

## Mentre debutta la nuova gamma Euro 6 Renault privilegia anche l'usato come business

ANCORA UNA VOLTA IL COSTRUTTORE FRANCESE SI PONE IN PRIMA FILA SU UNA REALTÀ, QUALE QUELLA DELL'USATO, CHE STA ACQUISTANDO UNA IMPORTANZA SEMPRE MAGGIORE TRA LE AZIENDE DI TRASPORTO, QUANTO MAI ATTENTE AI COSTI DI GESTIONE.

Spesso quando si parla di mercato ci si limita a quello dei veicoli nuovi, ai camion appena usciti di fabbrica, senza tenere conto che invece una larga fetta di acquirenti, soprattutto oggi che la crisi continua a imperversare, è forse più propensa a preferire l'acquisto di seconda mano.

"Basta guardare i numeri per rendersene conto - ha spiegato

Stefano Ciccone, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia - eppure di usato si continua a parlare troppo poco. Noi non vogliamo più fare questo errore, anzi vogliamo stare vicini ai nostri clienti che hanno questo tipo di esigenze, strutturandoci in modo più professionale per offrire loro anche in questo caso un servizio che sia all'altezza delle aspettative".

Un lungo preambolo per presentare il nuovo originale marchio di Renault Trucks che racchiude il settore dell'usato: Selection. Che è riservato per il momento ai trattori Premium Strada e ai Magnum. È un'attività, questa, sulla quale avremo importanti novità anche da parte degli altri costruttori.

Zola a pagina 16



## Il nuovo campione per la distribuzione Antos vince e convince

La gamma del nuovo camion da distribuzione della Stella è davvero così ampia e variegata da poter soddisfare ogni esigenza nel campo della distribuzione. Comprende sia trattori che motrici. Anche versioni per trasporti specializzati.

Servizio a pagina 6

Una positiva collaborazione tra il costruttore tedesco e quello svedese

## Voith accompagna con successo l'ascesa del nuovo Volvo FH16

Il primo nuovo FH16 con motore da 750 cv venduto in Italia è una motrice, equipaggiata con uno specifico e moderno retarder Voith, acquistata nella concessionaria Fimi dalla Di Porzio Legnami di Norcia, in provincia di Perugia, azienda specializzata nel trattare piante di alto fusto e nel trasformarle in legna da ardere, che viene poi consegnata a domicilio a clienti privati in buona parte dell'Italia centrale, con sedi molto spesso situate in luoghi difficili da raggiungere.

Servizio a pagina 22



Il costruttore di Hannover introduce sul mercato una innovativa gamma di pneumatici, chiamata Generazione 3, appositamente progettata per bus urbani, interurbani e turistici.

Servizio a pagina 46

## Nuova generazione di pneumatici Continental per pullman e autobus La risposta al trasporto passeggeri

### Man Truck & Bus Starliner per Bonaventura

Il gioiello firmato Neoplan destinato ai servizi turistici top del Gruppo guidato da Gianni Bonaventura con sede a Badoere di Norgano, in provincia di Treviso. Alla consegna presente anche l'ex pilota di Formula Uno Jarno Trulli.

Campanella a pagina 45

### BredaMenarinibus Difesa del Made in Italy

Nella lunga intervista a Giovanni Pontecorvo, Presidente esecutivo dell'azienda bolognese, il punto sulle strategie BredaMenarinibus e le novità più recenti sia sul piano produttivo che su quello commerciale.

Basilico a pagina 38



### Gruppo Fiat Fusione tra Giganti

CNH Industrial, nuova identità nata dalla fusione tra Fiat Industrial e CNH Global, rappresenta un'azienda che sta vivendo un periodo di profonda trasformazione organizzativa e culturale nonché di evoluzione tecnologica dei prodotti.

Basilico a pagina 14

### Daf Trucks Avanza l'onda orange

Prime consegne in Italia per i Daf XF106 Euro 6, uno da parte della Italtrans, l'altro dalla Delby, trazione per lo stesso marchio, entrambi equipaggiati con propulsore da 510 cavalli e cabina Super Space.

Servizio a pagina 20





# Mercedes-Benz Sprinter, Vito e Citan. Una squadra di fuoriclasse.

Dalla piccola distribuzione cittadina a quella su lunga tratta, dai trasporti leggeri ai carichi maggiori: la gamma completa Mercedes-Benz veicoli commerciali offre una soluzione a ogni esigenza lavorativa. Grande efficienza, grande agilità e bassi consumi grazie alla tecnologia BlueEFFICIENCY. E con Adaptive ESP® di serie che regola la dinamica di marcia in funzione del carico, la sicurezza è assicurata per ogni trasporto.



**Mercedes-Benz**  
Vans. Born to run.

MERCEDES-BENZ DO BRASIL

# Due milioni di Stelle

MAX CAMPANELLA  
SÃO BERNARDO DO CAMPO

Mercedes-Benz do Brasil ha celebrato la produzione commerciale del due milionesimo veicolo uscito dalla catena di montaggio 57 anni dopo che la società ha inaugurato il suo stabilimento nel Paese. L'impressionante cifra di produzione è suddivisa in circa 1,4 milioni di autocarri e 600mila autobus e autotelai per autobus. Il risultato evidenzia anche la posizione fondamentale che il Paese latino-americano ha per Daimler Trucks e Daimler Buses per lo sviluppo globale e la rete di produzione. "Daimler Trucks - afferma Stefan Buchner, capo di Mercedes-Benz

Trucks in Europa e America Latina, durante l'evento tenuto presso l'impianto - ha iniziato ad operare in Brasile molto prima che il Paese fosse considerato un'economia in crescita. Il Brasile è ora uno dei nostri

ta sin dall'inizio. Tra il 2010 e il 2013 ha investito più di 1,5 miliardi di Real (circa 540 milioni di euro) per aumentare la capacità di produzione, la creazione di nuove linee di montaggio del motore e lo sviluppo

**A 57 ANNI DALL'INAUGURAZIONE, LO STABILIMENTO BRASILIANO DI SÃO BERNARDO DO CAMPO È DIVENTATO L'IMPIANTO DFI PRODUZIONE DI VEICOLI DAIMLER PIÙ IMPORTANTE FUORI DALLA GERMANIA.**

principali mercati di vendita di camion, e continuerà a svolgere un ruolo importante nella crescita complessiva della nostra azienda in futuro".

Mercedes-Benz do Brasil ha gettato le basi di questa cresci-

ta di nuovi prodotti e tecnologie d'avanguardia. Tali investimenti forniscono la base per l'incoronazione di nuovi leader: il CEO (Chief Executive Officer) Philipp Schiemer e il COO (Chief Operating Officer)



Hänle Wolfgang hanno avviato in Mercedes-Benz un percorso di successo a lungo termine. Hänle e Schiemer hanno iniziato a lavorare nelle loro nuove posizioni in un momento in cui il mercato dei veicoli industriali in Brasile, in particolare, si sta riprendendo. Daimler Trucks ha venduto circa 15.820 unità in Brasile durante i primi cinque mesi dell'anno, vale a dire il 50 per cento in più rispetto alle quasi 10.300 unità vendute nello stesso periodo del 2012.

Inoltre, le vendite di autobus completi e autotelai per autobus sono aumentate del 46 per cento in Brasile, durante questo periodo, con circa 4.520 unità. Le vendite di veicoli per trasporto passeggeri hanno avuto uno sviluppo altrettanto positivo. Dall'inizio dell'anno, le vendite di Mercedes-Benz sono aumentate di circa l'80

per cento.

Il mercato brasiliano per autobus e camion è stato notevolmente ampliato nel 2011, perché i trasportatori hanno acquistato veicoli prima dell'entrata in vigore della norma Euro V. Di conseguenza, l'anno successivo si è registrata una contrazione del mercato dei veicoli commerciali, perché i clienti non hanno ordinato unità di sostituzione nel 2012.

Tuttavia, la domanda di autobus e camion ha ricominciato a crescere nel quarto trimestre del 2012, dopo che il governo ha offerto prestiti a basso interesse, come incentivo per nuovi investimenti. Oltre all'aumento delle vendite di camion, che continuano a crescere nel medio termine, ci si aspetta una crescita quest'anno del mercato degli autobus, grazie in parte a grandi eventi sportivi come la Coppa del

Mondo nel 2014 e le Olimpiadi estive del 2016.

In un periodo di quasi 60 anni, lo stabilimento di São Bernardo do Campo è diventato l'impianto di produzione di autocarri Daimler più grande al di fuori della Germania. Un primato che testimonia il ruolo strategico del Brasile nei piani di sviluppo globale del Gruppo tedesco.

Situato nei pressi di San Paolo, si producono autocarri, telai cabinati di autobus e componenti importanti per camion come motori, trasmissioni e assali. Nello stabilimento di Juiz de Fora vengono assemblati i camion Mercedes-Benz Actros e Accelo, che vengono esportati nei mercati dell'America Latina. Il centro di formazione, il magazzino di pezzi di ricambio e il Customer Center operativo sono ubicati nel quartier generale dell'azienda a Campinas.



Uno scuolabus Mercedes-Benz in servizio in Brasile. In alto un esemplare della gamma truck Accelo.

DAIMLER

# Fuso Canter vince la sfida con Smart

U. LANZA  
BRACCIANO

Sfida tra auto e camion. Chi la spunterà? Un dilemma di vecchia data che, in occasione del cinquantesimo compleanno di Fuso Canter, ha visto scendere in campo due campioni targati Mercedes-Benz. I mezzi di partenza sono profondamente differenti ma il confronto ci sta tutto: il truck più maneggevole del segmento sfida Smart fortwo, l'auto più corta del mercato che colora le principali città del mondo, proprio sul terreno a lei più congeniale, ovvero le piccole strade tipiche dei contesti urbani. Fuso Canter e la piccola due posti si sono affrontati in una prova di agilità nei vicoli di Bracciano, nei pressi di Roma,

sfida che ha dimostrato concretamente come l'autocarro compatto Fuso Canter non abbia nulla da invidiare alla smart, city car per eccellenza.

Le strade affrontate hanno presentato numerose difficoltà, nonostante questo Canter non sia mai rimasto indietro. Grazie alla larghezza record di soli 1,7 metri, il compatto autocarro ha seguito senza indugi la piccola smart anche nei passaggi più impegnativi. Inoltre, anche il diametro di volta di soli 9 metri è un valore paragonabile a quello della piccola smart e garantisce la massima agilità in spazi veramente contenuti, dove gli altri autocarri sono costretti a fare marcia indietro. Altro fondamentale aspetto di Fuso Canter nell'uti-

lizzo nei centri urbani è la possibilità di equipaggiare il veicolo con il cambio automatizzato a doppia frizione Duonic, che rappresenta una vera anteprema nel segmento dei piccoli

autocarri. Il cambio automatizzato Duonic porta vantaggi concreti a imprese e conducenti. La doppia frizione è soggetta a scarsa usura, riducendo così i tempi e i costi della manutenzione per l'azienda, mentre l'autista lavora con minor fatica e maggiore sicurezza. Duonic si caratterizza per numerose funzionalità come, ad esempio, la possibilità di cambiare manualmente i rapporti, grazie alla modalità sequenziale. In automatico, invece, la modalità EcoMode attua cambi di marcia anticipati per ridurre ulteriormente i consumi. Inoltre, la funzione di marcia lenta è ideale per effettuare manovre che richiedono cautela o per operare in sicurezza.



## 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

Eurgraf, Cesano Boscone (MI)

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 130,00 - Banca d'appoggio: UniCredit Banca - Agenzia Muggiò; Codice IBAN: IT 21 V 02008 33430 000041141143 - Poste Italiane Spa - Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano - Distribuzione GE.MA Srl: Burago di Molgora (MB).



MERCEDES-BENZ

# Alla Grillo il primo Antos Euro 6 italiano

FABIO BASILICO  
ROMA

È il settore dei traslochi l'ambito in cui il primo Mercedes-Benz Antos Euro 6 inizia la sua avventura italiana. La celebre società milanese Grillo Traslochi, da oltre 50 anni punto di riferimento nel settore della logistica e dei traslochi, allarga la propria flotta all'insegna della sostenibilità proprio grazie a un nuovo Mercedes-Benz Antos Euro 6. Maneggevolezza da primato, straordinaria efficienza, affi-

dabilità e rispetto dell'ambiente: queste le caratteristiche del nuovo autocarro della Stella, che rappresenta la scelta ideale per la distribuzione

LA CELEBRE SOCIETÀ DI TRASLOCHI ALLARGA LA FLOTTA CON L'AUTOCARRO TEDESCO SPECIALISTA NEL CAMPO DELLA DISTRIBUZIONE PESANTE.

pesante a medio raggio.

Anche nel settore dei traslochi efficienza ed eco-compatibilità assumono oggi un valore crescente. È per questo motivo che la Grillo Traslo-

chi, leader nel settore della logistica e dei traslochi, ha adottato nella propria flotta, ed è la prima a farlo in Italia, il nuovo Antos Euro 6.

Con l'introduzione di Antos, Mercedes-Benz è la prima a offrire una serie di eco-compatibili autocarri nati per rispondere alle particolari esigenze della distribuzione

pesante a medio raggio. Antos si distingue per la maneggevolezza da primato e per la straordinaria efficienza. Il design del veicolo parla il linguaggio stilistico Mercedes-Benz e rivela una chiara parentela con Actros, anche se i requisiti tecnici della cabina conferiscono ad Antos un inconfondibile originale carattere. Le cabine da 2,30 m di larghezza, appositamente progettate per la distribuzione a medio raggio, sono disponibili in versione corta (S) o media (M), entrambe caratte-

## GRILLO, MEZZO SECOLO DI ESPERIENZA AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA

Sono oltre 50 anni che la Grillo opera nel mondo della logistica e dei trasporti. Tutto ha origine per volontà e dedizione da parte del fondatore Antonino Grillo che parte dalla Calabria alla volta di Torino, dove trova lavoro come autista in una ditta di trasporti nazionali. Raggiunto dalla famiglia, con i primi risparmi Grillo acquista un camioncino e, nel poco tempo libero a disposizione, inizia a lavorare in proprio nel settore dei traslochi. L'impresa è a conduzione familiare: la moglie risponde al telefono e prende gli appuntamenti per i preventivi, mentre lui esegue i traslochi con l'aiuto di qualche operaio. Nel giro di qualche anno la neonata

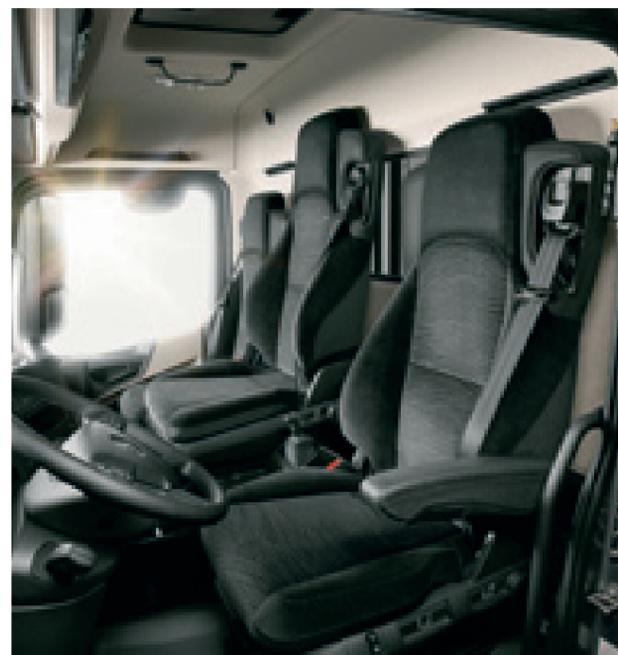
Grillo Antonino Traslochi cresce e arriva ad avere una flotta di 4 camion. Nel 1966 Antonino Grillo decide di entrare nel più ricco mercato milanese, dove già operano le più grandi aziende di traslochi dell'epoca. Milano risponde bene alla proposta di Grillo, di cui viene premiata il metodo di lavoro attento ed efficiente. Agli inizi degli anni '70 Grillo Antonino Traslochi conta già 40 addetti assunti e una flotta in forte espansione.

Le richieste da parte della clientela continuano ad aumentare. La continua proposta di servizi sempre più innovativi e specializzati sono, oggi come allora, il risultato di un costante sviluppo che porta all'acquisto di tecnologie, automezzi, autoscale, autogrù sempre più all'avanguardia che contribuiscono a migliorare ulteriormente l'offerta nei traslochi nazionali e internazionali. Già negli anni '70 Antonino Grillo, forte delle sue origini contadine, aveva impegnato del tempo nella gestione di un'azienda agricola, una passione che persiste ancora oggi con un'azienda vitivinicola ubicata nell'Alto Monferrato, la Cascina Bianca. I suoi vigneti permettono di produrre ottimi vini Doc con uve Barbera d'Asti e Dolcetto d'Acqui.

## ANTOS DA 18 A 26 T

### UNA GAMMA MODERNA PER CONSEGNE DOOR-TO-DOOR

Mercedes-Benz Antos è la prima serie di autocarri della Stella specializzata nella distribuzione pesante. Che si tratti di generi alimentari, gasolio da riscaldamento, materiale edile o servizi municipali, Antos con peso totale a terra da 18 a 26 t si trova sempre a proprio agio nei servizi di distribuzione regionale. La gamma di modelli è versatile quanto il campo d'impiego: l'autocarro di Stoccarda è disponibile anche nelle versioni specializzate Loader e Volumer. Per il nuovo 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, per la cabina medio-lunga è possibile richiedere una cuccetta ribaltabile di dimensioni 2.000 x 600 mm e le tendine su tutti i cristalli, ideali per le pause più lunghe o per occasionali pernottamenti. Il conducente di Antos ha a propria disposizione un posto guida di alto livello. Lo si nota già dal volante multifunzione e dalla generosa escursione del sedile. La plancia ha una sagoma arcuata ben orientata verso il conducente e i comandi ergonomici nonché l'ottima visibilità degli strumenti sono validi esempi della qualità progettuale di Antos. Una caratteristica tipica del nuovo Antos e della vocazione alla leadership di Mercedes-Benz è la piena disponibilità anche per il settore della distribuzione di tutti i sistemi di assistenza per la sicurezza dell'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 antislittamento (ASR) e lo Stability Control Assist. A richiesta sono disponibili il nuovo retarder ad acqua, leggero e potente al tempo stesso, il freno ad alte prestazioni "High Performance Brake" e il sistema di mantenimento della distanza con funzione stop-and-go. Tra gli equipaggiamenti a richiesta figurano inoltre il sistema antisbandamento e l'Active Brake Assist 3 di ultimissima generazione, un sistema assolutamente unico in grado di reagire agli ostacoli fermi anche con una frenata d'emergenza. L'Attention Assist tiene costantemente sotto controllo, anche quando il sistema antisbandamento è disattivato, il livello di attenzione del conducente sulla base di diversi parametri. La gamma Antos è versatile quanto le destinazioni d'uso di questo autocarro. Le motrici per semirimorchio sono disponibili a due assi con passo da 3.550 mm a 4.000 mm. Per gli autotelai i passi disponibili coprono la fascia da 3.700 mm a 6.700 mm con intervalli modulari di 300 mm. Accanto all'Antos autotelaio a due assi è prevista anche la versione a tre assi con asse posteriore aggiunto, volendo con pneumatici gemellati.



Le cabine da 2,30 m di larghezza, progettate per la distribuzione a medio raggio, sono disponibili in versione corta o media.

rizzate da una riuscita combinazione di facilità di accesso, ergonomia e intuitività dei comandi.

Il cuore pulsante della nuova serie di modelli tedeschi è rappresentato dall'ultima gamma di motorizzazioni Euro 6 con "Blue Efficiency Power". Con 13 categorie di potenza in tutto, Antos copre un ampio range che va da 200 kW/270 cv a 375 kW/510 cv. I nuovi veicoli sono disponibili sia in versione carro che motrice con un totale di 17 diverse lunghezze di passo e in-

terasse che varia da un minimo di 2.650 mm a un massimo di 6.700 mm. Tra le altre dotazioni, il cambio completamente automatizzato PowerShift supporta l'autista nell'attività lavorativa quotidiana.

Con un peso in ordine di marcia ridotto, il veicolo è stato realizzato per massimizzare il carico utile, mentre il basso punto di accoppiamento e la bassa altezza del telaio consentono di sfruttare al massimo l'ampia capacità di carico.

# Ricambi MAN ecoline. Ecologici ed economici.



**= qualità  
= garanzia  
- costi**

dei ricambi  
originali nuovi

**Con i ricambi originali MAN ecoline rispetti l'ambiente e salvaguardi il valore attuale del tuo MAN.**

I ricambi originali MAN ecoline sono la soluzione ottimale per tutti i veicoli MAN. Le parti di ricambio rigenerate in rotazione, nel pieno rispetto delle specifiche MAN, sono disponibili rapidamente, sono assolutamente affidabili, prevedono la medesima garanzia dei ricambi nuovi e consentono un immediato risparmio nell'acquisto. Così il vostro MAN resta un MAN al 100%, per tutta la vita.

Maggiori informazioni presso la Rete di Officine Autorizzate MAN o su [mantruckandbus.it/ecoline](http://mantruckandbus.it/ecoline)



## Antos 2543 L61



# Per le mission più impegnative

MAURO ZOLA  
VITTUONE

È già in vendita ormai da diversi mesi ma Antos, il pesante Mercedes-Benz che ha cambiato le categorie del tra-

sporto, inserendosi quasi di forza nel segmento della distribuzione, resta un oggetto più o meno misterioso. Del resto, essere disponibile soltanto con motorizzazione Euro 6 nell'anno peggiore (nota-

te che lo diciamo da almeno tre stagioni) per il mercato dei camion è un gap non da poco, difficile da superare.

Per sua fortuna Antos ha sufficienti qualità e un livello d'innovazione tale da poterce-

la fare. Per rendersene conto è bastato portarne uno sul nostro abituale percorso di prova, e pur se abbiamo evitato di rilevare i consumi (che sono comunque sorprendenti) siamo rimasti conquistati

dalle sue caratteristiche. La nostra scelta è andata su di una versione motrice a tre assi, di quelle studiate per il trasporto regionale, in pratica la sintesi di tutto quello che di nuovo Antos ha intenzione di

portare nel settore delle consegne.

Un modello chiaramente destinato a muoversi lungo percorsi medio/brevi ma che grazie a un motore piuttosto robusto (il dieci litri nella sua

## Soddisfa ogni esigenza nel campo della distribuzione



Nel nostro caso abbiamo scelto un Antos motrice a tre assi, ma la gamma del nuovo camion da distribuzione della Stella è davvero così ampia e variegata da poter soddisfare ogni esigenza nel campo della distribuzione. E comprende quindi sia trattori che motrici, nel primo caso in quattro versioni di passo (da 3.500 a 4.000 mm per i due assi, da 2.650 a 3.550 mm per i tre assi), nel secondo con ben undici varianti disponibili (da 3.700 a 6.700 mm, con intervalli di 300 mm); sempre per le motrici, oltre al due assi si può scegliere un tre assi come quello del nostro test, i cui pneumatici sul posteriore possono essere anche gemellati.

Per sublimare le caratteristiche primarie dell'Antos, alla gamma standard sono state inoltre aggiunte due versioni particolari, mirate a trasporti molto specializzati. La prima è la Loader, che si rivolge a quei settori, come il trasporto di liquidi, in cui il peso è la caratteristica più importante. In questo l'Antos si rivela un maestro, dato che nella versione trattore è oggi l'unico camion in commercio capace di stare sotto le sei tonnellate di peso a vuoto.

Infatti se si sceglie il modello 1835 LS con cabina Classic Space S, cerchi in alluminio e pneumatici supersingle sull'asse posteriore, la bilancia si assesta poco al di sotto dei seimila chilogrammi. Ma anche se si preferisce il motore OM 470 da 10,7 litri, il peso arriva ad appena 6.400 kg. Per arrivare a questi livelli i progettisti Mercedes-Benz hanno dovuto lavorare di fino nei particolari, scegliendo ad esempio supporti di accesso in alluminio, alleggerendo il parabrezza e il rivestimento del pianale, adottando batterie a capacità ridotta e un unico serbatoio combinato per gasolio e AdBlue.

La seconda versione "speciale" si chiama Volumer, ed è fortemente consigliata a chi deve puntare più sul volume di carico trasportabile piuttosto che sul peso; per questo il piano di carico

è stato ribassato di 80 mm rispetto alle normali altezze, mantenendo sotto il metro l'attacco della ralla se si adottano pneumatici 295/55 R22,5. Disponibile oltre che con tutti i propulsori e le cabine, con un'ampia selezione di rapporti al ponte, il Volumer può essere equipaggiato con un cambio a presa diretta che rispetto a un classico overdrive permette da solo di risparmiare l'1 per cento di carburante.

Anche nelle serie standard la scelta non manca, a partire dalle cabine, che ruotano attorno alla Classic Space, però in due versioni, S ed M, oppure ribassata Compact per utilizzi ancora più specifici, con due possibili altezze del tunnel motore e di conseguenze dell'accesso all'abitacolo, che è comunque sempre piuttosto basso, il che è naturalmente voluto, dato che nella distribuzione si deve salire più volte al giorno.

I motori disponibili sono tre, tutti fin dal lancio esclusivamente Euro 6, con in prima fila il 12,8 litri che equipaggia anche il nuovo Actros. Subito dietro si posiziona il 10,7 litri che ne riprende gran parte delle caratteristiche tecniche, e che conta su potenze che vanno dai 326 ai 428 cv, per chiudere con un sei cilindri da 7,7 litri che conta su un Common rail ad alta pressione (fino a 2.400 bar) e sul primo albero a camme di scarico a fasatura variabile montato su di un motore diesel, mentre il turbocompressore, a seconda delle potenze, può essere asimmetrico a doppia turbina o a doppio stadio con due turbocompressori. Le potenze in questo caso vanno da 238 a 354 cv, coprendo la parte bassa della gamma.

Come già spiegato nel pezzo principale, anche il cambio è stato rivisto, lanciando una versione a otto marce in alternativo al tradizionale Powershift 3, il G 140-8, destinato al motore di minore cilindrata e alle versioni motrice dell'Antos. Si tratta di un cambio più leggero (si risparmiano 45 kg), di base a quattro marce con un gruppo splitter.

versione più potente, di cui parleremo a fondo nell'apposito spazio) e a una cabina con cuccetta, può anche essere facilmente usato se ci si deve spingere ben oltre.

Partiamo allora proprio dalla cabina, che è la Classic Space già vista sul nuovo Actros, in una versione con larghezza di 2,3 metri e con appena un accenno di tunnel motore, 170 mm che si notano appena. Trattandosi di uno spazio pensato soprattutto per viaggi contenuti, per trovare lo spazio necessario alla cuccetta si è dovuti ricorrere a un brillante escamotage: per mettere il lettino in posizione notte si devono abbassare i due sedili, operazione che può essere comunque effettuata in pochi minuti; fatto ciò si può dormire comodamente su uno dei nuovi lettini sviluppati dal costruttore con materasso in lattice che garantisce un riposo degno di questo nome. Per il resto lo spazio interno è ben dimensionato con tanti vani portaoggetti che se si deve passare a bordo una notte o più non paiono esserci problemi. Anche la postazione di lavoro del nuovo Actros Mercedes-Benz è di molto superiore a quanto di solito usato per la distribuzione: per rendersene

## Un motore con prestazioni ed economie premium



Nel nostro caso l'Actros era equipaggiato con la versione più potente del motore OM 470 da 10.7 litri, un sei cilindri in linea con doppio albero a camme, in grado di sviluppare 428 cv, grazie soprattutto al nuovo sistema di iniezione X Pulse, con amplificatore di pressione. In pratica una pompa di iniezione a due pistoni consente di raggiungere una pressione massima base di 900 bar, che direttamente negli iniettori viene poi portata fino a 2.100 bar. Questo però soltanto se c'è n'è effettivamente bisogno; ogni ciclo d'iniezione viene infatti adeguato in tempo reale alla situazione di marcia, con effetti benefici soprattutto per i consumi. A completare il quadro pensa un turbocompressore a gas con intercooler.

Se l'X Pulse provvede a contenere i consumi, a ri-

durire invece le emissioni, come già sull'OM 471, pensa un sistema di riduzione catalitica selettiva, unita al ricircolo dei gas di scarico raffreddato, con l'ulteriore aggiunta di un filtro antiparticolato.

Per migliorare l'efficienza generale del propulsore, può essere aggiunta un'unità Turbocompound, che provvede a trasformare l'energia termica sviluppata in energia meccanica, con evidenti vantaggi nell'erogazione della potenza.

Tra gli altri punti di forza va poi inserito un freno motore a decompressione da 340 kW, risultato ottenuto sostituendo la valvola di strozzamento a effetto continuo con una valvola a farfalla sullo scarico, che lo rende in grado già da solo di sgravare da gran parte della fatica l'impianto frenante.

contato basta stringere tra le mani il volante multifunzione, oppure approfittare del sofisticato sistema di regolazione del sedile, che permette a guidatori di ogni statura di trovare posto grazie alla generosa escursione sia longitudinale che verticale. Allo stesso modo è possibile regolare il volante fino a un massimo di 16,5 gradi.

La plancia deriva, sia per la forma ergonomica, che per il livello dei comandi, direttamente da quella del nuovo

Actros. Da notare come tutti gli interruttori siano a portata di mano, e come le informazioni sensibili scorrono sul computer di bordo, che certo richiede un po' di pratica per essere utilizzato al meglio ma poi si rivela un compagno di viaggio prezioso, capace di far anche risparmiare carburante suggerendo uno stile di guida morigerato.

Al momento di girare la chiave, anzi, di spingere il pulsante, perché la chiave come già per l'Actros non esiste in pratica più, e dopo aver avviato il motore arriviamo ad affrontare uno dei protagonisti di questa serie e cioè l'OM 470, il 10.7 litri di cui, soprattutto in questa versione, si fa-

ticano a distinguere sostanziali differenze rispetto al più potente OM 471 da 12.8 litri; resta infatti la stessa la fluidità d'esercizio, che anzi in questa configurazione risulta persino più accentuata, il che è forse la caratteristica più apprezzata da chi già ha la fortuna di guidare uno dei camion della Stella con motore Euro 6. Per i particolari tecnici vi rimandiamo al box nell'altra pagina, qui parliamo soprattutto di sensazioni, quelle trasmesse attraverso il volante all'autista. Non difettando soprattutto in questa versione di cavalleria, il sei cilindri appare fin troppo muscoloso per l'utilizzo su di una motrice, a meno che non si pensi di



Dettaglio ruota e gradini di accesso dell'Actros protagonista del nostro test drive. In centro e sotto, l'interno della cabina Classic Space con in primo piano il sedile conducente e la moderna plancia.

### LA CARTA D'IDENTITÀ

**Cognome** - Mercedes-Benz

**Nome** - Actros 2543 L61

**Cabina** - Classic Space, larghezza 2,3 m.

**Motore** - OM 470, Euro 6, 10.667 cc, 6 cilindri in linea, doppio albero a camme, 24 valvole, sistema d'iniezione X Pulse, turbocompressore con intercooler, Turbocompound, Scr, Egr, Filtro antiparticolato. Potenza 315 kW/428 cv da 1.500 a 1.900 giri/min, coppia 2.100 Nm a 1.100 giri/min.

**Cambio** - Automatizzato Powershift 3.

**Pneumatici** - 315/80 R22,5.

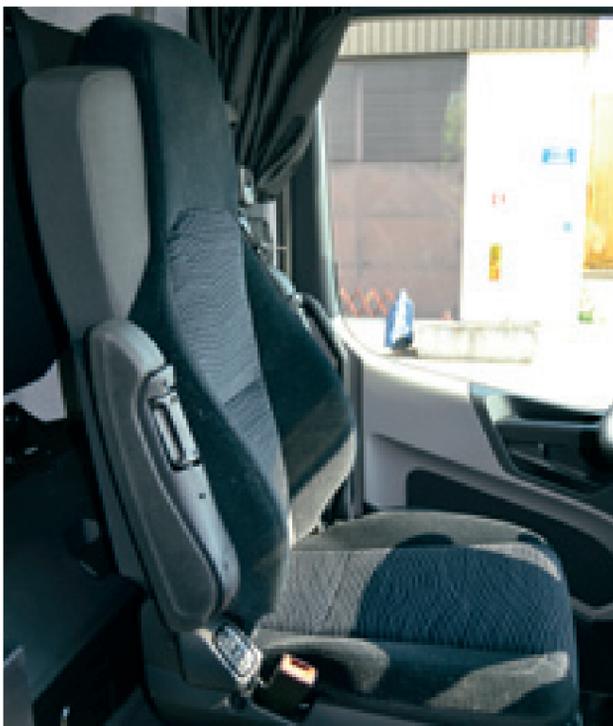
**Sospensioni** - Anteriori e posteriori pneumatiche a gestione elettronica, a quattro soffiotti con ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice.

**Assi** - Anteriore a gomito da 8 t, posteriore da 13 t, posteriore aggiunto sterzante e sollevabile da 7,5 t.

**Freni** - A disco, ABS, EPB, ASR, freno motore, rallentatore secondario Voith Aquatarder.

**Dimensioni** - Passo 6.100 mm.

**Serbatoio carburante** - 400 litri (AdBlue 75 litri).



viaggiare spesso sugli Appennini o comunque nelle zone più montuose della Penisola; in quel caso apprezzerete che la coppia sia disponibile fin da subito e quindi non ci sia bisogno di tirare la marce. A rendere il tutto più fruibile pensa infatti il cambio automatizzato Powershift 3, disponibile oltre che nella solita versione a dodici marce anche con solo otto rapporti, e quindi una spaziatura più adatta a chi svolge servizi di distribuzione.

Non è però il nostro caso: questo Actros, come abbiamo già ribadito, è perfettamente in grado di muoversi sia sui percorsi della distribuzione che affrontando con sorprendente facilità trasferte autostradali anche impegnative. In cui si rivelano preziosi particolari come l'Eco Roll che, anzi, su di una strada come la Torino-Milano in cui i declivi sembrano pochi e poco pronunciati, entra spesso in azio-

ne, ancora di più se l'autista è accorto e provvede a "stimolarlo" disinserendo ad hoc il Tempomat. Questo fa sì che per lunghi tratti il veicolo proceda in pratica in folle, senza quindi consumare granché. Questa è però soltanto una delle perle tecnologiche che caratterizzano l'Actros, in questo senso il miglior veicolo di questa classe (sempre che un camion tanto particolare possa essere inserito in una classe definita).

Prima di addentrarci nelle novità vale la pena di soffermarsi ancora un po' sul cambio, che ha un comportamento molto accurato, con passaggi di marcia sempre a un regime di giri contenuto, il che aiuta molto nel calmierare i consumi, sempre più obiettivo dichiarato e necessario delle aziende di trasporto.

Se poi si vogliono risparmiare anche i freni il consiglio è di scegliere oltre al freno motore di serie anche l'Aquatarder (quindi con l'uso di semplice acqua invece del più comune olio) sviluppato da Voith appositamente per Mercedes-Benz e che in questa versione ha un rapporto di frenata in meno rispetto all'Actros ma la stessa efficacia di base. Tornando invece alle novità tecnologiche, da notare il pannello di comando posizionato sulla razza di destra del volante, con cui possono essere comandati il Tempomat e il limitatore di velocità impostabile a piacere. In caso di emergenza poi sono pronti a intervenire sistemi come lo Stability Control Assist, proposto di serie, il sistema antisbandamento o la terza generazione dell'Active Brake Assist. Questi possono essere acquistati singolarmente, oppure compresi in pratici pacchetti.



**GUIDO PRINA**  
PERO

L'arrivo sul mercato delle nuove gamme ha spinto Renault Trucks a ottimizzare il servizio come parte integrante della proposta veicolare. Il costruttore francese offre ai clienti delle nuove gamme Lunga Distanza e Costruzione un test di Optifleet, la soluzione di gestione della flotta che consente d'incrementare

la redditività d'esercizio dell'azienda di trasporto e di risparmiare fino a 5 mila euro all'anno per veicolo. A richiesta, il dispositivo Optifleet sarà attivato per cinque mesi in prova sui veicoli equipaggiati con motori DTI 11 e DTI 13, a patto che i veicoli vengano ordinati prima del 31 dicembre 2013.

Optifleet permette di localizzare uno o più veicoli della stessa flotta, comunicare con gli

autisti, scaricare i dati tecnici e relativi alla guida, consultare i tempi d'attività degli autisti, analizzarne la performance ed esaminare il consumo dei veicoli con l'obiettivo di migliorare la produttività della flotta e di ridurre i costi d'esercizio dell'azienda. In pratica, Optifleet è composto da una centralina elettronica installata sul veicolo, da un sistema di telecomunicazione per trasferire i dati e da

RENAULT TRUCKS

# Optifleet, tempo di test



un sito web per rendere le informazioni disponibili.

L'offerta Optifleet si presenta sotto forma di quattro moduli: il modulo check mette a disposizione le informazioni tecniche del veicolo per ridurre i consumi; il modulo drive permette di ottenere le informazioni sui tempi di guida degli autisti e di scaricare a distanza i dati delle schede conducente e la memoria del cronotachigrafo; il

modulo map offre una geo-localizzazione in tempo reale; il modulo link permette di accedere a un sistema di messaggistica istantanea che collega gli autisti alla loro base.

Con le due offerte complementari Optifleet e Optifuel Infomax, Renault Trucks è l'unico costruttore a proporre un ventaglio di strumenti di misura, di analisi e di monitoraggio dei consumi, adatti alle esigenze

di ciascun cliente. Questi sistemi consentono di ridurre i consumi sia alle piccole e medie imprese sia alle grandi società con molti veicoli in flotta e sono appropriati per tutti i campi d'attività: edilizia, distribuzione o trasporto su lunga distanza. Optifleet è disponibile in tutta l'Europa confermando l'impegno di Renault Trucks nell'offrire le migliori soluzioni ai clienti trasportatori.

**G. PRINA**  
PERO

Per la prima un costruttore truck rinnova completamente, in una volta sola, la sua offerta. Renault Trucks ha davvero fatto le cose in grande e rilancia la sfida al mercato con le nuove gamme Lunga Distanza (T), Distribuzione (D), Costruzione/Cava cantiere (C e K). Renault Trucks T è il veicolo unico e modulare della Lunga Distanza, con tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista sul mercato. T è stato progettato per essere uno strumento al servizio del conducente e del trasportatore affinché svolgano il loro lavoro il più efficacemente possibile. L'offerta Renault Trucks è omogenea: il costruttore propone, infatti, un solo veicolo, la cui modularità consente di coprire tutte le esigenze dei clienti del trasporto a lungo raggio. A monte di tutto c'è il fatto che T propone ai trasportatori un ottimale equilibrio tra risparmio di carburante e comfort di vita a bordo. T mostra i consumi più bassi del mercato, in calo del 5 per cento rispetto alla precedente generazione, nonostante i vincoli legati alla normativa Euro 6. Grazie alla forma aerodinamica della cabina, T riunisce, in un nuovo veicolo, l'efficienza e il basso consumo del precedente Premium Strada e il comfort e il prestigio del Magnum. Una fusione perfetta sublimata da una

catena cinematica che si avvale di nuovi motori Euro 6. La nuova cabina del T è più spaziosa e confortevole, avendo una larghezza di 2,5 metri. Dispone di un letto estensibile e di uno superiore che può essere trasformato in uno spazio di stivaggio supplementare. Il posto guida è stato ottimizzato con nuovi sedili, una plancia di bordo ergonomica con display centrale da 7" (il più largo del mercato) e la possibilità di modificare l'ubicazione dei pulsanti sulla plancia di bordo. In gamma ci sono quattro diverse cabine: Day Cab, Night & Day Cab, Sleeper Cab e High Sleeper Cab. Per lo sviluppo dei motori Euro 6 DTI 11 e DTI 13 Renault Trucks si è basata sui suoi monoblocchi Euro 5 e ha ottimizzato la tecnologia SCR, ora completata da un filtro antiparticolato.

Il sei cilindri in linea DTI 11 è disponibile in tre livelli di potenza: 380, 430 e 460 cv; il sei cilindri in linea DTI 13 è declinato nelle seguenti proposte: 440, 480 e 520 cv.

D è la lettera che identifica la nuova gamma Distribuzione. Vengono proposti tre modelli: il D (da 10 a 18 tonnellate), il D Wide (da 16 a 26 t) e il D Access (da 18 a 26 t). Un'offerta complementare sarà commercializzata prossimamente al fine di coprire le esigenze dei clienti da 3,5 a 7,5 t. Si tratta del D con cabina da 2 metri, sviluppato in partnership con l'alleata Nissan. Un veicolo



## GAMME T, D, C E K: TUTTO NUOVO IN CASA RENAULT TRUCKS

ideale per la distribuzione urbana di medio tonnellaggio. La sua compattezza, unita alla cabina avanzata, gli permettono di essere facilmente manovrabile in città. I motori Euro 6 DTI 3 da 150 e 180 cv offrono prestazioni di alto livello con una coppia elevata disponibile a partire da 1.200 giri/min.

Il design della gamma D è in linea con tutti i nuovi modelli Renault Trucks. Grazie ai motori Euro 6, meno rumorosi, tutti i veicoli della linea Distribuzione si rivelano più silenziosi durante l'uso. Le nuove unità Euro 6 sono un sei cilindri DTI 8 e un quattro cilindri

DTI 5 che nella versione da 240 cavalli è il più potente del mercato. Il DTI 5 con 5.1 litri di cilindrata è disponibile con potenze di 210 e 240 cv, il DTI 8 con 7.7 litri di cilindrata esprime 250, 280 e 320 cv.

Rinnovo completo anche per i mezzi Renault Trucks dedicati alle attività edili e cantieristiche. Due le gamme: quella per l'Edilizia C e quella per Cava cantiere K. Robustezza, comfort di lavoro, carico utile, motricità, nuove motorizzazioni Euro 6, basso consumo di carburante, facilità d'allestimento: variabili determinanti nel calcolo della produttività in questi

settori di riferimento che le gamme C e K intendono soddisfare in pieno. La gamma C, disponibile con due larghezze di cabina, si caratterizza, innanzitutto, per un elevato carico utile, un comfort simile a quello di un camion Lunga Distanza e naturalmente ridotti consumi. K rappresenta il nuovo punto di riferimento in materia di robustezza e capacità di superamento di passaggi difficili. Senza contare che si tratta di una gamma che offre il miglior angolo d'approccio del mercato (32°). La gamma C dispone di Optitrack, il sistema di trazione idrostatica sull'asse anteriore, che consente di disporre temporaneamente di un supplemento di motricità, mentre la gamma K propone versioni convenzionali con tutte le ruote motrici. Grazie a una tara ottimizzata, la gamma C ha un carico utile eccezionale, che arri-

va fino a 22,8 tonnellate su un 8x4. La gamma K offre MTT fino a 50 tonnellate e MTC (Massa Totale Combinazione) fino a 120 tonnellate. Per la gamma C sono disponibili quattro tipi di cabina: Day Cab, Night & Day Cab, Sleeper Cab e Global Cab. Per la gamma K ce ne sono due: Day Cab e Night & Day Cab. La propulsione è assicurata dai nuovi motori Euro 6 DTI 11 e DTI 13 nonché dall'Euro 6 DTI 8 dotato di sistema EGR, che ricicla una parte dei gas di scarico durante la combustione e riduce gli ossidi d'azoto (NOx). Gli NOx restanti vengono eliminati tramite catalisi dal sistema SCR. Tre le potenze disponibili per il DTI 13: 440, 480 e 520 cv. Per il sei cilindri in linea DTI 11 si parla di 380, 430 e 460 cv. Infine il DTI 8 per Renault Trucks C con 250, 280 e 320 cv.

### Resistenti

Per le attività edili e cantieristiche Renault Trucks propone due gamme distinte: la K (a sinistra) è dedicata al cava cantiere, la C (a destra) alle costruzioni.



IL MIO CAMION  
È UN CENTRO DI PROFITTO

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

LUNGA DISTANZA  
GAMMA T



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



## VOLVO TRUCKS

Così nasce  
il nuovo FHFABIO BASILICO  
GÖTEBORG

Il primo nuovo FH prodotto in serie ha lasciato la fabbrica in primavera. Sono così partite le consegne dell'ammiraglia Volvo Trucks ai clienti di tutta Europa. Dietro questa apparentemente semplice procedura si nasconde un lavoro complesso, basato su efficienza e qualità. Le prime domande che dobbiamo porci sono: "Come nasce un veicolo ultra-moderno?" e "In che modo parti elettroniche avanzate e altri componenti si trasformano in un'unica entità perfettamente funzionante e come è possibile garantire la massima qualità?".

Non sono domande di poco conto, dal momento che l'FH è stato definito il "camion di prossima generazione". Quali segreti sottostanno alle complesse operazioni di produzione dell'ammiraglia Volvo Trucks. "Potremmo dire che un veicolo ultra-moderno deve soddisfare tutte le condizioni di un'equazione complessa - ammette Jonas Nordqvist, Product Feature and Profitability Manager del reparto di pianificazione strategica presso Volvo Trucks - deve risultare adeguato ai requisiti sia del cliente che della società

Anche il mercato viene esaminato per individuare eventuali innovazioni tecnologiche che possono essere integrate nel nuovo prodotto. Questi dati formano un quadro dettagliato delle caratteristiche richieste, da utilizzare come base per la realizzazione di un veicolo moderno.

Una volta stabiliti i requisiti, si passa alla sfida successiva: trasformare le idee in realtà. Affinché questa fase abbia successo, occorre implementare un metodo di lavoro interfunzionale, in cui tutti, dalla progettazione alla costruzione e produzione, collaborano sin dal primo giorno. "Uno dei parametri più importanti nello sviluppo di un veicolo completamente nuovo è la sua effettiva realizzabilità - spiega Nordqvist - Può sembrare ovvio, ma è fondamentale che il processo di produzione sia ergonomico, efficiente e ripetibile. In definitiva, si tratta di poter garantire un prodotto di elevata qualità".

Il fatto che la produzione in serie del nuovo Volvo FH sia in pieno svolgimento e che i primi veicoli siano ora in fase di consegna ai clienti segna non solo l'inizio di una nuova fase, ma anche la fine di un lungo percorso di sviluppo. L'obiettivo

**Evoluto**

Secondo Jonas Nordqvist, "un veicolo ultra-moderno deve soddisfare tutte le condizioni di un'equazione complessa, deve risultare adeguato ai requisiti sia del cliente che della società e combinare in modo ottimale la tecnologia moderna con proprietà quali comfort del conducente, rispetto per l'ambiente, qualità e sicurezza".

TUTTI I SEGRETI DELLE COMPLESSE OPERAZIONI DI  
PRODUZIONE DELLA NUOVA GENERAZIONE  
DELL'AMMIRAGLIA DEL COSTRUTTORE SVEDESE.

e combinare in modo ottimale la tecnologia moderna con proprietà quali comfort del conducente, rispetto per l'ambiente, qualità e sicurezza".

Il lavoro richiesto dallo sviluppo di un veicolo moderno inizia molto prima della produzione. La ricerca della massima qualità possibile caratterizza ogni aspetto del processo, dalle prime alle ultime fasi. Un'attenta analisi dei clienti, della società e dei concorrenti indica quali esigenze un nuovo modello di camion deve soddisfare.

degli stabilimenti Volvo europei localizzati in Svezia, Russia e Belgio era quello di sviluppare il nuovo prodotto in collaborazione con gli ingegneri. Parallelamente hanno anche elaborato una documentazione relativa a tutti gli elementi da aggiornare negli impianti, dalle attrezzature alle competenze. "È una cabina completamente nuova in un veicolo completamente nuovo - intervista Hans Elmqvist, Project Manager della produzione complessiva del nuovo Volvo FH presso tutti gli stabi-



dell'assemblaggio della cabina".

Un altro notevole investimento ha riguardato l'acquisto di 56 nuovi robot, tutti utilizzati per incrementare l'efficienza della produzione. Anche l'automazione garantisce che ogni veicolo offra lo stesso elevato livello di qualità. Un esempio è l'attuale fissaggio in posizione di tutti i componenti in vetro del camion. I vantaggi che ne derivano sono due: la cabina è più sicura perché le parti in vetro formano parte della struttura della cabina stessa e il processo di produzione risulta più efficiente e qualitativamente superiore rispetto al passato.

Per gli impianti produttivi era inoltre importante partecipare allo sviluppo del nuovo veicolo. Per svolgere questa attività senza interrompere la produzione in corso, nei due stabilimenti Volvo svedesi di Tuve e Umeå sono stati creati due impianti pilota, repliche in miniatura delle normali linee di assemblaggio delle fabbriche. Qui è stato possibile sottoporre a test le nuove attrezzature e i metodi di realizzazione dei veicoli.

Lo scopo era soprattutto passare dalla teoria alla pratica per determinare il miglior processo di assemblaggio e stabilire se fosse possibile costruire il veicolo in base alla sequenza e con le attrezzature proposte dagli ingegneri. "Proprio come il sistema circolatorio di un corpo umano - aggiunge Elmqvist - verificammo ogni componente del veicolo per garantire che tutto funzionasse correttamente. La produzione di prova preliminare condotta nell'impianto pilota è una parte importante di questo processo di controllo della qualità". E la qualità rimane il pilastro fondamentale dell'offerta firmata Volvo Trucks.

**UMEÅ e TUVE**IMPIANTI PILOTA  
CHE OTTIMIZZANO  
LA PRODUZIONE

Gli impianti pilota di Umeå e Tuve in Svezia sono repliche in miniatura delle normali linee di assemblaggio. Hanno consentito non solo di sviluppare il nuovo Volvo FH ma anche di garantire la formazione del personale sul nuovo modello prima della produzione in serie vera e propria. Un utile banco prova che ha consentito al personale Volvo di essere adeguatamente formato. In entrambi i casi, lo scopo era aumentare la qualità del prodotto finale senza interrompere la normale attività di produzione in serie dello stabilimento.

Gli impianti pilota hanno consentito di migliorare le competenze del personale ad-

detto all'assemblaggio a livello sia locale che globale. Negli ultimi anni, i principali operatori di tutto il mondo hanno collaborato con i produttori di mezzi pesanti negli impianti pilota per imparare come si assembla un nuovo veicolo. Quando è arrivato il momento di passare dal processo di assemblaggio alla normale attività di produzione negli stabilimenti svedesi, gli operatori erano in grado di insegnare ai colleghi le procedure da seguire.

I vantaggi che ne deriveranno saranno gli stessi in tutto il mondo. "Abbiamo curato tutto fino al minimo dettaglio - afferma Hans Elmqvist - soprattutto perché si tratta di un veicolo estremamente complesso, ma questo ci ha consentito, tra l'altro, di implementare con molta più rapidità un processo di produzione di qualità elevata anche in altri stabilimenti. Il nuovo Volvo FH è personalizzato per tutto il mondo". Gli impianti pilota sono stati utilizzati anche per sviluppare procedure più semplici ed ergonomiche per i dipendenti.

Nonostante il prodotto sia complesso, la

sua realizzazione è stata facilitata da semplificazioni e soluzioni di assemblaggio intelligenti. Un esempio è fornito dal telaio, che ora viene costruito capovolto, per agevolare l'accesso ai vari componenti. "Posso affermare senza tema di smentita che tutti i miglioramenti apportati durante il processo di produzione offrono vantaggi anche ai clienti - conclude Elmqvist - L'ottimizzazione delle condizioni di lavoro hanno incrementato la qualità del prodotto. Se l'assemblaggio di un componente è semplice, è più probabile che l'operazione venga svolta correttamente".

Lo sviluppo del nuovo Volvo FH è avanzato parallelamente all'implementazione di vari miglioramenti nella produzione, tra cui appunto la costruzione del telaio capovolto. Le parti in vetro vengono fissate alla cabina per aumentarne la resistenza.

Inoltre, tutti i cablaggi elettrici raggiungono la cabina lungo il lato destro del telaio, mentre i componenti dell'impianto idraulico e dell'aria si trovano sul lato sinistro, in modo da facilitare l'assemblaggio.

limenti europei dell'azienda - Nessun componente dell'allestimento proviene da modelli precedenti e questo pone sfide complesse sia al personale che alle nostre apparecchiature, che spesso sono specifiche per prodotto".

Un veicolo ultra-moderno richiede apparecchiature di produzione ultra-moderne. In questo caso, uno degli investimenti più importanti di Volvo Trucks ha riguardato le nuove presse, utilizzate per la produzione di tutti i componenti delle cabine. Come spiega Hans Elmqvist, "una caratteristica unica del nuovo FH è che molte parti vengono stampate in cinque fasi. L'elemento fondamentale è la verifica della geometria: più volte un componente viene pressato, migliore sarà la corrispondenza tra le parti, con un conseguente miglioramento



[www.volvotrucks.it/fh](http://www.volvotrucks.it/fh)

# NUOVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress





DAF TRUCKS

# XF105 ATe eletto "Fleet Truck of the Year 2013"

GIANCARLO TOSCANO  
LONDRA

Punto di riferimento dell'evoluzione tecnologica Daf, l'XF105 ATe è stato eletto "Fleet Truck of the Year 2013" a Londra in occasione dei prestigiosi premi "Motor Transport 2013" che hanno riconosciuto a Daf la quinta vittoria negli ultimi sei anni. Il premio è stato consegnato durante la cerimonia ufficiale tenutasi nella capitale inglese, alla quale hanno partecipato 1.600 rappresentanti leader nel settore del trasporto. I premi "Motor Transport" sono i premi più importanti del Regno Unito per il settore dei trasporti e sono organizzati dalla rivista di settore "Motor Transport". Daf è risultata vincitrice in 17 occasioni, 4 volte in più nella storia dei premi rispetto agli altri costruttori.

La giuria dei principali operatori di trasporto ha premiato l'XF105 per la sua "cabina spaziosa" (molto apprezzata dagli autisti), per i "buoni valori residui" e soprattutto per la filosofia "ATe", sigla che identifica l'Advanced Transport Efficiency di Daf Trucks in grado di offrire

della giuria abbiano riconosciuto che il modello XF105 ATe offre ineguagliabili bassi costi di gestione, alta efficienza del carburante e comfort di guida. Hanno inoltre espresso giudizi positivi sul nostro eccezionale servizio di assistenza fornito dalla nostra rete nazionale di concessionari dedi-

QUINTA VITTORIA NEGLI ULTIMI SEI ANNI PER IL COSTRUTTORE OLANDESE AL "MOTOR TRANSPORT 2013".

un'eccellente efficienza nel consumo di carburante. La giuria ha anche valutato il servizio Ricambi e Assistenza, in particolare Daf ITS (International Truck Service), ancora considerato come il migliore sul mercato. Ray Ashworth, Managing Director di Daf Trucks del Regno Unito, ha commentato: "Sono lieto che nell'assegnare questo premio i membri

cati, un grande riconoscimento per i nostri camion e la nostra gente".

La sigla "ATe" raccoglie una gamma completa di soluzioni per ridurre ulteriormente i consumi di carburante e le emissioni e per ottimizzare l'efficienza dei veicoli. Accanto ai modelli CF85 e XF105 ATe, Daf ha presentato anche un cassone aerodinamico

per i veicoli da distribuzione LF e un nuovo assale a tandem leggero. Daf ha avviato il programma ATe nell'estate del 2011 con l'introduzione di numerosi miglioramenti al motore Paccar MX da 12.9 litri. Questi miglioramenti, che includono nuovi pistoni, l'iniezione ottimizzata del carburante e l'esclusivo collettore di scarico completamente incapsulato, garantiscono un consumo di carburante del 3 per cento inferiore, con una conseguente riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Anche la gamma del cambio è stata estesa con l'aggiunta di un nuovo cambio manuale e del cambio automatico a 12 marce, che permette di adattare in modo più efficace la trasmissione all'uso specifico del veicolo. Inoltre, il motore dei modelli CF e XF105 si spegne automaticamente dopo cinque minuti di regime minimo e la velocità massima è limitata a 85 anziché 89 km/h, fattore che consente di risparmiare un ulteriore 2-3 per cento di carburante per quanto riguarda il trasporto internazionale. Per comunicare ai conducenti quanto sia importante una guida efficiente, sul display centrale del cruscotto vengono fornite di serie informazioni sul consumo di carburante corrente e cumulativo. Ma ATe non è soltanto sinonimo di risparmio di carburante, come dimostrano le batterie prive di manutenzione montate di serie sui modelli CF e XF per garantire una durata maggiore, ridurre i costi di esercizio e limitare l'impatto ambientale.

I modelli CF85 e XF105 ATe che fanno parte del programma ATe di DAF sono versioni specia-

li completamente ottimizzate per limitare al massimo il consumo di carburante. Sono equipaggiati con un set completo di grembiature laterali, spoiler per il tetto e deflettori laterali, pneumatici con bassa resistenza al rotolamento e controllo della velocità di crociera adattativo. Il cambio automatizzato AS Tronic con sistema di cambio marcia completamente ottimizzato per la riduzione del consumo carburante è montato di serie. Oltre ai modelli CF85 e XF105 ATe, spicca il veicolo da distribuzione LF45 con cassone aerodinamico Paccar Aero. Il cassone è differente a causa della carenatura del tetto inclinata verso l'alto, che scende di nuovo dolcemente al centro nella parte posteriore del veicolo. Inoltre, i bordi del cassone sono arrotondati. Il cassone LF45 Aero viene fornito insieme a un set speciale di spoiler e deflettori che garantisce la perfetta integrazione della cabina nel cassone stesso. Queste caratteristiche riducono il consumo di carburante e di CO<sub>2</sub> fino all'8 per cento a velocità di crociera.

Il nuovo assale a tandem SR1360T Daf è 375 kg più leggero della versione precedente con riduzione ai mozzi e consente di risparmiare oltre il 5 per cento di carburante. È stato sviluppato inizialmente per applicazioni pesanti dove è richiesta una doppia trasmissione ma con limitate capacità per la guida fuoristrada. Esistono due varianti del nuovo assale a tandem, con capacità di carico di 21 o 26 tonnellate e un peso totale rimorchiabile massimo di 70 tonnellate. Per le applicazioni speciali, la MTC può raggiungere un massimo di 120 tonnellate.



Il Daf LF45 ATe Aero propone un particolare cassone dalle forti caratteristiche aerodinamiche.

ITS

## ASSISTENZA LEADER NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Daf ITS, acronimo di International Truck Service, è il servizio di assistenza internazionale dedicato ai conducenti. Nel 2012 ha festeggiato i primi quarant'anni di attività. ITS aiuta i conducenti a rimettersi in marcia in caso di problemi e per questo motivo è da tutti considerata l'organizzazione di assistenza leader del settore dei trasporti. ITS non si limita soltanto a fornire supporto tecnico per truck o autobus. Se un conducente resta fermo dopo essere stato coinvolto in un incidente, a causa di problemi al rimorchio o in seguito a problemi legali, è sufficiente telefonare al numero della sede centrale di Eindhoven (+31 40 214 3000). In questo modo si attiva l'organizzazione di assistenza internazionale di Daf. Inoltre, i conducenti possono richiedere assistenza tramite e-mail.

Fin dal principio, Daf ha deciso di gestire internamente il servizio di assistenza ITS che si pone al centro dell'organizzazione aziendale, tra i dipartimenti Paccar Parts e Market Service, per garantire il costante accesso alle conoscenze tec-

niche più aggiornate e una rapida evasione delle richieste urgenti di ricambi. ITS offre una disponibilità 24 ore su 24, 365 giorni all'anno e assicura l'assistenza in 49 paesi europei, fornendo i propri servizi ai conducenti e ai concessionari

Daf in dieci lingue. L'eccellente reputazione di questo servizio in Europa ha portato alla nascita di un'organizzazione simile che è stata lanciata nel 1998 in Nord America, per supportare le consociate Peterbilt e Kenworth. ITS può contare su un sistema informatico all'avanguardia che consente di stabilire quale, tra gli oltre 1.000 punti di assistenza Daf, è il più vicino al conducente in difficoltà. Non appena viene contattato il concessionario più vicino, il conducente riceve immediatamente informazioni circa l'orario in cui riceverà assistenza.

Il servizio di assistenza si occupa inoltre di contattare il concessionario presso il quale il veicolo è registrato per la manutenzione e organizza una garanzia di pagamento in modo tale che il conducente non debba preoccuparsi di questioni finanziarie. Ovviamente ITS informa del problema anche la sede di partenza del veicolo e tiene aggiornata la società sullo stato della richiesta di assistenza. Il servizio di assistenza internazionale esegue l'analisi di tutte le richieste di aiuto e su tale base genera statistiche e rapporti, grazie ai quali i concessionari Daf possono fornire agli operatori del trasporto delle analisi delle flotte mirate: la massima disponibilità del veicolo è fondamentale nel settore dei trasporti. Per questo motivo ITS ormai da quarant'anni fonda la propria attività sulla qualità e sulla rapidità



NUOVO  
**HD9**



COMFORT ESTREMO PER LAVORI ESTREMI.

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

Astra torna protagonista con un nuovo mezzo dedicato ai lavori più pesanti. È nato l'innovativo HD9. Mettetelo alla prova anche nell'operatività estrema, dal caldo del deserto al gelo del polo: con i suoi nuovi motori Cursor 13, dalle coppie elevate e consumi ridotti, arriva ovunque. Spingetelo al limite nel massimo comfort: la sua cabina in acciaio è stata progettata con nuovi interni, sospensioni regolabili e sedili pneumatici.

E affidategli le missioni più dure, perché monta il mitico telaio Astra in longheroni d'acciaio: con i supporti balestra e le spalle carrello in fusione ogni allestimento è più sicuro e più efficiente.

**IVECO**  
**ASTRA**  
WWW.ASTRASPA.COM

CNH INDUSTRIAL

# Fusione a caldo

FABIO BASILICO  
TORINO

Entra nel vivo la nuova fase storica che ha per protagonista la neonata CNH Industrial N.V. Nell'incontro del luglio scorso, l'assemblea straordinaria degli azionisti di Fiat Industrial SpA ha approvato la fusione tra Fiat Industrial e CNH Global N.V. nella nuova società di diritto olandese (l'Olanda è il Paese dove CNH da molti anni ha la sede legale). L'assemblea straordinaria degli azionisti di CNH Global N.V. chiamata ad approvare la predetta fusione è stata invece convocata per fine luglio: in tale sede, Fiat Industrial ha votato in favore della fusione, in qualità di azionista di maggioranza di CNH Global con una partecipazione di circa l'87 per cento.

Durante l'assemblea straordinaria, Fiat Industrial ha inoltre comunicato che i futuri componenti del consiglio di amministrazione di CNH Industrial saranno: John Elkann, Mina Gerowin, Patrizia Grieco, Léo W. Houle, Peter Kalantzis, John Lanaway, Sergio Marchionne, Guido Tabellini, Jacqueline Tammenoms Bakker, Jacques Theurillat e Richard Tobin.

chionne, Guido Tabellini, Jacqueline Tammenoms Bakker, Jacques Theurillat e Richard Tobin.

Nel suo intervento davanti agli azionisti Sergio Marchionne, Presidente di Fiat Industrial, ha dichiarato che l'operazione di fusione "è un punto di arrivo naturale di un lungo processo, iniziato diversi anni fa, per semplificare l'azienda e liberare le energie per la crescita. Quello che oggi è Fiat Industrial è un gruppo completamente diverso rispetto a solo una decina di anni fa. È cambiato nella struttura societaria e organizzativa; è cambiato nella dimensione economica, nell'estensione geografica e anche nel peso che ha all'interno del settore dei Capital Goods".

Marchionne ha poi commentato la diversità nel profilo del gruppo nel 2004 e nel 2012. "Nel 2004 parlavamo di un'azienda che era totalmente sbilanciata e troppo dipendente da un'unica area geografica - ha detto Marchionne - Fatturava 19 miliardi di euro, di cui quasi il 60 per cento in Europa. La presenza all'estero era



Uno dei modelli della vasta e articolata gamma New Holland, importante brand del settore costruzioni e agricoltura in CNH Industrial.

limitata al Nord America, legata alla presenza storica della CNH. Il trading profit del 2004, riconducibile alle attività di Fiat Industrial, era di circa 840 milioni euro.

Difficile dire quale fosse il posizionamento tra i produttori di Capital Goods, considerato che Iveco e CNH erano parte di una struttura disomogenea, appesantite dal business automobilistico, che peraltro al tempo accumulava perdite per quasi

chionne, oggi Fiat Industrial è un leader globale nel settore dei Capital Goods, con un profilo di business che gli assicura una posizione competitiva unica al mondo, unendo la più vasta offerta con la più ampia presenza geografica. "La verità - ha aggiunto il numero uno di Fiat Industrial - è che negli ultimi nove anni abbiamo creato - da realtà che convivevano, in modo più o meno forzato, con altre attività - un gruppo omogeneo,

po, purtroppo, la crisi ha colpito tutti i settori industriali. Per contenere l'impatto, abbiamo avviato rigorose misure di contenimento dei costi, adottando una gestione rigorosa e disciplinata, che ci ha permesso di superare un anno critico come il 2009 senza disperdere energie e risorse. Ma non abbiamo abbandonato le nostre ambizioni sul futuro del business".

E quando Iveco, CNH e FPT Industrial sono state pronte al salto di qualità, si è proceduto alla loro scissione dal Gruppo Fiat. Secondo Marchionne "la creazione di Fiat Industrial, dal 1° gennaio 2011, ha dato all'azienda la libertà di seguire la propria strada, in piena autonomia, e di dimostrare appieno il valore che altrimenti sarebbe rimasto in parte inesperto. Le aspettative generate dalla creazione del nuovo gruppo sono state presto soddisfatte e superate. Fiat Industrial ha dimostrato di saper costruire la propria strada in modo autonomo e lo ha fatto con passo veloce ed efficiente". L'operazione di fusione risponde a una logica di semplificazione, ma anche di crescita, di autonomia e di efficienza.

cienza. "Con la fusione - ha continuato Marchionne - libereremo il potenziale che deriva dall'operare come un'unica azienda. Fiat Industrial e CNH diventeranno un Gruppo totalmente integrato, multinazionale, in grado di competere ai massimi livelli nel settore dei Capital Goods e capace di attrarre investitori internazionali. Avrà la necessaria flessibilità per perseguire le migliori scelte strategiche e cogliere le opportunità di crescita e di consolidamento che si dovessero presentare, coerenti con le ambizioni di un'azienda leader. Questo offrirà a tutti i marchi il vantaggio di potersi focalizzare sui rispettivi obiettivi e di beneficiare, allo stesso tempo, di una maggiore integrazione con le altre strutture del Gruppo. Permetterà di ottimizzare le risorse, far leva sulle sinergie industriali e commerciali, aumentare il valore di ogni singolo brand e quello complessivo della nuova azienda. Anche la nuova struttura organizzativa riflette il profilo internazionale dei nostri business e renderà più omogenee le attività operative, facilitando il processo d'integrazione".

## GLI AZIONISTI DI FIAT INDUSTRIAL E CNH GLOBAL APPROVANO LA COSTITUZIONE DI CNH INDUSTRIAL N.V.

un miliardo di euro l'anno. Oggi parliamo di un'azienda completamente diversa. Fiat Industrial ha una presenza ampia e diversificata sui mercati di tutto il mondo. Il fatturato nel 2012 è salito a quasi 26 miliardi di euro ed è distribuito in modo molto più equilibrato tra Europa, Nord America, America Latina e Paesi emergenti. Il trading profit è più che raddoppiato rispetto al 2004: l'anno scorso ha superato i due miliardi di euro".

Soprattutto, ha spiegato Mar-

con un orizzonte globale e tra i più forti del comparto. Il primo step è avvenuto proprio a partire dal 2004, quando abbiamo introdotto nuovi principi di gestione e una nuova cultura, basati sul senso della sfida e della competizione. Poi, abbiamo avviato un significativo processo di riposizionamento dei marchi e dei prodotti, tanto in CNH quanto in Iveco, dando impulso alle attività internazionali di entrambe le aziende. I risultati, economici e commerciali, sono arrivati ben presto. Subito do-



Sergio Marchionne, Presidente di Fiat Industrial

## NUOVO MARCHIO INDUSTRIALE PER UNA RINNOVATA IDENTITÀ

La neonata CNH Industrial si è scelta un logo fortemente espressivo della nuova identità industriale scaturita dalla fusione tra Fiat Industrial e CNH Global, la prima specializzata nella progettazione, produzione e commercializzazione di "macchine per il lavoro", la seconda attiva nei settori delle macchine agricole e del movimento terra. Il colore nero predominante, che denota autorevolezza e solidità industriale, è protagonista accanto al rosso vivace: sono questi i due colori che caratterizzano il nuovo logo di CNH Industrial. Il monogramma rappresenta un'azienda che sta vivendo un periodo di profonda trasformazione organizzativa e culturale, puntando su un continuo rinnovamento dei prodotti e sulla ricerca tecnologica. La progettazione del marchio, realizzata in collaborazione con "Robilant Associati", è stata guidata dalla volontà di creare un'icona in cui fosse possibile ritrovare un forte legame tra passato e futuro. Da qui la rielaborazione di un logo che rappresenta un elemento di continuità e riflette le tradizioni di tutti i business di CNH Industrial.

La nuova identità, con il marchio che in maniera simbolica indica l'integrazione delle due società, porta con sé una significativa ricontestualizzazione: da una marca legata alle macchine agricole e



al movimento terra, il nome passa a rappresentare una holding diversificata, estesa all'intero mondo dei veicoli industriali. Ampliando il raggio di pertinenza, il logo CNH Industrial si allontana dunque dai codici comunicativi di settore e assume un profilo più istituzionale, trasmettendo autorevolezza e mantenendo al contempo un richiamo al forte know-how tecnologico delle due società. Il solco tracciato dall'uomo nella terra, incorporato nel precedente logo, lascia il posto alla denominazione "Industrial" che è ribadita dalla presenza di una "I", inserita in maniera naturale nel monogramma. Il quadrato rosso, che la sormonta, conferisce al logo un senso di evoluzione e di proiezione verso il futuro.



# CAMPIONE DI PRODUTTIVITÀ.

L'UNICO EURO 6  
CON TECNOLOGIA  
HI-eSCR  
AD ALTA EFFICIENZA

3 ANNI  
DI GARANZIA  
INCLUSA

FINO A 7.700€ DI  
INCENTIVI STATALI  
PRENOTABILI



- + Hi-Technology & Telematics - touch screen con sistema di navigazione IVECONNECT e valutazione dello stile di guida (DSE), lo strumento per la riduzione dei consumi.
  - + Hi-Performance & Efficiency - prestazioni eccellenti senza perdere di vista i consumi e l'ecologia.
  - + Hi-Comfort & Ergonomics - cabina progettata sulle esigenze del cliente per rendere ogni viaggio più piacevole e confortevole.
- Nuovo Stralis Hi-Way Euro 6: Campione di produttività.

Numero verde  
**800-800288**



## IVECO

WWW.IVECO.IT

## RENAULT TRUCKS

## Selection fa bene all'usato

MAURO ZOLA  
MILANO

Spesso quando si parla di mercato ci si limita a quello dei veicoli nuovi, ai camion appena usciti di fabbrica, senza tenere conto che invece una larga fetta di acquirenti, soprattutto oggi che la crisi continua a imperversare, è forse più propensa a preferire l'acquisto di seconda mano.

“Basta guardare i numeri per rendersene conto - ha spiegato Stefano Ciccone, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia - eppure di usato si continua a parlare troppo poco. Noi non vogliamo più fare questo errore, anzi vogliamo stare vicini ai nostri clienti che hanno questo tipo di esigenze, strutturandoci in modo più professionale per offrire loro anche in questo caso un servizio che sia all'altezza delle aspettative”.

Un lungo preambolo per presentare il nuovo marchio di Renault Trucks per il settore usato: Selection. Riservato per il momento ai trattori Premium Strada e ai Magnum.

“Sotto questa denominazione - ha proseguito Ciccone - possiamo fornire degli usati garantiti e con prestazioni e valore quasi pari al nuovo”. Naturalmente non tutti i camion usati, pure se marchiati con la Losanga, possono entrare a far parte dell'offerta Selection. Bisogna rispettare degli standard qualitativi ben precisi.

L'aggiunta della serie Selection fa sì che da ora in poi le proposte in tema di camion usati per tutta la rete Renault Trucks vengano segmentate in

## Il finanziamento che conviene

Alla proposta di camion usati selezionati, la filiale italiana di Renault Trucks ha voluto abbinare un'offerta commerciale piuttosto aggressiva. Si tratta di un finanziamento, fornito dalla captive del costruttore, fino a cinque anni, con rate che possono partire anche da 775 euro al mese, circa la metà di quanto richiesto per un veicolo nuovo. La tariffa si riferisce a un Premium Strada trattore 450.18T del 2009. Il prezzo richiesto nel caso si tratti di un usato Selection, quindi con tutti i requisiti già citati, è di 32mila euro. L'anticipo richiesto è di 1.500 euro, il resto viene suddiviso in 59 rate da 774,55 euro, con un prezzo finale di riacquisto fermo all'1 per cento, un Taeg del 5,84 per cento e un Tan del 5,69 per cento. Cosa molto interessante è che questi importi comprendono anche un'assicurazione completa, con tanto di kasko, furto, incendio, prevenzione degli atti vandalici, degli eventi atmosferici e specifica per i cristalli.

**Qualità garantita**  
Selection Renault Trucks offre usato garantito con prestazioni e valore come il nuovo.

cinque differenti livelli. Alla base di tutto ci sono gli usati standard, quelli che per varie ragioni non possono usufruire del nuovo marchio; per cui si deve partire dal secondo livello, di cui possono far parte esclusivamente i camion Renault Trucks già con motorizzazioni Euro 5, che non abbiano più di quattro anni, con un chilometraggio massimo di 480mila km e con tutti i tagliandi di servizio regolarmente effettuati. A tutto ciò si aggiunge il severo tagliando a cui vengono sottoposti i veicoli Selection, e che comprende ben ottanta punti di controllo, dalla carrozzeria, che deve essere completamente ripristinata fin nei dettagli, alla meccanica. In pratica vengono ripristinati anche particolari sovente trascurati come i rivestimenti interni (anche completamente igienizzati) e aggiunta una garanzia, per la catena cinematica, valida per un anno oppure per 120mila km.

Il terzo livello prevede poi che il motore venga modificato e portato da Euro 5 a EEV, con vantaggi sia per l'immagine dell'azienda di trasporto che per la percorrenza in qualche Paese europeo. Ancora più su, all'ultimo step, c'è la possibile trasformazione del normale Premium Strada in un trattore Optifuel (ne parliamo in modo più approfondito nell'apposito box). Questa rinnovata attenzione all'usato dovrebbe incidere



ANCORA UNA VOLTA IL COSTRUTTORE FRANCESE SI PONE IN PRIMA FILA SU UNA REALTÀ, QUALE QUELLA DELL'USATO, CHE STA ACQUISTANDO UNA IMPORTANZA SEMPRE MAGGIORE TRA LE AZIENDE DI TRASPORTO.

re profondamente sul fatturato di Renault Trucks, con i secondi mano che già quest'anno dovrebbero arrivare a rappresentare circa un 35 per cento del totale. Per meglio mostrare l'entità e l'efficacia del ripristino, è stato esposto nel centro usati che Renault Trucks possiede nel C.A.M. di Milano un trattore Premium di cui è stata ripristinata secondo i dettami Selection soltanto la metà destra. La differenza è evidente fin da subito, soprattutto dal punto di vista estetico. Dopo i lavori effettuati il Premium diventa molto simile a un modello nuovo. In un altro esemplare di Premium sono invece stati segnati in rosso tutti gli ottanta punti che vengono attentamente controllati.

Un ulteriore vantaggio per chi decide di acquistare un camion (o un furgone) usato Renault Trucks è la possibilità di avvalersi di un apposito sito in-

ternet ([www.truckplus.it](http://www.truckplus.it)), consultabile in dieci lingue, che consente di cercare il camion più adatto alle proprie esigenze non soltanto sul mercato italiano ma anche su quello euro-

peo. E la proposta dell'usato garantito è suscettibile nel prossimo futuro di ulteriori sviluppi, come dimostra quanto si sta già facendo in Francia, dove per rendere i trasportatori fieri del proprio Premium usato è possibile aggiungere un pacchetto Racing, che comprende volante in pelle, coprimozzi con le marcature in rilievo, cerchi dipinti, tubo di scarico nero opaco e carenature laterali decorate.



Stefano Ciccone, Amministratore delegato di Renault Trucks Italia, e Aitor Agudin, responsabile usato.

## VANTAGGI IN PIÙ SE SI SCEGLIE LA MODERNA SOLUZIONE OPTIFUEL

Per chi oltre al prezzo d'acquisto di un veicolo usato è anche più che attento al consumo di carburante, è possibile acquistare anche un Premium Strada Selection in configurazione Optifuel. Il che in pratica vuol dire che si tratta prima di tutto di un camion che rispetta tutti i criteri richiesti per entrare nell'ambito della promozione Selection, con in più un allestimento standard Optifuel.

Si parte in questo caso da una base che può

variare nella motorizzazione, sempre comunque un Euro 5 (che viene portato a livello di un EEV) ma con 430 oppure 460 cavalli. La dotazione specifica consiste invece in un regolatore di velocità Soft Cruise Control, nel taglio automatico dell'iniezione di carburante e nell'inibizione della modalità power del cambio automatizzato Optidriver+. A questo si aggiungono per l'aerodinamica i deflettori regolabili sul tetto. Tutto ciò è sufficiente per ridurre circa del 3 per cento il consumo medio di gasolio.

In più, a richiesta, alla vendita può essere abbinato il corso di guida economica Optifuel Training, e la fornitura del software Optifuel Infomax, che permette di controllare anche ogni giorno, nel dettaglio, il modo in cui si è usato il camion ed eventualmente di intervenire sullo stile di guida dell'autista.

**7.000 EURO**  
**DI INCENTIVO**  
**GOVERNATIVO**

**SU TUTTA**  
**LA NUOVA**  
**GAMMA**  
**EURO**

**CON ESTENSIONE**  
**DI GARANZIA A**  
**ANNI**

**5**

**6**



## Per la vera efficienza conta pure su MAN.

Anche in fatto di incentivi, MAN ti offre sempre il meglio. Per questo, a tutti coloro che sull'acquisto di un veicolo Euro 6 hanno diritto a ricevere il contributo di € 7.000,00\* messo a disposizione dal Governo, MAN aggiunge l'estensione della garanzia sulla catena cinematica a 5 anni! Così, oltre ad assicurarti ad un prezzo molto vantaggioso una macchina dalle qualità straordinarie, hai garantita nel tempo la sua perfetta efficienza.

Promozione valida fino al 30/09/2013. Per maggiori informazioni visita il sito [mantruckandbus.it](http://mantruckandbus.it) e contatta il numero verde per fissare un appuntamento con un nostro Professionista del Trasporto.

(\*) contributo erogato in base alle disposizioni previste dal Decreto ministeriale del 21 marzo 2013 relativo alle modalità di ripartizione e di erogazione delle risorse finanziarie di cui all'art. 1, comma 1, lettera e), del Decreto interministeriale 13 marzo 2013, n. 92.

Numero Verde  
**800-592620**





## MERCEDES-BENZ

# Actros Euro 6 parte da Eboli

FABIO BASILICO  
EBOLI

Cristo si è fermato a Eboli, Actros Euro 6 invece inizia la sua avventura proprio dalla cittadina del salernitano. La Motta Servizi e Logistica Spa, azienda leader dell'autotrasporto in Italia con sede a Battipaglia (Sa), ha scelto Mercedes-Benz e ha ritirato 10 Actros nella versione BlueTEC 6 acquistati presso la D.E. Truck, concessionaria Veicoli Commerciali, Industriali e Speciali Mercedes-

Benz per la provincia di Napoli. La cerimonia di consegna si è tenuta presso il modernissimo polo logistico Motta di Eboli, a margine del

**CONSEGNATI ALLA MOTTA SERVIZI E LOGISTICA 10 ACTROS BLUETEC 6 ACQUISTATI PRESSO LA CONCESSIONARIA CAMPANA D.E. TRUCK.**

Convegno "Ambiente e trasporti: opportunità per il Mezzogiorno" organizzato a fine giugno in occasione del Mediterranean Truck 2013, manifestazione di riferimento per gli

appassionati di truck del Sud Italia, svoltasi a Eboli dal 28 al 30 giugno proprio negli spazi e nella struttura di Motta, sponsor ufficiale.

Hanno partecipato alla consegna degli Actros Maurizio Pompei, Direttore commerciale Trucks Mercedes-Benz Italia e Gerardo Motta, Presidente di Motta Servizi e Logisti-

## Linea di partenza

Foto di gruppo sul piazzale della Motta Servizi e Logistica: da sinistra, **Gerardo Motta**, Presidente di **Motta Servizi e Logistica**, **Tino Iannuzzi**, Vice presidente della VIII Commissione Ambiente e Lavori Pubblici alla Camera, **Francesco Esposito**, Presidente **D.E. Truck**, concessionaria Veicoli Commerciali, Industriali e Speciali per la provincia di Napoli, **Maurizio Pompei**, Direttore commerciale Trucks **Mercedes-Benz Italia**, e **Vincenzo Motta**, Direttore **Motta Servizi e Logistica**.

## D.E. TRUCK



## AZIENDA GIOVANE CON LA VOGLIA DI CRESCERE

Una storia recente e tanta voglia di crescere. È questo in sintesi il ritratto più veritiero della D.E. Truck Spa, concessionaria veicoli industriali, commerciali e speciali Mercedes-Benz (con l'aggiunta del brand Mitsubishi Fuso) fondata nel 2009 da Francesco e Carmela Esposito, eredi di Domenico e membri di una famiglia da cinquant'anni attiva nel mondo della vendita e dell'assistenza dei veicoli industriali e commerciali. Attualmente la concessionaria opera in due strutture: quella di Fisciano (Sa) e quella di Napoli.

Il territorio di competenza è quello delle province di Salerno e Napoli. D.E. Truck è un'azienda giovane che punta sui giovani e scommette con coraggio e impegno sul futuro. Dal punto di vista di D.E. Truck la crisi è un'opportunità per lavorare sempre di più e meglio per valorizzare ulteriormente la professionalità del management e di tutto il personale della concessionaria, nella prospettiva di migliorare continuamente il servizio di vendita e assistenza per l'esigente clientela Mercedes-Benz.



La sede di Fisciano della concessionaria **D.E. Trucks Spa**, fondata nel 2009 e operante sul territorio delle province di Salerno e Napoli.

nostante la tecnologia costruttiva molto più complessa, fa registrare, rispetto al precedente modello Euro 5, consumi di carburante inferiori di circa il 5 per cento, consumi di AdBlue inferiori del 40 per cento ed equivalenti costi di manutenzione: un campione di efficienza eco-friendly.

Ad aumentare la redditività dei nuovi Actros consegnati a

Motta Servizi e Logistica concorre anche l'innovativo sistema di gestione della flotta FleetBoard. Registrazione percorsi, analisi d'impiego, telediagnosi, gestione della manutenzione e analisi dello stile di guida: grazie a FleetBoard è possibile ottenere un risparmio dal 5 al 15 per cento sui costi di trasporto su ogni singolo veicolo.

## MOTTA, UNA GRANDE REALTÀ DEL SUD PER TRASPORTI E LOGISTICA

F. BASILICO  
EBOLI

Motta Servizi e Logistica Spa è un'azienda di servizi e logistica costituita nel 1994 e con sede a Battipaglia (Sa). La struttura organizzativa, frutto dell'esperienza pluriennale accumulata nei diversi rami del trasporto industriale e della logistica, assicura un elevato grado di flessibilità, professionalità e capacità competitiva, che permette a Motta di operare ai massimi livelli e rappresentare, per il Centro-Sud Italia, una delle migliori espressioni imprenditoriali del settore.

Orientata al mercato e alla qualità del servizio, Motta sviluppa la propria attività nel settore del supply chain management e

del trasporto industriale, combinato ed eccezionale con elevati standard qualitativi, strutture flessibili e soluzioni tecnologiche d'avanguardia, con l'obiettivo di creare valore, soddisfare i clienti e valorizzare tutte le persone che in essa operano. Il nuovo polo logistico Motta di Eboli è stato inaugurato lo scorso 13 ottobre 2012. Si tratta del più grande polo della regione Campania che serve l'intero bacino d'utenza del centro-sud Italia (Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata e Calabria) integrandosi con il sito industriale Motta di Catania (oltre 16mila mq) nella gestione dei materiali Enel in Sicilia. Le due strutture alimentano la filiera Enel, effettuando consegne quotidiane in circa trecento siti italiani. Il nuovo polo, inaugurato alla presenza di Gianfranco Fini, allora Presidente della Camera, si estende su un'area di 60mila metri quadrati, nasce dalla ristrutturazione di un impianto industriale dismesso ed è stato realizzato in tempi record con sistemi di costruzione innovativi ed ecologici, che prevedono anche l'utilizzo di pannelli fotovoltaici sui tetti.

Le due aree per la logistica di Motta vantano una posizione strategica di collegamento, in quanto rispettivamente situate nei pressi degli aeroporti di Salerno e Catania. L'attenzione alla si-

curezza, all'ambiente e alla qualità rappresentano elementi imprescindibili per Motta, che fonda l'intera gestione aziendale su un'attenta politica di responsabilità sociale e ambientale. Questi principi hanno spinto l'azienda campana ad adottare un sistema di gestione integrato (Qualità - Ambiente - Sicurezza) conforme alle norme internazionali.

Motta è tra l'altro la prima azienda nel Sud Italia del settore logistico ad aver ottenuto la Certificazione di Eccellenza Certiquality per la qualità e l'efficienza del servizio offerto.

In particolare, la tutela dell'ambiente rappresenta per Motta un obiettivo prioritario da perseguire in tutte le attività aziendali: dall'acquisto dei veicoli a basso impatto ambientale all'introduzione di misure volte a ridurre il consumo energetico e le emissioni di CO2. Il polo logistico di Eboli è infatti dotato di 4mila pannelli fotovoltaici che producono energia pulita per 1 megawatt/anno. Grazie ai pannelli solari, l'azienda può ottenere elettricità dalla luce del sole in modo ecologico. Inoltre, nel 2009 l'azienda ha avviato un piano di ammodernamento del parco veicolare per ridurre le emissioni nell'aria e adeguarsi ai nuovi standard europei. Oggi può contare su un parco con veicoli Euro 5 ed Euro 6.

# Ideale ovunque. Anche negli spazi più stretti.

Il nuovo Atego. Il veicolo di riferimento per la distribuzione leggera.

Buona maneggevolezza negli spazi più stretti. Scarsa libertà di manovra, curve a gomito o strettoie – dove gli altri sono costretti a gettare la spugna, il nuovo Atego dà il meglio di sé. Giudicate voi stessi: con una prova su strada presso il vostro Concessionario Mercedes-Benz o visitando il sito [www.mercedes-benz.it/il-nuovo-atego](http://www.mercedes-benz.it/il-nuovo-atego)



*Buona maneggevolezza negli spazi più stretti.*

**Euro VI**

Da oggi con incentivi statali di € 7.000.



**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust



## DAF TRUCKS

# Prime consegne di XF106 Euro 6

MAURO ZOLA  
CALCINATE

Prime consegne in Italia per i Daf XF106, cioè la versione Euro 6 del più popolare tra i trattori europei. Ad acquistarne un esemplare un'azienda importante, la Italtrans, mentre un secondo è andato alla Delby, trazionista per lo stesso marchio. Una prima fornitura che dovrebbe essere presto ampliata, arrivando a comprendere

entro l'anno una trentina di veicoli. Si tratta in tutti e due i casi di versioni equipaggiate con il

Verranno usati per il traino di semirimorchi refrigerati, quasi un'ovvietà dato che il trasporto

SI TRATTA DI DUE VEICOLI EQUIPAGGIATI CON IL PROPULSORE DA 510 CAVALLI E LA CABINA SUPER SPACE. VERRANNO USATI PER IL TRAINO DI SEMIRIMORCHI REFRIGERATI DELL'ITALTRANS.

propulsore da 510 cavalli e con la cabina Super Space, cioè il top della produzione olandese.

del fresco è uno dei capisaldi dell'azienda bergamasca, che si occupa di gran parte della mo-

vimentazione, e della logistica, in Italia per Auchan, oltre che di un 40 per cento di quella di Esselunga, di una buona fetta di Bennet e poi di Conad, Heineken, Aia e tutta una serie di altri clienti prestigiosi, che hanno fatto decollare il fatturato della Italtrans; nelle previsioni di quest'anno toccherà infatti i 160 milioni di euro, con un piccolo aumento, crisi o non crisi, rispetto al 2012.

Al vertice dell'azienda c'è Germano Bellina, che con l'aiuto della famiglia ha saputo costruire un colosso in tempi piuttosto brevi. I Bellina infatti non arrivano dal trasporto ma dall'agricoltura, dalla produzione ortofrutticola, ben sviluppata in zona, che oggi trasportano. Le cifre parlano chiaro, con 500 camion di proprietà, 700 semirimorchi, 20 trattori ro-ro per la movimentazione interna e 150 trazionisti che lavorano in esclusiva per i colori biancoazzurri, la Italtrans è oggi uno dei maggiori attori nel panorama della grande distribuzione. Ancora di più se si pensa alla logistica, che impegna una bella fetta degli 800 dipendenti. Oltre al capannone di Calcinate (70mila mq), occupa infatti la struttura che Auchan sta per completare nella vicina Calcio (130mila mq) e poi può contare su sedi a Melfi, a Limito, a



## ITALTRANS

## ASSISTENZA IN CASA PER LA MIGLIORE EFFICIENZA

Una delle particolarità di Italtrans è di aver scelto di portarsi in casa tutta la manutenzione, e non affidandosi a una di quelle strutture un po' improvvisate che di solito si trovano nelle aziende di trasporti italiane, spesso pure in quelle di grandi dimensioni. La famiglia Bellina ha voluto fare le cose in grande, costruendo qualche mese fa un'officina modernissima, di 4mila mq, con 23 dipendenti, che per dimensioni e livello delle attrezzature ha pochi eguali anche nell'evoluta Lombardia. Infatti oltre alle normali attrezzature dispone di un forno per le riparazioni di carrozzeria, di un gommista interno e di un magazzino ricambi che potrebbe far invidia a qualsiasi concessionaria. Il motivo di tale investimento è presto detto: in una sola sede possono essere mantenuti e se necessario riparati trattori, semirimorchi e gruppi frigorifero cosa che invece avvalendosi di strutture esterne non è possibile. Lavorando poi l'officina, che pure è una società separata, in esclusiva per il gruppo, è facile incastrare manutenzioni ordinarie o straordinarie nei tempi in cui l'autista deve rispettare il turno di riposo. E se questo non basta ci sono alcuni trattori "di cortesia" sempre a disposizione oppure l'autista può prendersi qualche giorno di ferie. Un meccanismo ben oliato che non si inceppa neppure se il camion si ferma su strada. Nell'arco dei 400 km (l'Italtrans effettua soltanto trasporti nazionali) interviene direttamente l'officina di casa, con la sua assistenza h24 e se il guasto è impegnativo parte un carrellone con su il trattore di riserva, così il viaggio può ripartire e il camion da riparare torna subito alla riparazione. In più disporre di una propria officina aiuta se si ha una passione vera e sincera per i motori. E quella della famiglia Bellina è davvero così, lo dimostrano i tre camion con cui in tempi diversi il team Italtrans ha partecipato alla Dakar (a guidare è stato sempre Claudio Bellina), oppure la sponsorizzazione attiva nel motomondiale, persino la presenza di un pick up in assetto gara utilizzato per viaggiare nei deserti del Nord Africa. Ciliegina sulla torta per gestire l'intero pacchetto Italtrans ha chiamato uno specialista, Giuseppe Perrotta, che forse non a caso arriva proprio da Daf.

Scorzè, a Origgio, a Verona, tutte di dimensioni importanti. Per i maggiori clienti Italtrans offre quindi un servizio completo, dal ritiro delle merci alla consegna nei singoli supermercati.

**Voi disponete di un parco molto all'avanguardia, uno dei pochi con già dei trattori Euro 6.**

"All'inizio dell'attività abbiamo pensato soprattutto ad ampliare il numero dei nostri camion - spiega Germano Bellina - e quindi avevamo a disposizione mezzi più datati. Ora che come dimensioni ci siamo

"Abbiamo iniziato e quello sarà certamente il futuro. Già oggi monitoriamo la situazione e se su di un camion si verificano consumi fuori scala chiediamo conto all'autista, che ci deve spiegare il perché".

**Cosa vi ha convinto ad acquistare dei camion Daf?**

"Due cose ci interessano più di tutte le altre: l'affidabilità e i consumi, che sono oggi il maggior costo dopo l'autista. E devo dire che questi Daf, ma più in generale tutti i camion oggi sono incredibili non saprei davvero cosa chiedere di più".

**Tra tante aziende in crisi**



Germano Bellina, al vertice dell'azienda bergamasca Italtrans.

assestati pensiamo anche alla qualità del trasporto. Siamo stati tra i primi a comprare, nel 2006, degli Euro 5, quando ancora le regole non ne imponevano l'uso e ora vogliamo fare lo stesso con gli Euro 6. Del resto sono il biglietto da visita della nostra azienda. Avere dei camion nuovi e rispettosi dell'ambiente è una caratteristica molto gradita ai nostri clienti".

**Data l'attenzione ai consumi pensate di far ricorso a una formazione specifica per gli autisti?**

**voi sembrate in piena salute, merito della grande distribuzione?**

"Sono degli ottimi clienti, che però pretendono anche molto. I termini del consumo al dettaglio sono cambiati molto e quindi ci troviamo con picchi di lavoro tutti concentrati verso la fine della settimana, dobbiamo quindi sempre riuscire a riempire anche i primi giorni, rivolgendoci ad esempio all'industria. Non è un lavoro facile conciliare tutte queste diverse esigenze".

## DELBY

## PADRONCINO CHE GUARDA LONTANO

Il secondo Daf XF106 l'ha comprato Giuseppe Delbello, che si presenta come un padroncino ma in realtà possiede una flotta di venti camion, con altrettanti semirimorchi, con cui lavora in esclusiva per Italtrans. Camionista da sempre, Delbello è stato per anni un fedelissimo del trasporto internazionale. Con due camion ha proseguito su quella strada fino al 2004 quando è iniziato il rapporto con l'azienda di Calcinate, che l'ha portato a crescere velocemente. Il suo rapporto con Daf è iniziato qualche anno prima. "Nel 2000 ho comprato il primo e sono rimasto molto soddisfatto. Comfort e consumi erano

competitivi, in più si poteva risparmiare qualcosa sull'acquisto".

Da allora, il rapporto si è rinsaldato e oggi una gran parte dei mezzi della Delby sono proprio dei Daf. "Mi è molto piaciuto l'ultimo modello, l'XF106, perché sono riusciti a migliorarlo senza stravolgere quello che già c'era di buono. Sono soddisfatti anche i miei autisti, anzi chi è da più tempo con me non vuole sentire ragioni e guida soltanto Daf".

# I conti li facciamo sulla strada.



adpress.it

## Uno Scania non è un'opinione.

Perché il costo totale di possesso è quello che conta.

### COSTO TOTALE DI POSSESSO

#### CONSUMI

Scania Streamline anche con motori Euro 6 di seconda generazione: per un ulteriore risparmio fino all'8%

#### PRODUTTIVITÀ

Affidabilità, servizi efficienti e una rete capillare, per mantenere sempre in movimento il vostro business

#### VALORE NEL TEMPO

Il valore di un mezzo sicuro ed instancabile si riconosce sempre

Prenota la prova del veicolo presso il tuo concessionario di zona.

Scania. Leader per vocazione.



# SCANIA

www.scania.it

## VOLVO TRUCKS

Di Porzio  
punta in altoMAURO ZOLA  
SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Può sembrare una stranezza ma il primo nuovo FH16 con motore da 750 cv venduto in Italia non è un trattore per lunghe distanze, ma una motrice, che di chilometri all'anno, rispetto a chi percorre la linea, ne deve fare ben pochi. Ad acquistarlo nella concessionaria Fimi è stata la Di Porzio Legnami di Norcia, in provincia di Perugia, azienda specializzata nel trattare piante di alto fusto e nel trasformarle in legna da ardere, che viene poi consegnata a domicilio a clienti privati in buona parte dell'Italia centrale.

Questo per l'azienda umbra è un camion davvero speciale, non soltanto perché si tratta della versione più potente oggi in commercio, ma anche perché è il primo mezzo nuovo mai acquistato. "Fino a oggi ci siamo sempre rivolti al mercato dell'usato - spiega Riccardo Di

Porzio, che gestisce l'azienda insieme al padre e al fratello - adesso però dopo trent'anni di attività l'azienda è cresciuta e abbiamo preferito scegliere un mezzo nuovo. Dal nuovo Volvo poi ci aspettiamo una grande affidabilità che per noi è un elemento determinante, anche nel nostro settore la concorrenza è aumentata e la crisi un po' si fa sentire, quindi dobbiamo essere in grado di dare il meglio".

Visto l'impegno piuttosto gravoso a cui sarà destinato, con il trasporto di tronchi e l'avventurarsi in zone decisamente impervie, il mezzo doveva avere delle caratteristiche ben precise. "In particolare potenza e robustezza - prosegue l'imprenditore - così come anche la potenza frenante, per noi sono qualità che possiamo definire fondamentali". Questo ha ridotto fin da subito la scelta tra i costruttori che proponevano modelli con potenze superiori ai 600 cavalli, e tra questi

a spuntarla è stato il colosso svedese che poteva contare sul modello più recente.

Il nuovo Volvo FH16 è stato inoltre personalizzato anche dal punto di vista meccanico, irrobustendo ad esempio l'intero telaio. Per il cambio automatizzato, anche in questo caso una novità nel parco mezzi della Di Porzio, visto che il camion si troverà ad affrontare spesso percorsi al limite dell'off road, è stato preferito un software specifico, quello già utilizzato dall'FMX; al pacchetto sono poi stati aggiunti dei riduttori ai mozzoni molto utili per cavarsi d'impaccio in presenza di fango.

Il cambio automatizzato I-Shift, nonostante le modifiche effettuate, in fase di trattativa ha procurato qualche dubbio all'imprenditore: "Poi ho avuto occasione di provarlo nel corso della presentazione della nuova gamma in Franciacorta e non mi è sembrato male. In più, il



motore da 750 cv non è disponibile con il cambio manuale, dato che sarebbe impossibile gestire una simile potenza. A quel punto ci siamo decisi".

Ennesimo particolare determinante nella scelta è stata la cabina della nuova serie, di cui è stata preferita la versione Globetrotter, che non è la più im-

poter stare comodamente in piedi, con due cuccette e tutto il comfort che oggi un camionista può desiderare (sedili in pelle compresi). "Il poter disporre di una delle cabine più recenti sul mercato è stato un elemento determinante, che prima di tutto ci ha fatto preferire la versione più recente del Volvo FH16 ri-

no, ma con il nostro tipo di lavoro ogni chilometro ne vale almeno cinque di quelli di un qualsiasi mezzo di linea".

Dal punto di vista delle sospensioni è stata preferita una soluzione pneumatica su tutti gli assi, in modo da poter alzare il telaio in caso di passaggi particolarmente difficili (l'escursione raggiunge i 20 cm), mentre per la cabina si è scelta una soluzione mista pneumatica sull'anteriore e meccanica dietro in modo da limitare il beccheggio sullo sterrato.

In sintesi, quello che è stato costruito è un mezzo "su misura", allestimento compreso. "Non succede sempre di acquistare un camion nuovo e allora abbiamo voluto che fosse perfetto per le nostre esigenze". Unico particolare "riciclato" lo scarrabile che era stato acquistato dai Di Porzio soltanto pochi anni prima e che è stato smontato dal camion precedentemente utilizzato e installato sul gioiello Volvo.

POTENZA, ROBUSTEZZA E AFFIDABILITÀ SONO LE CARATTERISTICHE DEL PRIMO FH16 DA 750 CAVALLI VENDUTO IN ITALIA E CONSEGNATO ALLA DI PORZIO LEGNAMI DI NORCIA, IN PROVINCIA DI PERUGIA.

ponente - quel primato spetta alla XL - ma proprio per questo è in grado di passare più agevolmente nelle piste tra i boschi in cui la ditta a volte opera. Questo non deve comunque far pensare che si tratti di uno spazio ridotto, anzi, i due fratelli Di Porzio sono decisamente alti e visto che la maggior parte del tempo alla guida ci stanno loro hanno voluto uno spazio in cui

spetto alla precedente. E poi si tratta di un camion davvero innovativo, in tutti i suoi particolari, che unisce elementi ben rodati ad altri sorprendenti per il livello di tecnologia proposto".

Con in più la proverbiale affidabilità dei camion Volvo Trucks. "In realtà i nostri mezzi - prosegue Di Porzio - non percorrono più di 50 mila km l'an-



Il nuovissimo Volvo FH16 da 750 cavalli parcheggiato sul piazzale della concessionaria Fimi.

## VOITH

CON IL RETARDER  
EFFICIENZA AL TOP

Pur se i camion usati dalla ditta Di Porzio sono messi a dura prova, impianto frenante compreso, dato che si devono muovere carichi su discese anche piuttosto lunghe, in passato hanno usato raramente i rallentatori. Ora invece sul nuovo Volvo FH16 da 750 cv hanno aggiunto al freno motore Vep un Retarder VR 3250, ovvero il modello che Voith ha sviluppato appositamente per il costruttore svedese.

"Una soluzione che abbiamo studiato con i tecnici della Fimi per adattarla al meglio alle esigenze dei Di Porzio - spiega Armin Rieck, responsabile del settore strada di Voith (nella foto a destra) - Con un peso aggiuntivo di appena 60 kg il nostro Retarder garantisce prestazioni frenanti al top, anche perché è sviluppato in modo da interfacciarsi con l'impianto can bus del veicolo".

Non è poi un caso se Fimi è anche concessionaria e officina autorizzata Voith e quindi ben conosce le

potenzialità del rallentatore tedesco, le cui vendite, anche in questo mercato sempre più ristretto, sono in controtendenza. "Ormai pure in Italia - prosegue Rieck - si è capita l'importanza del Retarder, che permette di ottenere una maggior sicurezza grazie a una potenza frenante incrementata e di raggiungere un effettivo risparmio sia di carburante che del normale impianto freni del veicolo".



## FIMI

MIRACOLO A  
SAN BENEDETTO

Nel pianto greco generalizzato (e giustificato) che si sente ripetere in quasi ogni concessionaria d'Italia, dà un piacere particolare visitare una struttura come quella della Fimi, soprattutto perché a San Benedetto del Tronto si lavora ancora tanto e bene. Certo, il fatturato, come spiega il Presidente della società Giuseppe Milazzo, si è ridimensionato parecchio, ma di camion Volvo continuano a vendersene a un ritmo che in questi anni può essere considerato miracoloso.

Non è strano dunque che il primo nuovo FH16 da 750 cv sia stato consegnato proprio qui. "Di segreti non ce ne sono - spiega Milazzo - semplicemente dopo trent'anni di attività nel settore abbiamo capito cosa serve ai clienti e cerchiamo di soddisfarli in tutto e per tutto. Sia nel servizio, grazie alla nostra officina, che è autorizzata anche Man, sia nella fornitura di nuovi o usati".

In più, la Fimi ha saputo adeguatamente diversificare la sua attività, aggiungendo al marchio Volvo Trucks quello di Voith (di cui è anche officina autorizzata) e poi le autogru del colosso Grove ("Siamo l'unica concessionaria indipendente in Italia nel segmento" puntualizza con orgoglio Milazzo) e le piattaforme della cuneese Multitel. Insomma, una attività a tutto campo.



VOLVO TRUCKS



La nuova serie  
**VOLVO FH** è qui



**VENITE A SCOPRIRE  
TUTTE LE NOVITÀ  
DELLA NUOVA SERIE  
VOLVO FH**

**PINO TREVISANI**  
**+39 335 303757**

FIMI s.p.a. Via Pasubio ,45 63074 - San Benedetto del Tronto (AP) - Tel. 0735/75971 | Fax: 0735/759709 - info@fimispa.com

**VOITH *Fimi* spa**





RENAULT TRUCKS

# Il bit bang dei trasporti

NILS RICKY  
LIONE

Per Renault Trucks lo sviluppo delle nuove gamme di veicoli è passata anche dall'informatica. Il costruttore ha infatti utilizzato anche le più sofisticate tecnologie informatiche di progettazione assistita per dare vita alla sua nuova offerta di prodotto. La simulazione assistita viene utilizzata nella fase iniziale dello sviluppo di un camion, prima ancora che il suo design sia stato definito.

Gli strumenti attualmente a disposizione di Renault Trucks consentono di sviluppare contemporaneamente l'interno e l'esterno del veicolo. Utilizzando un casco e dei guanti speciali, la piattaforma di realtà virtuale può simulare la visibilità, tenendo conto delle dimensioni dell'autista e della sua

corporatura, dell'ergonomia dei comandi, del comfort e della qualità di guida e di riposo, grazie a un'attenta analisi della vita a bordo. "Fin dall'inizio del progetto - ha spiegato Thierry Hours, Vicepresidente incaricato del rinnovo delle gamme Cava Cantiere, Edilizia e Lunga Distanza di Renault

SOFISTICATE TECNOLOGIE INFORMATICHE DI PROGETTAZIONE  
ASSISTITA ALLA BASE DELLE NUOVE GAMME FRANCESI.

Trucks - ben prima del completamento del primo prototipo, la piattaforma di realtà virtuale ha permesso di definire le forme e la disposizione dei comandi sulla plancia oltre agli spazi di stoccaggio, alla dimensione del parabrezza e al posizionamento degli specchi retrovisori". In linea con i più

elevati standard utilizzati nel mondo automobilistico, questi strumenti hanno un ruolo essenziale anche nella produzione propriamente detta: "Prendete le cabine, ad esempio - ha aggiunto Hours - Grazie alle simulazioni, non abbiamo avuto la necessità di creare dei prototipi. Ci hanno permesso di passare direttamente allo

stadio di pre-produzione".

Tutte le informazioni raccolte durante le simulazioni e i primi giri di prova sono state utilizzate dall'ufficio design di Renault Trucks. Le indicazioni sono state particolarmente utili anche per i fornitori, nonché per il personale degli stabilimenti di produzione che le ha usate per sviluppare sia i processi produttivi, che garantiscono alta qualità dei prodotti, sia le procedure di manutenzione dei veicoli per la rete Renault Trucks.

Per sviluppare gli interni delle cabine della propria nuova gamma, Renault Trucks ha impiegato la tecnica nota come stereolitografia, utilizzata anche in Formula 1. Questa tecnologia, basata su un principio simile a quello della Stampa 3D, utilizza file informatiche per produrre parti prototipo in poche ore e senza utensili di fabbricazione. Il componente si forma in un bagno di resina mediante solidificazione e tramite l'aiuto di un laser. Al termine del processo, questo componente risulta totalmente privo di difetti. "Questa tecnologia ha apportato grande flessibilità e affidabilità - ha detto Thierry Hours - Ci ha permesso, ad esempio, di testare e

modificare velocemente gli elementi del cruscotto, senza la necessità di produrre gli strumenti di produzione fino a quando non siamo rimasti totalmente soddisfatti del risultato, che era in linea con le nostre richieste".

Per fare in modo che l'elettronica di bordo del veicolo possa operare con la massima affidabilità, Renault Trucks ha sviluppato una procedura di prova completa: una camera elettromagnetica che controlla la compatibilità elettromagnetica dei veicoli e garantisce loro l'immunità. Questo laboratorio è completamente isolato da ogni interferenza esterna, essendo basato sul principio della "gabbia di Faraday": si tratta di un cubo perfetto di metallo con pareti ricoperte da coni in poliuretano con fibra di carbonio per evitare eventuali riflessi di campi elettromagnetici. All'interno, i veicoli vengono sottoposti a campi elettromagnetici simulando tutti i tipi di interferenza possibile. Un ulteriore test, di natura opposta assicura che il veicolo non disturbi il proprio ambiente o il proprio funzionamento.

Le verifiche su strada dei nuovi modelli hanno prodotto qualcosa come 10 milioni di chilometri di test su strada. Prima di tutto, però, vi sono state le prove di resistenza sulla pista. "In venti settimane - ha continuato il dottor Hours - il veicolo subisce l'equivalente delle sollecitazioni di tutta una vita. I veicoli sono testati a La Valbonne, nel Centro prove di Renault Trucks, dove circolano a 90 km/h su un circuito, poi su piste, che simulano condizioni estreme ed impongono importanti deformazioni al telaio e alla cabina. L'obiettivo di queste prove è collaudare il veicolo in tutte le condizioni, soprattutto le più estreme. Quando un pezzo si rompe, viene analizzato, immediatamente modificato, poi di nuovo testato dagli ingegneri, affinché la qualità finale sia ottimale". I test di affidabilità consentono di sottoporre ogni elemento del veicolo a un utilizzo tipico da parte del cliente. Il telaio, i circuiti pneumatici ed elettrici e la cabina sono sollecitati in torsione e vibrazione sui banchi prova. I motori accumulano le ore di resistenza sui banchi prova in tutte le situazioni d'uso durante la

marcia. La vita a bordo non è stata trascurata e alcuni test mettono a dura prova l'apertura e la chiusura delle porte e della calandra. L'insieme dei componenti elettronici viene rigorosamente collaudato su un banco speciale che raggruppa tutte le funzioni elettroniche presenti nell'autocarro, ma anche nel telaio e nel motore.

Per quanto attiene alla cabina, il suo sviluppo è continuo e anch'essa è collaudata su banchi prova speciali. Grazie a un sistema di martinetti, è sottoposta a sollecitazioni estreme per testarne la solidità, la capacità d'assorbimento degli urti, il comportamento su strada e in condizioni difficili, e naturalmente la longevità. Renault Trucks, inoltre, effettua prove a grandezza naturale nella galleria del vento. Queste prove consentono d'ottimizzare l'aerodinamica e rivedere certe parti per una miglior fluidità dei flussi d'aria a profitto delle economie di carburante.

In parallelo alle prove sui banchi, i nuovi autocarri circolano su strade aperte, in condizioni reali, per verificare ogni funzione del veicolo come consumo, comfort, tenuta di strada, rumore, vibrazioni, vita a bordo di giorno e di notte. In tutto, vengono misurate 32 funzioni per assicurare qualità, performance ed affidabilità del prodotto.

Renault Trucks ha anche effettuato diverse serie di test in condizioni estreme, ad alte e basse temperature. E finalmente dopo sette anni di prove, 10 milioni di chilometri percorsi in condizioni estreme, test condotti su 500 veicoli, 5 milioni di ore di test ai banchi prova e il feedback da parte di 50 clienti, la nuova gamma Renault Trucks è stata svelata a Lione l'11 Giugno scorso.

IVECO

# Stralis Hi-Way per simulatori

Iveco Stralis Hi-Way è il protagonista di uno dei più famosi videogiochi di simulazione di guida dei camion. Il modello è stato concesso in licenza alla SCS Software, azienda che sviluppa il simulatore di guida di mezzi pesanti Euro Truck Simulator 2, gioco tra i più popolari nel panorama del gaming automobilistico e disponibile in oltre 30 lingue. L'incontro tra l'ammiraglia Iveco, nel 2013 eletta "Internatio-

nal Truck of the Year", e la creatività degli sviluppatori SCS ha condotto a risultati impressionati, anche grazie all'utilizzo di nuove tecniche di modellazione, che hanno reso il pesante Iveco il più dettagliato e realistico dell'intero gioco. Al volante del nuovo Stralis Hi-Way, su Euro Truck Simulator 2, l'utente dovrà dimostrare di avere ottime doti di guida. Dopo aver impostato alcune caratteristiche del veicolo e selezio-

nato le merci da trasportare, il conducente virtuale dovrà effettuare le consegne nei tempi prestabiliti: tutte queste azioni, se ben condotte, garantiranno al giocatore di migliorare il proprio punteggio di gioco.

Il driver viaggerà con il proprio mezzo attraverso le più importanti città d'Europa, oltre 60, incontrando sul percorso stazioni di rifornimento, caselli autostradali, aree di sosta, rispettando la segnaletica e i limiti di velocità e avendo a disposizione un sistema GPS per le indicazioni stradali. Il design di ogni veicolo in Euro Truck Simulator 2 richiede diversi mesi di lavoro di precisione per creare i modelli 3D da guidare nel gioco.

La ricostruzione della cabina dello Stralis Hi-Way ha ripreso fedelmente i suoi dettagli reali: una plancia ergonomica, funzionale e ideata con materiali di alta qualità, con comandi riproposti intorno al quadro di bordo e alla zona centrale, affinché possano essere facilmente visibili e raggiungibili, per la massima sicurezza di chi guida. Iveco approda così anche sul canale del gaming, su grande richiesta di numerosi appassionati, con il protagonista della sua gamma pesante.



## MILLE PERSONE SI OCCUPANO DI MOTORI

A Lione, Renault Trucks dispone di un centro di sviluppo e di prova motori che impiega 1.000 persone. Esso incorpora i mezzi di verifica delle prestazioni, resistenza e consumo delle catene cinematiche delle nuove gamme. L'introduzione della normativa Euro 6 ha rappresentato una grande sfida per le squadre di prova motori, che sono state chiamate a ridurre drasticamente le emissioni inquinanti mantenendo, allo stesso tempo, consumi paragonabili, o inferiori, a quelli dei motori Euro 5. I motori Euro 6 DTI 11 e DTI 13 sono stati dotati di un nuovo sistema di iniezione, di una nuova architettura elettronica e di un nuovo sistema antinquinamento. Per il loro sviluppo sono stati necessari più di 600 prototipi, sottoposti a 300mila ore di test ai banchi prova. In parallelo, i motori sono stati testati anche su strada, tenendo conto di tutte le possibili condizioni di funzionamento, da -40° C a +60° C. Inoltre, le squadre addeunte alle simulazioni sui banchi prova hanno preso in considerazione tutti i parametri esterni, dalle condizioni atmosferiche al comportamento del conducente.

THERMO KING

# L'ambiente non è un optional

URBANO LANZA  
MINNEAPOLIS

Sustainia100, nuova guida alla sostenibilità pubblicata quest'estate in cui sono presentate le soluzioni più innovative di

tutto il mondo nel campo della sostenibilità, ha incluso la gamma CryoTech di Thermo King, marchio di Ingersoll Rand, tra le cento migliori soluzioni selezionate. Il team di ricerca e la giuria di Sustainia hanno sele-

zionato la gamma CryoTech sulla base del positivo impatto sociale, economico e ambientale sulle comunità locali.

Gli ingegneri di Thermo King hanno sviluppato la tecnologia CryoTech utilizzando il



I sistemi CryoTech sono più silenziosi di circa il 90 per cento rispetto alle unità diesel convenzionali.



biossido di carbonio liquido (R-744) in un innovativo sistema ad anello aperto che garantisce refrigerazione durante il trasporto. Il refrigerante R-744 riciclato utilizzato per il raffreddamento è un prodotto secondario ottenuto dalla produzione di ammoniaca che non genera nuove emissioni di gas serra.

Le unità CryoTech di Thermo King raggiungono una significativa riduzione delle emissioni e prestazioni migliorate sulle comuni unità alimentate da motore diesel. Il sistema offre un recupero rapido della temperatura che lo rende perfetto per il mercato della distribuzione dove i cicli delle unità di raffreddamento vengono spesso interrotti perché i conducenti

consegnano le merci in più posti.

Inoltre, i sistemi CryoTech dispongono della certificazione PIEK e sono più silenziosi di circa il 90 per cento rispetto alle unità di refrigerazione diesel convenzionali; per questo motivo, possono essere utilizzati per il trasporto diurno o notturno nelle aree urbane.

“È incoraggiante - ha affermato Pascal Richard, responsabile del portafoglio di soluzioni di trasporto aereo per Thermo King in Europa, Medio Oriente e Africa - vedere che la nostra innovativa gamma CryoTech ha ottenuto un riconoscimento come soluzione sostenibile. Con più di 600 unità CryoTech attualmente in servizio, abbia-

mo dimostrato con successo che questa soluzione rappresenta una modalità di trasporto refrigerato efficiente, affidabile e sostenibile per il futuro”.

Thermo King è all'avanguardia nel settore dei trasporti refrigerati e fornisce sistemi di controllo della temperatura che permettono a utenti di tutto il mondo di ridurre i costi energetici, operativi e relativi al carburante garantendo al contempo la stabilità della temperatura. Thermo King propone sul mercato una vasta gamma di sistemi di controllo della temperatura per veicoli di ogni dimensione e fornisce inoltre sistemi di riscaldamento, ventilazione e climatizzazione per autobus e vagoni ferroviari.

VDO

## COMUNICAZIONE IN TEMPO REALE

F. BASILICO  
MILANO

VDO, marchio del Gruppo Continental, ha messo a punto un altro utile servizio per il mondo dei trasporti. TIS-Web Communicator è il nuovo servizio di messaggistica istantanea che facilita la comunicazione tra le aziende di autotrasporti e i propri autisti servendosi della piattaforma TIS-Web, il sistema professionale di archiviazione, gestione e visualizzazione dei dati provenienti dal tachigrafo e dell'App Android TIS-Web Fleet che ogni autista può comodamente installare sul proprio dispositivo. Grazie a TIS-Web Communicator fornire informazioni agli autisti diventa semplice e veloce. I dati relativi a scadenze, scarico dei dati, segnalazioni su luoghi di carico, cambi di destinazione o richieste di rientro in sede avvengono in maniera rapida e precisa. TIS-Web Communicator rende disponibili funzionalità aggiuntive che permettono agli autisti di ricevere segnalazioni sulla scadenza dello scarico della Carta Conducente e sulla memoria di massa del tachigrafo. Il sistema, che può essere utilizzato sia da PC che da smartphone, consente l'invio multiplo di messaggi a più conducenti contemporaneamente, verificando anche lo stato d'invio/ricezione. L'App TIS-Web Fleet, necessaria per l'utilizzo del servizio TIS-Web Communicator, è gratuita: la si può scaricare e installare sullo smartphone semplicemente collegandosi a Google Play.

Il Gruppo Automotive di Continental AG è tra i più importanti fornitori mondiali dell'industria automobilistica. Con le sue tre Divisioni, Chassis & Safety, Powertrain e Interior ha totalizzato nel 2012 un fatturato pari a circa 19,5 miliardi di euro. Il Gruppo Automotive è presente in oltre 170 sedi in tutto il mondo. Come partner dell'industria automobilistica sviluppa e realizza prodotti e sistemi innovativi per un moderno futuro del trasporto, dove l'auto coniuga tutte le esigenze di mobilità individuale e di guida piacevole e sicura alla responsabilità ambientale e all'efficienza in termini di costi. All'interno della Divisione Inte-

rior la Business Unit CV & AM (Commercial Vehicles & Aftermarket) soddisfa i requisiti specifici di veicoli commerciali e speciali e del settore dei ricambi e accessori. Attraverso i marchi VDO, ATE e Barum, la Business Unit offre prodotti elettronici, sistemi e servizi per veicoli commerciali e speciali, una vasta selezione di prodotti per officine specializzate e parti di ricambio per il mercato indipendente degli accessori e per il Primo Equipaggiamento.

Con un fatturato di 32,7 miliardi di euro registrato nel 2012, Continental rappresenta uno dei principali fornitori mondiali del settore automotive. Come fornitore di sistemi frenanti, sistemi e componenti powertrain e chassis, strumentazione, soluzioni infotainment, elettronica del veicolo, pneumatici ed elastomeri tecnici, il Gruppo tedesco dà il proprio attivo contributo per la sicurezza di guida e la protezione del clima. Continental è inoltre un partner competente nella comunicazione integrata dell'automobile. La società attualmente impiega circa 173mila dipendenti in 46 nazioni.



DAIMLER

## BERNHARD NUOVO PRESIDENTE ACEA

N. RICKY  
BRUXELLES

Wolfgang Bernhard, membro del Consiglio di amministrazione di Daimler e responsabile di Daimler Trucks e Buses, è diventato Presidente della divisione Veicoli Commerciali di Acea, l'Associazione europea dei costruttori automobilistici. Bernhard succede ad Andreas Renschler, che ha tenuto la posizione dal gennaio scorso.

Il Presidente della divisione Veicoli Commerciali di Acea è eletto annualmente e la carica viene assegnata alternativamente tra tutti i membri dell'Associazione. “In qualità di costruttori di veicoli commerciali - ha dichiarato Wolfgang Bernhard - non possiamo far altro che essere motivati al successo e alla sostenibilità nel lungo termine se vogliamo organizzare e indirizzare gli sviluppi della nostra industria, il progresso e le nostre richieste e far conoscere tutto questo ai rappresentanti politici”.

In aggiunta, Bernhard ha puntualizzato il fatto che i costruttori desiderano ridurre ulteriormente le emissioni di CO2 dei loro veicoli commerciali: “Sebbene lo standard Euro 6 incrementi il consumo di carburante e le emissioni - ha precisato Bernhard - l'industria ha fatto tutto il possibile per ridurre significativamente le emissioni di CO2. Nei prossimi anni, continueremo a investire miliardi di euro nella ricerca e nello sviluppo in questo ambito. Sono convinto che raggiungeremo il target Vision 20-20”.

Nel progetto denominato Vision 20-20, i costruttori europei di veicoli commerciali si sono impegnati a ridurre le emissioni di CO2 del 20 per cento per tonnellata-chilometro entro il 2020.

Secondo Wolfgang Bernhard, c'è un urgente bisogno di informare il pubblico circa i requisiti dei veicoli, in particolare per quanto riguarda carico e dimensioni: “I miglioramenti aerodinamici hanno grandemente contribuito alla riduzione del consumo di carburante e all'incremento dell'efficienza - ha detto il neo Presidente - tuttavia, la maggior parte dei risparmi, e mi riferisco qui a riduzioni tra il 5 e l'8 per cento, sono stati rag-

giunti dietro la cabina, sul rimorchio. Dobbiamo spiegare questi fatti più chiaramente ed efficacemente ai politici così che possano tenerne in considerazione nel corrente dibattito politico”.

Fondata nel 1991, l'Associazione europea dei costruttori automobilistici rappresenta gli interessi dei quindici costruttori dei settori auto, truck e bus operanti a livello continentale. I membri aderenti sono le stesse aziende costruttrici che lavorano insieme per garantire adeguata comunicazione e negoziazione con soggetti di ambito legislativo, commerciale, tecnico, ambientale e di tutela dei consumatori e di altri interessi.

Acea è stata fondata come conseguenza della graduale assunzione di importanza da parte di Bruxelles quale sede della responsabilità governativa dell'Europa unita. La decisione di dare vita all'Acea è nata dall'esigenza di dare valida rappresentanza ai contributi e agli interessi tecnologici, industriali e commerciali delle case costruttrici aderenti all'iniziativa. Il quartier generale di Acea è proprio a Bruxelles.



## NORBERT DENTRESSANGLE

# Scatta l'operazione Daher

URBANO LANZA  
MONZA

Norbert Dentressangle, operatore internazionale del trasporto, della logistica e del freight forwarding, ha annunciato la firma di un protocollo di acquisizione per l'attività di freight forwarding del gruppo Daher, celebre per la sua expertise nel trasporto internazionale e forte di una rete di 8 agenzie in Francia e 3 in Russia. L'azienda conta in totale 287 collaboratori e ha realizzato un fatturato di 80 milioni di euro nel 2012. L'operazione dovrebbe essere conclusa nel terzo trimestre del 2013, dopo aver ricevuto il via libera delle autorità francesi per il controllo della concorrenza.

L'acquisizione delle attività di freight forwarding del gruppo Daher dimostra chiaramente la volontà di Norbert Dentressangle di proseguire la strategia di sviluppo della Divisione Freight Forwarding e consente all'operatore, a 3 anni dal lancio della nuova at-

tività, di raggiungere gli obiettivi prefissati in termini di dimensioni.

Daher possiede un know-how riconosciuto in settori sensibili ed esigenti quali il chimico, l'energetico, dell'aeronautica, l'automobilistico e del lusso. L'operazione permette inoltre di disporre di una base solida e importante in Francia, mercato chiave nel quale Norbert Dentressangle potrà instaurare delle sinergie commerciali con le attività di trasporto e logistica del suo gruppo.

Inoltre, l'acquisizione contribuisce a migliorare la redditività dell'attività di freight forwarding di Norbert Dentressangle. Norbert Dentressangle, azienda internazionale operante nel settore del trasporto, della logistica e del freight forwarding, è presente in 26 paesi e ha registrato nel 2012 un fatturato di 3,9 miliardi di euro, di cui il 59 per cento prodotto fuori dai confini francesi. Conta 32.500 collaboratori. Norbert Dentressangle fornisce soluzioni a



elevato valore aggiunto nelle sue tre linee aziendali sui continenti europeo, americano e asiatico e pone i temi dello sviluppo sostenibile al centro della sua attività. In Italia Norbert Dentressangle ha registrato lo scorso anno un fatturato di 140 milioni di euro e possiede una forza lavoro di circa 380 addetti e di circa 1.400 collaboratori indiretti. Sul territorio italiano gestisce 470.500 metri quadrati complessivi di magazzini suddivisi in 26 siti nonché 11 Transit Point.

## CEVA LOGISTICS



## PARTNERSHIP CON HYDRO BUILDING SYSTEM

Ceva Logistics, uno dei principali operatori logistici al mondo, ha siglato un nuovo contratto della durata di 3 anni e del valore di oltre 5 milioni di euro con la norvegese Hydro Building Systems, parte di Hydro, azienda globale presente in oltre 40 paesi fornitrice di alluminio con attività lungo tutta la catena del valore, dall'estrazione di bauxite alla produzione di prodotti in alluminio laminato ed estruso e di sistemi per l'edilizia.

Ceva gestirà le attività di handling e distribuzione per conto di Hydro attraverso tre dei

suoi magazzini: Arena Po (Pv) per Lombardia, Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta; Monselice (Pd) per il Triveneto e Zola Predosa (Bo) per le consegne in Emilia Romagna e Toscana. Ceva riceverà nei propri magazzini i prodotti di Hydro già etichettati e smistati per indirizzo e destinazione, posizionandoli temporaneamente a stock su cantilevers. Successivamente, in base a un calendario di consegne concordato con Hydro, l'operatore logistico organizzerà tratte ottimizzate di distribuzione dei prodotti a seconda delle aree geografiche e utilizzando circa 20 mezzi al giorno per le consegne.

Ceva gestisce attività di cross-docking altamente efficienti e assicura una distribuzione tempestiva attraverso il proprio network ampio e consolidato: Hydro può contare non solo sull'esperienza e sul network internazionale di Ceva ma anche su un know-how consolidato nel gestire prodotti inusuali quali gli estrusi, che si caratterizzano per essere lunghi, sottili e facilmente danneggiabili.

Per movimentare questi particolari prodotti, i team altamente specializzati di Ceva utilizzeranno sistemi tecnologici avanzati, come Ceva Matrix, consentendo visibilità in tempo reale sull'intera supply chain.

## UPS

## NUOVE OPPORTUNITÀ DALLA CROAZIA EUROPEA

Con il recente allargamento dell'Unione Europea alla Croazia, UPS ha annunciato l'espansione dei suoi servizi da e verso il nuovo stato membro con la creazione di un portafoglio omogeneo di servizi di spedizione attraverso i 28 stati dell'UE. Grazie all'introduzione di nuove opzioni di spedizione e altri servizi a valore aggiunto al portafoglio prodotti, UPS offre ai clienti che spediscono da e verso la Croazia una maggiore flessibilità per bilanciare velocità e costi, così come un accesso più efficiente ai mercati internazionali. Con l'eliminazione delle barriere commerciali, le procedure sono state standardizzate e le spedizioni tra la Croazia e gli altri paesi dell'UE possono essere processate più facilmente, senza bisogno di documentazione aggiuntiva. Le spedizioni espresse dai paesi UE - inclusa l'Italia - possono ora raggiungere le destinazioni in Croazia in un giorno lavorativo. Per le spedizioni meno urgenti verso la

Croazia, i clienti possono ora anche beneficiare di un'opzione sicura, economica e con consegna in un giorno definito grazie a UPS Standard.

Infine, nuovi servizi a valore aggiunto consentono a chi spedisce un maggiore controllo sulle proprie merci. Tra questi, l'offerta dei servizi UPS Returns consente ai clienti di gestire meglio la logistica dei resi, così come l'introduzione di UPS Contrassegno (COD, Collect on Delivery) permette di riscuotere il pagamento del prodotto nel momento della consegna, riducendo il rischio e migliorando il cash flow di chi spedisce. Per le merci che vengono spedite dalla Croazia, UPS Standard è ora disponibile per le spedizioni verso gli altri paesi UE. Questo integra i servizi UPS

Express con una gamma completa di opzioni di tempo di transito, permettendo così di bilanciare velocità e convenienza.



MICHELIN

# Dura lex sed lex

FABIO BASILICO  
PERO

Sono mezzi potenti e robusti, votati alle missioni più difficili. I dumper articolati hanno bisogno di pneumatici altrettanto performanti in termini di trazione, robustezza e affidabilità. Per questo Michelin ha creato il modello X-Super Terrain+, nato per capitalizzare il punto forte di X-Super Terrain, ovvero la capacità di trazione. A questa si aggiungono ora le ultime innovazioni tecnologiche di Michelin: rinforzi aggiuntivi e carcassa di ultima generazione.

Il comune denominatore che lega miniere di superficie, cave, cementifici, grandi cantieri di infrastrutture per la costruzione di autostrade, ferrovie e dighe è il fatto di essere in crescita su

mance grazie ai fianchi rinforzati. Senza contare che a differenza del pneumatico della precedente generazione, l'X-Super Terrain+ è dotato di un provvidenziale cordolo di protezione laterale.

L'ultimo nato Michelin per il complesso mondo del movimento terra assicura anche più convenienza perché caratterizzato da una migliore resistenza alle aggressioni, a livello di carcassa e di mescola del battistrada. Questi aspetti, combinati, aumentano la durata del pneumatico.

La scultura della precedente generazione di pneumatici, già considerata punto di riferimento nel settore, è stata mantenuta mentre la pressione di gonfiaggio è stata aumentata di 0,5 bar per limitare l'impatto delle ag-



PER GLI ARTICOLATI CHE OPERANO IN CONDIZIONI AL LIMITE IL PNEUMATICO CON LA GIUSTA TRAZIONE, ROBUSTEZZA E AFFIDABILITÀ.

scala mondiale e di tenere i dumper articolati in gran considerazione per lo svolgimento delle complesse attività che li caratterizza. Questi veicoli, la cui capacità di carico varia da 20 a 50 tonnellate, devono essere estremamente adattabili e polivalenti, trasportando materiale su terreni talvolta difficili e in ogni condizione atmosferica.

I dumper articolati possono ora contare su un alleato fidato: il nuovo Michelin X-Super Terrain+, concentrato di tutta la tecnologia che Michelin mette a disposizione degli operatori che lavorano nel settore cava-cantieri e nel settore minarario.

In termini di sicurezza, i nuovi X-Super Terrain+ garantiscono un surplus di perfor-



Il pneumatico X-Super Terrain+

gressioni. X-Super Terrain+ è anche caratterizzato dalla tecnologia C2, ovvero una nuova concezione della carcassa che riduce il riscaldamento sulle spalle del pneumatico durante il rotolamento; aumenta così la durata, grazie soprattutto a cavi più spessi e dotati di trattamento anticorrosione.

E non poteva non esserci, anche tenuto conto dell'impegno per la mobilità eco-sostenibile di Michelin, la vocazione ecologista: X-Super Terrain+ è stato progettato per ottimizzare la quantità di materiali necessari per la sua fabbricazione, che viene realizzata in stabilimenti certificati ISO 14001, il cui impatto sull'ambiente è diminuito del 16 per cento dal 2005.

Rispettare l'ambiente significa anche incrementare la resa economica del pneumatico grazie al prolungamento della sua durata: X-Super Terrain+ è

infatti facilmente riparabile e ricostruibile. Michelin X-Super Terrain+ è disponibile al momento nella dimensione 29.5 R25, nella quale sostitui-

rà l'X-Super Terrain. Michelin sta comunque già lavorando allo sviluppo di nuove dimensioni per un'offerta sempre più completa.



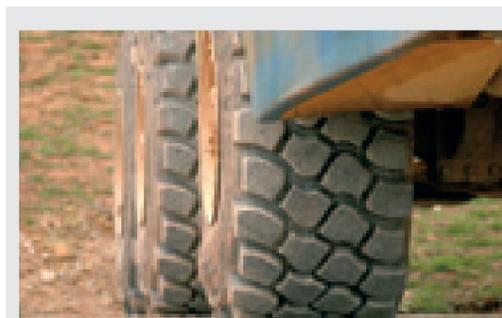
Il dumper articolato è un mezzo utilizzato in condizioni off-limits.

F. BASILICO  
PERO

Michelin vanta un curriculum di rilievo nel movimento terra. La Casa francese ha creato il primo pneumatico radiale del settore nel 1959 e meno di venti anni dopo, nel 1977, ha inaugurato il centro di ricerca di Almeria (Spagna), il primo testing center al mondo dedicato esclusivamente ai pneumatici movimento terra.

Ammonterà a qualcosa come 3 milioni di km la distanza percorsa ogni anno per i test delle gomme movimento terra effettuati ad Almeria. Al 1998 risale invece la produzione del primo pneumatico a basso profilo per dumper, che aumenta la capacità di carico dei grandi dumper.

Tre anni dopo viene lanciato il Michelin XDR 59/80 R 63, il più grande pneumatico al mondo. Nel 2007 il produttore d'oltralpe introduce il Michelin Earthmover Management System (MEMS), primo sistema elettronico per il monitoraggio e la gestione dei pneu-



## MICHELIN DA DECENNI PROTAGONISTA NEL MOVIMENTO TERRA

matici movimento terra. Nel 2011 viene invece lanciato il Michelin XZM2+, pneumatico specifico per Reach Stacker mentre quest'anno è stata la volta dell'X-Straddle 2, nuova generazione di pneumatici destinati al miglioramento della produttività delle attività portuali.

Oltre naturalmente all'X-Super Terrain+, pneumatico di nuova generazione dedicato alle cave e ai grandi cantieri. Sono sette i siti industriali nel mondo che fabbricano pneumatici Michelin per il movimento terra, tra cui quello francese di Le Puy-en-Velay, stabilimento all'avanguardia

anche per quanto la gestione ottimizzata del consumo energetico: sono infatti ben 17 mila i pannelli solari che vi sono stati installati. La superficie coperta, una delle più grandi in Francia su un sito industriale, corrisponde a tre campi da calcio.

Un'altra curiosità della produzione Michelin per il movimento terra è che sono 46 le diverse sculture che si trovano nella gamma di pneumatici per il settore.

In pratica, per rispondere al meglio ai bisogni degli operatori, a ogni tipo di utilizzo e

macchina corrisponde un pneumatico specifico.

Elevato anche il numero delle dimensioni che figurano nel catalogo movimento terra: 95, da 8 pollici (per carrelli elevatori) a 63 pollici (per dumper usati nelle miniere a cielo aperto).

Il 100 per cento dei pneumatici movimento terra di Michelin sono pneumatici radiali ed è di ben 14.000 kg il carico che può sopportare l'X-Super Terrain+. Un'ulteriore dimostrazione delle performanti capacità operative del prodotto Michelin.

BRIDGESTONE ITALIA

## Al fianco dei migliori tecnici Mercedes-Benz

Bridgestone Italia, partner ufficiale al Mercedes-Benz TechMasters Truck 2013, per il terzo anno consecutivo ha partecipato all'elezione svoltasi il 19 giugno del "dream team" italiano che parteciperà alla finale della competizione internazionale che ricerca i migliori tecnici e consulenti del mondo Mercedes-Benz. Bridgestone è uno dei principali fornitori di pneumatici per veicoli commerciali Mercedes-Benz e fornitore su larga scala per il marchio Daimler. I finalisti italiani si apprestano dunque a combattere con i loro colleghi di altri Paesi al Global Tech-



Masters Truck 2013 in programma dal 12 al 14 novembre a Stoccarda.

Anche i pneumatici sono stati protagonisti delle prove italiane: compito degli esperti Mercedes è stato quello di individuare eventuali danni e usura delle coperture oltre alle possibili cause. "La scelta più appropriata dei pneumatici in base allo specifico utilizzo e una attenta manutenzione sono elementi importanti per la sicurezza e per ridurre i costi operativi di gestione - afferma Lorenzo Piccinotti, Marketing Manager Commercial Products, Bridgestone Europe South Region - Ci fa particolarmente piacere che Mercedes-Benz ci abbia dato la possibilità di contribuire a sensibilizzare i propri tecnici su questi aspetti così rilevanti".

La collaborazione Bridgestone e Mercedes-Benz prosegue da lungo periodo e la partnership tra i due marchi è stata rinnovata anche per il periodo 2013-2015. Lo sviluppo di alcune delle nuove produzioni Bridgestone, come Ecopia H-Steer e H-Drive, si basa su richieste specifiche OE. Inoltre, Bridgestone rispetta i severi target richiesti di resistenza al rotolamento, guida sul bagnato, maneggevolezza. In aggiunta, Bridgestone è impegnata con Mercedes-Benz in un programma per ridurre le emissioni di CO2 del 20 per cento entro il 2020 mantenendo inalterate le performance dei pneumatici.

I pneumatici Bridgestone sono equipaggiamento standard sui modelli Mercedes-Benz Actros, Axor, Econic e Atego ed equipaggiamento su richiesta, senza costi aggiuntivi, su New Actros, Antos e Arocs.

IVECO

# L'elettrico fa incetta di premi

MAX CAMPANELLA  
TORINO

Ideale per le missioni a corto raggio e per le consegne porta a porta, nuovo Daily Electric ottimizza i vantaggi della trazione elettrica: sviluppa istantaneamente la coppia massima del motogeneratore, è silenzioso ed ecologico. Frutto più recente di

alcuni test condotti su veicoli per servizi di corriere, espresso e consegna pacchi, si è aggiudicato il primo premio nella categoria "Innovazione nelle trazioni alternative". Daily è stato scelto sulla base di differenti criteri di selezione, tra cui, in particolare, l'importanza attribuita da Iveco alla trazione elettrica, anche nel segmento

## Conveniente

Il nuovo Daily Electric è molto apprezzato dai professionisti che tutti i giorni si spostano nei centri urbani per effettuare le loro consegne.



GRAZIE ALLA TECNOLOGIA GREEN DEDICATA ALLA TRAZIONE, IL "TUTTOFARE" DEL COSTRUTTORE ITALIANO SI È PIAZZATO AL PRIMO POSTO NELLA CATEGORIA "INNOVAZIONE NELLE TRAZIONI ALTERNATIVE" A SEGUITO DI ALCUNI TEST CONDOTTI SU VEICOLI PER SERVIZI DI CORRIERE, ESPRESSO E CONSEGNA PACCHI.

una ricerca ventennale (il primo Daily elettrico risale al 1986), nuovo Daily Electric oggi è commercializzato, garantito e assistito da Iveco attraverso la sua rete. Apprezzato dai professionisti che tutti i giorni si spostano nei centri urbani per le consegne quotidiane, ha ricevuto anche grande attenzione dai camperisti, tant'è che questo veicolo rappresenta una delle basi più apprezzate per la realizzazione dei camper.

Di pari passo all'apprezzamento di chi lavora e di chi lo utilizza per il tempo libero, arrivano anche premi e riconoscimenti dalle principali organizzazioni e magazine europei del settore. Dopo importanti riconoscimenti europei tra cui il tedesco "European Award for Sustainability in Transport" ottenuto grazie alla classificazione ZEV (Zero-Emission Vehicle), il "tuttofare" italiano è ora il turno di un nuovo importante premio assegnato da ETM, importante gruppo editoriale tedesco specializzato nei settori del trasporto e della logistica: Iveco Daily elettrico, grazie alle innovative batterie al sale Fiamm SoNick e a seguito di

dalle 3,5 fino alle 5,2 tonnellate.

La tecnologia messa in campo da Fiamm presenta notevoli vantaggi in termini ecologici (risparmio energetico, riciclabilità al cento per cento) e di efficienza (massima resistenza agli sbalzi termici, alto numero di cicli, nessuna manutenzione, massima sicurezza, una lunga durata e una consistente riduzione dei costi di gestione), tanto che oggi viene ritenuta la soluzione più concreta, affidabile e efficiente per rispondere alle esigenze di settori dove i tradi-

zionali accumulatori al piombo non risultano adeguati. Iveco Daily Elettrico è configurabile con 2 o 3 batterie Fiamm al sodio cloruro di nickel che consentono un range di autonomia di 90 km (2 batterie) e 120 km (3 batterie) anche grazie al supporto rigenerativo in frenata in due fasi. Quando il pedale dell'acceleratore viene rilasciato, il motore elettrico lavora come un generatore andando a "stoccare" l'energia nelle batterie. Alla pressione del pedale del freno, l'effetto rigenerativo viene ulteriormente aumentato.



## DAGLI ACCUMULATORI ALL'IMPORTAZIONE DI BATTERIA USA

### PROTAGONISTI DELLA GESTIONE ENERGETICA

Fiamm nasce nel 1942, quando servivano energia e coraggio per difendere impianti e maestranze minacciati di trasferimento in Germania. Dopo la guerra l'azienda si concentra nella produzione di accumulatori per avviamento veicoli e trazione elettrica. Poco dopo prende il via la produzione di batterie stazionarie e semi-stazionarie, fondamentale per un paese che sta ricostruendo strutture industriali e rete ferroviaria.

Negli anni della motorizzazione di massa si avvia la produzione di avvisatori acustici. Con il boom economico Fiamm potenzia le strutture, incrementa la produzione e lancia nuovi prodotti (le trombe elettropneumatiche diventano vero e proprio status symbol). L'azienda corre verso la sua affermazione di entità produttiva moderna. La presenza nei mercati esteri è sempre più massiccia, come quella ai Saloni. Prende avvio l'importazione di batterie stazionarie in Usa e l'azienda entra nei due principali mercati europei con Fiamm Germania e Fiamm Francia, mentre nascono numerose joint-ventures con partner internazionali. Dopo una serie d'importanti acquisizioni la famiglia Dolcetta decide di managerializzare l'azienda alla luce delle dimensioni ormai internazionali. Viene scelto per

la prima volta un Amministratore delegato esterno, mentre la presidenza del consiglio d'amministrazione rimane alla famiglia. Nel 1989 a Cadillac (Detroit) nel Michigan viene aperto lo stabilimento di Avvisatori Acustici. Nel 1997 viene cambiato il management facendo crescere il personale dai quadri più bassi e in 2 anni diventa lo stabilimento più produttivo del Gruppo. Tra il 1998 e il 1999 viene aperto a Waynesboro, in Georgia, lo stabilimento di batterie Industriali.

Uno stabilimento greenfield, costruito da zero, per il quale Fiamm ha potuto contare su importanti aiuti dell'amministrazione dello Stato e del Governatore della Georgia, che ha messo a disposizione gratuitamente la terra e ha costruito l'infrastruttura ferroviaria a fronte dell'investimento di Fiamm nel territorio.

Dopo l'apertura dei nuovi stabilimenti in Usa, nel 2000 un nuovo piano industriale di grande espansione porta all'acquisizione di numerosi distributori di batterie in Europa e a importanti investimenti in tecnologia. Nel 2007 la compagine azionaria si riduce a due gruppi familiari che fanno riferimento a Stefano Dolcetta (Amministratore delegato) e Alessandro Dolcetta (Vicepresidente).

## POWERCUBE ED ENERGYCUBE

### DUE LINEE DI PRODOTTO PER VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI E PESANTI

M. CAMPANELLA  
MONTECCHIO

Alla 25esima edizione di Autopromotec la divisione Starter&Mobility Power Solutions di Fiamm ha presentato al mondo del ricambio italiano e internazionale le ultime novità dedicate al trasporto professionale. La kermesse bolognese è stata la vetrina per il lancio della nuova Gamma Fiamm dedicata ai veicoli commerciali leggeri e pesanti. Sviluppata nell'ottica di ottenere un range più orientato alle specifiche esigenze, la nuova gamma Fiamm, declinata nelle linee di prodotto powerCUBE ed energyCUBE, si presenta ora più completa e orientata alla specifica applicazione (mezzo/utilizzo) assicurando una copertura di tutto il circolante, dai veicoli industriali e commerciali ai mezzi per uso agricolo e movimento a terra. In particolare, il segmento APC (Advanced Power Cycling) è composto da batterie che garantiscono una elevata resistenza al ciclaggio e alle vibrazioni, mentre il segmento EHD (Enhanced Heavy Duty) rappresenta il miglior compromesso tra le caratteristiche di durata ai cicli di scarica/carica e la resistenza alle vibrazioni.

Il segmento RST (Reliable Starting) copre invece tutte le necessità del mercato relative a prodotti che offrano ampia flessibilità d'impiego con garanzia di avviamento sicuro nel tempo anche in condizioni critiche di temperatura, mantenendo comunque un ottimo equilibrio tra spunto, resistenza ai cicli e alle vibrazioni. La caratteristica di accettazione della carica superiore completa il profilo tecnico innovativo della nuova gamma Fiamm di batterie per servizio pesante.



Fiamm nasce nel 1942 alle pendici dei castelli di Romeo e Giulietta. Ma la sua storia comincia ancora prima, mentre il giovane ingegnere Giulio Dolcetta collabora alle grandi opere civili degli anni '20 e ai progetti di elettrificazione degli anni '30, esperienze che gli permettono di intuire le potenzialità dell'Elettra, acquistata e trasformata in Fiamm. La denominazione di "Fabbrica Italiana Accumulatori Motocarri Montecchiano" resterà questa, a testimonianza delle origini e dei fondatori, così come resterà sempre a Montecchiano la sede centrale. Furono i figli di Giulio, Giovanni, Francesco, Mario e il nipote Claudio gli artefici del successo di Fiamm e quello spirito di fondo, la convinzione di far parte di un gruppo unito, custode di una grande tradizione, e il forte legame con il territorio si manifestano oggi in iniziative a sostegno dell'ambiente

e delle persone che lo popolano. Come la sponsorizzazione del Teatro Comunale di Vicenza e la gestione della Scuola Matera e del Nido di Montecchiano. Iniziative volte a restituire ciò che questo territorio ha saputo dare all'azienda in termini di competenze, risorse umane e non solo.

Oggi il Gruppo Fiamm produce e distribuisce accumulatori per avviamento veicoli e per uso industriale (gruppi di continuità, riserva d'energia), accumulatori con tecnologia al sodio-nickel per Energy Storage e avvisatori acustici. È presente in 60 paesi con circa 3.300 dipendenti nel mondo e circa 1.200 in Italia. Il fatturato per il 2012 si attesta a un valore di 540 milioni di euro. I principali mercati serviti sono l'Italia (26 per cento) e il resto d'Europa (51 per cento), dove le vendite dirette alle Case rappresentano circa il 30 per cento del fatturato.

Iveco e New Holland Agriculture hanno avviato una collaborazione con la Federazione Internazionale dell'Automobile (Fia) per sostenere in qualità di "Official Suppliers" la campagna Fia Action for Road Safety. L'accordo prevede l'avvio di attività comuni per diffondere un messaggio in tema di sicurezza e di utilizzo di comportamenti corretti sulla strada. La campagna Action for Road Safety intende sensibilizzare ed educare a un comportamento di guida più sicuro, al fine di salvare vite umane sulle strade di tutto il mondo. Iveco e New Holland Agriculture sono i primi costruttori di veicoli commerciali e di macchine agricole a sostenerla e sfrutteranno i rispettivi network per diffondere il proprio messaggio in tema di sicurezza stradale. La sicurezza rappresenta per i due brand di Fiat Industrial, ora confluita in CNH Industrial, un valore fondamentale, esercitato attraverso l'implementazione di tecnologie applicate ad avanzati sistemi di sicurezza che tutelano il conducente dei veicoli, gli

altri utenti della strada, il veicolo stesso e il suo carico. Iveco e New Holland Agriculture hanno dato inizio alla collaborazione con una presenza concreta sui circuiti di gara del Fia World Touring Car Championship, il principale campionato per Vetture da Turismo.

Iveco conduce in pista il primo Safety Truck: un veicolo, lo Stralis, che per la prima volta veste i panni di "Leading Truck" e apre tutte le gare effettuando un giro di pista e posizionandosi davanti allo schieramento prima della Leading Car. Inoltre, all'interno del paddock, viene allestita un'area dedicata alla sicurezza in cui è presente un veicolo Iveco hospitality appositamente personalizzato e utilizzato come palco e spazio di incontro per comunicare i messaggi sulla sicurezza stradale per i veicoli commerciali e per le macchine agricole. New Holland Agriculture era presente alla prima tappa del Campionato, disputata a Monza, con un Trattore T7 Auto Command dotato di sistema ABS SuperSteer. Lanciata l'11 maggio



**Affidabili**  
Iveco e New Holland hanno fatto della sicurezza uno degli elementi qualificanti della propria offerta di prodotto.

## ACTION FOR ROAD SAFETY

### Azioni virtuose per la sicurezza stradale

2011 a sostegno del progetto delle Nazioni Unite Decade of Action for Road Safety (2011-2020), l'iniziativa della Fia ha ricevuto il sostegno entusiasta da parte della comunità degli sport motoristici, dei membri dei governi e dei decision makers globali. Ogni anno 1,3 milioni di persone sono vittime di incidenti mortali e quasi 50 milioni di persone restano ferite in incidenti stradali. L'Organizzazione mondiale

della sanità stima che, se non si interverrà per risolvere questo problema, entro il 2030 gli incidenti stradali saranno la quinta causa di morte più comune del pianeta, con una previsione di oltre 2 milioni di decessi all'anno. La campagna Fia Action for Road Safety mira ad affrontare questa situazione concentrando le risorse della Federazione per sostenere i propri membri di tutto il mondo a educare alla sicurezza

sulla strada e a comportamenti più sicuri.

Lo scorso anno, il veicolo di punta della gamma pesante Iveco, il nuovo Stralis Hi-Way, è stato eletto "International Truck of the Year 2013" da una giuria internazionale per le sue caratteristiche anche in tema di sicurezza. Lo Stralis è certamente il portabandiera di Iveco e delle sue tecnologie per la sicurezza stradale: chi guida uno Stralis può fare affidamento per esempio su un sistema frenante efficiente e affidabile grazie all'Electronic Brake System, un sistema elettronico di frenata, che dispone

della funzione Brake Assistant, per una frenata ancora più rapida ed efficace. Anche New Holland Agriculture, uno dei brand leader mondiali nella produzione di macchine agricole, pone da sempre la sicurezza degli operatori al centro delle sue attività di progettazione e sviluppo prodotto. Tecnologia di punta è il sistema ABS SuperSteer, un'ingegnosa applicazione della tecnologia ABS ai trattori che aumenta la capacità di sicurezza in frenata, migliorando inoltre la manovrabilità e garantendo un comportamento sicuro del mezzo sulle pendenze.

IVECO

# Daily 4x4 l'africano



LINO SINARI  
TORINO

Daily in versione trazione integrale permanente fa breccia anche in terra africana. Dopo il debutto ufficiale nel continente,

avvenuto lo scorso 25 aprile a Johannesburg, Daily 4x4 è stato il protagonista del roadshow "Daily4Africa" che ha attraversato sei Paesi del sud dell'Africa: Sudafrica, Swaziland, Mozambico, Zimbabwe, Botswana

e Namibia. Lo scopo del tour era rafforzare l'immagine di Iveco e del veicolo protagonista della sua gamma leggera nei paesi africani toccati dal percorso. Oltre 11mila sono stati i chilometri percorsi in 45 giorni

di viaggio da due esemplari della gamma Daily 4x4, adeguatamente attrezzati ed equipaggiati per la missione nonché guidati da una squadra di viaggio d'eccezione formata dai componenti del team Taurinorum Travel di

Torino, agenzia specializzata in grandi progetti avventurosi con scopi documentaristici.

La spedizione è partita sabato 20 luglio da Johannesburg ed è arrivata a Cape Town, sempre in Sudafrica, dopo aver attraversato l'Africa australe e aver fatto tappa nelle principali sedi di dealer distribuite nel territorio. Durante ogni tappa il veicolo è stato presentato ai principali organi di stampa, ai clienti e al pubblico. Sono stati anche

nale dell'Automobile (Fia) per la campagna Fia Action for Road Safety. L'obiettivo dall'alto valore etico e sociale della riduzione drastica degli incidenti stradali rimane al centro dell'attenzione di tutti gli operatori del mondo del trasporto e della mobilità, dal momento che i dati statistici relativi agli incidenti sulle strade non consentono certo di abbassare la guardia.

La sicurezza rappresenta un

DOPO IL DEBUTTO NEL CONTINENTE NERO, DAILY 4X4 PROTAGONISTA DEL ROADSHOW "DAILY4AFRICA".

organizzati dei test drive.

Il Daily 4x4 è un veicolo adatto per gli utilizzi professionali più impegnativi: con i suoi 3 bloccaggi differenziali, la trazione integrale permanente, le marce ridotte e i pneumatici specifici di grandi dimensioni non teme rivali in qualunque condizione. Il cambio a 6 marce è accoppiato al Transfer Box centrale con due riduzioni in modo da ottenere 24 rapporti in

valore fondamentale per Iveco: la tecnologia applicata ad avanzati sistemi di sicurezza è infatti uno strumento indispensabile alla salvaguardia del conducente, degli altri utenti della strada, del veicolo e del carico. L'accordo con Fia, sottoscritto lo scorso marzo, ha previsto l'avvio di attività comuni per il sostegno alla campagna Action for Road Safety, che educa a un comportamento di guida più si-



Uno scatto suggestivo del roadshow "Daily4Africa" che attraversando sei Paesi dell'Africa australe ha rafforzato l'immagine internazionale di Iveco e del Daily in nome della sicurezza stradale.

marcia e 4 in retromarcia. Daily4Africa nasce inoltre con lo scopo di diffondere e consolidare il messaggio in tema di sicurezza e di utilizzo di comportamenti corretti sulla strada, tematica che è al centro della comunicazione di Iveco e che è stata protagonista, nell'ultimo anno, di numerose attività internazionali, anche a seguito dell'avvio della collaborazione tra Iveco, New Holland Agriculture e la Federazione Internazio-

curo, al fine di salvare vite umane sulle strade di tutto il mondo. Nel suo viaggio nel cuore del continente africano, il team Taurinorum Travel distribuirà volantini illustrati con le principali regole da osservare per mantenere un comportamento corretto sulla strada. Infine, tutta la spedizione è stata documentata con video e foto pubblicati sulle pagine dei principali social network gestite da Iveco e sul sito dell'azienda.



PEUGEOT

# Grinta da Leone

MAX CAMPANELLA  
MILANO

In Italia solo i veri appassionati delle oramai storiche Parigi-Dakar se lo ricordano, ma Oltralpe Automobiles Dangel è considerata quasi un mito. Piccola Casa francese specializzata nella costruzione di fuoristrada derivati da modelli Peugeot e Citroën e attiva a partire dal 1980, la storia di Dangel comincia nella prima metà degli Anni Settanta, quando Henry Dangel cominciò a lavorare su alcuni veicoli francesi allo scopo di ricavarne delle versioni fuoristrada che potessero risultare utili anche per utilizzi gravosi e in terreni accidentati. Fu così che nel 1978 cominciò a cimentarsi con una 504 Break e, a poco a poco, riuscì nell'impresa: nacque la 504 Dangel 4x4, esposta a Parigi nel 1980. Contemporaneamente venne registrato il marchio Dangel. La Casa madre, ossia Peugeot, non mise in alcun modo i bastoni tra le ruote a Henry Dangel, il qua-

le godé anzi dell'autorizzazione dal quartier generale di Sochaux. Nacque così Automobiles Dangel, con sede a Senheim, in Alsazia. Due anni dopo, nel 1982, venne realizzata anche la 504 Dangel 4x4 Pick-Up, impiegata nella Parigi-Dakar di quell'anno arrivando a

massima specializzazione nel campo della trazione a quattro ruote motrici. Con quasi 35mila veicoli prodotti, Dangel è oggi il primo costruttore francese di veicoli 4x4 (per lo più su base Peugeot), ha una produzione annua di 3mila unità, il 70 per cento delle quali destinate al-

permette il passaggio automatico da due a quattro ruote motrici. In caso di perdita progressiva di aderenza di quelle anteriori, una parte proporzionale di coppia motrice viene trasferita al retrotreno automaticamente. Su Partner (versioni: veicolo commerciale, Tepee Active, Tepee Active Mix, Tepee Outdoor) il guidatore può, comunque, selezionare manualmente il tipo di trazione voluto (2WD oppure 4WD) a qualsiasi velocità del veicolo agendo su un apposito selettore. L'allestimento Endurance comprende anche l'aumento dell'altezza da terra a 20 centimetri e il retrotreno multibraccio a ruote indipendenti su Expert.

A scelta per le versioni Tepee e Tepee Mix è possibile equipaggiare il proprio Peugeot Partner 4x4 Dangel con il propulsore Active 1.6 8V HDi che sviluppa 92 cv ed è dotato di FAP (Filtro Anti Particolato) o, per chi necessita di maggiore potenza, il motore Outdoor 1.6 8V HDi da 115 cv anch'esso

PROSEGUE UNA STORIA DI AMBIZIONI NATA NELLA PRIMA METÀ DEGLI ANNI SETTANTA. OGGI IL DINAMISMO DELL'AZIENDA ALSAZIANA SPOSA LA FLESSIBILITÀ DEL COMMERCIALE PARTNER.

classificarsi seconda. E la storia prosegue. Quest'estate, dalle linee di trasformazione di Automobiles Dangel, è uscito il veicolo multispazio numero 5mila: un Peugeot Partner. Si tratta di un risultato importante che testimonia sia la flessibilità d'utilizzo del Partner, modello cardine della gamma di veicoli commerciali del marchio del Leone, sia il dinamismo dell'alsaziana Dangel, azienda costituita da 85 dipendenti, tutti dotati della

l'esportazione in trenta Paesi, e un fatturato di oltre 13 milioni di euro. Le versioni 4x4 di Partner, Partner Tepee, Expert e Boxer, introdotte da Peugeot sul mercato italiano (negli allestimenti Endurance e Extreme) per assicurare la mobilità della clientela professionale anche su terreni difficili o a scarsa aderenza, sono caratterizzate proprio dalla trasmissione Dangel.

La trasmissione Dangel è dotata di un giunto viscoso che

## CARRELLATA DI MOTORI EFFICIENTI PER PARTNER, BOXER ED EXPERT

La gamma di veicoli commerciali Peugeot 4x4 Dangel comprende anche Nuovo Expert e Boxer. Il primo è disponibile nella versione Furgone in tre dimensioni (L1H1, L2H1 e L2H2) tutte con motore 2.0 16V HDi da 125 cv con FAP e con possibilità di scelta tra i due allestimenti Endurance e Extreme. Più articolato il ventaglio di proposte per Boxer, disponibile in versione Furgone, Telaio cabinato e Telaio doppia cabina col propulsore 2.2 16V HDi da 130 cv con FAP e, solo per la dimen-

sione L2H2 della versione Furgone, con l'alternativa da 150 cv.

Nell'allestimento Extreme il differenziale posteriore è a slittamento limitato. Nel caso estremo di perdita totale d'aderenza di una delle due ruote del retrotreno può essere bloccato tramite il selettore 2WD-4WD. L'allestimento Extreme è completato dall'adozione di un serbatoio e di un ponte rinforzati su Expert e dal montaggio di una sospensione posteriore bilancia rinforzata su Boxer. Sono state poi aggiunte protezioni al

retrotreno di Partner e al sottoscocca di Expert e Boxer. Quanto ai motori, per Partner Tepee, Tepee Mix e Partner veicolo commerciale 2 posti (L1) la

sceita è l'Active 1.6 8V HDi da 92 cv, mentre sul 3 posti (L1 o L2) troviamo il 1.6 8V HDi da 90 cv, entrambi equipaggiati con FAP.



## NUOVO PARTNER ELETTRICO

### QUANDO LA PROPULSIONE ALTERNATIVA È VANTAGGIOSA



Con la nuova versione al cento per cento elettrica, Peugeot fa un nuovo passo avanti e propone ai professionisti una gamma Partner con motorizzazioni adatte a tutti gli utilizzi, che riduce l'impronta ambientale e la dipendenza dalle energie fossili e al contempo aumenta il piacere di guida. Nuovo Partner Elettrico propone una mobilità responsabile e un piacere di guida inedito, senza scendere a compromessi in quelle che sono le carte vincenti alla base del successo del Partner: modularità e praticità che sono punto di riferimento e volume di carico tra i migliori del segmento. Nuovo Partner, sottoposto a restyling nella primavera 2012, con il motore termico ha consumi e emissioni di CO2 particolarmente contenuti e a partire dall'anno scorso propone una nuova offerta con 118 g/km di CO2. La nuova versione al cento per cento elettrica compie un passo avanti nella riduzione dell'impronta ambientale e offre ai professionisti una soluzione adatta a tutti gli utilizzi. Nuovo Partner Elettrico consente soprattutto di accedere alle zone regolamentate in materia di emissioni, senza scendere a compromessi su praticità di utilizzo e piacere di guida. Realizzato sulla base del Partner termico, nuovo Partner Elettrico riunisce le ultime innovazioni tecnologiche relative a questa energia. Dotato di catena di trazione elettrica alloggiata nel vano motore, Partner Elettrico funziona con l'ausilio di due gruppi batterie agli ioni di litio ad alta densità energetica, con capacità di 22,5 kW/h. Posizionate nel pianale del veicolo, a entrambi i lati del retrotreno, mantengono le caratteristiche stradali del Partner e le dimensioni utili dello spazio di carico. Partner Elettrico dispone di motore elettrico compatto ad alte prestazioni di tipo sincrono a magneti permanenti. Questa motorizzazione offre prestazioni dinamiche di prim'ordine con una potenza di 49 kW/67 cv e una coppia di 200 Nm disponibile istantaneamente. Abbinato a un riduttore monorapporto a presa permanente, offre una sensazione di brio e versatilità sin dalla partenza in tutte le fasi di accelerazione, senza necessità di cambiare marcia. La silenziosità, tipica dei veicoli elettrici, completa il piacere di guida che regna a bordo del Partner Elettrico. L'autonomia di 170 km nel ciclo europeo NEDC posiziona Partner Elettrico come nuovo punto di riferimento del segmento dei furgoncini elettrici.

con FAP. Per Partner veicolo commerciale 2 o 3 posti (L1 o L2) la scelta è tra i motori 1.6 8V HDi da 90 cv e 1.6 8V HDi da 115 cv entrambi con FAP. In tutti i casi le doti fuoristradistiche dei modelli Dangel contribuiscono ad alimentare la fama del marchio, punto di riferimen-

to per le proposte off limits per gli utilizzi più svariati che però hanno in comune le condizioni difficili del fondo stradale e l'esigenza di poter contare su un mezzo capace di districarsi con proverbiale dimestichezza nelle condizioni più difficili e impegnative.



Partner è uno dei protagonisti dell'offerta Peugeot Veicoli Commerciali. L'ultimo restyling risale allo scorso anno.

OPEL

# Marchio di fabbrica

GIANCARLO TOSCANO  
RÜSSELSHEIM

Combo, Vivaro e Movano: l'attuale generazione dei tre moschettieri dell'offerta LCV di Opel comprende la gamma di veicoli commerciali leggeri più ampia e versatile che il costruttore tedesco abbia mai offerto. I numeri parlano chiaro: con oltre 650 versioni realizzate direttamente in fabbrica, e molte altre dagli allestitori raccomandati da Opel, c'è in pratica un prodotto adatto a qualsiasi necessità di trasporto nelle categorie di veicoli di massa complessiva fino a 4,5 tonnellate.

I veicoli commerciali Opel sono commercializzati in tutti i mercati dell'Europa centrale e occidentale e lo scorso anno le vendite hanno superato le 88mila unità, equivalenti a una quota di mercato del 3,21 per cento. In dieci anni, dal 2003 al 2012, Opel ha venduto in totale quasi 1,4 milioni di veicoli.

I mercati principali sono

Germania e Regno Unito, che insieme rappresentano il 45 per cento delle vendite, seguiti da Francia, Spagna, Olanda, Italia e Belgio. Il modello più venduto è Vivaro (42.749 unità vendute lo scorso anno e quota del 9,33 per cento nel segmento Van D), seguito da Combo (21.869 unità, 2,92 per cento del segmento Van B) e Movano (13.579 unità, 2,33 per cento del segmento Van E). Corsa Van e Astra Van, i commerciali derivate da vetture, valgono in-

**Specialista**  
La versatilità è senza dubbio la caratteristica vincente del Movano, ammiraglia dei van Opel.

sieme poco più di 9mila unità. Vivaro viene assemblato nello stabilimento Vauxhall di Lu-



ton, nel Regno Unito, nell'ambito di una joint venture con Renault. Oltre il 70 per cento della produzione viene esportato. La struttura produttiva all'avanguardia di Luton sarà anche il sito di produzione della prossima generazione di Vivaro, che sarà lanciata nel 2014. Movano, che pure rientra nella joint venture con Renault,

tore, cinture di sicurezza anteriori a tre punti di ancoraggio con pretensionatori e freni con Abs e ripartitore elettronico della forza frenante. Anche l'Esp è disponibile e viene offerto di serie sulle versioni passeggeri di Combo e sulle versioni Movano con trazione posteriore.

La terza generazione di Combo definisce nuovi stan-

ne, Vivaro ha registrato oltre 500mila unità vendute in Europa; è uno dei veicoli più richiesti nella sua categoria. Come il fratello maggiore Movano, l'ampia gamma di versioni realizzate in fabbrica (69 in tutto) gli consente di offrire la soluzione giusta a molte diverse necessità di trasporto. È disponibile in due passi (L1 e L2) e due altezze (H1 e H2) con un volume di carico massimo di 8,4 mc e una portata massima di 1.207 kg. La gamma comprende versioni furgone 3 posti oppure doppia cabina 6 posti, pianale cabinato adatta agli allestimenti e versioni passeggeri Combi e Tour, fino a nove posti. Tutte le versioni montano un motore 2.0 CDTI, con potenze di 90 cv o 114 cv.

Ed è alla seconda generazione anche Movano, lo specialista Opel della versatilità. Offre la gamma più ampia di versioni (oltre 500) in tre passi e quattro lunghezze, con trazione anteriore oppure posteriore con ruote singole o gemellate. L'ampia gamma del modello Opel fino a 4,5 tonnellate di massa complessiva comprende: versioni furgone (in quattro lunghezze e tre altezze), passeggeri, telaio cabina singola e doppia (in tre lunghezze) e pianale cabinato (in tre lunghezze e due altezze).

Movano furgone offre un volume di carico fino a 17 mc. Il commerciale Opel monta un motore 2.3 CDTI con tre possibili configurazioni: 100, 125 o 150 cv.



## ALLESTIMENTI CERTIFICATI

## SODDISFAZIONI SPECIALI GARANTITE

La gamma LCV Opel è famosa per i suoi allestimenti in grado di soddisfare più necessità di trasporto, anche quelle più specifiche. Mentre i principali allestimenti sono realizzati in fabbrica, i veicoli allestiti per necessità speciali di trasporto possono essere preparati anche da allestitori certificati da Opel.

L'attuale programma di certificazione è partito all'inizio dello scorso anno per garantire la fornitura degli elevati standard di qualità del costruttore tedesco. Circa 100 diversi allestimenti, effettuati da circa 50 allestitori partner di tutta Europa, sono già stati certificati dal Team Tecnico Opel. Entro la fine del 2013, Opel prevede di certificare almeno altri 100 allestimenti. Gli allestimenti comprendono scaffalature speciali per officine mobili, celle frigo o isoterme per il trasporto di merci deperibili ai sensi dei regolamenti comunitari e configurazioni speciali di furgoni per la consegna delle merci. Vi sono anche allestimenti per servizi di emergenza (polizia, ambulanza e vigili del fuoco) e per il trasporto di passeggeri diversamente abili, con l'adozione di speciali rampe di carico, verricelli e portelloni posteriori.

Nel dettaglio, Vivaro e Movano possono essere realizzati con allestimenti specifici come autonegozi o dotati di scaffali laterali per trasportare vetri e grandi pannelli o come furgoni speciali.

Altri allestimenti personalizzati di Movano comprendono le furgonature gran volume, con dimensioni e specifiche fuori standard e personalizzate con sponde montacarico, cassoni fissi e ribaltabili con gru e soluzioni di stivaggio di attrezzi e materiali speciali. Movano può anche essere allestito come carroattrezzi, trasporto di cavalli, scuolabus o equipaggiato con una piattaforma aerea.

Sono disponibili le sospensioni pneumatiche e, se è necessaria ulteriore trazione, può essere dotato di trazione integrale. Oltre ai numerosi equipaggiamenti realizzati in fabbrica, le modifiche personalizzate di Combo comprendono allestimenti speciali a pianale ribassato per renderlo facilmente accessibile per il trasporto dei passeggeri disabili su sedia a rotelle. La garanzia di base Opel resta valida per gli allestimenti certificati e l'allestitore offre una garanzia analoga per l'allestimento.

Il processo di certificazione prevede che i tecnici Opel valutino il lavoro di integrazione effettuato per emettere poi un contratto e un Certificato di Allestimento a conferma del rispetto delle linee guida e degli standard di qualità Opel per gli allestimenti. Infine, i veicoli e gli allestimenti certificati Opel possono essere ordinati e consegnati attraverso la rete di concessionari del marchio tedesco.

viene costruito a Batilly, in Francia, mentre Combo viene costruito a Bursa, in Turchia, nell'ambito di un progetto di collaborazione con Fiat.

Obiettivo comune di tutti i modelli Opel è garantire bassi costi d'esercizio grazie a motorizzazioni all'avanguardia caratterizzate dall'adozione di motori diesel Euro 5 e dall'introduzione del dispositivo Start/Stop (su Combo e Movano). Anche il comfort di guida è stato migliorato con la disponibilità del cambio manuale robotizzato Easytronic su tutti e tre i modelli, mentre i nuovi sistemi di infotainment di Vivaro e Movano sono dotati di connettività Bluetooth e della possibilità di avere un navigatore con scheda SD con i sistemi top di gamma. Le dotazioni di sicurezza di serie comprendono airbag lato guida-

dard nel segmento Van B grazie all'ampia gamma di modelli, alle motorizzazioni all'avanguardia e alle funzionalità al vertice della classe.

Sono ben 90 le versioni adatte a molteplici utilizzi, dall'uso in campo aziendale e commerciale alle varie necessità familiari e per il tempo libero. Sono disponibili la versione Van con due diversi passi (L1 e L2) e quella passeggeri a cinque o sette posti; è anche possibile richiedere il tetto rialzato H2 nelle versioni a passo corto. Combo Van vanta una portata massima di 1.000 kg, guidatore compreso e un volume di carico massimo di 4,6 mc. Combo offre una gamma di motorizzazioni varia e competitiva, con quattro unità diesel, una benzina e una versione a metano. Giunto alla seconda generazio-



Opel Vivaro è uno dei veicoli più richiesti nella sua categoria. È giunto alla seconda generazione.



## MERCEDES-BENZ VANS

# Avis sceglie Viano

PAOLO ALTIERI  
ROMA

Mercedes-Benz Viano continua a mietere consensi tra gli operatori professionali. Avis Budget Group, leader mondiale dell'au-

tonoleggio, sceglie il monovolume della Stella per la sua flotta premium italiana. L'ordine riguarda ben 250 Viano 2.2 CDI che sono stati consegnati nella sede di Avis Budget Italia da Matthias Schulz, Key Ac-

count Manager Rental di Daimler, e Dario Albano, Direttore commerciale Vans Mercedes-Benz Italia, a Valérie Chenivresse, Direttore Flotte Southern Region di Avis Budget Group. "Quello tra Avis Budget e

Mercedes-Benz è un matrimonio consolidato in diversi Paesi, i nostri autoveicoli esprimono con stile la qualità dei servizi di Avis Budget - ha dichiarato Dario Albano - Siamo orgogliosi di essere tra i marchi preferiti

dei professionisti dell'autonoleggio in Italia". Uguale soddisfazione è stata espressa da Ramon Biarnes, Direttore commerciale Southern Region di Avis Budget Group: "Siamo molto soddisfatti di questo accordo, che ci permetterà di offrire ai nostri clienti, italiani e internazionali, il nuovo Mercedes Viano, una vettura elegante e confortevole perfetta per chi vuole viaggiare con il comfort, l'affidabilità e stile di Mercedes, sia per un weekend che per una o più settimane di vacanza. Le 250 vetture saranno disponibili nei nostri principali uffici di noleggio in tutta Italia, in aeroporto e in città, e sono l'ideale per partire con tutta la famiglia per un viaggio in totale comfort e sicurezza".

Parktronic e i vetri oscurati.

I motori a quattro cilindri con turbina a geometria variabile erogano una potenza di 100 kW/136 cv su Viano 2.0 CDI e 120 kW/163 cv su Viano 2.2 CDI; grazie ai controalberi di equilibratura garantiscono una notevole silenziosità di marcia. Inoltre, tutti i motori di Mercedes-Benz Viano soddisfano la normativa Euro 5 e hanno consumi ed emissioni di CO2 inferiori fino al 15 per cento rispetto al modello precedente. Questi risultati sono stati ottenuti con la tecnologia BlueEFFICIENCY di serie che, oltre alla funzione ECO start/stop, comprende un pacchetto di soluzioni innovative uniche nella categoria dei monovolume.

"Grazie all'elevato standard

### ENTRANO NELLA FLOTTA PREMIUM ITALIANA DELLA SOCIETÀ DI AUTONOLEGGIO 250 MERCEDES-BENZ VIANO AMBIENTE LONG 2.2 CDI.

Per soddisfare al meglio le richieste dei suoi clienti italiani, sia business che leisure, Avis Budget Group ha scelto Viano Ambiente Long, che coniuga al meglio l'eleganza di un allestimento che esprime tutto lo stile Mercedes-Benz e la versatilità e il comfort della versione lunga del monovolume tedesco. Caratterizzato dai cerchi in lega con pneumatici 225/55 R 17, Mercedes-Benz Viano Ambiente vanta un design raffinato e utilizza materiali di pregio. Conducente e passeggero sono accolti dalle soglie d'ingresso illuminate e dalla morbida moquette. A bordo li aspettano sedili singoli, volante multifunzione a quattro razze, leva del cambio manuale e parte dei rivestimenti delle porte realizzati in pelle. Eleganti modanature dal look "radica di noce" donano un ulteriore tocco di stile all'abitacolo. Di serie su Viano Ambiente gli airbag per il torace lato guida e passeggero, il sistema di ausilio al parcheggio

di sicurezza e ai numerosi sistemi di assistenza alla guida di serie - ha concluso Dario Albano - l'ultima generazione di Viano stabilisce, tra i monovolume premium, un nuovo punto di riferimento. Gli interni dell'abitacolo di Viano coniugano estetica e funzionalità, raffinata pelle e materiali pregiati creano a bordo un'atmosfera particolarmente piacevole. Il sistema d'illuminazione con luci soffuse 'ambient' dona un ulteriore tocco di stile ed eleganza. Anche l'aspetto della silenziosità dell'abitacolo è stato trattato con grande attenzione ottenendo risultati ai vertici del segmento".

I clienti che sceglieranno uno dei Viano della flotta Avis avranno dunque a disposizione una vettura dal carattere premium in grado di assecondare le loro esigenze di mobilità garantendo elevati livelli di comfort, una spaziosità gran volume e prestazioni al top della categoria.



## IN GAMMA ANCHE L'AVANTGARDE GRAND EDITION

F. BASILICO  
STOCCARDA

L'ampia gamma Viano è stata arricchita dalla versione Avantgarde Grand Edition, nuovo esempio particolarmente riuscito di equilibrio tra eleganza, dinamismo ed esclusività. Inalterate le caratteristiche funzionali che qualificano da sempre la famiglia del monovolume premium di Mercedes-Benz: grande capacità di carico, spaziosità e allestimento tipico di una berlina di lusso sono le principali caratteristiche di questo ultimo nato della famiglia Mercedes-Benz Vans. Il modello dal quale deriva la Grand Edition è il Viano Avantgarde, il cui allestimento di serie è già da primato: fari bixeno, assetto sportivo, pedaliera sportiva, illuminazione bianca del quadro stru-

menti, sedili, poggiatesta e inserti dei rivestimenti laterali in pelle o TwinDINAMICA, climatizzatore anteriore e posteriore Tempmatic. Viano Avantgarde Grand Edition riesce a rendere ancora più esclusiva la versione di partenza.

Nuovo modello high-end della variegata famiglia Viano, Avantgarde Grand Edition si fa notare per la sua sportività già alla prima occhiata, grazie alla nuova vernice bianca metallizzata "rock crystal white" sulla quale risalta la sportiva mascherina del radiatore nera. A ciò si aggiungono i suggestivi cerchi in lega leggera a 5 razze da 19 pollici con pneumatici di dimensioni 245/45 R 19. Gli elementi decorativi in "radica di noce satinata" conferiscono agli interni un'aria di solidità, la targhetta "Grand Edition" sottolinea il carattere esclusivo del monovolume.

Il nuovo Viano Avantgarde Grand Edition è disponibile nelle varianti di carrozzeria "compatta" e "lunga". Si può scegliere tra due potenti motorizzazioni, perché nei consumi e caratterizzate da basse emissioni: il quattro cilindri 2.2 CDI da 120 kW/163 cv e il V6 3.0 CDI da 165 kW/224 cv. In entrambi i casi la trasmissione della coppia motrice è affidata a un cambio automatico.

## FORNITURA DI 370 VEICOLI

### VIANO, SPRINTER E VITO ARRICCHISCONO

### ANCHE LE FLOTTE AVIS DI SPAGNA E PORTOGALLO

G. TOSCANO  
ROMA

Avis continua a riporre fiducia nei vans Mercedes-Benz. A pochi giorni dalla consegna dei 250 Viano ad Avis Budget Italia, anche le filiali di Spagna e Portogallo si affidano alla Stella e scelgono lo stile e l'affidabilità dei veicoli commerciali firmati Mercedes-Benz per ampliare la propria flotta premium. Il nuovo accordo, che prevede la fornitura di 370 veicoli suddivisi tra Viano, Sprinter e Vito, porta a 620 il numero di van di Stoccarda consegnati ad Avis Budget Group: una nuova conferma che vede Mercedes-Benz tra i

marchi preferiti dai professionisti dell'autonoleggio in Europa. Nel dettaglio sono 335 i vans destinati alla Spagna e 35 quelli che andranno ad arricchire la flotta Avis portoghese. Un bel colpo per la divisione Vans di Mercedes-Benz che continua a macinare successi in diversi mercati internazionali, confermando la validità dell'offerta di veicoli che si stanno dimostrando adatti alla soddisfazione di svariate esigenze di trasporto degli operatori professionali. Lo scorso mese di maggio, inoltre, Mercedes-Benz Vans ha ricevuto il prestigioso riconoscimento "Safety Award 2013" assegnato da una giuria di esperti del gruppo editoriale inglese "Fleetworld Group".



MERCEDES-BENZ VANS

# Sprinter: la nuova avventura parte da Düsseldorf

GUIDO PRINA  
DÜSSELDORF

È entrata ufficialmente nel vivo la sfida del nuovo Mercedes-Benz Sprinter al mercato. Dopo oltre 8 milioni di chilometri di test di collaudo, il primo esemplare di serie della rinnovata generazione dell'ammiraglia van della Stella Sprinter ha lasciato le linee dello stabilimento di Düsseldorf, il principale impianto dedicato alla produzione di veicoli commerciali di Daimler AG.

Con l'ultimo Sprinter Mercedes-Benz inaugura un nuovo capitolo nella storia di successi del large-van e stabilisce nuovi standard nel segmento. Il nuovo Sprinter dispone infatti di ben cinque innovativi sistemi di sicurezza e assistenza, novità assolute nel mercato dei veicoli commerciali. Inoltre, Sprinter è il primo van con motorizzazioni conformi alla norma Euro 6 e consumi tanto contenuti da renderlo il punto di riferimento del mercato sul fronte dell'economia dei consumi. Nel segmento dei large-van si distingue, infi-

ne, per una superiore ricercatezza estetica.

Per tutti questi motivi l'avvio della produzione in serie a inizio estate è stato celebrato a Düsseldorf con un evento speciale, in occasione del quale il primo nuovo Sprinter è stato ufficialmente presentato al personale dello stabilimento alla presenza di Volker Mornhinweg, Responsabile Mercedes-Benz

assoluto nel segmento dei large van oltre a essere il numero 1 al mondo tra i veicoli commerciali. La produzione in serie inaugura ora un nuovo capitolo e sono lieto di poter continuare a scrivere la storia di successo di Sprinter lavorando insieme a tutti voi".

Il Responsabile dello stabilimento Martin Kelterer ha aggiunto: "Oggi è un grande gior-

I PRIMI ESEMPLARI DELLA NUOVA GENERAZIONE DELL'AMMIRAGLIA VAN DELLA STELLA HANNO LASCIATO LO STABILIMENTO DAIMLER AG.

Van, Sascha Paasche, Responsabile Engineering Mercedes-Benz Van, Rainer Ruess, Responsabile Production Mercedes-Benz Van e Martin Kelterer, Responsabile dello stabilimento Mercedes-Benz di Düsseldorf. Volker Mornhinweg ha dichiarato: "Con il nuovo Mercedes-Benz Sprinter siamo riusciti a stabilire nuovi standard di eccellenza nel settore van. Sui fronti sicurezza, efficienza e qualità il nuovo Sprinter non teme confronti, è benchmark

no per il nostro stabilimento di Düsseldorf e siamo particolarmente orgogliosi del nuovo Sprinter. Tutto il personale ha dato prova di grande impegno per arrivare a questa giornata e prepararsi alle nuove scadenze di produzione. Ciò dimostra quanto sia motivato e altamente qualificato ma anche con quanta passione si dedichi al proprio lavoro. Il mio più sentito ringraziamento per questo. Auguro a noi tutti grande successo con il nuovo Sprinter!".



I cinque nuovi sistemi di sicurezza comprendono alcune anteprese mondiali nel settore dei veicoli commerciali. Strumenti d'indubbia utilità che contribuiranno a ridurre il numero di incidenti, proteggendo quindi passeggero e carico. Debutta su Sprinter il sistema di assistenza che mantiene la traiettoria del veicolo in presenza di forte vento laterale (Crosswind Assist), i sistemi di mantenimento della distanza di sicurezza (Collision Prevention Assist) e di controllo dell'angolo cieco (Blind Spot Assist). Ulteriori novità sono il sistema di controllo dei fari abbaglianti (Highbeam Assist) e il sistema di assistenza al mantenimento della corsia (Lane Keeping Assist). Il Crosswind Assist è di serie mentre gli altri sistemi di assistenza sono disponibili come optional singoli o parte di pacchetti. Una soluzione che permette a ogni cliente di personalizzare il proprio Sprinter in base alle sue esigenze. Mercedes-Benz ha anche ulteriormente migliorato la dinamica di marcia di Sprinter: un abbassamento del telaio riduce la resistenza aerodinamica e i consumi, oltre a facilitare le operazioni di carico e scarico. E sempre a proposito di consumi ed emissioni inquinanti, Sprinter 2013 è il primo van con un'intera gamma di motorizzazioni conforme alla normativa Euro 6. Sprinter è in grado di rispettare lo standard grazie alle tecnologie BlueTEC e SCR con iniezione di AdBlue nei gas di scarico. L'offerta di motori diesel rimane invariata e comprende unità a quattro e sei cilindri con potenze da 70 kW/95 cv a 140 kW/190 cv. In alternativa ai motori diesel, Sprinter è disponibile anche con un motore bivalente (benzina/metano) e un motore monovalente (solo metano), entrambi quattro cilindri

conformi Euro 6 con sovralimentazione e iniezione diretta. Queste versioni erogano 115 kW/156 cv di potenza a fronte di una cilindrata di 1.8 litri.

La coppia viene trasmessa tramite il cambio manuale a 6 marce ECO-Gear o in alternativa il cambio automatico sequenziale a 7 rapporti 7G-Tronic Plus, unico nel suo genere su un van. In definitiva, l'integrazione tra motori diesel dai consumi estremamente contenuti, catena cinematica ottimizzata, rapporto al ponte più lungo, gruppi ausiliari e pacchetto BlueEFFICIENCY Plus ha determinato una straordinaria riduzione dei consumi: nel ciclo combinato si arriva fino a 6,3 litri/100 km.

Dal punto di vista estetico, il rinnovato van di Stoccarda colpisce per il profilo più pronunciato e inconfondibile. In linea con l'attuale design Mercedes-Benz, la griglia del radiatore è disposta perpendicolarmente, accentuando l'imponenza del veicolo. Le tre lamelle cave del radiatore, inoltre, formano una freccia a sottolineare non solo

l'aspetto dinamico del veicolo ma anche ad accrescere la portata dell'aria immessa. Una cornice che corre tutt'intorno rende ancora più evidente la griglia del radiatore tipica del marchio tedesco. Altri particolari rendono giustizia alla validità estetica del nuovo Sprinter: i fari anteriori sono più pronunciati così come la caratteristica schermatura dell'alloggiamento degli elementi riflettenti. Quest'ultimo scandisce il faro posteriore in singoli segmenti. E ancora: il nuovo cofano motore è più alto, i paraurti hanno una forma ancor più inconfondibile, senza dimenticare il sottoscocca, degno di un Suv. Posteriormente, Sprinter 2013 è ben riconoscibile dai gruppi ottici bipartiti. Gli interni, già caratterizzati da elevati standard di comfort, sono stati ulteriormente arricchiti. Tra l'altro, Sprinter è dotato di una radio di nuova generazione che comprende moderni sistemi di infotainment e telefonia Bluetooth (comprese tastiera per telefono e rubrica) nonché l'avanzato sistema di navigazione Becker Map Pilot.



## UN NUOVO CAPITOLO IN UNA STORIA COSTELLATA DI SUCCESSI

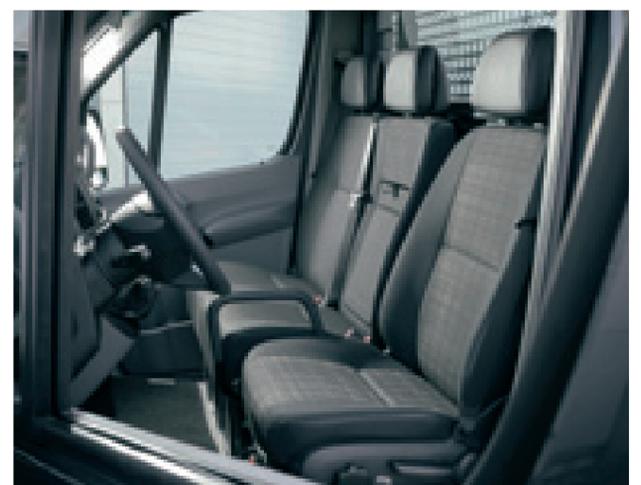
Sprinter si è imposto sul mercato internazionale fin dall'esordio nel 1995. Uno degli elementi che ne hanno decretato il successo nel corso degli anni è quello riguardante i sistemi di assistenza e sicurezza, per in quali Sprinter è sempre stato veicolo all'avanguardia. Mercedes-Benz, infatti, è stato il primo costruttore a introdurre già nel 1995 il sistema ABS e, nel 2002, a dotare un van del controllo elettronico di stabilità ESP. Nel 2006, poi, il costruttore tedesco è stato il primo a perfezionare l'Adaptive Esp.

Con circa 2,5 milioni di esemplari venduti nel mondo, Sprinter accompagna i clienti della Stella da ben 18 anni nelle più diverse condizioni di impiego e, come veicolo internazionale a tutti gli effetti, ha un ruolo decisivo nell'ambito della strategia di crescita "Vans goes global" di Mer-

cedes-Benz Van. Oggi Sprinter è venduto in diverse migliaia di varianti in circa 130 Paesi. Oltre che negli stabilimenti di Düsseldorf e Ludwigfelde il veicolo è prodotto anche a Charleston (Usa), González Catan (Argentina) e Fuzhou (Cina).

Inoltre, per favorire l'affermazione del modello in un mercato di massa in rapida evoluzione come quello russo si sta lavorando per consentire la produzione di Sprinter Classic negli stabilimenti GAZ a Nizhny Novgorod. Düsseldorf è il più importante stabilimento per la produzione di veicoli commerciali di Daimler AG; conta 6.600 addetti e circa 150mila veicoli commerciali prodotti all'anno.

Dalle sue linee di produzione escono tutte le varianti con tetto chiuso di Sprinter, ovvero le versioni Furgone e Kombi. L'impianto si estende su una superficie di circa 700mila metri quadrati e con tre turni di lavoro produce quasi 700 van al giorno. Nel 2012 Daimler ha investito nello stabilimento circa 36 milioni di euro, di cui più di un terzo destinato a un nuovo impianto termico che consente un risparmio energetico del 20 per cento circa.



Gli interni di Sprinter sono stati ulteriormente arricchiti.



FORD

# Vero campione di versatilità

FABIO BASILICO  
COLONIA

Transit, un nome, una garanzia. Basterebbe questo per rendere giustizia al nuovo Transit Connect, le cui consegne inizieranno entro la fine dell'anno in corso. Eppure sono i fatti a parlare. A cominciare dalla miglio-

re capacità di carico della sua classe, un aspetto che non passerà certo inosservato ai professionisti delle piccole e medie imprese che potrebbero trovare nel compatto Transit Connect un valido alleato per svolgere ogni giorno il loro lavoro nel modo più agevole ed efficiente possibile.

Il nuovo Transit Connect permette il trasporto di oggetti ingombranti e di lunghezza superiore grazie all'utile apertura nella paratia divisoria, al sedile del passeggero ripiegabile e a soluzioni avanzate per la gestione dello spazio. Nella versione a passo lungo è possibile caricare un intero Europallet at-

traverso la porta laterale scorrevole.

Lo speciale profilo della paratia divisoria permette alla versione a passo lungo di ospitare oggetti e attrezzature grandi fino a 2,4 m x 1,2 m. La versione combi a passo lungo offre inoltre la possibilità di ripiegare i sedili posteriori per creare un

piano di carico orizzontale che si estende fino al portellone posteriore.

“Abbiamo analizzato le operazioni di carico e scarico di chi utilizza questo genere di veicoli per assicurare al nuovo Transit Connect le migliori soluzioni per rendere il proprio lavoro più semplice - ha dichiarato Stephen Lesh, ingegnere a capo del programma Transit Connect di Ford Europa - È un van all'altezza di ogni situazione. Può ospitare agevolmente una grande quantità di attrezzature e materiali e assicura alle persone a bordo comfort e sicurezza”.

Gli ingegneri Ford hanno sviluppato un'innovativa apertura nella paratia divisoria che permette al Transit Connect di trasportare in sicurezza tubi e

di oggetti più lunghi che passano attraverso la paratia divisoria.

Di particolare interesse l'illuminazione Led ad alta luminosità per il vano di carico, che, grazie all'ottimale visibilità si può trasformare in uno spazio in cui eseguire attività relative al proprio lavoro.

Altri utili elementi sono i punti di fissaggio laterali a più altezze, per la semplice installazione di cinghie di fissaggio, scaffalature o elementi personalizzati.

L'abitacolo è pensato come un ufficio mobile, grazie alla connettività del sistema Ford SYNC e al generoso spazio a disposizione. Il sedile centrale per il passeggero può essere ripiegato sia in orizzontale, cre-

IL NUOVO TRANSIT CONNECT HA CAPACITÀ DI CARICO AL VERTICE DELLA SUA CLASSE.

altri oggetti lunghi fino a 3 metri nella versione a passo corto, fino a 3,5 metri in quella a passo lungo. La paratia è dotata di un portello di carico richiudibile posizionato in corrispondenza del sedile del passeggero, ripiegabile e realizzato con un design progettato per favorire l'accesso agli oggetti caricati.

Inoltre, Transit Connect offre ai clienti una lunga serie di altre soluzioni intelligenti, a cominciare dai tre sedili anteriori che permettono di trasportare due passeggeri oltre al guidatore.

Il sedile esterno è tra l'altro ripiegabile sia in verticale, per creare uno spazio di carico aggiuntivo adattabile a seconda della forma e delle dimensioni degli oggetti da trasportare, che in orizzontale, per il carico

andando una superficie comoda per scrivere o utilizzare notebook, sia in verticale, rivelando un vano portaoggetti aggiuntivo. I sedili posteriori sono completamente configurabili nei modelli combi e a doppia cabina, con paratia divisoria mobile. I modelli a passo lungo offrono la possibilità di ripiegare sia la seconda che la terza fila dei sedili posteriori per creare un piano di carico orizzontale che si estende fino al portellone posteriore.

Transit Connect è dotato di un volume totale di carico di 2,9 e 3,6 metri cubi con paratia divisoria installata oppure di 3,7 e 4,4 metri cubi con la paratia rimossa. La versione furgone ha una capacità di carico di 1.000 kg.



Grande praticità di carico anche per gli oggetti più ingombranti.

## IL FURGONE CAPIENTE CHE HA IL PREGIO DELLA COMPATTEZZA

Transit Connect riassume nel suo concept i pregi del furgone compatto che abbina lo stile e il comfort di un'automobile alla migliore efficienza della sua categoria, con costi di gestione estremamente contenuti e il massimo spazio per trasportare tutto ciò che serve. A disposizione ci sono due lunghezze di carrozzeria e, se si trasportano sia persone che oggetti, in gamma sono presenti anche le versioni van doppia cabina e Combi. Transit Connect è il più piccolo della nuova gamma Transit. Il modello immediatamente successivo per dimensioni è infatti il Transit Custom da una tonnellata, mentre il Transit pesa ben due tonnellate. Qualificano la nuova generazione Connect i nuovi motori benzina EcoBoost e diesel Duratorq che sviluppano la potenza di un motore di cilindrata superiore garantendo nel contempo i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> di uno più piccolo. Anche gli innovativi diesel da 1.6 litri garantiscono consumi eccellenti, specialmente se associati alle tecnologie ECO-Netic per il risparmio del carburante. Tra queste il sistema Auto-Start-Stop, che spegne automaticamente il motore quando il veico-

lo è fermo o in folle, e l'Active Grill Shutter, un sistema intelligente di chiusura automatica della griglia che migliora aerodinamica e consumi chiudendola ogni volta che il motore non necessita di raffreddamento. La tecnologia intelligente ha il volto del Ford SYNC che una volta connesso al proprio smartphone permette di gestire facilmente la musica e le chiamate, sia in entrata che in uscita, con comandi vocali semplici e intuitivi. In più, sempre grazie ai coman-



di vocali, il Ford SYNC legge a voce alta gli SMS ricevuti, riproduce brani da iPod, MP3 o dispositivi USB, e trasmette musica in streaming dal cellulare. Quando lo smartphone è collegato al Ford SYNC, in caso di incidente con attivazione degli airbag o di blocco della pompa carburante, la Ford Emergency Assistance chiama automaticamente i servizi di emergenza, fornendo loro informazioni fondamentali come le coordinate GPS e consentendo al conducente di comunicare personalmente con loro. Con Active City Stop invece il veicolo frena da solo, evitando collisioni alle basse velocità, inferiori a 30 km/h. Se il sistema rileva l'arresto improvviso dell'auto che la precede, infatti, aziona automaticamente i freni. Quello in uscita sarà il primo Transit Connect disponibile con doppio sedile passeggero anteriore. E se il sedile centrale non serve, è possibile ripiegare per creare una comoda superficie piatta, utile per scrivere o lavorare con il computer, o posizionarlo in verticale per ricavare un utile vano di carico. In più, grazie alle paratie passanti, c'è spazio anche per oggetti lunghi. Disponibile su tutte le versioni van con doppio sedile passeggero anteriore, un'ingegnosa paratia passante consente infatti di trasportare oggetti lunghi fino a 3 metri nella versione a passo corto e fino a 3,5 metri in quella a passo lungo. Sul fondo, la paratia è dotata di un portellone ribaltabile verso l'alto attraverso il quale è possibile far scorrere oggetti lunghi, e di un'area di carico sotto il sedile del passeggero anteriore. Dietro la paratia c'è posto per due Europallet o per pannelli da 2,4 x 1,2 m.

FORD

# Primo per efficienza

URBANO LANZA  
COLONIA

Primo della classe alla scuola dell'efficienza. Il nuovo Ford Transit Connect, che sarà lanciato quest'anno, si presenta già come il veicolo commerciale più economicamente progredito della sua categoria, vero e proprio "Best In Class" per efficienza con il 34 per cento di consumi in meno rispetto al precedente modello. Il modello ECONetic consumerà infatti solo 4 litri/100 km di carburante, con emissioni di CO2 pari a 105 g/km. Transit Connect ECONetic è spinto da un motore Duratorq TDCi 1.6 da 95 cavalli che permetterà ai clienti di tutta Europa di ridurre significativamente i costi operativi della loro attività. Rispetto ai veicoli commerciali concorrenti il risparmio di carburante può arrivare a 1.750 euro in quattro anni di utilizzo, se calcolato su una percorrenza complessiva di 130mila km e su un costo medio europeo del carburante di 1,50 euro al litro.

Transit Connect sarà anche il primo veicolo commerciale Ford a essere dotato del motore a benzina EcoBoost 1.0, due volte vincitore del titolo di Motore dell'Anno, nel 2012 e nel 2013. Il modello equipaggiato con EcoBoost 1.0 offrirà la migliore efficienza della classe anche tra i modelli a benzina, con consumi di 5,6 litri/100 km e 129 g/km di emissioni di CO2. Il risparmio garantito dalla grande efficienza si affianca a una riduzione nelle spese necessarie alla manutenzione per assicurare al Transit Connect un abbassamento significativo dei costi generali d'esercizio.

"Abbassare le spese della propria attività è una priorità per tutte le piccole e medie imprese, e il nuovo Transit Connect offre la possibilità di ridurre i costi di uno dei capitoli di spesa più importanti: il carburante - ha detto Stephen Lesh, ingegnere capo del programma Transit Connect di Ford Europa - Con la migliore efficienza sia nelle versioni a benzina che diesel, siamo sicuri che il nuo-



vo Transit Connect riceverà un'accoglienza calorosa tra gli imprenditori e gli operatori fleet".

Transit Connect ECONetic è stato ottimizzato per restituire la migliore efficienza possibile, abbassando contemporaneamente anche le emissioni di CO2. È dotato di un'ampia gamma di tecnologie che riducono i consumi, come lo Start&Stop, l'Active Grille Shutter e la ricarica rigenerativa intelligente. Il cambio è stato tarato per massimizzare l'efficienza grazie a una trasmissione finale più lunga del 4 per cento, mentre il limitatore di velocità preimpostato dalla fabbrica a 100 km/h (è disponibile però anche ad altri intervalli), impedisce di viaggiare ad andature meno efficienti.

Le tecnologie ECONetic sono disponibili, oltre che a bordo del modello ECONetic, anche per le versioni con motore a benzina EcoBoost 1.0 e sulle

varianti diesel con motore Duratorq 1.6 da 75 e 95 cavalli. Tutti i modelli sono dotati di servosterzo elettrico EPAS, indicatore di cambio marcia e del sistema EcoMode, che analizza lo stile di guida e offre consigli personalizzati su come migliorarlo per abbassare i consumi. Senza contare che il nuovo Transit Connect è stato sviluppato con l'obiettivo di stabilire un nuovo punto di riferimento nel segmento per capacità di carico, affidabilità e bassi costi d'esercizio, senza rinunciare a stile ed eleganza.

Nel panorama attuale dei veicoli commerciali, i costruttori si contendono quote di mercato a suon di novità e innovazioni, la compattezza è un criterio guida della progettazione di nuovi veicoli. Obiettivo degli ingegneri delle Case costruttrici è rispondere sempre più prontamente e con una gamma di prodotti aggiornata e ampliata alle richieste degli operatori profes-

sionali che operano in spazi urbani molto trafficati, dove vengono appunto privilegiati i ve-

coli dalle dimensioni ridotte ma con ottime credenziali in termini di capacità di carico.



Transit Connect si distingue per il contenimento dei consumi.



Il comodo portellone laterale facilita le operazioni di carico e scarico.

## Tourneo Connect più performante con EcoBoost 1.0

eletto Motore dell'Anno 2012 e 2013, l'EcoBoost 1.0 va a equipaggiare il nuovo Tourneo Connect, che arriverà sul mercato quest'anno, garantendo al compatto van per trasporto persone a cinque posti Ford la migliore efficienza della sua classe. L'EcoBoost 1.0 da 100 cavalli garantirà consumi di soli 5,6 l/100 km, con 129 g/km di emissioni di CO2, il 12 per cento in meno rispetto al più vicino concorrente equipaggiato con motore alimentato a benzina, ovvero il Volkswagen Caddy 1.2 TSI 77 kW BlueMotion Technology (6,3 l/100 km, 147 g/km). "L'EcoBoost 1.0 è un motore perfetto per questo versatile van: meno spese per il carburante e grandi prestazioni lo rendono ideale per le famiglie - ha dichiarato Stephen Lesh, ingegnere a capo del programma Tourneo Connect di Ford Europa - l'EcoBoost è davvero un fuoriclasse, e mette a disposizione dei clienti una soluzione alternativa al diesel che permette di contenere i costi anche a chi non per-

corre molte migliaia di chilometri ogni anno". Tourneo Connect con EcoBoost 1.0 da 100 cv è dotato di serie di una ricca gamma di tecnologie Ford per la riduzione dei consumi, come lo Start&Stop, l'Active Grille Shutter e la ricarica rigenerativa intelligente.

Tutti i Tourneo Connect sono dotati inoltre di servosterzo elettrico EPAS, di indicatore di cambio marcia e del sistema



Ford ECOMode, che analizza lo stile di guida e fornisce consigli personalizzati su come migliorarlo per ridurre i consumi. Tourneo Connect sarà disponibile anche con motore diesel, l'efficiente Ford Duratorq TDCi 1.6 da 75, 95 e 115 cavalli. I modelli da 75 e 95 cavalli raggiungono consumi di soli 4,6 l/100 km e 120 g/km di emissioni di CO2, il 25 per cento in meno rispetto al modello precedente. Non è tutto. I clienti che ricercano la comodità e il comfort di un cambio automatico potranno optare per il nuovo automatico a 6 rapporti, fluido e brillante, che sarà accoppiato al potente motore

EcoBoost 1.6 da 150 cv. Il nuovo Tourneo Connect si aggiunge alla rinnovata gamma di veicoli commerciali europei Ford per il trasporto persone. La famiglia Tourneo si compone di modelli eleganti, accessibili e dinamici, caratterizzati dall'ampiezza dello spazio a disposizione e dalla completezza della dotazione di tecnologie Ford per la sicurezza e l'assistenza alla guida, come l'Active City Stop e il sistema di connettività e comandi vocali avanzati SYNC. Il nuovo Tourneo sarà disponibile anche nella versione Connect7 a sette posti, che offrirà grande praticità grazie alle porte scorrevoli posteriori e alla completa configurabilità dello spazio a bordo, che si arricchisce di numerosi vani portaoggetti intelligentemente ricavati nell'abitacolo come le innovative cappelliere simili a quelle degli aerei.

## FIAT PROFESSIONAL

## La giusta soluzione

LINO SINARI  
TORINO

Debutta la 500L Pro, versione commerciale della popolare 500L, protagonista dell'offensiva internazionale di Fiat nel segno della gamma 500. 500L Pro è il nuovo modello che abbina l'inconfondibile design "Made in Italy" con le peculiarità dei prodotti Fiat Professional: ridotti costi di gestione, elevata ergonomia, emissioni e consumi contenuti, affidabilità e robustezza. Esclusivamente disponibile nella configurazione a 4 posti, Fiat 500L Pro, che è omologata NI direttamente in fabbrica, è la risposta ideale per il trasporto di merci e persone sia in ambito cittadino che nell'impiego extraurbano grazie all'adozione di due propulsori brillanti ed efficienti: il turbodiesel 1.3 16V MultiJet 2 da 85 cv e il benzina 1.4 16V Fire da 95 cv. In Italia, il prezzo parte dai 10.300 euro della 1.4 16V Fire da 95 cv.

Ideale per commercianti,

**DEBUTTA LA 500L PRO CON PREZZI A PARTIRE DA 10.300 EURO. DUE MOTORIZZAZIONI: 1.3 16V MULTIJET 2 DA 85 CV E 1.4 16V FIRE DA 95 CV.**

professionisti e flotte, tra i punti di forza della nuova vettura si segnala l'eccellente rapporto tra dimensioni esterne - 415 cm di lunghezza, 178 cm di larghezza, 166 cm di altezza e 261 cm di passo - e spazio interno inte-

so sia come abitacolo sia come bagagliaio: la capacità è di 400 litri che diventano 1.310 litri abbattendo i sedili posteriori. Inoltre, sono più di 1.500 le configurazioni possibili dello spazio interno: ad esempio, abbattendo il sedile anteriore passeggero e solo un sedile posteriore, è possibile trasportare comodamente qualsiasi materiale lungo fino a 2,4 metri. Infine, le operazioni di trasporto sono agevolate da una soglia di carico particolarmente bassa, pari a 670 millimetri.

500L Pro è anche sinonimo di "efficienza e produttività", che si traducono in costi di gestione particolarmente contenuti, e in ottime doti di ripresa ed elasticità a bassi regimi anche a veicolo carico.

In dettaglio, il turbodiesel 1.3 eroga 85 cv a 3.500 giri/min e una coppia massima di 200 Nm a 1.500 giri/min. Questo a fronte di consumi ed emissioni di CO2 ridotti: sul ciclo combinato sono rispettivamente 4,2 litri/100 km e 110

g/km. Robusto e affidabile, il 1.4 eroga una potenza di 95 cavalli a 6.000 giri/min e raggiunge una coppia massima di 127 Nm a 4.500 giri/min; nel ciclo combinato, i suoi consumi sono 6,2 litri/100km e le

**Professionale e trendy**  
500L Pro è il nuovo modello che abbina l'inconfondibile design "Made in Italy" con le peculiarità dei prodotti Fiat Professional: ridotti costi di gestione, elevata ergonomia, emissioni e consumi contenuti, affidabilità e robustezza.

emissioni di CO2 arrivano a 145 g/km.

La nuova 500L Pro è punto di riferimento della sua categoria anche per quanto concerne la sicurezza. Lo dimostra la ricca dotazione di serie che include airbag anteriori e "a tendina", cinture a tre punti con doppi pretensionatori e limitatori di carico, poggiatesta anteriori e posteriori regolabili. Completano l'equipaggiamento l'ABS con BAS (Brake Assist System) e il sofisticato ESC per il controllo della stabilità, completo delle funzioni Hill Holder, ASR/ MSR, DST ed ERM. A richiesta, è possi-



bile equipaggiare la 500L Pro con il nuovo eco:Drive Live che consente di ricevere feedback sul proprio stile di guida in tempo reale in modo da ottenere miglioramenti immediati di consumi ed emissioni. Un

utile strumento che permette agli operatori professionali, oggi più che mai alle prese con le imprescindibili esigenze legate alla riduzione dei costi di gestione connessi alla loro attività imprenditoriale, di tenere

sotto controllo una delle voci più importanti del budget, avendo la possibilità nel contempo di aiutare l'ambiente con il minore dispendio di carburante e la riduzione delle emissioni inquinanti.

## RENAULT

## Trafic Passenger per i disabili di ANCoS- Confartigianato

F. BASILICO  
ROMA

Renault Trafic è un veicolo dalle molteplici potenzialità. Lo dimostra, una volta di più, il modello Passenger che ANCoS-Confartigianato ha scelto per il trasporto di disabili. Renault ha fornito all'organizzazione 12 Trafic Passenger finanziati da ANCoS con il contributo del 5x1000. I mezzi saranno destinati a cooperative locali e associazioni operanti in tutto il territorio nazionale in ambito sociale per assolvere alle esigenze di mobilità di disabili e persone non autosufficienti, consentendo loro di accedere a servizi e opportunità altrimenti non fruibili, migliorando così la qualità della loro vita.

Dotato di un motore 2.0 dCi da 115 cv, il Renault Trafic Passenger scelto per tali servizi è un veicolo dotato di elevati livelli di comfort e sicurezza grazie ad esempio alla presenza dell'ABS

con assistenza alla frenata d'emergenza. Elemento particolarmente distintivo del modello è la sua modularità: Trafic Passenger può infatti accogliere fino a 9 persone. Grazie a una panchetta posteriore "trifunzione", con schienale abbattibile e seduta ribaltabile, consente inoltre di passare in modo semplice a una configurazione a 6 posti, liberando spazio al carico o all'eventuale presenza di una carrozzella. A tal fine, i Trafic Passenger di ANCoS sono stati appositamente allestiti da Focaccia Group per il trasporto e l'ausilio alla mobilità delle persone con ridotta capacità motoria e passeggeri in carrozzella, mediante l'aggiunta di pedana elettronica e sollevatore per sedie a rotelle.

Azienda consapevole della propria responsabilità sociale e impegnata in uno sviluppo sostenibile rispettoso dell'ambiente e delle persone, Renault da anni allestisce in collaborazione con



partner specializzati veicoli, con l'obiettivo di garantire a persone con ridotte capacità motorie il diritto alla mobilità. L'ANCoS, Associazione nazionale comunità sociali e sportive, è un ente costituitosi all'interno del sistema Confartigianato con finalità assistenziali nei confronti di persone in situazioni di disagio (anziani, disabili, immigrati, categorie svantaggiate); promuove valori di solidarietà attraverso il volontariato.

Dal 1954 Focaccia Group garantisce la libertà di muoversi in auto e di farlo in modo sicuro e confortevole, per lavoro o nel tempo libero. L'azienda di Cervia (Ra) progetta e realizza allestimenti di veicoli per il trasporto di persone anziane, disabili e persone in carrozzina, ma anche uffici mobili, auto per le Forze dell'Ordine, prototipi marcianti per numerose case automobilistiche e per professionisti in movimento. La cinquantennale esperienza della carrozzeria romagnola unisce passato e presente: Focaccia Group attinge ancora oggi al serbatoio di risorse costituito dalla tradizione artigianale basata sulla ricerca di soluzioni innovative in ogni area: dalla progettazione allo sviluppo del prodotto, dall'assistenza alla consulenza e ai servizi post-venta.

Focaccia Group è parte di importanti associazioni di categoria come Anfia e Cuna (Commissione tecnica di unificazione nell'autoveicolo) ed è certificato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la produzione in serie di autoveicoli.



MERCEDES-BENZ VANS

# Sprinter scuolabus per i bambini di Montalcino

GIANCARLO TOSCANO  
MONTALCINO

Solidarietà e mobilità. Mercedes-Benz Sprinter è protagonista di una bella iniziativa organizza-

ta dal Comune di Montalcino (Si): un'asta di beneficenza per raccogliere i fondi per l'acquisto di un nuovo scuolabus su base Sprinter. L'asta "Brunello per Montalcino" si è tenuta all'Eno-

teca La Fortezza e ha visto la partecipazione di ben 25 produttori di Brunello di Montalcino che hanno messo all'asta le loro migliori etichette in formati speciali e annate particolari.

Il Comune di Montalcino ha dunque scelto la sicurezza e l'affidabilità tipica dei van della Stella: il nuovo scuolabus sarà, infatti, un Mercedes-Benz Sprinter 519 in configurazione 30 posti. A testimoniare l'impegno della Stella sul territorio italiano all'asta di beneficenza era presente Alwin Epple, Presidente e Ceo di Mercedes-Benz Italia, e Dario Albano, Direttore commerciale Vans Mercedes-Benz Italia.

"Siamo lieti che il Comune

chiarato Epple - Fascino, perfezione e responsabilità sono i valori della Stella, e la responsabilità si traduce in veicoli commerciali in grado di offrire il massimo in termini di sicurezza ed eco-compatibilità e nella partecipazione a iniziative come 'Brunello per Montalcino'".

Oltre 200 gli ospiti della serata, cui hanno partecipato tra gli altri alcune celebrità del mondo enologico e non solo nonché importanti rappresentanti del territorio come, ad e-

Vinci e lo chef Dario Cecchini.

Mercedes-Benz Sprinter, punto di riferimento tra i veicoli commerciali a livello mondiale, è protagonista indiscusso del segmento di mercato dei "large van" con peso massimo ammesso fino a 5 tonnellate. È un veicolo da sempre all'avanguardia nella sua categoria. Una tradizione che continua ancora oggi con l'ultima generazione: cinque nuovi sistemi di sicurezza, motori conformi alla norma Euro 6 di prossima introduzione ed estetica inconfondibile. Il nuovo Sprinter apre così nuovi orizzonti nel mondo dei van, senza contare che, con consumi contenuti, si conferma ai vertici della categoria. I consumi di carburante, infatti, sono straordinariamente bassi e arrivano fino a 6,3 litri/100 km.

## ASTA DI BENEFICIENZA DI VINI PREGIATI PER L'ACQUISTO DEL NUOVO SCUOLABUS DEL COMUNE TOSCANO.

di Montalcino abbia scelto come nuovo scuolabus il confortevole, affidabile e sicuro Mercedes-Benz Sprinter - ha di-

sempio, il campione del mondo di ciclismo Francesco Moser, Massimo Ferragamo, lo stilista Ermanno Scervino, Alessio



## I SODDISFATTI CONCESSIONARI ITALIANI PREMIANO I VAN DELLA CASA TEDESCA

Importante risultato raggiunto dai van Mercedes-Benz. L'indagine sulla soddisfazione dei concessionari DealerSTAT 2013 ha decretato che i van della Stella sono i preferiti dai concessionari di veicoli commerciali italiani. DealerSTAT è l'indagine annuale sulla soddisfazione dei concessionari nel rapporto di mandato fra Casa e Rete: nel 2013, Mercedes-Benz Vans è risultato il marchio che in Italia ha il miglior rapporto con le concessionarie. Dario Albano, Direttore commerciale Vans Mercedes-Benz Italia, ha ritirato il primo premio nella categoria "Soddisfazione dei Concessionari di veicoli commerciali". "Quintessenza, forte di una profonda esperienza di dialogo con concessionari e manager di settore, è l'azienda leader in Italia per quanto riguarda questo tipo

di analisi - ha detto Albano - Siamo orgogliosi di aver ricevuto il primo premio per la Soddisfazione dei Concessionari di veicoli commerciali, questo riconoscimento ci ripaga dell'impegno continuo nel mantenere un profittevole rapporto di collaborazione con la nostra Rete". L'indagine DealerSTAT coinvolge i principali marchi di vetture e veicoli commerciali operanti nel mercato italiano e analizza il livello di soddisfazione nella relazione fra Casa automobilistica e Rete. Lo studio considera i diversi aspetti del rapporto di mandato e le singole attività gestionali tramite un questionario di oltre 100 domande per individuare i punti di forza e di debolezza, le aree critiche e gli spazi di miglioramento per ciascun marchio.

## CITAN



## RE DELLO SHOPPING

Dal 5 al 28 luglio, Mercedes-Benz Citan è stato protagonista del Summer Outlet Tour "Shop&Run" 2013, il tour estivo che ha coinvolto diversi outlet in Italia. Da Brescia a Verona, passando per Firenze e arrivando fino a Caserta, i principali outlet italiani si sono trasformati in luoghi ideali per conoscere il nuovo city van della Stella, prenotare un test drive e partecipare a un concorso a premi. Inoltre, dopo la sponsorship della Serie cadetta, il dinamico Citan ha rinnovato il legame con il mondo del calcio grazie a "Gazzetta dello Sport" che ha accompagnato il Summer Outlet Tour "Shop&Run". Al centro dell'attenzione del Summer Outlet Tour "Shop&Run" 2013 entrano le versioni Kombi e Furgone del Citan che esprimono le sue due anime, con il primo dedicato alla famiglia e il secondo destinato ai professionisti del trasporto. Citan si distingue anche per la sua economicità: ha segnato un incredibile record di consumi percorrendo, nella versione 109 CDI con il pacchetto BlueEFFICIENCY, ben 26,31 km con un litro di carburante alla 25 Ore di Magione, una long run race alla ricerca dei consumi migliori. Robusto, flessibile e redditizio, il Citan Furgone rappresenta il partner ideale per le piccole aziende e le particolari esigenze del trasporto di distribuzione in città. Abitacolo ampio, struttura robusta, fissaggio del carico sicuro e ottima accessibilità sono le principali caratteristiche di un veicolo nato per il trasporto urbano. La combinazione di tre differenti lunghezze del vano di carico (fino a 2.137 mm) con un'altezza interna che raggiunge i 1.258 mm garantisce la massima capacità: 3,8 metri cubi con carico utile fino a 708 kg. L'abitacolo del Citan Kombi offre soluzioni intelligenti e funzionali per la famiglia e gli sportivi, massima flessibilità nella gestione dello spazio, oltre al tradizionale livello di affidabilità e qualità tipico di Mercedes-Benz. A tutti i passeggeri è garantita la massima comodità grazie a un ambiente accogliente e pratico con cinque confortevoli posti. Citan Kombi è disponibile in due versioni, la Friendly, più semplice e funzionale, dedicata a giovani e sportivi, e la Trend, più ricca, che si distingue per il raffinato allestimento: cerchi in lega, paraurti e specchietti esterni in tinta con la carrozzeria, porta laterale destra e sinistra scorrevole, autoradio, climatizzatore manuale e altro ancora.



Alwin Epple (a sinistra), Presidente e Ceo di Mercedes-Benz Italia, con lo chef Dario Cecchini.

## Intervista

Giovanni Pontecorvo, Presidente esecutivo BredaMenarinibus

In difesa del  
Made in ItalyFABIO BASILICO  
BOLOGNA

I buoni risultati consuntivati nel primo semestre del 2013 - ordini per 120 autobus da clienti italiani ed europei, per un valore di circa 35 milioni di euro, inclusi i servizi di post-vendita - hanno dato la carica al nuovo management di BredaMenarinibus, insediato da solo un anno e ora più che mai impegnata in una strategia di rilancio dell'azienda italiana del Gruppo Finmeccanica. Ne abbiamo parlato proprio con Giovanni Pontecor-

vo, Presidente esecutivo di BredaMenarinibus.

**Alla luce dei risultati positivi del primo semestre 2013 qual è l'attuale andamento di mercato di BredaMenarinibus e quali le prospettive future in Italia e all'estero?**

“Non posso che esprimere massima soddisfazione per i risultati del primo semestre. Abbiamo dato il massimo e i risultati iniziano a vedersi. Non dobbiamo dimenticare che l'anno scorso BredaMenarinibus aveva subito un pesante calo; nel giro di un anno le cose sono

cambiate facendo da buon auspicio per gli sviluppi nel medio e lungo periodo. Non solo in Italia ma anche all'estero. Abbiamo registrato buoni risultati in Francia e Spagna e le prospettive di sviluppo sono buone anche in Turchia, un paese che per noi sta diventando sempre più strategico. Prosegue infatti la proficua collaborazione con la società turca Karsan, licenziataria del marchio BredaMenarinibus in Turchia in possesso della nostra tecnologia e in grado di produrre i nostri modelli. Noi facciamo la nostra

parte e proprio per questo ci aspettiamo una maggiore attenzione per il settore da parte delle istituzioni italiane, a livello centrale e locale. Appare inaccettabile che il parco circolante italiano degli autobus urbani abbia un'età media di 12 anni contro i 7 anni della media europea con evidente penalizzazione per l'industria del settore”.

**A quali altri paesi e aree geografiche guardate con sempre maggiore interesse?**

”

OCCORRE FAR DI TUTTO PER CONVINCERE LE AUTORITÀ POLITICHE E AMMINISTRATIVE AFFINCHÈ RENDANO OPERATIVI PROGRAMMI DI INVESTIMENTI SVINCOLATI DAL PATTO DI STABILITÀ CHE STA METTENDO IN GINOCCHIO GLI ENTI LOCALI.

“In collaborazione con la consorella Ansaldo STS del Gruppo Finmeccanica, che si occupa di soluzioni di trasporto, stiamo bene operando in Arabia Saudita, un paese sempre più importante per i nostri piani di sviluppo futuro. Un esempio su tutti: la celeberrima città de La Mecca ha pianificata l'acquisizione di mille autobus e noi non vogliamo perdere l'occasione di essere protagonisti della consistente iniziativa commerciale. Seguiamo con attenzione anche l'area geografica nordafricana nonostante la perdurante insta-



Giovanni Pontecorvo, Presidente esecutivo BredaMenarinibus

bilità politica. E naturalmente non trascuriamo la Cina nel cui mercato intendiamo entrare con le stesse modalità seguite per la Turchia, cioè attraverso la collaborazione con società locali ai quali viene fornita la nostra tecnologia. Nella lista dei paesi sotto la lente d'ingrandimento c'è poi anche l'India”.

**Dal suo punto di osservazione, come vede il mercato autobus in Italia? Quali le prospettive a medio-lungo termine?**

“Sono cautamente ottimista. Ma dico anche che occorre far di tutto per convincere le autorità politiche e amministrative affinché rendano operativi programmi di investimenti svincolati dal patto di stabilità che sta mettendo in ginocchio gli enti locali. Solo con investimenti oculati si può rilanciare l'industria italiana. È necessario agevolare il rinnovo del parco autobus circolante a disposizione delle aziende di trasporto pubblico così come agire sul piano delle infrastrutture. E mi piacerebbe che si desse attenzione

non solo alle aziende italiane che producono in Italia ma anche alle aziende in generale che producono sul nostro territorio e che partecipano anch'esse all'affermazione del Made in Italy”.

**Qual è la vostra strategia legata all'introduzione dell'Euro 6?**

“Siamo in pieno sviluppo del nostro progetto Euro 6, grazie anche al supporto finanziario del nostro azionista Finmeccanica, e presto saremo pronti con il prodotto in regola con la nuova normativa antiemissioni inquinanti. Si tratterà di una piattaforma innovativa che ci permetterà di fare delle significative economie e dalla quale scaturiranno diversi modelli per coprire le svariate esigenze di trasporto. L'impegno di noi costruttori è chiaro e orientato al futuro. Torno a ripetere: spero ci sia anche da parte delle istituzioni pubbliche la stessa sensibilità per soddisfare le esigenze degli utenti. Io sarei il primo a viaggiare in città a bordo di un autobus ma non lo prendo

## UNA GAMMA COMPLETA

ALTERNATIVA A METANO  
GRANDE PROTAGONISTA

La gamma BredaMenarinibus comprende veicoli urbani e suburbani, interurbani e a propulsione alternativa. Nel comparto urbano/suburbano troviamo il Vivacity+ C (8 m), Vivacity+ M (9,38 m), Avancity+ N (10,8 m), Avancity+ L (12 m) e Avancity+ S (18 m). Tutti i modelli, tranne il Vivacity+ M, sono proposti anche con alimentazione CNG a metano. Vivacity+ rappresenta la gamma ideale per transitare nei centri storici e nelle città di piccole e medie dimensioni e in genere in ogni contesto urbano caratterizzato da difficile e complessa viabilità. Vivacity+ costituisce una felice evoluzione di un modello di successo in cui il rinnovamento dello stile interno ed esterno risultano armonicamente coniugati in un family feeling che ne valorizza l'identità del marchio bolognese. Vivacity+ unisce alle dimensioni contenute elevate capacità di carico e bassi consumi. Alla motorizzazione Deutz 4 cilindri da 4.764 cc e 161 kW/219 cv si affianca, per il Vivacity+ C CNG, il propulsore 6 cilindri Mercedes-Benz da 6.880 cc e 170 kW/231 cv.

La gamma Avancity+ riprende e migliora le apprezzate caratteristiche di base di questo autobus attraverso inediti contenuti di design interno ed esterno. Il rinnovato posto di guida sviluppato secondo i più evoluti standard ergonomici, estesi anche alla gamma Vivacity+, facilita la conduzione del mezzo, migliorando comfort, visibilità e sicurezza, mentre l'adozione di una nuova e sperimentata componentistica per freni e sospensioni riduce gli intervalli manutentivi contenendo il costo del ciclo vita dell'autobus. Di particolare interesse l'Avancity+ S, cioè in versione snodata, che mantiene le caratteristiche di base di questa fortunata famiglia, quali ad esempio le sospensioni indipendenti e i freni a disco su tutti gli assali. La grande capacità di carico, le ampie superfici vetrate, il generoso dimensionamento della catena cinematica conferiscono al-

l'autobus contenuti costi di gestione e viaggi confortevoli per i passeggeri. Le motorizzazioni proposte sono: 6 cilindri Deutz da 7.146 cc e 213 kW/290 cv, 6 cilindri Mercedes-Benz da 6.880 cc e 205 kW/279 cv, 6 cilindri Man D20 da 10.518 cc e 235 kW/320 cv e 6 cilindri Man da 12.820 cc e 228 kW/310 cv.

Il capitolo degli interurbani ha per protagonista il Lander, lungo 12,2 metri, che si avvale di un propulsore tra i più moderni sul mercato: il Man D20 sovralimentato intercooler da 10,5 litri di cilindrata. Freni a disco sui due assali con EBS, sospensioni indipendenti, impianto elettrico Multiplex, possibilità di montare un elevatore per carrozzella disabili completano la scheda tecnica di questo autobus. Zeus è un minibus dalle linee moderne e accattivanti che ben figura all'interno dei centri storici in virtù della propulsione assicurata dal motore elettrico in corrente alternata raffreddato a liquido. Le prestazioni in termini di velocità e accelerazione traggono giovamento dal risparmio di peso di oltre 500 kg permesso dalle

batterie al litio grazie alle quali si possono raggiungere i 120 km di autonomia in un ciclo di servizio urbano.

Avancity+ S HTB è invece un filobus basato su un impianto elettrico di trazione con marcia autonoma assicurata mediante un gruppo diesel elettrico di elevata potenza che consente al mezzo prestazioni equivalenti sia in marcia sotto bifilare che su tratti non coperti da linea aerea. Il design del filobus non si discosta da quello dell'autobus Avancity+ S, l'unica differenza visibile riguarda i gruppi elettrici posti sul tetto del veicolo. A richiesta, sono inoltre previsti moduli di supercapacitori in grado di assorbire gran parte dell'energia generata durante la frenatura. L'energia accumulata viene restituita dai supercapacitori durante le fasi di accelerazione, sia che la marcia avvenga sotto bifilare sia soprattutto durante la marcia autonoma, ovvero utilizzando il motore diesel. Ne consegue quindi una migliore efficienza nell'utilizzo dell'energia elettrica e un risparmio di carburante.





BredaMenarinibus propone sul mercato mezzi di ultima generazione con propulsione diesel, metano e nell'alternativa elettrica.

perché le condizioni di viaggio, in particolare nelle ore di punta, sono proibitive. Vorrei potermi sedere e non fare a pugni per occupare uno spazio vitale, vorrei poter leggere tranquillo il giornale mentre mi reco in ufficio, vorrei in definitiva che i cittadini potessero viaggiare in "prima classe", in tutta comodità e comfort".

**A che punto è la strategia ambientale, da sempre cavallo di battaglia di BredaMenarinibus?**

"Le tematiche ambientali sono per noi sempre più importanti. Ho già parlato degli importanti investimenti nell'Euro 6 ma posso parlare anche di metano. Anche l'elettrico è al centro

di importanti sforzi da parte nostra. Come sapete produciamo già un minibus elettrico a batterie, Zeus, ma stiamo anche lavorando per implementare la gamma. Noi ce la mettiamo tutta dal punto di vista dell'offerta di prodotti e servizi, attendiamo un maggiore impegno da parte delle autorità e delle aziende di trasporto pubblico, poiché servono importanti investimenti infrastrutturali per far sì che l'elettrico non resti una chimera. Quando si ha la capacità di essere aperti sul tema, è naturale essere spondati all'acquisto di veicoli ecologici".

**Come prosegue il piano di ristrutturazione aziendale?**

"È tuttora in corso e ha già

comportato una riduzione degli organici e il ricorso agli ammortizzatori sociali. Devo dire in tutta onestà che nel sindacato ho trovato un grande alleato. Stiamo lavorando bene insieme nel trovare accordi di razionalizzazione delle spese e conseguente riduzione dei costi nell'interesse dell'azienda e salvaguardando il più possibile l'interesse dei lavoratori. L'obiettivo della direzione è la difesa delle maestranze che significa difendere un patrimonio di competenze e conoscenze che è il cuore dell'offerta di prodotti di qualità che contraddistinguono in tutto il mondo il Made in Italy".

**Ci elenchi tre elementi che**

**qualificano l'attuale offerta BredaMenarinibus.**

"Il primo è la consolidata esperienza dell'azienda nel settore frutto di quasi 100 anni di attività. Il secondo è la precisa volontà di migliorare sempre di più la capacità produttiva e tecnologica. Il terzo il proporre sul mercato veicoli di ultima generazione con propulsione all'avanguardia nel diesel, nel metano e nell'elettrico. Stiamo anche sviluppando con Ansaldo-Breda, società di Finmeccanica specializzata nella costruzione di materiale rotabile tecnologicamente avanzato, un filobus innovativo per il mercato italiano ed estero. Un valido esempio di Made in Italy".

**ORDINI PER 120 VEICOLI**



**PRIMO SEMESTRE IN CONTROTENDENZA**

Un semestre da incorniciare quello di BredaMenarinibus. La società bolognese ha consuntivato nei primi sei mesi del 2013 aggiudicazioni per 120 autobus da clienti italiani ed europei, per un valore di circa 35 milioni di euro, inclusi i servizi di post-vendita. Ordini che indicano un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti, attribuibile alla strategia commerciale e industriale intrapresa dal nuovo gruppo dirigente. BredaMenarinibus fornirà autobus delle serie Avancity+ e Vivacity+ Euro 5/EEV nelle versioni diesel e CNG nonché esemplari Zeus, l'autobus elettrico a emissioni zero, a clienti di Bologna, Potenza, Padova, Ancona, Pescara, Gorizia, Vicenza, Napoli e, fuori dall'Italia, Cordoba (Spagna). Circa il 90 per cento degli ordini è relativo a veicoli a basso impatto ambientale con alimentazione a gas metano o elettrica, prodotti particolarmente importanti per BredaMenarinibus, sui quali continua a investire in ricerca e sviluppo. "Siamo lieti - ha dichiarato Giovanni Pontecorvo, Presidente Esecutivo di BredaMenarinibus - che BredaMenarinibus stia riacquistando quote di mercato, dopo un periodo difficile dovuto alla mancanza di adeguati investimenti nel settore e del calo degli ordinativi sul mercato interno, che hanno costretto l'azienda ad avviare una consistente piano di ristrutturazione, tuttora in corso, con riduzione degli organici e ricorso agli ammortizzatori sociali. Questi recenti ordini risultano particolarmente importanti per il futuro dell'azienda che, anche grazie alla nuova gamma Euro 6, potrà beneficiare della graduale ripresa della domanda e di una maggiore competitività sui mercati esteri". BredaMenarinibus, storica azienda con sede produttiva a Bologna, si è distinta rispetto alla concorrenza per essere stata una delle prime a utilizzare motori alimentati a gas metano che già a metà degli anni '90 del secolo scorso garantivano il rispetto dell'ambiente e una notevole diminuzione delle emissioni di ossido di azoto e di particolato, assicurando le medesime prestazioni di un veicolo tradizionale diesel.

**TRASPORTO PUBBLICO A ISTANBUL CON 500 AUTOBUS**

**NUOVE PROSPETTIVE DI SVILUPPO**

BredaMenarinibus si è aggiudicata la fornitura a Istanbul di 500 nuovi autobus che saranno impiegati nel servizio di trasporto pubblico urbano della metropoli turca. L'accordo di fornitura è frutto della partnership con la società turca Karsan. I contratti, siglati nell'estate del 2012 da Karsan, società licenziataria del marchio BredaMenarinibus in Turchia, e IETT (Istanbul Electricity Tramway and Tunnel General Management), l'azienda di trasporto della città di Istanbul, prevedono non solo la consegna dei 500 bus ma anche la fornitura dei relativi kit di ricambi e diagnostica, il servizio di manutenzione full service per 5 anni e la costruzione di stazioni di rifornimento CNG (Compressed Natural Gas). Gli autobus scelti per la città di Istanbul sono due: un 12 metri a metano (Avancity+ L CNG) e un articolato da 18 metri diesel (Avancity+ S). Insieme, i due veicoli permetteranno alla IETT di fornire un livello di servizio conforme agli standard europei: entrambi i bus sono caratterizzati da pianale completamente ribassato, motorizzazione a standard EEV, climatizzazione, rampa di accesso per disabili e una capacità di trasporto di 88 passeggeri sui veicoli da 12 metri e di 156 passeggeri su quelli da 18 metri.

Gli urbani BredaMenarinibus verranno prodotti nello stabilimento di Karsan, ubicato nella città turca di Bursa e riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano sito produttivo ufficiale di BredaMenarinibus in Turchia, sullo stesso piano dunque di quello madre di Bologna. La gamma Avancity è da considerarsi all'avanguardia in termini di allestimento e di dotazioni. Piccoli e grandi elementi qualificano efficacemente questi autobus, come le telecamere per il controllo delle porte e di retromarcia o la climatizzazione integrale per l'autista e per i passeggeri che assicura una termoregolazione differenziata e ottimale fra le due zone in funzione delle condizioni climatiche esterne. Avancity+ L CNG testimonia il know-how di BredaMenarinibus in materia di propulsione alternativa. È infatti dal 1997 che il costruttore italiano investe consistenti risorse nel metano, permettendo la messa a punto di prodotti che hanno eguagliato gli autobus tradizionali a gasolio dal punto di vista della portata, dell'autonomia, della guidabilità e delle prestazioni.

In particolare, l'Avancity+ L CNG dispone della stessa portata di passeggeri e vanta le stesse prestazioni della corrispondente versione diesel, migliorandone sensibilmente l'impatto ambientale sia in termini di emissioni allo scarico sia di rumorosità, con conseguenti minori costi per il carburante e un livello di sicurezza comparabile. Avancity+ S è lo snodato 18 metri che si avvale di un propulsore tra i più moderni sul mercato, il Man D20 EEV da 10.5 litri che utilizza il sistema EGR-CRT per l'abbattimento degli inquinanti allo scarico. Questa tecnologia non prevede l'impiego di additivi e semplifica l'utilizzo dell'autobus anche su itinerari suburbani-extraurbani.



Autobus BredaMenarinibus schierati e pronti per entrare in servizio all'azienda di trasporto di Istanbul.



SETRA

# Missione non certo impossibile

MAX CAMPANELLA  
BONATE SOPRA

“Ogni goccia conta!”. Più che uno slogan una promessa quella con cui Setra ha lanciato la nuova famiglia ComfortClass 500. La missione poteva sembrare impossibile: ridurre i consumi di carburante e al tempo stesso abbattere le emissioni in ottemperanza alla futura norma Euro 6.

Invece il marchio di Neu Ulm, commercializzato in Italia da EvoBus, con la famiglia ComfortClass 500 ha raggiunto contemporaneamente i due obiettivi che sembravano inconciliabili. “Fino ai Record Run Buses 2012 - ci ha detto Michele Maldini, Direttore commerciale Setra - siamo stati riduttivi nell'ipotizzare il risparmio sui consumi. Sono gli stessi clienti a fornirci indicazioni chiare: questi mezzi consumano ancora meno di quel che abbiamo comunicato in fase di lancio”. Chiediamo conferma a Massimo Locatelli, Responsabile officina e logistica dell'Autoservizi Locatelli, uno che degli autobus Setra e Mercedes-Benz conosce bene tutti i segreti, visto che, quale Partner EvoBus, si occupa della manutenzione a tutti i livelli.

“Da circa due mesi - ha confermato Locatelli, che è anche presidente Anav Lombardia - stiamo utilizzando i nuovi motori montati su un Mercedes-Benz Intouro e un Mercedes-Benz Citaro, unità che adope-

riamo per i servizi di linea. Devo ammettere che rispetto al risparmio del 5-6 per cento, promesso da Setra nei confronti della gamma Euro 5, siamo ben

senz'altro, si tratta di verificare la tempistica e le necessità della flotta”.

Massimo Locatelli si mette al volante di una delle due unità

gamo, nella sede della sua azienda - EvoBus ha messo a disposizione dei clienti per testare le potenzialità della nuova famiglia.

SODDISFATTO DELL'ANDAMENTO DELLA FAMIGLIA COMFORTCLASS 500  
IL DIRETTORE COMMERCIALE MICHELE MALDINI: “ABBIAMO ESAURITO L'OFFERTA  
PRODUTTIVA PER IL 2013”. MERITO DEL RISPARMIO DI CARBURANTE SUPERIORE  
AL 5-6 PER CENTO PROMESSO DAL MARCHIO DI NEU ULM. LA CONFERMA ARRIVA  
DIRETTAMENTE DAI CLIENTI CHE HANNO SCELTO IL PRODOTTO SETRA.

sopra: arriviamo all'8-10 per cento. Con questi autobus Setra ha compiuto un incredibile passo avanti. Ne acquisteremo

ComfortClass 500 che - in occasione della presentazione ufficiale alla clientela avvenuta a Bonate Sopra, alle porte di Ber-

Prima del test drive a ridosso dei paesi dell'Isola Bergamasca, un'occhiata all'interno del mezzo: “Il livello - afferma



Seduti in uno degli scompartimenti per i bagagli del Setra ComfortClass 500, da sinistra, Dario Del Pozzo, Product Manager Setra; Massimo Locatelli, Responsabile Officina e Logistica dell'Autoservizi Locatelli e Presidente di Anav Lombardia; Michele Maldini, Direttore commerciale Setra.

## NELLA FLOTTA È GIÀ ENTRATO UN INTOURO

Solo due mesi prima della presentazione alla clientela del nuovo Setra ComfortClass 500, Autoservizi Locatelli ha acquistato un Mercedes-Benz Intouro, interurbano rialzato Euro 6 a bassissimo impatto ambientale al cui fianco opera oggi un Citaro Euro 6 e presto ne arriverà un terzo, tutti operativi sulle linee extraurbane.

Azienda fondata nel 1928, al timone di Autoservizi Locatelli c'è oggi la terza generazione della famiglia Locatelli: il primogenito Roberto, Direttore Commerciale e d'esercizio, e i fratelli Massimo, Responsabile officina e logistica, e Vera, Amministratore delegato. Con 140 dipendenti e una flotta di circa un centinaio di mezzi - al 90 per cento Mercedes-Benz e Setra - Autoservizi Locatelli svolge servizio di linea a Bergamo città, in collaborazione con il Consorzio ATB (azienda mandataria) e in



provincia insieme al Gruppo Arriva. Accanto ai servizi di linea, che rappresentano tuttora la maggior parte del fatturato aziendale, Locatelli punta molto sul turistico, sia per il noleggio, sia per i collegamenti aeroportuali, sia perché lo ritiene un settore che tornerà a crescere. “Le richieste ci sono - afferma Massimo Locatelli - e a fronte dei continui tagli nel trasporto pubblico e dell'assenza di regole confidiamo nella ri-

presa del turistico. Per quanto ci riguarda continuiamo a investire nel rispetto dell'ambiente, uno degli obiettivi che perseguiamo da tempo. In trent'anni abbiamo acquistato cento autobus con massima attenzione a qualità e efficienza”.

Punto di riferimento nel trasporto a 360 gradi, l'azienda si occupa anche di turismo con la sua agenzia Zerotrentacinque Viaggi.

### INNOVAZIONI

L'aerodinamica ha un ruolo determinante

Alla base dell'eccellente risparmio di carburante della famiglia ComfortClass 500 c'è non solo il motore Euro 6, ma anche un design aerodinamico che aiuta la riduzione dei consumi: parte anteriore arrotondata, fiancate dalla superficie liscia, posteriore aerodinamica con spoiler, specchi retrovisori ottimizzati, tergicristalli con spazzole piatte.

“Il miglioramento del 20 per cento del coefficiente di resistenza aerodinamica - ha spiegato Dario Del Pozzo, Product Manager Setra - abbinato a una notevole riduzione del peso è stato decisivo per conseguire valori di consumo ancora più bassi di quelli dei precedenti veicoli Euro 5. Con la nuova linea aerodinamica del posteriore e molte altre variazioni di dettaglio, ComfortClass 500 raggiunge un Cx unico nel settore pari a 0,33”.

Per vincere ancora meglio la resistenza dell'aria i progettisti Setra sono ricorsi anche a un “trucco” assolutamente inedito per gli autobus: l'abbassamento di 20 mm a partire da una velocità di 95 km/h. Aerodinamica ma anche innovazioni rivoluzionarie sotto il rivestimento di lamiera: per ridurre il peso, gli ingegneri di Neu Ulm hanno rivisitato la struttura portante, utilizzando acciai ad alta resistenza per la fabbricazione delle ordinate ad anello.

Anche la sezione dei profilati e gli elementi di collegamento sono stati ulteriormente ottimizzati.

soddisfatto Locatelli - è proprio di Setra: il comfort è altissimo, anche se siamo un gradino sotto la TopClass. Questi mezzi li utilizziamo per il noleggio e i collegamenti aeroportuali Orio al Serio-Milano Centrale e Orio al Serio-Milano Malpensa: salgono a bordo pendolari, lavoratori, manager, persone che necessitano del massimo comfort nel loro viaggio. Da questo punto di vista con Setra siamo massimamente tranquilli di quel che andiamo a offrire. La novità sta tutta nei motori e nel potenziale risparmio che è veramente notevole”.

Il tour per Mapello, Madone e Filago dimostra le qualità di comfort per chi siede sul bus così come per chi lo guida. Ma l'ideale che frulla nella testa di Locatelli ormai l'abbiamo ben compreso: “Il prezzo del gasolio - aggiunge durante la guida pur senza mai perdere l'attenzione sulla strada - è sempre più alto: nel 2010 eravamo a 1,15 euro al litro. Oggi faccia lei e calcoli la percentuale di aumento: siamo ben sopra il 30 per cento. Ormai il carburante rappresenta da solo oltre il 20 per cento delle spese di esercizio di un'azienda. Basta fare questi pochi calcoli per rendersi conto che se acquisti un autobus come questo certo, paghi qualcosa di più, ma si tratta di un investimento: dopo quattro o cinque anni ti ritrovi con un veicolo ancora nuovo dal punto di vista tecnologico e quanto speso in più all'inizio è ritornato in termini di risparmio sui consumi e manutenzione”.

Sono le motivazioni che hanno portato a ComfortClass 500 un riscontro al di sopra delle più rosee aspettative. “Con le consegne richieste - afferma Maldini - abbiamo esaurito la capacità produttiva di Neu Ulm per il 2013: proprio non ce l'aspettavamo. In Italia siamo a quota 32 unità e abbiamo clienti cui siamo costretti a rinviare la vendita. Per l'anno prossimo siamo a quota 50 in Italia, 400 in tutta Europa. La fetta più grossa del mercato se la prendono Germania e Austria, ma se supera l'attuale fase di rallentamento l'Italia tornerà a sorpassare l'Austria e si piazza al secondo posto, dov'è sempre stata. Di sicuro ComfortClass 500 ha ‘virato’ l'animo dello staff commerciale Setra in Europa: registriamo soprattutto un grande entusiasmo, con foto che corrono su Facebook e i ‘mi piace’ che lievitano”.

NILS RICKY  
BARCELONA

Il sistema di trasporto metropolitano TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) è famoso al mondo per la sua rete di autobus ben connessa alla maglia viaria che viaggia su rotaia, dalla metropolitana alla tranvia. TMB, operatore che gestisce il servizio di trasporto collettivo alla città di Barcellona e a diversi municipi della sua area metropolitana, ha scelto Man per implementare la sua flotta con mezzi sostenibili. Man Truck & Bus Iberia si è aggiudicata l'appalto con la società di Trasporto Metropolitano di Barcellona per l'acquisto di ulteriori 10 autobus urbani del tipo Hybrid. I nuovi Man Lion's City Hybrid saranno consegnati al cliente entro la fine dell'anno. Dotata di 21 autobus Hybrid della Casa di Monaco, con quest'ultima fornitura Barcellona diventa la città con la maggior flotta composta da questo tipo di veicoli.

Gli autobus isolati Man Lion's City Hybrid, lunghi 12 m, sono azionati da due motori elettrici di 75 kW. Questo permette un'accelerazione (da fermo) uniforme, silenziosa e priva di emissioni, con una coppia di 3.000 Nm. L'attuatore elettronico è alimentato da due fonti, gli ultracondensatori sul tetto risparmiano l'energia cinetica recuperata in fase di frenata per poi rilasciarla in accelerazione. L'altra fonte di energia, in caso di necessità, è costituita dal motore diesel Man-D08 con 7 litri di cilindrata e 250 cv PS, conforme ai rigorosi e facoltativi standard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Se non utilizzato, il motore diesel si spegne automaticamente. "Sono molto soddisfatto - ha dichiarato Miguel Angel Alonso, Responsabile dell'aria commerciale Autobus di Man Truck & Bus Iberia - della fiducia che TMB ha riposto nuovamente in Man. TMB ha scelto la nostra azienda per il secondo anno consecutivo, dimostrando, in



questo modo, di preferire la tecnologia ibrida Man non solo in termini di consumo, ma anche per il valore di spicco dell'affidabilità, fattore altrettanto importante. La qualità dei nostri veicoli è stata comprovata in molti mesi di utilizzo, e TMB ci dimostra la sua riconoscenza con questo nuovo contratto". Prodotta a partire dal 2004, la famiglia Man Lion's City nel mese di maggio 2010 si è arricchita con il Lion's City Hybrid. Agli inizi del 2011 Milano è stata la prima città italiana a sperimentare il nuovo autobus Man Lion's City Hybrid. In Europa, tuttavia, è arrivata dopo Monaco e Barcellona: nel maggio 2010 la prima unità è stata consegnata alla società Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG, l'Azienda Trasporto di Monaco). Intanto, il campione di design

MAN TRUCK & BUS

# A Barcellona la leadership dell'ibrido

amico dell'ambiente si sta facendo strada e a Barcellona sta dimostrando le sue doti di soluzione innovativa per il trasporto urbano, per una maggiore tutela dell'ambiente e redditività.

Finalità queste ultime che

nella città di Antoni Gaudí. Obiettivi: rendere il pendolarismo regolare e veloce, fornire un servizio pubblico accessibile a tutti, migliorare la qualità della vita nell'area metropolitana di Barcellona, avvicinare le distanze tra

stanno a cuore a TMB, sigla aziendale che riunisce le imprese Ferrocarril Metropolità de Barcelona e Transports de Barcelona, appartenenti alla zona metropolitana di Barcellona (AMB). I mezzi TMB si muovono ogni giorno per ac-

ta da TMB è lunga 102,6 km che vedono la percorrenza di 165 treni e la presenza di 141 stazioni. La rete di superficie è lunga 890,03 km, percorsi da 1.072 autobus divisi in 102 linee e con 2.591 fermate. La velocità media durante l'ora di punta raggiunge gli 11,49 km/h, che salgono a 12,1 durante il giorno. Per il servizio turistico TMB dispone di 74 autobus. Il tram Blau viaggia per una corsa di 1.276 m alla velocità massima di esercizio di 3,6 m/s e può trasportare fino a 48 passeggeri. Ai servizi si aggiungono la teleferica Montjuïc Cable Car (752 m di corsa e 55 cabine in grado di trasportare otto persone, ovvero 2mila persone l'ora) e la Funicolare de Montjuïc (758 m di corsa, 8mila passeggeri l'ora per senso di marcia) per godere la vista mozzafiato sull'Anello Olimpico e il Parco del Montjuïc.

I VEICOLI SARANNO CONSEGNA TI ENTRO FINE ANNO E A QUEL PUNTO LA FLOTTA ARRIVERÀ A 21 UNITÀ: LA CITTÀ DI ANTONI GAUDÍ DIVENTERÀ QUELLA COL MAGGIOR NUMERO DI VEICOLI DI QUESTO TIPO.

città. Nel 2011 TMB è diventato un vettore competitivo e di riferimento europeo nella mobilità dei cittadini. Tuttavia, l'impatto della crisi economica costringe l'organizzazione ad adottare orientamenti strategici e contenere i costi per garantire la vitalità e la qualità del sistema di trasporto pubblico.

La rete metropolitana gesti-

compagnare pendolari, studenti e turisti ovunque nella città di Barcellona e in dieci comuni dell'area metropolitana.

Come principale operatore di trasporto pubblico in Barcellona, TMB offre trasporto regolare di due reti e vari servizi di trasporto e tempo libero per soddisfare le esigenze di mobilità di chi si sposta

## DAGLI URBANI AI TURISTICI, DAL TRAM ALLA TELEFERICA

La metropolitana di Barcellona dispone di 140 linee, 140 stazioni e più di 130 treni attivi nelle ore di punta. A rinforzo del sistema di trasporto troviamo in superficie una flotta di oltre un migliaio di veicoli, tutti connessi alle stazioni della metro, più di cento linee e una rete di autobus che copre una distanza di oltre 900 km tra Barcellona e le dieci circostanti città metropolitane. La proposta di bus turistici si compone di tre percorsi a scelta, un servizio notturno durante i mesi estivi e due carrozze a due piani con quel-

lo superiore scoperto per godere dei paesaggi più emblematici che dà la città di Barcellona.

Ristrutturata nel 2007, la Teleferica di Montjuïc, dotata delle misure di sicurezza più severe, ha una capacità di trasporto di 2mila persone l'ora ed è un mezzo di trasporto completamente accessibile che permette di scoprire Barcellona dal cielo. Altra alternativa turistica è il tram Blau, un veicolo dei primi del Novecento che può percorrere le 1,3 miglia tra l'Avenida del Tibidabo fino ai piedi della funicolare del Tibidabo.

Ma Barcellona è anche la meta ideale per partire alla scoperta di tutti i segreti di Montserrat, dell'arte di Dalí, cultura, vino e champagne, fino alla città di Girona: tutte mete raggiungibili grazie ai bus turistici di TMB.



I Man Lion's City Hybrid lunghi 12 metri sono azionati da 2 motori elettrici con potenza di 75 kW.

**Griffato**

L'autobus, concepito come luogo di comfort e relax prima di una partita, è stato realizzato per rispondere alle esigenze specifiche della squadra ed è equipaggiato con numerose dotazioni di bordo aggiuntive.

suo genere, prestazioni elevate, consumi ottimizzati di carburante, basso impatto ambientale, lunga affidabilità nel tempo, ma soprattutto elevato livello di comfort per autista e passeggeri: sono le caratteristiche vincenti che hanno reso questo veicolo adatto a ogni esigenza di trasporto passeggeri sulle medie e lunghe distanze.

Con questa sponsorizzazione, Iveco non solo celebra il proprio ingresso nella Bundesliga con l'intenzione di promuovere il marchio Iveco Bus nel mercato tedesco, ma, ancora una volta, lega i propri valori a quelli che caratterizzano il mondo dello sport, dove rigore, determinazione e passione sono le basi per raggiungere risultati di successo.

**IVECO BUS**

# Magelys Pro in Bundesliga

**GUIDO PRINA**  
FRANCOFORTE

Continua l'impegno di Iveco nel mondo dello sport e in particolare nel calcio. Iveco Bus ha consegnato un Magelys Pro all'Eintracht Francoforte: accompagnerà i giocatori della squadra tedesca nella stagione 2013/2014 della Bundesliga, la prima divisione del campionato di calcio tedesco. La partnership con il team tedesco è stata ufficializzata a fine giugno con la consegna appunto del Magelys Pro, autobus che appartiene a una famiglia di veicoli che, negli ultimi anni, si è imposta fra i leader del segmento Gran

Turismo. Con la consegna del veicolo, Iveco Bus affianca la connazionale Alfa Romeo, già sponsor del team di Francoforte: è recente, infatti, l'annuncio che il marchio del Biscione spiccherà sulla casacca dai tradizionali colori rosso e nero dell'Eintracht.

## IL TURISTICO ITALIANO ACCOMPAGNERÀ I GIOCATORI DELL'EINTRACHT DI FRANCOFORTE NEL 2013/2014.

Anche sul Magelys Pro, appositamente personalizzato con i colori del Club tedesco, il simbolo della Casa del Biscione sarà posizionato accanto all'Aquila rappresentativa dell'Ein-

tracht. L'autobus, concepito come luogo di comfort e relax prima di una partita, è stato realizzato per rispondere alle esigenze specifiche della squadra ed è equipaggiato con numerose dotazioni di bordo aggiuntive, tra cui un monitor da 19 pollici e la connessione Wi-Fi.

Al centro del veicolo sono stati posizionati alcuni tavoli da quattro postazioni ciascuno, con sedute che riportano i colori del Club.

Magelys Pro si distingue per

il suo design innovativo. Grazie alla particolarità del tetto, con i grandi archi in vetro, offre una vista panoramica sull'esterno. Inoltre, l'ampia superficie della vetrata anteriore assicura la massima visibilità per l'autista e una minore resistenza dell'aria; caratteristiche che si tra-

ducono in una maggiore resa chilometrica e una ridotta rumorosità.

Magelys Pro consegnato alla squadra tedesca è nella versione da 12,8 metri dotata di motore Cursor 10 EEV da 450 cv, con cambio automatizzato a 12 marce. Stile e design unici nel



L'interno super elegante e ben accessoriato del Magelys Pro a disposizione del team Eintracht.

## MAGELYS PRO AL CENTRO DELL'OFFENSIVA DI MERATO DEL NUOVO BRAND IVECO BUS

**G. PRINA**  
TORINO

Nel segmento degli autobus Gran Turismo, Magelys occupa una posizione di rilievo grazie alle sue prestazioni al top. Ultimo nato della famiglia Magelys, Magelys Pro è destinato al mondo del turismo e dell'escursione e incarna le qualità innate della gamma a cui appartiene. Magelys Pro è disponibile in due lunghezze (12,2 m e 12,8 m) con capacità rispettivamente di 53 e 57 passeggeri. È inoltre equipaggiato con un motore diesel Fiat Industrial Cursor 10 Euro V da 280 kW/380 cv, abbinato a un cambio meccanico ZF6S 1600

a 6 marce, e da 330 kW/450 cv con cambio automatico ZF AS-Tronic a 12 velocità per una coppia elevata anche a bassi regimi. Magelys Pro è dotato di sospensioni pneumatiche integrali e di ruote anteriori indipendenti. Tenuta di strada ottimale, direzionalità ed eliminazione del rollio e del beccheggio sono i principali punti di forza di queste sospensioni che assicurano il massimo comfort per i passeggeri.

All'edizione 2013 dell'UITP World Congress & Mobility and City Transport Exhibition di Ginevra, organizzata dall'International Association of Public Transportation (la rete internazionale per le autorità e gli operatori

del settore del trasporto pubblico, gli organi decisionali, gli istituti scientifici e i fornitori del settore del trasporto pubblico e dell'industria dei servizi), Iveco Bus ha ufficialmente esordito come nuovo brand dell'era post Irisbus, accompagnando l'evento con la presentazione di un nuovo veicolo, l'autobus urbano Urbanway, il primo veicolo passeggeri Euro 6 presentato da Iveco Bus nella versione da 12 metri. Il veicolo integra l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR per Euro 6 e i nuovi motori Tector 7 e Cursor 9 su una struttura in acciaio completamente riprogettata, che combina i benefici di una resistenza superiore e di una riduzione del peso. Caratterizzano il veicolo un nuovo design, un ambiente passeggeri completamente riprogettato e una nuova area conducente che punta a fornire i migliori standard della categoria in termini di comfort ed ergonomia. Inoltre, per consentire un costo di gestione ridotto, Iveco Bus ha proget-

tato Urbanway tenendo in particolare conto le prestazioni, la resistenza e una semplificata attività di manutenzione del veicolo. Il nuovo urbano adotta del resto tutte le dotazioni di successo già presenti nella gamma di prodotto del marchio, per limitare il costo di gestione complessivo. Un esempio di queste dotazioni è la linea di cintura del veicolo facilmente rimovibile, con i paraurti anteriori e posteriori formati da tre elementi singoli; oppure le luci anteriori e posteriori separate da pannelli per evitare una sostituzione in caso di incidenti stradali non gravi; o ancora la calandra del veicolo e il portellone posteriore che offrono spazio aggiuntivo per la pubblicità, che rappresenta un valore aggiunto per gli operatori di trasporto urbano.

Urbanway è disponibile in una gamma completa di versioni, disponibili nelle lunghezze 10,5 m, 12 m e 18 metri. Il veicolo può inoltre essere

equipaggiato con due, tre o quattro porte. Il cliente può scegliere tra trasmissioni alternative diesel, CNG o ibride. Va inoltre tenuto in considerazione che Urbanway permette un'ampia gamma di configurazioni, da base a premium, con oltre 3.500 combinazioni di stile.

I nuovi motori diesel Euro 6 FPT Industrial sono disponibili in due allestimenti: il Tector 7 e il Cursor 9, rispettivamente con cilindrata di 6,7 e 8,7 litri. Il Tector 7 è proposto per gli allestimenti da 10,5 e 12 metri. Eroga 286 cv. Il Cursor 9 è disponibile per le lunghezze da 12 e 18 metri. Fornisce un livello di prestazioni elevato con potenze fino a 400 cv. Iveco Bus offre anche la possibilità di dotare Urbanway di una trasmissione alternativa a gas naturale compresso, tramite il motore Cursor 8 CNG Euro 6. Iveco Bus equipaggerà inoltre la versione ibrida di Urbanway con la tecnologia Euro 6, valorizzandola con nuove dotazioni.

IVECO BUS

# La Juve viaggia in Magelys



MAURO ZOLA  
CHATILLON

A giudicare dalla reazione dei molti tifosi presenti al raduno estivo della Juventus in Valle D'Aosta, il Magelys consegnato alla squadra di calcio è piaciuto molto. Merito di una livrea decisamente azzeccata, studiata appositamente dall'ufficio marketing bianconero. Ma anche merito del Magelys, che già di suo è un bel vedere, soprattutto nella versione da 13,8

SI TRATTA DI UN VERO E PROPRIO PEZZO UNICO, RAFFINATO NELLA LIVREA ESTERNA, RIGOROSAMENTE BIANCO-NERA E SUPER CONFORTEVOLE ALL'INTERNO DOVE SPICCANO I TECNOLOGICI SEDILI LAZZERINI.

metri HDH. Ad acquistare il bus è stata in realtà la Sadem, che da sempre si occupa di garantire i trasporti alla Juventus, ma la lunga e laboriosa personalizzazione del Magelys è stata un affare di cui si sono occupati direttamente gli specialisti della società sportiva, con in prima fila lo staff medico e Iveco Irisbus, meglio Iveco Bus

come ora si chiama il Brand relativo alla produzione e alla commercializzazione degli autobus nell'ambito del gruppo industriale torinese.

Il Magelys va a sostituire un altro mezzo dello stesso tipo, anche se si trattava di un "semplice" HD da 12,2 metri, quindi con caratteristiche ben diverse. Dal punto di vista meccanico non sono state apportate modifiche significative; il motore è il classico Cursor 10 nella sua versione da 450 cv, abbinato al

cambio automatizzato S Tronic a 12 marce. Molto complete le dotazioni di sicurezza, dall'Abs all'Esp che è ormai di serie sui turistici del marchio torinese, ma che prevedono anche l'Adaptive Cruise Control, che permette di regolare in automatico la propria velocità su quella del veicolo che precede, e il Lane Departure Warning System,

che segnala all'autista quando si cambia corsia senza attivare gli indicatori di direzione.

Molto di più è stato fatto all'interno, come spiega Antonio Scarano, sales manager Iveco Bus per i mezzi turistici: "Tutte le modifiche sono state approvate dallo staff medico della squadra, soprattutto per quel che riguarda i sedili, che sono stati costruiti in materiale memory form, che si adatta alla perfezione al corpo del passeggero, garantendo un ottimo comfort".

I sedili di questo Magelys davvero speciale sono stati forniti dalla ditta Lazzerini: "Quando non vengono adottati quelli di serie, cerchiamo di rivolgerci a costruttori nazionali. Anche in questo caso abbiamo proposto allo staff tecnico le tre diverse opzioni a nostra disposizione e la scelta è caduta sul prodotto fornito da Lazzerini". Detto del materiale di base, da rilevare la copertura in pelle con marchio della squadra impresso a fuoco (anche questi dettagli sono stati a lungo studiati e poi concordati con il management bianconero).

Dato lo scopo particolare del mezzo, anche la disposizione dei sedili è cambiata, rendendo questo Magelys un "pezzo unico": da 57 posti a sedere si è in-

presa Usb e un attacco audio, in modo che si possa scegliere tra diverse stazioni radio, oppure ci si possa collegare con il sonoro delle trasmissioni, naturalmente



Anche i tifosi non hanno potuto fare a meno di apprezzare il nuovo ed elegante Magelys HDH da 13,8 metri in dotazione alla Juventus.

fatti passati a 44, in modo da lasciare circa un metro tra una fila di sedili e l'altra. Inoltre, quattro posti nella parte posteriore del bus hanno avuto ancora più spazio e uno speciale poggiatesta, in modo da poter essere utilizzati da calciatori bisognosi di riposo o infortunati. Per garantire un adeguato livello di comfort a tutti i player, senza tener conto dell'altezza, sono state riviste anche le misure stesse dei sedili, con il poggiatesta posizionato molto più in alto del normale.

"In più - prosegue Scarano - abbiamo studiato una speciale dotazione singola, che comprende la possibilità di regolare individualmente l'aria condizionata, per cui anche la cappelliera è stata interamente ridisegnata, e poi ogni sedile dispone di una

sportive, di Sky trasmesse dai tre monitor Lcd posizionati lungo il corridoio centrale e che possono ricevere il segnale sia da un impianto satellitare con parabola piatta, sia dal digitale terrestre. Un'altra dotazione riguarda una presa di corrente, per quei dispositivi che non hanno un accesso Usb". A garantire il massimo delle connessioni è poi un impianto wifi 4G, mentre è stata aggiunta anche una batteria supplementare che va ad alimentare un secondo frigorifero, oltre a quello di serie e alla macchina del caffè. Dal punto di vista estetico - un aspetto non certo secondario nel processo di personalizzazione del mezzo - oltre alla colorazione e alle speciali decalcomanie applicate in seguito, il Magelys è stato dotato di cerchi in lega Durabright.

MAGELYS

## Fiore all'occhiello di Iveco Bus

La versione HDH dell'autobus turistico Iveco Magelys, con i suoi tre assi, i 13,80 metri di lunghezza e un'altezza di 3,81 metri, rappresenta il vero e proprio fiore all'occhiello della produzione Iveco Bus. A caratterizzarlo è prima di tutto un disegno esclusivo, che punta molto sulla luminosità degli interni e sull'ampiezza delle aperture verso l'esterno, che contano su di un'ampia vetratura dei pannelli di raccordo laterali, proposti di serie, e su quella della parte centrale del padiglione, che può invece essere richiesta come optional, permettendo di incrementare del 65 per cento la superficie vetrata atermica, rispetto a un autobus classico.

Dal punto di vista meccanico il prodotto di punta del costruttore torinese conta su sospensioni pneumatiche integrali e ruote anteriori indipendenti, il che gli permette di raggiungere una tenuta di strada eccellente, un'ottima direzionalità e l'eliminazione quasi totale del rollio e del beccheggio. Per quel che riguarda la sicurezza, Magelys offre di serie Abs, Asr, Ebs, il controllo elettronico della stabilità Esp, che corregge la traiettoria del veicolo in curva per evitare uscite di strada, e fari bi-xeno che migliorano la visibilità notturna.

SCARANO

## L'uomo che ha seguito la realizzazione

Ad occuparsi per conto di Iveco Bus della trattativa con il club bianconero per l'allestimento del nuovo autobus è stato Antonio Scarano, originario di Cerignola. Pur provenendo dall'ambito dei camion, il manager pugliese, in Iveco dal 2001, ha saputo ben adattarsi alla nuova realtà. Il suo primo incarico all'interno dell'azienda



torinese è stato quello di area manager per il Nord Ovest, ancora con i camion, fino a quando nel 2003 è diventato Direttore commerciale della Officine Brennero, la prima filiale diretta di Iveco. Il passaggio al trasporto persone nel 2007, prima con i minibus e poi con i coach, per cui diventa responsabile della sede di Modena, quella da cui vengono coordinate in Italia le vendite dei modelli turistici.

## ANCHE LO SPECIALISTA LAZZERINI HA DOVUTO LETTERALMENTE SUPERARSI

Ha dovuto davvero superarsi il costruttore di sedili Lazzerini per soddisfare le precise richieste dello staff medico della Juventus. I sedili sono infatti una delle parti più importanti della personalizzazione. Anzi, come precisa il manager Iveco Antonio Scarano, "possiamo dire che tutto l'autobus è stato costruito attorno ai sedili". Utilizzando alcuni suoi brevetti come il rivestimento microforato Premium Class, Lazzerini ha creato prodotti davvero su misura, tanto che hanno dovuto essere sottoposti a una nuova omologazione. Il risultato è stato ritenuto ottimo sia dai medici della squadra che dai primi giocatori che hanno testato, a nome di tutti, i nuovi sedili.





F. BASILICO  
TREBISACCE

Nuovo positivo risultato commerciale per Irizar Italia che ha firmato il contratto per la fornitura di 5 unità di i6 14.37 HDH commissionate dalla Intersaj di Trebisacce (Cs), solida azienda calabrese nata nel lontano 1957 da un'idea di Vito Antonio Carlomagno e oggi punto di riferimento nei trasporti di linea e nel noleggio di autobus gran turismo dell'intera Calabria. Ogni giorno sono oltre 1.600 le persone che vengono trasportate dalle decine di autobus del parco mezzi Intersaj su linee regionali e nazionali. Uno staff di oltre 70 persone si occupa di

garantire un servizio di alta qualità e di assicurare ogni giorno un servizio rapido di collegamento tra l'alto Jonio con Bari e il Centro-Nord Italia. I 5 nuovi i6 vanno ad aggiungersi ai 15 mezzi Irizar

**DALL'ESORDIO DI MADRID, NEL NOVEMBRE 2010, IL NUOVO AUTOBUS HA RISCOSSO GRANDE SUCCESSO SU DIVERSI E IMPORTANTI MERCATI INTERNAZIONALI.**

già di proprietà dell'azienda cosentina. Le nuove unità saranno utilizzate nei servizi di linea interregionale che collegano la Calabria con Roma e le grandi città del Nord del paese.

Pullman polivalente di alto livello, ideale per servizi regio-

lari e occasionali, Irizar i6 a distanza di poco più di due anni dalla presentazione ha da poco varcato il traguardo della consegna numero mille.

L'evento è stato celebrato presso gli stabilimenti Irizar di

Ormaiztegui, in Spagna. Il pullman è stato accolto con soddisfazione dai clienti dei vari mercati nei quali è stato venduto. All'unità numero mille vanno sommate più di 800 i6 venduti in giro per il mondo, dal momento che nel 2012 il gran turismo basco è stato in-

IRIZAR

# Dalla Calabria al centro-nord a bordo di i6

trodotto in Brasile, Sudamerica, Sudafrica e Messico. Attualmente, Irizar i6 viene prodotto in diverse configurazioni: da 10,7 a 15 metri di lunghezza, tre larghezze comprese tra 2,5 e 2,6 m e due altezze di 3,5 e 3,7 metri. Ampia gamma di optional, per adattarsi alle più esigenti richieste di clienti e mercati.

Irizar i6 si distingue per prestazioni, design, aerodinamica, attenzione per i dettagli e comfort. Con i6, Irizar ha lanciato il suo quanto di sfida nel segmento dei pullman dalla tecnologia più avanzata, dimostrando sul campo doti di sicurezza, affidabilità e redditività che lo rendono altamente competitivo. Inconfondibil-

mente Irizar, a bordo i passeggeri vengono accolti da un ambiente piacevole e sicuro.

La struttura di i6 è progettata tenendo conto della resistenza allo scontro frontale e al ribaltamento. Nel design è stata migliorata la rigidità alla flessione e torsione e la distribuzione di carichi e pesi per una migliore stabilità nella guida. Ma il costruttore basco non ha trascurato i dettagli riguardanti il lavoro del conducente: il posto guida si presenta infatti più ampio ed ergonomico.

Gli interni accolgono i passeggeri in un ambiente gradevole e spazioso. I progettisti hanno cercato il massimo comfort predisponendo per esempio poltrone a design

esclusivo Irizar, che risaltano per stile, ergonomia, durevolezza, accessibilità e ottimizzazione del peso. La climatizzazione bizona è adattata alle necessità del conducente e dei passeggeri. Inoltre, i6 è più silenzioso grazie al nuovo sistema d'incapsulamento della zona motore.

L'illuminazione interna fruisce anche di tecnologia Led. Da ultimo, Irizar i6 offre la massima capacità di adattamento, consentendo al cliente di configurare "su misura" il mezzo e gli optional secondo i suoi desideri e le sue specifiche esigenze. Con la garanzia di avere il mezzo giusto per rispondere con efficacia ai compiti a cui è destinato.

## ALLO STUDIO UNA LEGGE PER BLOCCARE LE REVISIONI DEGLI AUTOBUS ULTRADECENNALI

### DOPO L'INCIDENTE IN IRPINIA, NEL MIRINO BUS E AUTISTI

M. CAMPANELLA  
ROMA

"Si è scatenata una guerra all'autobus e all'autista: ma non siamo banditi, ci mettiamo alla guida consapevoli di trasportare 50 persone la cui sicurezza dipende da noi".

Quella che abbiamo raccolto è solo una delle tante proteste di autisti di autobus che stanno vivendo un periodo decisamente difficile: non c'è posto di blocco che non fermi un pullman in autostrada, così come lungo le principali arterie del Paese. Motivo? L'incidente avvenuto a fine luglio sull'A16. Come si ricorderà, il 28 luglio scorso in Irpinia un autobus è precipitato da un viadotto da un'altezza di 30 metri: 39 morti, dieci feriti (tra cui cinque bambini) e tre indagati. A bordo una comitiva di anziani, bambini e giovani che rientrava da una gita a Telesse Terme, in provincia di Benevento.

Sotto i riflettori della Procura di Avellino sono finite le condizioni dell'autobus che, benché sottoposto a revisione nel mese di marzo di quest'anno, aveva percorso più di 800mila km dall'immatricolazione, era in circolazione dal 1995 e reimmatricolato nel 2008. In un primo momento la causa del sinistro era stata individuata nello scoppio di un pneumatico, ma più di recente una perizia della difesa del conducente (anch'egli morto nell'incidente) dimostrerebbe che a guastarsi sarebbero stati i freni, in blocco a causa dell'impianto di trasmissione saltato.

"Sul piano tecnico - ha proseguito l'autista che abbiamo intervistato e che preferisce restare anonimo - se salta uno dei componenti che dipende dal sistema di trasmissione ad aria compressa, la macchina va in blocco, si inchioda, non viaggia più. Io credo che si sia trattato di una serie di coincidenze negative, ma su questo indagheranno le autorità competenti. Quello che mi spaventa è la guerra che si è scatenata in seguito a quel-

l'incidente. Le percentuali di sinistri che coinvolgono un autobus sono nettamente inferiori a quelle relative a camion e vetture, eppure oggi pare che tutti gli autisti e tutti i pullman rappresentino un pericolo. Non è così: qualche pecora nera c'è, ma la maggior parte di noi lavora con coscienza, tiene cura della sua macchina e guida consapevole di trasportare un gruppo di persone, la cui vita dipende da lui e dalle condizioni del mezzo".

In seguito a quell'incidente, sono vertiginosamente aumentati i controlli su mezzi e conducenti. "I controlli a tappeto - prosegue l'autista intervistato, titolare di un'impresa con quattro autisti dipendenti oltre al titolare - sono giusti purché non si fermino a cavilli stupidi, come purtroppo sta succedendo".

Come se non bastasse, in Parlamento c'è chi intende proporre (attraverso un disegno di legge) il divieto di procedere alle revisioni per i bus con oltre dieci anni di età. Un provvedimento di diniego alle revisioni per gli autobus vecchi che per il parco circolante italiano equivarrebbe alla paralisi, sia per il settore turistico sia ancor più per il trasporto pubblico: il 60 per cento degli autobus urbani ha infatti oltre dieci anni d'età. E, al momento, la maggior parte degli operatori di noleggio e TPL non sarebbe in grado di affrontare investimenti per il rinnovo della metà della propria flotta.

In sostanza, sarebbe la paralisi per il settore, visto che la maggior parte dei veicoli dovrebbero considerarsi irregolari e quindi costretti al fermo macchina, con buona pace per imprenditori, autisti e passeggeri: a serio rischio sarebbero migliaia di posti di lavoro, sui quali grava già da anni l'incertezza legata alla crisi economica.

"Ricordo - ha concluso l'autista intervistato - che la verifica tecnica con collaudo finale nel caso degli autobus va eseguita ogni anno: è impensabile considerare vecchia una macchina di dieci anni. Se i con-



trolli vengono eseguiti regolarmente e la manutenzione effettuata con cura, un autobus, considerato quello che costa, può essere ammortizzato in vent'anni e oltre. Io stesso possiedo un mezzo del 2003 buono, sano ed efficiente. Esistono mezzi di trent'anni in ottime condizioni. Anche sul piano del chilometraggio assistiamo a un accanimento mediatico senza senso: 800mila chilometri non sono tanti, se si considerano i milioni di chilometri che macinano i mezzi delle aziende più grosse. Questi atteggiamenti persecutori nei confronti delle imprese piccole e medie non fanno che rendere più pesante la crisi che pesa sul settore e che già di per sé sta diventando sempre più insostenibile. Cambiare

un autobus dopo dieci anni? Se lo Stato dà incentivi forti per la rottamazione potrebbe andare bene, in caso contrario molte imprese chiuderebbero, me compreso, e lascerebbero a casa gli autisti".

Sulla questione le categorie dei noleggiatori e operatori turistici e del TPL si stanno mobilitando per prepararsi ad un autunno caldo. Obiettivo: difendere il proprio lavoro e quello dei propri dipendenti e continuare a offrire alla clientela i propri servizi.

Non occorre sottolineare l'importanza che il trasporto passeggeri su gomma riveste all'interno di un moderno sistema dei trasporti, asse portante di un paese evoluto in grado di soddisfare le esigenze dei suoi cittadini.



NEOPLAN

# Tris di Starliner per il Gruppo Bonaventura

MAX CAMPANELLA MORGANO

“Un viaggio su Starliner è quanto di meglio si possa immaginare: lo dicono gli autisti, lo dicono i passeggeri”. Gianni Bonaventura, orgogliosamente alla guida della nuova unità di

Neoplan Starliner appena consegnata, sa il fatto suo. Il gioiello di casa Man sarà a disposizione dei servizi turistici top del gruppo aziendale, operativo nel settore turistico, nel TPL ma anche con la sua agenzia di viaggi Bontur, che porta a spasso per il mondo gli amanti dei

viaggi in pullman. E che pullman! “A breve farò un viaggio con il mio gruppo di amici: spero che i miei figli mi consentano di utilizzare Starliner”.

Con la consegna avvenuta nella sede di Badoere di Morgano, in provincia di Treviso, l'azienda ha fatto tris: quello

consegnato è il secondo Starliner di nuova generazione, seguito al successo del primo P11 consegnato nel 2007 alla presenza del pilota di Formula Uno Jarno Trulli e all'N516 SHD della precedente generazione arrivato nella flotta nel 2000. Perché “i viaggi organizzati con

queste macchine – aggiunge Gianni – hanno un “gusto” davvero unico, elevano il cliente in un'atmosfera di esclusività: è un veicolo eccezionale, che lascia a bocca aperta anche chi come me già lo conosce”.

Lungo 13 m, largo 2,55, alto fino a 3,97 m (quanto un bus a due piani), Starliner è il veicolo di eccellenza del marchio Neoplan, per sua natura mezzo vip class, con tetto trasparente per favorire l'ingresso della luce e finestrini senza interruzione, per consentire ai passeggeri di assaporare il paesaggio del Paese di transito. Viaggiare a bordo di Starliner vuol dire poter “fotografare” i momenti tipici dei luoghi che si stanno visitando, dai negozi ai mercati, che si vada al mare, in montagna o alla scoperta di una città.

Sul piano tecnico, a disposizione di chi guida un motore Man D2676 LOH 28 EEV da 505 CV, 6 cilindri in linea e

12.419 cm<sup>3</sup> di cilindrata, in grado di sviluppare una potenza di 371 Kw e una coppia di 2.300 Nm. Il cambio AS-Tronic da 12 rapporti, sensibilissimo in manovra, è dotato di Man Tip Matic, che favorisce cambiate silenziose e rapporti molto lunghi, in modo da abbattere i consumi nei lunghi viaggi (soprattutto in autostrada).

Per chi è al volante cruscotto in stile Man/Neoplan: tutto quello che serve è subito a disposizione. Sistema di sicurezza ESP (Electronic Stability Program) e ammortizzatori Neoman CDS (Comfort Drive Suspension) garantiscono il massimo di stabilità: in curva o in caso di brusche manovre il primo regola le forze frenanti di ogni singola ruota e riduce contemporaneamente la potenza del motore, il secondo regola il flusso dell'olio, in modo che l'ammortizzatore diventi più duro, evitando che il pullman tenda a inclinarsi. Per chi viaggia (55 posti più autista più accompagnatore, tutti con sellerie Magnio Excelsio in velluto ignifugo) il sistema Man Topline consente di utilizzare radio, tivù o visualizzare tramite il navigatore sui tre monitor le distanze e i luoghi che si stanno attraversando. A disposizione toilette con due vasche, paretina dopo porta con macchina per caffè Lavazza, frigorifero supplementare incorporato e connessione wi-fi.

Considerando due Lion's Coach da 12 m a tre assi e due R037 a due assi, in poco più di un anno, a partire da metà 2012 Man ha consegnato a Bonaventura Express Group ben cinque mezzi. Investimenti importanti nonostante la difficile congiuntura economica. “Negli ultimi cinque anni – precisa Gianluca Bonaventura, figlio di Gianni e direttore tecnico dell'azienda – abbiamo cambiato 30 autobus con acquisto di nuove unità. Uno sforzo importante che però dà i suoi frutti positivi: tutti i giorni per le strade i clienti si avvicinano alle macchine. In particolare Starliner è un veicolo di forte impatto, che si distingue e distinguendosi assegna un'immagine all'azienda che lo possiede. È inutile nascondere che nel periodo storico che stiamo vivendo è difficile pianificare investimenti così rilevanti a lungo periodo, ma noi continuiamo a mettere al primo posto della strategia aziendale l'investimento in macchine di élite, per continuare a offrire ai clienti il meglio e rendere sempre più emozionale e confortevole il loro viaggio”.

## SVILUPPO STRAORDINARIO, SUCCESSO CHE CONTINUA

### TUTTO EBBE INIZIO DALL'INTUITO DELL'AVIERE RINO BONAVENTURA

M. CAMPANELLA MORGANO

Con 11 mezzi di linea extraurbana di sette anni e mezzo d'età in media, 25 mezzi da noleggio Gran Turismo (età media 5,5 anni), 19 scuolabus (età media 9 anni, ben 14 mezzi acquistati dopo il 2004), un mezzo di servizio, un furgone 9 posti e due vetture, Bonaventura Express Group è in grado di offrire ogni tipologia di servizio trasporto passeggeri.

La storia dell'azienda risale al termine della Seconda Guerra, quando l'aviere Rino Bonaventura, orfano, inizia il suo lavoro di

autista alle dipendenze di una storica azienda. È un periodo di grossi sacrifici ma Rino – al suo fianco la moglie Vittoria – concretizza il suo intuito: vuole a tutti i costi rispondere a una domanda di mobilità che diventa sempre più alta. Nel 1956 acquista il primo bus – un Fiat 680 – e, dopo spostamenti tra Noale, Scorzé e Treviso, trasferisce l'azienda a Badoere, frazione e sede comunale di Morgano, comune attraversato dalla tratta dell'ex Ferrovia Treviso-Ostiglia.

Quella piccola attività cresce lentamente, ponendo le basi dell'attuale sviluppo. Oggi al timone

c'è ancora la famiglia Bonaventura: il figlio Gianni con la moglie Marisa e i nipoti Gianluca, direttore tecnico, e Federica, che si occupa dell'agenzia viaggi Bontur.

L'azienda è punto di riferimento nel settore: 30 bus al giorno sono impegnati nei servizi di TPL nell'Alto Padovano, mentre l'attività di noleggio è stata scorporata e sono state acquisite nuove licenze da noleggio. È cresciuto il numero dei mezzi e di autisti impiegati e nel 2008 è stato superato il traguardo del mezzo secolo di vita con un logo coniato per l'occasione, che oggi appare su tutti gli autobus Bonaventura.

## CRESCERE L'IMMATRICOLATO IN TUTTI I SETTORI

### NEL TURISTICO MAN SFIORA IL 19 PER CENTO

La consegna del Neoplan Starliner a Bonaventura Express Group è stata l'occasione per Franco Pedrotti, Responsabile Vendite di Man Truck & Bus, per fare il punto sul mercato del trasporto passeggeri e sull'immatricolato Man Bus e Neoplan. “Nel segmento oltre le 8 t – ha detto Pedrotti – come Man-Neoplan in Europa abbiamo chiuso il 2012 con una quota del 12,6 per cento. Per quanto riguarda l'Italia nel primo semestre di quest'anno Man Bus ha consegnato 62 unità con una quota dell'8,54 per cento, in crescita rispetto al 7,94 dello stesso periodo del 2012 e del 4,55 dello stesso periodo del 2011, pur in un mercato che si è contratto del 7,16 per cento. Stiamo assistendo a una forte modificazione interna del mercato: rispetto al primo semestre dell'anno scorso, il segmento turistico è sceso dal 50,9 al 39,3 per cento, a favore di quello urbano, cresciuto dal 25,7 al 41,3 per cento. Più o meno stabile l'interurbano, sceso dal 17 al 15,6 per cento. Da questo punto di vista possiamo

affermare che i fondi pubblici stanno tornando e l'immatricolato sta tornando a una situazione di normalità. Nel semestre il TPL è passato da 348 unità del 2012 a 413 di quest'anno, con un aumento del 18,68 per cento. Man Bus occupa una quota del 2,18 per cento con nove unità rispetto alle 22 dell'anno scorso e una quota del 6,32 per cento: un calo del 4,17 per cento che però non tiene conto della crescita delle immatricolazioni di questi mesi. Chiuderemo l'anno in crescita grazie a 53 veicoli in assegnazioni pubbliche tra gennaio e luglio di quest'anno”.

Elemento d'orgoglio per la Casa di Monaco è il settore turistico. “In una variazione semestrale che segna un crollo del 28,39 per cento – dichiara Pedrotti – Man Bus aumenta la sua quota del 6,54 per cento: il mercato è sceso da 398 unità del 2012 alle 285 di quest'anno; Man ha consegnato 53 unità rispetto alle 48 dei primi sei mesi del 2012, passando dal 12,06 al 18,6 per cento”.



Andreas Esser, Manager Business Unit Commercial Vehicle Tires.

CONTINENTAL

# Generazione perfetta

PAOLO ALTIERI  
VIENNA

La nuova gamma di pneumatici premium per autobus e pullman firmata da Continental ha in sé un simbolo di perfezione come il numero 3. Si tratta infatti della avanzata Generazione 3 di pneumatici per tutti i segmenti del trasporto passeggeri, dal tra-

sporto di linea a quello a lunga percorrenza e regionale. Tre le caratteristiche che accomunano i nuovi prodotti della Casa tedesca: comfort, efficienza economica e massima sicurezza (testimoniata dall'assegnazione di classe "A" per la sicurezza su strada bagnata).

"Con l'introduzione della Generazione 3 - ha dichiarato

Andreas Esser, Manager Business Unit Commercial Vehicle Tires di Continental - Continental stabilisce un nuovo traguardo nel segmento premium dei pneumatici per veicoli commerciali. Forte del successo della Generazione 2 di pneumatici, Continental continua coerentemente con il suo approccio orientato al cliente finale. Conti-

ental Truck introduce una linea completa di pneumatici sviluppati appositamente per il trasporto passeggeri. Obiettivo della Generazione 3 è creare una gamma di prodotti ottimizzati per le necessità degli utilizzatori e dei consumatori. Gli attuali pneumatici per veicoli commerciali della Generazione 2 sono stati utilizzati come base

per lo sviluppo della Generazione 3, migliorando le già notevoli proprietà dei pneumatici, soprattutto per quel che riguarda percorrenza chilometrica, bassa resistenza al rotolamento, qualità della carcassa e ricostruibilità del pneumatico".

Gli ingegneri che hanno curato lo sviluppo della terza Ge-

nerazione si sono posti come obiettivo la riduzione ulteriore dei costi complessivi di gestione dei mezzi di una flotta su cui i pneumatici Continental sono montati. Questo perché, come ha ricordato Esser, "il trasporto di persone a breve e a lunga percorrenza svolge un ruolo centrale nelle tendenze attuali dell'urbanizzazione, dell'ecologia e della mobilità e merita un'attenzione particolare da parte di Continental".

CONTINENTAL PRESENTA LA GENERAZIONE 3 DI PNEUMATICI PREMIUM PER AUTOBUS E PULLMAN DI TUTTI I SEGMENTI, DAL TRASPORTO DI LINEA A QUELLO A LUNGA PERCORRENZA E REGIONALE.

nerazione si sono posti come obiettivo la riduzione ulteriore dei costi complessivi di gestione dei mezzi di una flotta su cui

La nuova Generazione 3 per il trasporto di passeggeri copre tutte le aree di utilizzo, dai servizi di linea urbani al traffico

## INTERVISTA

P. ALTIERI  
VIENNA

L'arrivo in Italia della Generazione 3 è un evento dalle enormi potenzialità. Di questo e delle caratteristiche vincenti della nuova linea di pneumatici per autobus e pullman abbiamo parlato con Daniel Gainza, Direttore commerciale di Continental CVT in Italia.

**Cosa significa Generazione 3 per Continental?**

"Significa in pratica un passo importante in avanti nella tecnologia dei pneumatici per truck e autobus in casa Continental. Bisogna infatti considerare che la Generazione 2 precedentemente commercializzata era abbastanza giovane, essendo nata sei anni fa; la filosofia di Continental, proprio come succede per le auto di categoria premium, è appunto quella di rinnovare e modernizzare una linea ogni cinque anni. Ecco dunque la Generazione 3. L'evento di Vienna è stato una specie di anteprima della Generazione 3 sia perché erano presenti tutti i pneumatici della nuova linea sia perché questi configurano un segmento specifico, quello dell'autobus e del pullman in tutti i suoi aspetti. È una prima mondiale perché nessun altro produttore di pneumatici aveva finora considerato il segmento autobus come unità e con questa completezza".

**Che parentela c'è tra questi pneumatici dedicati al trasporto passeggeri e l'Hybrid di cui ormai conosciamo tutto, specificamente presentato per i truck?**

"L'Hybrid è stata una rivoluzione perché in un unico prodotto sono stati messi per la prima volta tutti i benefit tecnicamente possibili. Nella Generazione 3 tanti di questi benefit sono inclusi insieme ad alcune importanti novità. Occorre puntualizzare che questi non sono pneumatici tut-

## DANIEL GAINZA: "CON LA GENERAZIONE 3 OFFERTA COMPLETA PER IL TRASPORTO PASSEGGERI"

tofare ma piuttosto pneumatici specificamente progettati per autobus e pullman e per i relativi specifici utilizzi".

**Per ciascuna tipologia di utilizzo, è possibile definire due caratteristiche importanti di questi pneumatici?**

"Tutta la Generazione 3 utilizza nomi identificativi che crediamo siano più vicini ai clienti. Siamo passati dalle sole sigle a nomi decisamente pronunciabili. Le linee sono tre. Per il trasporto urbano ci si è focalizzati sull'economicità, seguendo le aspettative delle grandi municipalizzate e delle grandi aziende di trasporto urbano europee. Quindi si premiano la robustezza, la durata che viene migliorata (il chilometraggio) e la carcassa. La protezione laterale della copertura assume un ruolo decisivo, dal momento che sono frequentissimi i contatti con marciapiedi e altri ostacoli. Inoltre, tutte le municipalizzate meglio gestite chiedono percentuali di ricostruito elevate non solo per economicità ma perché sono sensibili a requisiti ecologici. La ricostruzione diventa quindi di fondamentale importanza. Nell'urbano la linea si chiama Urban. Per i viaggi lunghi in pullman, dove importante è la sicurezza e il grande comfort, la linea specifica si chiama Conti Coach. Poi c'è il segmento che fino ad adesso è stato completamente trascurato, nel quale venivano utilizzati semplicemente pneumatici autocarro messi sotto l'autobus: la linea CityPlus è specifica per quegli autobus che di solito durante la settimana realizzano servizio di linea urbano o suburbano, quindi di tipo cittadino, mentre durante il fine settimana o in periodo di ferie vengono utilizzati per gite con un uso più regionale e su strada. Ora è disponibile un pneumatico specifi-

co".

**Da quando saranno disponibili in Italia questi pneumatici?**

"Da subito. Già a luglio hanno iniziato a essere disponibili. L'idea è quella di affrontare l'autunno con piena disponibilità".

**In questo particolare segmento che presenza aveva finora Continental sul mercato italiano?**

"Continental in generale sul mercato italiano ha guadagnato parecchia presenza negli ultimi anni anche se deve ancora fare un percorso importante. In questo particolare segmento degli autobus e dei pullman Continental era effettivamente un po' indietro: puntiamo con questa nuova linea di prodotti ad acquisire un importante spazio all'interno del mercato".

**Che tipo di mercato è quello italiano in questo particolare segmento dal punto di vista dei numeri?**

"L'intero mercato, che di solito comprende truck + bus, è sceso purtroppo significativamente negli ultimi anni per via della crisi, non solo in Italia, anche se in Italia in modo particolare. Abbiamo sempre considerato che il segmento autobus e pullman in ambito urbano, regionale e lungo raggio rappresentasse attorno al 12 per cento del totale del mercato; questa percentuale probabilmente sta aumentando e pensiamo che aumenterà negli anni a venire. Il nostro obiettivo è raggiungere una quota significativa anche all'interno di questo segmento".

**Dal punto di vista dei prezzi, qual è la differenza della Generazione 3 rispetto alla precedente generazione?**

"La Generazione 3 comporta maggiori costi per via degli investimenti in ricerca e sviluppo e



Daniel Gainza, Direttore commerciale di Continental CVT in Italia

nell'industrializzazione che è più difficile e più costosa perché non è la stessa cosa produrre un pneumatico tradizionale e standard e un pneumatico al quale sono stati aggiunti importanti elementi innovativi. Questo fa sì che il costo unitario salga leggermente. Comunque il nostro obiettivo è portare le nuove linee sul mercato a un prezzo competitivo".

**Dove vengono costruiti? Viene utilizzata la stessa linea dei pneumatici truck?**

"Sì, vengono costruiti sulle stesse linee dei pneumatici per i truck, con l'inserimento di specifici adattamenti nella produzione. Gli stabilimenti sono europei, nello specifico dell'Est. Anche per i pneumatici che verranno venduti in Italia la provenienza è europea".

regionale fino al segmento in forte espansione degli autobus a lunga percorrenza. E se è vero che sicurezza, comfort ed efficienza economica sono i principali requisiti richiesti ai pneumatici moderni per autobus e pullman in tutti i loro utilizzi, Continental presenta una gamma specializzata completa che risponde a questi parametri. Le tre nuove serie di pneumatici sono: Conti Coach per le applicazioni Lunghi Viaggi, Conti CityPlus per il Trasporto Suburbano o Regionale e Conti Urban per il Trasporto urbano.

“Il pneumatico Conti Coach HA3 per il trasporto a lunga percorrenza - ha spiegato Hans-Bernd Korte, Vice presidente Sviluppo e Industrializzazione CVT - sarà disponibile nelle misure 295/80 R 22.5 e 315/80 R 22.5 per montaggio su tutti gli assi. Questi pneumatici offrono un'elevata efficienza economica grazie al ridotto consumo di carburante. Sulla strada garantiscono un'ottima tenuta longitudinale e laterale, stabilità direzionale, sterzata precisa e un'eccellente manovrabilità sul bagnato, grazie alla tecnologia a lamelle, per l'intera vita del pneumatico.

Lo specialista nei trasporti regionali si chiama Conti CityPlus. “Il pneumatico Conti CityPlus HA3 - ha commentato Geert Roik, Direttore Ricerca & Sviluppo Truck Tires & Original Equipment - sviluppato appositamente per l'utilizzo nel trasporto su tratte regionali, si adatta perfettamente alle esi-

genze di questo segmento di utilizzo. Questo pneumatico è stato progettato per il montaggio su tutti gli assi ed è disponibile nella misura 295/80 R 22.5. È caratterizzato da un'eccellente manovrabilità e tenuta sul bagnato nella sua intera vita, garantendo ottime percorrenze chilometriche e usura uniforme”.

Al trasporto di linea urbano, Continental risponde con l'avanzato Conti Urban, offerto nelle misure 275/70 R 22.5 e 315/60 R 22.5 per l'uso su tutti gli assi. “Questo pneumatico - ha aggiunto Roik - può vantare fianchi rinforzati per una protezione efficace contro gli urti sui cordoli dei marciapiedi, e consente percorrenze chilometriche maggiori del 20 per cento rispetto alla Generazione precedente”.

In definitiva, la Generazione 3 di pneumatici per autobus e pullman è una gamma di pneumatici completamente nuova e appositamente pensata per le esigenze specifiche del trasporto di passeggeri. Gli sviluppatori di questi pneumatici si sono posti degli obiettivi ambiziosi, come diminuzione dell'usura, massima sicurezza ed economicità. La Generazione 3 è stata ottimizzata per garantire ai clienti il massimo dei benefici e progettata per aumentare sostanzialmente il livello di performance nel settore del trasporto persone. La strategia di Continental nel settore dei pneumatici truck e bus entra dunque in una nuova fase dalla



Hans-Bernd Korte, Vice presidente Sviluppo e Industrializzazione CVT

forte carica espansiva. Uno dei pilastri dell'offensiva internazionale del produttore tedesco riguarda la produzione. Continental aumenterà la sua capacità produttiva annuale dell'impianto slovacco di Puchov dagli attuali 2,6 milioni di pneumatici truck e bus a oltre 3 milioni pianificati per i prossimi anni. Per questo progetto Continental investe circa 100 milioni di euro.

“A dispetto della mutevole situazione economica europea - ha detto Andreas Esser - vediamo un considerevole incremento della domanda per pneumatici truck e bus nel medio termine. Inoltre, con l'analisi che stiamo compiendo sui mercati emergenti dell'Est Europa, del Medio Oriente e dell'Africa crediamo in ulteriori potenzialità negli anni a venire. Per venire incontro alle crescente domanda, dobbiamo

espandere ulteriormente la produzione nel nostro più grande impianto della regione Emea, Europa, Medio Oriente e Africa”. A Puchov non verrà implementata solo una maggiore capacità produttiva ma anche un'intensiva ottimizzazione delle tecnologie produttive e delle infrastrutture per ottenere la massima efficienza produttiva.

Come ha spiegato Thierry Wipff, “Per sostenere una posizione di leadership tecnologica e assicurare ai nostri clienti prodotti best in class, dobbiamo costantemente ottimizzare i processi e le tecniche produttive. In più, Puchov sarà il primo stabilimento a produrre la Generazione 3 di pneumatici per bus. Con questo investimento la nostra flessibilità nel seguire l'evoluzione della domanda del mercato”.



Geert Roik, Direttore Ricerca & Sviluppo Truck Tires & Original Equipment



Anche nelle situazioni più impegnative i nuovi pneumatici di Continental assicurano un elevato livello di performance nella sicurezza.

## STRUMENTI ALL'AVANGUARDIA



## CON CONTIPRESSURECHECK MONITORAGGIO SICURO

ContiPressureCheck riunisce in un unico prodotto l'esperienza e la competenza Continental nelle aree della sensoristica, delle strumentazioni e ovviamente dei pneumatici. Il sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici non è solo una preziosa fonte di conoscenza dei dati esatti sulla pressione e la temperatura delle gomme ma anche un validissimo indicatore su efficienza dei consumi di carburante e gestione complessiva dei pneumatici in una flotta. L'impiego di ContiPressureCheck consente dunque di ottimizzare i costi di gestione e di ridurli. Nel corso dei test condotti l'anno scorso in più di 30 flotte di truck, rimorchi e bus in Europa e Stati Uniti, Continental ha riscontrato che oltre il 20 per cento dei veicoli ha registrato problemi ai pneumatici che comprendevano danni ai cerchi, danni ai pneumatici dovuti a urti e valvole difettose. In tutti i casi, i difetti sono stati individuati e corretti in tempo grazie al ContiPressureCheck e senza dover sostituire i pneumatici.

L'installazione del sistema è semplice. Un supporto di gomma è incollato dentro il pneumatico per consentire il posizionamento di un trasmettitore di 2 cm dal peso di meno di 20 grammi. Quando il pneumatico viene cambiato, il trasmettitore può essere rimosso e rimontato sulla nuova copertura. Il ricevitore è invece permanentemente montato sul telaio del veicolo. “Il trasmettitore è alimentato da una batteria con sei anni di vita utile o 600mila km - ha spiegato Jörg Lehmann, l'esperto preposto allo sviluppo del sistema alla Continental di Hannover - Il processore registra continuamente la pressione dell'aria e la temperatura del pneumatico leggendo le informazioni che arrivano dai sensori e trasmette i dati in modalità wireless al ricevitore a intervalli regolari. L'unità elettronica di controllo invia i dati elaborati al display posizionato in cabina o al posto di guida, così che il conducente possa tenere tutto sotto controllo in tempo reale”.

ContiPressureCheck allerta immediatamente il driver in caso di presenza di discrepanze tra le specifiche originarie e lo stato attuale della pressione del pneumatico consentendogli di provvedere al gonfiaggio della ruota alla giusta pressione appena possibile. Se la pressione dell'aria diminuisce velocemente, il sistema provvede a inviare un allarme in pochi secondi. “Studi hanno dimostrato che più del 90 per cento dei danni a pneumatici sono preceduti da perdite che causano una graduale diminuzione della pressione - ha dichiarato Herbert Mensching, Direttore Marketing and Sales Truck Tires per l'area Emea di Continental - ContiPressureCheck può adesso eliminare effettivamente questi problemi. In media, i veicoli commerciali viaggiano con pneumatici sottogonfiati per circa il 12 per cento. Questo porta a una più elevata resistenza al rotolamento e a un rapido incremento del consumo di carburante e delle emissioni di CO2. Nel contempo, anche un piccolo sottogonfiaggio aumenta la flessione del pneumatico. Ciò fa aumentare la temperatura e abbrevia la vita del pneumatico. Il sovrargonfiaggio delle gomme, dall'altro lato, fa aumentare l'usura o causa deformazioni, ulteriori fattori che abbreviano la vita del pneumatico”. ContiPressureCheck può lavorare con pneumatici di tutte le marche e con tutti i veicoli.

# NUOVO MICHELIN X<sup>®</sup> LINE<sup>™</sup> Energy<sup>™</sup>

## MUOVIAMOCI INSIEME VERSO DEI RISPARMI REALI.



Nella vostra azienda che risparmi di carburante realizzate grazie agli pneumatici? Difficile rispondere in maniera esatta. Michelin vi permette di stimare il vostro potenziale risparmio grazie ai nuovi MICHELIN X<sup>®</sup> LINE<sup>™</sup> Energy<sup>™</sup>, destinato ai trasporti su lunghe percorrenze.  
Domandate un diagnostico personalizzato al vostro referente Michelin o venite a discutere l'argomento con noi su LinkedIn: [in](#)



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

