

IL ^{25°} MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO - FONDATA E DIRETTA DA PAOLO ALTIERI

1990



1995



2000



2005



2010



2015



Era il 1990 quando Il Mondo dei Trasporti appariva sul mercato editoriale per poi diventare anno dopo anno una delle voci più seguite da tutti i protagonisti del trasporto su gomma merci e passeggeri

UN CAMMINO LUNGO 25 ANNI

Venticinque anni è un traguardo importante per Il Mondo dei Trasporti e Vega Editrice ha giustamente deciso di celebrarlo con l'edizione speciale di aprile all'interno della quale in un fascicolo a parte ripercorriamo il cammino dei maggiori costruttori di veicoli e autobus nell'ultimo quarto di secolo. Era il 1990 quando Il Mondo dei Trasporti si affacciava sul mercato editoriale come supplemento dello storico mensile automobilistico Autorama. Ma già nel maggio 1991 veniva registrato come mensile autonomo per iniziare una "carriera" di successo fino all'attuale traguardo dei 25 Anni.

All'epoca Vega Editrice, attiva fin dal 1984, aveva il

suo caposaldo nel mensile Autorama, affidato alla mia direzione. Nell'intento di rafforzare l'attività dell'azienda editoriale, decisi di dar vita ad un mensile specializzato anche nel settore dei trasporti su gomma, Il Mondo dei Trasporti appunto, che si imponeva subito all'attenzione del settore sia per l'innovazione formale, sia soprattutto per i contenuti.

La prima novità era rappresentata dalla veste grafica formato tabloid a colori, la seconda ancor più importante era costituita dai contenuti. A differenza delle altre pubblicazioni specializzate dell'epoca con un focus concentrato quasi esclusivamente sui veicoli e le loro caratteristiche tecniche, Il Mondo dei Trasporti operava una vera e propria rivoluzione dando

spazio non solo ai veicoli ma soprattutto ai protagonisti, uomini e donne, impegnati nella costruzione dei veicoli, nella loro distribuzione, nelle attività di assistenza e riparazione e naturalmente nell'utilizzo e nella gestione degli stessi veicoli.

Con questi presupposti, Il Mondo dei Trasporti ha seguito l'evoluzione del trasporto merci e passeggeri ma anche della logistica, diventata negli anni fondamentale nell'attività delle aziende di trasporto, senza trascurare le problematiche di natura politica, economica e sociale che al settore dell'autotrasporto si accompagnano.

Di qui il puntuale esame dell'attività del Ministero dei Trasporti, delle direttive che

di Paolo Altieri

in tema di trasporti arrivano dalla Commissione europea, degli aspetti economici del settore, delle attività delle associazioni di categoria, delle istanze dei trasportatori, siano essi padroncini o titolari di medie e grandi flotte.

Nel corso della lunga crisi che abbiamo vissuto negli ultimi sette anni, Il Mondo dei Trasporti è stato puntuale testimone delle difficoltà che hanno dovuto affrontare costruttori, dealer e aziende di trasporto mettendo soprattutto l'accento sulle iniziative e i rimedi che i vari attori del settore hanno messo in atto per non soccombere e soprattutto per prepararsi al meglio alla ripresa della quale si vedono con gli inizi del 2015 i primi positivi cenni.

Oggi Il Mondo dei Trasporti riveste il consolidato ruolo di una delle pubblicazioni di riferimento per il settore. Per Vega Editrice è certamente motivo di orgoglio la costante crescita del mensile in un settore così specialistico e di così alta professionalità. Non è un caso che fui chiamato qualche anno fa dalla Rai-Radio Televisione Italiana per condurre per sei mesi il programma radiofonico del GR1 "Radio Tir", esperienza che mi consentì di toccare con mano ancor meglio le tante problematiche con le quali si confrontano ogni giorno gli autotrasportatori. Dare voce ai protagonisti del settore dell'autotrasporto: è questa la formula vincente che caratterizza il mensile di Vega Editrice ed è la strada sulla quale intendiamo prose-

guire nella convinzione che sono gli uomini e le donne, qualunque sia il loro livello di responsabilità, i veri artefici del successo delle aziende.

È questo anche lo spirito che ha spinto Il Mondo dei Trasporti a istituire il premio "Personaggio dell'Anno", assegnato nel 2009 a Franco Miniero (Iveco), nel 2010 a Stefano Chmielewski (Renault Trucks), nel 2011 a Lorenzo Sestino (Fiat Professional), nel 2012 a Hubertus Troska (Mercedes-Benz Truck), nel 2013 a Eva Katarina Zimmer (Voith Turbo), nel 2014 a Hervé Bertrand Renault Trucks) e quest'anno a Heinz-Jürgen Löwe (Man Truck & Bus).

Chiudo con un grazie a quanti hanno collaborato con passione e competenza in questo lungo periodo.

MESSAGGI PERVENUTI IN REDAZIONE

IL PENSIERO DI ALCUNI NOSTRI INTERLOCUTORI

MASSIMO NORDIO, PRESIDENTE UNRAE

“Sono felice per il traguardo raggiunto da Il Mondo dei Trasporti, che poi più che un traguardo è una tappa importante di un percorso che mi auguro ancora ricco di soddisfazioni e di successi: 25 anni di notizie, di studi, di analisi e di approfondimenti di un settore che è sempre stato fondamentale per l'economia del Paese e sul quale Il Mondo dei Trasporti ha contribuito a tenere alta l'attenzione, accendendo le luci sulle dinamiche e sulle strategie che lo hanno interessato. Nel fare i più sinceri complimenti alla squadra del Mondo dei Trasporti, desidero esprimere l'auspicio che anche in futuro possa sempre più costituire lo strumento di conoscenza del mondo truck, con la qualità e la professionalità che lo ha sempre contraddistinto. In bocca al lupo!”

**FRANCO FENOGLIO, AMMINISTRATORE DELEGATO ITALSCANIA**

“Caro Paolo, 25 anni di duro lavoro che hanno portato il tuo giornale, Il Mondo dei Trasporti, ad altissimi livelli! Frutto di duro lavoro ... di tanta passione ... di grande competenza ... di valori umani, proprio quelli che ti contraddistinguono e hanno dato alla tua rivista la stessa filosofia, unica sul mercato. Complimenti, e altri 100 di questi giorni. Un tuo grande estimatore”.

**STEFANO CICCONE, EX AMMINISTRATORE UNICO DI RENAULT TRUCKS ITALIA**

“Ho conosciuto Paolo Altieri agli albori della mia vita professionale, ed è quindi per me e per molti dei miei colleghi una condizione “pre-esistente” nel mondo del veicolo industriale. Che fosse in Ungheria nel 1999 o in Italia nel 2015 la sua competenza ha sempre fatto da sfondo alla nostra proficua collaborazione. Se lo conosco bene, questa pietra miliare, lungi dall'essere un punto di arrivo sarà la partenza per nuovi successi. Semper ad maiora, Paolo!”.

**GIOVANNI LO BIANCO, VICE-PRESIDENT VOLVO GROUP TRUCKS SALES ITALIA, RESPONSABILE VOLVO TRUCKS ITALIA E RENAULT TRUCKS ITALIA**

“Ho conosciuto Paolo due anni fa, sin da subito ho capito che era la storia vivente del mondo dei veicoli industriali in Italia. Sfolgiando le pagine del suo giornale si percepisce la passione e la dedizione che ha per i truck. Auguro a Paolo di proseguire il suo cammino con lo stesso entusiasmo che lo ha contraddistinto fino ad oggi e di poter avere altri 25 anni di successi”.

**MAURIZIO POMPEI, DIRETTORE MERCEDES-BENZ TRUCK**

“Attraverso le pagine del Mondo dei Trasporti, Paolo Altieri ha scritto gli ultimi venticinque anni della storia dei truck. Ha sperimentato in prima persona le innovazioni che hanno rivoluzionato questo affascinante e complesso mondo di giganti, parlando direttamente ai professionisti dell'autotrasporto. Ma il meglio deve ancora arrivare: una nuova, affascinante avventura che si chiama Future Truck 2025. Un viaggio che ci porta dritti nel futuro dei Truck della Stella e che sono certo faremo nuovamente insieme”.

**HOLGER DÜRRFELD, CEO DI EVOBUS ITALIA**

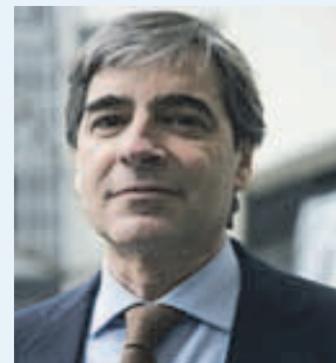
“Sono in Italia, in EvoBus, da quattro anni. Tra le prime persone che ho conosciuto c'è Paolo Altieri. Le chiacchierate, gli scambi di idee e il suo giornale Il Mondo dei Trasporti sono stati un piacevole aiuto per conoscere meglio questo mondo degli autobus, bello e complesso. Dunque grazie a Paolo ed ai suoi collaboratori che ci hanno sempre seguito con passione e pazienza e buon lavoro per i prossimi 25 anni!”.

**PAOLO STARACE, AMMINISTRATORE DELEGATO DAF VEICOLI INDUSTRIALI**

“Considerando il panorama dell'editoria italiana e più in particolare quello che opera nel settore dei veicoli industriali, il quale non è stato risparmiato dalla profonda crisi, Il Mondo dei Trasporti ha rappresentato e rappresenta tuttora un riferimento per tutti gli operatori che a vario titolo sono alla ricerca di una fonte informativa credibile e professionale. Merito di collaboratori capaci, ma anche e soprattutto del suo Direttore, lo stimato Paolo Altieri, che con tenacia e abnegazione ha condotto la rivista ai fasti odierni. A lui e a tutta la redazione desidero esprimere anche a nome di DAF le più sentite congratulazioni per essere riusciti a raggiungere l'ambito traguardo del 25° anniversario. Quale miglior occasione quindi per augurare il miglior successo e di percorrere insieme ancora tanta strada! Complimenti!”

**ALBERTO VIGANÒ, MARKETING DIRECTOR PIRELLI INDUSTRIAL**

“Sono particolarmente orgoglioso di potere spendere poche parole per celebrare il 25esimo del Mondo dei Trasporti, un riferimento nel nostro settore, che dà spazio ai suoi protagonisti, alle medio grandi aziende come alla realtà delle piccole aziende, spaziando dalle informazioni tecniche relative ai veicoli commerciali come alle tematiche socio-economiche del mondo dell'autotrasporto in un contesto internazionale. Un magazine che è uno stimolo continuo per gli operatori del settore, capace di risvegliare quell'“orgoglio truck” che tutti ci accomuna”.

**GIANCARLO CODAZZI, AMMINISTRATORE DELEGATO MAN TRUCK & BUS ITALIA**

“Caro Paolo, nella nostra lunga conoscenza professionale, diventata poi stima e amicizia, ho avuto modo di apprendere dalle tue stesse parole la scintilla che ti ha portato a intraprendere la strada del giornalismo. Mi permetto di definirlo un percorso ineccepibile, invidiabile e ricco di successi, relazioni e confidenze professionali animato soprattutto da una rispettosa curiosità delle forze umane e intellettuali che gestiscono un settore speciale e imprescindibile come quello in cui operiamo. Caro Paolo, mi sento quindi di affermare che il tuo grande merito è quello di aver dato “un'anima e un cuore” a dei prodotti tecnici per il trasporto di persone e di cose, rappresentati dalle persone che li concepiscono, li sviluppano, li vendono e li assistono e che li fanno evolvere. Forse la creatura che stai gestendo “Il Mondo dei Trasporti”, lo dovresti chiamare “Altieri”, come avvenuto nel mondo culinario dove emerge il nome di un grande cuoco fiorentino: “Artusi”, riconosciuto internazionalmente come uno dei padri della cucina. Grazie Paolo, per quello che hai dato e dai a tutto il nostro settore. Con stima”.

**MIHAI DADERLAT, GENERAL MANAGER IVECO MERCATO ITALIA**

“Ci siamo conosciuti nella seconda metà degli anni novanta, prima in Romania poi in altri paesi dell'Est Europa. Il muro di Berlino appena abbattuto dava inizio ad una corsa alla ricostruzione e allo sviluppo in questi mercati, in un contesto molto dinamico anche per i trasporti ed in cui Iveco si affacciava con grande interesse e partecipazione. A distanza di vent'anni ci siamo ritrovati in un altro mercato, l'Italia, decisamente più evoluto e strutturato ma purtroppo in un contesto che porta tuttora i duri segni della crisi e che ha impattato maggiormente i trasporti. Passano gli anni, cambiano i tempi, i mezzi e le persone per le strade del trasporto ma una cosa rimane saldamente e attivamente presente: “Il Mondo Dei Trasporti” e la penna narrativa di Paolo Altieri! Paolo, infatti, sei sempre stato un osservatore attento, curioso e presente ovunque il trasporto avesse degli sviluppi interessanti da raccontare ai tuoi lettori. Con risolutezza, tenacia e tanta passione hai prospettato loro una visione completa delle dinamiche che ruotano intorno ai truck portando sempre in primo piano le persone, i veri protagonisti del settore, visione che poi è diventata un vero marchio di fabbrica “Made by: Il Mondo dei Trasporti”. Pertanto l'augurio che vorrei rivolgerti è di proseguire ad operare con quello spirito innovatore che da sempre ti caratterizza continuando ad essere l'eccellente e fedele compagno di viaggio del nostro settore”.



LUCA BEDIN, DIRETTORE VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI

“Trovo che nella ricetta de Il Mondo dei Trasporti si possano facilmente riconoscere tre ingredienti che spesso fanno la differenza tra le iniziative che hanno successo e quelle che non ce l'hanno: passione, competenza e dedizione. Sono valori che si ritrovano sovente anche nel DNA degli operatori del settore dei veicoli commerciali ed industriali, ai quali Paolo Altieri e il suo staff hanno evidentemente saputo proporre una valida piattaforma d'informazione. Da parte di Volkswagen Veicoli Commerciali vivissime congratulazioni per il raggiungimento del significativo traguardo del quarto di secolo di attività”.

**GIOVANNI PORTANOVA, PRODUCT MANAGER LCV RENAULT ITALIA**

“Da sempre una testata vicina ed attenta al mondo delle aziende e delle esigenze professionali, costantemente aggiornata sulle novità prodotto delle Case automobilistiche. Da parte di Renault Italia i complimenti più sinceri per questo importante traguardo, con l'augurio che Paolo Altieri e tutto il suo staff possano ottenere ulteriori e significativi successi”.

**DARIO ALBANO, DIRETTORE MERCEDES-BENZ VANS**

“Con professionalità e passione, per venticinque anni, Paolo ha raccontato l'evoluzione del settore dei Veicoli commerciali, spesso posando la penna e calandosi nei panni di chi, per lavoro, utilizza ogni giorno i nostri veicoli. È andato oltre il prodotto, analizzando i mutamenti politici, economici e sociali che interessano questo comparto. Il mio augurio a Paolo e a tutta la redazione del Mondo dei Trasporti è di prendere nuovamente il largo, puntando il timone verso i prossimi venticinque”.

**ANDREA CIUCCI, RESPONSABILE VEICOLI COMMERCIALI FORD ITALIA**

“Auguri da parte di Ford Italia ed in particolare dal team dei veicoli commerciali. Grazie a Il mondo dei Trasporti per il contributo alla diffusione della cultura del veicolo commerciale e delle sue peculiarità rispetto al mercato delle vetture. Questo è possibile grazie alla professionalità ed alla passione che contraddistinguono ogni giorno Paolo e tutti i suoi collaboratori”.

**ROBERTO FUMAROLA, RESPONSABILE MERCATO ITALIA FIAT PROFESSIONAL**

“Fiat Professional da tempo collabora con la testata giornalistica Il Mondo dei Trasporti, che rappresenta un punto di riferimento nel settore. Questi vostri 25 anni rappresentano un traguardo importante ed è nostra intenzione formulare i migliori auguri per quanto sinora fatto e per un futuro di reciproche soddisfazioni. Fiat Professional sta approcciando una fase importante di rinnovamento gamma prodotto e pertanto sono certo che assieme riusciremo a dare ai vostri lettori un'informazione professionale, esaustiva e interessante. Tanti auguri Mondo dei Trasporti!”.

**SILVIO DUGHERA, COMMERCIAL VEHICLES & BUSINESS CENTER MANAGER OPEL ITALIA**

“Il Mondo dei Trasporti è da sempre, in Opel Italia, un punto di riferimento del mercato dei Veicoli Commerciali, sul quale si sono formati molti nostri colleghi. Fonte di informazioni accurate e puntuali, raggiunge ora l'invidiabile traguardo dei 25 anni: festeggiamo insieme a tutta la redazione questa importante tappa, augurando almeno altrettanti anni di successi e soddisfazioni”.

**ALESSANDRO MUSUMECI, RESPONSABILE COMMERCIALE B2B DI CITROEN ITALIA**

“Voglio fare gli auguri di Citroen per i primi 25 anni della rivista. Personalmente, ho conosciuto Paolo e Massimiliano da poco più di un anno, ma ho da subito apprezzato la passione che è messa dentro ogni articolo e la competenza riconosciuta da tutti. Ma soprattutto, Il Mondo dei Trasporti ci offre ogni mese degli spunti interessanti per il nostro obiettivo principale: colpire il target di clientela giusto e incrementare le nostre vendite. Da parte nostra, anche i Dealer hanno apprezzato la vostra competenza nei momenti di scambio sul terreno. Di nuovo tanti auguri per i 25 anni e per i prossimi”.

**ISMAELE IACONI, RESPONSABILE BTOB E VEICOLI COMMERCIALI RETE PEUGEOT ITALIA**

“La mia mansione di Responsabile BtoB e Veicoli Commerciali Rete presso Peugeot Italia mi vede immerso quotidianamente nel complesso mondo dei veicoli commerciali. Si tratta di un mondo altamente competitivo non solo per la presenza dei più importanti marchi ma anche per la particolarità della clientela, tutta di tipo professionale, quindi preparata, con esigenze ben precise, spesso specifiche. Per questo da tempo Il Mondo dei Trasporti è uno dei miei principali strumenti d'informazione. Mi aiuta a tenermi aggiornato su quanto avviene in questo campo, non solo per quanto riguarda l'evoluzione del prodotto ma anche per quanto concerne le normative del settore. Il mio augurio per i suoi primi 25 anni? Quello di continuare per altri 25 (ed oltre) mantenendo invariate la serietà e la completezza d'informazione che lo hanno contraddistinto fino ad oggi”.

**DANIEL GAINZA, DIRETTORE COMMERCIALE CONTINENTAL VEHICLES TIRES**

“Per noi di Continental Truck è di assoluta importanza comunicare con l'esterno trasmettendo ai clienti gli elementi essenziali che riguardano il nostro mondo, dalle tecnologie, ai prodotti alla strategia aziendale. Poterlo fare attraverso un mezzo che ha dalla sua parte caratteristiche quali rigore tecnico, storia e feeling con il nostro mondo è di estrema importanza oltre che un vero piacere. Per questo ci congratuliamo con il Direttore Paolo Altieri e il suo staff di giornalisti entusiasti e motivati, che in occasione del venticinquesimo anniversario dimostrano di avere oltre che una storia anche un futuro. Mi permetto con molta simpatia di azzardare una metafora. Il Mondo dei Trasporti è un po' come i pneumatici: questi ultimi sono il punto di contatto tra veicolo e strada, il giornale è punto di incontro tra industria e pubblico. E, proprio come nel caso dei pneumatici, non si tratta di un punto di contatto inerte, bensì vivo, che segue, influenza ed esige un certo tipo di viaggio e di percorso. Infiniti auguri!”.

**ANDREA MARCONCINI, DIRECTOR COMMERCIAL PRODUCTS BRIDGESTONE ITALIA**

“Sono lieto di rivolgere gli auguri al Mondo dei Trasporti, in particolare al Direttore Paolo Altieri e al suo staff, in occasione del 25esimo anniversario: il magazine Il Mondo dei Trasporti offre da un quarto di secolo uno sguardo autentico, oggettivo e di qualità su un mondo così tecnico e specifico quale quello dei veicoli da lavoro. La qualità premia, nell'informazione così come nella produzione: nonostante nel settore dei pneumatici per veicoli industriali ci saranno sempre prodotti a basso costo provenienti da Asia, Africa o qualsiasi altra parte del mondo, la qualità è un bene prezioso, soprattutto in un lavoro che si svolge principalmente su strada. Il mio invito è non scendere a compromessi: Bridgestone è partner affidabile per chi trasporta per lavoro, così come Il Mondo dei Trasporti è partner affidabile nell'informazione. Entrambi garantiscono le performance migliori sul mercato: è su queste basi che sono certo che la storia del Mondo dei Trasporti, così come quella di Bridgestone, proseguirà secondo i migliori auspici”.

**ROBERTO STERZA, DIRETTORE MARKETING E COMUNICAZIONE DI RENAULT TRUCKS ITALIA**

“Poche parole per raccontare Paolo non sono proprio sufficienti, tali e tanti sono le storie e gli aneddoti che hanno accompagnato il nostro cammino comune in tutti questi anni. Di sicuro una persona speciale nel mondo della comunicazione trucks, un simpatico cocktail di tradizione e modernità, sempre sul pezzo, mai sopra le righe”.



Grazie!

TENDENZE DEL TRASPORTO MERCI

La strada è ancora maestra

DAI DATI DIFFUSI DALL'AREA STUDI E STATISTICHE ANFIA, NEL 1995 IL 42 PER CENTO DI TUTTE LE MERCI MOVIMENTATE (INCLUSO MARE E AEREO) VIAGGIAVA SU STRADA, PER SALIRE AL 46,4 PER CENTO NEL 2009 E ATTESTARSI AL 44,9 PER CENTO A FINE 2012. SE SI ESCLUDONO MARE E AEREO, LA STRADA MOVIMENTAVA IL 67 PER CENTO DELLE MERCI NEL 1995, IL 73 PER CENTO NEL 2009 E IL 71,6 PER CENTO NEL 2012.

FABIO BASILICO

L'ultimo focus realizzato dall'Area Studi e Statistiche Anfia sul comparto del trasporto merci su strada in Italia e in Europa offre uno spaccato dettagliato sui trend in atto alla luce dei risultati consuntivati negli anni precedenti. Per quanto riguarda l'Unione europea, i volumi di merci movimentate sono cresciuti progressivamente fino al 2007, quando hanno registrato un totale di 4.199 mld t/km contro i 3.069 del 1995. Una pesante battuta d'arresto è quella del 2009 quando si scende a 3.662 mld t/km per poi recuperare, anche se di poco, nel 2010 (3.862 mld t/km) e flettere di nuovo nel 2011 e 2012, anni che hanno chiuso rispettivamente a 3.847 e 3.768 mld t/km). Se nel periodo 1995-2012 il traffico interno totale delle merci nella Ue è aumentata del 22,8 per cento, dal 2000 al 2012 l'incremento è stato solo del 7,3 per cento e tra 2011 e 2012 il segno è negativo con un -2,1 per cento. Osservando la riparti-



zione del traffico merci per modalità di trasporto, quello su strada continua a essere il preferito rispetto alle altre modalità. Nel 1995 il 42 per cento di tutte le merci movimentate (incluso mare e aereo), viaggiava su strada, per salire al 46,4 per cento nel 2009 e attestarsi al 44,9 per cento a fine 2012. Se si escludono mare e aereo, la strada movimentava il 67 per cento delle merci nel 1995, il 73 per cento nel 2009 e il 71,6 per cento nel 2012. La strada rappresenta quindi quasi i tre quarti del totale trasportato (escludendo il mare), mentre la ferrovia, dopo il decremento, più marcato rispetto alla strada, patito nel 2009, ha avuto una leggera ripresa nel 2010 e nel 2011 per poi tornare in calo nel 2012. Il 71,6 per cento delle merci è trasportato su strada, il 17,2 per cento su ferrovia, il 6,3 per cento sulle acque di navigazione interna e il 4,9 per cento attraverso gli oledotti.

Fino al 2007 il traffico merci è cresciuto a tassi superiori rispetto al Pil, dal 2007 in poi la tendenza si è invertita. I valori delle



L'incremento del traffico merci su strada nel periodo 1995-2012 è stato del 31,3 per cento.

ITALIA: IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

ANCORA IN ATTESA DELLA PIENA RIPRESA

Crisi ricorrenti. Il settore dei veicoli commerciali e industriali aveva già molto sofferto in Italia nella precedente crisi del 1992/1993 per poi riprendersi nel 1994 con la prima legge Tremonti sulla detassazione del reddito reinvestito e soprattutto nel 1997/1998 con l'introduzione degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui. Infine, dal 1998 al 2000 la decisa ripresa dell'attività economica determinò la crescita della domanda che si espresse con un significativo ritmo di sviluppo. Il record assoluto di vendite nel 2002 fu determinato dalla reintroduzione della Tremonti-bis. La nuova crisi economica ha determinato una pesante contrazione dei consumi e il calo della produzione industriale, con conseguente riduzione costante e progressiva del trasporto di beni di approvvigionamento (materie prime, semilavorati) e di prodotti finiti. Il trasporto complessivo delle merci su strada ha subito un calo di oltre il 18 per cento nel 2011 e del 13,2 per cento nel 2012. Nel 2013 risulta in leggera crescita rispetto al 2012. Si tratta comunque di un volume di merci movimentate in mld t/km quasi dimezzato rispetto al 2005.

I fattori che hanno influito sul rapido sviluppo del mercato dei veicoli commerciali con ptt fino a 3,5 t fino al 2007 hanno riguardato lo sviluppo delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Dal 2008 la domanda di veicoli commerciali è tornata ai livelli dei

primi anni novanta mentre nel 2014 ha registrato quasi 118mila nuove immatricolazioni, con un recupero del 16,4 per cento sul 2013, soprattutto grazie al rinnovo delle flotte. Il mercato dei veicoli leggeri con alimentazione alternativa (circa 7.400 unità nel 2014) ha pesato per il 6,3 per cento del totale rispetto all'8,3 per cento del 2013. I veicoli elettrici immatricolati nel 2014 sono poco più di 300. Fiat Professional mantiene la leadership del mercato e Ducato è il modello più venduto in Italia.

Per quanto riguarda gli autocarri superiori a 3,5 t di ptt i dati sono altrettanto negativi: dopo la breve parentesi di ripresa nel 2011, molto più contenuta che nel resto d'Europa, la domanda è tornata a scendere a tassi sempre più marcati, aggravandosi nel 2012, con un calo del 29 per cento. Nel 2013 e nel 2014 sono stati rilasciati lo stesso numero di libretti di circolazione, comunque in calo rispetto al 2012 (circa 12.700). Circa il 75 per cento dei veicoli venduti attiene al comparto dei pesanti (oltre le 16 t); i trattori stradali venduti nell'anno sono stati poco meno di 6mila e i veicoli "cava cantiere" quasi 700. CNH mantiene la leadership del comparto con il 40 per cento di quota.

A fine 2014 erano stati immatricolati anche 6.859 tra rimorchi e semirimorchi con peso superiore a 3.500 kg, in crescita del 5,3 per cento sul 2013; in termini assoluti si parla di 348 veicoli in più. "La crescita del 2014 - spiega Anfia - è la risultante di un forte aumento delle immatricolazioni nel primo se-

mestre 2014 (+25,7 per cento) e di un decremento nel secondo semestre (-7,2 per cento). I rimorchi pesanti immatricolati nel 2014 sono 777 (+16 per cento) e rappresentano l'11,3 per cento del totale mercato veicoli trainati pesanti, mentre nel 2013 erano 670 e rappresentavano il 10,3 per cento del totale. I semirimorchi pesanti immatricolati nel 2014 ammontavano a 6.082 unità, in crescita del 4,1 per cento rispetto al 2013, quando le immatricolazioni si sono fermate a 5.842.

Il mercato dei semirimorchi ha registrato un deciso incremento nel primo semestre del 27 per cento e un calo del 9 per cento nella seconda parte dell'anno, dovuto in particolare alla caduta del 12,5 per cento nel terzo trimestre. La crisi ha colpito il settore, ma soprattutto i costruttori nazionali, che subiscono anche un ridimensionamento del loro peso nel mercato nazionale; peso ridottosi al 49 per cento dal 72 per cento del 2008. "L'andamento dei costruttori nazionali - afferma Anfia - registra da un lato la crisi dell'azienda leader del settore (CIR) e dall'altro la tenuta o la crescita degli altri competitor nazionali, che insieme crescono dell'8,6 per cento.

I brand esteri conquistano il 51 per cento del mercato e crescono del 25 per cento rispetto al 2013. Schmitz, Krone e Koegeel hanno venduto complessivamente volumi pari a un terzo di tutti i veicoli trainati in Italia nel 2014 (+23 per cento sul 2013). Sugli allestimenti, stante la difficoltà di contare i veicoli secondo l'allestimento, Anfia rende noto che verosimilmente nel 2014 risultano con andamento positivo i comparti isotermici, cisterne ed eccezionali.

EUROPA: IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

NEL SEGNO DELLA CONTRAZIONE

Acea ha diffuso i dati sull'andamento del mercato veicoli commerciali e industriali nell'Unione europea e area Efta (European Free Trade Association), che raggruppa i paesi non appartenenti alla Ue: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un incremento del 10,7 per cento nel 2014, con 1,59 milioni di unità vendute, un volume inferiore del 30 per cento a quello pre-crisi del 2007 (2,28 milioni di unità). Il mercato dei leggeri in Francia registra un incremento dell'1,5 per cento sul 2013 con oltre 370mila nuove registrazioni, un volume inferiore del 20 per cento rispetto a quello del 2007. Il mercato tedesco dopo un calo del 24 per cento nel 2009 sul

2008 con appena 170mila immatricolazioni, ha recuperato progressivamente e la media annua delle vendite dal 2011 al 2014 è stata di oltre 223mila unità. In Gran Bretagna sono stati immatricolati quasi 322mila veicoli (+18,7 per cento) nel 2014, un volume ormai in linea con quelli pre-crisi. Anche in Italia e in Spagna si registrano nel 2014 aumenti a doppia cifra: si tratta però di volumi di mercato inferiori di oltre il 50 per cento rispetto a quelli conseguiti nel 2007. Il nostro paese ha chiuso il 2014 con 117mila unità, il 16,4 per cento in più del 2013. La media annua continentale degli autocarri superiori a 3.500 kg venduti dal 2011 al 2014 è stata di circa 306mila veicoli, il 30 per cento in meno dei volumi consuntivati negli

anni pre-crisi. Il mercato ha subito un pesantissimo ridimensionamento con la crisi economica-industriale europea. Sono diminuiti i consumi, l'approvvigionamento delle industrie, la distribuzione di prodotti finiti, che hanno enormemente influito sul rinnovo delle flotte.

Nel 2014 la contrazione del mercato è stato del 7,7 per cento con poco più di 290mila nuovi camion venduti. Il calo delle immatricolazioni di autocarri medi-pesanti è stato molto più pesante in Italia e in Spagna (il 64 per cento in meno sui volumi venduti nel 2007). La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da Francia e UK; al quarto posto si piazza la Polonia. Per gli autocarri superiori a 16.000 kg il mercato ha totalizzato oltre 225mila nuove registrazioni (-5,6 per cento), più della metà vendute in soli tre paesi: Germania, Fran-

cia e Gran Bretagna. Un buon recupero è stato quello della Spagna, anche se come in Italia (9.495 unità nel 2014), dal 2009 il mercato si è più che dimezzato. La Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata. Va anche sottolineato che quasi l'80 per cento dei veicoli industriali immatricolati ha ptt superiore o uguale a 16 tonnellate. La contrazione del comparto dei pesanti è stata del 5,6 per cento, mentre quella dei medi è stata del 14 per cento. Interessanti anche i dati sulla produzione: nel 2014 sono stati prodotti nell'Unione Europea 1,58 milioni veicoli commerciali leggeri (+12,8 per cento sul 2013). Positivo il dato dell'Italia, che con circa 271mila veicoli prodotti, registra un incremento del 15 per cento circa sul 2013, pur mantenendosi ancora al di sotto dei volumi record del 2007 (320mila).

merci trasportate oggi sono ritornati ai valori degli anni 2003-2004 (sempre escluso mare e aereo). L'incremento del traffico merci su strada nel periodo 1995-2012 è stato del 31,3 per cento, quello ferroviario solo del 4,9 per cento, quello su vie d'acqua interne del 22,8 per cento, mentre quello attraverso gli oleodotti è diminuito dello 0,1 per cento. Mare e aereo hanno registrato nello stesso periodo incrementi rispettivamente del 21,4 e del 25,8 per cento.

Interessanti anche i dati riferiti al 2013: il traffico merci su strada registra in quell'anno un recupero dell'1,6 per cento sul 2012, con 1.720 mld di t/km movimentate da camion e rimorchi. Viene ancora una volta ribadito il concetto che, se si escludono mare e aereo, la strada è in assoluto la regina nel trasporto nazionale e internazionale, con punte eccezionali in Spagna, con il 91 per cento di tutte le merci trasportate, nel Regno Unito con l'83 per cento, in Italia e in Germania con l'80 per cento e in Polonia con il 76 per cento. La Germania si conferma il primo paese dell'Unione per volumi di merci trasportate, seguita dalla Polonia, nazione che ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 63 per cento nel periodo 2007-2013, passando da 151 mld t/km del 2007 a 246 del 2013, contribuendo insieme a Bulgaria (da 14,6 mld



t/km del 2007 a 27,1 del 2013), Slovenia (da 13,7 a 15,9 mld t/km) e Repubblica Ceca (da 48,1 a 54,9 mld t/km) a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente. Il traffico merci su strada, in mld di t/km trasportate, nel 2013 è in calo rispetto all'anno precedente in Germania, Spagna, Francia e UK, mentre è finalmente in recupero in Italia. In Polonia il traffico è cresciuto dell'11,4 per cento rispetto al 2013. Nel più lungo periodo, tra 2007 e 2013, l'Italia ha perso il 40 per cento delle merci movimentate su strada in mld t/km (da 211,4 mld di t/km a 127,2): solo nel 2011 il calo è stato del 18,7 per cento sul 2010 e nel 2012

del 13,2 per cento sull'anno prima. "Un crollo - fa notare Anfia - che fa ben riflettere sulla gravità della crisi, con consumi in continua contrazione, inclusi quelli alimentari e una pesante contrazione della produzione industriale, l'alto tasso di disoccupazione, la pressione fiscale tra le più alte in Europa". Si evidenzia poi una stretta correlazione tra i trend delle immatricolazioni di autocarri (>3,5 t di ptt) e i volumi trasportati su strada misurati in mld di t/km.

Entrando più nel dettaglio dei dati italiani, si nota che, a seconda della modalità di trasporto, la contrazione maggiore ha riguardato proprio il trasporto su strada (effettuato da veicoli con



portata superiore a 3,5 t). Nel 2013 invece sono stati movimentati su strada 127,2 mld t/km di merci (+2,6 per cento sul 2012): è ancora presto certamente per parlare di una ripresa, ma almeno non si è aggiunto un altro segno meno. Si registra anche un leggero miglioramento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli/km, che nel 2014 è leggermente cresciuto, +0,7 per cento, dopo il calo del 2,3 per cento del 2013. "L'osservazione dei dati - evidenzia ancora Anfia - conferma l'assoluta prevalenza del trasporto merci su strada, che nel 2012 assorbe l'80 per cento delle tonnellate-km di merce trasportate nel nostro paese, 6 punti in meno rispetto al 2005, a favore di ferrovia e oledotti. Se a questi dati si aggiungessero quelli del cabotaggio sul territorio nazionale e quelli relativi al trasporto su veicoli con portata inferiore a 3,5 tonnellate, esclusi dalle statistiche europee Eurostat, la situazione dell'Italia risulterebbe diversa in termini di

volumi trasportati, mentre la tendenza negativa dei movimenti resterebbe". In Italia, il calo dei volumi delle merci trasportate è stato maggiore rispetto alle media UE, determinando una contrazione più accentuata delle vendite di nuovi autocarri. Infatti, la media delle vendite di autocarri medi-pesanti nel decennio 1999-2008 ammontava a 36.500 unità/anno, negli anni 2009-2014 è scesa a 16.000. Il parco circolante veicoli commerciali, industriali e rimorchi in Italia ammontava a fine 2013 a 4.768.449 veicoli commerciali e autocarri e 347.108 rimorchi e semirimorchi (superiori a 3.500 t di ptt). I dati evidenziano come esista ancora un consistente numero di veicoli "obsoleti" e meno sicuri: su oltre 4,7 milioni di leggeri e autocarri, ben 2,7 milioni hanno un'anzianità superiore ai 10 anni, rappresentando il 56 per cento del totale. Percentuale che sale al 67 per cento nel caso di rimorchi e semirimorchi. L'andamento negativo del mercato non favorisce di certo il rinnovo del parco.



Nel 2013 in Italia sono stati movimentati su strada 127,2 mld t/km di merci (+2,6 per cento su 2012).

Gli uomini e le donne della comunicazione

Anche il mondo della comunicazione nel settore dei truck e dei van ha registrato una profonda evoluzione negli ultimi 25 anni, con uomini e donne che hanno saputo proporsi come validissimi interlocutori dei giornalisti di settore con una comunicazione sempre più ricca e completa. Sul finire degli anni '90 erano pochissime le aziende che avevano un team di professionisti impegnati nel comunicare la realtà dei truck e dei van. Si distingueva già allora Iveco la cui comunicazione faceva capo ad un ottimo professionista come Giorgio Bertoldi coadiuvato da Anna Bettoni e Franco Viale dedicati alla stampa italiana e da Peter Raahauger per la stampa estera. E' seguito poi il periodo di Maurizio Pignata cui dava man forte l'indimenticabile Silvia Becchelli. Oggi a capo della comunicazione è stata chiamata Emanuela De Vita. In casa Fiat Professional fino allo scorso anno, quando è andata in pensione, appassionata e instancabile comunicatrice è stata Patrizia Griffa alla quale ha dato una grossa mano Roberto Bandoli in qualità di responsabile marketing. Oggi il comunicatore dei veicoli da lavoro Fiat è Norman Winkler.

In Mercedes-Benz l'ufficio stampa all'origine vede come responsabile Marco Ruiz, ben coadiuvato anche per i veicoli commerciali per lunghi anni da Laura Tagliarferri. A Ruiz sono poi succeduti Giovanni Buttita, Maria Cristina De Gaetano Polverosi, Mario Giagnoni e da più di cinque anni Paolo Lanzoni, ottimamente coadiuvato da Vadim Odinzof. In Renault Trucks fin dall'inizio, quarant'anni fa, fu Elena Sala la preziosa interlocutrice della stampa. E' seguita poi l'epoca del vulcanico e infaticabile Luciano Patrini al quale due anni fa è succeduto Roberto Sterza, che oggi si avvale per la comunicazione di un agguerrito team tra cui Erica Zaffaroni e Francesca Marinello. In Volvo Trucks alla fine degli anni 90 la comunicazione era affidata a Dante Gavioli cui succedeva il lungo periodo di Cristina Gmeiner andata in pensione alla fine dello scorso anno, quando è subentrato Daniele Pelosi.

Passiamo a MAN Truck & Bus dove i rapporti con la stampa si sono delineati in maniera professionale soltanto con l'arrivo cinque anni fa di Alessandro Smania supportato molto bene fino allo scorso febbraio da Eleonora Megliorini. In Scania fin dalla sua nascita, la comunicazione è stata ottimamente gestita da Daniela Crescini per poi passare nelle mani di Cecilia Fagerdhal e da qualche anno di Chiara Vaccari. In Daf invece i rapporti con la stampa sono iniziati in maniera professionale negli anni 90 con Roberto Sterza, proseguiti poi con Mario Giagnoni e da alcuni anni affidati a Sabina Fumarola sotto la supervisione di Mauro Monfredini.

IVECO IERI E OGGI

La conquista dall'anima globale

NATA NEL 1975 E SUBITO PROIETTATA SU UNA DIMENSIONE INTERNAZIONALE, IVECO HA SAPUTO CONQUISTARSI UN POSTO DI PRIM'ORDINE TRA I GRANDI COSTRUTTORI MONDIALI, ALIMENTANDO IL MERCATO CON MODELLI D'AVANGUARDIA CAPACI DI SODDISFARE LE ESIGENZE DEI TRASPORTATORI. DAL PRIMO DAILY CLASSE 1978 ALLO STRALIS HI-WAY DI ULTIMA GENERAZIONE, IL BRAND TORINESE È DA SEMPRE SULLA STRADA DEL SUCCESSO.



GUIDO PRINA
TORINO

Il 1975 è un anno pieno di grandi protagonisti. Il Nobel per la pace viene assegnato ad Andrei Sacharov, quello della letteratura all'italiano Eugenio Montale, Giovanni Agnelli, da Presidente di Confindustria, firma con i sindacati l'accordo sul punto unico di contingenza, Bruno Beccaria, a Torino, sottoscrive un altro documento, l'atto di nascita dell'Industrial Ve-

hicles Corporation, ovvero l'Iveco, punto di svolta già allora nella costruzione dei mezzi pesanti per l'Italia e oggi per il mondo intero. A spingere l'ingegnere bresciano Bruno Beccaria, primo Amministratore delegato di Iveco, a creare una potenza industriale nel settore del trasporto merci su gomma fu la convinzione che il futuro del camion sarebbe stato europeo. Per raggiungere l'obiettivo Beccaria comincia con l'acquisire Unic in Francia e

Magirus Deutz in Germania, saldandole subito ai camion Fiat, OM e Lancia Veicoli Speciali. Per anni i mezzi escono dalle fabbriche del Gruppo con il doppio brand, Fiat-Iveco o OM-Iveco e così per gli altri marchi, fino a che il nuovo brand Iveco acquista visibilità, si afferma ed è pronto a muoversi sulle sue ruote. Il 1978 segna l'arrivo sul mercato di una novità destinata a fare scuola nel campo dei commerciali leggeri: il Daily, un veicolo che ha attra-



I vertici di Iveco dal 1975

Bruno Beccaria	1975-1979
Jacques Vandamme	1979-1980
Giorgio Manina	1980-1984
Giorgio Garuzzo	1984-1990
Giancarlo Boschetti	1990-2002
Michel de Lambert	2002-2004
José Maria Alapont	2004-2005
Paolo Monferino	2005-2010
Alfredo Altavilla	2010-2012
Lorenzo Sistino	2013-2014
Pierre Lahutte	2014-

Nel segmento dei medi **Eurocargo** rimane un autentico best seller. Qui vediamo la generazione precedente all'attuale.

versato la storia di Iveco e che continua tutt'oggi a rappresentarne al meglio i valori vincenti. Nel 1979 la guida di Iveco passa a Jacques Vandamme che in un solo anno crea la struttura funzionale nei vari paesi in cui il Gruppo è presente. Nell'80 subentra Giorgio Manina che fino all'84 lavora al consolidamento del marchio e alla riorganizzazione della rete commerciale, alla cui responsabilità chiama Giancarlo Boschetti. A Giorgio Garuzzo tocca poi l'operazione di sviluppo e lancio del Turbostar, cui segue la gamma Euro completata dall'acquisizione di Ford Trucks in Europa.

Nel '90 Giancarlo Boschetti diventa Amministratore delegato: è lui a patrocinare la diffusione di Iveco nel

mondo, lancia una serie di prodotti, ne rinnova altri, allestisce una moderna struttura di marketing e comunicazione e rileva Pegaso in Spagna prima di passare a Fiat Auto all'inizio degli anni 2000, mancando per poco la soddisfazione di lanciare personalmente lo Stralis. I suoi sono tuttavia anni durissimi, la crisi internazionale risparmia praticamente solo la Germania favorita dalla riunificazione che pungola i consumi, mentre in Italia la gelata supplementare indotta da Tangentopoli impone un'attesa lunga, fino al 1995, prima di vedere la domanda rialzare la testa.

Nel 1995, a 20 anni dalla sua costituzione, Iveco si ritrova tra i 12 costruttori europei rimasti in vita dai 48 che

lo erano nel '75. Archiviati i successi, grazie anche alla prima legge Tremonti che "pompa" le vendite di quell'anno, restano non pochi problemi. Nel 1997 Boschetti annuncia a "Il Mondo dei Trasporti" provvedimenti drastici sulla Rete vendita: "Dobbiamo razionalizzare la nostra rete per garantire un presidio di territorio più mirato a livello internazionale affidando a chi resta aree più vaste per ridurre i costi distributivi del 25 per cento. Non dobbiamo dimenticare che il trasporto e la logistica come sistema sono in grave ritardo, il che provoca un gap di competitività con i migliori Paesi europei". L'operazione sulla Rete è oggi compiuta, ma nonostante siano trascorsi 13 anni il ritardo italiano per quanto riguarda il sistema trasporti del paese è ancora notevole.



Un **Iveco Stralis** del 2007. L'ammiraglia del costruttore torinese ha segnato l'evoluzione dei trasporti moderni rappresentando un costante punto di riferimento per la continua innovazione.

ACCADEVA NEL MONDO

Alle origini del nostro mensile, nel 1990, il mondo faceva i conti con l'evento che ha fatto segnato uno spartiacque nella storia contemporanea: la caduta del Muro di Berlino, avvenuta il 16 novembre 1989. Venticinque anni dopo, ci siamo accorti che ci sono

stati altri "eventi importanti" che hanno cambiato profondamente il mondo in cui viviamo. Ripercorriamo, anno per anno, la storia di quest'ultimo quarto di secolo a cavallo tra due millenni.

1990 - La caduta del muro di Berlino apre la strada alla riunificazione



della Germania, avvenuta nel corso dell'anno. In Italia, il 10 marzo, finisce l'era del Pci, ha inizio quella del Pds. E il 1990 è l'anno degli accordi di Schengen, che gradualmente annulleranno le frontiere in Europa, almeno fino al 2001. Nel mese di agosto l'Iraq invade il Kuwait e George

Bush avvia l'operazione "Desert Storm": comincia la prima Guerra del Golfo. A settembre il giudice Rosario Livatino, 38 anni, è assassinato in Sicilia. A ottobre si viene a conoscenza dell'esistenza di Gladio, struttura parallela dei servizi segreti. In Inghilterra finisce l'era Thatcher.

Nella primavera 2000 Fiat si allea con General Motors e ci si aspetta qualche conseguenza sui mezzi pesanti, dei quali Iveco ne avrà venduti a fine anno in Italia ben 9.490. Si mormora di un possibile accordo con MAN, suggerito dalle parole del Presidente Fiat dell'epoca, Paolo Fresco: "Quella dei veicoli industriali

per la Tremonti bis, associata al ritardo nel lancio dei nuovi motori con turbina a geometria variabile, tara ridotta, consumi inferiori e cambio olio a 100mila km che quando esordiranno sul mercato faranno la differenza. Intanto però bisogna stringere i denti e contenere la contrazione del mercato che tutto sommato è

Alapont che trova un mercato sì calante, ma lo Stralis va così bene che le vendite riprendono fiato e nel 2005 arriva pure la versione Executive Space per i trasportatori più esigenti: motori Cursor 13 da 480 e 540 cv turbo intercooler con iniettori pompa e cilindrata da 12,9 litri, vernici metallizzate, sedili in pelle e



Il **Daily** terza generazione è un concentrato di innovazioni tecnologiche che ne confermano il ruolo di assoluto primatista sul mercato dei leggeri. È stato premiato con il "Van of the Year 2015".

tanti optional compresi nel prezzo. E il mercato tiene. Tuttavia a maggio l'attività motori viene integrata in Fiat Powertrain Technologies, società autonoma e trasversale al Gruppo specializzata in propulsori e cambi. Nel 2005 il timone di Iveco passa a Paolo Monferino che lo terrà fino al 2010.

È Monferino che deve misurarsi con i nuovi vincoli, sempre più stringenti, sulle emissioni, e nel 2009 pure con la peggior crisi dal Dopoguerra che come una scure cade sulle immatricolazioni di camion, dimezzandole in Italia e in Europa. Prima dell'estate 2010, Paolo Monferino annuncia un ambizioso

Piano Quinquennale con il quale rafforzare la leadership di Iveco nel mondo, puntando soprattutto sul Sud America e sulla Cina.

In questi ultimi anni Iveco, capitanata da Alfredo Altavilla, succeduto a Paolo Monferino nel 2010, da Lorenzo Sestino nel biennio 2013-2014 e attualmente guidata da Pierre Lahutte, ha proseguito con determinazione nei suoi piani di sviluppo, implementando progressivi processi di miglioramento e affinamento della gamma. Il 2015 è un anno speciale per Iveco, che festeggia i 40 anni con un testimonial d'eccezione, il nuovo Daily, premiato con l'ambito titolo di "Internatio-

nal Van of the Year 2015". Per la gamma media, Iveco propone attualmente il nuovo Eurocargo Euro 6, che conferma le proprie caratteristiche di affidabilità e flessibilità che ne hanno fatto un mezzo polivalente, adatto a ogni tipo di missione. Trakker è invece una macchina progettata per soddisfare tutti i tipi di missione estrema fuoristrada su ruote dalle 18 alle 72 tonnellate. L'ammiraglia del brand è naturalmente lo Stralis Hi-Way - eletto "International Truck of the Year 2013" - campione della lunga distanza che adotta motori Cursor con bassi consumi di carburante e prestazioni ottimali.



Il nuovo **Eurocargo** Euro 6 conferma le proprie caratteristiche di affidabilità e flessibilità che ne hanno fatto un mezzo polivalente, adatto a ogni tipo di missione.

rimane un'area in cui un'acquisizione completerebbe il profilo strategico delle nostre attività". Ma mentre già sfuma l'intesa con Renault che aveva dato vita a Irisbus per la costruzione di veicoli per il trasporto passeggeri, marchio che alla separazione rimarrà a Iveco, Boschetti, forse infastidito dalle resistenze dei tedeschi taglia la testa al toro: "Non abbiamo bisogno di alleanze a ogni costo". E la cosa finisce lì. Il nuovo Millennio inizia con forti preoccupazioni nell'aria. Prima dell'attentato alle Torri Gemelle di New York nel settembre 2001 i vertici Iveco prevedevano un calo per l'anno in arrivo del 10 per cento, ma la situazione sembra favore il pessimismo. Certo, la frenata è anche da attribuire all'attesa

soportabile: l'immatricolato Italia scivolerà "solo" a 8.697 pezzi tra i pesanti. La turbina a geometria variabile debutta dapprima sull'EuroTech con il motore Cursor 8 e poi sul l'EuroStar con il motore Cursor 10, mentre nel 2001 avviene il rinnovo di EuroCargo, con il nuovo motore Tector, frutto di un'importante joint-venture con Cummins. Le agevolazioni fiscali della Tremonti e i crediti d'imposta nel 2002 anticipano gli acquisti in Italia (le immatricolazioni risalgono a 9.046), tanto che il 2003 ne risentirà (già a 8.313). A Boschetti, nel 2002, succede Michel de Lambert che proviene dalla Fraikin, azienda di noleggio camion francese entrata nell'orbita Iveco. Nel 2004 al vertice subentra lo spagnolo José Maria

DAILY HA SEGUITO L'EVOLUZIONE DEL BRAND IVECO

IL REGNO INCONTRASTATO DEL CAMPIONE DEI LEGGERI

Daily non finisce mai di stupire. Presentato nel 1978, disponibile inizialmente come cabinato o furgone, si chiama Daily se marchiato Fiat, Unic o Magirus-Deutz. "Grinta" se lo stemma è quello OM. Da allora il campione dei leggeri Iveco ha attraversato i decenni con imperturbabile e motivata fiera arrivando a ribadire il suo successo evergreen con la conquista del titolo "Van Of The Year 2015", la seconda affermazione dopo quella del 2000. A oltre tre decenni dalla sua prima apparizione sul mercato, oggi New Daily si regala una nuova giovinezza e segna un nuovo "step" tecnologico. Molte le innovazioni introdotte dalla terza generazione del commerciale Iveco, sia dal punto di vista estetico che tecnico.

Daily si presenta con efficienza del volume di carico ai vertici della categoria, best-in-class per volumetrie e portate, comfort e guidabilità da moderna vettura e consumi ulteriormente ridotti. Conservando inalterata la classica struttura a telaio, che è nel suo Dna e assicura forza, versatilità e durata nel tempo, oltre a maggiore facilità di allestimento per i cabinati.



Fanno poi il loro debutto i nuovi punti di riferimento della categoria per volumetrie, i modelli da 18 e 20 mc, e la versione da 10,8 mc, la migliore della categoria per efficienza di carico, indice che misura il rapporto tra lunghezza del vano di carico e lunghezza totale del veicolo. A consolidamento della leadership sul segmento di mercato sopra le 6 t, nuovo Daily presenta nel 2015 la versione da 7,2 t, che consente di ottenere portate (fino a 4,9 t) e prestazioni uniche nel settore.

Sono due i motori, rispettivamente da 2,3 e 3 litri, a disposizione dei clienti del nuovo Daily, che possono scegliere tra due alimentazioni (Diesel e metano) e nove potenze da 106 a 205 cv. Una grande novità è il nuovo cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti best-in-class per flessibilità, efficienza ed economia, che assicura massimo comfort di marcia. La gamma sarà poi completata dal nuovo Daily Elettrico, con portata utile di 3 t (record assoluto per un veicolo zero emissioni) e una proposta completa che si concretizza nelle versioni furgone, autocarro e minibus



Nel settore cava-cantiere **Iveco** propone lo specializzato **Trakker** che soddisfa tutti i tipi di missione estrema in fuoristrada.



Lo scudetto lo vince il Napoli. Nel mondo dei truck viene eletto "International Truck of The Year" il Mercedes-Benz SK, punto di riferimento dell'offerta della Stella.

1991 - L'anno si apre con la Strage del Pilastro: tre Carabinieri uccisi a Bologna dalla banda della Uno bian-



ca. Nasce l'informazione Fininvest. A febbraio viene fondata la Lega Nord. In Iraq vengono catturati i due militari italiani Maurizio Cocciolone e Gianmarco Bellini. A giugno inizia la guerra in Jugoslavia. Ad agosto nasce il web. A Villa San Giovanni ucciso il magistrato Antonino Sco-

pelliti, a Palermo l'imprenditore Libero Grassi. A novembre ucciso dall'Aids Freddie Mercury, voce dei Queen. Lo scudetto è della Sampdoria. "International Truck of the Year" è il Renault AE Magnum, storica ammiraglia di prestigio della Losanga.

1992 - È "annus horribilis" per le vicende politiche, economiche e giudiziarie. A febbraio viene arrestato Mario Chiesa: è l'inizio di Tangentopoli. A marzo ucciso il deputato Salvo Lima. Boutros-Ghali è segretario generale Onu al posto del peruviano Pérez de Cuéllar. A maggio

IL PROSSIMO SETTEMBRE LA FILIALE ITALIANA DELLA CASA DELLA LOSANGA, FONDATA NEL 1974, SPEGNERÀ 41 CANDELINE. "UN TRAGUARDO E UNA RIPARTENZA DECISA" TITOLAVA IL NOSTRO MAGAZINE NEL DARE NOTIZIA DELLE CELEBRAZIONI DEL QUARANTESIMO ANNIVERSARIO, PER SOTTOLINEARE COME OGGI, GRAZIE A UNA GAMMA RINNOVATA E A UNA RETE ESTREMAMENTE DINAMICA E FORTEMENTE PROFESSIONALE, RENAULT TRUCKS SI CONFRONTI ALLA PARI CON I MIGLIORI COMPETITORS.

MAX CAMPANELLA
PERO

Renault Trucks Italia celebra quest'anno 41 anni di attività: "Un traguardo e una ripartenza decisa" titolava il nostro magazine all'inizio del 2015, per sottolineare come, grazie al recente rinnovamento della gamma e a una rete di grande dinamismo, oggi la Losanga si confronti alla pari con la migliore concorrenza. Tant'è che nel 1974 è nata la storia di Renault Trucks Italia, ma il 2014 appena passato deve essere ricordato anche per un altro importante evento per la Losanga, che ha ottenuto il prestigioso riconoscimento International Truck Of The Year 2015 per il gioiello della nuova gamma: Renault Trucks T.

Era esattamente il 12 dicembre 1974 quando la stampa specializzata veniva invitata a partecipare, nella sede di Arluno (alle porte di Milano) di Savitalia Lupo, al "ricevimento" organizzato per il lancio commerciale del marchio Saviem in Italia. Nell'archivio della sede di Pero è stato rinvenuto l'invito spedito alla stampa per la conferenza.

Nel 1974 viene dunque costituita Savitalia Lupo Spa, della quale Luigi Lupo figura come Amministratore e Direttore generale. L'evento d'inaugurazione si tiene a Milano, all'Hotel Excelsior Gallia. Inizialmente si opta per due

sedi: Arluno per la parte tecnica e di magazzino e Napoli per direzione e amministrazione. La rete di concessionari, alla cui costituzione ci si attiva ancor prima dell'apertura ufficiale di Savitalia Lupo Spa il 1° gennaio 1975, arriva a contare oltre 60 dealer. Anche l'attività commerciale prende avvio nei mesi che precedono l'inaugurazione del dicembre 1974: a fine giugno di quell'anno erano già stati raccolti ordini per 1.360 unità. Il primo veicolo della gamma Saviem a essere commercializzato in Italia è l'SG2.

Nel 1976 la famiglia Lupo esce dall'azienda che diviene ufficialmente parte del Gruppo Renault. Malgrado il buio periodo del terrorismo, i cinque anni che vanno dal 1980 al 1985 segnano la rinascita italiana, simboleggiata dalla crescita della Fiat e dalla fusione della piccola-media impresa. Nel 1982 viene definito il protocollo TCP/IP e nasce ufficialmente un fenomeno destinato a segnare il futuro di tutto il mondo e in modo particolare la nostra epoca: internet. Due anni dopo la rete conta un migliaio di computer collegati, avanguardia di un'ondata rivoluzionaria che crescerà in modo esponenziale fino a contare qualcosa come cinque miliardi di utenti odierni in tutto il mondo. Il Regolamento comunitario 3820 impone l'uso del cronotachigrafo per i vei-

RENAULT TRUCKS IERI E OGGI

Superata la soglia



coli con massa complessiva superiore a 3,5 t, attuando così la normativa sui tempi di guida e di riposo degli autisti in vigore tutt'oggi.

Nel 1983 Renault Trucks si aggiudica per la prima volta il premio "International Truck of the Year" con il veicolo G260/290. Nella seconda



Foto di gruppo della gamma **Manager G** del 1991. Sopra, il **Renault Trucks AE 520 Magnum** del 1992 e nella pagina seguente, in alto, il nuovo **T**, specialista del trasporto su lunga distanza.

metà degli anni Ottanta il Governo completa l'attuazione della Legge 298/1974 con il relativo Albo Nazionale degli Autotrasportatori: è il primo passo concreto per attuare una selezione all'ingresso nell'autotrasporto. Renault Véhicules Industriels svela il concept "Truck Virage", studio stilistico del designer Marcello Gandini che si caratterizza per alcune soluzioni innovative come il pavimento della cabina completamente

piatto; soluzioni tradotte poi sui veicoli di serie della gamma AE.

Nel 1992 Renault Trucks lancia una nuova gamma e si aggiudica per la seconda volta il premio "International Truck of the Year" con il nuovo AE Magnum, veicolo per le lunghe distanze. Nel 1997 la Losanga lancia il Premium, mezzo polivalente che ha avuto un successo di vendita straordinario fino ai nostri giorni. I volumi di vendita più

alti di quegli anni sono relativi a questo veicolo.

Mentre entrano in vigore l'euro come moneta unica e la legge 286/2005, che porta diverse novità per l'autotrasporto, attuando anche un processo di "liberalizzazione regolata", nel 2001 Renault Trucks viene assorbita da AB Volvo. L'azienda si unisce ad altre eccellenze del trasporto, già parti del gruppo svedese, per formare un polo di primaria importanza a livello mon-



Per il cava-cantiere il costruttore francese propone la nuova gamma **K**, pensata per garantire robustezza, solidità e versatilità negli impieghi più gravosi e nelle missioni estreme.

ACCADEVA NEL MONDO

Oscar Luigi Scalfaro è eletto Presidente della Repubblica, a Capaci ucciso il giudice Giovanni Falcone. A luglio l'omicidio dell'altro giudice in prima linea contro la mafia: Paolo Borsellino. A settembre muore Ambrogio Fogar. A novembre Bill Clinton è il nuovo Presidente Usa. Scu-

detto al Milan. Il 1992 è l'anno del trionfo internazionale dell'Iveco EuroCargo, gamma di riferimento dell'offerta nel segmento medio del costruttore torinese e ancora oggi, generazioni dopo, al centro della sua proposta commerciale.

1993 - Si comincia con l'arresto di



Totò Riina e di Pietro Pacciani. A marzo avvisi di garanzia a Giulio Andreotti, Paolo Cirino Pomicino e Antonio Gava. Il 18 aprile referendum sul maggioritario; inizia la Seconda Repubblica. A giugno Milano ha un sindaco leghista: Marco Formentini. A luglio viene sciolta la Dc,

al suo posto nasce il Ppi. Attentato a Milano in via Palestro. L'anno si chiude con l'incubo dei sassi dal cavalcavia: lungo l'autostrada del Brennero muore Monica Zanotti. Scudetto ancora al Milan. Iveco torna sul gradino più alto del podio e l'EuroTech si aggiudica il "Truck of

dei quattro decenni

I vertici di Renault Trucks Italia dal 1974

Luigi Lupo	1974-1976
Jean Couronne	1976-1980
Philippe Florin	1982-1987
Jean Marie Walch	1987-1991
Bruno De Vivie	1990-1996
Jean Michel Chalumeau	1997-2000
Noel Reculet	2000-2003
Yves Garin	2003-2009
Gino Costa	2009-2012
Stefano Ciccone	2012-2015
Giovanni Lo Bianco	2015-



lo guida, come la presenza di tutti quegli elementi che non sono solamente funzionali ma concorrono a formare una forte appartenenza e vicinanza al brand, come le cinture di sicurezza rosso Renault.

Artefice della nuova linea è Hervé Bertrand, capo design di Renault Trucks, insignito l'anno del Premio "Personaggio dell'Anno 2014" promosso dal nostro magazine. In occasione della sua presenza a Monza, alla presentazione dell'edizione 2014 dell'Annuario dei Trucks & Vans, è lo stesso Bertrand a sottolineare l'importanza del design nei veicoli industriali, per l'ottenimento di risultati in termini di efficacia, efficienza e sostenibilità oggi necessarie per rispondere alle esigenze del trasporto moderno.

Fondamentale nella creazione della nuova gamma è stato il cliente; ne sono stati selezionati cinquanta da diversi paesi per aiutare i progettisti Renault Trucks a sviluppare e studiare il nuovo prodotto. Ancora prima del lancio, i veicoli della nuova gamma T avevano già percorso oltre dieci milioni di km di test reali condizioni operative. Per promuovere le nuove gamme - oltre al T per la lunga distanza, D per la distribuzione, C e K per edilizia e cava/cantiere - Renault Trucks ha utilizzato uno slogan semplice ma efficace: "Il mio camion è un centro di profitto".



Un D Cab 2,1 m per i vigili del fuoco. La nuova Serie D si distingue per l'elevata versatilità di una gamma pensata per soddisfare le esigenze di molteplici categorie di professionisti e operatori.

diale. Il quinquennio che va dal 2005 al 2010 è segnato dalla fortissima crisi economica nata negli Stati Uniti e propagatasi da subito in Europa. L'Italia ne è fortemente colpita, la disoccupazione è ai massimi storici e tutta la popolazione vive un periodo di grande difficoltà. La Losanga affronta la crisi con forti investimenti sui prodotti e, forte di una rete estremamente dinamica, non si piega ma anzi, nel 2006, con molto anticipo

rispetto alla data stabilita rispetto alle norme Euro 6 (in vigore dal 1° gennaio 2014), avvia il progetto di rinnovamento di tutta la gamma Renault Trucks. La gamma, oltre che per l'innovazione tecnologica, ha subito una rivoluzione per il design delle cabine. Per il lancio ufficiale bisogna però attendere il 2013. Per la precisione l'11 giugno, quando a Lione si ritrovano ben 12mila ospiti per rendere omaggio alla nuova famiglia

dei truck della Losanga. L'evento prende il nome di Revolution, a sottolineare il completo rinnovamento dei prodotti del marchio francese. Nella nuova gamma è presente il T, il veicolo per lunga distanza che viene nominato "International Truck of the Year 2015".

Renault Trucks approfitta del passaggio alla normativa Euro 6 per rinnovare l'intera gamma tra cui appunto i veicoli per la lunga distanza. Per

questa nuova linea la Casa francese ha deciso di rendere maggiormente omogenea l'offerta e dare al cliente un prodotto unico con una particolare modularità che gli permetta di ottemperare a tutte le sue esigenze. L'idea del T nasce dalla volontà di coniugare

l'efficienza, la comodità e il basso consumo in un unico prodotto. Una sorta di sintesi tra il Premium Strada e il Magnum. Ogni elemento di design inserito nel T ha una precisa funzione e qualità, per essere efficiente e allo stesso tempo rendere orgoglioso chi



Un AE 380 Magnum del 1990. Due anni dopo Renault Trucks lancia la nuova gamma AE Magnum subito riconosciuta all'avanguardia del settore e premiata con il "Truck of the Year".

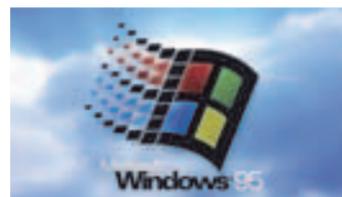
the Year".

1994 - Forte cambiamento della scena politica: nascono An e Forza Italia. A marzo in Somalia uccisa la giornalista del Tg3 Ilaria Alpi. A maggio in Argentina scoperto Erich Priebke, ex nazista responsabile della strage alle Fosse Ardeatine.

Nasce il primo Governo Berlusconi, dimissionario a dicembre. Andreotti rinviato a giudizio per associazione mafiosa. A novembre sciolto il Psi. Scudetto al Milan per la terza volta di seguito. È l'anno di uno svedese in vetta al mondo dei pesanti: il Volvo FH conquista il "Truck of the

Year" e s'impone all'attenzione del mercato per gli anni a venire.

1995 - In marzo in Giappone fanatici della setta "Sublime verità" liberano gas nervino in metropolitana: 8 morti, tremila intossicati. A luglio il massacro di Srebrenica: 7mila bosniaci trucidati dai serbi. Ad agosto



arriva Windows 95, primo sistema operativo per il grande pubblico. A novembre Priebke viene estradato in Italia. Scudetto alla Juventus. Dalla Svezia alla Germania, per la precisione a Monaco: il MAN F2000 viene eletto "International Truck of the Year" conquistando i favori della

VALENTINA MASSA
MONACO

Il vero, autentico, gigantesco passo avanti MAN l'ha messo a segno nell'ultimo quinquennio, quando la gamma del Leone è stata completamente ridisegnata, sia in funzione delle sempre più stringenti normative fino ad approdare all'Euro 6, sia per rispondere a esigenze profondamente cambiate a ogni livello e mansione degli operatori del trasporto. In particolare da sottolineare l'impegno negli investimenti sul fronte della sicurezza, che passa dai prodotti per arrivare alla formazione degli autisti.

Attraverso la sede di Verona e una rete capillare di concessionarie partner per la vendita e assistenza, MAN offre in Italia un'ampia gamma di servizi e soluzioni per il settore dell'autotrasporto. La filiale italiana MAN nasce nel 1986, ma già dal 1977 era possibile acquistare i camion della Casa di Monaco tramite l'importatore Euromacchine di Milano, che ebbe il merito di far conoscere il prodotto in maniera adeguata finché, a Monaco, ritennero opportuno investire direttamente con la costituzione di una rete di vendita e assistenza che avrebbe dovuto trarre profitto dalla domanda crescente di mezzi di qualità. Il traffico internazionale stava crescendo e si decise di realizzare la filiale a Dossobuono di Villafranca, a poca distanza dall'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona, strategicamente situata sulla direttrice del Brennero. Nella sua fase iniziale il compito fu affidato a Peter Dumpe, che dovette impegnarsi nel sottolineare le doti di affidabilità e robustezza dei nutzfahrzeuge (veicoli industriali in tedesco) "made in Baviera". Dumpe resse le redini di MAN in Italia fino al 1988, quando fu sostituito da Gerard Heidenreich che, poco dopo il suo insediamento, dovette far fronte a una situazione non più rosea anche se MAN nel complesso aveva continuato ad andar bene grazie al mercato domestico. Nel 1989 il mercato germanico contava per il 20 per cento del totale Europa, ma il 39 per cento nel 1991 e il 42 per cento nel 1992 grazie alla forte accelerazione della domanda, stimolata dalla riunificazione tedesca, mentre le vendite cadevano quasi ovunque nel Vecchio Continente, Italia compresa.

Nel 1996 i tedeschi pensano sia ora di affidare le sorti di MAN in Italia a un italiano e individuano in Franco Cadei la persona giusta. E ci azzeccano. Il nuovo Amministratore delegato e direttore generale, che già allora vantava una lunga esperienza nel settore automotive e in particolare nei veicoli industriali, spiega subito che il suo obiettivo consiste nel riorganizzare la presenza del marchio soprat-



MAN TRUCK & BUS IERI E OGGI

Il balzo del Leone

IL VERO, AUTENTICO PASSO DA GIGANTE IL COSTRUTTORE DI MONACO DI BAVIERA L'HA EFFETTUATO NELL'ULTIMO QUINQUENNIO, CON UN FORTE INVESTIMENTO SUI PRODOTTI CHE HA PORTATO AL RINNOVAMENTO DELLA GAMMA A 360 GRADI. LA STORIA DELLA FILIALE ITALIANA INIZIA QUASI TRE DECENNI FA: IL MARCHIO ERA COMMERCIALIZZATO DALLA MILANESE EUROMACCHINE MA IL MANAGEMENT TEDESCO DECISE CHE OCCORREVA UNA PRESENZA DIRETTA. DA ALLORA TRA ALTI E BASSI I CAMION E I BUS MAN HANNO ASSUNTO SEMPRE MAGGIORE IMPORTANZA NEL NOSTRO PAESE.



L'F2000 ha rappresentato una tappa saliente nel processo di sviluppo e miglioramento continuo della proposta firmata MAN.

I vertici di MAN Truck Italia dal 1986

Peter Dumpe	1986-1988
Gerard Heidenreich	1988-1996
Franco Cadei	1996-2002
Renate Koblabauer	2002-2004
Aldo Longana	2004-2007
Achim Ziemons	2008-2010
Giancarlo Codazzi	2010-

tutto nel Centro Sud, dove occorreva aumentare in maniera significativa la quota di mercato. Con la "cura Cadei" le immatricolazioni sopra le 16 t passano dalle 831 del 1996 alle 2.463 del 2002 quando anche lui deve arrendersi al ridimensionamento generalizzato che colpisce il mercato dopo un periodo di vacche grasse. La specificità del costruttore tedesco emerge in quegli anni nel nostro Paese anche per la preparazione di veicoli ultra speciali. Come il camion bifronte per interventi fulminei dentro il Monte Bianco, allestito da Bai su meccanica MAN dopo il rogo che costò la vita a 40 persone.

Agli inizi del 2000 a Cadei succede prima Renate Koblabauer, che si dedicherà con profitto alla riorganizzazione dell'azienda, e poi Aldo Longana che insiste sulla risistemazione della rete, affrontando al tempo stesso le conseguenze della riforma Monti che impone la nascita dei concessionari multimarca, ai quali MAN Truck & Bus Italia ha deciso di affidarsi parzialmente. La sua era si esaurisce poco dopo la riorganizzazione internazionale di MAN, che nel 2006 decide di accorparsi in paesi in cui è presente in "regioni" affidando l'Italia alla vertrieb (regione appunto in tedesco) Sud i cui uffici si trovano a Vienna.

Intanto a Dossobuono nel 2007 si registra un nuovo passaggio di mano: dopo Longana la guida tocca ad Achim Ziemons. Passano due anni e, all'alba di una nuova crisi del settore, il 1° settembre 2010 alla guida di MAN Truck & Bus Italia viene nominato, in sostituzione di Ziemons, Giancarlo Codazzi, entrato in azienda come direttore vendite alcuni mesi prima.

È la svolta che occorre alla Casa di Monaco. Con Codazzi alla guida MAN attraversa la bufera della crisi economica globale con una strategia che viaggia in diverse direzioni: sostenendo la più ampia diffusione e promozione della gamma prodotta, sulla quale la Casa Madre sta attuando un massiccio piano d'investimenti pluriennale, che avrà come risultato il rinnovamento a 360 gradi del ventaglio di autocarri in ogni segmento; proponendo, attraverso la sua rete, le soluzioni finanziarie "tutto incluso" di MAN Finance Services a sostegno dei trasportatori e flottisti in difficoltà ma desiderosi di rinnovare il proprio parco; puntando al servizio e alla massima professionaliz-

ACCADEVA NEL MONDO

Giro d'Italia per un livello troppo alto di ematocrito. L'anno si chiude con l'apertura della Porta Santa: Papa Giovanni Paolo II dà avvio al Giubileo. Lo scudetto torna al Milan. La Casa di Stoccarda torna a vincere questa volta con l'Atego, un'altra delle proposte destinate a un

solido futuro. **2000** - In settembre va in onda su Canale 5 la prima puntata de "Il Grande Fratello": è l'inizio del boom dei reality show. A novembre dopo l'incontro di C1 Como-Modena Massimiliano Ferrigno aggredisce negli spogliatoi il centrocampi-

sta Francesco Bertolotti, che subisce un arresto cardiaco. L'anno si chiude con la legge 376 che punisce il doping. Scudetto alla Lazio. Volvo FH viene per la seconda volta incoronato "Truck of the Year": è l'ennesima conferma di un progetto vincente. **2001** - È l'anno della "mucca



pazza": primo caso italiano nel bresciano, dal 1° aprile bandita la fiorentina. A febbraio a Novi Ligure Erika De Nardo aiutata dal fidanzato Omar Favaro uccide a coltellata la madre e il fratellino di 11 anni. Ad aprile muore in un incidente Michele Alboreto. A Genova vertice G8: ne-



Il **MAN Lion's Star**, vincitore del "Coach of the Year 1994". A destra, il **MAN Lion's City GL** alimentato a gas naturale che invece si è aggiudicato il "Bus of the Year 2015".



zazione della Rete; proponendo accanto ai veicoli nuovi la gamma TopUsed.

Sul piano dei prodotti MAN nel 2013 completa la sua gamma con l'inserimento delle varianti Euro 6 in ogni famiglia di modelli. La serie TGX è punto di riferimento nel trasporto pesante a lungo raggio, a livello nazionale e internazionale, e soddisfa i requisiti più esigenti in fatto di comfort di cabina e di lavoro, oltre che di ergonomia, qualità e design, grazie alle cabine XXL, XLX e XL. La famiglia si suddivide nei due settori Trasporto a lungo raggio

e Impiego in cantiere. Nel primo caso, affinché anche nella versione Euro 6 non si generassero ulteriori consumi, MAN ha migliorato aerodinamica e design: grazie alla struttura leggera del telaio, il peso complessivo del veicolo è cresciuto di soli 200 kg. Così, anche nella versione Euro 6 il vantaggio in termini di carico utile si è ulteriormente alzato. Praticamente imbattibile risulta il consumo di carburante del motore a sei cilindri con ricircolo dei gas di scarico raffreddato, filtro antiparticolato, SCR e chilometraggio molto elevato. Per il ser-

vizio come trattore MAN TGX offre la trazione giusta sia nella versione 4x4 HydroDrive sia 6x4. Con una potenza fino a 471 kW (640 cv), TGX offre prestazioni mai viste con consumi ottimali. Inoltre, con un peso complessivo massimo di 33 t, questo veicolo heavy duty consente un'altissima capacità di carico.

La fama di un marchio che punta sulla qualità diventa certezza con i riconoscimenti internazionali, che premiano l'enorme sforzo d'investimenti attuato. TGX EfficientLine ottiene numerosi riconoscimenti quali

"Fleet Truck of the Year", "Green Truck 2011" e "Irish Truck of the Year 2012".

Accanto alla famiglia TGX, che rappresenta la soluzione ideale per un trasporto a lungo raggio economico ed ecologico, MAN propone TGS, autocarro ideale per impiego come trattore di carichi pesanti: grazie alle diverse configurazioni degli assali per le versioni da 18 a 44 t, TGS è in grado di affrontare ogni sfida. La gamma prosegue con MAN TGM, truck dalle molteplici possibilità: con un peso complessivo compreso tra 13 e 26 t e motori

da 250 a 340 cv, rappresenta la soluzione per il servizio di distribuzione di carichi medi a livello regionale e interregionale. MAN TGL è infine la soluzione della Casa di Monaco per soddisfare ogni esigenza nel servizio di distribuzione. Le aziende ne apprezzano elevato carico utile e basso consumo di carburante, i conducenti sono entusiasti per comfort e estrema maneggevolezza.

La strategia MAN, con Giancarlo Codazzi alla guida di uno staff di collaboratori entusiasti e motivati, funziona. Il 2014 viene

archiviato registrando in Italia un'ulteriore riduzione del mercato dei veicoli industriali oltre le 6 t con una contrazione di circa l'8 per cento rispetto al 2013. Eppure, in un contesto così difficile, MAN incrementa la quota di quasi un punto percentuale registrando la migliore performance degli ultimi anni dal 2007. E ora il Leone guarda al futuro con positività, pronto com'è a raccogliere i frutti degli investimenti, agganciando l'auspicata ripresa post-crisi, e ponendosi anche in Italia alla pari con i migliori competitor del settore.



Il rapporto diretto con il cliente è alla base del successo della rete di vendita e assistenza di **MAN Truck & Bus Italia**.



Joachim Drees, nuovo Ceo **MAN Truck & Bus AG**

gli incidenti tra i manifestanti muore Carlo Giuliani. L'11 settembre gli attentati a New York e Washington che cambieranno la storia del mondo. Tempo tre giorni e George Bush, eletto il 1° gennaio, si dichiara pronto all'uso della forza. A ottobre in un disastro

aereo a Linate muoiono 118 persone. Scudetto alla Roma. Il MAN TGA conquista il premio di settore più prestigioso e inizia la sua lunga stagione di successi.

2002 - In gennaio a Cogne, in provincia di Aosta, viene ucciso il piccolo Samuele Lorenzi, di 3 anni. A



marzo verrà arrestata la madre Anna Maria Franzoni. A marzo a Bologna assassinato Marco Biagi. Ad aprile contro il grattacielo Pirelli di Milano si schianta un aereo da turismo. A ottobre a Leno, nel bresciano, viene ritrovata cadavere Desiree Piovanelli, 14 anni. A San Giuliano di Puglia

per un violento terremoto crolla una scuola: muoiono 27 scolari e un'insegnante. Lo scudetto va alla Juventus. Il 2002 è l'anno di Daf Trucks: la Casa olandese conquista il "Truck of the Year" grazie alla gamma dei leggeri LF.

2003 - In marzo sul treno Roma-

MERCEDES-BENZ IERI E OGGI

Trucks abituati al successo

FABIO BASILICO
ROMA

Gli anni Novanta, quelli che vedono la nascita e il progressivo affermarsi de "Il Mondo dei Trasporti", sono un periodo cruciale della storia di Mercedes-Benz in Italia. La Casa tedesca aveva imposto nel settore dei mezzi pesanti una ventata rivoluzionaria, in particolare a partire dal 1990, quando vince con la serie SK il "Truck of the Year", ripetendosi in seguito con le quattro generazioni Actros, anch'esse trionfanti come camion dell'anno rispettivamente nel 1997, 2004, 2009 e 2012, e con Atego, vincitore nel 1999 e nel 2011.

Ma facciamo un passo indietro. La nascita di Mercedes-Benz Italia Spa nel 1973 è una tappa fondamentale di un già lungo processo d'intesa tra la Stella e l'Italia. La costituzione della nuova società appare la scelta efficace di un'azienda che recepisce il cambiamento che negli anni Settanta, sta investendo ogni ambito del settore automotive e della mobilità, intuendo come riguardi in maniera significativa anche i processi di vendita e commerciali. Dagli uffici di via Abruzzi 3 in Roma, Mercedes-Benz Italia inizia la sua attività nel settore dei veicoli commerciali e industriali, che nella Penisola godono, oltre che di un'immagine consolidata, anche di un mercato stabile. A capo della struttura viene nominato Hans Breithaupt che, in qualità di Amministratore delegato, guiderà



LA CASA TEDESCA IMPONE NEL SETTORE DEI MEZZI PESANTI UNA VENTATA RIVOLUZIONARIA, IN PARTICOLARE A PARTIRE DAL 1990, QUANDO VINCE CON LA SERIE SK IL PRESTIGIOSO "TRUCK OF THE YEAR", RIPETENDOSI IN SEGUITO CON LE QUATTRO GENERAZIONI DELL'AMMIRAGLIA ACTROS, ANCH'ESSE TRIONFANTI COME CAMION DELL'ANNO RISPETTIVAMENTE NEL 1997, 2004, 2009 E 2012, E CON ATEGO, VINCITORE DEL RICONOSCIMENTO INTERNAZIONALE NEL 1999 E NEL 2011.

la società fino al 1982. Non cambia invece la compagine commerciale dedicata alle autovetture, che rimane di competenza della società Autostar fino al 1982. Nel 1973, anno

caratterizzato dalla prima crisi del petrolio scoppiata in autunno e dal conseguente calo del mercato, vengono venduti in Italia 1.351 truck.

Nel 1974 il Gruppo Daim-

ler-Benz avvia la produzione della Nuova Generazione di veicoli industriali pesanti. "Una delle iniziative decisive per aumentare la quota di mercato - racconta Hans Brei-

thaupt - fu la creazione, nel 1977, di una specifica società finanziaria dedicata al finanziamento dei clienti: la Merfina, oggi Mercedes-Benz Financial Services Italia Spa. A

quel tempo era una necessità per portarci alla pari del nostro maggior concorrente. Fu la prima finanziaria captive nell'ambito del Gruppo e, nelle condizioni specifiche del

L'AVVENTURA PIONIERISTICA DI MERCEDES-BENZ NEI TRASPORTI INIZIA A FINE '800

STELLA POLARE CHE DETTA LA ROTTA DEL TRASPORTO

L'avventura nel trasporto per il marchio della Stella comincia prima ancora che i due fondatori Gottlieb Daimler, titolare della Daimler Motoren Gesellschaft e Carl Benz della Benz & Cie decidano di unire i propri destini. In entrambi i casi si tratta di due aziende tra le prime a cimentarsi sul tema dei veicoli a motore, con Benz che già nel 1885 realizza un primo triciclo a motore. Nel campo dei trasporti pesanti il primo prodotto Daimler arriva a fine diciannovesimo secolo, dieci anni prima delle autovetture: si tratta di un bizzarro carro per cavalli riadattato a motore, alimentato da un due cilindri da 4 cv, senza cabina, capace di trasportare 1.500 kg di merce; non ottiene neppure un nome ma solo il numero di serie del progetto, il 42.

Subito Daimler ne prepara evoluzioni con potenza di 6, 8 e 10 cv. Benz dal canto suo si dedica invece a un veicolo più leggero, quello che oggi potremmo considerare un van. L'attenzione ai veicoli da lavoro resta anche quando le due aziende nel 1924 siglano un primo accordo preliminare e formalizzano due anni dopo la fusione che darà vita alla Daimler Benz AG, la cui linea di prodotti verrà raggruppata sotto il nome di Mercedes-Benz e il famoso marchio in cui si fondono la stella a tre punte della Daimler, circondata dalla corona d'alloro della Benz. Tra le prime idee comuni c'è proprio una linea di autocarri (nei primi anni di attività Daimler ne aveva già prodotti più di 20mila, Benz circa 13.500), presentata nel 1927 al Motor Show di Colonia. Si tratta di un modello leggero da 3,5 t, l'L1 con potenza di 45 cv e capacità di trasportare 1.500 kg, a cui si affianca il più pesante L5 da 10 t, che riceve un 8.1 litri da 70 cv, storico motore prodotto dall'italiana OM, il primo sei



cilindri diesel studiato proprio per i camion. Completano le produzioni due autotelai di media portata denominati N1 e N2. Dopo lo stop imposto dalla Seconda Guerra Mondiale, in cui l'azienda si dedica alla produzione bellica, anche di autocarri, il modello di punta si chiama L311 che segnerà tutta l'epoca successiva in cui verrà essenzialmente riproposto in più versioni migliorate. La classe pesante in quel periodo viene ben rappresentata dal modello L6600, l'ultima della vecchia generazione, e che comunque rimarrà in produzione dal 1950 al 1962. Nonostante la produzione di modelli tradizionali continui fin quasi agli anni Ottanta (basti considerare il musone LS

1928 o l'L626 H), con l'andar del tempo i camion Mercedes perderanno il musone avanzato, finché a metà anni Sessanta la formula della cabina avanzata adottata sulla serie LP non segnerà definitivamente la fine dei vecchi truck in Europa. Il design diventa così moderno e funzionale, già molto simile alle generazioni odierne.

Un ulteriore salto in avanti arriva nel 1973, con la New Generation, composta dai modelli NG 73, NG 80 e NG 85, denominati in base agli anni d'ingresso sul mercato. Le cabine diventano tre, a seconda dell'uso, le potenze crescono fino a 435 cv. A questi dal 1984 si affianca una linea più leggera con i modelli LN 2 e LK, che vanno a sostituire la serie precedente, rimasta in produzione per ben 18 anni. Nel 1988 la New Generation viene a sua volta sostituita da una serie rinnovata di camion pesanti, la SK, che pure dei precedenti mantiene molte caratteristiche come la cabina, quasi inalterata rispetto al passato. Il primo van per trasporto merci Daimler-Benz entra in esercizio in Italia nel 1896. Nel corso degli anni, Mercedes-Benz matura in Italia un'immagine articolata, non troppo dissimile da quella di cui già gode nel resto del mondo. A metà del Novecento, la crescita della presenza di veicoli commerciali e industriali della Stella non è però così rapida come quella delle autovetture, a causa delle obiettive difficoltà del mercato. I dazi doganali applicati all'epoca incidono sensibilmente sulla competitività dei prezzi nei confronti della produzione nazionale; inoltre, il mercato dei mezzi da lavoro aveva, e ha, una sua specificità e logiche commerciali particolari, che riguardano anche la possibilità di proporre veicoli adatti alle necessità dei singoli mercati. Insomma, c'era la necessità di un maggior coinvolgimento della Casa madre: nacque così nel 1973 la Mercedes-Benz Italia Spa, inizialmente dedicata solo all'importazione e distribuzione dei veicoli industriali della Stella.

ACCADEVA NEL MONDO

giuria di giornalisti internazionali. **1996** - In gennaio il teatro La Fenice di Venezia è distrutto da un rogo. Ad aprile Prodi e il suo Ulivo vincono le elezioni. A settembre Bossi dichiara l'indipendenza della Padania. A novembre Clinton è rieletto Presidente Usa. A dicembre il ghanese

Kofi Annan è nuovo segretario Onu. L'anno si chiude con la "Strage di Natale": a sud di Portopalo annegano 283 clandestini. Scudetto al Milan. Il premio "International Truck of the Year" torna in Svezia ma cambia casacca: ad aggiudicarselo la Serie 4 di Scania.

1997 - Gennaio saluta Madeleine Albright prima donna segretario di Stato Usa. A maggio entra in vigore la legge sulla privacy. A Roma, all'Università La Sapienza, la studentessa Marta Russo è uccisa da un colpo di pistola. A Venezia "i Serenissimi" occupano il campanile di



San Marco. A luglio viene ucciso Gianni Versace e ad agosto in un incidente a Parigi muore Lady Diana. L'anno si chiude con l'inizio di un'epidemia a Hong Kong: uccisi un miliardo di polli. Scudetto alla Juventus. Trionfa la nuova proposta per la lunga percorrenza di casa

I vertici di Mercedes-Benz Italia dal 1973

Hans Breithaupt	1973-1982
Ewald Andratsch	1983-1990
Jochen Prange	1990-2000
Wolfgang D. Schrempf	2000-2006
Bram Schot	2006-2011
Alwin Epple	2011-2014
Roland Schell	2015-

mercato italiano, si rivelò uno strumento assolutamente strategico". Nel 1982 Mercedes-Benz Italia, rilevando l'attività di distribuzione delle vetture di Stoccarda dall'Autostar, riunisce in un'unica organizzazione la commercializzazione di veicoli industriali e commerciali e delle automobili. Nel 1985 i risultati commerciali in Italia sono un successo, con un aumento delle vendite di circa il 30 per cento. Sono 5.138 i veicoli industriali collocati sul mercato italiano seguendo un trend di costante crescita (+7 per cento). Merito della nuova gamma dei truck medio-leggeri della Stella prodotti dal 1984 nel nuovo stabilimento di Würth. Nel 1988 la New Generation viene sostituita da una serie rinnovata di camion pesanti, la SK, destinata a lasciare un segno indelebile nel cammino dei truck della Stella. I primi cinque anni di attività congiunta auto/veicoli industriali di Mercedes-Benz Italia mostrano un bilancio più che lusinghiero, che si sintetizza in due dati fondamentali: +99,2 per cento nelle vendite auto e +65,8 per cento in quelle dei veicoli industriali e commerciali. A gestire il passaggio dall'SK al primo Actros in Italia (1996) come Direttore generale della divisione Truck di Mercedes-Benz è Franco Cadei, che regge la carica dal 1990 al 1998. A dar man forte a Cadei è, nel 1994, un'azione coraggiosa di Mercedes-Benz che anticipa di due anni rispetto alla scadenza la disponibilità dei motori Euro 2. Una mossa vincente, tanto che nel '96, senza ancora aver venduto gli Actros, le immatricolazioni in Italia balzano a 10.850 contro le 7.951 del 1995, per un bel +36,5 per cento, il che genera una comprensibile euforia se si considera che il mercato in quel periodo continua a singhiozzare.

Al 1998, che vede la nascita del Gruppo DaimlerChrysler, succede un 1999 con altri record storici: per i veicoli da lavoro Mercedes-Benz l'ultimo anno del decennio Novanta si chiude con 5.384 truck e 97 Unimog, la famiglia del porta-attrezzi oggi apprezzato in tutto il mondo.

L'arrivo dell'Actros agisce come un energy drink per le vendite e Benito De Filippis, che succede a Cadei nel 1998, ne spiega così la performance crescente su "Il Mondo dei Trasporti" di allora: "Ci aiuta il corretto mix di elementi, dal prodotto d'avanguardia ai bassi costi d'esercizio, nel senso che ci ostiniamo a vendere non a un prezzo ma a un costo per km, con una maggiore trasparenza dei listini". E Marco Lazzoni, Direttore

vendite, per conseguire gli ambiziosi traguardi stabiliti dall'azienda romana si dà da fare sul rapporto con il cliente: "Il ruolo del concessionario è quello di un vero e proprio punto di riferimento dell'autotrasportatore, ma non solo per la vendita e l'assistenza. Deve diventare amico, confidente, consulente, interpretandone i problemi ed escogitando le soluzioni migliori, sul versante finanziario e tecnico". Una determinazione che verrà premiata. Lazzoni diventa direttore generale nel 2000, e dopo aver partecipato al battesimo dell'Actros seconda serie nel 2002, riceve il cambio nel 2004 da Alexander Mueller, ad interim fino al 2005. È lui a lanciare i nuovi Atego (gamma media) e Axor, il fratello minore dell'ammiraglia Actros, a proporre corsi di guida sicura per camionisti all'Autodromo di Vallelunga e ad archiviare pure il successo del Truckstore dell'usato a Piacenza che stimola la nascita di altri centri analoghi prima a Bari e poi a Roma. Nel 2000 si comincia a parlare di Fleetboard, il nuovo sistema informatico per la gestione delle flotte: collegato a internet permetterà di monitorare su un computer il funzionamento di un veicolo in viaggio. Il sistema verrà via via implementato fino ad organizzare, per diffonderne l'uso e la dimestichezza anche tra gli autisti, gare di abilità in Europa con finali in Germania.

Nel 2006, anno in cui viene nominato Presidente di Mercedes-Benz Italia Bram Schot, c'è la presentazione della nuova gamma pesanti Actros già conforme alla normativa Euro 5 prevista per il 2009. Nel 2007, a Roma, viene inaugurato il nuovo TruckStore, struttura inserita nel grande progetto europeo per la creazione di centri specializzati nella vendita di veicoli industriali in grado di offrire un livello di servizi e assistenza al cliente in linea con il marchio Mercedes. L'anno si chiude con 12.829 van e 5.277 truck venduti (di cui 1.000 Fuso Canter), a cui si aggiungono 43 Unimog. Il 2008 è l'anno dei grandi risultati di Daimler Trucks a livello mondiale, che ottiene un nuovo record di vendite e fatturato, ma anche l'anno del

GAMMA VARIEGATA E SPECIALIZZATA IN TUTTE LE MISSION

CON LO SGUARDO RIVOLTO AL FUTURO

L'ultimo IAA di Hannover ha messo in mostra la potenza di fuoco di Mercedes-Benz Trucks e Fuso, brand di riferimento del Gruppo Daimler. Tanta tecnologia per prodotti all'avanguardia e servizi sempre più rispondenti alle complesse esigenze dei clienti: questi gli asset della porposta del colosso di Stoccarda.

Dal punto di vista tecnologico Mercedes-Benz Trucks ha ribadito la sua leadership mondiale schierando i primi della classe, le serie A, il cui compito è indicare la via da percorrere: dall'Actros all'Arocs e all'Antos fino all'Atego, passando per i Mercedes-Benz Special Trucks Eonic, Unimog e Zetros arrivando infine al campione dei truck leggeri Fuso Canter.

Actros è il caposcuola dell'ultima generazione di veicoli industriali con la Stella, proposto anche in configurazione SLT in grado di trainare fino a 250 t di peso complessivo: un trattore per carichi pesanti con numerose configurazioni degli assi. Forza, robustezza ed efficienza caratterizzano anche lo specialista del cava cantiere Arocs che dispone in tutte le versioni, da quella con cassone ribaltabile fino alla motrice per semirimorchio, di tutte le caratteristiche che vengono maggiormente richieste per l'impiego più gravoso.

Antos è invece lo specialista nel servizio di distribuzione pesante e può essere adattato in modo specifico alle esigenze d'impiego individuali con una molteplicità di varianti. Atego è leader sul mercato europeo nel campo degli autocarri per il

servizio di distribuzione con peso massimo ammesso compreso tra 6,5 e 16 tonnellate e difende la sua posizione di benchmark nel segmento degli autocarri leggeri e medio-pesanti per qualità, affidabilità, economicità dei lavori di riparazione e manutenzione e durata. Riflettori accesi anche su Fuso Canter, che oltre alle sue rinomate doti di affidabilità si distingue sul mercato per essere pioniere dell'alimentazione eco-friendly: già dalla fine del 2012 è disponibile in Europa il Canter Eco Hybrid, veicolo che consente di ridurre fino al 23 per cento consumi ed emissioni di CO2.

Lo specialista dei servizi smaltimento e distribuzione è senza alcun dubbio l'Eonic, disponibile anche con l'innovativa motorizzazione a metano M 936 G. Concludono la lunga rassegna gli speciali Mercedes-Benz Unimog e Zetros. La nuova generazione Unimog non è solo più attraente dal punto di vista dei dettagli di stile esterni e interni, è soprattutto più efficiente ed eco-compatibile. Inoltre, l'impianto idraulico di lavoro è ancora più preciso e regolabile al millimetro, nonostante la maggiore potenza idraulica.

E quando sono richieste ulteriori capacità di trazione ed elevati carichi ammissibili in condizioni estremamente gravose, si può optare per il veicolo a cabina arretrata Mercedes-Benz Zetros, robustissimo autocarro che abbina capacità di marcia fuoristrada estreme e un'elevata capacità di carico.

nuovo Centro Veicoli Commerciali e Industriali di Lainate, in provincia di Milano. Dopo Mueller le redini della divisione vanno in mano ad Antonio Sacristán Millán fino al 2007 e a Giancarlo Codazzi, ex Amministratore delegato di Italscania, fino al 2009 (a gennaio 2008 era toccato allo stesso Codazzi presentare in Italia l'Actros di terza generazione). Segue Andreas Schmid: sua la responsabilità di tenere salda la seconda posizione nel mercato italiano alle spalle del costruttore nazionale insidiandone il primato con azioni di marketing che ingolosiscono i padroncini, come il 18.55 V8 Star Edition offerto all'inizio del 2010: solo 50 pezzi per l'Italia con cabina nera Megaspaces, propulsore V8 da 551 cv, cambio automatizzato a 12 marce e interni cabina da favola. La capacità di sbalordire il pubblico non si smentisce nel 2009 quando fa il suo esordio lo Zetros 6x6, un musone di derivazione militare destinato ai lavori molto pesanti e agli interventi d'emergenza. In forza alle squadre di protezione civile, che si vanno rafforzando nei paesi più sensibili, ha un aspetto incombente, massiccio, tale da non temere

ostacoli di sorta. Molti lo considerano già il fratello maggiore (di parecchio viste appunto le dimensioni) del compatto Unimog, il piccolino che non si ferma davanti a nulla e la cui firma distingue veicoli di taglia contenuta ma destinati a impieghi davvero speciali.

In questi ultimi anni, caratterizzati dall'asfissiante crisi economica generale, Mercedes-Benz ha dimostrato forte dinamismo in ogni direzione, comprese quelle dei veicoli da lavoro. Nel 2013, anno in cui alla direzione della divisione Trucks subentra Enrico Ferraioli, attualmente in carica, sono state per esempio presentate le nuove serie Eonic e Unimog e per la nona volta consecutiva l'Unimog si è aggiudicato il titolo di "Off-road Vehicle of the Year". In quell'anno, inoltre, Mercedes-Benz è assoluta protagonista al Transpotec di Verona con la propria gamma di truck al gran completo, tra cui il nuovo Arocs, specialista del cava/cantiere, e Antos, che offre per il trasporto pesante a breve e medio raggio nuovi motori Euro 6 e un'ampia scelta di versioni. "Se l'automobile è il connubio tra passione e tecnologia - dichiara

in conclusione Alwin Epple, Presidente Mercedes-Benz Italia dal 2011 al 2014 - nei veicoli industriali la tecnologia più avanzata viene messa a disposizione del comparto industriale, cantieristico e della distribuzione, cogliendone le fasi di espansione e di rallentamento come il vero termometro della salute dell'intero sistema-Paese. Nel 1973 vennero venduti 1.351 truck. Alla fine di quel decennio i volumi erano pressoché raddoppiati. In questo settore, Mercedes-Benz ha saputo consolidare la posizione di seconda Casa, dopo il produttore nazionale, nella fascia oltre le 3,5 tonnellate, sia nel trasporto di linea che per i veicoli da cantiere". Il 2014 ha visto un'ulteriore contrazione del mercato dei veicoli industriali oltre le 6 tonnellate, arrivato a consuntivare un totale di 11.500 unità, il 6,2 per cento in meno del 2013. Mercedes-Benz Trucks ha aumentato le vendite dello 0,9 per cento e incrementato la quota di mercato al 12 per cento. Quota che peraltro è aumentata in tutti i segmenti: infatti, il trend delle vendite della Stella dal 2013 al 2014 ha segnato un incremento dell'11 per cento e la quota di mercato sui segmenti è salita. La strategia Mercedes-Benz Trucks per il 2015 è ambiziosa: essere ancora più vicini al mercato, puntando sulla sinergia Sales e After-Sales, ovvero prodotti e servizi eccellenti costruiti sulle esigenze dei clienti. Nel dettaglio viene proposta la gamma di veicoli industriali più completa sul mercato, qualità e affidabilità testata su strada, massima redditività grazie a consumi eccezionali e manutenzione ridotta, una nuova struttura regionale per aumentare la sinergia con la rete vendita, un servizio assistenza capillare e integrato, servizi costruiti attorno alle esigenze dei clienti, sinergia vendita e post-vendita per massimizzare il supporto. In definitiva, l'obiettivo è preciso: la soddisfazione del cliente.

I vertici di Mercedes-Benz Trucks dal 1990

Franco Cadei	1990-1998
Benito De Filippis	1998-2000
Marco Lanzoni	2000-2004
Alexander Mueller	2004-2005
Antonio Sacristán Millán	2005-2007
Giancarlo Codazzi	2007-2009
Andreas Schmid	2009-2013
Maurizio Pompei	2013-

te. Mercedes-Benz Trucks Italia implementa una nuova organizzazione vendite suddivisa per area: nord e centro-sud.

Mercedes-Benz prosegue sulla sua strada e in occasione dello IAA 2014 di Hannover ha svelato uno studio che offre un'affascinante sguardo sul futuro dell'autocarro. Il titolo è saggiamente provocatorio: "Future Truck 2025". Si tratta di un viaggio nel futuro dei veicoli industriali o per meglio dire "vedere già oggi il truck di domani". In estrema sintesi, il messaggio è questo: tra dieci anni gli autocarri potranno viaggiare in modo autonomo sulle strade e nelle autostrade d'Europa. La prova che non si tratta di fantascienza è stata data da Mercedes-Benz lo scorso luglio, sull'autostrada tedesca A14, nei pressi di Magdeburgo: la Casa ha mostrato le eccellenti capacità di un veicolo capace di guidarsi da solo, il "Future Truck 2025" appunto, che rappresenta una rivoluzione in termini di efficienza e sicurezza, una rivoluzione per il traffico stradale e le infrastrutture, per il mestiere del camionista e per le società di spedizioni. Il veicolo è stato sviluppato da Daimler Trucks nell'ambito dell'iniziativa "Shaping Future Transportation" con l'obiettivo di salvaguardare le risorse, ridurre le emissioni di ogni genere e garantire, allo stesso tempo, il maggiore grado possibile di sicurezza della circolazione. La svolta tecnologica epocale si basa sulla connectivity, ovvero il pilastro dell'era digitale che stiamo vivendo.



Antos, specializzato nella distribuzione pesante, è parte integrante dell'odierna offerta della Stella.

Mercedes-Benz, la prima generazione di Actros, che vince l'"International Truck of the Year" aprendo la strada a successive vittorie e all'affermazione sul mercato.

1998 - L'anno si apre con l'accusa di molestie sessuali a Clinton da parte di Paula Jones. A maggio l'alluvione

in Campania causa 159 morti, di cui 137 nella sola Sarno. Ad agosto avviso di garanzia al cardinale di Napoli Michele Giordano per associazione a delinquere. A ottobre cade il governo Prodi, nasce il primo D'Alema. A Peschici vinti 63 miliardi di lire al Superenalotto. A novem-

bre arriva in Italia Ocalan, ricercato dalla polizia turca. L'anno si chiude con l'obbligo del prefisso telefonico anche per le chiamate urbane. Scudetto alla Juventus. Lo scudetto di truck dell'anno passa al Daf 95XF.

1999 - Con il 1° gennaio nasce l'Euro. A marzo hanno inizio i bombar-



damenti Nato in Jugoslavia. Un camion belga entra nel tunnel del Monte Bianco e prende fuoco: 39 morti. A maggio Carlo Azeglio Ciampi è eletto Presidente della Repubblica. A Roma le Brigate Rosse uccidono Massimo D'Antona. A giugno Marco Pantani fermato al



SCANIA IERI E OGGI

Il Grifone sempre in alta quota

IL 1973, QUANDO ARMANDO RANGONI FONDA A TRENTO LA ITALSCANDIA, E IL 1999, QUANDO VIENE COSTITUITA LA ITALSCANIA, SEGNANO DUE TAPPE FONDAMENTALI DELLA PRESENZA DEL BRAND SVEDESE IN ITALIA. UN LUNGO CAMMINO DI FIDELIZZAZIONE CON GLI AUTOTRASPORTATORI ITALIANI CHE HANNO IMPARATO AD APPREZZARE I PRODOTTI E I SERVIZI PREMIUM SCANIA NELL'OTTICA DEL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLE PERFORMANCE AZIENDALI.

GIANCARLO TOSCANO
TRENTO

Il 1973 è un anno decisivo sullo scacchiere mondiale: finisce l'assurda guerra del Vietnam, ma purtroppo esplose quella del Kippur che provocherà la prima grave crisi energetica. È però anche l'anno in cui Martin Cooper fa la prima chiamata con un telefono cellulare, gettando le basi per costruire una nuova era. Nel 1973 Armando Rangoni fonda a Trento la Italscandia, cogliendo con anticipo la domanda da parte degli autotrasportatori italiani per veicoli adatti ai lunghi viaggi internazionali sulla spinta esercitata dal Mercato comune europeo uscito dalla fase di rodaggio. Nel 1975 gli LB 110 Super e LB 140 Scania già stupiscono al Salone del veicolo industriale di Torino con un testimonial d'eccezione, Carl XVI Gustav Re di Svezia. Il successo di Italscandia è tale da doversi trasferire presto dalla sede di Rovereto a quella più ampia e attrezzata di Spini di Gardolo, a nord di Trento, inaugurata nel 1977, quando il V8 Scania erogava già 375 cv in risposta a uno dei tre elementi princi-

pali che in quel periodo caratterizzavano lo sviluppo dell'autotrasporto: maggiore potenza, minor consumo e maggiore sicurezza. L'aumento del prezzo del carburante innescato dalla violenta crisi energetica e il miglioramento della qualità dei servizi divengono i temi fondamentali cui dare risposte sostenibili.

Nel 1984 Italscandia già tocca il traguardo dei primi 10mila veicoli venduti dalla struttura potenziata con un'officina in grado di ospitare 90 mezzi pesanti contemporaneamente. In quegli anni i fratelli Renzo e Renato Rangoni entrano nella struttura Italscandia i cui addetti rafforzano le loro capacità di interloquire con la clientela con impegnativi corsi di formazione che prevedono niente meno che simulazioni delle trattative riprese con telecamere per consentire coinvolgenti discussioni delle performance.

Nel '90 Italscandia vende il 20millesimo camion e nel '96 arriva la certificazione di qualità Iso 9002. Un traguardo prestigioso per l'importatore, inserito in un percorso di continuo miglioramento che premia gli sforzi di tutto

il personale. La certificazione riguarda l'intera struttura della filiale comprese le due officine, una responsabile dell'allestimento finale del veicolo destinato al mercato italiano e l'altra incaricata di effettuare le riparazioni anche ai veicoli stranieri di passaggio.

Intanto mutano le esigenze della clientela e l'impresa, attenta a cogliere ogni nuova indicazione da parte degli operatori, avvia una serie di iniziative mirate all'ambito commerciale e all'assistenza post-vendita. Un quadro in cui si inseriscono l'estensione dell'orario di apertura dell'officina riparazioni alle 22, la possibilità di avere un veicolo sostitutivo in caso d'incidente e la riduzione dei listini del 28 per cento circa allineandoli al reale prezzo di vendita: "È una decisione che ci sentivamo di dover prendere - spiegava l'Amministratore delegato Renzo Rangoni nell'autunno del 1997 - per aumentare la trasparenza tra l'azienda e il mercato. In realtà, i prezzi netti non cambieranno perché si trattava di adeguare i listini ai prezzi effettivamente praticati. Non siamo dei moralizzatori. Si tratta di



Un R 144 8x4 460 tipper in cava fotografato nel 1999, l'anno in cui viene ufficializzata la nascita di Italscandia, dopo il passaggio della precedente Italscandia sotto la gestione diretta di Scania.

tener conto della realtà del mercato fatta finora di marcata aggressività, di aspetti psicologici particolari del cliente e di prezzi ereditati di un periodo di grande inflazione, quando si era costretti a rivederli due o anche tre volte l'anno".

Il 1999 è pure l'anno in cui viene ufficializzata la nascita di Italscandia, evento che

succede il passaggio di Italscandia sotto la gestione diretta di Scania che la rileva modificandone la ragione sociale. Nel 2003 la filiale ottiene una particolare soddisfazione perché è un italiano, Michele Sandri, a vincere la prima edizione dello Young European Truck Driver, la competizione promossa da Scania con il patrocinio della

Commissione europea che premia il giovane autista più abile e attento. Sandri risulta il migliore tra 5mila concorrenti provenienti da tutta Europa. La perseveranza da parte di Scania nel tendere al raggiungimento dell'obiettivo si sostanzierà nell'innovazione continua degli anni a seguire.

Non ci si accontenta certo

ACCADEVA NEL MONDO

Firenze viene catturata la brigatista Desdemona Lioce, nella sparatoria muoiono un poliziotto e un brigatista. Iniziano i bombardamenti in Iraq. Si registrano i primi casi della polmonite atipica Sars che ucciderà 376 persone e ne contagierà oltre tremila. Ad aprile l'incubo si chiama



Unabomber: una bambina viene ferita all'occhio da un pennarello. A giugno nasce la patente a punti e ad agosto arriva l'indulto per novemila detenuti. Fa discutere a ottobre la rimozione del crocifisso in una scuola materna de L'Aquila. A novembre attentato suicida a Nassiriya: muoi-

no 12 carabinieri e quattro soldati italiani. L'anno si chiude con la cattura di Saddam Hussein. Scudetto ancora alla Juventus. Iveco trionfa con il nuovo Stralis, veicolo di punta e ammiraglia della Casa ancora oggi, dopo un continuo processo di miglioramento e affinamento tecno-

logico. **2004** - È l'anno della nascita di Facebook, il social network destinato a rivoluzionare la comunicazione. A febbraio ritrovato morto Marco Pantani. A marzo una serie di attentati ai treni sconvolge Madrid. Ad aprile in Iraq rapiti quattro italiani, uno (Fa-

PRODOTTI E SERVIZI AL GRAN COMPLETO SULLO STAND DEL TRANSPOTEC LOGITEC

APPUNTAMENTO IN APRILE CON IL MEGLIO DI SCANIA

Il marchio del Grifone partecipa con l'intera gamma di prodotti e con il sempre più ampio portafoglio di servizi al Transpotec Logistec 2015, in programma presso la Fiera di Verona dal 16 al 19 aprile. Scania organizzerà anche vari approfondimenti all'interno dello stand dislocato nel padiglione 11 della Fiera. "Un'occasione per fare sistema e dimostrare come questo mondo sia un settore centrale, fucina di continui miglioramenti e innovazioni. Aggiornamenti costanti che ancora una volta, portano il timbro di Scania - afferma Franco Fenoglio, Amministratore delegato di Italscania - Quindi, partecipare a Transpotec ha per noi un'importanza strategica. Permette di

avere la giusta visibilità e di offrire l'opportunità di toccare con mano i prodotti Scania, tecnologicamente all'avanguardia nell'economia dei consumi e nella sostenibilità ambientale, e al tempo stesso illustreremo l'ampio portafoglio di servizi Scania, che è sempre più orientato ad assecondare le specifiche necessità del cliente. In una situazione di mercato che continua a mantenersi impegnativa, infatti, oggi più che mai, è per noi fondamentale proporre delle soluzioni complete e flessibili per supportare al meglio le attività dei nostri clienti. Una vetrina internazionale come il Salone di Verona dei trasporti e della logistica ci consentirà di presentare il nostro approccio".

Al Transpotec, quindi, Scania rafforzerà il proprio concetto di modularità. Fino a oggi questo termine veniva percepito dalla filiera dell'autotrasporto come principalmente legato alle soluzioni ingegneristiche della Casa del Grifone. Oggi, anche tutti i servizi offerti da Scania rafforzeranno questo elemento distintivo. Una modularità che permette di disegnare vestiti su misura e un percorso da intraprendere assieme, Scania e cliente, per assicurare nel tempo soluzioni dalla redditività elevata. Ciò vuol dire veicoli ottimizzati, prodotti unici e una gamma di servizi adatti a vincere le sfide del mercato. Vantaggi ai quali aggiungere l'importanza del supporto offerto dalla capillare rete di vendita e assistenza di Scania. Il risultato è un rapporto duraturo di fiducia che dalla consegna del veicolo prosegue per tutto il ciclo di vita del mezzo.



Nel cava-cantiere il Grifone ha sempre proposto veicoli dall'elevata versatilità, confortevoli e particolarmente efficienti. A destra, uno storico **P94 GA 4x2 260** con cisterna.



del terzo "Truck of the Year" assegnato alla serie R proprio nel 2005 e infatti alla fine del 2006 il nuovo timoniere di Italscania, Christian Levin, annuncia l'arrivo imminente dei motori serie XPI. Pur avendo venduto nel 2008 ben 3.100 pesanti oltre le 16 t, per una quota di mercato del 13 per cento nel segmento, Italscania mostra consapevolezza circa le insolite difficoltà del mercato reagendo in maniera propo-

sitiva. Per fare fronte alla crisi istituisce "gruppi di miglioramento" per dibattere, discutere, puntualizzare e svuotare ogni problematica per arrivare a una condivisione delle scelte. E un'azione di contrasto verso la crisi la svolge anche attraverso l'offerta di nuovi pacchetti di manutenzione e riparazione sui ricambi, a beneficio dei clienti di più lunga data con camion d'età superiore ai cinque anni. L'obiettivo di

una maggiore penetrazione tra le flotte si può dire raggiunto visto che a fine 2009 Scania festeggia il traguardo dei 70mila veicoli venduti in Italia in corrispondenza con un'altra celebrazione, quella per i 40 anni del V8, in onore del quale è stata offerta agli Scanisti doc la serie limitata Dark Diamond (13 per l'Italia) firmata dal celebre trasformatore svedese Svempa, autore anche di altri modelli per camionisti vip: il Blue

Shark del 2008 (solo 40 esemplari per l'Italia), il Top Class del 2002, The King del 2003 e The Griffin del 2006. E Christian Levin, in virtù dei meriti acquisiti, viene nominato Head of Sales and Service Management di Scania in Svezia a partire del 1° settembre 2010. Nuovo timoniere dell'Italscania è l'ingegner Ulf Grevesmühl che precede l'arrivo di Franco Fenoglio, attuale Ad di Italscania a partire dal giugno 2012.

Che si tratti di lungo raggio, distribuzione o cava-

cantiere-costruzioni, oggi Scania ha una soluzione per ogni esigenza di trasporto e movimentazione merci e materiali grazie alla presenza in gamma delle Serie R, G e P. Gli autocarri per il lungo raggio Scania combinano la tecnologia qualitativamente migliore e all'avanguardia con opzioni di personalizzazione uniche. Ne risultano un'elevata economia nei consumi, grande fascino per il conducente e veicoli adattati perfettamente ai bisogni di ogni singolo business.

Che si scelga la leggenda-

I vertici Italscania dal 1999

Dieter Merz	1999-2002
Giancarlo Codazzi	2002-2006
Christian Levin	2006-2010
Ulf Grevesmühl	2010-2012
Franco Fenoglio	2012-

ria potenza del V8 Scania o gli altrettanto celebri motori in linea, il cliente del Grifone può sempre contare su grandi prestazioni, massima efficienza e proverbiale guidabilità. Senza contare la grande attenzione riservata all'ambiente, con l'offerta di motorizzazioni alternative. Scania Streamline è il nome dei veicoli delle serie G e R per il lungo raggio ottimizzati per bassi consumi di carburante grazie a nuovi accorgimenti aerodinamici e ulteriori sviluppi tecnici.

Nel lungo raggio il potenziale risparmio di carburante raggiunge l'8 per cento grazie a nuovi e più efficienti motori Euro 6 di seconda generazione. Efficienza e produttività sono alla base anche dell'offerta per la distribuzione, dove la mission Scania è garantire ai clienti di un settore assai vasto in termini di applicazioni il poter approfittare dei minori costi operativi e della massima operatività possibili. Durata e affidabilità contraddistinguono anche la proposta per il cava-cantiere e le costruzioni.



I truck per il lungo raggio Scania combinano la tecnologia qualitativamente migliore e all'avanguardia con opzioni di personalizzazione uniche.

brizio Quattrocchi) verrà ucciso. Ad agosto ucciso il giornalista Enzo Baldoni. A settembre rapite le volontarie Simona Pari e Simona Torretta, ma verranno liberate. Secondo mandato per Bush negli Usa. Muore Arafat. L'anno si chiude con lo tsunami di Santo Stefano: 400mila vittime.

Scudetto al Milan. L'Actros di seconda generazione conquista il "Truck of the Year" rimarcando il successo del modello sui mercati internazionali.

2005 - Da gennaio vita dura per i fumatori: è vietato fumare nei pubblici esercizi. A marzo muore Alberto Ca-



stagna. A Baghdad nell'operazione di salvataggio di Giuliana Sgrena ucciso Nicola Calipari. Desti scalpare la morte di Terry Schiavo, la statunitense da 15 anni in stato vegetativo. Ad aprile muore Papa Giovanni Paolo II, gli succede Benedetto XVI. A luglio attentati Al-Qaeda a

Sharm el Sheik. A ottobre ucciso dalla 'ndrangheta Francesco Fortugno, Vicepresidente del Consiglio regionale della Calabria. Lo scudetto torna alla Juventus. È l'anno della Serie R di Scania, ammiraglia per la lunga distanza che si distingue per una dotazione tecnologica all'avan-

VOLVO TRUCKS IERI E OGGI

L'ossessione della qualità

PIONIERE SU MOLTEPLICI ASPETTI RIGUARDANTI L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA E PRESTAZIONALE DEL TRASPORTO SU GOMMA, IL COSTRUTTORE SVEDESE CONTINUA A SVOLGERE UN RUOLO DI PRIMO PIANO ANCHE IN ITALIA, DOVE È PRESENTE FIN DAGLI ANNI SETTANTA CON PRODOTTI E SERVIZI ORIENTATI ALLA MASSIMA SODDISFAZIONE DEL CLIENTE.

PAOLO ALTIERI
ZINGONIA

È nel 1977 che appaiono sul mercato italiano i primi camion Volvo. La gestione è a cura di un'organizzazione di Zingonia, la Volvo BM Spa, dove ancora oggi si trova la sede di Volvo Trucks Italia. Tra i manager c'è anche Hans Jeppson, ex centravanti di Atalanta e Napoli. La Volvo Bm viene fondata in realtà qualche anno prima, per la precisione nel 1973, all'avvio delle attività di importazione di pale meccaniche. Nel '77 la società aggiunge al suo catalogo i camion "made in Sweden" e le cose cambiano. A dirigere le operazioni di Volvo BM c'è fin dall'inizio Hans R. Feser, al quale non sfugge la domanda potenziale e crescente dei trasportatori



italiani per veicoli di caratura internazionale, adatti ai lunghi itinerari europei alimentati dalla turbolenta espansione economica del continente. A succedergli nel 1981 è Hans Jeppson, che rimane in carica solo un anno, mentre Giorgio Maggio, che subentra nell'82, avrà modo di attraversare tutti i tumultuosi anni '80 che vedono proliferare il fenomeno dei padroncini, coloro i quali dal reddito d'impresa, allora ben più soddisfa-

cente dell'attuale, traggono le risorse necessarie per investire in mezzi performanti e comodi. Ed è mentre Maggio è in carica, precisamente nel 1985, che l'azienda cambia ragione sociale, diventando Volvo Veicoli Industriali. Particolare interesse suscitò, negli anni '70, la gamma F10/F12, con cabina "Globetrotter" che punta su sicurezza ed ergonomia. Ulteriori vantaggi offrirono, a metà degli anni '80, i pesanti FL7 e



FL10. In Italia, Carl Lindstrom segna il periodo 1990-91, poi tocca a Giovanni Longo, i cui primi anni non sono certo felicissimi per via della crisi che colpisce l'Europa e in modo particolare l'Italia che comincia a uscirne a metà anni '90. È con gli anni '90 che la competizione tra le Case si è esercitata sempre più sui temi ambientali, con la produzione di veicoli più efficienti e con l'integrazione di soluzioni IT, come Volvo Dynafleet, che fornisce gli strumenti necessari per incremen-

tare i livelli di efficienza e sicurezza dei trasporti. Alle difficoltà di mercato che colpiscono l'Europa all'inizio del decennio Volvo risponde con la nuova gamma F12/F16, una generazione rivoluzionaria che adotta il motore D12, a norma Euro 2, il primo diesel europeo per veicoli pesanti dotato di caratteristiche prima riscontrabili essenzialmente nelle auto sportive, come l'albero a camme. L'FH Globetrotter fu inoltre il primo camion a montare un airbag. Nel '94 l'FH prima serie è celebrato "Internatio-

nal Truck of the Year", riconoscimento che stimolerà le vendite pure nel nostro paese: il 1995 è infatti un'ottima annata per Volvo Italia; Giovanni Longo, per migliorare la preparazione dei concessionari, organizza corsi di formazione niente meno che all'Università Bocconi di Milano affinché gli uomini di punta dell'organizzazione di vendita facciano proprie le moderne tecniche di vendita e di gestione aziendale. A partire dal 1997 anche ai camionisti italiani viene data la possibilità di usufruire di Action service, il servizio di assistenza 24 ore su 24 nato nel '93 e che, dal call center di Gand, in Belgio, assiste chiunque ne abbia bisogno permettendo di rispettare gli impegni presi con i committenti. Un passo importante in vista del '99, quando Longo si trova ad affrontare

I vertici di Volvo Trucks Italia dal 1973

Hans Richard Feser	1973-1981
Hans Jeppson interim	1981
Giorgio Maggio	1982-1990
Carl Lindstrom interim	1991
Giovanni Longo	1992-2002
Andrea Bedosti interim	2003
Marco Lazzoni	2004-2012
Giovanni Lo Bianco	2013-



Il campo di applicazione del nuovo FE nella classe 18-26 t è molto vasto: dai trasporti regionali alla cantieristica leggera, dai servizi pubblici alle merci refrigerate. In centro, un vecchio VM23.

ACCADEVA NEL MONDO

guardia, prestazioni, comfort e sicurezza al top. **2006** - L'anno si apre con l'incubo dell'aviazione: le prime due vittime in Turchia. A marzo vicino Parma viene rapito e ucciso Tommaso Onofri, di 17 mesi. A maggio eletto Presidente della Repubblica Giorgio

Napolitano. A luglio festa in tutt'Italia: la nostra nazionale ha vinto i campionati del mondo di calcio. A dicembre l'inquietante episodio di Erba: uccise a coltellate e sprangate dai vicini di casa quattro persone, tra cui un bimbo di due anni. L'anno si chiude con l'impiccagione di Sad-

dam Hussein. Scudetto all'Inter, che lo vincerà tutti gli anni successivi fino al 2010. MAN TGL conquista l'"International Truck of the Year" mettendo il secondo sigillo dopo l'affermazione del TGA cinque anni prima. È la conferma della bontà intrapresa dalla Casa di Monaco con la

nuova gamma. **2007** - In gennaio cambio al vertice dell'Onu: nuovo segretario il sudcoreano Ban KiMoon. A febbraio a Catania guerra tra tifoserie, muore l'ispettore Filippo Raciti: il Parlamento vara il decreto antiviolenza. A luglio dopo mezzo secolo rinasce



VOLVO TRUCKS È IL PRIMO PRODUTTORE A OFFRIRE QUESTA SOLUZIONE PER I VEICOLI PESANTI

LA DOPPIA FRIZIONE CHE DOMINA IL LUNGO RAGGIO

Disponibile su Volvo FH come alternativa a I-Shift e alla trasmissione manuale, la nuova e avanzatissima trasmissione I-Shift a doppia frizione è un sistema composto da due cambi collegati. Quando una marcia è attiva nel primo cambio, nell'altro viene preselezionata la marcia successiva.

Durante il cambio di marcia, la frizione connessa al primo cambio viene disinnestata nello stesso istante in cui viene innestata la seconda frizione; quindi, il cambio di marcia avviene senza interruzioni nell'erogazione di potenza, la coppia viene mantenuta e il camion non perde velocità durante il cambio di marcia. Per il conducente, tutto questo si traduce in una guida più comoda ed efficiente: un risultato immediatamente percepibile a bordo del truck, che si muove con la massima fluidità e all'insegna del massimo comfort.

In situazioni che richiedono molti cambi di marcia, ad esempio su pendenze, I-Shift Dual Clutch porta la guida dei camion in una dimensione totalmente nuova. I-Shift a doppia frizione si basa sulla collaudata trasmissione I-Shift e nonostante i suoi molti nuovi componenti, il nuovo cambio è più lungo di appena 12 cm rispetto a una normale unità I-Shift. "I-Shift Dual Clutch - dichiara Jonas Odermalm, Segment Manager HeavyTransport di Volvo Trucks - è una trasmissione con due alberi di

ingresso e una doppia frizione. Ciò significa che è possibile selezionare due marce contemporaneamente ed è la frizione a determinare la marcia attiva al momento. Pur basandosi su I-Shift, la metà anteriore del cambio I-Shift a doppia frizione è stata riprogettata con componenti completamente nuovi. Quando si guida si ha l'impressione di avere a disposizione due cambi. Quando una marcia è selezionata in un cambio, nell'altro è già preparata la marcia successiva. Con le doppie frizioni il cambio di marcia avviene senza interruzioni nell'erogazione di potenza (a eccezione del cambio di gamma, che avviene quando si passa dalla 6a alla 7a) e, di conseguenza, la coppia motore viene mantenuta e il comfort di guida migliora in modo significativo".

Le trasmissioni a doppia frizione sono già impiegate nelle auto, ma Volvo Trucks è il primo produttore al mondo a offrire una soluzione analoga per i veicoli pesanti prodotti in serie. "Per i camion, questo cambio farà davvero una grande differenza in termini di guidabilità - ha spiegato Odermalm - Più pesante sarà il carico trasportato, più difficili saranno le condizioni operative e più frequenti i cambi di marcia, ma maggiori saranno i vantaggi con I-Shift Dual Clutch. Con i cambi di marcia automatizzati, in cui non c'è interruzione dell'erogazione di

potenza, è più semplice mantenersi al passo con il traffico, specie su tratti di strada difficili. La guida risulterà quindi più rilassata e sicura".

I-Shift Dual Clutch è particolarmente efficace per i trasporti a lungo raggio e in condizioni che richiedono molti cambi di marcia, come su pendenze o strade tortuose o lungo i percorsi urbani dove non mancano rotonde e semafori. "I-Shift Dual Clutch - ha aggiunto Jonas Odermalm - fa una grande differenza anche in caso di carichi mobili o liquidi, ad esempio nei trasporti di animali o con cisterne, perché gli impercettibili cambi di marcia provocano minori spostamenti nel carico stesso. Grazie al cambio ottimizzato garantito da I-Shift Dual Clutch, viene ridotto il rischio di trovarsi bloccati su strade scivolose o sconnesse, ad esempio durante il trasporto di legname nei boschi. Oltre che permettere una guida efficiente, la fluidità dei cambi di marcia si traduce in una maggiore silenziosità in cabina".

Va anche precisato che se la guida avviene in condizioni in cui saltare alcune marce è più vantaggioso per la trasmissione, quest'ultima provvederà al cambio marcia proprio come una normale unità I-Shift. I consumi con I-Shift a doppia frizione sono uguali a quelli con l'unità I-Shift normale. I-Shift Dual Clutch è disponibile su Volvo FH con motori D13 Euro 6 e con potenze di 460, 500 e 540 cv.

striels che già controllava l'americana Mack; nasce il secondo polo mondiale del settore. L'anno dopo Volvo adotta il dispositivo Turbocompound per incrementare la potenza dell'FH12 che, con l'installazione di una seconda turbina a valle della principale, sfrutta l'energia residua dei gas di scarico per trasmettere altra coppia all'albero a gomiti. La soluzione resta in vigore fino al 2005, quando un nuovo propulsore da 13 litri decreterà l'abbandono della doppia turbina.

Dynafleet, sistema informatico di gestione flotte, viene presentato invece nel 2002 con l'obiettivo di migliorare l'utilizzo dei veicoli e ridurre i costi operativi. Con il passare degli anni verrà aggiornato e ottimizzato. Tra il 2001 e il 2003 anche in Italia vengono distribuiti i musoni NH12. A fine 2002, intanto, Giovanni Longo lascia l'incarico di Amministratore delegato. Lo sostituisce Andrea Bedosti, che ricopriva lo stesso incarico alla Landini.

Nel 2005 arriva un nuovo motore, il D13A, 12,8 litri, tutto muscoli e cervello. Va su FH e FM, il multiruolo della Casa, con tarature da 400 a 520 cv in versione Euro 3, a sostituire il D12D che di lì a poco verrà trasformato in Euro 4 con EGR per potenze da 390 a 430 cv. Nel 2004 alla filiale italiana s'insedia Marco Lazzoni, proveniente da Mercedes-Benz Veicoli Industriali, che tra l'altro, l'anno successivo inaugura a Pianiga (Ve) il terzo Truck center Volvo in Italia che segue quelli di Zingonia (Bg) e Trento. Nello stesso anno la filiale importa il camion numero 50mila, evento che festeggia proponendo cento FH16 "Anniversary" che vanno a ruba.

Nel 2006 nascono i medi FL, sui quali nel 2008 Volvo proporrà i cambi meccanici integrati da un sistema a controllo elettronico dell'inserimento delle marce che chiamerà I-Sync per distinguerli dagli I-Shift, gli automatizzati il cui successo ha consolidato nel segmento pesanti (FH e FM), soggetti a minori mano-

vre rispetto ai camion da distribuzione. Sempre nel 2006 Lazzoni spiega che la scelta strategica è l'SCR perché con l'EGR il motore perde potenza: "Ma offrendo entrambe le soluzioni permettiamo al cliente di scegliere puntando molto sui contratti di servizio". Nella primavera 2009 la serie FM cresce di cilindrata arrivando agli 11 litri, dai 9 precedenti, mantenendo un propulsore a sei cilindri e accorciando le distanze con il fratello maggiore FH. Un salto indietro nel tempo riporta al record dell'FH16 del novembre 2003 spinto da 611 cv che nel 2006 diventano 660 e nel 2009 ben 700 con il trattore che monta un propulsore a sei cilindri con catalizzatore SCR siglato D16G, in grado di generare una coppia di 3.100 Nm. Lo schema costruttivo dei motori Volvo è tuttavia inalterato da lungo tempo, con i sei cilindri sempre uno in fila all'altro che si tratti dei D9, D11, D13 o D16, con albero a camme in testa e iniettori pompa.

Marco Lazzoni è Amministratore delegato fino al 2012. Gli succede nel 2013 l'attuale titolare del timone di Volvo

Trucks Italia, Giovanni Lo Bianco, che dal 1 aprile 2015 assume anche la responsabilità di Renault Trucks Italia. Attualmente, Volvo Trucks propone sul mercato le rinnovate famiglie FH, FM, FMX, FL e FE, tutte contrassegnate dall'adozione di moderne motorizzazioni Euro 6 il cui motto è: minori emissioni, alte prestazioni. Campione di risparmio e punto di riferimento per le prestazioni sulle lunghe distanze, il nuovo FH si avvale di preziosi strumenti come l'I-Torque, la nuova catena cinematica, e l'I-See, il sistema che collaborando con la trasmissione automatizzata I-Shift 2 a doppia frizione consente al veicolo di ricordare le pendenze e cambiare marcia in maniera ottimale sempre nell'ottica del risparmio. Top di gamma è il nuovo FH16 750 Euro 6, equipaggiato con uno dei motori più performanti ed efficienti del mercato truck. Il Volvo FH16 è uno dei camion più potenti ed esclusivi del settore, molto apprezzato dalle aziende di trasporto con esigenze elevate, per le quali prestazioni, produttività e comfort hanno grande importanza. Grossa



Volvo FL si presenta ulteriormente migliorato per andare incontro alle esigenze professionali degli operatori della distribuzione. Sotto, uno storico F16 impiegato sulla lunga distanza.

novità Volvo Trucks, disponibile su FH come alternativa a I-Shift e alla trasmissione manuale, è la nuova e avanzatissima trasmissione I-Shift a doppia frizione, sistema composto da due cambi collegati che garantisce una guida più comoda ed efficiente. Il nuovo FM è caratterizzato da

una serie di innovazioni intelligenti, come la sterzata semplice e fluida, che toglie tonnellate di peso dalle spalle stanche dei conducenti, il nuovo telecomando che agevola notevolmente le fasi di carico e scarico e l'eccezionale manovrabilità sulle strade più tortuose. Volvo FM è

stato progettato e realizzato per qualsiasi applicazione speciale; ancora più del suo predecessore, la nuova generazione del veicolo favorisce l'adozione di soluzioni su misura e la loro veloce implementazione. FMX, disponibile anche con cabina doppia, è lo specialista del cava/cantiere realizzato per sopportare le condizioni di lavoro più difficili. All'interno della gamma FMX è tra l'altro proposta la cabina lunga versione FMX-SLP sviluppata appositamente per i trasporti in cava e cantiere. Consegna o raccolta sono i due ambiti elettivi per FE e FL. Il campo di applicazione del nuovo FE nella classe 18-26 t è molto vasto: si va dai trasporti regionali alla cantieristica leggera, dai servizi pubblici al trasporto di merci refrigerate. Il nuovo FL, poi, si presenta ulteriormente migliorato per andare incontro alle esigenze professionali degli operatori della distribuzione: merito anche del modello a quattro cilindri da 12 tonnellate, con una riduzione di peso di 500 kg rispetto a un veicolo a 6 cilindri equivalente. La novità completa la gamma di pesi compresi tra 12 e 18 tonnellate. FL Euro 6 è anche proposto con cabina doppia.



la Fiat 500. Ad agosto a Garlasco viene uccisa la 26enne Chiara Poggi. In Germania, a Duisburg, sei italiani uccisi in un delitto di 'ndrangheta. A settembre muoiono Gigi Sabani e Luciano Pavarotti. Nasce sulle ceneri del Pds il Pd. L'anno si chiude con il gravissimo incidente alla Thyssen-

Krupp di Torino e l'assassinio di Benazir Bhutto in Pakistan. Daf Trucks torna a vincere con l'ammiraglia XF 105, veicolo di punta di un'offerta che punta a soluzioni di trasporto all'avanguardia per prestazioni ed economia dei consumi.

2008 - Con il clamoroso arresto



della moglie del ministro della Giustizia Clemente Mastella, si apre una crisi politica che porterà allo scioglimento delle Camere. A febbraio ritrovati in fondo a un pozzo i corpi dei fratellini Francesco e Salvatore Pappalardi, scomparsi nel 2006 a Gravina di Puglia. A luglio viene

lanciato l'I-Phone e a settembre inizia la crisi delle borse: un'ondata di ribassi in seguito a fallimenti bancari negli Usa. A novembre Barack Obama succede a Bush. MAN TGX e TGS conquistano il "Truck of the Year" ampliando il carnet di premi conquistati dalla Casa tedesca e ri-

DAF TRUCKS

Gli alti e bassi della

LA STORIA ITALIANA DEL COSTRUTTORE OLANDESE, FONDATA NEL 1928 SU INTUITO DI UN MECCANICO CHE RIPARAVA BARCHE E FACEVA IL SALDATORE, RISALE ALLA FINE DEGLI ANNI SETTANTA. DOPO UN INIZIALE SVILUPPO PARTICOLARMENTE RAPIDO, IL MARCHIO CONOSCE PIÙ DI QUALCHE DI PAUSA LUNGO LA STRADA PER L'AFFERMAZIONE SUL MERCATO. LA CRISI DI QUESTI ANNI NON FERMA GLI INVESTIMENTI SUL PRODOTTO: NEL 2014 ARRIVANO I NUOVI XF E CF A PIANALE RIBASSATO CON ALTEZZA DELLA RALLA DI 91 CM E CF SILENT, VEICOLO PER LA DISTRIBUZIONE SILENZIOSO E PERFORMANTE.



LINO SINARI ASSAGO

Lo sbarco in Italia di Daf Trucks risale alla fine degli Anni Settanta: primo Amministratore delegato Luigi Indinimeo, che decise per uno sviluppo rapido in tutta Italia. I numeri gli davano ragione: modelli pesanti come 3300 e 3600 si vendevano molto bene e di lì a poco sarebbe arrivato il 95, moderno trattore vincitore del Truck of the Year nel 1988.

A cavallo dei due decenni di fine secolo l'Italia è in piena bufera Tangentopoli: nel 1993 piovono avvisi di garanzia ai politici. In mezzo a tale baillame per la filiale italiana di Daf Trucks arriva una buona notizia: un consorzio di banche sosterrà la società che è in amministrazione controllata. C'è quindi il tempo di mettere a posto i conti e tentare di uscire dal periodo di difficoltà, innescato soprattutto dal crollo del mercato britannico, cui il costruttore è molto legato. È la crisi più forte per il marchio di Eindhoven - fondato nel 1928 dai fratelli Van Doorne, tra i quali il meccanico olandese Hug Van Doorne che riesce a trasformare in una grossa azienda un'officina per riparazione di barche e lavori di saldatura - che negli anni è stato sinonimo di alta qualità non solo nella costruzione dei truck: riparazioni navali, motori (inizialmente dei British Leyland su licenza) e anche vetture fino al 1972.

Dopo lo sbarco lo sviluppo del costruttore in Italia fin dai

primi anni Ottanta è stato molto rapido.

Nel 1991 Daf si distingueva puntando sui veicoli medi per la distribuzione, la nuova Serie 45 che sostituiva la gamma 600, 800 e 1000 per la fascia da 6 a 10 t, con motori aspirati, particolarmente silenziosi, e la cabina con pavimento piatto che anticipava la risposta dei costruttori a una domanda di maggior comodità nei movimenti dell'autista, dandogli la possibilità di salire e scendere indifferentemente da destra e da sinistra. Certo erano anni duri. All'orizzonte si profilava la deregulation dei trasporti internazionali, segmento determinante per il costruttore olandese che sui pesanti di

linea aveva costruito buona parte del suo successo. Tuttavia la domanda era stagnante, penalizzata dalla crisi economica europea e da vendite che avevano toccato un picco non indifferente nella seconda metà degli Anni Ottanta, quando in tutta Europa si era provveduto a rinnovare il parco veicoli. L'Italia stentò più di altre nazioni dell'Unione europea a riprendere fiato. Lo testimonia, a fine 1994, una dichiarazione dello stesso Luigi Indinimeo, raccolta da Il Mondo dei Trasporti: "Qualche segnale di ripresa si vede e sarebbe ora, visto che siamo al quinto anno difficile".

Le cose presero effettivamente una piega positiva nel

1995 grazie alla "legge Tremonti" sulla detassazione degli utili reinvestiti. Il 1995 è anche l'anno in cui arriva in Daf Italia, come direttore generale, José Patricio Vieira che si presenta, alla consegna dei nuovi 95.430, a concessionari affascinati da una cabina Super Space progettata per i grandi viaggi attraverso l'Europa. Un Vieira raggiante snocciolava così i dati a Il Mondo dei Trasporti: "Nel 1995 vendite a +30 per cento sul 1994 per 25.700 veicoli, dei quali 8.379 medi, segmento sul quale puntiamo parecchie carte. Quanto all'Italia l'annata è stata ottima: 773 i veicoli venduti con 100 miliardi di fatturato. Certo siamo lontani dai duemila del

1992, ma non dimentichiamo che in mezzo c'è stata una pesantissima crisi".

L'anno successivo è ancora segnato da una svolta importante. Daf è nuovamente in cattive acque, a salvarla arriva un colosso americano: la Paccar, già attiva in patria nel segmento del trasporto pesante con i marchi Kenworth e Peterbilt, acquista l'intero pacchetto azionario e dà modo al costruttore olandese di ripartire.

Il 2000 è un'annata record un po' per tutti e José Patricio Vieira, che ha conquistato i gradi di Amministratore delegato della filiale italiana, non nasconde le sue ambizioni: "Raggiungere il 10 per cento del mercato sopra le 6 t entro

il 2004, puntando oltre che sui pesanti stradali sui mezzi d'opera e sulla gamma media in arrivo". E conferma una strategia: "No alla gestione diretta dell'usato come deciso da altri. Meglio supportare i concessionari lasciando a loro le decisioni finali. Non fosse stato così, con la forte domanda di camion nuovi di quest'anno, con le permutate probabilmente saremmo andati incontro a perdite".

Per aggredire meglio il mercato diventa operativa nel 2001 Paccar Financial Italia, società del gruppo che si occupa di finanziamento e leasing per l'acquisto dei veicoli Daf tra i quali la nuova serie LF con la cabina del Renault Midlum e il motore Cummins



La nuova generazione Euro 6 dell'LF, aggiornata anche dal punto di vista del design. A destra, un CF85 Euro 5.



ACCADEVA NEL MONDO

confermando il prestigio internazionale di cui gode la nuova gamma del Leone.

2009 - In gennaio muore Eluana Englaro. Un anno, il 2009, funestato dal terribile terremoto in Abruzzo, ad aprile: 308 morti, 1.500 feriti, 65mila senza tetto. Nasce il reato di

stalking. Ha inizio in Messico la pandemia influenzale che ucciderà migliaia di persone. L'anno si chiude con le aggressioni al Presidente del Consiglio Berlusconi a Milano e a Papa Benedetto nella Basilica di San Pietro. Actros non teme rivali e per la terza volta, come una "vecchia



star di Hollywood, conquista il "Truck of the Year" sbaragliando l'agguerrita concorrenza. È la terza generazione del campione delle lunghe distanze targato Mercedes-Benz. **2010** - L'anno si apre con la notizia dell'ordigno esploso davanti alla Procura di Reggio Calabria. In aprile

in un incidente aereo muore lo stato maggiore della Polonia. Il 22 maggio, a Madrid, l'Inter diventa Campione d'Europa di calcio e avendo conquistato anche la Coppa Italia e lo scudetto diviene la prima squadra italiana a completare la tripletta. Prima dell'estate marea nera nel

IERI E OGGI

febbre dei tulipani

I vertici di Daf Trucks Italia dal 1974

Luigi Indinimeo	1974-1999
José Patricio Vieira	1999-2003
Roberto Giorgi	2003-2011
Paolo Achille Starace	2011-



diagnostica per i lubrificanti e di controllo usura del motore. Con perseveranza e abile utilizzo della leva del marketing è Roberto Giorgi che sfrutta appieno l'innovazione ingegneristica e stilistica dell'XF105 che si fregia del titolo di Truck of the Year nel 2007 portando altro lustro alla Daf.

Per migliorare, com'è nelle sue intenzioni, la già invidiabile posizione raggiunta a livello europeo, dove Daf si trovava a fine 2009 al terzo posto dopo Mercedes-Benz e MAN, il costruttore olandese deve darsi da fare anche in Italia, a dispetto di una situazione probabilmente più difficile che altrove. Nel nostro Paese ha venduto nel 2009 oltre 1.200 veicoli, il che equivale a una quota del 7,5 per cento su un mercato di 16.300 pezzi, che per volume si è riportato ai primi Anni Novanta, e negli anni precedenti ha consolidato la propria immagine sfornando modelli come i Daf 95, XF95, LF e XF105, rispettivamente Truck of the Year del 1988, 1998, 2002 e 2007.

Dopo trent'anni di onorato servizio in Daf, Roberto Giorgi nel maggio 2011 lascia il timone a Paolo Starace, manager con una formazione economico-finanziaria, dal 2006 numero uno di Paccar Financial Italia: è lui l'uomo cui tocca affrontare la crisi congiunturale che dal 2009 attanaglia il settore. Una crisi che non ferma gli investimenti sul prodotto: dell'anno scorso i nuovi XF e CF a pianale ribassato con altezza della ralla di 91 cm e CF Silent, veicolo per la distribuzione silenzioso e performante. Oggi in Europa Daf ha una quota che si attesta attorno al 9 per cento nel segmento da 6 a 16 t, che viaggia intorno al 13 per cento sopra le 16 t e raggiunge il 16,5 per cento nei trattori.

IN ITALIA CAMPAGNE AD HOC PER I PADRONCINI

FIDUCIA NELLA SOLIDITÀ DELL'AZIENDA: S'INVESTE IN ASIA, RUSSIA E AFRICA

Il 2014 per il Gruppo Paccar si chiude evidenziando un marcato aumento del volume del business globale, attorno al 10 per cento d'incremento, e ancor più dell'utile netto, con un aumento del 15 per cento. Una crescita dovuta principalmente al mercato americano, che sta dando performance positive e quindi spinge alla crescita del fatturato. La fiducia nella solidità dell'azienda è sottolineata dalla decisione di riacquistare 300 milioni di dollari di azioni proprie con liquidità: una stima di aspettative di sviluppo delle proprie azioni ma anche il segnale che migliora il clima di fiducia nel trasporto. Da sottolineare l'importanza che assume la quota ricambi, che ha fatto registrare un'impennata del 9,5 per cento.

Nel 2014 Daf si è potenziata e rafforzata nei mercati Asia, Russia e Africa con importatori o reti di dealer. Oggi le immatricolazioni extra-europee valgono per Daf circa 7.500 unità con un incremento rispetto al 2013 del 13 per cento. Viene archiviato un 2014 che ha visto la nascita del nuovo Paccar Distribution Center, di una nuova fabbrica di assali e cabine nella sede Daf a Westerlo, in Belgio, con un investimento di 25 milioni di euro, e l'inaugurazione della filiale Daf in Turchia, dove la Casa Madre ha deciso di cambiare strategia e sostituire l'importatore ritenendo importante la presenza di una rete di assistenza e vendita.

Canale di profitto che in Daf va assumendo sempre più importanza è TRP (Truck and Trailer Parts), ovvero il brand nel settore dei ricambi: con una seconda linea destinata ai prodotti non Daf, in vent'anni il marchio TRP - che l'anno prossimo festeggerà il ventesimo di fondazione - è cresciuto in business e nel numero di TRP Shop. Ai sei centri già esistenti se ne sono aggiunti l'anno scorso ben dieci nuovi, da Poznan in Polonia a Hemel nel Regno Unito, da Madrid a Houthalen in Belgio fino alla Li-

tuania.

Per i concessionari Daf si tratta di un'opportunità: si riesce a servire un trasportatore che non ha nella flotta veicoli Daf e nel contempo è una fonte di reddito, che fa registrare un trend in crescita. Nel 2015 saranno aperti due centri in Italia: a Roma e Piacenza. Il modello di business funziona così: i concessionari allestiscono un magazzino che commercializza ricambi, di qualità equivalente a quelli originali ma a un prezzo competitivo, senza il brand Daf; il trasportatore raggiunge il TRP Shop, che per sua natura si trova in una location facilmente raggiungibile, acquista il ricambio e lo monta in autonomia.

Qual è la strategia di Daf per il 2015? "Accanto a una gamma di prodotti validi, di affidabilità comprovata e riconosciuta - spiega Paolo Starace, Amministratore Delegato di Daf Trucks Italia - non possiamo esimerci dall'ascoltare le esigenze dei trasportatori. La vera sfida è oggi rispondere alla domanda: cosa può fare un costruttore per contribuire ad abbassare il TCO (Total Cost of Ownership, ndr) ed aumentare l'Uptime del cliente? Per capire le sue esigenze occorre stargli vicino prima, durante e dopo l'acquisto. Per farlo abbiamo studiato campagne ad-hoc, come la Discovery Daf rivolta ai padroncini: al trasportatore Paccar Financial propone l'acquisto di un veicolo in pronta consegna a 799 euro per i primi dodici mesi, pacchetto che comprende sei mesi di contratto di riparazione e manutenzione Extra Care gratis e la visita all'impianto di produzione, dove egli può toccare con mano l'alto livello dei prodotti. Ai miglioramenti tecnici nel motore e nella catena cinematica per ridurre i consumi affianchiamo la formazione dell'autista, che continua a rappresentare una quota decisiva per una guida ottimizzata e risparmiata".

realizzato in collaborazione con Iveco.

Dal 2003 i comandi di Daf Italia passano nelle mani di Roberto Giorgi, presente in azienda fin quasi dagli inizi,

che accentua le iniziative di marketing, coinvolgendo una delle concessionarie più importanti, la Eurocamion di Piacenza, nell'allestimento con BP Castrol di un centro di



Un Daf XF105 sulle strade dell'Australia. Sopra, il propulsore Paccar MX-13 Euro 6.

Golfo del Messico per una lunga fuoriuscita di petrolio da una piattaforma BP. In agosto a Mogadiscio assalto terroristico in un hotel: 32 morti. È anche il mese, agosto, che segna la rottura tra Gianfranco Fini e Berlusconi. Cinque anni dopo la Serie R di Scania si riconferma "In-

ternational Truck of the Year": viene premiata l'evoluzione di una gamma di punta.

2011 - Il 9 gennaio in Sud Sudan si svolge il referendum per l'indipendenza, con la quasi unanimità dei consensi: il successivo 9 luglio nascerà il nuovo Stato. Sempre in lu-

glio lancio dell'ultimo Space Shuttle che conclude con l'Atlantis un programma spaziale durato 30 anni. Il 14 gennaio cade la dittatura tunisina di Ben Ali e il 2 maggio il terrorista ricercato numero uno Osama bin Laden, promotore degli attentati dell'11 settembre 2001, viene ucciso



in Pakistan dai Navy Seal statunitensi. In giugno Audi con la R 18 TDI vince per la decima volta la 24 Ore di Le Mans. In ottobre viene ucciso Gheddafi. Atego è di nuovo premiato e per Mercedes-Benz Trucks si tratta della settima vittoria all'"International Truck of the Year".

FIAT PROFESSIONAL IERI E OGGI

In piena sintonia con chi lavora



I VEICOLI DA LAVORO DEL MARCHIO TORINESE HANNO ACCOMPAGNATO LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ NEL NOSTRO PAESE, QUALIFICANDOSI COME PUNTO DI RIFERIMENTO PER INNOVAZIONE E CAPACITÀ DI RISPONDERE ALLE ESIGENZE DEGLI UTILIZZATORI. OGGI LA GAMMA COMPRENDE LE DERIVATE, I VAN FIORINO, SCUDO E DOBLÒ E IL "BIG" DUCATO.

FABIO BASILICO
TORINO

Come nel settore dell'auto, anche in quello dei veicoli commerciali Fiat vanta una lunga tradizione e una presenza costante e forte sul mercato. Negli anni più recenti, l'attività Fiat nel settore dei veicoli da lavoro è stata profondamente riorganizzata sia dal punto di vista della rete di vendita e di assistenza, sia con l'offerta di una ricca gamma di modelli capace di rispondere a ogni esigenza. Il ruolo di Fiat Professional, brand di riferimento che testimonia la "dote strategica" rappresentata dai veicoli commerciali in seno alla complessa organizzazione che capo al costruttore torinese, è dunque fortemente cresciuto nel tempo.

Fondata a Torino nel 1899, la storia della Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino è profondamente legata alla famiglia Agnelli. Giovanni, giovane ufficiale di cavalleria, spicca tra i nove nobili imprenditori fondatori dell'azienda. Viene nominato Amministratore delegato nel 1902 e fin da allora è impegnato nella produzione del suo primo veicolo da lavoro, siglato 24 Hp e caratterizzato dal sedile del conducente avanzato sull'avantreno per sfruttare una maggior possibilità di carico. La potenza è appunto di 24 cv. Quando arriva l'HP la Fiat, partita quasi in sordina in corso Dante, in un impianto di 12mila mq e con 35 dipendenti, è già una realtà lanciata.

Dopo una serie di omnibus, nel 1910 arriva il nuovo

modello di camion, il 12-15 HP, con cui si gettano le basi dei furgoni del futuro. La prima carrozzeria, che ricorda in qualche modo i commerciali moderni, è però quella dell'1F, subito seguito dal 2F. Dal 1912 al 1914 vengono prodotti 2.500 camion e quando l'Italia entra in guerra le energie produttive sono assorbite dal settore militare: servono ambulanze, motori e camion, soprattutto i 18BL, con 3,5 t di carico utile. Fino al 1921 ne verranno prodotti quasi 20mila.

Al termine del primo conflitto mondiale, Fiat, di cui Giovanni Agnelli è diventato Presidente, diventa una grande potenza industriale mondiale, il cui simbolo più evidente è la fabbrica del Lingotto, che nel 1923 raggiunge i 350mila mq, occupando due km del centro torinese con la produzione distribuita su cin-

que piani e il tetto valorizzato dalla celebre pista di prova su cui vengono testati anche i nuovi modelli di camion. È un periodo vivace soprattutto nel campo dei piccoli commerciali, di cui Fiat propone vari modelli, dal 502F al 509F, aprendo anche con la 508 Balilla Van un settore, quello dei commerciali derivati da autovetture di serie, che ancora oggi è tra i più proficui per il costruttore. Accanto alla produzione di camion - come a fine anni Venti il 621, primo modello a tre assi, equipaggiato con un motore a sei cilindri da 2,5 litri e con 2 tonnellate di carico utile, disponibile tra l'altro anche in versione elettrica, o nel 1932 il modello 634N con motore diesel da 8,3 litri e un'innovazione che farà epoca, la cuccetta per il conducente - la storia Fiat prosegue attivamente anche sul fronte

dei veicoli commerciali. Negli anni Cinquanta con il 1100 T fa la sua comparsa il primo furgone moderno a cabina avanzata, che va ad affiancarsi al 615 del 1951, che nelle caratteristiche principali riconduce all'attuale Daily di Iveco.

Il 1961 è l'anno del 600 T derivato dalla Multipla e proposto in numerose varianti. Più generose invece le dimensioni del 238, il nuovo modello a cabina avanzata, che ha un vano posteriore da 6,5 mc, porte posteriori a doppio batente, sospensioni a ruote indipendenti e motore da 51 cv. Nei primi anni Settanta, furgoni come l'850 T del 1970 mantengono il motore e la trazione posteriore. Negli stessi anni entra nell'orbita del gruppo uno stabilimento importante, la Sofim di Foggia, specialista in motori Diesel che equipaggeran-

no i commerciali del futuro. Nel 1973 nei furgoni si cambia registro: arriva il 242 con il motore posizionato in pratica sotto la cabina, forme spigolose ma efficaci, freni a disco, 9,3 mc di volume utile e un pianale a soli 37 cm da terra, motori Fiat a benzina o Citroën diesel. Lo stesso modello è infatti venduto anche dal costruttore francese, aprendo la strada a una storica collaborazione.

Nel 1978 arriva il Fiorino, il primo a ricevere un nome proprio - per dieci anni ai vertici delle vendite italiane e declinato anche in versione pick-up. I commerciali derivati da vetture di serie diventano sempre più importanti e fonte di successi duraturi, come la Panda Van, che inaugura nel migliore dei modi gli anni Ottanta. Nel frattempo, nel 1978 è stata fondata la Sevel (Società Europea Veicoli Leggeri) in collaborazione con il gruppo Ps (Peugeot e Citroën) per lo sviluppo di veicoli commerciali. Il primo prodotto della collaborazione, nel 1981, è il Ducato, prodotto tanto innovativo da far risalire da subito le quotazioni del gruppo, affiancato nell'89 da una versione a passo ridotto denominata Talento. Nell'83 la storica Fiat Uno può contare su una versione van. Nel 1995 viene lanciato lo Scudo, furgone leggero basato sulla scocca della Fiat Ulysse, la cui seconda serie, datata 2007, verrà premiata con il "Van of the Year". Si tratta del secondo progetto in comune con Ps. Il terzo sarà il nuovo Fiorino. Mentre restano un'esclusiva Fiat le nume-

rose van, tra cui spicca quella derivata dalla Punto nel 1993, il piccolo pick-up Strada su base Palio (1996), ma soprattutto la multispazio Doblò che viene presentata nel 2000 e ottiene subito un grosso successo. Cambiano nel tempo anche le dinamiche interne alla Fiat: con Giancarlo Boschetti i furgoni erano già diventati una business unit a sé stante, nel 2004 diventano una vera e propria divisione, affidata a Lorenzo Sistino.

Dal 2008 i veicoli commerciali fanno parte di Fiat Professional. Attualmente, i veicoli Fiat Professional sono prodotti in 8 stabilimenti nel mondo, tra cui spicca la Sevel in Val di Sangro, il più grande impianto per veicoli commerciali leggeri d'Europa che nel 2010 ha tagliato il traguardo di 4 milioni di veicoli prodotti. Il ventaglio prodotti parte da 500 L Pro per salire in ordine crescente con Panda Van, Punto Van, Strada, Fiorino combi e furgone, Doblò combi e cargo, Scudo trasformazione, persone e merci, e infine Ducato, proposto in configurazione trasformazione, persone e merci. Il 2013 ha visto il debutto della sesta generazione di Ducato mente risale al 2012 l'arrivo del nuovo Strada, erede del veicolo leader nel mercato sudamericano del trasporto leggero. L'anno prima Doblò Cargo ha stupito con la versione Work-Up che vanta il miglior rapporto tra ingombri e portata. Nel 2014 è stata la volta della nuova versione del Doblò, alla sua quarta generazione: prodotto nello stabilimento Tofas a Bursa, in Turchia, è in vendita da inizio 2015.



Prima e dopo di un autentico best seller: il **Ducato** "old generation" e la nuova gamma (in alto).

DUCATO 140 NATURAL POWER EQUIPAGGIATO CON L'INNOVATIVO MOTORE E6

LA FORZA INCONTRASTATA DEL METANO

È arrivato in Italia il nuovo Ducato Natural Power che abbi-

Ducato Natural Power viene introdotto sulla gamma Ducato il nuovo logo "Professional", sinonimo di professionalità e cura per il cliente business to business, con una forte focalizzazione sulla "mission cliente" per poter personalizzare il veicolo ideale per le esigenze e le applicazioni specifiche. Il nuovo Ducato a metano completa la gamma Natural Power di Fiat Professional, composta da: Panda Van, Punto Van, Fiorino e Nuovo Doblò. Il Ducato 140 Natural Power adotta un propulsore da 3 litri che sviluppa una potenza massima di 100 kW/136 cv a 3.500 giri/min e una coppia massima di 350 Nm a 1.500 giri/min. Il veicolo raggiunge una velocità massima di 159

km/h nella configurazione furgone tetto basso e consente consumi contenuti (13,1 mc /100 km di metano) ed emissioni di CO2 pari a 234 g/km. Ducato 140 Natural Power rappresenta il primo propulsore della nuova gamma Ducato Euro 6 che verrà proposta nei prossimi mesi a partire dalle versioni trasporto persone. Il veicolo è configurato per funzionare normalmente a gas naturale. L'alimentazione a benzina interviene automaticamente solamente quando il metano si sta esaurendo: il serbatoio della benzina di 15 litri assicura, in modalità "recovery", oltre 100 km di autonomia per raggiungere il più vicino distributore di metano. Le 5 bombole del gas (220 litri totali o 36 kg) sono poste sotto il pavimento, permettendo così di conservare la totale fruibilità del vano di carico. L'autonomia è di 400 km.

ACCADEVA NEL MONDO

2012 - L'anno si apre con la tragedia della nave Costa Concordia che il 13 gennaio naufraga a 500 metri al largo dell'Isola del Giglio: muoiono 32 persone. Ai primi di giugno si svolgono le celebrazioni del giubileo di diamante della regina Elisabetta II, sul trono dal 1952. Il 4 luglio ces-

sano le trasmissioni televisive analogiche del ripetitore di Monte Pellegrino a Palermo: con questa operazione viene completato il passaggio al digitale terrestre in Italia. Ottobre: la LucasFilm, la major di "Guerre Stellari", viene acquistata dalla Disney per 4 miliardi di dollari. In novem-

bre Barack Obama è riconfermato Presidente Usa e in dicembre un video rap è il primo a raggiungere 1 miliardo di visualizzazioni su YouTube. Dopo Iveco anche Mercedes-Benz prova la soddisfazione della seconda affermazione consecutiva al "Truck of the Year": il premio va

alla nuova generazione dell'Actros. **2013** - L'11 febbraio Papa Benedetto XVI annuncia le sue dimissioni dall'incarico di Pontefice. Il 13 marzo viene eletto l'argentino Bergoglio con il nome di Papa Francesco. Intanto in febbraio si tengono le elezioni politiche in Italia. Il 20

aprile Giorgio Napolitano viene rieletto Presidente della Repubblica, diventando il primo Presidente nella storia repubblicana a ottenere un secondo mandato. È l'anno della presentazione in pompa magna della nuova gamma della Losanga. Renault Trucks organizza un grande

RISPARMIARE CARBURANTE NON È MAI STATO COSÌ FACILE



IVECO HI-SCR. 0% EGR, 100% VANTAGGI.

Nuovo Stralis HI-WAY Euro VI - senza EGR e le sue complicazioni - garantisce affidabilità, massima portata e minimi costi di gestione grazie all'esclusiva tecnologia HI-SCR.

- Riduzione del consumo di carburante del 4.5% rispetto ad Euro V (certificato TÜV).
 - Manutenzione del filtro DPF estesa a 600.000 km.
- Esclusivo sistema infotelematico IVECONNECT di supporto alla guida economica.

HI-SCR
IVECO

IVECO
WWW.IVECO.IT

Numero verde
800-800288



PEUGEOT IERI E OGGI

Un crescendo nel segno del Boxer

IL MARCHIO DEL LEONE È COSTANTEMENTE ASSOCIATO ALLA PRODUZIONE DI VEICOLI DA LAVORO CHE HANNO ANCHE IN ITALIA ACCOMPAGNATO L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO. OGGI LA GAMMA DEL COSTRUTTORE FRANCESE COPRE I SEGMENTI FINO A 35 QUINTALI, SPAZIANDO DALLE DERIVATE DA VETTURE ALLE FURGONETTE, DAI VEICOLI MEDI AI MAXI VAN.

PIETRO VINCI
MILANO

All'alba del decennio Settanta, la gamma dei veicoli da lavoro che Peugeot propone in Italia è già piuttosto completa e comprende un furgone estremamente moderno per l'epoca, il J7, progettato dal carrozziere Chausson e prodotto dal 1965, con cabina avanzata e un ampio vano posteriore in cui possono essere stivati 1.400 chilogrammi di carico utile. L'avvio della presenza ufficiale del marchio del Leone in Italia risale al 1969, a Milano, quando viene inaugurata una sede in via Metauro (con officina in viale Faenza), sotto la guida dell'Amministratore delegato Jacques Bouverot; il tutto in attesa di costruire l'attuale struttura di via Gallarate, che verrà completata nel 1974.

Naturalmente, la conoscenza dei commerciali francesi nella Penisola da parte degli italiani ha origine in tempi più remoti. Così come è Peugeot la prima auto in assoluto venduta in Italia, nel 1893, è quella destinata al vicentino Gaetano Rossi, proprietario della Lanerossi, anche la prima pubblicità pubblicata da un giornale italiano riguardante un veicolo da lavoro, nello specifico un omnibus a 8 posti, ha il logo del costruttore transalpino. L'annuncio compare sulla rivista L'Automobile nel 1899, anno in cui

la rappresentanza esclusiva viene affidata alla Carlo Festa di Roma. Il primo e diretto tentativo di sbarco della Casa del Leone avviene nel 1924: nel settembre di quell'anno viene infatti costituita a Milano la Società Anonima Commerciale Peugeot Italiana che apre subito anche una fabbrica in cui assemblare i modelli. La seconda guerra mondiale e qualche problema tra i soci stopperà tutto e bisognerà aspettare il 1947 perché si possano di nuovo acquistare in Italia vetture e veicoli commerciali francesi. A importarli all'epoca è la A. Paganini & Figli che conta su sedi a Torino, Milano e Roma e che poco dopo cambierà la propria ragione sociale in Sidauto e darà vita a una prima rete organizzata di dealer.

Tornando agli anni Settanta, il J7 viene affiancato dalle varie versioni della 404, dal 1963 prodotta anche in configurazione da lavoro ed equipaggiata con i primi diesel, oltre che dalla 204 Break per il trasporto leggero. Arrivati a metà del decennio il range resta più o meno quello, con l'aggiunta della 504 che spunta quasi in sordina nel 1974 e successivamente della piccola 204. Una svolta importante arriva invece pochi anni più tardi, dopo che nel 1976 Peugeot assume il controllo totale dell'altro costruttore francese, Citroën, di cui già nel 1974 aveva acquisito



il 38 per cento delle quote, dando vita al Gruppo PSA, che stringe un accordo proprio sui commerciali con un altro colosso europeo, l'italiana Fiat, dando vita alla Sevel, società che nei due stabilimenti di Val di Sangro e di Valenciennes produce buona parte della gamma commerciale del Gruppo. Il primo frutto dell'accordo è il furgone J5, a trazione anteriore. Gli si affianca il J9, ultima evoluzione della vecchia serie, e numerosi derivati dalle vetture.

L'altro salto di qualità arriva a metà anni Novanta: nel '94 viene infatti presentata la prima generazione del Boxer, subito premiata con il "Van of the Year", con una gamma completa, a cui si affianca l'anno successivo il più leggero Expert che utilizza il pianale della monovolume 806. Si tratta in entrambi i casi di progetti in comune con il costruttore italiano. Così non è però per l'asso nella manica che Peugeot (e Citroën) cala nel 1996: si tratta del Ranch, il primo multiplo spazio, destinato a inventare un

nuovo segmento di mercato che oggi ha un'importanza fondamentale per il piccolo trasporto. La prima evoluzione, nel 2002, riceverà il secondo "Van of the Year" di Peugeot. In seguito arrivano le nuove generazioni di Boxer (2006), Expert (2008, con un terzo "Van of the Year") e Ranch ribattezzato Partner (2008). L'ultima proposta è il piccolo Bipper, sempre un multiplo spazio, che conquista un altro "Van of the Year": è frutto ancora una volta della riuscita joint venture, che lo produce nello stabilimento turco Tofas. Insieme al Bipper arriva per Peugeot in Italia un successo senza precedenti, che la vede incrementare vendite e quote anche in anni, per i concorrenti, di crisi profonda.

L'attuale offerta Peugeot Professional copre i segmenti dei veicoli commerciali fino a 35 quintali. Nel segmento D1 delle vetture con omologazione N1 Peugeot offre 208 MIX, 2008 MIX (da settembre 2014), Nuova 308 MIX (da settembre 2014), 5008 MIX, 3008 MIX e 508 SW

MIX. Sullo stesso segmento ma nella versione VAN, sempre derivata da vetture ma per trasporto merci, Peugeot propone 208 VAN, riconoscibile all'interno per l'assenza di divano posteriore per ottenere un vano di carico omogeneo e più regolare possibile. La cabina di guida è praticamente identica alla versione per trasporto passeggeri, separata dal vano di carico da una paratia fissa in lamiera.

Sul segmento F1 nella versione "mini cargo" Peugeot offre Bipper, con una lunghezza di soli 3,86 m, apprezzabile in condizioni di circolazione difficoltosa (città, strade strette, parcheggio difficile). Bipper offre un volume interno minimo di 2,5 mc per una portata utile fino a 585 kg. Il vano di carico dalle forme squadrate è dotato di una superficie del pianale piatta di 1,523 m di lunghezza per accogliere facilmente oggetti ingombranti. Per quanto concerne le versioni "furgonette" del segmento F1 Peugeot Partner deriva dalla versione trasporto persone con le modifiche a-

datte a un utilizzo intenso come quello dei veicoli da lavoro. La peculiarità dell'offerta Peugeot Partner è che dalla sua uscita sul mercato è stato proposto anche con tre posti in cabina, unico nel suo segmento fino a oggi, peculiarità che lo ha contraddistinto dalle offerte proposte da altri brand. Con l'ampio volume di carico di circa 4,1 mc, il nuovo Partner è disponibile in due differenti lunghezze, che si traducono in due volumi interni e due lunghezze del vano di carico: Partner L1, con una lunghezza totale di 4,38 m, e Partner L2, con una lunghezza totale di 4,63 m per 1,81 m di larghezza esclusi i retrovisori (2,11 m con i retrovisori).

Partner è inoltre disponibile nella versione Doppia Cabina Mobile e propone nuove portate utili: nelle versioni L1 da 550 kg a 815 kg, nelle versioni L2 la portata utile è fino a 746 kg. Nel segmento K1 Peugeot propone il nuovo Expert, furgone medio, che si declina in versioni lamierate e vetrate, che sono disponibili in due lunghezze e due altezze per un volume utile di 5,6 e 7 mc e le lunghezze utili di 2,26 e 2,56 m a seconda delle versioni. Inoltre, è disponibile una versione pianale cabinato della lunghezza di 5,1 m.

Nuovo Expert ha una capacità di carico da 1.000 a 1.200 kg. Il pianale cabinato dispone invece di una capacità di carico di circa 1.200 kg. Munito di sospensioni pneumatiche, Nuovo Expert permette di entrare nei parcheggi con un accesso di 1,9 m. Nel segmento KX Peugeot ha presentato una nuova offerta lanciata sul mercato italiano nel marzo 2014: il nuovo Boxer, quarta generazione del maxi van francese, con importanti novità sul piano tecnico, sul versante degli allestimenti (con nuove varianti cassonate, ribaltabili e furgonature gran volume realizzate dall'italiana Onnicar) e in tema di dotazioni di sicurezza. Al debutto le nuove versioni 2.2 e-HDi FAP da 130 e 150 cv, con il dispositivo Stop&Start che riduce il consumo. Notevoli anche gli aggiornamenti estetici: profonde le modifiche al frontale e al posteriore.



Il nuovo Boxer (in alto) e, sopra, il modello che l'ha preceduto.

L'OFF ROAD PIÙ IMPEGNATIVO PER I VEICOLI PEUGEOT

CON DANGEL SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ SENZA CONFINI

Dangel è una Casa francese specializzata nella costruzione di veicoli fuoristrada, attiva a partire dal 1980. La sua storia comincia nella prima metà degli Anni Settanta, quando Henry Dangel comincia a lavorare su veicoli francesi allo scopo di ricavarne versioni fuoristrada che possano risultare utili anche per utilizzi gravosi e in terreni accidentati. La 504 Dangel 4x4 venne esposta a Parigi nel 1980 e nacque così Automobiles Dangel, con sede a Senheim, in Alsazia. Due anni dopo, nel 1982, venne realizzato anche il 504 Dangel 4x4 Pick-Up, impiegato nella Parigi-Dakar di quell'anno, arrivando a classificarsi secondo. Nel 1987 cominciò la produzione di una versione off-road dei furgoni J5 e C25, successivamente estesa al corrispondente modello italiano Fiat Ducato.

A partire dagli Anni Novanta in poi la produzione si è incentrata quasi esclusivamente su modelli fuoristrada derivati da furgoni e ludospace. Nascono quindi versioni off-road derivate dalle nuove generazioni di Ducato-Boxer-Jumper, dei vari Scudo-Expert-Jumpy e dei ludospace Ranch-Partner e Berlingo. Una versione fuoristrada si ebbe anche per il piccolo

furgoncino C15. Nel 2009 sono state lanciate le versioni fuoristrada delle nuove generazioni di Partner e Berlingo. Di quest'anno la gamma Nemo, Jumpy, Berlingo e Jumper e, soprattutto, la presenza in Italia di un rappresentante Dangel e di un ufficio, distaccato presso la Camera del Commercio Francese. Attualmente il Responsabile Commerciale Italia è Mathieu Massimelli, 29 anni. "L'obiettivo - ci ha spiegato il giovane Sales Manager Italy di Automobiles Dangel - è fornire ai professionisti veicoli eleganti per tutte le occasioni ma che siano anche validi strumenti professionali. I nostri equipaggiamenti rispondono ai bisogni di mobilità quotidiana, per questo abbiamo sviluppato una gamma completa di soluzioni tecniche che rispondono a tutte le esigenze, dalle più ludiche alle più impegnative. Riteniamo che la domanda di tali soluzioni andrà a crescere di pari passo con la crescita e l'evoluzione del mercato dei veicoli commerciali, in Italia come nel resto d'Europa. Per questo Dangel sta fortemente investendo stringendo partnership con i principali costruttori e ramificando e consolidando la sua presenza nei principali mercati europei".

ACCADEVA NEL MONDO

evento a giugno a Lione e presenta le nuove famiglie T (lunga percorrenza), D (distribuzione), C (edilizia) e K (cava/cantiere). "International Truck of the Year" viene invece incoronato il nuovo Stralis Hi-Way, aggiornamento dell'ammiraglia Iveco che torna a conquistare la giu-



ria convincendo i giornalisti specializzati della bontà del suo progetto in termini di prestazioni, economia dei consumi, dotazioni tecnologiche e versatilità.

2014 - In gennaio Fiat acquisisce il restante 41,5 per cento delle azioni del Gruppo Chrysler, detenendo così

il totale controllo dell'azienda americana e diventando il settimo gruppo automobilistico più importante al mondo. Febbraio: Matteo Renzi assume l'incarico di Presidente del Consiglio succedendo a Enrico Letta. La Russia invade militarmente la Penisola di Crimea, regione au-

noma dell'Ucraina. A fine giugno, in Iraq viene fondato il Califfato della Siria e del Levante, conosciuto come Isis. Il 17 dicembre il rover marziano Curiosity trova tracce di metano e composti organici nel suolo di Marte. Volvo FH conquista per la terza volta il "Truck of the Year"

L'ATTUALE GAMMA: UNA COPERTURA TOTALE PER OGNI ESIGENZA

LE TANTISSIME ANIME DEL NUOVO FORD TRANSIT

Oggi l'offerta Ford Veicoli Commerciali permette al costruttore statunitense di essere presente in tutti i segmenti e sottosegmenti: da Fiesta Van a tutta la gamma Transit (Combi, Connect, Courier, Chassis, Custom e Motorhome), di cui volutamente, a distanza di cinquant'anni dal primo Transit, Ford mantiene la denominazione, la gamma garantisce la copertura totale sia per il privato che necessita di un multispazio sia per la clientela professionale che esige veicoli per trasporto merci o persone.

L'attuale gamma Ford Transit comprende quattro tipologie di veicoli, con caratteristiche dimensionali diverse: Transit, Transit Custom, Transit Connect e Transit Courier. Transit è dotato di tecnologie innovative, come SYNC with Emergency Assistance (SYNC Bluetooth a comando vocale di nuova generazione con chiamata automatica d'emergenza). È il veicolo dimensionalmente più grande della gamma e offre un ampio spazio di carico, tra 9,6 e 15,1 m³ e opzioni di massa complessiva che variano da 2.900 a 4.700 kg. È disponibile nelle carrozzerie Furgone, Telaio cabinato, Combi, Furgone doppia ca-

bina e Bus M2, in cinque lunghezze diverse e nelle versioni a trazione anteriore, posteriore e integrale. Transit Custom è il secondo veicolo più grande della gamma. È disponibile nella carrozzeria Furgone, con volumi di carico da 6 a 8,3 mc e op-



zioni di massa complessiva comprese tra 2.500 e 3.300 kg. Primo veicolo commerciale di questo tipo ad aver ottenuto il massimo riconoscimento per la sicurezza 5 stelle Euro NCAP, Transit Custom si è aggiudicato il titolo di Van of the Year 2013 con il più grande distacco dal secondo classificato mai registrato nella storia del riconoscimento.

Nel Transit Connect il sedile passeggero anteriore doppio consente di trasportare fino a tre persone, mentre nelle versioni Furgone doppia cabina e Combi N1 possono comodamente viaggiare 5 passeggeri oltre a una grande varietà di merci. Disponibile in due lunghezze, la versione Furgone offre un volume di carico pari a 2,9 o 3,6 mc e una portata utile fino a mille kg.

Anche se è il più compatto della gamma, Transit Courier offre 2,3 mc di spazio di carico. Non solo: è dotato anche di una paratia pieghevole e di un sedile passeggero "Fold&Dive", che consentono di caricare oggetti lunghi fino a 2,59 m, dispone di tanti pratici vani portaoggetti nella cabina, confortevole come quella di un'auto, e la sua vasta gamma di dispositivi di sicurezza e assistenza alla guida comprende airbag lato guida, passeggero e laterali (testa e torace) e ESC (controllo elettronico della stabilità) di serie.

FORD IERI E OGGI

Transit, il campione con l'innovazione nel Dna

LO SBARCO UFFICIALE IN ITALIA DEL COSTRUTTORE STATUNITENSE RISALE AL 1959, DOPO UNA SERIE DI TENTATIVI INIZIATI NEL LONTANO 1923.

LA SVOLTA MEZZO SECOLO FA, QUANDO VIENE AVVIATA LA PRODUZIONE DEL PRIMO FURGONE DELLA CASA FONDATA DA HENRY FORD: OGGI TRANSIT È DIVENUTO UNA GAMMA A SÉ IN GRADO DI PROPORRE, DAL COMBI AL MOTORHOME, VEICOLI ADEGUATI A OGNI ESIGENZA DEL TRASPORTO COMMERCIALE LEGGERO. SENZA DUBBIO SI TRATTA DI UN VEICOLO CHE È APPARSO RIVOLUZIONARIO SIN DALLE SUE ORIGINI.

MAX CAMPANELLA
ROMA

Nel 1959, in piena epoca di distensione, con il presidente statunitense Eisenhower che incontra a Camp David il premier russo Kruscev, mentre in Italia cade il governo Fanfani sostituito da Antonio Segni, Ford inaugura la sede di viale Pasteur a Roma, in pieno quartiere Eur, non troppo lontano dal magazzino ricambi di Pomezia. È l'inizio ufficiale dell'attività del costruttore in Italia, anche se i primi tentativi di sbarco nella Penisola in realtà la Casa fondata da Henry Ford li compie già nel 1923, con la prima filiale a Trieste. Nel 1931 s'inaugura una nuova sede a Bologna, distrutta dai bombardamenti nel 1944. Bisognerà aspettare ben dopo la fine del conflitto per avere una nuova presenza in Italia del marchio che intanto si sta costruendo una sua storia europea. La sede prescelta è a Roma: il presidente un uomo d'affari dal nome particolare, Filmer Paradise.

Dopo i primi autocarri - TT Trucks, poi sostituito dal modello AA, e il pick up Ford E83W, coniugato in numerose evoluzioni - per un furgone vero e proprio bisogna aspettare i primi Anni Cinquanta e la serie Thames 400. Ma sarà l'arrivo del Ford Transit, prodotto pensato per l'Europa, prodotto in Europa e venduto

inizialmente soltanto in Europa, a dare la svolta, ottenendo un successo così clamoroso da annullare tutto il resto, spingendo il costruttore a concentrarsi soprattutto sulle evoluzioni di questo furgone tuttofare che tanto piace anche agli italiani.

La prima produzione ad avere il nome Transit fu un furgone costruito nello stabilimento Ford di Colonia, in Germania, introdotto nel 1953 con il nome di FK (che sta per Ford Köln) 1000. Il veicolo assunse la denominazione Ford Taunus Transit nel 1961 e uscì di produzione nel 1965 quando fu introdotta la seconda serie del Transit per rimpiazzare il Ford Thames 400E. Un'intuizione rivoluz-

zionaria quella che Henry Ford II ebbe mezzo secolo fa: unire insieme lo sforzo tecnico di Ford Gran Bretagna e Ford Germania e generare un sodalizio che avrebbe dato vita alla Ford Europa di oggi.

Transit rappresentava un'autentica rivoluzione per il panorama dei veicoli commerciali europei di allora: la carreggiata relativamente larga e il design d'ispirazione americana davano un vantaggio enorme nella capacità di carico e hanno rivoluzionato il settore del trasporto leggero delle merci. Un'altra chiave di successo era il numero enorme di versioni e allestimenti di carrozzeria disponibili: furgoni pannellati a passo lungo o corto, cabinato con

cassone, minibus, cassonato con cabina doppia solo per citarne qualcuna.

Nel marzo del 1978 debuttò una versione ristilizzata del Transit, conosciuta in alcuni mercati come Mark II. Il restyling riguardò frontale, interni e meccanica: fu introdotto il motore Pinto, già montato sulla Ford Cortina. Nel 1984 il Transit fu oggetto di un secondo restyling che riguardava il frontale, con calandra gommata nera con fari integrati, e la meccanica: fu introdotta una nuova versione del motore diesel York a iniezione diretta con una cilindrata di 2.400 cm³. Quella che si rivelò effettivamente essere la quarta serie del Transit apparve nel gennaio del 1986 e le



differenze estetiche rispetto al passato furono evidenti: la carrozzeria era completamente nuova e anche la configurazione delle sospensioni anteriori fu cambiata passando da balestra a ruote indipendenti su tutte le versioni, tranne su quelle con telaio cabinato e passo lungo. Un restyling maggiore nel 1994 diede al Transit una nuova parte frontale e un nuovo cruscotto, insieme al motore I4 2.0 L DOHC 8 valvole già utilizzato sulla Scorpio. Il successivo Transit introdotto nel luglio del 2000 fu il sesto ad avere un design completamente nuovo, realizzato prendendo spunto dal nuovo corso del design della Casa, il "New Edge" comune a Focus e Ka. Sviluppato da Ford negli Stati Uniti, l'innovazione principale è rappresentata dalla disponibilità della trazione anteriore (modello V185) e posteriore (modello V184). È dotato del motore turbodiesel Duratorq montato anche sulla

Mondeo del 2000 e sulla Jaguar X-Type. Questa versione ottenne il titolo International Van of the Year nel 2001.

Il 18 luglio 2005 uscì dalle catene di montaggio di Southampton l'esemplare numero cinque milioni che venne donato a un'associazione di volontariato inglese. Nell'agosto del 2006 un nuovo restyling dà vita alla settima serie del Transit, che ha modifiche sia all'anteriore che al posteriore con nuovi disegni dei gruppi luce, che assumono una forma a triangolo allungato in verticale, e della calandra. In contemporanea sono stati modificati anche alcuni propulsori; in particolare la motorizzazione diesel da 2 litri ha lasciato il posto a una nuova da 2.2 litri e su tutti i propulsori dello stesso tipo è stata implementata la tecnologia TDCI (common rail ad alta pressione). Nel 2007 Transit è stato nuovamente insignito del titolo di International Van of the Year.



Il nuovo modernissimo Transit e, in centro, la precedente generazione del Transit Connect.

mettendo a segno un record storico per la Casa svedese. L'ammiraglia di Göteborg rinnova il suo successo confermandosi punto di riferimento del mercato truck internazionale.

2015 - Ai primi di gennaio, a Parigi, un attentato alla sede del settimanale satirico Charlie Hebdo, causa dodici

vittime. Nei pressi del Lago Ciad, in Nigeria, il movimento terroristico Boko Haram rade al suolo sedici villaggi causando la morte di circa 2mila persone. Il portoghese Cristiano Ronaldo vince la quinta edizione del Pallone d'oro Fifa. Il 14 gennaio Giorgio Napolitano si dimette dalla



carica di Presidente della Repubblica. In Grecia, alle elezioni parlamentari di fine gennaio vince la sinistra di Alexis Tsipras. Il 31 gennaio Sergio Mattarella viene eletto Presidente della Repubblica e il 14 febbraio la città di Sirte, in Libia, viene invasa dalle forze armate dell'Isis. Nel

mondo dei truck l'anno è quello del Renault Trucks T, eletto "International Truck of the Year" per l'alto valore innovativo rappresentato dalla nuova gamma francese, soprattutto in termini di riduzione dei consumi, profittabilità e costi di gestione.

NISSAN IERI E OGGI

Marcia graduale alla conquista dei vertici

QUELLA DEI VEICOLI COMMERCIALI NISSAN È UNA STORIA DI CONTINUO E COSTANTE MIGLIORAMENTO DELLA GAMMA, OGGI COSTRUITA ATTORNO A UN'OFFERTA VARIA E ARTICOLATA CHE PARTENDO DAL PICK-UP NAVARA PASSA DAI VAN NV200, PRIMASTAR E NV400 E ARRIVA FINO AI LIGHT TRUCK NT400 E NT500.

VALENTINA MASSA
CAPENA

È agli sgoccioli degli anni Ottanta (1988) che Nissan sbarca ufficialmente in Italia, paese in cui il costruttore nipponico era stato prima rappresentato dall'importatore Ebro Italia, di cui Nissan Italia rileva l'intero pacchetto azionario. Ad affiancare l'Amministratore delegato Noritake Arai, la Casa madre ha la felice intuizione di chiamare uno che il mercato italiano lo conosce bene: Giuliano Musumeci Greco che arriva da Ford Italia. Accanto a lui c'è Giuseppe Alesci, che poi sarebbe stato brillante responsabile di tutte le azioni di marketing.

Il primo modello di vero commerciale da esportazione marchiato Nissan è il Vanette, un piccolo furgone a listino dal 1981, che attraverso quattro generazioni verrà prodotto fino al 2008 con un buon successo di mercato. In Europa, lo sostituiranno una serie di veicoli nati dalla collaborazione con la francese Renault con cui Nissan ha stretto un accordo a partire dal 1999. L'accordo viene formalizzato tramite uno scambio azionario: Renault ottiene il 44,3 per cento delle azioni Nissan e ne cede il 15 per cento delle proprie. Nel campo dei veicoli commerciali questo significa una vera rivoluzione per il costruttore nipponico. A partire dal 2001 vengono commercializzati in rapida successione Primastar, Interstar e Kubistar, che altro non sono che le versioni Nissan di Trafic, Master e Kangoo presenti nel



catalogo Renault. Nel caso del Master l'accordo prevede anche che una buona parte della produzione venga assemblata proprio negli stabilimenti spagnoli del costruttore nipponico. Di quei modelli oggi a listino è rimasto il Primastar, protagonista insieme ai nuovi modelli di un'offerta costantemente rinnovata e in grado di intercettare le esigenze degli operatori professionali. Kubistar, uscito dal listino nel 2009, è stato sostituito dall'innovativo NV200 mentre Interstar ha lasciato il posto all'NV400.

Nel comparto camion, in Europa vengono proposti il Cabstar, che deriva da un progetto del 1981, un autotelaio che parte dalle 3,5 t, ideale per allestimenti come le piattaforme mobili, e il poco più pesante Atleon, che arriva fino alle 12 tonnellate ed è stato presentato nel 2000. Entrambi i modelli, assemblati in Spagna, vengono sostituiti da NT400 e NT500 rispettivamente. Alla base dell'odierna offerta Nissan di veicoli da lavoro c'è il pick-up Navara, lanciato nell'ormai lontano 1986 e da allora oggetto di un progressivo processo d'innovazione, fino al più recente step del 2014, quando la quarta generazione è stata presentata al Salone di Hannover. NV200 si è subito conquistato un posto d'onore sul mercato dei veicoli commerciali proponendosi come soluzione ideale per i profes-

nisti alla ricerca di spazio e versatilità. Visto per la prima volta sotto forma di concept nel 2007 al Salone di Tokyo ed entrato in produzione due anni dopo, si è meritato il titolo di "International Van of the Year 2010". Viene proposto in configurazione van, combi e bus 5/7 posti e le motorizzazioni comprendono le unità 1.5 dCi 90 e 110 cv nonché il benzina 1.6 da 109 cv.

NV200 è proposto anche nell'innovativa configurazione full electric denominata e-NV200. Si tratta del secondo veicolo elettrico di Nissan dopo la popolare vettura Leaf. Nissan ha deciso di lanciarlo sul mercato giapponese durante l'esercizio fiscale 2014 prima di distribuirlo in tutto il

mondo. Caratteristica saliente del veicolo commerciale 100 per cento elettrico è che, oltre a offrire la stessa spaziosità dell'abitacolo e l'utilità e la praticità del van con motorizzazione tradizionale, non produce alcuna emissione di CO2 durante il funzionamento. Senza dimenticare che garantisce funzionalità che ne ampliano il potenziale di impiego nelle più svariate situazioni: tra queste, l'attacco elettrico nel bagagliaio per attività all'aria aperta o per un'alimentazione d'emergenza e il sistema telematico avanzato. Il motore elettrico eroga una potenza massima di 80 kW e assicura un'autonomia dichiarata di 170 km. Il furgone leggero Primastar è parte integrante della storia

dei veicoli da lavoro Nissan. Frutto della collaborazione con Opel e Renault, il modello è stato introdotto sul mercato con il marchio Nissan nel 2001 e ha ricevuto a oggi solo un leggero restyling nel 2007. Nel 2011 le motorizzazioni sono state ridotte a due sole versioni Euro 5: 2.0 dCi 90 cv e 2.0 dCi 115 cv. Un gradino più in alto troviamo l'NV400, degno successore dell'Interstar proposto in svariate configurazioni: van, combi, bus, chassis cabina singola, chassis cabina doppia, platform cab. Dotato di trazione anteriore o posteriore, NV400 è equipaggiato con motori 2.3 dCi da 110, 125, 135, 150 e 165 cv.

Sotto la sigla NT, Nissan Truck, la Casa giapponese

propone sul mercato due modelli che stanno suscitando le attenzioni degli operatori professionali. Accanto al rinnovato NT400 è infatti arrivato l'NT500, l'ultimissimo autocarro per applicazioni medio-gravose che sostituisce il precedente light truck Atleon tra i modelli a chassis cabinato. Il veicolo commerciale a cabina avanzata copre i segmenti di massa complessiva compresa tra 3,5 e 7,5 tonnellate e viene assemblato nello stabilimento Nissan di Ávila, in Spagna. NT500 risponde agli standard di elevata qualità che i clienti si aspettano da Nissan, rispettando al contempo la normativa Euro 6 e offrendo numerose varianti di passo e masse complessive. La versatilità di NT500 si riflette nell'ampia gamma di pesi e passi disponibili. Le classi di peso sono quattro, per un totale di cinque versioni diverse: 3,5, 3,5 HD, 5,6, 6,5 e 7,5 t. Il nuovo truck giapponese è alimentato da due versioni del motore ZD30, quattro cilindri da 3 litri Euro 6: tutti i modelli da 3,5 a 6,5 tonnellate montano il turbo 110 kW/150 cv e 350 Nm di coppia, abbinato a una trasmissione manuale a sei marce con trazione posteriore; il modello da 7,5 tonnellate è equipaggiato con una versione biturbo che eroga 130 kW/176 cv di potenza per 540 Nm di coppia. Questo motore è disponibile con trasmissione manuale o robotizzata a sei velocità. NT400 è erede del modello di riferimento della gamma dei veicoli da lavoro del costruttore giapponese, il Cabstar. NT400 si è dimostrato subito all'altezza del compito. Non a caso, la neo-gamma, in linea con quella del suo predecessore, il Cabstar MY12, permette di realizzare qualcosa come 7mila combinazioni circa, arrivando così a garantire una risposta per qualsiasi esigenza di trasporto nel settore dei veicoli commerciali light truck. Ideale per i trasporti cittadini, così come nel trasporto di materiali edili e in tutti i settori in cui è richiesta una grande portata, NT400 mantiene tutte le doti di compattezza e maneggevolezza del suo predecessore. Il motore da 3 litri e 150 cv è stato sostituito con quello da 2,5 litri e 107 kW/145 cv, tra l'altro più leggero di 45 kg. Altre proposte di potenza del 2,5 litri sono 90 kW/121 cv e 100 kW/136 cv.



Nella storia dei van Nissan Primastar è stato commercializzato a partire dal primo decennio 2000.

NISSAN ALL'AVANGUARDIA NELLA PRODUZIONE DI MODELLI PER GLI IMPIEGHI PIÙ INTENSIVI

ANCHE I PICK-UP CONTRIBUISCONO AL SUCCESSO DEI VEICOLI DA LAVORO

Nel 1947, a guerra finita, i progettisti Nissan cercano in tutti i modi di mettere a frutto le esperienze maturate lavorando sui veicoli militari. Esperienze che nel 1951 sfoceranno con la presentazione del Patrol, uno dei fuoristrada più di successo, anche in Italia, dove ha potuto contare su numerose versioni autocarro, con due posti e un ampio bagagliaio posteriore. Le prime esperienze nei veicoli da lavoro, se si eccettuano i camion prodotti durante il conflitto mondiale, sono però soprattutto dedicate ai pick-up che diventano rapidamente una specialità dell'azienda.

Il primo modello, il 13T Pick Up, è una versione cassonata della prima auto prodotta in serie da Nissan, esperimento che verrà ripetuto con ogni modello fino al 17T Pick Up che verrà

costruito fino al 1944. A conflitto terminato bisognerà aspettare fino al 1955 per vedere un nuovo modello di commerciale, giusto in tempo per i primi tentativi di espansione di Nissan, che guarda con interesse al mercato degli Stati Uniti e stringe un accordo con la britannica Austin per migliorare la propria tecnologia, soprattutto in campo motoristico.

Il nuovo pick up si chiama 120 e monta un motore Nissan da 860 cc. In diverse configurazioni, di cui una, interessante, furgonata, verrà prodotto fino al 1957. Anno in cui lo sostituirà la serie 220, che ha in listino anche una versione a doppia cabina. In parallelo viene lanciata una linea economica che riprende particolari della serie 120.

Nel 1961 è la volta della serie 320, che vede il debutto di un

modello van. Il progetto viene ulteriormente migliorato con i modelli 520 e 521, che verranno prodotti fino al 1968. Dotati di motori più potenti, sempre con versioni van o doppia cabina, raggiungono un buon successo, che contribuisce a rendere Nissan uno dei maggiori costruttori al mondo.

Il modello successivo, il 620, rappresenta qualcosa di più: dispone di tre versioni e di due passi, in più in Giappone ne viene ricavato anche una sorta di furgone. Insomma, si aprono le porte alla generazione più moderna di cassonati, che arriva nel 1980 con il 720, disponibile sia a due che a quattro ruote motrici. Il passo successivo si chiama Navara, arriva nel 1997 e continua a essere oggi modello di riferimento.



MERCEDES-BENZ VANS IERI E OGGI

Citan, Vito e Sprinter i campioncini della Stella

PRECURSORE DEL TRASPORTO MERCI CON I PRIMI FURGONI PRODOTTI ADDIRITTURA A FINE OTTOCENTO, IL COSTRUTTORE TEDESCO HA SEGUITO PASSO PASSO L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PROFESSIONALE ASSICURANDO AL MERCATO E AGLI OPERATORI VEICOLI MODERNI ED EFFICIENTI. OGGI LA GAMMA VAN COMPRENDE CITAN, VITO E L'AMMIRAGLIA SPRINTER.



URBANO LANZA
ROMA

L'ingresso di Mercedes-Benz nel campo dei veicoli commerciali segue quello nel mondo truck. Nel 1955 viene lanciato l'L319, presentato al Salone di Francoforte. La Mitt è di 3,6 t, il peso trasportabile varia dai 1.600 ai 1.800 kg, a seconda delle versioni, che comprendono anche minibus e cassonati. La vita dell'L319 si rivelerà piuttosto lunga, anche grazie al restyling cui è sottoposto nel 1963, dopo il quale le versioni diesel verranno rinominate L405 e quelle a benzina L407. Per avere un vero e proprio successore bisognerà aspettare il 1967 in cui debutta il T2. Si tratta del precursore del furgone pesante Vario e la sua prima genera-

zione sarà rinnovata con il restyling del 1981 che propone un'ampia griglia del radiatore in plastica nera. Sol tanto nel 1986 verrà introdotta una seconda generazione, per cui già si prefigura l'utilizzo ideale come base per l'allestimento di minibus. Più o meno lo stesso compito richiesto al Vario che, prodotto dal 1996, rappresenta la terza generazione del T2.

Più versatile si rivela un altro furgone lanciato da Mercedes-Benz nel 1977, il TN, con cui il marchio tedesco si propone di andare a pescare clienti in fasce di peso più basse. Sono passati quattro anni dalla costituzione di Mercedes-Benz Italia Spa e la presenza della Stella nel mondo del lavoro si fa progressivamente più evidente. Fin da subito il TN può

contare su una gamma diversificata, che comprende quattro modelli (207 D, 208, 307 D e 308), e altrettante classi di peso. I motori scelti sono un 4 cilindri diesel da 2.4 litri da 65 cv e un 4 cilindri a benzina da 2.3 litri e 85 cv. Quattro le classi di peso: 2,5, 2,8, 3,2 e 3,5 t, a cui nel 1981 verranno aggiunte la 4,6 t con i modelli 407 D e 409 D, quest'ultimo motorizzato da un potente 3 litri diesel da 88 cv. La gamma si amplia ancora ma il tempo del TN è finito e nel 1989 viene sostituito dal nuovo T1, il predecessore dello Sprinter. Ne verranno prodotti oltre 970mila esemplari. Sprinter, storica ammiraglia di Mercedes-Benz Vans, debutta nel 1995 come furgone decisamente moderno, la cui scocca deriva da una joint venture tra

Mercedes-Benz e Volkswagen (equipaggerà infatti anche LT e Crafter). Dal 1996 lo affianca un furgone di minori dimensioni, il Vito, di cui è disponibile anche una versione autovettura, denominata Viano. Altra tappa fondamentale dell'offensiva Mercedes-Benz Vans porta la data del 2012, quando sul mercato arriva il Citan, che segna l'ingresso del brand di Stoccarda nel segmento delle furgonette.

Citan, Vito e Sprinter sono oggi le tre punte della Stella nel settore dei veicoli commerciali. Veicolo ideale per la città, Citan non può svolgere il lavoro del professionista ma renderlo nettamente più facile: tre diverse versioni di lunghezza - 3.937 mm (Compact), 4.321 mm (Long) e 4.705 mm (Extralong) - tre

NEL 1896 IL PRIMO FURGONE

LA FELICE INTUIZIONE DI CARL BENZ

Se Mercedes-Benz ha contribuito, a fine Ottocento, a gettare le basi della moderna mobilità motorizzata, ciò non vale solo per le automobili ma anche per i veicoli da lavoro. Mentre Gottlieb Daimler concentrava le sue energie su autovetture e camion il primo a interessarsi di furgoni tra i futuri soci della Mercedes-Benz fu Carl Benz, che già nel 1896 produsse quello che può essere considerato uno dei primi furgoni, con cambio a tre marce e tre motori disponibili, derivato dalla vettura Velo. Il primo esemplare, venduto in Francia, monta un motore da 1,8 kW ed è in grado di arrivare a una velocità massima di 30 km orari. Una prima produzione viene avviata in Gran Bretagna ma viene fermata dalla morte del socio inglese. Fino alla fine del secolo XIX° Benz continua comunque a perfezionare il suo veicolo arrivando nel 1898 a una versione con portata di 400 kg. Nei primi del Novecento la produzione cessa perché Benz preferisce concentrarsi sulle autovetture. Nel frattempo quelli che lui chiamava Business Van attirano l'attenzione anche di Daimler, che nel 1897 disegna una prima versione, con motore 2 o 4 cilindri posizionato davanti all'asse anteriore. Nel 1904 una nuova serie, equipaggiata esclusivamente con motore 2 cilindri, raggiunge un carico utile di 1.000 kg. L'intero progetto viene però messo da parte l'anno successivo. È nel 1907 che Benz riprende a interessarsi di veicoli commerciali, anche in virtù di un accordo con SAG. Diverse varianti vengono testate fino al 1911, in cui debuttano i modelli D11 e KL11, rispettivamente con 500 e 1.500 kg di carico utile. Un anno dopo anche Daimler rinnova la propria gamma di piccoli camion, denominati U; la versione più leggera, la U1/2, dispone di veri pneumatici, di un carico utile da 500 a 750 kg e di un motore a 4 cilindri, mentre i carichi per la U1T, dotata di motori più potenti, vanno da 1.250 a 1.500 kg. La produzione va avanti fino al 1919, in cui debutta un nuovo U1 e un ancora più performante U2T che sopravviverà fino al 1921. Nel periodo antecedente la storica fusione, entrambi i costruttori tornano a preferire i camion, e così succede subito dopo l'accordo: gli unici van, come l'L1 del 1926 e l'L45 del 1948, sono più che altro camioncini alleggeriti, oppure, come nel caso dell'L3/4 del 1927, derivati da vetture di serie. Quest'ultimo modello un paio d'anni più tardi riceve una nuova denominazione, L100, e fino al 1936 sarà prodotto: in oltre 2.300 unità. Intanto nel 1932 è già spuntata la serie L300 su cui si baseranno i van Mercedes-Benz dei decenni successivi.

passi, tre lunghezze di carico, fino a 2.137 mm, e un'altezza di carico fino a 1.258 mm; fino a 3,8 mc di capacità di trasporto con un carico utile tra 490 e 708 kg, un massimo di 2,2 t di peso totale a terra, un'ampia gamma di motorizzazioni, numerosi equipaggiamenti di serie e a richiesta per tanti settori e tipologie di impiego. Il 2015 è l'anno pieno d'ingresso nella gamma della Stella del nuovo Vito, con tre lunghezze (Compact, Long ed Extralong) e una superiore capacità di adattamento alle specifiche esigenze di spazio dei professionisti. Nonostante le dimensioni generose dell'abitacolo, Vito Furgone presenta un'altezza di soli 1.910 mm e un Ptt di 2,8 t (+48 mm con il mancorrente), entrando senza problemi nella maggior parte dei garage, parcheggi sotterranei e autolavaggi. Fiore all'oc-

chiello del Vito la straordinaria capacità di carico: con una lunghezza massima del vano di carico di 306 cm e una capacità di carico massima di 6,9 mc, Vito Furgone accoglie fino a 1.285 kg con il peso maggiorato a 3,2 t di Ptt (trazione posteriore). Le ampie aperture e il bordo di carico basso rendono il Vito Furgone pratico da caricare. Inoltre, con la porta scorrevole sinistra a richiesta, le aperture disponibili diventano tre e ciò permette di caricare anche tre euro pallet. Leader dei leggeri con il massimo numero di versioni possibili, Sprinter Furgone ha numeri da star: 3 passi, 4 lunghezze, 3 altezze del vano di carico, 3 diverse versioni di tetto, Ptt da 3 a 5 t, a richiesta fino a 3,5 tonnellate di carico rimorchiabile per alcune versioni, carico utile massimo di 2.695 kg, capacità di carico fino a 17 metri cubi.



Lo Sprinter "vecchia generazione" e sopra il Citan, acquisto più recente della gamma Mercedes-Benz; in alto, il nuovo Vito.

CITROËN IERI E OGGI

Work in progress

FIN DA QUANDO IL FONDATORE ANDRÉ CITROËN HA GETTATO LE FONDAMENTA DELL'IMPRESA CHE PORTA IL SUO NOME, I VEICOLI DA LAVORO SONO AL CENTRO DELL'ATTENZIONE DEL DOUBLE CHEVRON. PRESENTE IN ITALIA DAI PRIMI DECENNI DEL XX° SECOLO, CITROËN HA CONTINUATO SULLA STRADA DEL SUCCESSO E OGGI PROPONE UNA GAMMA DI VEICOLI DA LAVORO DAL DESIGN, DAI MOTORI E DAGLI EQUIPAGGIAMENTI INNOVATIVI, CHE RISPONDONO A OGNI ESIGENZA.



LINO SINARI
MILANO

Un grande contributo al successo dei veicoli commerciali Citroën è quello del C15, veicolo che a metà degli anni Ottanta ha aperto la strada alla diffusione del Double Chevron tra gli operatori professionali. Da allora Citroën ha messo in campo gradualmente tutta una serie di nuovi modelli con i quali oggi si muove da protagonista nel nostro paese. Storicamente, risale agli Venti del secolo scorso l'inaugurazione in via Gattamelata a Milano di Citroën Italia, vera e propria fabbrica in cui assemblare i modelli francesi bypassando le restrittive norme doganali dell'epoca. Il terreno, a poca distanza dall'Alfa Romeo, viene acquistato direttamente da André Citroën che con due soci italiani, Mario di Carrobbio e Candido Mentasti, fonda la Società Anonima Automobili Citroën.

Nonostante gli sforzi del primo direttore Alberto Pesenti, la guerra pone fine all'esperienza focalizzata soprattutto sulle autovetture, assemblate con l'aiuto della carrozzeria Boneschi. Si tratta

comunque di uno dei primi insediamenti diretti di un costruttore europeo in Italia, a conferma della vocazione innovativa di André Citroën, che ha sempre guardato con interesse imprenditoriale ai veicoli da lavoro. Durante il primo conflitto mondiale aveva infatti fornito all'esercito francese numerosi esemplari di autocarro cingolato, una sua specialità ben roduta lungo le piste insidiose dell'Africa. Inoltre, appena attivata la propria catena di montaggio, il primo prodotto di Citroën è la 10HP Tipo A, declinata anche in versione da lavoro.

Senza contare che un anno prima della morte, avvenuta nel 1935, André Citroën lavora al camioncino T23 con portata utile di 1.500 kg, motore della mitica Traction Avant e cabina disegnata dall'altrettanto mitico Flaminio Bertoni. Citroën non riuscirà invece a vedere realizzati i primi furgoni del marchio, il Traction Utilitaire Basse e il Traction Utilitaire de Tipe C, lanciati nel 1939, i primi al mondo a poter contare su di un portellone laterale e un piano di carico il più basso possibile. La base di partenza è sempre la Traction Avant,



La nuova generazione del Berlingo (sopra l'attuale) è stata presentata al Salone di Ginevra 2015.

quindi con trazione anteriore, un'altra novità per i commerciali dell'epoca. Il vano di carico era di 7 mc. Ne vennero prodotti anche 100 esemplari a trazione elettrica. Dal 1947 venne prodotto il Type H, sempre su base Traction A-

vant, ma con carrozzeria in lamiera ondulata. Il vano di carico è in questo caso più spazioso. In Francia viene venduto fino al 1981, dotato anche di motore diesel, mentre in Italia passa praticamente inosservato, anche se l'atti-

vità di importazione è ripresa con la fine del Secondo conflitto mondiale. Va meglio alla versione furgonata di un autentico successo mondiale, la 2CV, che nel 1951 viene proposta con carrozzeria da lavoro.

Dopo la costituzione del Gruppo PSA insieme a Peugeot, la produzione di veicoli commerciali Citroën segue una linea comune con la Casa del Leone. Intanto nel 1974 cessa la produzione di camion che Citroën gestiva tramite la controllata Berliet. Gli ultimi due modelli commerciali originali sono l'Acadiane (1978-1987), una furgonetta sulla base della Dyane, che ha sostituito la 2CV, e il furgone cubo C15 (1984-2006) sviluppato sul telaio della utilitaria Visa. Bastano per confermare la vocazione commerciale di Citroën che in patria è da tempo ai vertici nel segmento del piccolo trasporto e da qualche anno in crescita costante anche in Italia.

Anche grazie a intuizioni geniali come il Berlingo, la prima multispazio in assoluto a essere prodotta, insieme al gemello Peugeot Ranch, nel 1996 (l'anno dopo vincerà il "Van of the Year"). Anche prima di entrare a far parte del Gruppo PSA e di intraprendere con questo una solida collaborazione con Fiat, sfociata nella società comune Sevel, pensata proprio per lo sviluppo dei veicoli commerciali, Citroën per rinnovare il proprio listino ha puntato su progetti comuni come il furgone C35, progettato in collaborazione con Fiat che lo chiamò in Italia 242. Si trattava di un furgone medio pesante decisamente più compe-

Sevel di Val di Sangro così come il Peugeot J5 e i Fiat Ducato e Talento. Disponibile anche come minibus o pianale cabinato viene prodotto fino al 1994 in oltre un milione di esemplari. Il modello di furgone Citroën nato dalla collaborazione si chiamerà Jumper. A caratterizzarlo una gamma molto vasta, che comprende diversi passi e versioni. Nel 1995 arriva un nuovo modello di furgone più leggero, il Jumpy, basato sulla scocca di una monovolume di grandi dimensioni, nel caso di Citroën la C8. La collaborazione tra i tre costruttori nel campo dei commerciali comprende anche il piccolo multispazio Nemo, lanciato nel 2007 e prodotta dalla turca Tofas.

Accanto alle vetture immatricolabili N1, ventaglio nel 2014 esteso da C3 e C4 Picasso ai nuovi modelli C3 e C4 Cactus, per i professionisti Citroën propone oggi una gamma di veicoli da lavoro dal design, dai motori e dagli equipaggiamenti tanto innovativi quanto efficaci: Nemo, Berlingo, Jumpy e Jumper. Agile nel traffico cittadino, Citroën Nemo è ultracompatto (3,86 m), ha motricità rinforzata e possibilità di caricare un Europallet nel vano di carico senza difficoltà. Nonostante le dimensioni compatte, Nemo offre fino a 660 kg di carico utile grazie al sedile passeggero Estenso ripiegabile, che permette di aumentare il volume utile fino a 2,8 mc e di trasportare carichi che misurano fino a 2,49 m di lunghezza. Berlingo è il veicolo commerciale che si distingue soprattutto per modernità, solidità, stile dinamico e grande abitabilità. Ha un volume di carico massimo di 4,1 mc, con la possibilità di caricare fino a due Europallet. Berlingo è disponibile in due diverse lunghezze: L1 (fino a 3,7 mc) e L2 (fino a 4,1 mc), nelle versioni Pianale cabinato, per tutti i tipi di trasformazione, e Doppia cabina, pensato per trasportare una squadra (fino a 5 posti).

Jumpy è un veicolo commerciale che unisce la razionalità e la praticità insite nel suo volume a una comodità derivante soprattutto dalla sua posizione di guida, che ricorda più quella di una monovolume che quella di furgone. Citroën propone Jumpy in diverse versioni in grado di soddisfare le esigenze legate a ogni impiego professionale. La versione furgone si presenta con due lunghezze e due altezze nonché un volume che può arrivare fino a 7 mc. Concepito per lavorare nelle migliori condizioni, Jumper, il fratello maggiore della famiglia, si articola su una varietà di versioni, con 4 lunghezze disponibili (L1, L2, L3, L4) su 3 passi (3 m, 3m45, 4m04), 3 altezze possibili (H1, H2, H3) e un totale di 8 silhouette da 8 a 17 mc.

BERLINGO MOUNTAIN VIBE CONCEPT: OMAGGIO ALLA VOGLIA DI VIVERE A CONTATTO CON LA NATURA

SPENSIERATEZZA SU QUATTRO RUOTE

All'ultimo Salone di Ginevra Citroën Berlingo si è presentato non solo nella sua nuova veste ma anche come concept: la versione Berlingo Mountain Vibe Concept invita a vivere intensamente ogni momento ed evoca innanzitutto natura, tempo libero e voglia di vivere una vita fatta di praticità e sensazioni. Berlingo Mountain Vibe Concept, con un design esterno audace, suscita la voglia di percorrere le strade più sconosciute. Le linee topografiche, vera e propria firma del veicolo,



decorano la carrozzeria e invitano ad abbandonare le strade urbane per avventurarsi tra i monti. La grafica originale di colore rosa Pink brillante rinforza la personalità del concept: il rosa Pink, che contorna anche i fari fendinebbia, si abbinava perfettamente alla tinta Mountain Green della carrozzeria, creando una coppia di colori piacevole, fresca e ottimista. Grazie alla funzione Grip Control, è facile immaginarlo mentre si arrampica sulle montagne, con l'ampio bagagliaio pieno di attrezzature per attività di alta montagna: arrampicata, snowboard o racchette da neve. All'interno, i sedili anteriori e i tre sedili indipendenti della seconda fila sono rivestiti con il tessuto tecnico Liberia. I passeggeri apprezzeranno anche la luminosità e la visuale regalata dal tetto Modutop e dall'ampio lunotto posteriore apribile.

SCEGLI CHI HA GRANDI CAPACITÀ.



DA 2,8 m³ a 17 m³
 DI VOLUME UTILE



DA 2,49 m a 4,07 m
 DI LUNGHEZZA UTILE



DA 1,04 m a 1,42 m
 DI LARGHEZZA UTILE
 TRA I PASSAPUOTA



DA 660 Kg a 1,9 t
 DI CARICO UTILE



CITROËN NEMO

CITROËN BERLINGO

CITROËN JUMPY

**NUOVO
 CITROËN JUMPER**

**I VEICOLI COMMERCIALI CITROËN SODDISFANO QUALSIASI ESIGENZA DI LAVORO, CARICO E MOTORIZZAZIONE.
 UN'AMPIA GAMMA DALLA QUALE PUOI SCEGLIERE IL MODELLO PIÙ ADATTO ALLE TUE NECESSITÀ.**

CREATIVE TECHNOLOGIE

   citroen.it

CITROËN profeta TOTAL. Le foto sono inserite a titolo informativo.

OPEL IERI E OGGI

Al lavoro in un blitz

GLI ANNI OTTANTA RAPPRESENTANO UNA FASE FONDAMENTALE DELLA PRESENZA DEI VEICOLI COMMERCIALI OPEL IN ITALIA. IL COMBO DEL 1986 DÀ L'AVVIO A UNA STAGIONE DI SUCCESSI, CULMINATA CON L'INTRODUZIONE SUL MERCATO DI MODELLI FONDAMENTALI COME VIVARO E MOVANO, FRUTTO DELLA COLLABORAZIONE CON RENAULT, APPENA RINNOVATI PROFONDAMENTE.



FABIO BASILICO
ROMA

Alla fine degli anni Ottanta del secolo scorso l'offerta di veicoli commerciali Opel si fa molto ricca, anche per quanto riguarda i van derivati da vetture. È il momento che dà il via al processo di consolidamento della presenza del brand tedesco sul mercato italiano dei veicoli da lavoro. Andando più indietro nel tempo, risale al 1963 l'apertura ufficiale della sede Opel in Italia, in via Tommaso Grossi a Milano, in funzione fino al 1968 quando la Casa tedesca traslocherà in piazzale dell'Industria, nel quartiere Eur di Roma. Fino a quel momento la vendita delle vetture e dei veicoli commerciali del blitz era gestita dalla filiale svizzera di GM. Con la nuova iniziativa, General Motors rientra in Italia dopo un primo tentativo effettuato nel 1928, sempre a Milano, e bloccato a causa dell'inizio del secondo conflitto mondiale. Nel 1929 GM acquista le prime quote di Opel, di cui in seguito assumerà il controllo completo, trasformandola in una sua sussidiaria con il preciso compito di produrre grandi quantitativi di autovetture per l'Europa, il Sudamerica e l'Australia.

Fino a metà anni Trenta la

produzione di camion denominati Blitz - la saetta diventerà poi il simbolo di Opel dalla fine degli anni Cinquanta - è piuttosto sporadica, mentre dal 1937 il camion Blitz diventa uno dei punti di forza del costruttore. La versione da 3 tonnellate ad assali rigidi con balestre, dotata per la prima volta di ruote gemellate posteriori, rappresenterà la spina dorsale dei trasporti dell'esercito tedesco durante tutto il secondo conflitto mondiale. In totale, ne vengono prodotti oltre 70mila esemplari della sola versione standard. Una seconda generazione del Blitz arriva nel

1951: si tratta di un modello sempre d'impostazione camionistica, ma di dimensioni più contenute, con un carico utile di 1,75 t. Nel 1960 arriva la terza generazione che si presenta più simile a un modello furgone: il muso è infatti meno pronunciato. Il modello non godrà di una grande affermazione di mercato, soprattutto perché non sono previste versioni diesel che il mercato comincia a chiedere con insistenza. E che arriveranno con la nuova serie, presentata nel 1965 e dotata dal 1968 del motore Peugeot da 2.1 litri.

La produzione cessa nel



Il passato del Combo e, in alto, il presente con la nuova gamma.

1975, quando General Motors decide di suddividere gli incarichi tra le proprie controllate e alla Opel viene assegnata la produzione di autovetture mentre i furgoni sono assegnati alla britannica Bedford. Fin dal 1969 nei listini Opel è presente anche un Bedford Blitz, molto somigliante ai primi Ford Transit, che rappresenterà fino al 1987 la spina dorsale dell'offerta del marchio tedesco. A questo si aggiunge nel 1986 il primo Combo, progettato sulla base dell'Opel Kadett: un furgone cubo dalle forme allungate e il vano di carico capiente, che ottiene un buon successo. Nel 1994 viene sostituito dal Combo B, di dimensioni più contenute e con il vano posteriore inglobato nella struttura di una Opel Corsa B. La terza generazione del Combo, che entra in produzione nel 2001, attiene a una piattaforma basata sulla piattaforma della Corsa nella versione C, con buon carico utile e un vano posteriore particolarmente ampio. C'è anche il pick-up Campo, venduto dal 1992 al 2001, derivato da un modello Isuzu e dotato di trazione integrale disinsensibile, e il Frontera, sempre preso dal catalogo Isuzu e venduto fino al 2004.

Nella produzione di furgoni Opel ha iniziato dal 1997

una proficua collaborazione con Renault, mentre in proprio continua a sfornare derivate da vetture di serie premiate da un buon successo. Uno di questi, l'Astra versione Van, ha conquistato, nel 1999, il titolo di "Van of the Year". Il primo prodotto frutto della collaborazione con Renault a essere commercializzato con entrambi i marchi è la versione già esistente del Trafic, ribattezzata Arena, venduta fino al 2000. Un anno prima ha invece debuttato il Movano, versione del Master di Renault con cui Opel ritrova un posto di primo piano nel mercato dei veicoli commerciali, anche italiano. Nella Penisola, tra l'altro, la rete viene ristrutturata puntando su una serie di Business Center dedicati proprio al cliente professionale.

Il Movano è oggetto di un restyling nel 2003, mentre nel 2010 viene presentato la nuova generazione, non più soltanto un furgone "tutto avanti", ma un modello che dispone anche di versioni a trazione posteriore, con ruote sia singole che gemellate. Molto curato è l'aspetto esteriore, con un frontale che nella versione Opel rimanda alle autovetture di successo del marchio. A questo nel 2001 si è aggiunto il Vivaro, un furgone leggero dalle forme inno-

vative, premiate nel 2002 con il "Van of the Year", che è stato progettato da Renault ma viene prodotto nello stabilimento Vauxhall (un altro dei marchi che fanno parte della galassia General Motors) di Luton, in Gran Bretagna. Un restyling di questo modello è stato effettuato nel 2006.

Opel in Italia copre la quasi totalità del mercato dei veicoli commerciali fino a 3,5 t con alcune versioni anche da 4,5 t. Apre la gamma l'agile Opel Corsa Van, veicolo compatto dedicato principalmente a trasporto e mobilità cittadina, quest'anno con la grande novità di Nuova Corsa, che sarà disponibile appunto anche in versione van. Corsa Van è agile, moderna, estremamente compatta e si distingue per il design accattivante e dinamico. Ha una portata di carico di 475 kg, ma è piccola quanto basta per districarsi nel traffico urbano. Segue il Combo, furgone compatto che ancora una volta si pone ai vertici del suo segmento per capacità di carico, notevoli possibilità di personalizzazione e numeri da leader: 2 passi, 2 altezze, 5 motorizzazioni, volume di carico fino a 4,6 mc, portata fino a 1 tonnellata, costi di gestione ridotti al minimo. Vivaro è un veicolo che non ha bisogno di presentazioni, dal momento che rappresenta il cavallo di battaglia di Opel in Italia e in Europa nel segmento dei furgoni medi.

La nuova generazione è stata lanciata l'anno scorso all'insegna di più potenza, maggior spazio di carico, comfort superiore per i passeggeri e connettività di ultima generazione. E grazie ai consumi ridotti - da 5,7 litri/100 km nel ciclo combinato e da 6,4 litri/km nel ciclo urbano - Vivaro riduce al minimo i costi di gestione mantenendo le performance sempre al top. Furgone, Doppia Cabina o Combi; due, tre o nove passeggeri; versione normale o lunga, alta o bassa: c'è un Vivaro giusto per il professionista e per la sua attività. Quest'anno viene introdotto il completamento della gamma con la versione a passo lungo del Combi, altro elemento importante per il successo di un veicolo che da solo rappresenta il 50 per cento del venduto Opel veicoli commerciali. Chiude la gamma il Movano con la sua amplissima offerta di versioni, dall'autotelaio cabinato con cabina singola e doppia fino agli allestimenti più specializzati: Movano compete a testa alta nel segmento più tecnico del mercato, quello dei furgoni grandi, offrendo più di 400 soluzioni, anche a trazione posteriore e con ruote gemellate. Movano dispone di motori efficienti, cabina ergonomica e vano di carico facilmente accessibile.

AFFIDABILITÀ DA PRIMATO SECONDO IL RAPPORTO DEKRA SULLA DIFETTOSITÀ 2015

MOVANO IMBATTIBILE NELLA CATEGORIA FURGONI

Grande risultato per il Movano. La seconda generazione dell'ammiraglia Opel non si distingue solo per le numerose funzionalità di vertice e i nuovi propulsori, ma è anche il primo della classe furgoni per affidabilità. Lo dice il Rapporto Dekra sulla difettosità 2015 che lo ha messo al primo posto nella categoria furgoni con un indice pari a 81,6. Accanto al numero limitato di problemi, la nuova gamma motori di Movano con l'avanzata tecnologia diesel BiTurbo permette di ridurre in modo considerevole consumi ed emissioni, e pertanto i costi generali. "La vittoria nella categoria furgoni nel Rapporto Dekra 2015 sulle difettosità è un altro argomento a favore di un veicolo versatile come Movano - ha dichiarato Steffen Raschig, Direttore Opel Commercial Vehicles - In particolare, nel

settore dei veicoli commerciali, sul mercato tedesco e in quello europeo, la riduzione dei costi di manutenzione, di riparazione e del numero di interventi manutentivi non programmati costituisce un importante fattore economico per qualsiasi attività". La gamma veicoli commerciali rappresenta un elemento fondamentale della strategia di crescita Opel DRIVE! 2022. Entro il 2022, il costruttore di Rüsselsheim prevede di aumentare le vendite dei veicoli commerciali leggeri Combo, Vivaro e Movano dell'80 per cento, arrivando a 150mila unità. Dekra elabora il proprio rapporto annuale sulle auto usate esaminando in maniera approfondita i veicoli, divisi in nove categorie e tre classi di percorrenza. Il rapporto si basa sui dati provenienti da 15 milioni di ispezioni



DAL 2004 VENDUTI 1,5 MILIONI DI ESEMPLARI DELLA GENERAZIONE PRECEDENTE

CADDY PER LA QUARTA VOLTA PROTAGONISTA

Volkswagen Caddy arriva alla sua quarta generazione. La Casa tedesca questa primavera lancia il nuovo multispazio compatto con il quale Wolfsburg intende aggiudicarsi la sua buona fetta di quel mercato dei veicoli commerciali leggeri che, dopo le forti flessioni e i bassi livelli raggiunti negli ultimi anni, nel 2014 si è chiuso con una crescita del 17,4 per cento sfiorando le 120mila immatricolazioni e che per l'anno in corso viene stimato in ulteriore incremento: a fronte delle necessità improrogabili di rinnovo di parte del parco circolante, le aspettative degli economisti parlano di circa 130mila imma-

tricolazioni. In tutto il mondo, in undici anni, sono stati venduti circa 1,5 milioni di esemplari di Caddy. Come in precedenza, esistono due categorie di Caddy: il veicolo a uso commerciale (Furgone e Kombi) concepito come mezzo di lavoro e il veicolo per trasporto persone pensato per uso privato e tempo libero. Si può scegliere anche il modello in edizione limitata Generation Four. Cross Caddy, lanciato con successo da due anni, cambierà anch'esso nome verso la fine dell'anno. Ovviamente anche la nuova generazione disporrà della trazione integrale 4Motion. Circa il 55 per cento di tutti i Caddy escono dallo stabilimento di Poznan, in Polonia, nelle versioni per utilizzo

commerciale, mentre la percentuale rimanente è destinata all'utilizzo per trasporto persone. Volkswagen Veicoli Commerciali risponde alle richieste di ognuno con un'ampia gamma di motori Euro 6 e trazioni. In tutto, sono disponibili quattro motori TDI, tre motori TSI e un TGI, a scelta con cambio manuale a 5 o 6 rapporti o cambio DSG a 6 o 7 rapporti. Senza contare la possibilità di abbinare la trazione integrale a due motori e cambi. Il vano di carico del nuovo Caddy Furgone vanta un volume di 3,2 mc, a fronte di una lunghezza di 1.781 mm, ed è accessibile sia dal lato posteriore sia dal lato destro del veicolo. Come sempre, altro importante elemento della gamma Caddy è il "motorhome" compatto. Il successore del Tramper è stato battezzato Beach e segue così la nomenclatura del fratello maggiore T5.

VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI IERI E OGGI

La ricetta della crescita perfetta

CON LA PRESENTAZIONE DELL'IMPORTANTE NOVITÀ RAPPRESENTATA DAL CADDY QUARTA GENERAZIONE, VOLKSWAGEN VEICOLI COMMERCIALI SI CONFERMA COSTRUTTORE ABITUATO AL SUCCESSO COSTANTE DEI SUOI BEST SELLER. CADDY, CRAFTER, TRANSPORTER E IL PICK-UP AMAROK SONO I MODERNI PROTAGONISTI DI UN BRAND PRESENTE SUL MERCATO ITALIANO FIN DAGLI ANNI CINQUANTA.

GUIDO PRINA
VERONA

Quando l'Autogerma, primo distributore ufficiale in Italia del marchio Volkswagen, inizia la sua attività l'Italia sta vivendo gli anni pieni di fiducia del secondo dopoguerra. All'inizio i mezzi in vendita sono due: il Maggiolino e il veicolo commerciale Typ 2 nelle versioni furgone, Samba bus e camioncino. A fondare Autogerma è Gerhard Richard Gumpert, che ne posiziona la prima sede in un piccolo stabile di via Piave a Bologna. Il primo impegno di Gumpert riguarda la rete dei concessionari e dell'assistenza, un suo punto fermo, convinto com'è che conti più il dopo vendita della vendita. A breve i punti vendita sono già 48 e i primi meccanici prendono la via di Wolfsburg per imparare i segreti di vetture e commerciali tedeschi.

Da lì è una strada tutta in ascesa, che vede nel 1956 l'apertura del primo grande magazzino ricambi in via Marzabotto: 6mila mq serviti direttamente dalla ferrovia, a cui si aggiungono un'ampia esposizione e le prime aule e officine necessarie per i corsi di formazione. Tutto in attesa della liberalizzazione delle importazioni che nel 1962 lancia definitivamente i prodotti Volkswagen nella Penisola. Appena due anni più tardi i concessionari sono già 141 e le officine autorizzate 561, tutte caratterizzate da un'estrema specializzazione che coinvolge tutti i dipendenti, dai meccanici agli addetti al ricevimento. Accanto alle vetture tedesche che invadono il mercato, di moda lo diventa anche il mitico Transporter. A metà degli anni Sessanta viene prodotto anche un veicolo da lavoro molto particolare, il Typ 181, aperto e spartano, ribattezzato in Italia Pescaccia.

Nel 1974 finisce la lunga e fortunata carriera del Maggiolino e inizia quella altrettanto vincente della Golf. Un anno prima Autogerma, nonostante le difficoltà dovute all'entrata in vigore dell'Iva sulle auto, diventa una Spa e si trasferisce a Verona, in cui già dal 1965 aveva sede il

magazzino generale. Le concessionarie sono diventate 185 e i modelli Volkswagen in Italia sono un successo consolidato. E allora è normale che anche la sede Autogerma, ormai stabilmente domiciliata a Verona, cresca. Viene poi lanciato l'LT, il furgone di maggiori dimensioni, che resterà in produzione fino

nel 1999 raggiunge gli 8.090 miliardi di lire. Il settore dei veicoli commerciali, intanto, continua a essere ben presidiato, con il Transporter, giunto alla generazione T5, affiancato dal 2006 dal furgone Crafter, che sostituisce l'LT e dal nuovo multispazio Caddy, lanciato per la prima volta nel 2004 e giunto nel



In alto, il Volkswagen Crafter; sopra il nuovo Caddy in configurazione Maxi e sotto le tre generazioni del California.

nel 1996. Nel 1985 è l'ora di un altro passo epocale: la società veronese passa al 100 per cento sotto il controllo di Volkswagen AG che nomina Bent Axel Schlesinger come Amministratore delegato. Pochi anni prima anche il Transporter ha compiuto una sua rivoluzione, adottando il primo motore diesel, mentre dal 1985 sarà disponibile anche in versione Syncro a trazione integrale; nel 1982 debutta il Caddy Pick-Up derivato della Golf e nel 1986 Autogerma è nominata importatore dell'anno e continua la sua ascesa. Un lutto segna il 1987, anno in cui scompare il fondatore. Nel 1994 è pronta la nuova sede nel Quadrante Europa, la zona logistica di Verona, e si aggiungono due nuovi marchi: Skoda e Seat, le cui filiali italiane da quel momento fanno capo ad Autogerma. Il fatturato decolla e

2015 alla quarta generazione.

La leggenda del Transporter, il Bulli come lo chiamano milioni di clienti affezionati, inizia nel 1949, con la messa in pratica di un'idea dell'importatore olandese della Volkswagen Ben Pon, che sulla base del Maggiolino, unica vettura prodotta dal costruttore tedesco, ipotizza la nascita di un veicolo commerciale, il Typ 2, cioè il Transporter T1. La produzione inizia l'anno successivo: si tratta di un furgone con trazione e motore posteriori, dotato inizialmente di un 4 cilindri raffreddato ad aria da 25 cv. Il successo è enorme, soprattutto quando nel decennio successivo arrivano le versioni Samba Bus per il trasporto persone e Westfalia camperizzata. In totale, fino al 1967 ne verranno prodotti un milione e 800mila esemplari che diventeranno uno



dei simboli di un decennio irripetibile. Quell'anno viene presentato il modello T2, più squadrato ma anche più stabile e dotato di freni a disco. Inizialmente i cv sono 54 ma arrivano a essere 69 nel 1975.

Un primo restyling avviene nel 1972, quando inizia anche una fortunata esportazione negli Stati Uniti. La produzione in Europa cessa nel 1979, con l'arrivo del T3,

mentre prosegue fino al nuovo millennio in Messico e Brasile. Anche il T3 ottiene un buon successo, in particolare grazie a robustezza e affidabilità, oltre che per l'arrivo nel 1981 del primo motore diesel, che diventa turbo nel 1983. Alle versioni già note si aggiungono quelle Caravelle e Multivan, e sono proprio queste le prime, insieme a quelle autocarro, a ricevere

nel 1985 la trazione integrale Syncro. In totale, le unità prodotte sono state poco meno di 1,3 milioni. La rivoluzione maggiore arriva con la generazione T4, che abbandona il motore posteriore e diventa una tutta avanti dato che anche la trazione passa all'anteriore, il che consente di aumentare il numero dei passi disponibili. Un solo restyling, nel 1996, basta a mantenerla in produzione fino al 2003, quando viene presentata la generazione attuale, il T5, che nel 2009 viene aggiornata con l'adozione di propulsori Common rail e un cambio automatico a doppia frizione già usato sulle vetture, così come la trazione integrale 4Motion. Nel 1992 il T4 è stato il primo veicolo commerciale a ricevere il premio "Van of the Year", bissato nel 2004 dal T5. Oggi, la gamma proposta dal brand Volkswagen Veicoli Commerciali all'interno di Volkswagen Group Italia, parte dal pick-up Amarok, che ha debuttato nel 2010 e che negli anni è stato oggetto di continui affinamenti. Segue il compatto Caddy, che proprio nel 2015 viene offerto sul mercato nella sua quarta generazione, costituita dalle versioni Furgone e Kombi, per uso commerciale, e dalla configurazione per uso privato e tempo libero. Del Transporter si è già ampiamente detto: nel corso della sua carriera lunga decenni, il celebre veicolo simbolo di Volkswagen ha raccolto consensi in tutto il mondo. Chiude la carrellata il Crafter, la cui versione attuale, ovvero la quarta evoluzione del sostituto dello storico LT, ha debuttato nel 2011. Nel 2012, nella gamma Crafter sono state introdotte le versioni 4Motion, a conferma della proverbiale competenza Volkswagen in materia di trazione integrale.

LA GAMMA ATTUALE È TRA LE PIÙ AMPIE DEL MERCATO

LE INNOVAZIONI NON FINISCONO MAI

Oggi la gamma di veicoli commerciali della Losanga è tra le più ampie e articolate del mercato, potendo contare su tipologie diversificate di veicoli, in grado di intercettare le molteplici esigenze degli utilizzatori professionali. Nel campo delle derivate da vetture troviamo Clio Van, configurazione professionale dell'altrettanto celebre Clio, una delle vetture di riferimento e di maggior successo della Losanga giunta alla quarta generazione; propone una gamma articolata di motorizzazioni: accanto al 1.2 16V da 75 cv, disponibile anche in versione Gpl/benzina, c'è il diesel 1.5 dCi in configurazione 75 e 90 cv. La portata (conducente compreso) supera i 400 kg.

Salendo di grado troviamo Kangoo con la gamma trasporto merci che affianca quella multispazio per trasporto persone.

Per utilizzo professionale, Kangoo propone un ampio ventaglio di versioni (comprese quelle Z.E.100 per cento elettriche) con un volume utile compreso tra 2,3 e 4,6 m³, tra cui la pratica versione tre posti anteriori. Tre le lunghezze disponibili: Compact, Express e Maxi. Oltre alla motorizzazione full electric a zero emissioni, Kangoo è equipaggiato con propulsori Energy performanti e risparmiatori: diesel 1.5 dCi 75 e 90 cv e 1.5 dCi 110 cv, benzina 1.2 TCe 115 cv.

Completamente rinnovato, nuovo Trafic s'impone come veicolo di riferimento nel segmento dei piccoli furgoni, con dimensioni ancora più importanti, a vantaggio del comfort e della funzionalità. Nella gamma Trafic per trasporto merci ci sono fino a 70 versioni, con un volume di carico che, nel caso

delle versioni furgone, è compreso tra 5,2 e 8,6 mc. Ricca la proposta di motori, a cominciare dal nuovo 1.6 dCi, disponibile sia in versione Single Turbo (a geometria variabile) che Twin Turbo.

Ammiraglia della gamma è Master, anch'esso proposto sul mercato in una nuova generazione moderna e ancora più efficiente. Tra le innovazioni del nuovo Master c'è la nuova gamma di motorizzazioni 2.3 dCi, con potenze comprese tra 110 e 165 cv. Master propone un'ineguagliabile gamma di oltre 350 versioni, con un volume di carico utile compreso tra 8 e 22 mc: 9 tipologie di modelli tra furgone, combi, bus, telaio cabinato e doppia cabina, pianale cabinato e doppia cabina, cassoni ribaltabili, gran volume; 4 lunghezze; 3 altezze; trazione anteriore/posteriore (con ruote singole e gemellate); 4 valori di peso totale a terra: 2,8-3,3 e 3,5 t (ruote singole e gemellate) e 4,5 t (ruote gemellate).

RENAULT IERI E OGGI

Losanga in continua escalation

PAOLO ALTIERI
ROMA

Nell'Italia scossa da una delle "consuete" crisi politiche, che vedrà la fine a metà del 1954 con l'affermazione della Democrazia Cristiana, in ambito finanziario si guarda con stupore all'accordo tra Alfa Romeo e la francese Renault per l'assemblaggio e la distribuzione nella Penisola della Dauphine, utilitaria che ha il difficile compito di sostituire la 4CV, uno dei più grandi successi del costruttore francese. Si tratta di un primo passo per la formazione di una joint venture più ambiziosa, la Sviluppo Automobilistico Meridionale, che dovrà occuparsi di più modelli transalpini.

In realtà la società viene costituita nel 1962 ma non se ne fa nulla e allora bisogna aspettare il 1968 perché Renault sbarchi ufficialmente in Italia, con la guida di Jean Wirz e una prima sede a Milano, che dal 1971 verrà trasferita a Roma. Un percorso tortuoso che caratterizza l'intera vita dell'azienda, fondata nel 1898 dai tre fratelli Renault.

Tra questi il più attivo è Louis, che prende le redini della Casa che porta il suo cognome e vi riversa la sua filosofia: costruire automobili pratiche, che costino poco, accessibili a tutti. Così era la prima a essere presentata, la 1CV, così saranno i maggiori successi del marchio. Che ha una rapida crescita, mettendo in produzione vetture, autobus, veicoli commerciali leggeri e perfino, allo scoppio del primo conflitto mondiale, aerei da combattimento e un carro armato, l'FT 17 decisamente avanzato per l'epoca.

Una storia di successo che ha fine con la sconfitta della Francia nella Seconda Guerra Mondiale. Nonostante Louis Renault si rifiuti di produrre carri armati per i tedeschi, alla fine del conflitto viene accusato di essere un collaborazionista, arrestato e destinato a una morte sospetta in carcere. Con decreto del generale De Gaulle, Renault viene quindi nazionalizzata e affidata all'ex partigiano Pierre Lefaucheur, che sarà uno dei grandi sostenitori del progetto 4CV, uno dei maggiori successi del costruttore.

Ai tempi dello sbarco in

UNA STORIA DI SUCCESSO QUELLA DELLA CASA FRANCESE, SBARCATO UFFICIALMENTE IN ITALIA NEL 1968. DA QUEL MOMENTO IL MARCHIO SI DIFFONDE RAPIDAMENTE GRAZIE ALLA MAXI E DIVERSIFICATA PRODUZIONE AVVIATA NEGLI ANNI SETTANTA. TRA I MAGGIORI SUCCESSI IL PROGETTO 4CV. NEGLI ANNI DUEMILA MODELLI COME KANGOO, TRAFIC E MASTER DIVENTANO SINONIMO DI VEICOLI AFFERMATI NELLE RISPETTIVE GAMME. E NEL 2007 ARRIVANO I PRIMI DACIA VAN E PICK UP.

Italia Renault ha già una divisione veicoli industriali, dopo la fusione dei marchi Saviem e Berliet nella nuova ragione sociale Renault Vehicules Industriels prima e Renault Trucks poi con uno sviluppo a sé. Per i piccoli commerciali gioca una carta vincente con la versione furgonetta della Renault 4, lanciata nel 1962, un anno dopo la vettura; in Italia la diffusione sarà limitata ma per

parecchio tempo resterà il modello di van derivato da vettura di maggior successo in Europa. Ancor meno impatto avrà sul mercato italiano l'Estafette, la cui prima versione risale al 1959; si tratta di un furgone a cabina avanzata che usa lo stesso motore raffreddato ad acqua della Renault 4.

La prima versione ha una capacità di carico di 600 kg, la terza e ultima che verrà

venduta dal 1968 alla metà del 1980 dagli 800 ai mille kg.

Nel campo dei furgoni, prima dell'avvento del Master l'unica altra alternativa è, dal 1979, la Serie 50, che va dalle 3,5 alle 7,5 t. Si tratta in realtà di una riedizione del Dodge 50 che non potrà mai contare su un grande successo. Che è invece quello che aspetta la Renault 5, sia in versione

vettura, dal 1972, sia in quella da trasporto, denominata Express, classico furgone cubo che resta in produzione fino al 1997, attraversando quello che diventa uno dei periodi più difficili per Renault.

La Losanga supera sia la crisi energetica sia la concorrenza interna di Peugeot e anche l'omicidio del suo presidente George Besse - l'uomo cui era stato affidato

il rilancio - avvenuto il 17 novembre 1986 per mano dei terroristi di Action Directe, arrivando così pronta alla privatizzazione del 1996.

La fine degli anni Novanta è un periodo incredibilmente prolifico per la produzione di veicoli commerciali del costruttore transalpino, che intanto dal 1980 ha lanciato Master, primo furgone moderno della sua storia, e il più piccolo Trafic. Nel 1998 viene presentato Kangoo, furgonetta (o multispazio che dir si voglia) dal design particolarmente riuscito, destinata a una solida leadership europea nel segmento, la cui seconda generazione arriverà nel 2008, quando prende il via anche l'alleanza con Opel per lo sviluppo di una nuova serie di veicoli commerciali leggeri.

Il primo prodotto dell'accordo è il nuovo Master, cui farà seguito nel 2001 un Trafic che non ha niente a che vedere, tranne il nome, con il modello precedente, anzi si caratterizza per una linea particolarmente originale, frutto degli sforzi del celebrato ufficio Design Renault.

Entrambi i modelli, oltre che Kangoo per un certo periodo, sono venduti anche con il marchio Nissan, dopo che nel 1999 i due colossi hanno stretto un accordo che prevede una partecipazione azionaria incrociata, con Renault che acquisisce il 44,4 per cento di Nissan e la Casa nipponica il 15 per cento dell'azionariato dell'azienda francese. Poco dopo Renault acquisisce la maggioranza della rumena Dacia e nel 2007 lancia le versioni van e pick up della vettura low cost Logan.



Oggi la gamma veicoli commerciali Renault è in grado di rispondere in modo completo alle esigenze degli utilizzatori.

CartissimaQ8 business

1234 5678 9000 0000

Più stazioni, più innovazioni.

Supera tutte le altre carte.

Viaggia con 3500 stazioni di servizio In tasca. Scegli anche tu la carta migliore per far viaggiare il tuo lavoro. Con **CartissimaQ8** ti garantischi tanti servizi sicuri e personalizzabili a seconda delle tue esigenze. Ti riservi tutti i vantaggi della qualità e della competenza del grande network Q8. E, non ultimo, è facile anche risparmiare, con pagamento semplificato.

Per richiedere la carta collegati al sito www.flotte.Q8.it



 Customer Service: 06 5208 8793
Numero Verde: 800 86 80 79

Q8 
Ogni globo qualcosa in più

Prezzo di vendita dealer. Esempio di leasing su Transit Courier VAN 1.5 TDCI 75CV Entry con garanzia estesa 5 anni/100.000km Ford Protect e 4 Tagliandi di Manutenzione Ordinaria; prezzo di vendita € 10.484 (IPT, marca su strada e IVA esclusa); Anticipo € 3.894,99 (comprensivo di prima quota leasing € 94,99 e spesa gestione pratica € 300); 47 quote da € 14,90 (IVA e spese incasso R&D € 3 esclusa); opzione finale di riscatto ad € 9,97,80. Importo totale del credito di € 7.883,84 comprensivo dei servizi facoltativi Guida Protetta, Assicurazione vita e invalidità. Totale da rimborsare € 8.590,02. Imposta di bollo in misura di legge sull'intero della prima quota mensile. TAN 3,95%. TAEG 5,41%. Salvo approvazione FCE Bank PLC. Offerta valida fino al 30/04/2015. Per informazioni sulle condizioni generali del finanziamento fare riferimento alla Brochure Informativa disponibile sul sito www.fordcredit.it. Gamma Courier consumi da 3,7 a 5,4 l/100 km (ciclo combinato), emissioni di CO₂ da 97 a 124 g/km. Solo presso i Ford Partner aderenti all'iniziativa.

ford.it

PICCOLO PER DIMENSIONI, ROBUSTO COME OGNI TRANSIT.



Con 600 kg di portata e un volume di carico di 2,6 m³
Il Transit Courier non è poi così piccolo.
Tutta la forza di Transit in soli 4,15 metri di lunghezza.

FORD TRANSIT COURIER € 9.500

1.5 TDCI, Climatizzatore, Radio Bluetooth®.

Anche con leasing TAN 3,95% TAEG 5,41%
5 anni di garanzia Ford Protect
e manutenzione programmata inclusi.



Go Further