce **TOTAL**

Le foto sono inserite a titolo informativo. Trofeo "Rete dell'anno 2011" - Fonte: TNS - Elaborazione InterAutoNews.

CITROËN SI AGGIUDICA PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO
IL PREMIO INTERAUTONEWS COME MIGLIORI CONCESSIONARIE D'ITALIA.
MIGLIORI CONCESSIONARIE, MIGLIORI ANCHE I PREZZI.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



DOPO AVER PRODOTTO DAGLI ANNI CINQUANTA 8,5 MILIONI FRA TRANSPORTER, CARAVELLE, MULTIVAN E CALIFORNIA E UN MILIONE DI LT, TARO E CAMION MAN-G, LO STORICO IMPIANTO UBICATO NEL CUORE DELL'EUROPA "RINGIOVANITO" PER SFORNARE 40MILA AMAROK L'ANNO DESTINATI A EUROPA E AFRICA.

Marco Chinicò

HANNOVER - Nell'era della globalizzazione non è un mistero che alcuni mercati, gran parte dei quali emergenti sul panorama dell'economia mondiale, si distinguono per una manodopera a un costo molto più basso di quello europeo. Vuoi per le minori difese sul piano professionale, vuoi per le diverse condizioni economiche e politiche, vuoi anche per le minori verifiche sul processo di qualità, far produrre nei Paesi dell'Europa dell'Est o in Sud America costa meno che in Europa occidentale. Anche il settore del trasporto negli anni Duemila si è caratterizzato per la "corsa" dei costruttori verso insediamenti nei Paesi dalla manodopera meno costosa, che però, per garantire i medesimi standard di qualità, necessita di formazione e costante verifica dei processi produttivi.

MAGGIORI GARANZIE

Tra i costruttori c'è però chi va in controtendenza e punta sulla qualità "Made in Europe", che inevitabilmente, oltre al risparmio su tempi e costi di consegna, offre maggiori garanzie al cliente finale: la consapevolezza di mettersi alla guida di un veicolo ideato, progettato, disegnato, prodotto e assemblato in Europa dà al trasportatore la massima sicurezza. "Sono europeo, guido europeo" è il pensiero sul quale puntano in casa Volkswagen Veicoli Commerciali, che presto garantirà l'etichetta "Made in Germany" al contingente dei pick up Amarok destinati al mercato europeo (ivi compreso quello dell'Europa dell'est).

A due anni dal lancio, a partire da quest'estate, quei pick up Amarok saranno tutti "Made in Hannover", ovvero prodotti nella storica fabbrica riferimento della produzione Volkswagen dagli anni Cinquanta, di recente oggetto di una profonda opera di modernizzazione. Le nuove linee sono state inaugurate in pompa magna con una cerimonia cui hanno presenziato Martin Winterkorn, Presidente del Gruppo Volkswagen, il Primo Ministro della Bassa Sassonia David

McAllister, il Sindaco di Hannover Stephan Weil, Bernd Osterloh, Presidente del Consiglio Sindacale Generale nonché del Consiglio Sindacale di Fabbrica del Gruppo Volkswagen, Wolfgang Schreiber, Portavoce del Consiglio di Amministrazione di Volkswagen Veicoli Commerciali, e Thomas Zwiebler, Presidente del Consiglio Sindacale di Volkswagen Veicoli Commerciali. "Volkswagen - ha dichiarato Winterkorn - ha grandi opportunità di crescita a livello mondiale nel segmento dei veicoli commerciali leggeri. L'Amarok made in Hannover rappresenta il potenziale produttivo di questa fabbrica e garantisce un ulteriore impulso alla storia di successo del modello".

Dalla città della Germania centro-settentrionale, capitale del Niedersachsen (lo stato federale della Bassa Sassonia) alla provincia di Buenos Aires, in America meridionale: la pianificazione dell'impianto tede-

VOLKSWAGEN / Inaugurate le nuove linee produttive nello stabilimento di Hannover

Il bello del "made in Europe"

sco prevede la costruzione di circa 40mila unità annue per i trasportatori dell'Europa e dell'Africa, mentre la produzione dello stabilimento di Pacheco, in Argentina, coprirà i mercati dell'America Latina.

Dopo la realizzazione della pre-serie e l'inizio della produzione della serie "pilota", entro fine mese ad Hannover partirà la vera e propria produzione in serie che, una volta a regime, vedrà uscire dalla fabbrica ben 185 Amarok al giorno. L'avvio della produzione dell'Amarok ha reso necessarie massicce modernizzazioni all'interno del padiglione dove, tra il 1975 e il 2006, è stato prodotto il furgone LT. Inoltre, nei reparti verniciatura e carrozzeria è stata costruita una nuova linea di montaggio. "La decisione di produrre ad Hannover - ha sottolineato



Dotazioni di primo livello per Volkswagen Amarok.

HANNOVER - Su tutte le versioni le dotazioni di sicurezza di serie dell'Amarok raggiungono sempre elevati livelli. La protezione degli occupanti è garantita non solo dagli airbag del guidatore e del passeggero, ma anche dagli airbag per testa e torace, dispositivi che nel segmento dei pick up non trovano grande diffusione. Speciali sensori situati nella parte frontale del veicolo e nella zona laterale della carrozzeria provvedono a far attivare in modo affidabile i sistemi di sicurezza anche nel caso di rischio di impatto. Il piantone dello sterzo telescopico è realizzato in modo da assorbire l'energia e ridurre di conseguenza le possibilità di subire lesioni per chi si trova al volante.

Naturalmente tutti i posti a sedere esterni sono dotati di cinture di sicurezza a tre punti (con segnalazione di allacciamento ottica e acustica per il sedile del guidatore) e di poggiatesta regolabili in altezza. I posti posteriori esterni sono inoltre dotati di dispositivo Isofix per il fissaggio dei seggiolini per bambini. Numerose sono poi le funzionalità che garantiscono un'elevata sicurezza attiva,

TOP DI GAMMA LA VERSIONE HIGHLINE

La sicurezza sempre al primo posto

come il programma di stabilizzazione elettronica (ESP) fornito di serie. Per tutte le versioni con dispositivo di traino, l'ESP ha come parte integrante la stabilizzazione del rimorchio. Un ulteriore esempio è costituito dalla funzione Offroad che può essere attivata semplicemente premendo un pulsante e determina tarature specifiche per la marcia in fuoristrada dei sistemi elettronici di assistenza.

Per tutti coloro che cercano un pick up che esprima un certo lifestyle, pur presentando tutti i vantaggi pratici di un veicolo Volkswagen, Amarok si propone in versione Highline, top di gamma, associando elementi di design innovativi ed eleganti a interni ed esterni con dettagli particolarmente pregiati. Già riconoscibile al primo sguardo, questa versione si distingue per caratteristiche come i passaruota fortemente maggiorati e i cerchi in alluminio da 17 pollici con pneumatici larghi 245/65. L'eleganza dello stile è sottolineata dagli inserti cromati dei paraurti anteriori e degli specchietti retrovisori esterni, dalla vetratura scura Privacy nel vano posteriore e dal paraurti posteriore cromato. Eleganti dettagli sottolineano anche gli interni particolarmente confortevoli, ricavati da quelli della versione Trendline, quali per esempio il rivestimento cromato della leva del cambio sulla consolle centrale, le cornici rotonde cromate delle bocchette di aerazione e la razza inferiore cromata del volante.

I sedili nell'elegante tessuto Endless sono ordinabili a scelta nelle tonalità di colore Antracite o Marrone Mendoza, proprio come i rivestimenti degli interni. A richiesta è possibile ordinare il rivestimento in pelle Vienna, non solo in Antracite, ma anche in alternativa in Marrone Mendoza. Il sistema radio-CD RCD 310 con funzione Mp3, dotato di display di grandi dimensioni e che nella versione a doppia cabina viene dotato di serie di sei altoparlanti, assicura un rendimento acustico elevato. E il climatizzatore di serie Climatronic garantisce una climatizzazione ottimale a bordo.

Stephan Weil - dimostra che la Germania continua a essere un Paese competitivo per il settore del trasporto. L'Amarok assicura diverse migliaia di posti di lavoro, non solo all'interno dello stabilimento, ma in tutta la regione".

SITO AD ALTA COMPETITIVITÀ

"Il Consiglio Sindacale Generale - ha aggiunto Bernd Osterloh - ritiene che la forza lavoro e il management, sia del Gruppo Volkswagen sia della marca Volkswagen Veicoli Commerciali, abbiano collaborato in maniera eccellente per l'avvio della nuova produzione, dimostrando la competitività del sito".

"La nostra forza lavoro - ha sottolineato Thomas Zwiebler - è sinonimo di tradizione,



Wolfgang Schreiber, Presidente di Volkswagen Veicoli Commerciali (a sinistra), e Martin Winterkorn, Presidente del Gruppo Volkswagen. In basso, l'inaugurazione delle nuove linee produttive di Hannover.

esperienza e flessibilità. Proprio per questo i nostri collaboratori hanno assunto volentieri il difficile compito, e l'hanno portato a termine con successo, di integrare un altro prodotto in uno stabilimento che dal 2011 è tornato ad avere nuovamente una buona capacità produttiva". A partire dal 1956, nello stabilimento di Hannover sono state prodotte ben cinque generazioni del famoso furgone Volkswagen: in totale quasi 8,5 milioni fra Transporter, Caravelle, Multivan e California, cui si aggiungono un milione circa di LT, Tarò e camion Man-G, oltre a diverse decine di migliaia di Maggiolini usciti da queste stesse linee di assemblaggio

negli anni '70. Dal 2009 la fabbrica produce inoltre la carrozzeria verniciata della Porsche Panamera.

MOMENTO STORICO

Per Wolfgang Schreiber, Presidente di Volkswagen Veicoli Commerciali, l'introduzione dell'Amarok all'interno dello stabilimento di Hannover è un momento storico. "Nel mondo Volkswagen - ha detto Schreiber - ci sono poche altre fabbriche e pochi altri team capaci di costruire contemporaneamente veicoli con così tante varianti. Qui ad Hannover attualmente produciamo tutta la gamma T5, la scocca vernicia-

ta della Panamera e ora anche il nuovo Amarok. Siamo produttivi e redditizi".

Grazie a un'efficiente tecnologia costruttiva, al comfort di guida, all'ampia abitabilità, all'elevato livello di sicurezza e non ultimo alla sua robustezza, l'Amarok si è affermato con successo in Sud America, Sud Africa e Australia, ma anche in Europa, come testimoniano i crescenti risultati di vendita. "Con i due siti produttivi di Pacheco e Hannover - ha proseguito il numero uno della marca - otteniamo una copertura più efficace dei mercati. La produzione ad Hannover significa maggior disponibilità e tempi di consegna decisamente più brevi".



MAN BUS / Consegnati dieci nuovi Neoplan Cityliner al Gruppo abruzzese Baltour

Viaggio in prima classe da Teramo Abruzzese alla Capitale

L'AZIENDA DI AGOSTINO E ANTONELLA BALLONE BATTE LA CRISI CON NUMERI DA RECORD: 17 LE REGIONI ITALIANE COLLEGATE, 23 I PAESI EUROPEI RAGGIUNTI, 500 LE LINEE COPERTE PER 4 MILIONI DI PASSEGGERI TRASPORTATI IN UN ANNO.

Massimiliano Campanella

TERAMO - In un settore come quello del bus piegato dalla crisi ben prima del 2008, c'è chi ha avuto il coraggio di investire, dedicandosi a un segmento dinamico e affrancandosi dal Tpl, comparto penalizzato da tagli che, anziché diminuire la sensazione di "spada di Damocle" sul capo, continuano a pesare in modo rilevante e, di fatto, a bloccare il rinnovo di parchi che di essere rimodernati avrebbero senz'altro bisogno, quanto meno per le istanze ambientali. È il caso del Gruppo Baltour, azienda che in Abruzzo si è costruita la sua fetta di mercato: quella delle linee ministeriali, ovvero della lunga percorrenza. Percorsi che, attraversando più regioni e macro aree del territorio italiano (ed europeo) non rientrano nella gestione del Tpl

stimento è stata l'occasione per ribadire e comprendere il profondo legame che unisce Baltour alla sua città e al tessuto sociale e produttivo dell'Abruzzo, dove l'azienda opera da oltre mezzo secolo. Del Gruppo fanno parte, oltre alla capogruppo Baltour le cui linee coprono principalmente la fascia adriatica, la Sena, che con le sue linee interregionali rappresenta il più importante sistema di trasporti Nord-Centro-Sud Italia sulla direttrice tirrenica, ed Eurolines, società appartenente a un network europeo di linee a lunga percorrenza internazionali. La sede principale è a Teramo, in una moderna struttura sulle colline che sovrastano la cittadina abruzzese, e si sviluppa su una superficie di 27mila mq dei quali 6mila coperti. Un'altra importante sede operativa è a Siena, parimenti dotata di offi-



ma in quella del Ministero dei Trasporti. Baltour continua a occuparsi del Tpl a Teramo, ma da tempo si è affrancata dagli inevitabili crolli di mercato di cui soffre il segmento urbano, andando a occupare e investire sulla lunga percorrenza. La sua flotta è tutta targata Man e Neoplan e con l'ultima fornitura di dieci unità Cityliner sono 30 le unità Neoplan che Baltour ha acquistato negli ultimi quattro anni.

FORZA E CONCRETEZZA

Agostino Ballone e la figlia Antonella sono a capo del Gruppo Baltour che definire solido è persino riduttivo, dove la forza e la concretezza sono garantiti, non solo dalle strutture e dai numeri, ma dalla determinazione con cui si affronta il futuro.

Bastava passeggiare nella centralissima piazza Martiri della Libertà a Teramo il giorno della presentazione dei 10 nuovi Neoplan Cityliner: la celebrazione dell'importante inve-

cina e impianti manutentivi, e altri impianti sono dislocati ad Avezzano e Sulmona, in provincia de L'Aquila. "Il nostro Gruppo - ha sottolineato con orgoglio il Presidente Agostino Ballone - ha realizzato una fitta rete di servizi e linee di autobus in Italia e in Europa. Il Gruppo Baltour collega regolarmente 17 regioni italiane, 23 Paesi europei per oltre 500 destinazioni raggiunte trasportando oltre 4 milioni di passeggeri e percorrendo circa 15 milioni di km l'anno. Ma non ci fermiamo: proseguiamo nella politica di ampliamento delle destinazioni e offriamo un ampio ventaglio di possibilità per viaggiare in maniera vantaggiosa su veicoli comodi e sicuri. Siamo confortati negli investimenti dal successo riscontrato dalle nostre recenti iniziative, in particolare la linea notturna per Milano, che si aggiunge alle due diurne, e a quella per la Toscana e Genova, che pure si aggiunge alla diurna, senza dimenticare il potenziamento a due corse giornaliere della linea per Venezia". I 10 nuovi Neoplan Cityliner si



Da sinistra, Antonella Ballone con al fianco papà Agostino mentre ricevono le chiavi dei CityLiner.

inseriranno in un programma di ulteriore potenziamento. "Partendo da Giulianova, Teramo e L'Aquila - ha precisato Ballone - arriveremo a Roma e agli aeroporti di Ciampino e Fiumicino con quattro nuove corse giornaliere che vanno a integrare le esistenti otto per la capitale. Recentemente sono stati assunti 13 nuovi autisti, a sottolineare come il nostro Gruppo dia un contributo importante anche sul fronte occupazionale: al momento contiamo 180 dipendenti ma sono previste entro l'anno almeno altre venti assunzioni, puntando soprattutto su giovani volenterosi, con l'obiettivo di farli crescere sul piano professionale".

FATTURATO DI TUTTO RISPETTO

Numeri confortanti, dunque: a fronte di una crisi economica che si fa sentire eccome, il Gruppo Baltour ha chiuso il 2011 con un fatturato consoli-

dato di tutto rispetto: 35 milioni di euro, in crescita rispetto al 2010. E le prospettive per l'anno in corso sono ancora più rosee, con un incremento delle linee oltre che dei dati economici di bilancio. "Sviluppiamo il concetto di rete - spiega Antonella Ballone, consigliere d'amministrazione del Gruppo - che si completa sempre di più verso tutti i quadranti della mobilità italiana. Sul versante internazionale incrementeremo con Eurolines il servizio verso la Francia, in particolare Lione. Nel frattempo, è da registrare l'attivazione dei collegamenti verso Bratislava, la Macedonia e l'Albania e, a breve scadenza, verso Lubiana. L'ampliamento dell'offerta internazionale si aggiunge alla recente nascita di nuove linee di grande importanza, quali quelle per Mosca e San Pietroburgo e quella dal Nord Italia verso la Germania".

Parallelamente prosegue l'investimento sui mezzi: Baltour sostituisce l'autobus acquistato

dopo quattro anni, in modo da avere una flotta (Man sull'urbano e Neoplan sulla lunga percorrenza) che siano entrambe moderne, efficienti e allo stadio più avanzato sul piano delle moderne tecnologie. "Con questa consegna - ricorda Franco Pedrotti, Responsabile vendite Bus di Man Truck & Bus Italia - sono 30 i bus Neoplan che il Gruppo Baltour ha acquistato negli ultimi quattro anni: la migliore conferma della piena soddisfazione di questo importante cliente che proprio sulle doti di affidabilità e comfort dei propri veicoli fonda uno dei suoi principali vantaggi competitivi. La gamma Neoplan ha sempre saputo conquistare i gestori delle flotte, per la sua affidabilità e le economie di esercizio, e i clienti finali, i passeggeri, per l'avveniristico design esterno e i raffinati e rilassanti allestimenti interni che non trascurano nulla, dai comodi sedili alle dotazioni di bordo per massimizzare il comfort di chi viag-

gia. Un investimento importante che sottolinea la dinamicità del Gruppo Baltour e l'efficacia dei servizi di Man Financial Service che hanno supportato il nuovo importante investimento".

AUTOBUS SUPERACCESSORIATI

I nuovi Neoplan Cityliner P14, 51 posti per 12 metri di lunghezza, si caratterizzano per l'ampia panoramicità e una dotazione completa che comprende aria condizionata, toilette, lettore dvd, tivù con due monitor e antenna satellitare, attacchi a 220 V per alimentare a bordo pc, smartphone e tablet, frigorifero oltre all'apposito vano per la distribuzione di snack. I bus sono mossi dal turbodiesel Man D26 a sei cilindri per 12,5 litri di cilindrata e 440 cv di potenza, dotato di cambio meccanico a sei rapporti e rallentatore Voith. Particolare attenzione è stata dedicata alla sicurezza con freni a disco sui quattro assi assistiti dall'EBS (Electronic Brake System) per la gestione elettronica della frenata, con ABS e ASR per evitare pattinamenti in frenata e in accelerazione; il tutto completato dall'ESP (Electronic Stability Program) per una maggiore stabilità del veicolo in curva e durante eventuali brusche manovre. "Con l'arrivo dei nuovi Neoplan Cityliner - ha concluso il Presidente Ballone - il nostro Gruppo vuole proseguire nella politica di ampliamento delle destinazioni e offrire agli utenti un ampio ventaglio di possibilità per viaggiare in maniera vantaggiosa su veicoli comodi e sicuri. Il nostro Gruppo rivolge particolare attenzione alla qualità del servizio e alla modernità degli propri mezzi. La flotta Baltour è composta di autobus Man e Neoplan di recentissima generazione, a garanzia di una massima affidabilità ed efficienza".

IN MEDIA ACQUISTATI DIECI AUTOBUS NUOVI OGNI DODICI MESI

Turnover stabile: si cambia ogni quattro anni



Agostino Ballone, titolare del Gruppo Baltour

TERAMO - Relax assicurato sugli autobus del Gruppo Baltour, con comodi sedili ergonomici, impianto d'illuminazione e aria condizionata posti sopra ogni sedile, TV color, stereo hi-fi, toilette.

Ma anche la sicurezza dei mezzi e la tranquillità dei viaggiatori sono al primo posto, garantite da un reparto tecnico interno, altamente specializzato e gestito da ingegneri e meccanici con specifica esperienza e alta professionalità, che effettuano cicli di manutenzione preventiva a cadenza programmata al fine di garantire il costante mantenimento delle condizioni di efficienza e sicurezza della flotta.

"Il turnover dei veicoli - spiega Agostino Ballone - prevede la sostituzione degli autobus ogni quattro anni, ovvero in media acquistiamo dieci autobus nuovi all'anno". Tale strategia aziendale d'investimento fa sì che gli autobus di lunga percorrenza abbiano un'età media di due anni, mentre i veicoli per il servizio urbano (in tutto 30 unità) abbiano in media 5,5 anni.

E sono tutti a marchio rispettiva-

mente Neoplan e Man. "La scelta è caduta su Man e Neoplan - precisa il Presidente Ballone - perché si tratta di marchi di primaria importanza, aziende che continuano a costruire bus investendo su di essi. La gamma completa proposta da Man e Neoplan ci dà la garanzia di forniture adatte alle nostre esigenze. Rientra nella nostra filosofia d'impresa l'affidarsi a un unico costruttore: concentrarsi su acquisti da un unico marchio garantisce economie di scala e un magazzino di ricambi intercambiabili. Del resto si tratta di prodotti di qualità ed è ciò a cui puntiamo: il nostro obiettivo è la soddisfazione della clientela che mostra di gradire il servizio, sia sul piano gestionale e della funzionalità delle linee sia sul piano della comodità e funzionalità dei mezzi che svolgono il servizio".

SETRA / Debutto del modello ComfortClass 500 con motore Euro 6

Il Dna dell'esclusività



Ergonomia e rapidità di accesso ai comandi per il posto guida.

A HANNOVER VEDREMO UN'IMPONENTE NOVITÀ FIRMATA SETRA. LA NUOVA FAMIGLIA DI AUTOBUS TURISTICI COMFORTCLASS 500 RAPPRESENTA LO STATO DELL'ARTE DEL MARCHIO DI NEU-ULM IN TERMINI DI REDDITIVITÀ, COMFORT, SICUREZZA E NATURALMENTE PREGIO E DESIGN ESTERNO E INTERNO.

Fabio Basilico

STOCCARDA - Anche in Daimler Buses l'imminente appuntamento dal 20 al 27 settembre con il Salone Iaa di Hannover è l'occasione per dimostrare la vitalità dei suoi marchi Setra e Mercedes-Benz.

Lo confermano le novità che saranno presentate allo Iaa ma anche i risultati commerciali del 2011: a fronte di vendite generali di autobus aumentate del 2 per cento rispetto al 2010 fino a un totale di 311 mila unità, Daimler Buses ha commercializzato circa 40 mila unità con entrate pari a oltre 4,4 miliardi di euro, il 3 per cento in meno rispetto al 2010. È vero che l'incremento è principalmente dovuto alla forte domanda per telai, mentre le vendite di autobus completi sono significativamente diminuite, ma, anche di fronte a un mercato che rimane difficoltoso, ci sono prospettive positive per il prossimo futuro. Daimler Buses ha consegnato 200 autobus urbani a Istanbul e Rio

de Janeiro ha firmato un ordine per 90 mezzi.

“La nostra quota di mercato a livello globale è del 12 per cento - ha dichiarato Hartmut Schick, Responsabile di Daimler Buses, durante la Iaa preview di Stoccarda - e questo dato ci qualifica come il costruttore leader mondiale di autobus sopra le 8 tonnellate. A dispetto delle difficoltà di mercato, siamo determinati a mantenere la nostra leadership. Per questa ragione, abbiamo lanciato l'iniziativa Globe 2013 per la crescita e l'efficienza. Il nostro obiettivo è raggiungere il sei per cento di ritorno sulle vendite dal prossimo anno”.

Un obiettivo a cui è chiamato a concorrere anche il nuovo Setra ComfortClass 500, una famiglia di veicoli che primeggiano per redditività, comfort, sicurezza e pregio. La nuova generazione presenta una forma ulteriormente rinnovata. Nella vista obliqua, spicca soprattutto il listello in alluminio dalla forma arcuata con il nuovo ele-



A conferire una nuova immagine al ComfortClass 500 contribuisce anche la cosiddetta coda "Aero". Dato che l'alloggiamento del nuovo propulsore Euro 6 ha richiesto un nuovo sistema di sfiatione per il vano motore, con una sola apertura sul lato destro i tecnici Setra hanno volutamente puntato su una forma asimmetrica del funzionale portellone posteriore come visualizzazione del nuovo layout del motore.

mento decorativo sul montante centrale. Un movimento lievemente ascendente e discendente percorre il veicolo. Nel frontale conferisce al ComfortClass 500 un aspetto amichevole che soddisfa tutti i requisiti di aerodinamica con linee incisive e superfici morbide.

Un altro tratto distintivo della nuova famiglia di veicoli del marchio di Neu-Ulm è il

parabrezza nettamente più arrotondato che scende fino alla mascherina frontale con il logo. I fari anteriori hanno un nuovo design e sono dotati di luci diurne a Led di serie e anabbaglianti H7. I fari bixeno sono in optional. “A conferire una nuova immagine al ComfortClass 500 contribuisce anche la cosiddetta coda 'Aero' - ha spiegato Hartmut Schick - Dato che l'alloggiamento del

dotate di una luce di coda sotto forma di “fascia luminosa”, una “Edge Light” come luce di stop e un elemento passivo laterale. Nel paraurti sono integrati a parte i fendinebbia e le luci di retromarcia. Un'altra luce di retromarcia a Led supplementare nella fiancata del veicolo illumina l'intera zona della coda, dall'asse posteriore in poi, con una luce bianca che assicura all'autista una visibilità ancora migliore verso il retro.

La riduzione della resistenza aerodinamica del 20 per cento contribuisce notevolmente a ridurre i consumi di carburante con un risparmio che può arrivare fino al 5 per cento. Insieme alla nuova coda “Aero” e a ulteriori accorgimenti, la ComfortClass 500 riesce a raggiungere un valore di Cx finora inedito nel settore: 0,33.

A garantire una migliore resistenza aerodinamica concorre anche il nuovo sistema di tergicristalli a spazzole piatte Aquablade sul frontale, in cui il liquido lavavetro

Sul lato opposto all'accesso, un mancorrente segue l'andamento della scala, conducendola armoniosamente con una forma dinamica fino alla zona del posto di guida.

Ergonomia e rapidità di accesso ai comandi caratterizzano il posto guida. Il cuore della plancia di nuova concezione è rappresentato dal display a colori ad alta risoluzione con i quattro strumenti circolari. Ha precisato Schick: “Un sistema di comando rapido e raffinato è garantito dal nuovo sistema ‘Stacks&Cards’ che attraverso i tasti sul volante permette un'efficiente navigazione tra i singoli gruppi di menu (stacks) e i relativi sottomenu (cards). Un'altra novità della ComfortClass 500 è rappresentata da una tastiera sul volante con maggiori funzionalità che rende possibile l'eliminazione di vari interruttori dalla plancia portastrumenti”.

La ComfortClass 500 è equipaggiata di serie con un sistema di navigazione specifico per veicoli industriali che

UNA ZONA PASSEGGERI COMODA E SICURA, ELEGANTE E BEN ACCESSORIATA

Tutti in “salotto” con Premium Setra

STOCCARDA - Si sa: viaggiare a bordo di un autobus Setra è un'opportunità imperdibile per tutti coloro che amano la comodità, l'eleganza e la versatilità. Ad Hannover la Casa del Gruppo Daimler presenta un'innovazione mondiale: la nuova zona “a salotto” Premium.

Il modello speciale che sarà esposto alla Fiera comprende un tavolino centrale, sei poltrone del nuovo modello Ambassador e un'armonica configurazione della parte posteriore. Il tavolino Premium con look in alluminio poggia su una gamba d'acciaio legato spazzolato ed è dotato di due porta bevande girevoli con portabicchieri neri e sottobicchieri amovibili.

L'esclusiva configurazione posteriore “a salotto”

Premium, che si chiude da un lato con una porta avvolgibile in look in alluminio, comprende un secchiello refrigeratore per lo spumante, quattro portabicchieri e un contenitore dei rifiuti integrato.

Le poltrone contrapposte Ambassador, con seduta extralarga di 500 mm, gusci di forma ergonomica e morbida imbottitura, nuovi tessuti, elementi all'altezza della testa in pelle nera e braccioli ribaltabili VIP, offrono una comodità al top.

Tra i posti a sedere della zona “a salotto” vi sono ripiani di appoggio ben accessibili per tazze e bicchieri, nonché due prese a 230 V per il collegamento di apparecchi personali d'intrattenimento e informazione.

permette l'immissione manuale dei dati su altezza, larghezza e lunghezza del veicolo, consigliando sulla base di queste informazioni gli itinerari di viaggio più idonei.

I passeggeri hanno a disposizione un'altezza interna aumentata da 1.990 a 2.100 mm. Sopra le teste si estende un cielo in tessuto che copre tutto il corridoio centrale: un'assoluta novità nel settore degli autobus.

Il nuovo concept fa apparire il panorama del padiglione come una superficie continua, rafforzando con il suo colore chiaro la nuova sensazione di spaziosità dell'autobus.

I modelli ComfortClass 500 sono più lunghi di 95 mm rispetto ai loro predecessori. Il nuovo S 515 HD ha una lunghezza di 12.295 mm a fronte di una larghezza invariata di 2.550 mm. L'altezza complessiva del veicolo, con il climatizzatore sul tetto, corrisponde a 3.770 mm. Il modello S 516 HD è lungo 13.115 mm, mentre l'S 517 HD misura 13.935 mm. Il telaio base dei veicoli rispetto alla Serie precedente è stato aumentato di 40 mm: ciò comporta un maggiore volume di carico che è aumentato da 8,4 a 8,5 metri cubi, arrivando perfino a 9,7 metri cubi senza il WC. Ma anche nella versione con WC e una cuc-

chetta per l'autista, ai passeggeri rimangono comunque 6,9 metri cubi per i bagagli.

Viaggiare a bordo di ComfortClass 500 è garanzia di sicurezza oltre che di piacere. Lo ha confermato il numero uno di Daimler Buses: "Oltre ai collaudati sistemi di sicurezza attiva, la ComfortClass 500 è equipaggiata con un sistema di assistenza per le fre-

nate d'emergenza, a richiesta, con funzioni ampliate e con un nuovo Attention Assist inedito nel settore degli autobus. Sulla base di determinati criteri come movimenti dello sterzo e attività del freno, a z i o n a m e n t o degli indicatori di direzione, velocità del veicolo e ora del giorno, questo sistema raccoglie costantemente una serie di informazioni sulle condizioni psicofisiche dell'autista. Dalla

correlazione dei dati raccolti e del profilo del guidatore adattato alla situazione, l'Attention Assist deduce la capacità di reazione o il grado di affaticamento dell'autista. Se viene superato un determinato valore limite, un segnale elettronico, impercettibile ai passeggeri, determina una vibrazione del sedile di guida. L'Active Brake Assist (ABA2) ulteriormente perfezionato con un nuovo sensore radar rallenta l'autobus da turismo anche di fronte agli ostacoli fermi. Il

**IL MOTORE
È IL SEI CILINDRI
IN LINEA
VERTICALE DELLA
NUOVA SERIE
EURO 6
OM 470, CHE
CON UNA
CILINDRATA DI
10,7 LITRI
EROGA UNA
POTENZA DI 315
CAVALLI.**

IL PUNTO DI ANDREAS RENSCHLER, RESPONSABILE DI DAIMLER TRUCKS & BUSES

“Stiamo rispondendo efficacemente ai cambiamenti di mercato”



STOCCARDA - Nel suo intervento in apertura della preview di Stoccarda delle novità Daimler che saranno presentate allo Iaa di Hannover, Andreas Renschler, responsabile di Daimler

Trucks & Buses, ha fornito un quadro dettagliato dell'attuale situazione dei bus Daimler sui mercati mondiali e della strategia di espansione futura.

Gli highlights di Daimler Buses sono stati chiaramente illustrati da Renschler: "Nel settore bus, Daimler sta rispondendo efficacemente ai cambiamenti del mercato con la proposta di nuovi interessanti prodotti. Con il nuovo Citaro, abbiamo lanciato il successore dell'urbano di maggior successo di tutti i tempi. Ora è anche il primo bus Euro 6, così come il Travego è il primo coach Euro 6. Abbiamo esteso il nuovo portfolio prodotti in Europa Occidentale con l'inclusione dell'intercity Intouro. Il marchio Setra propone l'esclusivo ComfortClass 500 con motore Euro 6. Inoltre, Daimler sta utilizzando il potenziale di crescita dei mercati emergenti: in India, stiamo lavorando al lancio quest'anno di un nuovo au-

tobus urbano in collaborazione con il carrozziere MCV. In Cina, il più grande mercato mondiale per gli autobus, stiamo discutendo con Foton per diversi progetti di produzione di diverse tipologie di autobus. Ulteriori innovazioni di prodotto sono destinate ad Brasile e al Messico".

Il numero uno di Daimler Buses ha anche posto l'attenzione sull'iniziativa Globe 2013 per la crescita e l'efficienza, delineando quelli che sono i suoi obiettivi: una competitività sostenibile, un portafoglio prodotti allineato con le richieste che il mercato esprime nel futuro, il continuo miglioramento del rapporto costi/efficienza, il rafforzamento della strategia dei due brand Mercedes-Benz e Setra in Europa nell'ottica del miglioramento del livello di soddisfazione della clientela, il rafforzamento del network produttivo europeo e la salvaguardia dei siti produttivi tedeschi.

Tempomat con regolazione della distanza (ART) provvede invece a mantenere una distanza di sicurezza prestabilita dal veicolo che precede. L'ART è disponibile anche con la funzione ampliata dell'assistente di arresto (AHA) che rimane attiva anche alle basse velocità e in ogni momento ripristina da fermo la funzione desiderata di regolazione della distanza, anche nel traffico stop-and-go".

Per quanto riguarda il motore, la ComfortClass 500 è equipaggiata con il sei cilindri

in linea verticale della nuova serie Euro 6 OM 470, che con una cilindrata di 10,7 litri eroga una potenza di 315 kW/425 cv a 1.800 giri/min. La coppia massima di 2.100 Nm è disponibile a 1.100 giri/min.

Il motore è dotato della particolare tecnica d'iniezione common rail con amplificatore di pressione (X-Pulse), che consente un'iniezione estremamente precisa del carburante con regolazione selettiva per cilindro, pressioni d'iniezione anche di 2.100 bar e un andamento dell'iniezione li-

beramente modulabile. Elementi utili per ottenere un ridotto consumo di carburante, basse emissioni allo scarico e un funzionamento silenzioso del motore.

Setra introduce nella ComfortClass 500 anche il nuovo cambio a otto marce GO 250-8 PowerShift, totalmente automatizzato, che si basa sul collaudato GO 240-8 PowerShift. "Un'altra novità - ha concluso il dottor Schick - è costituita dalla modalità di marcia lentissima del cambio, analoga a quella dei cambi automatici con convertitore di

coppia, che consente manovre accurate con una minima accelerazione. Il nuovo retarder integrato raggiunge una coppia frenante di 3.500 Nm. Configurato come retarder secondario, utilizza l'acqua di raffreddamento del motore come strumento di frenata e di raffreddamento. Lo scambiatore di calore olio-acqua, che finora era necessario, viene eliminato, insieme alla relativa sostituzione periodica dell'olio del retarder. Nuovo è anche il comando della frizione ampiamente esente da usura e da manutenzione".

MERCEDES-BENZ / Il nuovo Citaro aumenta ulteriormente il suo vantaggio rispetto alla concorrenza

Il primo urbano Euro 6

IL 6 CILINDRI IN LINEA OM 936 E L'OM 470 HANNO IN COMUNE UN'ELEVATA REDDITIVITÀ DOVUTA ALLA LUNGA DURATA, AI BASSI CONSUMI DI CARBURANTE, DI AdBlue E DI OLIO MOTORE NONCHÉ AI LUNGI INTERVALLI DI MANUTENZIONE PER IL FILTRO ANTIPARTICOLATO.

STOCCARDA - Era forse già scritto nel libro del destino che il primo autobus urbano di serie al mondo conforme alla normativa Euro 6 fosse il nuovo Mercedes-Benz Citaro, successore dell'urbano di maggior successo di sempre. Ora il bus della Stella aumenta ulteriormente il suo vantaggio rispetto alla concorrenza grazie a una generazione di motori completamente nuovi. Inoltre, una serie di interventi innovativi riducono il consumo di carburante e le emissioni di CO₂, compensando contemporaneamente i pesi addizionali del propulsore Euro 6. Le serie di motori Euro 6 sono costituite dai sei cilindri in linea OM 936 con cilindrata di 7,7 litri, proposto nelle varianti da 220 kW/299 cv a 2.200 giri/min e coppia massima di 1.200 Nm a 1.200 giri/min e da 260 kW/354 cv a 2.200 giri/min con coppia di 1.400 Nm a 1.200 giri/min, e dall'OM 470 da 10,7 litri con potenze di 265 kW/360 cv a 1.800 giri/min con 1.700 Nm di coppia a 1.100 giri/min e di 290 kW/394 cv a 1.800

giri/min con 1.900 Nm di coppia a 1.100 giri/min. Hanno in comune un'elevata redditività dovuta alla lunga durata, ai bassi consumi di carburante, di AdBlue e di olio motore, nonché ai lunghi intervalli di manutenzione per il filtro antiparticolato che nel Citaro ammontano a 120mila km o a due anni.

MOTORI CHE CONVINCONO

Nell'utilizzo quotidiano, i motori Euro 6 del Citaro convincono per la ripresa spontanea e la erogazione di potenza, abbinate a un elevato comfort di marcia. La coppia elevata già a regimi molto bassi assicura una piena erogazione della potenza e consumi contenuti, viaggiando appena al di sopra del regime di minimo. A seguito della vigorosa curva caratteristica di erogazione della potenza, in quasi tutti i casi i progettisti hanno potuto realizzare rapporti al ponte più lunghi rispetto a quanto avveniva con i motori finora utilizzati. "Questa misura -



ha spiegato Stefan Buchner, responsabile di Global Powertrain e Procurement di Daimler Trucks & Buses - abbassa notevolmente il livello di regime e di rumorosità. I punti d'innesto si attestano sui bassi regimi, in modo da ottenere una guida piacevole e attenta ai consumi, riducendo al tempo stesso il numero dei cambi di marcia che influiscono sul comfort". Altre caratteristiche tecniche dei propulsori Euro 6 sono l'iniezione common rail, che garantisce un

processo di combustione efficiente, e il raffreddamento del ricircolo dei gas di scarico. Nel post-trattamento dei gas di scarico ci si avvale della tecnologia BlueTec 6 di Mercedes-Benz: il filtro antiparticolato chiuso, combinato con il sistema SCR (Selective Catalytic Reduction), utilizzato da anni con successo dalla Casa tedesca, si completano in modo ottimale. Tra le raffinatezze dell'OM 936 c'è il VCP, Variable Camshaft Phaser, un albero a camme di scarico

variabile, il primo di questo tipo in un motore diesel. La regolazione della fasatura sul lato delle valvole di scarico favorisce la rigenerazione del filtro antiparticolato. Il sei cilindri in linea in entrambe le versioni di potenza è disponibile anche in una versione orizzontale (OM 936h), su misura per l'impiego in autobus di linea.

AVANGUARDIA X-PULSE

"L'OM 470 - ha detto ancora Stefan Buchner - si basa sulla serie Heavy-Duty. Con un peso di appena 990 kg risulta particolarmente idoneo per gli autobus snodati impiegati in zone con topografia difficile. Caratteristica essenziale di questo motore montato in verticale è lo straordinario e flessibile sistema common rail X-Pulse di Mercedes-Benz con gestione completamente elettronica e rafforzamento idraulico della pressione. La trasmissione della forza avviene mediante cambi con convertitori di coppia completamente automatici. Sono disponibili a scelta prodotti Voith e ZF, rispettivamente nella versione più aggiornata per l'Euro 6. Le caratteristiche del convertitore sono impostate sui bassi regimi dei nuovi motori".

Va aggiunto che nonostante la norma Euro 6 e il conseguente post-trattamento più complesso dei gas di scarico, il consumo di carburante del nuovo Citaro è addirittura inferiore a quello del modello precedente Euro 5, già di per sé molto contenuto. Da misurazioni effettuate nella prassi è risultato in media un consumo minore

anche del 5 per cento.

I tecnici Mercedes-Benz hanno fatto di tutto per ottenere un eccezionale contenimento dei consumi. L'autobus di linea per esempio risparmia carburante mediante un modulo di recupero: la corrente generata a costo zero nella fase di rilascio viene accumulata e poi sfruttata nella fase di trazione dell'autobus per alimentare le utenze secondarie, come ad esempio ventole, illuminazione, e altro ancora.

Per quanto riguarda il design, all'esterno il nuovo Citaro Euro 6 si nota per la parte posteriore rialzata e la disposizione a torre del motore. La nuova parte posteriore del tetto, coperta lateralmente da un elemento di design, conferisce al Citaro un profilo leggermente cuneiforme e dinamico. Nuovo è anche lo sportello del motore, più leggero e dotato di una struttura a sandwich con due elementi stampati incollati tra loro. La torretta del motore nella coda risulta di diversa grandezza a seconda della versione con propulsore orizzontale (OM 936h) o verticale (OM 936/OM 470). Il radiatore si trova sopra il propulsore e quindi, così come l'aspirazione aria del motore, lontano dalla zona di sporcizia e al riparo degli spruzzi di fango.

La torretta del motore dispone di un sistema di isolamento completamente nuovo, costituito da una struttura a sandwich con doppio guscio di lamiera e isolamento interno. Verso il vano passeggeri questa guaina isolante contribuisce inoltre a creare uno strato di materiale sintetico decorativo.

MAN BUS / Nuovo Jetliner firmato dal marchio Neoplan

Due anime in una

IL COMFORT DI UN AUTOBUS TURISTICO MA ANCHE L'EFFICIENZA DI UN MEZZO DI LINEA. SONO QUESTE LE DUE ESIGENZE CHE SODDISFA IL NUOVO NEOPLAN, PROPOSTO IN QUATTRO VARIANTI, DUE LUNGHEZZE ED EQUIPAGGIATO COL SEI CILINDRI D20 DA 10.5 LITRI IN DUE LIVELLI DI POTENZA, 360 O 400 CAVALLI.

Se il bus viene utilizzato soprattutto in campo turistico, può essere equipaggiato con toilette e cucina di bordo, oltre che con sedili parzialmente in pelle con schienali regolabili. Se invece l'utilizzo principale è quello urbano, si possono montare maniglie di appiglio e barre di sostegno

mentre i tasti per la richiesta delle fermate fanno parte delle dotazioni di serie. In questo caso i sedili sono a schienale fisso e con rivestimenti particolarmente resistenti. Nel caso si scelga la doppia porta posteriore è possibile montare un elevatore per sedia a rotelle.

Molta attenzione è stata posta alle dotazioni di sicurezza, che di serie comprendono l'impianto frenante a gestione elettronica Ebs con Abs, assistente alla frenata e freno motore BrakeMatic. Nelle situazioni d'emergenza entrato in azione il sistema antislittamento Asr e l'Electronic Stability Program che con il Toll Over Protection integrato garantisce la tenuta di strada anche in situazioni limite. Completano le dotazioni il limitatore di velocità Maximum Speed Control, che contribuisce anche a far risparmiare carburante e il Tyre Pressure Monitoring per il controllo della pressione dei pneumatici.

Mauro Zola

MONACO - Il comfort di un autobus turistico ma anche l'efficienza di un mezzo di linea. Neoplan ha coniugato queste due esigenze nel suo nuovo modello Jetliner proposto in quattro varianti, due lunghezze, da 12,29 e 13,05 m, ed equipaggiato con il sei cilindri D20 da 10.5 litri in due livelli di potenza, 360 o 400 cv, con tre varianti di cambio (manuale a sei marce, automatico Ecolife a 6 marce e automatizzato TipMatic a 12 marce) e altrettanti rapporti al ponte.

Per quel che riguarda la linea esterna, questa riprende i tratti caratteristici dello Shart Cut Design che caratterizza tutti gli autobus Neoplan, rendendoli facilmente riconoscibili. Questo a partire dalla superfici vetrate con profilo scuro e dalle linee pulite, con spigoli vivi per le superfici di vetro e lamiera, fino al montante posteriore inclinato in avanti. Il frontale del Jetliner comprende un ampio parabrezza panoramico sagomato, che si allunga fino al tetto e i fari con il classico taglio appuntito verso l'alto.

La coda del veicolo presenta una forma a V piuttosto evidente, con un lunotto trapezoidale che è un altro segno distintivo Neoplan, così come i gruppi ottici che sono gli stessi di Starliner e Cityliner.

Gli stessi due modelli da cui sono state prese le combinazioni cromatiche degli interni, che prevedono colori caldi e tonalità chiare che ampliano la sensazione di spazio. Per i rivestimenti è possibile pescare nel-



l'ampio catalogo Neoplan. Di serie è montato un climatizzatore da 33 kW, con il flusso che può essere regolato dai passeggeri attraverso le bocchette di ventilazione cilindriche girevoli. Un frigorifero a compressore da 55 litri è integrato nel cruscotto.

Come già detto il Jetliner è disponibile sia nella versione da 12 metri con 53 posti a sedere e un bagagliaio di 6,7 metri cubi che in quella da 13 metri, denominata Jetliner C, con 57 posti a sedere e 8 metri cubi di vano bagagli. In entrambi i casi la porta posteriore può essere singola o doppia.



MARCOPOLO VIALE BRT A RIO DE JANEIRO

RIO DE JANEIRO - Una flotta di 49 autobus Marcopolo Viale BRT, uno dei più moderni prodotti in Brasile, ha iniziato a operare sulla rotta tra Recreio dos Bandeirantes e Barra da Tijuca, a Rio de Janeiro. I nuovi veicoli sono stati acquistati da Auto Viação Jabur e serviranno il nuovo sistema Transoeste della capitale "Carioca": un corridoio BRT (Bus Rapid Transit) con corsie esclusive e priorità per gli autobus. La versione articolata è di 19 metri di lunghezza, ha la capacità di trasportare fino a 145 passeggeri ed è stato concepito con concetti unici di design, ergonomia, comfort, sicurezza ed efficienza. Secondo Paulo Corso, direttore delle operazioni commerciali Marcopolo per il mercato brasiliano, questo è il primo sistema operativo BRT in Brasile che soddisfa tutti i concetti moderni, con l'integrazione di diversi sistemi di trasporto, come la metropolitana, in previsione dei campionati mondiali di calcio del 2014. I nuovi 49 autobus Marcopolo Viale BRT vantano un design moderno e sono montati su un telaio Mercedes-Benz. Il veicolo è dotato di esclusive luci a LED sia anteriori che posteriori, che forniscono una migliore illuminazione e rafforzano l'identità del marchio. Viale BRT è anche il primo autobus urbano nel mercato brasiliano dotato di DRL (Daytime Running Light, luce di marcia diurna), dispositivo per l'illuminazione automatica anche di giorno. Internamente, Viale BRT offre comfort, ergonomia e sicurezza. La larghezza maggiore interna, combinata con la configurazione del sedile, offre una maggiore area libera e facilita la circolazione del passeggero, per un viaggio più comodo e confortevole. Il design del Viale BRT è quello di un veicolo robusto ed estremamente affidabile. Altre caratteristiche importanti sono la riduzione dei costi, la sostenibilità del prodotto, la praticità e la più moderna tecnologia. Ideale per il trasporto urbano, il Viale ha trasmissione automatica e un sistema di sicurezza che impedisce al bus di muoversi con le porte aperte.

IL CONCETTO EFFICIENTLINE APPLICATO SUL LION'S COACH

Costi di gestione sotto controllo



Il Lion's Coach EfficientLine su strada.

MONACO - Il concetto EfficientLine, dopo il successo ottenuto sui camion del Leone, approda anche agli autobus, per la precisione sul modello turistico Lion's Coach. L'obiettivo è sempre lo stesso, ridurre i costi di gestione agendo sia sulle caratteristiche tecniche del veicolo che sulla formazione dell'autista, attraverso i corsi ProfiDrive, che ora sono disponibili anche per chi si mette al volante di un bus. Il Lion's Coach EfficientLine è già disponibile in configurazione EEV, mentre per la motorizzazione Euro 6 bisognerà aspettare fino agli ultimi mesi del prossimo anno. Sono disponibili tre con-

figurazioni: un 12 metri con 49 posti a sedere, un modello C da 13,26 metri con 53 posti a sedere e un modello L da 13,8 metri con 57 posti a sedere.

Dal punto di vista meccanico dispone di una catena cinematica a basso consumo, costituita dal motore D2676 da 12,4 litri, in grado di sviluppare una potenza di 440 cv e dal cambio automatizzato a 12 marce TipMatic. La configurazione del propulsore è ottimizzata e si combina a un asse a riduzione ipoidale e un rapporto di trasmissione piuttosto lungo. La combinazione con il cambio automatizzato fa sì che in autostrada a una velocità di 100 km/h il numero di giri venga ridotto di circa il 14 per cento rispetto a un normale Lion's Coach con cambio manuale a sei marce.

Anche poter contare su pneumatici con la giusta pressione aiuta a consumare meno, e allora il Bus "efficiente" monta di serie il sistema di controllo della pressione Tire Pressure Monitoring, il cui display informa in tempo reale il conducente delle condizioni delle sue gomme. Infine per ridurre il peso complessivo del veicolo sono stati adottati cerchi in alluminio e un kit di riparazione sostituisce la ruota di scorta.

INTERVENTI E INNOVAZIONE ANCHE SUGLI URBANI LION'S CITY

Sul risparmio ibrido batte gasolio

MONACO - Esteticamente sono cambiati poco i bus urbani Lion's City, giusto nella griglia del radiatore, che riprende quella dei camion, ma in realtà tanti piccoli accorgimenti tecnici hanno fatto sì che a cambiare sia soprattutto il consumo, che rispetto al passato è diminuito in percentuali che vanno dal tre al cinque per cento con tutte le motorizzazioni. Tra le modifiche più funzionali il nuovo comando del cambio, che è in grado di modificare il comando di innescio delle marce in base alla topografia della strada che si sta percorrendo. Nei tratti pianeggianti entra inoltre in funzione la modalità Eco, che inserisce di default le marce più alte. Piccole modifiche anche all'impianto di climatizzazione, che è diventato più leggero (di 60 kg sui normali bus, di 110 kg sugli snodati) e assorbe il 15 per cento di energia in meno. Il Lion's City è inoltre stato il primo autobus urbano al mondo a disporre di un motore Euro 6.

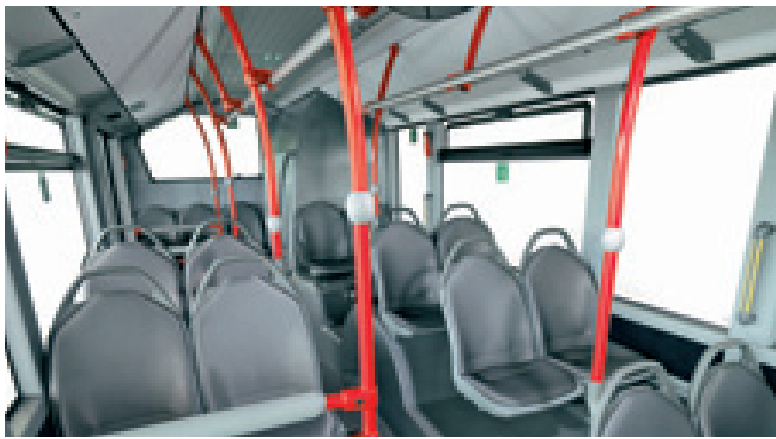
I primi test, in corso in alcuni comuni europei confermano che rispetto alle versioni a gasolio l'autobus Lion's City Hybrid garantisce un potenziale risparmio del 30 per cento dei costi di gestione. Questo in gran parte per i continui stop

and go a cui un mezzo urbano è costretto; mentre di norma l'energia sviluppata nelle frequenti frenate si trasforma in calore, nel caso del Lion's Hybrid questa viene immagazzinata nei condensatori Ultracap e successivamente utilizzata come energia di propulsore per i due motori di trazione elettrici che lo equipaggiano. Per ridurre ulteriormente i consumi, un sistema di gestione dell'energia spegne il motore diesel in fase di rilascio e a veicolo fermo, oltre a questo tutte le utenze secondarie, a partire dal climatizzatore, vengono alimentate dall'accumulatore posizionato sul tetto del mezzo. Inoltre, alle fermate l'autobus Man ibrido usa esclusivamente l'avviamento elettrico, azzerando in pratica il livello delle emissioni.

In alternativa il costruttore tedesco propone il proprio Lion's City Cng, in numerose versioni, con lunghezze che vanno dai 12 ai 18,75 metri. I motori a metano che le muovono, e che possono essere alimentati anche con biogas trattato, raggiungono i valori di scarico delle versioni Euro 6, grazie a un catalizzatore a tre vie e a una sonda lambda, senza additivi e senza bisogno che venga aggiunto un filtro antiparticolato.

COMFORT DI GRAN CLASSE PER L'AUTOBUS DI LINEA CITARO

Assetto morbido e motore silenzioso



WIESBADEN - Una delle tappe più significative del percorso effettuato dall'autobus di linea Citaro Euro 6 è quello nella Albert-Schweitzer-Allee. Qui in pianura i punti di cambio marcia in accelerazione sono tra 1.000 e 1.200 giri/min, a 50 km/h il Citaro a 1.000 giri/min avanza silenzioso e con basso consumo di carburante. Su questo tratto leggermente irregolare l'autista e i passeggeri traggono vantaggio anche dall'ottimo assetto dell'autobus di linea. L'asse anteriore con sospensioni a ruote indipendenti assorbe completamente i rilievi del piano stradale, lo sterzo del Citaro resta tranquillo.

Dopo un chilometro, il percorso torna alla Herzogsplatz e nella Biebricher Allee. In salita, in direzione del centro di Wiesbaden, su una pendenza lunga 1,5 chilometri con numerose fermate e semafori, dimostra di nuovo le sue capacità. Nonostante l'accelerazione a tutto gas, anche qui il motore gira silenzioso e tranquillo. Soprattutto i passeggeri nella parte posteriore dell'autobus di linea apprezzano l'elevata

qualità di marcia del sei cilindri in linea con iniezione common rail, il basso livello di regimi e la sofisticata insonorizzazione.

Chi viaggia di sera nota la particolare illuminazione diffusa nel comparto passeggeri. Lampadine addizionali sopra i sedili doppi emettono a scelta luce arancione o bianca. A queste si aggiungono luci di lettura azionabili singolarmente con lampadine a LED: un dispositivo di comfort quasi come in un autobus da turismo e anche una sicurezza addizionale. Di altrettanto effetto l'illuminazione blu notturna del Citaro. Nel successivo tratto in discesa verso la City si nota l'effetto del retarder: l'autobus è dotato di una leva sul volante per il terzo freno che consente ad autisti abili e previdenti di decelerare il veicolo quasi fino all'arresto. Su questa sezione di percorso il cambio automatico in accelerazione passa di nuovo alla successiva marcia superiore a circa 1.000 giri/min: il massimo per risparmiare carburante.

MERCEDES-BENZ / Percorso di prova a Wiesbaden: attraverso la città con il Citaro Euro 6

A bordo del diesel più pulito

TRE PORTE, EFFICACE ILLUMINAZIONE, POSTO GUIDA RAFFINATO CON NUOVA CHIUSURA DELLA PORTA. A MUOVERLO È IL NUOVO OM 936 MONTATO SULLA PARTE POSTERIORE, CHE GARANTISCE SPUNTO BRILLANTE, BASSI REGIMI IN SALITA E IN DISCESA PASSAGGI ALLA MARCIA SUPERIORE MOLTO ANTICIPATI.

Massimiliano Campanella

WIESBADEN - Pulito, brillante allo spunto, confortevole e di facile azionamento: il Citaro Mercedes-Benz con nuova tecnica motoristica conforme alla futura norma antinquinamento Euro 6 si afferma fin da oggi con obiettivi ambiziosi.

Autista e passeggeri si sentono bene accolti già al momento di salire sul Citaro: le porte rototraslanti si aprono immediatamente, un listello luminoso a LED illumina il gradino, un altro listello luminoso sopra la porta rischiarata tutta la zona di accesso. Saliamo a bordo del nuovo Citaro Euro 6 con piacere e curiosità. Siamo a Wiesbaden, città in versione lusso e sorella maggiore delle metropoli tedesche, capitale dell'Assia e uno dei centri di cura più antichi e raffinati. È qui, non lontano da Francoforte, che la società che gestisce il trasporto pubblico locale, la ESWE, ha voluto far scendere in pista il primo autobus urbano Euro 6, il bus di linea più pulito con alimentazione diesel.

Diamo un'occhiata all'interno: una novità è la chiusura elettromagnetica della porta verso la cabina di guida, azionata mediante un pulsante nella plancia portastrumenti. Nel veicolo di prova un vetro divisorio largo metà della porta crea la necessaria distanza dai passeggeri, ma senza impedire il contatto diretto. Il posto di guida è quello già noto dei modelli precedenti: tanto spazio, numerosi vani portaoggetti per la borsa dell'autista, per grandi bottiglie nel vano refrigerato, fino al portabicchiere e al portapenne: il Citaro offre al suo autista un posto di lavoro confortevole, moderno ed ergonomico. I pulsanti sono disposti in modo logico e ordinato, il volante a quattro razze con tasti multifunzioni è di facile presa. In tutto l'ambiente vi sono materiali pregiati, dal rivestimento della plancia piacevole al tatto, fino alla cornice cromata sulle boc-

chette di ventilazione circolari. Il bestseller tra gli autobus di linea offre al suo autista un posto di lavoro di prim'ordine.

All'avviamento del motore solo un discreto ronzio proviene dalla parte posteriore del veicolo, avvertibile per i passeggeri che siedono nella zona retrostante. Nessun altro rumore viene emesso dal nuovo sei cilindri in linea OM 936 da 7,7 l di cilindrata, con una potenza di 220 kW (299 cv) e una coppia di 1.200 Nm. Nel veicolo di prova il motore è montato verticalmente a torre e direttamente sopra di esso è alloggiato il radiatore. Una volta spostato il cambio automatico in posizione "D" e rilasciato il freno di stazionamento, il Citaro si avvia fuori dal deposito della ESWE nella Gartenfeldstraße di Wiesbaden, al centro della città, non lontano dalla stazione centrale.

UNA CITTÀ ESIGENTE

La capitale dell'Assia è una città molto esigente in fatto di autobus: sebbene si trovi sul fondo di una vallata, nel suo perimetro urbano si devono superare notevoli differenze di quota. Ciò vale anche per le linee di autobus 4 e 14 che corrono in parallelo per molti chilometri e collegano il centro cittadino con il popoloso quartiere di Wiesbaden-Biebrich am Rhein. La doppia linea ad alta frequenza è ideale per sperimentare il Citaro con la sua nuova catena cinematica conforme alla norma Euro 6.

Poche centinaia di metri dopo l'uscita dal deposito, il Citaro attraversa la piazza della stazione. L'autobus curva a sinistra sulla Biebricher Allee e si immette nel percorso delle linee 4 e 14 della ESWE. Già dalla prima fermata, Fischerstraße, la strada comincia a salire dritta con una pendenza in continuo aumento, un compito non facile. Le fermate sulla Biebricher Allee a breve distanza tra loro,

cui si aggiungono gli arresti supplementari ai semafori, rappresentano un lavoro impegnativo per gli autobus di linea, ma sorprendentemente il Citaro sembra non accorgersi della fatica. Anche con il pedale dell'acceleratore a metà corsa l'autobus di linea parte dolcemente, ma con decisione, e si incanala nel traffico sul largo viale. A ogni avviamento il nuovo motore Euro 6 compatto da 7,7 litri di cilindrata dimostra le sue eccezionali caratteristiche di spunto.

In queste condizioni, al più tardi a 1.250 giri/min, il cambio automatico a sei marce passa alla marcia superiore, a volte an-

che prima. Ne risultano velocità d'ingranaggio estremamente basse di circa 800-900 giri/min. Il motore compatto eroga la sua potenza senza sforzo e in salita dimostra tutte le sue capacità. Con tanta forza già al di sotto di 1.000 giri/min è assolutamente ben allenato. Il percorso dell'autobus lungo la Biebricher Allee è stato realizzato da veri professionisti: alle fermate i marciapiedi sono rialzati e presentano angoli smussati per non danneggiare i pneumatici. Linee tattili guidano con sicurezza i passeggeri non vedenti verso l'accesso anteriore. Il piano stradale è rinforzato nella zona delle fermate,

affinché le continue partenze di autobus pesanti non provochino danni al manto stradale. Il ritmo è incalzante: durante il giorno gli autobus delle linee 4 e 14 passano a intervalli di dieci minuti, pertanto in media ogni cinque minuti vi è un autobus di linea alla fermata. A causa della forte affluenza di passeggeri vengono utilizzati esclusivamente autobus snodati, prevalentemente Citaro Mercedes-Benz.

SPUNTO BRILLANTE

Dopo circa un chilometro si arriva al punto di diramazione del percorso. Ora per il Citaro è più facile, la strada è in discesa in direzione di Wiesbaden-Biebrich. A metà del percorso c'è la fermata Landesdenkmal: a destra si erge un obelisco e una statua in onore di Adolfo, duca di Nassau, poi Granduca del Lussemburgo. Sul lato opposto del viale una grande cantina di spumanti invita a una visita. Il Citaro Mercedes-Benz prosegue la sua corsa. Nella discesa i punti di cambio marcia sono estremamente bassi, a circa 1.000 giri/min, e le velocità d'ingranaggio raggiungono circa 800 giri/min. Ciò nonostante la catena cinematica funziona quasi senza vibrazioni. L'autobus di linea attraversa l'auto-

strada A66, in prossimità del casello d'ingresso e di uscita in direzione Francoforte o Rüdelsheim. Dopo la fermata Herzogsplatz il percorso si divide, prosegue ora nella strada a senso unico denominata dapprima Straße der Republik (via della Repubblica) e poi Rathausstraße (via del Municipio) fino al cuore del popoloso quartiere di Wiesbaden-Biebrich. A sinistra e a destra edifici di abitazioni e commerciali, punti vendita di media e piccola distribuzione con intenso via vai di clientela, lunghe file di auto parcheggiate e tanti pedoni: una sfida ben controllabile per l'autista, grazie all'ottima visuale del Citaro con le sue grandi superfici vetrate.

Circa 4,5 chilometri dopo aver lasciato il centro della città, la strada sbocca sulla riva del Reno. Qui le linee dell'autobus si dividono, il Citaro curva a destra e segue la linea 14. L'immissione ad angolo retto nella Rheingaustraße richiede una particolare attenzione, per sicurezza gli autobus snodati effettuano la curva occupando due corsie. Grazie allo stretto diametro di volta e all'ottima visuale del Citaro, l'autista non ha alcuna difficoltà a disegnare una linea di curva pulita. Dopo circa 300 metri sul lato destro i passeggeri possono ammirare il castello in stile barocco di Biebrich, una volta residenza della casata principesca dei Nassau. Alla stazione centrale il percorso di prova lascia nuovamente le linee 4 e 14 e rientra al deposito della ESWE Wiesbaden. Il percorso di 10,5 chilometri è stato effettuato in circa 40 minuti con arresti a 24 fermate.



Il nuovo Citaro Euro 6 si conferma punto di riferimento dell'offerta Mercedes-Benz nel sempre più esigente settore del trasporto urbano.

PININFARINA / Hybus è ora una positiva realtà

Il diesel diventa ibrido



LA SOLUZIONE PROPOSTA DAL CENTRO DESIGN ED ENGINEERING ALTRO NON È CHE LA CONVERSIONE DI UN VECCHIO MODELLO A GASOLIO, CHE VIENE DOTATO DI UN SISTEMA IBRIDO CIÒ PERMETTE DI RIDURRE MOLTO I COSTI.

Mauro Zola

TORINO - Visto il costante calo dei finanziamenti alle aziende di trasporto pubblico, è difficile ipotizzare che in tempi brevi le flotte urbane di autobus possano essere integrate da quei modelli ibridi che sono oggi la soluzione più funzionale per ridurre effettivamente le emissioni. Tocca quindi ingegnarsi per trovare alternative, come ha fatto il centro Design ed Engineer-

ring della Pininfarina con l'Hybus, che altro non è che la conversione di un vecchio modello a gasolio, che viene dotato di un sistema ibrido, il che permette innanzitutto di ridurre molto i costi, dato che la trasformazione costa attorno ai 120mila euro, il 60 per cento in meno di un equivalente autobus ibrido, ma anche il 45 per cento in meno di quanto serve per comprare un mezzo diesel di nuova generazione. In più gra-

zie alla trasformazione si recupera un parco veicoli che per molti versi, come ad esempio il comfort per i passeggeri, sono ancora adeguati e che invece la mancanza dei requisiti ecologici rendono obsoleti. Completa il quadro il risparmio sui consu-

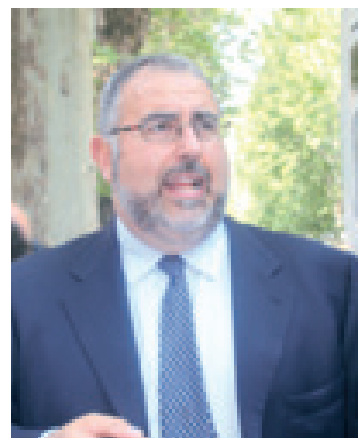
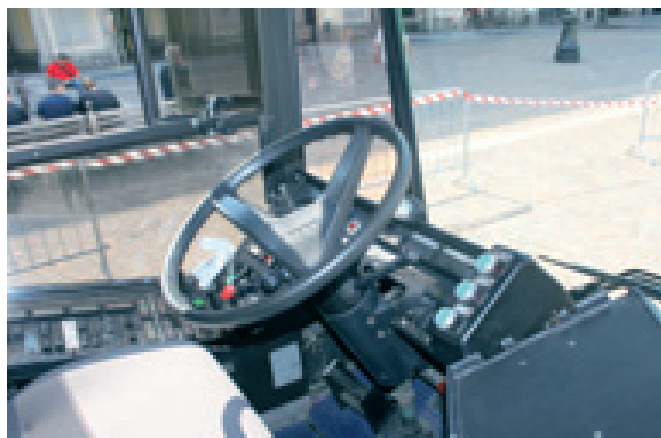
mi, connesso alla natura stessa degli autobus ibridi che, compreso l'Hybus, possono funzionare per lunghi tratti, all'interno delle zone a traffico limitato, con trazione completamente elettrica.

Dopo tante apparizioni "sta-



LA PAROLA A SILVIO PIETRO ANGORI E PAOLO SANDRI

Costruttore e utilizzatore in piena sintonia



Sopra, da sinistra: Silvio Pietro Angori, Ad di Pininfarina, e Paolo Sandri della Gtt

TORINO - Sui motivi che hanno spinto Pininfarina a impegnarsi sul fronte ambientale si è espresso Silvio Pietro Angori, Amministratore delegato dell'azienda piemontese. "Il progetto Hybus si inserisce nel filone della modalità sostenibile, una delle linee strategiche prioritarie per Pininfarina. Per la sua complessità tecnologica Hybus compendia tutte le nostre conoscenze in quel settore. Siamo lieti e fieri di vedere finalmente Hybus circolare per le strade di Torino, anche se in via sperimentale. Ci auguriamo che presto Gtt possa beneficiare dei vantaggi offerti dalla nostra tecnologia, trasformando il nostro progetto di ricerca in un'azione concreta".

Che potrebbe anche essere applicata fuori dal comparto dei veicoli datati.

"La catena di trazione ibrida seriale - ha precisato An-

to proprio per il capoluogo piemontese, ma può essere facilmente adottato da qualsiasi altra municipalizzata che disponga di un parco veicoli da aggiornare. Tenendo conto di alcune caratteristiche di base, come ad esempio il pianale integrato ribassato, l'aria condizionata, il sistema Abs e le sospensioni autolivellanti Ecass, già presenti sui veicoli Euro 2 ed Euro 3 e che sono fondamentali per poter garantire un giusto livello di servizio alla clientela.

La GTT dispone attualmente di circa 280 veicoli Euro 2 e di 60 Euro 3, con in più la possibilità di considerare anche gli Euro 1 ancora in esercizio, che sono un centinaio, e nell'arco dei prossimi tre anni anche gli Euro 4.

LA TRASFORMAZIONE COSTA CIRCA 120MILA EURO, IL CHE È IL 60 PER CENTO IN MENO DI UN EQUIVALENTE AUTOBUS IBRIDO, MA ANCHE IL 45 PER CENTO IN MENO DEL PREZZO DI UN MEZZO DIESEL DI NUOVA GENERAZIONE.

Oltre al risparmio sul costo d'acquisto, secondo i calcoli effettuati dalla Pininfarina, va considerato un costo minore sul ciclo vita, calcolato in dieci anni, pari a circa 118mila euro, con in più la possibilità di risparmiare un ulteriore 25 per cento dell'investimento iniziale ricorrendo al noleggio delle batterie.

Dal punto di vista del risparmio energetico, una recente prova su strada ha dimostrato che un Hybus da 12 metri consente un risparmio di 0,37 centesimi al chilometro rispetto a un corrispettivo Diesel EEV, a cui va aggiunto un 30 per cento in meno di CO2, a cui corrisponde come già detto un minor impatto sonoro, il che vuol dire in base alla normativa europea 2009/33 un risparmio di 10mila euro in dieci anni.

L'ultimo vantaggio offerto dal progetto Hybus riguarda la sua modularità; il pacchetto di riconversione può infatti essere applicato su mezzi da 6, da 12 e anche da 18 metri, con pianale rialzato o ribassato, alimentati in origine sia a gasolio che a gas naturale.

Il progetto è stato sviluppato in collaborazione con la GTT, l'azienda di trasporto pubblico torinese, dato che è stato pensa-

giori - è utilizzabile non soltanto per il rinnovo di autobus altrimenti da rottamare, ma anche su autobus e veicoli commerciali di nuova produzione".

Sui possibili tempi prima dell'entrata in esercizio dei primi modelli si sbilancia Paolo Sandri della Gtt.

"Bisogna considerare che dovranno essere testati ancora due o tre prototipi e poi fatta ancora un po' di sperimentazione, il che richiederà circa un anno, poi vedremo. Che si debba andare verso soluzioni ibride nel trasporto urbano è ormai un dato di fatto. Va però considerato il problema economico: oggi un autobus da dodici metri ibrido ce lo offrono a 350/370 mila euro. Con la soluzione Hybus si parla di riuscire a stare dentro i 120mila euro, utilizzando mezzi che per quel che riguarda la carta di circolazione sono vecchi ma invece se ben trattati possono durare ancora una decina d'anni. Si ha quindi un'offerta vincente dal punto di vista dell'ambiente che inoltre costa poco. Naturalmente se parliamo di autobus nuovi, in regola con i parametri Euro 6, è chiaro che hanno caratteristiche migliori, ma nelle sperimentazioni che abbiamo fatto su di un percorso urbano con l'ibrido il consumo si riduce di un 25 per cento, il che va tenuto in considerazione".

Siete d'accordo sul fatto che siano i vostri autobus Euro 2 i primi candidati alla trasformazione?

"Hanno caratteristiche legate a quello che è oggi considerato un autobus normale, con pianale ribassato, aria condizionata, accesso ai disabili. Un cliente trova quello che serve e in più non lo si distingue per l'utilizzo. Gli Euro 2 nel 2013 cominciano il loro periodo di fine finanziamento, si tratta di autobus che hanno 15 anni, dal punto di vista del finanziamento hanno raggiunto il loro limite, quindi in teoria ci chiediamo cosa farne. Questo potrebbe essere un modo per rivalizzarli a un costo ragionevole".

La trasformazione è stata operata su di un modello di urbano Euro 1, per la precisione un Iveco 490 del 1994, modificato da Pininfarina.

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

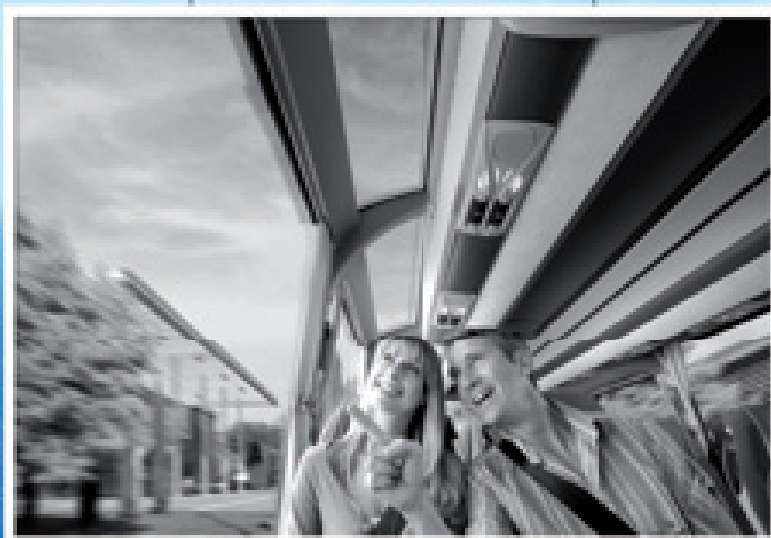
Magelys Pro, via verso una vita più libera!



**irisbus
IVECO**

www.irisbus.com

MAGELYS
PRO



Magelys Pro.
Quando l'emozione parla alla ragione.

IVECO IRISBUS / Al Salone "Transports Publics" 2012 il meglio della gamma del Delfino

Trasporto pubblico, la sfida abbia inizio



Al Salone "Transports Publics 2012" di Parigi, dedicato in toto alla mobilità, era esposto un Citelis in versione ibrida da 12 m, con motore termico Tector 6 300 HP (220 Kw) e motore elettrico da 175 Kw, senza cambio/ibrido seriale. A bordo 26 posti a sedere.

Lino Sinari

PARIGI - Fermo ai nastri di "ripartenza" ben prima della crisi iniziata nel 2008, quello del trasporto pubblico è un settore che prima o poi dovrà per forza veder ripartire i suoi attori principali: enti pubblici e aziende di gestione dovranno presto o tardi mettere mano a flotte di veicoli in molti casi vetusti e superati. Lo richiedono le sempre più insistenti istanze ambientali e, di pari passo, le stringenti normative varate dai governi europei. Fatta qualche debita e meritoria eccezione, in Italia quello del Tpl è un settore fermo da molti anni. Anni nei quali i costruttori non sono stati a guardare, mettendo mano alle gamme dei prodotti con l'obiettivo di essere pronti, una volta ripartito il settore e con un differente quadro economico, a soddisfare le esigenze, a proporre mezzi in grado di rispondere alle normative e alle istanze di comfort e mobilità richieste dalle aziende.

ste dalle aziende.

Tra le aziende costruttrici che più hanno investito per essere pronte alla sfida del futuro Iveco Irisbus è in prima fila. Protagonista nel campo della mobilità urbana, il marchio del Delfino è pronto ad accogliere la forte apertura del mercato con una gamma in grado di rispondere perfettamente alle molteplici esigenze degli enti pubblici e degli operatori delle reti. Al Salone europeo "Transports Publics 2012" di Parigi, dedicato in toto alla mobilità, Iveco Irisbus ha portato il meglio del suo arsenale: Citelis midi, standard e articolati, Crealis a transito rapido per autobus di linea e servizi ad alto livello, Crossway a pianale ribassato low entry. Il tutto con alimentazione diesel, metano e ibrida.

Marchio leader degli urbani in Francia, Iveco Irisbus ha portato a Parigi tre mezzi della sua ampia gamma: un Citelis ibrido da 12 m, un Crealis Neo da 18

m, nella nuova versione Clermont Ferrand, e un Crossway LE da 10,8 m.

LEADER DEI CITY BUS

Dalla sua introduzione sul mercato, nel 2005, sono stati prodotti nel complesso 10mila esemplari di Citelis: autobus completi, chassis per i principali costruttori europei di carrozzerie, PKD (veicoli semifiniti) per sistemi tramviari in diversi Paesi dell'Europa centrale e orientale. Un bus di successo in molte città europee grazie alle caratteristiche che ne fanno da sette anni il cavallo di battaglia del Delfino nel segmento urbano: grande capacità di integrarsi armoniosamente nell'ambiente urbano, fluidità delle linee, eccellente accessibilità, luminosità eccezionale a bordo e, non da ultimo, ampia scelta di personalizzazione per gli allestimenti interni. Grazie al basso livello di emissioni inquinanti, il moto-

re Iveco diesel Cursor 8 Euro 5 degli autobus Citelis offre prestazioni straordinarie sul fronte dell'efficienza e dell'e-compatibilità. Un motore dispo-

IL SETTORE È FERMO DA ANNI MA IRISBUS HA CONTINUATO A INVESTIRE E OGGI È PRONTA A RISPONDERE ALLE NUOVE E MUTATE ESIGENZE DEL MERCATO GRAZIE AI SUOI CAVALLI DI BATTAGLIA: CITELIS, CREALIS E CROSSWAY, CON ALIMENTAZIONE DIESEL, METANO E IBRIDA.

nibile anche in versione certificata secondo lo standard europeo EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicle) per rispondere appieno alle esigenze delle autorità di trasporto e operatori di reti urbane che richiedono prestazioni ambientali al di sopra delle attuali normative. Il Cursor 8 EEV è disponibile senza filtro antiparticolato, il che consente di ridurre i costi di acquisto e di manutenzione e influisce positivamente sul margine operativo complessivo del veicolo. Citelis si adeguerà alla normativa Euro 6 che entrerà in vigore a partire dal 1° gennaio 2014. Sul fronte dei motori "puliti", per Irisbus il metano è la soluzione economicamente più vantaggiosa.

È RECORD PER GLI IBRIDI

Del resto, è da oltre 15 anni che Iveco Irisbus investe sulla trazione a gas naturale, confermando la sua posizione di leader con oltre 4mila autobus CNG venduti in Europa (Citelis e minibus Daily). Le flotte più importanti a livello di volumi sono presenti in Francia (dove la quota del mercato autobus CNG di Iveco Irisbus è pari al 90 per cento); Italia (con una quota di mercato del 60 per cento); Spagna (50 per cento); Grecia. I livelli di rumorosità

estremamente contenuti dei bus a metano Iveco Irisbus sono apprezzati sia dai passeggeri che dai residenti delle zone urbane.

A oggi Iveco Irisbus ha registrato oltre 200 ordini di autobus ibridi (compresi i veicoli consegnati, gli ordini a registro e gli ordini condizionati). Prodotti nello stabilimento Iveco Irisbus di Annonay, in Francia, gli autobus ibridi diesel-elettrici sono disponibili sia come veicoli completi (modelli Citelis e Crealis da 12 e 18 m) sia come chassis carrozzati, prodotti nel sito di Rorthais e commercializzati con il nome Access'Bus GX 327 e GX 427. L'ordine record della città di Digione sottolinea e conferma l'andamento positivo delle vendite di veicoli ibridi Diesel-elettrici in Francia: con i suoi 102 veicoli (41 standard e 61 autosnodati), Digione ha formalizzato il più importante ordine di autobus ibridi in Europa. A partire da febbraio 2011 sono stati consegnati 22 veicoli ibridi che prestano servizio a Poitiers, Tolone, Monza, Parigi e sull'isola di La Reunion, nonché a Orléans (nell'ambito di una partnership di tre anni con Keolis) e in Canada (la Société de Transport de Montréal e le Réseau de Transport de Longueuil testano sulle loro reti urbane un Citelis ibrido da 18 m). Sono inoltre in corso diverse partnership con o-



Il Crealis Neo da 18 m presentato a Parigi nella versione Clermont Ferrand. Monta un motore Cursor 8 EEV senza FAP da 380 cv e cambio ZF 6 HP 604 C. A bordo 35 sedili e due posti per sedia a rotelle.

CREALIS, L'URBANO AL CENTRO DELLA STRATEGIA "BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE"

La risposta Iveco Irisbus al concetto di Bus Rapid Transit

PARIGI - Il trasporto urbano è diventato uno strumento di coesione sociale e urbanizzazione ed è oggi al centro del dibattito sullo sviluppo sostenibile nelle città. Il concetto di BRT (che in francese è chiamato BHNS, Bus à Haut Niveau de Service, ovvero il bus a elevato livello di servizio) rappresenta una scelta strategica a supporto di un sistema generale di valorizzazione e sviluppo della rete di trasporto urbano e non più semplicemente un investimento nel parco veicoli circolante. La risposta di Iveco Irisbus a questo concetto si chiama Crealis: una soluzione volta ad aumentare la mobilità con un approccio coerente che riunisce infrastruttura, veicolo, funzionamento e servizi.

Crealis è stato sviluppato sulla base del modello Citelis per offrire una soluzione innovativa e competitiva: ottimizzare il concetto di comfort e di informazioni a bordo, all'interno di un ambiente moderno e accogliente; presentarsi con un'immagine forte e un design distintivo con una spiccata capacità d'integrarsi nel contesto urbano.

Disponibile nelle versioni da 12 e 18 m, Crealis è progettato per le corsie preferenziali degli autobus e mira ad aumenta-

re la qualità del servizio (in termini di frequenza, tasso e regolarità del trasporto). Lo sviluppo di corsie dedicate per gli autobus è un fattore essenziale per migliorare la mobilità. Svincolati dal traffico congestionato delle altre auto, gli autobus consumano meno, aumentano le prestazioni ambientali, offrono maggior comfort ai passeggeri e, soprattutto, permettono una maggiore velocità di spostamento presentandosi come un'alternativa per gli automobilisti. L'orientamento all'utente finale inizia nella parte anteriore, con un parabrezza piatto (quello del Citelis) oppure con una curvatura speciale (come per il Crealis Neo, presentato al Salone di Parigi).

Tra gli elementi di equipaggiamento a richiesta della gamma Crealis rientrano i copriruota e i finestrini supplementari, che offrono una visuale più ampia sulla città. Rispetto a un autobus standard, Crealis rappresenta un salto di qualità, rafforzando l'immagine forte del modello e rendendo riconoscibile la qualità del servizio. Le linee esterne, che suggeriscono dinamismo e fluidità, accentuano al primo sguardo la grande potenza, trasmettendo al contempo la sensazione di poter effettuare un viaggio più rapido, regolare e affidabile.

Crealis è stato sviluppato per offrire la massima accessibilità a tutti. Presenta un pavimento completamente piano ed è dotato di porte scorrevoli per consentire sia un miglior flusso di passeggeri in entrata e in uscita, sia un miglior accesso per le persone a mobilità ridotta, per i passeggeri con carrozzine o sedia a rotelle.

Cuore della propulsione il motore diesel Iveco Cursor 8 Euro 5 (a richiesta con standard EEV). Sono possibili altre tipologie di alimentazione, come la propulsione a metano e quella ibrida diesel-elettrica. Come la linea Citelis, Crealis è sviluppato e prodotto nello stabilimento Iveco Irisbus di Annonay. Attualmente hanno scelto Iveco Irisbus per i loro sistemi BRT/BHNS, per un totale di 526 veicoli (in ordine e in consegna, Crealis e Crealis Neo diesel, CNG e ibridi nelle versioni da 12 e 18 m): Nîmes, 10 unità; RATP, 2 unità; T Zen/STIF, 12 unità (Syndicat des Transports d'Ile-de-France); Maubeuge, 39 unità; Dunkerque, 25 unità; Lione, 270 unità; Saint Etienne, 14 unità; Clermont Ferrand, 24 unità; Rouen, 45 unità; Calais, 7 unità; Vannes, 20 unità; Nancy, 50 unità; Chambéry, 8 unità.

operatori francesi ed europei nell'ambito delle quali saranno messi alla prova altri veicoli ibridi. I nuovi ordini riguardano 180 veicoli destinati principalmente alle reti urbane di Digione, Bordeaux, Rouen, Annecy, Angers e Nantes. "Siamo molto orgogliosi - ha dichiarato Franco Miniero, Iveco Vice Presidente Bus Range - di essere protagonisti della diffusione dei veicoli ibridi in Europa. Con le gamme di veicoli ibridi Citelis e Access'Bus GX, nelle versioni da 12 e 18 metri, offriamo veicoli efficienti in termini di comfort, risparmio energetico e riduzione delle emissioni. Inoltre, grazie alla nostra stretta collaborazione con BAE Systems, i nostri veicoli sono dotati di una tecnologia già ampiamente utilizzata in Nord America e nel Regno Unito".

ELEVATE PRESTAZIONI

Fedele alla sua vocazione di costruttore innovativo e pronto a rispondere alle richieste sempre più frequenti di veicoli rispettosi dell'ambiente e delle risorse naturali, Iveco Irisbus propone la gamma di veicoli Citelis, nelle versioni da 12 e 18 m, con una tecnica di propulsione di nuova generazione proiettata verso il futuro: il sistema ibrido. Sviluppato grazie a un accordo di collaborazione con BAE Systems per la fornitura di componenti relativi alla linea di trazione elettrica, l'ibrido seriale con propulsione diesel-elettrica combina un motore Diesel Tector da 6 litri EEV dalla cilindrata ridotta, prodotto da FPT Industrial, a un motore-generatore che restituisce l'energia accumulata in fase di decelerazione. Il motore diesel ha una cilindrata ridotta del 25 per

DEDICATO AL SEMPRE PIÙ ESIGENTE TRASPORTO INTERURBANO

Crossway LE nella versione corta da 10,8 metri

PARIGI - Il modello Crossway LE (Low Entry) si posiziona particolarmente bene in termini di rapporto qualità-prezzo per soddisfare le esigenze del trasporto interurbano, che richiede un'ottima combinazione di buona accessibilità e massima capacità di posti a sedere. Lo sviluppo di questa tipologia di trasporto è legato al continuo aumento della concentrazione della popolazione nelle periferie urbane.

Il **Crossway LE**, presentato al Salone parigino nella sua versione urbana corta, pone l'accento sull'accessibilità grazie alla soluzione a tre porte - due delle quali, nella parte anteriore e centrale, sono doppie (1.200 mm) - e al pavimento completamente piano. Nella parte centrale si trova una rampa retrattile per gli utenti in sedia a rotelle che viene azionata elettricamente per colmare il divario tra il marciapiede e l'autobus.

La parte anteriore ribassata ha un'altezza interna di ben 2,565 m; può essere configurata, a seconda delle esigenze degli operatori, sia come area con sedili sia come area con posti in piedi. Superate le porte centrali, due gradini interni permettono di accedere alla parte posteriore, il cui pavimento si trova a 980 mm da terra; questa parte può ospitare solo sedili. Qui l'altezza interna raggiunge 1,925 m.

Il motore Iveco Tector 6 EEV, il ponte e il cruscotto di Crossway LE sono ripresi dal modello Crossway intercity, mentre le sospensioni anteriori indipendenti, lo sterzo e l'altezza delle pedane anteriori e centrali sono identiche a quelle del Citelis a pianale ribassato.

La **standardizzazione dei componenti** meccanici consente di realizzare interessanti risparmi operativi e grande affidabilità.



Il **Crossway Low Entry** esposto al Salone della mobilità è lungo 10,8 m. Cuore del veicolo il motore Tector 6 EEV da 264 HP (194 Kw). Il cambio è un Voith automatico. A bordo 27 sedili.

cento rispetto al motore presente in un veicolo tradizionale corrispondente. Il generatore, in abbinamento al motore diesel, fornisce l'energia elettrica e permette di evitare l'uso del motorino di avviamento, del-

l'alternatore e delle cinghie. Il motore elettrico a elevata potenza fornisce la trazione del veicolo attraverso il ponte, identico a quello dei modelli diesel. Questa architettura ibrida seriale ha permesso l'elimina-

zione del cambio. Le batterie agli ioni di litio di ultima generazione permettono l'accumulo di energia in fase di decelerazione del veicolo, per restituirla durante l'accelerazione. I risultati ambientali sono molto sod-

disfacenti: con il sistema ibrido, si ottiene una riduzione media del consumo di carburante e di emissioni di CO₂ e dei consumi energetici tra il 25 e il 35 per cento. Una riduzione del 35 per cento dei consumi energetici significa un risparmio di circa 500 grammi di CO₂ al chilometro: considerando una percorrenza annua di 50mila km (pari al valore medio di un autobus di linea), si può ottenere una riduzione di circa 25 t delle emissioni di CO₂ in atmosfera. A ulteriore conferma dei risultati conseguiti nei test di Lione, Iveco Irisbus ha inoltre superato i test SORT (Standardized On-Road Test Cycles) dell'autorità tedesca di certificazione TÜV Süd. I risultati dei test SORT sono un requisito importante per partecipare alle gare di appalto. Gli autisti inoltre apprezzano la facilità di guida del veicolo, che offre comfort, potenza e flessibilità, mentre ai passeggeri viene garantito un elevato livello di comfort, grazie a una buona ripresa che è, al tempo stesso, graduale e progressiva.

ZF / Nuovo assale per autobus a pianale ribassato e sospensioni indipendenti per midibus

Non solo questione di leggerezza

ADATTO PER LO STANDARD DI EMISSIONI EURO 6, AV 133 GARANTISCE PIÙ COPPIA, MAGGIORE RESISTENZA E FACILITÀ DI MANUTENZIONE CON MINOR PESO. RL 55 EC È SINONIMO DI MAGGIORE COMFORT E ULTERIORE MANEGGEVOLEZZA.

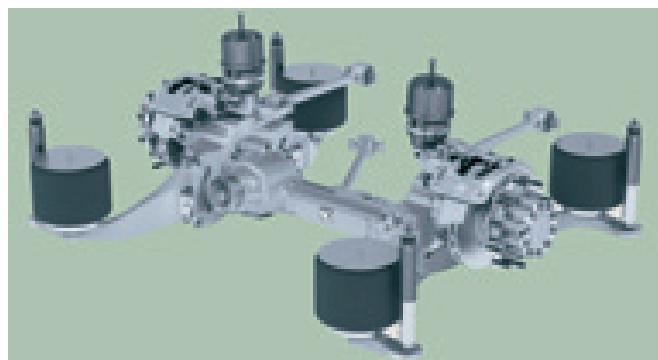
FRIEDRICHSHAFEN - L'evoluzione della nuova generazione di assali AV 133 per autobus a pianale ribassato procede in due fasi: importanti modifiche nel contesto dello standard di emissioni dei gas di scarico Euro 6 sono già state realizzate entro la fine del 2011; nel corso del 2014, sono previsti ulteriori cambiamenti in stretta collaborazione con autisti e costruttori.

"La seconda fase di sviluppo - afferma Andreas Moser, che si occupa di Sistemi Assale per Veicoli Industriali per la divisione Commercial Vehicle Technology - si concentra su un ulteriore miglioramento di efficienza, livello di rumore e peso. Solo una volta che questa è stata completata con successo po-

trà essere impressa la scritta AV 133". Grazie all'integrazione funzionale di console e connessioni, il nuovo assale AV 133 a pianale ribassato è molto più leggero nonostante il miglioramento delle prestazioni. Ciò significa che ZF dà un contributo decisivo per compensare il peso aggiuntivo della trasmissione Euro 6.

Fino al 2014, con l'aiuto di materiali alternativi, il nuovo assale a pianale ribassato 133 AV rende più semplici le applicazioni heavy duty - ad esempio per i bus doppi-articolati - poiché è progettato per coppie elevate. Un risultato ottenuto rafforzando ingranaggi e cuscinetti nonché il differenziale.

Il nuovo AV 133 copre anche progetti di sistemi di guida al-



ternativi, dall'elettrico alle unità ibride. A tal fine, il nuovo assale può essere facilmente integrato in piattaforme di veicoli già esistenti, perché ha gli stessi punti di collegamento all'asse del modello precedente AV 132. Rimangono del modello precedente i vantaggi in termini di capacità di pianale ribassato. Quindi, il nuovo AV 133 rende possibili anche altezze di pavimento minime, il che aumenta notevolmente il comfort dei passeggeri eliminando gradini e piattaforme.

Con la sospensione indipen-

dente RL 55 EC, ZF entra nel segmento dei bus di media dimensione. Pertanto, vengono realizzati vantaggi quali un più piccolo raggio di svolta, più comfort, meno inclinazione laterale. ZF ha già lasciato le sue tracce sul mercato dei midibus in Turchia.

Produttori come Temsa e Gülerüz hanno dimostrato di apprezzare la RL 55 EC. Ma la domanda di sospensioni indipendenti è crescente in altri mercati: i produttori polacchi Solaris e Autosan ora vendono i loro midibus con l'assale ZF su

larga scala in tutta Europa.

Soprattutto nei centri-città con il traffico che percorre passaggi stretti e un'alta densità di veicoli, il bus più corto svolgerà un ruolo sempre più importante: "Ai midibus - afferma Andreas Moser - si richiedono requisiti più elevati in termini di tecnologia, prestazioni, sicurezza e comfort. Tutto ciò richiede un nuovo concetto di assale e noi abbiamo risposto a questa esigenza con il nostro RL 55 EC".

Il design delle sospensioni a ruote indipendenti RL 55 EC consente l'utilizzo in veicoli con un pianale alto convenzionale ma anche con un design dell'estremità anteriore a pianale ribassato. Un'altra sfida per i costruttori di veicoli è il risparmio di carburante che rende il design leggero così importante.

Questo è un punto a favore delle sospensioni indipendenti RL 55 EC, in quanto sono più leggere rispetto all'assale solido. RL 55 EC, così come tutte le sospensioni indipendenti ZF per i veicoli industriali, dispone di un design a doppio braccio oscillante.

Il principio di progettazione prevede forze verticali, attraverso la molla ad aria e l'ammortizzatore, allo chassis senza affaticare il braccio trasversale di controllo.

Per conducenti e passeggeri questo significa un livello notevolmente più elevato di comfort e sicurezza e manovrabilità ottimale. RL 55 EC offre rigidità eccellente per un carico per assale possibile fino a 5,8 t anche senza stabilizzatore.

SALONI

INTERNATIONAL BUS EXPO A RIMINI FIERA

ROMA - Si parlerà di trasporto viaggiatori alla quinta edizione dell'IBE (International Bus Expo), che si è ormai affermato come unico marketplace in Italia dedicato al settore autobus. Lo conferma l'attenzione di tutti i grandi operatori nazionali e internazionali e delle istituzioni nei confronti della manifestazione riminese, in programma quest'anno dal 18 al 20 ottobre. A patrocinare la manifestazione è ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporti Viaggiatori), una delle associazioni di categoria più autorevoli aderenti a Federturismo. Oltre a dare risalto e promuovere la manifestazione attraverso i suoi canali, ANAV si occuperà dell'organizzazione di due importanti convegni dedicati a temi di estrema attualità e interesse per il settore. Questa importante partnership permetterà a IBE di entrare in contatto con tutti gli associati, oltre che con le realtà nazionali ed internazionali collegate ad ANAV, rafforzando ulteriormente il ruolo leader di IBE sul mercato. Nell'ambito della partnership con ANAV, TTTG Italia, società del Gruppo Rimini Fiera che organizza il Salone, ha sponsorizzato la prima edizione del Premio Smart Move per la categoria trasporto pubblico locale, assegnato a SAF. Questo importante riconoscimento alla mobilità sostenibile, istituito da ANAV, si colloca all'interno del progetto istituzionale Smart Move, promosso dall'IRU (International Road Transport Union) in tutti i principali Paesi europei con l'obiettivo di richiamare l'attenzione di istituzioni e opinione pubblica sull'importanza del trasporto su gomma nell'ambito di una mobilità sostenibile. Oltre 30 i progetti presentati per le categorie in gara: TPL, autolinee nazionali e internazionali e trasporto pubblico. Nato quattro anni fa come fiera specializzata nel turismo su gomma, IBE ha ampliato oggi la sua offerta proponendosi come efficace e autorevole punto di riferimento per tutto il settore. Si svolge in contemporanea con TTTG Incontri, la più grande fiera turistica business to business in Italia, presso Rimini Fiera, una struttura fieristica all'avanguardia, che valorizza gli espositori con 20mila mq dedicati all'esposizione dei mezzi e quattro padiglioni dedicati a IBE, tutti privi di pilastri interni, con soffitti a volta in legno larghi 60 metri, alti 22 e lunghi 26, intercollegati e che consentono al visitatore un percorso sempre al coperto. Una fiera giovane e dinamica, attenta all'evoluzione del mercato e alle esigenze degli espositori e dei visitatori, con grandi nomi, ma spazio anche per aziende giovani e innovative e per le realtà più artigianali. Nell'area convegni si affrontano i principali temi di attualità del settore e viene riservata grande attenzione al trasporto pubblico che rappresenta, per gli organizzatori, uno dei filoni di crescita della manifestazione.



a LED e ampio portellone del vano motore.

Il look contemporaneo è evidente anche all'interno degli autobus della serie Citywide. Le finiture dei materiali sono state migliorate, optando per nuovi colori più chiari. I modelli a pianale totalmente ribassato sono ottimizzati per garantire un flusso scorrevole dei passeggeri e spazio in abbondanza per sedie a rotelle, passeggini e persone in piedi. Nei modelli ad accesso ribassato, i sedili sono rivolti nel senso di marcia per il massimo comfort durante i viaggi più lunghi. Anche la postazione di guida è più spaziosa con diverse possibilità di regolazione del sedile e del volante. Le due leve sul piantone dello sterzo di regolano insieme al volante per essere nella stessa posizione rispetto a esso e garantire la possibilità di avere tutti i comandi a portata di mano. Tutti i pannelli e la struttura della carrozzeria di Scania Citywide sono

in alluminio. La pannellatura è anche stata progettata per essere facilmente riparata o sostituita in caso di danni. Senza dimenticare che l'alluminio è facilmente riciclabile e può essere riutilizzato più volte senza alcun deterioramento della qualità. Inoltre, le sezioni della carrozzeria dei modelli Citywide sono in gran parte modulari; ciò garantisce un'elevata flessibilità, per esempio nella configurazione delle porte: su uno snodato di 18 metri possono essere installate fino a quattro porte.

Citywide LF è una gamma di autobus urbani con pianale totalmente ribassato su tutta la lunghezza del veicolo. È disponibile nella versioni 2 assi e 3 assi snodato da 18 m. I motori EEV da 9 litri posteriori montati trasversalmente sono proposti nelle versioni da 230 e 280 cv diesel/biodiesel, 270 cv bioetanolo e 270 cv gas/biogas (le bombole sono posizionate sul tetto). Il cambio è l'automatico ZF a 5 o

LE
MOTORIZZAZIONI
SONO
ALL'AVANGUARDIA
PER EFFICIENZA E
RISPARMIO
ENERGETICO:
SONO INFATTI
PROPOSTE UNITÀ
ALIMENTATE A
GASOLIO,
BIODIESEL, GAS,
BIOGAS E
BIOETANOLO.

litri posteriori montati trasversalmente sono proposti nelle versioni da 230 e 280 cv diesel/biodiesel, 270 cv bioetanolo e 270 cv gas/biogas (le bombole sono posizionate sul tetto). Il cambio è l'automatico ZF a 5 o

SCANIA / Nuova famiglia di autobus ribassati urbani e suburbani

Anche in Italia i Citywide LF e LE

LA SERIE DI AUTOBUS URBANI E SUBURBANI AD ACCESSO RIBASSATO (LE) E A PIANALE TOTALMENTE RIBASSATO (LF) DEL GRIFONE SONO PROPOSTI IN CONFIGURAZIONE A DUE E TRE ASSI E ANCHE SNODATA.

Nils Ricky

TRENTO - Per la nuovissima famiglia di autobus Scania, i Citywide LF e LE, è arrivato il momento di confrontarsi con il mercato italiano. La serie di autobus urbani e suburbani ad accesso ribassato (LE) e a pianale totalmente ribassato (LF), a due e tre assi e anche in configurazione snodata, è stata presentata in occasione del recente 9° Convegno Nazionale Asstra di Desenzano (Bs). Assemblati nella fabbrica di Slupsk, in Polonia, operativa dal 1993 e oggi specializzata nella produzione di autobus Scania completamente in alluminio, i Citywide

hanno uno stile chiaramente in linea con quello della nuova gamma di prodotti del costruttore svedese. Tipica della famiglia è la "T avvolgente" creata dal frontale, con i gruppi ottici e il cofano inconfondibili e il grande parabrezza in un unico pezzo con indicatore di destinazione integrato. Linee che si estendono ininterrotte oltre i montanti nascosti fino alle fiancate dalla ampie superfici vetrate. Citywide non passa inosservato nell'ambiente urbano e il design dinamico e moderno non mancherà di attirare gli sguardi di passanti e utenti. La parte posteriore presenta il caratteristico lunotto a trapezio invertito, luci



6 rapporti. Citywide ad accesso ribassato è ideale per gli impieghi urbani e suburbani. Le versioni disponibili sono il 2 assi, il 3 assi e il 3 assi snodato da 18 m. Montano propulsori da 9 litri posteriori longitudinali con potenze di 230, 280 e 320 cv diesel/biodiesel, 270 cv bioetanolo e 270 e 305 cv gas/biogas (anche in questo caso le bombole sono posizionate sul tetto). Il cambio è l'automatizzato Scania Opticruise a 8 rapporti ma è anche disponibile l'automatico ZF a 5 o 6 rapporti. L'intera gamma di motori rispondente alla severa normativa EEV sulle emissioni permette a Scania di offrire sul mercato la più ampia scelta di propulsori a carburanti alternativi. Gli operatori possono così optare per soluzioni ecologiche su misura. Al di fuori dell'Europa sono proposte alternative conformi ad altri standard sulle emissioni.



La postazione di guida dei nuovi autobus Scania è spaziosa e dotata di diverse possibilità di regolazione del sedile e del volante. Le due leve sul piantone dello sterzo si regolano insieme al volante.



VOITH / Promosso un club riservato alle donne manager nel settore del trasporto pubblico

Al via xx factor Ladies in Public Transport

UN PROGETTO AVVIATO DA VOITHTURBO ITALIA IN COLLABORAZIONE CON IL MONDO DEI TRASPORTI: NASCE UN SODALIZIO RISERVATO ALLE DONNE MANAGER CHE OPERANO NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO PASSEGGERI. PRIMO INCONTRO E BATTESIMO UFFICIALE AL BUS EXPO DI RIMINI IN OTTOBRE.

Massimiliano Campanella

REGGIO EMILIA - Le donne hanno una marcia in più. Lo sostengono anche gli uomini (per quanto spesso non lo ammettano). L'universo femminile ha indiscutibilmente doti che sono esclusive: empatia, capacità comunicativa, sensibilità. "La marcia in più delle donne - ha detto nel 2011 il premio Nobel Rita Levi Montalcini all'European Brain Research Institute - consiste in una forma non genetica ma epigenetica". Insomma, per dirla in parole povere il cervello è lo stesso, ma rispetto agli uomini le donne hanno una marcia in più dovuta alla fame, alla persecuzione, ai maltrattamenti. Sarà vero? Per il momento stiamo a fatti oggettivi. Le donne non sbagliano un anniversario, ricordano i particolari di ogni storia, sono più intuitive perché fin da bambine hanno molta più memoria degli uomini. Nel 2010 i ricercatori dell'Università di Cambridge hanno chiesto a 4.500 adulti sani e misti tra i 49 e i 90 anni di sottoporsi al test della memoria usato dai medici per i pazienti affetti da Alzheimer: un gioco di visualizzazione e ricollocazione di disegni geometrici in riquadri vuoti, con diversi livelli di difficoltà. Dimostrando che c'è poco da fare: il cervello maschile non è abile come quello femminile. Gli uomini hanno commesso una media di cinque errori in più rispetto alle donne. Da chiarire restano le cause di questa capacità di "genere": per alcuni studiosi sarebbe questione di ormoni. Per altri dipenderebbe dalle diverse funzionalità cerebrali.

Voith Turbo Italia e Il Mondo dei Trasporti hanno pensato non già di occuparsi delle cause, che al massimo competono al mondo scientifico, ma più semplicemente di dar vita a un'iniziativa con la costituzione di un club riservato alle donne manager che lavorano nel settore del trasporto pubblico passeggeri con l'intento che dal loro confronto possano venire idee, consigli, suggerimenti per dare un ulteriore contributo ad un settore da tempo in grandi difficoltà ma che tutti considerano fondamentale per la vita di tutti i giorni. Il club è stato chiamato "xx factor Ladies in Public Transport" e vi possono aderire su invito degli organizzatori appunto le donne manager che operano nelle aziende di trasporto pubblico con responsabilità sotto il profilo amministrativo, gestionale, tecnico, commerciale, legale, marketing e comunicazione ma anche nel settore dell'industria collegata e nel campo editoriale specializzato. Il primo incontro ufficiale è in programma al Salone IBE (International Bus

Expo), organizzato da TTG a Rimini Fiera, oggi l'unico marketplace in Italia dedicato al settore autobus.

In Italia, come dicevamo, l'andamento del mercato del-



Armin Rieck, Direttore della Divisione Strada di Voith Turbo Italia

l'autobus è negativo ormai da molti anni. Che fare? L'invito è di parlarne, confrontarsi. "L'idea di creare Ladies in Public Transport - ha spiegato Armin Rieck, Direttore della Divisione Strada di Voith Turbo Italia - è nata da una riflessione molto semplice: si parla tanto di donne nella politica, nell'economia, nelle amministrazioni. Se ne parla con la consapevolezza che l'universo femminile è in grado di dare un apporto importante alla soluzione dei problemi. Ebbene, perché non chiamare alla discesa in campo da protagoniste proprio le donne per accendere meglio i fari sulle problematiche che soffre il trasporto pubblico passeggeri? Abbiamo

BASTA LA COMUNICAZIONE A VOITH TURBO ITALIA

Aderire è semplice

REGGIO EMILIA - Far parte di "xx factor Ladies in Public Transport" è molto semplice. Basta comunicare l'adesione a Voith Turbo Italia, via Lambrakis 2, Reggio Emilia, oppure via email a alessandra.giglioli@voith.com, unitamente ad un curriculum professionale e una foto nonché a un profilo dell'azienda di trasporto per la quale si lavora. Il passo successivo è l'incontro al primo raduno all'IBE, nel corso del quale verrà festeggiato il battesimo ufficiale dell'iniziativa.

Ma è altrettanto nota l'importanza che riveste un'inversione di tendenza, sia sul piano economico che su quello della sostenibilità ambientale. I costi della mobilità privata continueranno a crescere di pari passo con l'aumento della benzina e dei suoi derivati. Senza dimenticare le difficoltà di circolazione, almeno su due piani: l'ulteriore au-

mento della mobilità privata non fa che peggiorare le situazioni di criticità che in Italia hanno già raggiunto livelli insostenibili, pensiamo alle tangenziali nelle ore di punta, che comportano maggiori consumi e aumento del livello d'inquinamento; parallelamente si espandono le Ztl (Zone a traffico limitato, ndr) istituite dalle Amministrazioni locali per difendere i centri storici dall'invasione delle auto".

Insomma, con un servizio di trasporto pubblico efficiente si potrebbe ridurre l'uso dell'auto, con vantaggi per le proprie tasche e per l'ambiente. "Un sogno realizzabile - ha proseguito il manager Voith - a patto che si utilizzino flotte di bus moderni, a basso impatto ambientale, in grado di percorrere chilometri consumando meno e garantendo un viaggio confortevole. Ma con una situazione economica negativa e persistente, gli investimenti nel settore continuano a diminuire: s'investe in modo limitato, a macchia di leopardo. Con debite eccezioni, un po' ovunque in Italia le aziende di Tpl operano con mezzi vetusti, bus che inquinano e costano di più in termini di manutenzione. E nulla cambia se non s'inverte la tendenza, perché più si va avanti in assenza d'investimenti, più aumenta l'età media del parco e più aumentano costi e consumi".

Eppure i costruttori in questi anni hanno continuato (chi più chi meno) a investire sui prodotti. "Certamente. Oggi - ha precisato Armin Rieck - enti locali e aziende di trasporto pubblico hanno la possibilità di rinnovare il parco con veicoli molto più ecologici, l'industria mette a disposizione delle novità tecnolo-

giche avanzate anche sul piano della trazione, dall'ibrido al diesel pulito che riducono consumi e inquinamento".

Insomma, il trasporto passeggeri è importante, le possibilità per una svolta ci sono tutte. Ma la diseconomia non si ferma. Dov'è il problema? E quale la soluzione? "È - ha osservato Rieck - quanto ci chiediamo un po' tutti come attori del settore, ciascuno dal suo punto di vista. Finora non abbiamo una risposta. Da questo vuoto nasce la nostra idea, quasi una sfida alle donne già impegnate nel settore: un club riservato a loro perché le donne hanno certamente grande buon senso, capacità creative e possono dare un contributo fondamentale in termini di idee, progetti, suggerimenti. Non potranno certo dare la soluzione a tutti i problemi del trasporto passeggeri, ma un contributo per dare un'indicazione, per capire come poter intervenire per far evolvere il settore e portare l'età media dei veicoli ad un livello più basso, questo sì. Ne sono certo. Del resto la crisi economica riguarda l'Europa tutta, eppure altri Paesi stanno rinnovando i loro parchi, altrove si riescono a reperire le risorse per un settore così importante come quello del trasporto passeggeri. Perché in Italia ciò non avviene?"

Non resta che affidarsi a quella "metà del cielo" mentalmente più grande ed evoluta sotto molti punti di vista. "Uomini e donne - ha concluso Armin Rieck - dovrebbero parlare di più. A volte ci si tratta come nemici e non ci rendiamo conto che siamo tutti nella stessa barca. La sfida è invitare le donne a fare il primo passo e rappresentare la parte più proficua di possibili soluzioni, valorizzare e promuovere il lavoro e l'impegno delle donne che, sul piano della gestione del parco veicoli, degli aspetti tecnici, dell'amministrazione, dell'assistenza, del marketing e delle relazioni con le istituzioni, danno un contributo importante, e talvolta oscuro, in un settore mai così in difficoltà come nell'attuale periodo. Questa iniziativa può consentire alle tante donne di moltiplicare il peso di idee ed esperienze sul campo per contribuire a sviluppare un futuro migliore per l'intero settore del trasporto pubblico. In tante stanno già credendo in questa iniziativa. Voith Turbo Italia crede nel dinamismo positivo delle donne, non per nulla il suo Direttore Generale è una signora, Eva Katharina Zimmer. E naturalmente sarà soprattutto Il Mondo dei Trasporti a dare la più ampia visibilità alle idee e ai progetti che verranno da "xx factor Ladies in Public Transport".

VOITH TURBO

DIWA.5 PER I 100 CITYBUSES OTOKAR DI IZMIR

IZMIR - Con quasi tre milioni di abitanti, Izmir è la terza più importante città della Turchia. È situata sulla costa turca che affaccia sul Mar Egeo. Un territorio affascinante per geografia, cultura e tradizioni che affondano le loro radici nei millenni. E anche in pieno sviluppo, in linea con il ruolo di economia emergente che caratterizza la Turchia dei nostri giorni. L'operatore dei trasporti pubblici locali di Izmir, l'azienda Izulas, opera per offrire un trasporto sempre più confortevole e affidabile ai numerosi passeggeri che ogni giorno affollano il centro città. E non si tratta certo di poche centinaia di persone, vista l'imponenza della metropoli. Per questo, i vertici di Izulas hanno ordinato 100 nuovi autobus Kent 290LF a pianale ribassato del costruttore turco Otokar, un nome che si sta facendo strada anche sui mercati internazionali e in particolare in Europa, Italia compresa. Dal 2009, Otokar e Voith Turbo Turchia, filiale locale di Voith Turbo, hanno dato vita a una partnership commerciale che prevede l'utilizzo dell'efficiente trasmissione automatica DIWA.5 di Voith Turbo sui nuovi autobus prodotti. La trasmissione è stata sviluppata specificatamente per le applicazioni citybus, dove sono previsti numerosi stop & go all'interno del traffico congestionato delle città, e ha già dimostrato tutto il suo valore in migliaia di applicazioni su autobus in esercizio sulle strade europee. Una trasmissione che dunque risponde appieno alle particolari richieste di utilizzo che contraddistinguono il trasporto urbano. Il principio che sottende alla trasmissione DIWA è consentire riprese dolci attraverso un'ampia gamma di velocità, mentre gli automatici convenzionali necessitano da due a tre cambi di marcia. DIWA.5 si dimostra ideale proprio per le condizioni di traffico intenso e di conformazione geografica delle strade collinari di Izmir. Un altro elemento di cui tener conto è il clima della metropoli turca, estremamente caldo in estate. I bus della Otokar sono equipaggiati con efficienti impianti di condizionamento che sono, al pari di componenti della catena cinematica come la trasmissione, parte integrante di mezzi preparati a un compito impegnativo come quello di assicurare quotidianamente la mobilità a milioni di persone. Voith Turbo ha consegnato a Otokar le 100 trasmissioni DIWA.5 che saranno impiegate sui bus di 12 metri che entreranno in servizio entro la fine dell'anno e che ci si aspetta coprano 80/90mila chilometri ogni anno per le vie del centro di Izmir. Un grande sforzo per una mobilità sempre più moderna.

VOITH TURBO ITALIA E IL MONDO DEI TRASPORTI INSIEME

Originale sostegno al trasporto pubblico passeggeri

REGGIO EMILIA - "xx factor Ladies in Public Transport" è frutto di un'iniziativa di Voith Turbo Italia in collaborazione con Il Mondo dei Trasporti. Con sede a Reggio Emilia, Voith Turbo Italia è la rappresentanza ufficiale del Gruppo Voith per il mercato italiano.

Nata nel 1982, l'azienda ha sede su un'area di 10mila mq, di cui oltre 4mila mq coperti, comprendenti locali adibiti a uffici, officina e magazzino e nei quali 50 persone operano per le divisioni industria, ferrovia, strada e marina. Voith Turbo, azienda internazionale leader anche nei sistemi e nelle tecnologie applicati all'industria degli autobus e finalizzati alla migliore redditività sotto il profilo dei consumi, del comfort e della sicurezza, si occupa sia della commercializzazione di sistemi nuovi che del servizio post-vendita, a partire dalla vendita di ricambi originali e dal servizio di assistenza tecnica, fino all'esecuzione di riparazioni, revisioni e interventi di manutenzione nella propria officina o presso il client-

te. I responsabili di ogni divisione curano in modo proattivo le esigenze della clientela ed è anche grazie a questa collaborazione con gli utilizzatori che i prodotti Voith hanno raggiunto un livello qualitativo di eccellenza. La rete capillare di assistenza a disposizione dei clienti, unita alla professionalità dei tecnici Voith, garantisce interventi tempestivi ed efficaci.

Il Mondo dei Trasporti nasce nel 1990 per dare voce ai protagonisti del settore dell'autotrasporto. Una formula che si è rivelata vincente: la parola viene data ai protagonisti del trasporto a 360 gradi, dai costruttori ai dealer, dagli utilizzatori ai manager. Il tutto con uno sguardo attento a quel che accade nel mondo dell'attualità, dell'economia e dei personaggi oltre che sul profilo tecnico. Nel più ampio e generale contesto del trasporto, il magazine dà spazio al settore dell'autobus e più in generale del trasporto pubblico passeggeri, con un occhio vigile sull'evoluzione del settore dal punto di vista politico, economico e tecnico.



SHIFT_

NISSAN
NV400

- Da 8 a 17 m³ di carico
- 3 altezze, 4 lunghezze per innumerevoli configurazioni
- Manutenzione ogni 40.000 km



TUO CON LEASING
A 2,99%*

NUOVO NISSAN NV400

IL SUO LAVORO È ADATTARSI AL TUO LAVORO.

Allarga i confini del tuo lavoro con un mezzo che va oltre i limiti dei veicoli commerciali. Nuovo Nissan NV400 è il tuo strumento di lavoro resistente e comodo. Perfetto per tutti i lavori, anche quelli più difficili e complicati. Guidarlo ti darà l'impressione di essere seduto nel tuo ufficio e non su un mezzo da lavoro.

Nissan. Innovation that excites.



NISSAN.IT

SCOPRI I VANTAGGI DI NISSAN FINANZIARIA *ESEMPIO DI LEASING CALCOLATO SU NV400 VAN L1 H1 28 Q 100 CV IMMATRICOLATO COME AUTOCARRO: TOTALE IMPONIBILE € 21.427,00; ANTICIPO € 5.749,44 (COMPRESSE SPESE GESTIONE PRATICA € 300 E IMPOSTA DI BOLLO IN MISURA DI LEGGE); N.47 CANONI DA € 440,00, COMPRESIVI DI ASSICURAZIONE RC AUTO PER 4 ANNI E DI PACK SERVICE A € 999,00 CON 4 ANNI DI ASSICURAZIONE FURTO E INCENDIO (IN CASO DI ADESIONE); RISCATTO € 2.282,99; TAN 2,99%; IPT E MESSA SU STRADA INCLUSE, IVA ESCLUSA. SALVO APPROVAZIONE NISSAN FINANZIARIA. OFFERTA DELLA RETE NISSAN CHE ADERISCE ALL'INIZIATIVA VALIDA FINO AL 30/09/2012. INFORMAZIONI EUROPEE DI BASE SUL CREDITO AL CONSUMO PRESSO I PUNTI VENDITA DELLA RETE NISSAN E SUL SITO WWW.NISSANFINANZIARIA.IT; ALCUNI DEI CONTENUTI PUBBLICIZZATI POTREBBERO NON ESSERE DI SERIE, MA DISPONIBILI A PAGAMENTO SU ALCUNE VERSIONI. LA VERSIONE PUBBLICIZZATA È INSERITA A TITOLO DI ESEMPIO. MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. EMISSIONI CO₂ (G/KM): DA 260 A 214. CONSUMI (L/100 KM) CICLO COMBINATO DA 9,2 A 7,2.