

Mercedes-Benz LA FORZA INTELLIGENTE CON AROCS

AL RECENTE SAMOTER DI VERONA IL MARCHIO DELLA STELLA HA CONSENTITO A QUANTI UTILIZZANO VEICOLI PER IL MOVIMENTO TERRA DI TOCCARE CON MANO LE GRANDI QUALITÀ DELLA GAMMA AROCS STUDIATA PER OFFRIRE LE MIGLIORI CONDIZIONI DI GUIDA NELL'UTILIZZO AL LIMITE.

Altieri da pagina 8



Fiat Professional Più vasti i confini del Ducato

DOPO 33 ANNI DI SUCCESSI ATTRAVERSO LE SUE CINQUE GENERAZIONI L'ALFIERE DEI VEICOLI COMMERCIALI FIAT SI RIPRESENTA SUL MERCATO PIÙ BELLO, PIÙ TECNOLOGICO E PIÙ EFFICIENTE A GARANZIA DI UNA MAGGIORE REDDITIVITÀ

Speciale da pagina 29

SU STRADA

Volvo FL 512-210

Piccolo ma grande in missione



Scania Streamline R 490 LA4x2MNA

La sua vocazione è la strada



Daf XF105 FTX 460

Un lavoratore super affidabile



Basilico e Zola da pagina 18



Renault Trucks

La sfida italiana al risparmio

Decine di conducenti professionali di veicoli industriali protagonisti delle quattro tappe italiane dell'Optifuel Challenge, la competizione sulla guida razionale organizzata da Renault Trucks.

Servizio a pagina 3

Italscania

Trentino primo in Europa

Per Scania esiste un'alternativa al diesel: l'alimentazione a gas metano. È prevista per l'inizio di giugno di quest'anno la consegna dei primi 8 Citywide LF Euro 6 a gas metano in Europa, che rappresentano un enorme passo avanti nel settore del trasporto passeggeri con propulsori alimentati a gas.

Campanella a pagina 46

MAN Bus

NEOPLAN PER SACA

Attenzione alla sicurezza e rispetto dell'ambiente: si muove da sempre lungo questo doppio binario l'attività della Cooperativa SACA, leader nel settore del Trasporto Pubblico Locale in Emilia. La Cooperativa bolognese ha appena introdotto nella flotta due modernissimi Neoplan Tourliner Euro 6 ai quali si aggiungeranno a breve otto esemplari.

Servizio a pagina 43



Nissan

Il catalano tutto elettrico

Barcellona tiene a battesimo il secondo veicolo 100 per cento elettrico di Nissan. Il costruttore giapponese ha infatti avviato la produzione presso il suo impianto catalano di e-NV200.

Servizio da pagina 36



Ford

Courier piccolo principe

Una famiglia prolifica quella di Ford Tourneo. Dopo il lancio di Tourneo Custom e di Tourneo Connect, è ora la volta del più piccolo dei tre fratelli, il Courier, che Ford ha presentato a Francoforte.

Servizio da pagina 34



Pirelli

Specialista per i van

Il pneumatico ideale per i veicoli commerciali. È quanto promette il nuovo Pirelli Carrier, studiato specificatamente per i van, che arriva sul mercato forte di un totale di 3 milioni di km di test.

Servizio a pagina 24



Iveco in prima fila nel proporre veicoli a basso impatto ambientale

STRALIS ABBATTE CONSUMI ED EMISSIONI

I primi veicoli della nuova gamma di pesanti Stralis Euro 6 alimentati a gas naturale viaggiano già sulle strade d'Italia e d'Europa con grande soddisfazione dei clienti. Non poteva essere altrimenti considerata la grande esperienza che Iveco vanta in fatto di alimentazione a gas. È una scommessa vincente, quella dei propulsori alimentati a gas, sulla quale Iveco ha da sempre puntato, in particolare per le missioni di trasporto nei settori della distribuzione, della logistica a corto e medio-lungo raggio nonché dei servizi municipali, come la raccolta e la movimentazione dei rifiuti. I numeri lo stanno a dimostrare. Il costruttore torinese, infatti,

conferma la propria leadership nel settore delle trazioni a gas naturale con una gamma completa di veicoli commerciali leggeri, medi, pesanti e autobus per un totale di oltre 12mila unità consegnate, di cui solo 2mila nel corso dell'anno appena trascorso.

L'ampia offerta di prodotto Stralis è in grado di soddisfare numerose esigenze dei clienti Iveco con i cabinati a due e tre assi e i trattori a due assi. I veicoli, prodotti nello stabilimento Iveco di Madrid.

Altieri da pagina 4

IL MIO CAMION
È UN CENTRO DI PROFITTO

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LUNGA DISTANZA
RENAULT TRUCKS T HIGH



renault-trucks.it





RENAULT TRUCKS

Sfida all'ultima goccia di gasolio

LINO SINARI
PERO

Guidare un autoarticolato carico, per circa un'ora, su un percorso che riproduce le reali condizioni di lavoro, cercando di consumare la minor quantità di gasolio. È questa la sfida che decine di conducenti professionali di veicoli industriali hanno affrontato durante le quattro tappe italiane dell'Optifuel Challenge, la competizione sulla guida razionale organizzata da Renault Trucks. E per la prima volta, il confronto avviene al volante della nuova gamma stradale Renault Trucks T. I concorrenti si sono alternati alla guida di tre trattori dotati di motore da 460 cv e cabina Sleeper Cab ed equipaggiati con il Pack Fuel Eco (che comprende le dotazioni dedicate alla riduzione del consumo di carburante), che formavano autoarticolati con massa complessiva di trenta tonnellate. "Anche quest'anno, Renault Trucks Italia s'impegna nell'Optifuel Challenge, per ribadire la nostra leadership nella gestione economica del veicolo industriale, ma anche per far provare la nuova eccezionale gamma stradale ai professionisti dell'autotrasporto", spiega Stefano Ciccone, Amministratore Unico di Renault Trucks Italia.

La prima fase dell'Optifuel Challenge ha previsto l'iscrizione dei partecipanti attraverso la Rete di vendita Renault Trucks Italia. "Guidare

un camion della Losanga non era un requisito obbligatorio per partecipare alla competizione, anzi abbiamo sollecitato la partecipazione anche di autisti e imprenditori che lavorano con modelli di altre

marche, per mostrare sul campo i vantaggi della nuova generazione Renault Trucks", spiega Roberto Sterza, Direttore Marketing e Comunicazione di Renault Trucks Italia. Ai quattro appuntamenti per

QUATTRO RENAULT TRUCKS T PER SAUBER LA LOSANGA IN FORMULA 1

Proprio all'inizio della stagione europea di Formula 1, nel corso del Gran Premio di Spagna, il Team di F1 Sauber, ancora una volta, ha mostrato la sua fiducia in Renault Trucks per il quarto anno consecutivo. A fine Aprile, infatti, sono stati consegnati al Team quattro veicoli Renault Trucks T High Sleeper Cab equipaggiati con un motore DTI 13 da 520 cv.

La redditività dei veicoli Renault Trucks T, il comfort della cabina a pavimento piatto oltre ai numerosi vani portaoggetti sono stati i fattori chiave che hanno portato alla decisione all'acquisto. Il Team di F1 Sauber utilizzerà i veicoli per il trasporto del personale e delle attrezzature durante i Gran Premi Europei. Complessivamente, la sua flotta è composta da 14 veicoli per le lunghe distanze e 12 veicoli commerciali leggeri, tutti Renault Trucks.

Le chiavi dei veicoli sono state consegnate a Monisha Kaltenborn, manager del Team Sauber, da Luzi Thomann, Amministratore Delegato di Thomann Nutzfahrzeuge AG, partner e distributore autorizzato Renault Trucks durante una cerimonia alla presenza di Adrian Sutil, uno dei piloti del Team. I quattro veicoli Renault Trucks T sono stati personalizzati con i colori ufficiali del team



CONCLUSA LA SELEZIONE ITALIANA DELL'OPTIFUEL CHALLENGE 2014, COMPETIZIONE DEDICATA ALLO STILE DI GUIDA RAZIONALE DEI VEICOLI INDUSTRIALI. QUATTRO SFIDE DISPUTATE A CATANIA, ROMA, VERONA E MILANO HANNO IMPEGNATO DECINE DI AUTISTI PROFESSIONISTI PER SELEZIONARE GLI OTTO FINALISTI ITALIANI CHE SI CONTENDERANNO A SETTEMBRE I DUE POSTI NELLA FINALE EUROPEA DI LIONE.

la prova pratica - che si sono svolti a Catania, Roma, Verona e Milano - hanno partecipato l'autista e il titolare o il responsabile flotta dell'impresa. Entrambi hanno seguito in primo luogo un sintetico corso di formazione in aula sui principi e sull'importanza della guida razionale. Poi, l'autista ha iniziato la prova pratica, mentre il responsabile dell'impresa ha approfondito con gli esperti Renault Trucks le tecniche, gli strumenti e i servizi offerti dalla Losanga per ridurre i costi d'esercizio dei veicoli industriali e i vantaggi del sistema Infomax per seguire le prestazioni dei conducenti.

La prova di guida razionale durava, a seconda delle varie tappe, da quaranta a sessanta minuti e si è sviluppata su un itinerario con caratteristiche varie, che valorizzavano uno stile di guida improntato al risparmio di carburante e alla sicurezza. "Abbiamo cercato di disegnare percorsi che rispecchiassero un utilizzo normale del camion, con percorrenze su autostrade, strade interurbane e attraversamenti di abitati con semafori e rotonde. L'obiettivo era consentire al conducente di guidare anticipando gli eventi, accelerando e frenando in modo progressivo", precisa Sterza. Il concorrente è sempre stato affiancato da un formatore Renault Trucks Italia, che aveva il compito di verificare la correttezza della gara e rilevare eventuali infrazioni al Codice della Strada, che avrebbero comportato una penalizzazione nel punteggio finale.

Al termine del giro, un addetto di Renault Trucks ha estratto i dati dal camion tramite lo strumento di diagnostica e gestione flotte Infomax, che rileva i diversi parametri che sono usati per stabilire il punteggio individuale e stilare la classifica finale della gara: "Non abbiamo considerato solamente i consumi, ma anche le altre informazioni sulla guida che determinano lo stile degli autisti, come per esempio il tempo in cui il motore ha girato al minimo, l'impiego del sistema

Renault Trucks lancia Endurance



VEICOLO SEMPRE IN FORMA CON START&DRIVE

L'evoluzione del mercato dei veicoli industriali ha visto una mutazione della struttura del parco circolante con crescita dei mezzi con più di 5 anni di anzianità. In questo contesto si è sviluppata la nuova offerta di servizio Renault Trucks, riservata appunto ai veicoli immatricolati da più di 5 anni. L'offerta di servizio, denominata Endurance, è la naturale evoluzione dei contratti di manutenzione Start & Drive, riservati ai veicoli nuovi da 1 a 5 anni, costruita per rispondere alle necessità operative di veicoli con centinaia di migliaia di chilometri all'attivo, garantendone efficienza e mobilità. Il contratto Endurance, sottoscrivibile presso la Rete Renault Trucks in Italia, è riservato ai veicoli stradali delle gamme Midlum, Premium e Magnum e prevede, tra l'altro, 2 tagliandi con sostituzione di olio motore e filtri olio, filtro e pre-filtro carburante e controllo su 50 punti soggetti a usura. Infine, sono previsti sconti su una vasta gamma di ricambi originali tra cui, ad esempio, pastiglie e dischi freno, cinghie e batterie, frizioni e compressori d'aria. Per i clienti i vantaggi dell'offerta sono evidenti: disporre di un veicolo ben mantenuto e controllato con la garanzia della qualità dei ricambi originali Renault Trucks e dei lubrificanti Renault Trucks Oils oltre alla comodità di avere la libertà di effettuare le operazioni di controllo e sostituzione in qualsiasi punto di servizio Renault Trucks nel territorio italiano. Il contratto di servizio Endurance si inserisce nella strategia Renault Trucks di vicinanza al cliente permettendogli di massimizzare le prestazioni dei veicoli al fine di renderli dei veri e propri centri di profitto.

Optiroll, il numero di frenate e la velocità media. Inoltre, abbiamo inserito le penalità causate da eventuali infrazioni al Codice della Strada. Con questi dati, il programma ha determinato il punteggio", conclude Sterza.

La classifica di ogni tappa ha nominato i semifinalisti italiani che si disputeranno a settembre i due posti della "nazionale" italiana alla finale europea dell'Optifuel Challenge di Lione: Antonino Foti

della International Transport Service e Giuseppe Donzelli della D&D Trasporti primi a Catania; Emilio Bracaglia dell'Autotrasporti Pigliacelli e Raniero Corazza della Eco-service primi a Collesferro (Roma); Agostino Kuel dell'Autotrasporti Cavagna e Stefano Rocchetto dell'Autotrasporti Rossato Daniele primi a Vigasio (Verona); Ion Ciobanu della Tipes e Loris Caragnano della Cop.a.v. primi a Milano.

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

DIRETTORE RESPONSABILE
Paolo Altieri

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

SEDE LEGALE
Via Stresa 15 - 20125 Milano

EDITORE Vega Editrice

PRESIDENTE Luisella Crobu

DIRETTORE EDITORIALE Cristina Altieri

CONDIRETTORE EDITORIALE Vincenzo Lasalvia

PUBBLICITÀ

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

PROMOZIONE Piero Ferrari

IMPAGINAZIONE E FOTOCOPOSIZIONE
Varano, Busto Garolfo (Milano)

STAMPA

Eurgraf, Cesano Boscone (MI)

Il Mondo dei Trasporti è registrato presso il Tribunale di Milano numero 327 del 4/5/1991 - Abbonamento annuo: Italia Euro 50,00, estero: Euro 130,00 - Banca d'appoggio: Uni-Credit Banca - Agenzia Muggio; Codice IBAN: IT 21 V 02008 33430 000041141143 - Poste Italiane Spa - Sped. in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 N. 46) Art.1, comma 1, DCB Milano - Distribuzione GE.MA Srl: Burago di Molgora (MB).



IVECO

SCOMMESSA VINCENTE

I PRIMI STRALIS NATURAL POWER EURO 6 SONO GIÀ IN MANO AI CLIENTI E CON GRANDE SODDISFAZIONE. I PESANTI TORINESI ALIMENTATI A GAS NATURALE SI DIMOSTRANO VERI CAMPIONI DI SOSTENIBILITÀ ECOLOGICA ED ECONOMICA NELLE MISSIONI DI TRASPORTO NEI SETTORI DELLA DISTRIBUZIONE E SERVIZI MUNICIPALI.

PAOLO ALTIERI
TORINO

I primi veicoli della nuova gamma di pesanti Stralis Euro 6 alimentati a gas naturale viaggiano già sulle strade d'Italia e d'Europa con grande soddisfazione dei clienti. Non poteva essere altrimenti considerata la grande esperienza che Iveco vanta in fatto di alimentazione a gas. È una scommessa vincente, quella dei propulsori alimentati a gas, sulla quale Iveco ha da sempre puntato, in particolare per le missioni di trasporto nei settori della distribuzione, della logistica a corto e medio-lungo raggio nonché dei servizi municipali, come la raccolta e la movimentazione dei rifiuti. I numeri lo stanno a dimostrare. Il costruttore torinese, infatti, conferma la propria leadership nel settore delle trazioni a gas naturale con una gamma completa di veicoli commerciali leggeri, medi, pesanti e autobus per un totale di oltre 12mila unità consegnate, di cui solo 2mila nel corso dell'anno appena trascorso.

L'ampia offerta di prodotto Stralis è in grado di soddisfare numerose esigenze dei clienti Iveco con i cabinati a due e tre assi e i trattori a due assi. I veicoli, prodotti nello stabilimento Iveco di Madrid e assemblati sulla stessa linea delle versioni Diesel, sono equipaggiati con motore Cursor 8 Natural Power,

con potenze che vanno da 270 a 330 cv. Il motore è abbinato a un cambio meccanico ZF a 16 rapporti o in alternativa a una trasmissione automatica Allison a sei marce con convertitore idraulico di coppia.

Per le versioni CNG (gas naturale compresso), la capacità complessiva delle bombole va da 400 a 1.300 litri, con un layout che può essere personalizzato in base alle esigenze del cliente. Per i veicoli impegnati nelle missioni a medio-lungo raggio, lo Stralis Natural Power è disponibile anche con LNG (gas naturale liquefatto), che permette un'autonomia di oltre 750 chilometri. Il trattore AT440S33T/P LNG, nella con-

figurazione standard, è equipaggiato con 4 serbatoi CNG da 70 litri e un serbatoio criogenico LNG da 525 litri. Il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -130°C e alla pressione di 9 bar e, prima di essere iniettato nel motore, viene convertito allo stato gassoso.

Iveco è l'unico costruttore europeo ad aver confermato la propria scelta tecnologica nel passaggio da Euro 5 a Euro 6: i motori FPT Industrial a gas naturale sono caratterizzati da combustione stechiometrica, ossia con rapporto tra aria e combustibile chimicamente corretto; alimentazione 100 per cento gas naturale e ciclo Otto

con candele di accensione che provocano la combustione della miscela aria-gas immessa da un rail, con due iniettori per cilindro. Il trattamento dei gas di scarico è effettuato con un semplice catalizzatore a tre vie passivo che non richiede aggiunta di additivi.

I vantaggi dell'utilizzo di questo tipo di veicoli sono molteplici, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia da un punto di vista della redditività per i clienti. Sotto il profilo delle emissioni, infatti, i motori a gas naturale sono molto più ecologici dei Diesel Euro 6. Il gas naturale è un combustibile decisamente pulito grazie a emissioni di particolato (-95 per cento rispetto al Diesel) e di NOx (-35 per cento) ridotte al minimo. Inoltre, l'utilizzo di questi veicoli permette di ridurre le emissioni veicolari di CO2 dal 10 per cento e fino al 100 per cento in caso di utilizzo di bio-metano. Infine, la riduzione del rumore in media di 5 Decibel rispetto alle versioni Diesel lo rende il veicolo ideale per le missioni di raccolta rifiuti e di distribuzione notturna.

Da un punto di vista della sostenibilità economica, il risparmio complessivo del TCO (Total Cost of Ownership), ovvero il costo totale di esercizio



Uno Stralis Euro 6 equipaggiato con motore Cursor 8 Natural Power.

INTERVISTA

ZORZETTO: "SEMPRE PIÙ AZIENDE CREDONO NEL METANO"



Qual è oggi in generale l'atteggiamento delle aziende di trasporto nei confronti dei veicoli con motori cosiddetti Natural Power?

"La crisi economica che negli ultimi anni stiamo vivendo ha messo a dura prova il settore dei trasporti dove i nostri clienti hanno subito ingenti perdite dovute sia alla riduzione della domanda di trasporto, sia dal punto di vista dei costi di gestione che sono man mano cresciuti (tasse, carburante). Di conseguenza abbiamo riscontrato grande interesse, da parte dei nostri clienti, verso i veicoli Natural Power, che offrono la possibilità di abbattere in maniera consistente i costi di carburante che rappresenta pur sempre la voce più incidente nel conto economico delle aziende di trasporto. Notiamo inoltre una sempre maggiore sensibilità, anche nel nostro settore, per quanto concerne i temi ecologisti e la crescente attenzione da parte delle aziende nel voler ridurre al minimo il proprio impatto nei confronti dell'ambiente. Questo ci gratifica in modo particolare considerando che Iveco ha da sempre investito nella ricerca di soluzioni a basso impatto ambientale: il fatto che presentiamo al mercato l'offerta più completa di veicoli Natural Power ne è una riprova".

Quali sono le missioni di trasporto che rendono ideale l'uso di questi veicoli e quali i reali vantaggi?

"Oggi possiamo affermare che sono adatti a tutte le missioni. Storicamente erano impiegati prevalentemente in ambiti urbani per raccolta rifiuti e trasporto persone, dove il basso impatto ambientale di questa tecnologia era necessario. Consideriamo infatti che ancora in Euro 6 i motori Iveco CNG emettono il 35 per cento in meno di NOx, il 95 per cento in meno di particolato, le cosiddette polveri sottili. La CO2 viene ridotta poi dal 10 fino al 100 per cento in caso di utilizzo di bio-metano e, per quanto concerne le emissioni rumorose, si ottiene una riduzione del rumore in media di 5dBA. Negli ultimi anni molti operatori logistici, sempre più attenti al costo di gestione, si sono orientati nell'utilizzo del CNG anche sulla Mission Distribuzione, dove l'impatto del costo del gasolio è forte. Il CNG e l'LNG, grazie alla differenza di costo alla pompa fino a -40 per cento rispetto al Diesel, consentono una riduzione del TCO (costo totale di gestione) che può raggiungere il 10 per cento, che possiamo quantificare intorno ai 40.000 euro di risparmio su un periodo di possesso di 5 anni. Il CNG/LNG è così un combustibile sostenibile sia economicamente che dal punto di vista ecologico".

Quali sono le potenzialità, dal punto di vista delle vendite, del nuovo Stralis LNG Euro 6 sul mercato italiano: avete già degli ordini in portafoglio?

"Abbiamo già consegnato in Italia le prime 5 unità, per un totale di 200 veicoli Iveco LNG che già circolano in Europa, principalmente in Spagna e nei Paesi Bassi. A fine aprile ENI ha inaugurato a Piacenza la prima stazione italiana di rifornimento LNG e da subito i clienti hanno manifestato il loro interesse ad acquistare questo tipo di veicolo e a capire lo sviluppo della rete di rifornimento".

CNG (Gas Naturale Compresso) e LNG (Gas Naturale Liquefatto), due sigle che definiscono l'alimentazione dei motori Natural Power. Vuole spiegare nel dettaglio l'identità delle due sigle e in che modo concorrono ai benefici sul piano dei consumi, delle emissioni e dei costi?

"In entrambi i casi si tratta di gas naturale o bio-metano con la differenza che il CNG viene immagazzinato negli Stralis in forma gassosa compressa (CNG) a 200 bar, mentre l'LNG in forma liquefatta (LNG) a -125°C e 9 bar. Il motore è unico e in grado di lavorare con i due combustibili sempre in forma gassosa: in pratica può esercitare a prescindere di come il metano sia stato immagazzinato nei serbatoi. I vantaggi in termini di riduzione delle emissioni e di risparmio economico spiegati sopra valgono sia per il CNG che per l'LNG. L'LNG consente una maggior autonomia e può percorrere tratte superiori ai 750 km. Questo importante vantaggio consente il suo impiego anche nelle missioni di trasporto di lungo raggio".

Quali sono le sostanziali differenze tra lo Stralis CNG e lo Stralis anche LNG nelle nuove versioni Euro 6?

"Motore e tecnologia Euro 6 derivano direttamente dalle versioni Euro 5, garantendo così la stessa affidabilità e le stesse performance. Rispetto alle versioni precedenti sono stati implementati con le funzioni di diagnosi avanzate come richiesto dalla normativa Euro 6 e ottimizzate alcune componenti specifiche grazie alla lunga esperienza che Iveco ha maturato nel tempo. Inoltre l'impianto frenate EBS è stato introdotto come elemento standard così come il rallentatore che garantisce la massima sicurezza di autista, veicolo e carico".

Sul piano della tecnologia, il futuro viaggia più sulla strada del Diesel o delle alimentazioni più propriamente Natural Power?

"Sicuramente il diesel rimarrà il combustibile maggiormente utilizzato nei prossimi anni, pur notando che una sempre crescente richiesta del metano è in atto anche per il trasporto merci e per il trasporto persone quindi ci aspettiamo che nei prossimi anni ci sarà un'evoluzione significativa della richiesta di trazioni alternative".



IL TUO ISTRUTTORE DI GUIDA.
SEMPRE A BORDO CON TE.

Riduce i consumi di carburante fino al 12%
con la **Valutazione dello Stile di Guida e la Telematica.**

- + Consigliava in tempo reale come ottimizzare i consumi
 - + Assegna un punteggio al tuo stile di guida
 - + Gestisce la flotta con la funzione Geofencing

OGGI I **SERVIZI TELEMATICI SONO INCLUSI PER UN ANNO!**

Numero verde
800-800288

IVECO
WWW.IVECO.IT



Iveco con



Stralis Natural Power scommessa vincente



segue da pagina 4

di un veicolo, è fino al 10 per cento. Il gas naturale ha infatti un costo decisamente inferiore rispetto al Diesel, che consente una riduzione fino al 40 per cento del costo del combustibile, la voce più importante del TCO.

In Italia i primi cinque Iveco Stralis alimentati a gas naturale liquefatto (LNG) in circolazione sono quelli consegnati a Piacenza a LC3, azienda specializzata nel settore del trasporto merci a temperatura controllata e portacontainer, da sempre impegnata nell'applicazione sui propri veicoli di soluzioni tecnologiche alternative, volte alla riduzione dell'impatto ambientale.

Gli Stralis AT440S33T/P LNG sono stati anche tra i protagonisti della cerimonia di inaugurazione della prima stazione di rifornimento LNG in Italia di Eni appunto a Piacenza. La stazione rientra nel progetto "LNG Blue Corridors" che, nell'ambito del 7° Programma Quadro, ha lo scopo di promuovere il gas naturale liquefatto (LNG) come un'alternativa reale al gasolio nei trasporti a medio e lungo raggio. Il progetto prevede l'apertura di 14 stazioni di rifornimento distribuite in Europa su quattro direttrici principali che attraversano il continente. Iveco ed Eni, leader tecnologici nei rispettivi settori, sono due dei 27 partner del progetto in Europa.

Alla cerimonia d'inaugura-

zione è intervenuto, tra gli altri, Federico Gaiazzi, General Manager Iveco Mercato Italia, che ha illustrato l'impegno dell'azienda nella ricerca e nell'innovazione tecnologica a favore della sostenibilità ambientale ed economica dei propri clienti. "L'autonomia - ha sottolineato - è un fattore fondamentale per i veicoli a gas naturale impegnati in missioni di media-lunga percorrenza. Lo Stralis Natural Power LNG permette un'autonomia di oltre 750 chilometri. Il trattore AT440S33T/P LNG, nella configurazione standard, è equipaggiato con 4 serbatoi CNG da 70 litri e un serbatoio criogenico LNG da 525 litri. Il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -130°C e alla pressione



STRALIS CNG ALL'“ECORALLY”

SFILATA AMBIENTALISTA PER LE VIE DI ROMA

Un Iveco Stralis alimentato a gas naturale compresso (CNG) ha preso parte il mese scorso all'Ecorally San Marino - Città del Vaticano, unendosi al corteo di auto a basso impatto ambientale che ha attraversato la Città di Roma durante l'ultima tappa della gara iniziata a San Marino e terminata in Piazza San Pietro per assistere all'Angelus delle 12 e alla benedizione solenne del Santo Padre, Papa Francesco.

Giunta ormai alla sua nona edizione, la manifestazione, organizzata dal San Marino Racing Organization e valida per la Coppa Mondiale delle Energie Alternative regolamentata dalla FIA - Fédération Internationale de l'Au-

tomobile, ha visto protagoniste le auto ecologiche in una competizione che si è svolta lungo un percorso di 521 chilometri, suddiviso in due tappe, dalla costa orientale a quella occidentale del nostro Paese.

L'Iveco Stralis, equipaggiato con motore Cursor 8 CNG da 330 cv, cambio manuale ZF a 16 marce e sospensioni pneumatiche posteriori, ha messo in mostra tutti i vantaggi dell'utilizzo dell'alimentazione a gas naturale, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia da un punto di vista di risparmio complessivo in termini di TCO (Total Cost of Ownership).

di 9 bar e, prima di essere iniettato nel motore, viene convertito allo stato gassoso. Il riempimento è molto semplice, sicuro e può essere effettuato in non più di cinque minuti".

"Iveco - ha aggiunto Gaiazzi

- è leader europeo nel settore dei veicoli alimentati a gas naturale e, in particolare, sono oltre 200 i mezzi LNG già attivi sui mercati europei, principalmente in Spagna e nei Paesi Bassi, in cui l'infrastruttura è già forte-

mente presente. I vantaggi dell'utilizzo dei veicoli alimentati a gas naturale sono molteplici, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale sia da un punto di vista della profittabilità per i clienti".

IVECO SI AGGIUDICA NUOVE FORNITURE DI STRALIS ED EUROCARGO PER L'AZIENDA MILANESE SERVIZI AMBIENTALI

EFFICIENZA ECOLOGICA
PER I SERVIZI URBANI

Iveco ha superato gli standard stabiliti dalla procedura imposta da Amsa - Azienda Milanese Servizi Ambientali - per acquistare fino a 300 nuovi veicoli in caso di acquisizione di nuovi appalti al di fuori del Comune di Milano. Amsa, società del Gruppo A2A, che gestisce i servizi di raccolta-smaltimento rifiuti e di pulizia delle strade nel capoluogo lombardo e in vari comuni del suo hinterland potrà quindi esercitare il diritto d'acquisto per l'eventuale fornitura dei seguenti mezzi: fino a 100 veicoli Iveco Stralis AD260S33Y/PS con motore CNG Euro 6 da 330 cv; fino a 100 veicoli Iveco Stralis AD260S31Y/PS con motore Diesel Euro 6 da 310 cv; fino a 100 veicoli Iveco Eurocargo ML120EL19P motore Diesel Euro 6 da 190 cv.



I veicoli Stralis saranno allestiti con gancio per attrezzatura scaricabile, mentre gli Eurocargo saranno dotati di compattatore da 10 mc. Iveco inoltre, grazie all'esperienza e la professionalità della sua concessionaria Milano Industrial, si è aggiudicata la gara per garantire il servizio di manutenzione degli oltre 450 mezzi del parco circolante della società Amsa. Gli elevati standard qualitativi,

sia per il ridotto impatto ambientale, sia per evidenti vantaggi dal punto di vista della profittabilità dei clienti con un notevole risparmio del TCO (Total Cost of Ownership), con cui Iveco progetta e produce i propri veicoli, rispettano pienamente i parametri imposti da Amsa, società da sempre impegnata nell'offrire un servizio ecosostenibile ai propri clienti e alle comunità in cui opera.

DAF TRUCKS

È di casa l'ottimismo



ma dal 1994 è cresciuto al punto da diventare il fornitore leader del settore dei ricambi universali per veicoli e rimorchi di tutte le marche. Attualmente comprende oltre 72 mila articoli, divisi in non meno di 17 gruppi di prodotti.

Il numero uno di Daf Veicoli Industriali ha poi tracciato un quadro dell'andamento nel 2014, mettendo in risalto "i primi segnali di ripresa economica e l'aumentata fiducia dei consumatori e dell'industria. Nel 2014 è prevista una crescita economica complessiva dell'1,2 per cento, che si traduce in un +0,5 per cento in Europa del Sud, +1,4 per cento in Germania, +2,4 per cento in Gran Bretagna, +3 per cento in Europa centrale e orientale". Entrando più nel dettaglio, Starace ha spiegato che "le previsioni di mercato per i veicoli pesanti con Ptt tra 6 e 15,9 t in Europa indicano un volume di mercato in leggero calo rispetto al 2013, con circa 55 mila unità e una quota sul totale di circa l'8,5 per cento. Le stime per Daf sono più ottimiste visto che si parla di una quota di mercato in questo segmento del 12 per cento, in netta crescita rispetto agli anni passati. Leggero calo anche nel segmento oltre le 16 tonnellate di Ptt, con volumi nell'ordine di 230-240 mila unità, pari a meno del 16 per cento del totale e una quota mercato Daf che cresce ancora e arriva al 17 per cento".

Daf Trucks propone sul

mercato una completa gamma Euro 6 performante ed efficiente. I test dei clienti sul nuovo XF Euro 6 ha messo in evidenza dati soddisfacenti in relazione a diverse variabili: il 60 per cento dei clienti ha riscontrato consumi ridotti, il 40 per cento una bassa rumorosità, il 72 per cento un sostanziale aumento del comfort della cabina, il 40 per cento l'aumento della potenza del motore, il 48 per cento una maggiore manovrabilità e il 52 per cento una maggiore ergonomia ai comandi.

Le ultime novità che vanno ad arricchire la gamma sono i modelli LF e CF Construction, il CF FAX e FAQ, il CF ed XF FAK, l'XF 460 FTM. "Proseguono anche nel 2014 - ha aggiunto Paolo A. Starace - le attività connesse a Eco-driving Euro 6. I corsi di guida economica sono iniziati nel 2009 e hanno visto finora la partecipazione di oltre un migliaio di autisti che hanno beneficiato dei corsi per ottenere un netto incremento della velocità di utilizzo del veicolo così come una netta diminuzione del consumo. Il 24 luglio è programmato un Eco-driving dedicato alla stampa".

Alla kermesse romagnola Daf Trucks ha esposto anche due limited edition realizzati dalle concessionarie Lubrimatec (Delta King Edition) e Zarpellon veicoli industriali (Zetaventi edition, che festeggia il 20esimo anniversario del dealer) nonché un trattore fornito al team Honda.



Paolo A. Starace, Amministratore delegato di Daf Veicoli Industriali. A sinistra l'LF Construction Euro 6.

ALL'APPUNTAMENTO DI MISANO ADRIATICO CON IL TRADIZIONALE WEEKEND DEL CAMIONISTA, PAOLO A. STARACE, AMMINISTRATORE DELEGATO DI DAF VEICOLI INDUSTRIALI HA DICHIARATO: "NEL SEGMENTO TRA LE 6 E LE 15,9 T DI PTT SIAMO ARRIVATI A CONSUNTIVARE L'ANNO SCORSO UNA QUOTA DELL'11,8 PER CENTO A LIVELLO CONTINENTALE, IN COSTANTE CRESCITA RISPETTO ALL'8 PER CENTO REGISTRATO NEL 2000. OLTRE LE 16 TONNELLATE DI PTT, DAF È ARRIVATA AL 16,2 PER CENTO".

FABIO BASILICO
MISANO ADRIATICO

Daf Trucks è arrivata a Misano Adriatico per il Weekend del camionista portando una salutare ventata di ottimismo. I risultati economici della Casa olandese e del Gruppo Paccar fanno ben sperare nell'andamento del secondo semestre 2014. "Se analizziamo i dati sui risultati finanziari Paccar - ha precisato Paolo A. Starace, Amministratore delegato di Daf Veicoli Industriali, in apertura della tradizionale conferenza Daf Trucks sul circuito romagnolo - osserviamo il netto miglioramento nel confronto tra il primo trimestre 2013 e il primo trimestre 2014. Il fatturato consolidato è passato da 3,9 miliardi di dollari a 4,3 miliardi, l'utile netto da 236 a 274 milioni di dollari. Paccar ha chiuso il 2013 con una quota di mercato in Nord America di tutto rispetto, pari al 29,7 per cento del totale. Un dato a cui si somma il 25 per cento di quota nel settore finanziario conquistato da Paccar Financial".

Non è stata da meno l'Europa, dove Daf ha incrementato la sua quota: "Nel segmento tra le 6 e le 15,9 tonnellate di Ptt siamo arrivati a consuntivare l'anno scorso una quota dell'11,8 per cento a livello continentale, in costante crescita rispetto all'8 per cento registrato nel 2000. Daf si posiziona al quarto posto tra i costruttori, dopo Mercedes-Benz, Iveco e



MAN. Oltre le 16 tonnellate di Ptt, Daf è arrivata al 16,2 per cento, conquistando il secondo posto dopo Mercedes-Benz".

Starace ha voluto ricordare alla platea di giornalisti il 20esimo anniversario del programma TRP di Paccar Parts, grazie al quale i proprietari di veicoli e rimorchi industriali hanno la possibilità di trovare tutto ciò che serve per la manutenzione e la riparazione presso un unico rivenditore. TRP è cresciuto negli anni aumentando considerevolmente le vendite di ricambi e superando oggi i 120 milioni di euro. Basato sulla strategia "One Stop Shop", il program-

IL CAMPIONE DELLA LUNGA DISTANZA DAF ELETTO "TRUCK OF THE YEAR 2014"

LA POLONIA PREMIA LE PERFORMANCE DI XF EURO 6

La Polonia applaude il Daf XF Euro 6, premiato con il titolo "Truck of the Year 2014" così come risultato dalle votazioni dei lettori del mensile "Polski Traker". Il top di gamma Daf è stato premiato per il suo elegante design, le caratteristiche di sicurezza e il comfort ottimale. Il riconoscimento "Truck of the Year" è il premio polacco riservato all'industria del trasporto. La giuria è composta dai lettori della rivista che hanno acclamato l'XF Euro 6 anche per l'efficienza nei consumi dei motori Paccar MX-11 (10,8 litri) e MX-13 (12,9 litri). Daf XF Euro 6 ha ricevuto 640 voti su 1.000 totali. Il suo predecessore - il Daf XF105 - ha vinto lo stesso premio nel 2006 e nel 2007. "Questo premio è molto importante perché è stato dato dagli utilizzatori stessi, essendo camionisti - ha commentato Harrie Schippers, Presidente di Daf Trucks - Sono felice che abbiano riconosciuto l'XF Euro 6 come il loro camion preferito per la lunga distanza".



Il sei cilindri in linea più grande della gamma

OM 473: POTENTI MOTORI EURO 6

Nuovo Mercedes-Benz Arocs può contare su un'ampia gamma di motori diesel BlueEfficiency Power che rispettano tutti la normativa Euro 6. I trasportatori possono scegliere tra 16 versioni di potenza. I modelli BlueTec 6 sono motori a sei cilindri in linea, dotati di sovralimentazione con turbocompressore a gas di scarico e intercooler e dimensionati per erogare tanta coppia ad un numero di giri di poco superiore al minimo. Le quattro cilindrata disponibili (7,7 l, 10,7 l, 12,8 l e 15,6 l) consentono di ottenere valori massimi di trazione compresi tra 1.000 e 3.000 Nm. Con Arocs arriva il motore di maggiore cilindrata della serie completamente nuova di propulsori per veicoli pesanti sviluppata da Daimler. Con i suoi 15,6 l, una potenza massima di 460 kW (625 cv) e una coppia massima di 3.000 Nm, il nuovo diesel Mercedes-Benz OM 473 non nasconde la propria forza. Questo propulsore si distingue per l'eccellente comportamento nelle condizioni più impegnative, anche nei casi in cui sono richieste le massime prestazioni in termini di velocità di trasporto, trazione e robustezza. Il motore garantisce ottime performance in fuoristrada, permette carichi elevatissimi e velocità di marcia sostenute anche su percorsi topograficamente molto gravosi. Il nuovo sei cilindri in linea da 15,6 l OM 473 è capace di altissime performance sotto ogni aspetto, compreso quello della longevità. Particolarmente compatto e leggero si dimostra il nuovo sei cilindri in linea Mercedes-Benz OM 936. Questo propulsore raggiunge prestazioni entusiasmanti. Con una potenza specifica massima di 34 kW (46 cv) per litro di cilindrata, si spinge fino a livelli di potenza in passato riservati soltanto a motori di maggiore cilindrata. Il downsizing è uno dei presupposti per ottenere dei buoni valori di consumo e di emissione.

PAOLO ALTIERI
VERONA

Alla Fiera di Verona Mercedes-Benz ha incontrato gli operatori del settore in occasione del Samoter, principale evento italiano dedicato alle Macchine Movimento Terra da cantiere e per l'edilizia, che anche quest'anno - pur con numeri non entusiasmanti, frutto del pesante contraccolpo subito dal mercato - ha riunito i più importanti produttori e operatori mondiali del mercato delle costruzioni. Protagonista dell'edizione 2014 il nuovo Arocs, esposto in tre diversi allestimenti nello stand della Stella e, per la prima volta, disponibile in test drive per una prova nella Cava Prati, a pochi chilometri dalla Fiera: Mercedes-Benz ha dunque investito fortemente sul Salone e sta continuando a investire sul settore. Tra una prova e l'altra incontriamo Enrico Ferraioli, Marketing Manager Trucks in Mercedes-Benz Italia: i numeri del segmento cava-cantiere sono tutt'altro che entusiasmanti, eppure Mercedes-Benz ha organizzato un bellissimo evento alla presenza di un bel numero di clienti. Qual è l'obiettivo della Casa di Stoccarda? "Mercedes-

Benz - ci ha risposto Ferraioli - crede molto nel segmento cava-cantiere, per quanto oggi sia purtroppo avaro di numeri: appena cento veicoli dall'inizio dell'anno in tutta Italia per l'intero segmento è un numero che non può soddisfare Mercedes-Benz così come tutti gli operatori che in questo specifico settore ci mettono passione e competenza. Occorre operare senza guardare questi numeri, e noi ci crediamo e investiamo. Da sempre Mercedes-Benz è leader in Italia, primo costruttore estero, e in Europa è leader di settore. L'anno scorso, come frutto dell'investimento continuamente operato nel segmento, è stato lanciato il nuovo Arocs: oggi siamo punto di riferimento in eccellenza tecnologica e vogliamo dimostrarlo ai clienti, far provare in prima persona e nel concreto l'eccellenza dell'Arocs. Perché la prova, il test drive vale molto più di tante parole e promesse".

Per questo la Cava Prati per tutta la durata del Samoter è stata trasformata in Cava Mercedes-Benz: allo stand i clienti si registravano e chiedevano di fare la prova, dopodiché con una navetta raggiungevano la cava e lì trovavano tutta la



MERCEDES-BENZ

LA STELLA CI CREDE E

ENRICO FERRAIOLI, MARKETING MANAGER TRUCKS: "NONOSTANTE LE DIFFICOLTÀ DEL MERCATO, SI CONTINUA A INVESTIRE. TESTARE UN MEZZO SIMULANDO OPERAZIONI QUOTIDIANE VALE MOLTO PIÙ DI PAROLE E PROMESSE. TRA I NOSTRI PUNTI DI FORZA ANCHE IL CAMBIO AUTOMATICO POWERSHIFT 3 E IL VOITH TURBO RETARDER CLUTCH".

gamma Arocs in test drive: 4 e 3 assi, trattori mezzo d'opera, tutti allestiti e carichi. "Sono - ha precisato Enrico Ferraioli - le reali condizioni del cantiere italiano: arriviamo oltre le 40 t con un trattore agganciato con una vasca e caricato a 54 t. All'interno della cava abbiamo ricreato condizioni e prove che questi veicoli devono affrontare nella normale giornata lavorativa del cantiere italiano".

Ma Mercedes-Benz cava-cantiere non è solo Arocs. "Daimler - ha proseguito il manager della Stella - si occupa di commercializzare Mercedes-Benz e il brand Fuso made in Japan, marchio noto per il Canter, che qui vediamo nella tipica

configurazione da 3,5 t: veicolo cittadino, agile, molto compatto, largo appena 1,7 m, va molto bene per i centri storici. Ma Canter non è solo city truck, è anche un veicolo che sa cambiare pelle e nella versione 4x4 da 6,5 t diventa affidabile, sicuro e robusto per l'utilizzo in cantiere".

Sul piano tecnico quali sono le novità in casa Mercedes-Benz? "Sono molte - ci ha risposto il Marketing Manager Trucks in Mercedes-Benz Italia - le caratteristiche su cui puntiamo, prima tra tutte il cambio automatico: tutti i veicoli in prova sono equipaggiati con il cambio automatico Mercedes Powershift 3. Scelta azzardata

nel cantiere? Direi proprio di no. La verità è che molti trasportatori pensano spesso ancora al cambio manuale come la soluzione giusta, perché vogliono essere loro a inserire la marcia e avere la certezza di quel che sta facendo il veicolo. Questo è assolutamente legittimo e comprensibile, ma noi vogliamo dimostrare loro che il Powershift 3 oggi ha logica di funzionamento e velocità di cambiata superiore, in tutte le situazioni, a quella che potrebbe applicare il miglior autista. Grazie all'elettronica, ai sensori che rilevano inclinazione e carico, il cambio inserisce sempre la marcia giusta, riconosce le situazioni (salita o discesa), fa le cambiate più velocemente di quel che farebbe l'autista manualmente. È la soluzione giusta anche per il cantiere, tant'è che su tutta la serie Arocs lo troviamo di serie".

Oltre al cambio? "Puntiamo - ci ha risposto Enrico Ferraioli - sul Turbo Retarder Clutch, nuovissima turbo frizione che lanciamo quest'anno sui nostri veicoli da cantiere, nostra esclusiva assoluta: siamo gli unici oggi a proporre questa soluzione progettata coi colleghi di Voith che trasforma la guida in cantiere. L'elemento va a sostituire la tradizionale frizione a doppio disco con un sistema idraulico che permette di partire senza attrito. Di conseguenza otteniamo un grosso vantaggio per la profittabilità, perché non si devono più sostituire i dischi delle frizioni, ma anche più sicurezza quotidiana: per trarsi da una situazione d'impaccio, ad esempio se il veicolo carico sta arretrando in salita, basta semplicemente dare gas. Anche un

arretramento può essere contrastato usando solo il pedale dell'accelerazione, operazione che brucerebbe una frizione tradizionale a funzionamento a usura. Inoltre ha la funzione di retarder: riesce, sempre tramite il sistema idraulico, a frenare il veicolo già a bassissime velocità. Oggi i trasportatori del segmento cantiere non scelgono il retarder perché le velocità sono molto basse e la forza del retarder stesso è limitata. Invece nel Turbo Retarder l'elemento rallentatore è posto a monte non a valle del cambio, quindi agisce a regimi molto bassi".

Altra novità è il motore da 6 cilindri. "Con il nuovo Actros - ha illustrato Ferraioli - Mercedes-Benz ha deciso di fare una scelta importante nel segmento delle alte potenze. In passato, con la serie precedente, i motori con oltre 600 cv avevano la configurazione V8. Oggi la scelta è assolutamente in linea con il Dna dell'Actros e del brand, attento a profittabilità, consumi, ambiente, energia. Quindi entriamo nella nicchia delle alte potenze non più con un motore a 8 cilindri ma a 6 cilindri di cubatura maggiorata: 15,6 litri di cilindrata, gamma di potenze da 520 a 630 cv e coppie fino a 300 Nm. Le alte potenze rappresentano un segmento non di volume ma molto prestigioso e d'immagine, si tratta di clienti che richiedono tali prestazioni per esigenze specifiche o anche per orgoglio personale e vogliono motori di questo tipo. Ebbene Mercedes-Benz propone loro un motore Euro 6 da consumi e emissioni contenuti ma in grado di soddisfare tali esigenze. Il nuovo motore è disponibile subito per Ac-

SISTEMA UNICO NEL SUO GENERE PROGETTATO CON VOITH TURBO

NUOVA FRIZIONE: ARRIVA IL TURBO RETARDER CLUTCH

Tra le caratteristiche del nuovo Arocs figura la frizione con Turbo Retarder. Questo dispositivo coniuga le funzioni di una frizione di avviamento idrodinamica e di un retarder in un unico componente. La struttura della frizione con Turbo Retarder è più compatta rispetto a quella degli altri sistemi di avviamento, oltre ad avere il vantaggio di risultare più leggera e fungere al tempo stesso da retarder particolarmente efficiente. Inoltre tale frizione permette uno spunto preciso e esente da usura, come pure manovre a bassissime velocità: due doti di grande importanza per veicoli che svolgono attività molto gravose. "Al momento - ci ha spiegato Fabrizio Lusuardi di Voith Turbo Italia - il sistema si trova esclusivamente sui veicoli Mercedes-Benz, il primo costruttore che ci ha creduto: si tratta di un'anteprima internazionale che troviamo sulla gamma pesante e super pesante di Mercedes-Benz, ovvero Arocs



Il Turbo Retarder Clutch realizzato da Voith in collaborazione con Mercedes-Benz.

cava e Actros trasporto eccezionale". Il nome esatto è VIAB e il suo compito è trasmettere efficacemente la potenza. "Turbo Retarder - ha proseguito Lusuardi - è un

sistema idraulico a riempimento controllato con giunto idraulico che, equipaggiato su un veicolo industriale, svolge la duplice funzione di rallentamento e partenza. È un prodotto che nasce per veicoli industriali e trasporti eccezionali, ma in futuro lo vedremo bene anche su quei veicoli che devono affrontare percorsi con molti start-&-stop, ma si tratta di applicazioni future. L'aspetto innovativo di Turbo Retarder è rappresentato dal risultato di integrare in un unico componente la frizione idraulica, prerogativa dei cambi automatici idraulici, unita a un rallentatore: questo risolve il problema della partenza o della messa in movimento in condizioni gravose. E allo stesso tempo rallenta il veicolo, fino a velocità prossime allo zero, laddove necessario: sollievo alla frizione in fase di partenza, sollievo ai freni in fase di rallentamento. Gli effetti? È da provare: un test pratico vale molto più di tante parole".



Enrico Ferraioli, Marketing Manager Truck in Mercedes-Benz Italia

MOSTRA I MUSCOLI

tros e Arocs da cava, e a breve presenteremo una versione molto particolare di Actros equipaggiata con questo propulsore”.

Approfittiamo di Ferraioli per una riflessione sul mercato di quest'anno rispetto al 2013: quali sono le prospettive future? Cosa dobbiamo aspettarci? “L'anno scorso - ci ha detto il manager della Casa di Stoccarda - il mercato è stato molto difficile e altamente contratto: il 2013 si è chiuso con 12mila unità circa che, per i numeri cui eravamo abituati in passato, è assolutamente insoddisfacente: non compete all'economia italiana e a un Paese come l'Italia. Paesi molto più piccoli come il Belgio hanno ormai mercati simili al nostro, e questo fa pensare che il mercato italiano abbia toccato il livello minimo. Questo è avvenuto nonostante

gli incentivi sull'Euro 6, che avrebbero potuto far crescere il settore: invece siamo al livello minimo. Il 2014 ha visto un inizio fiacco: l'anno scorso scadevano incentivi e termini di immatricolazione e questo ha portato all'anticipo degli acquisti. A ogni modo il settore è partito male ma ci sono indicatori positivi: concessionari, ordini e immatricolazioni fanno sperare in una ripresa nel corso dell'anno. Le nostre aspettative? Quest'anno il mercato sarà stabile, attorno alle 12-13mila immatricolazioni. Ma siamo convinti che sia il minimo e che si tornerà a crescere, per noi e per gli operatori. I clienti oggi faticano ma hanno anche molta voglia di fare, di tornare a investire e a lavorare: ci sono operatori seri che vogliono competere a armi pari con le flotte europee, devono solo trovarsi nelle

condizioni di poterlo fare. Oggi molti elementi, dal caro gasolio ai debiti con la Pubblica Amministrazione, frenano l'investimento dei clienti. Ma le aziende italiane dimostrano la loro solidità, tanti operatori sono riusciti a crescere, ad esempio nel mondo dei container, molti operatori hanno investito: non appena si andrà avanti e si uscirà dalla congiuntura economica negativa, il sistema Italia dimostrerà che il substrato di imprese di trasporto c'è ed è pronto a competere in Europa”.

In che modo Mercedes-Benz sta sostenendo la sua rete vendita in questo difficile contesto economico? “Il momento - ha risposto Enrico Ferraioli - non è semplice, abituati com'eravamo a numeri differenti, e si è scatenata la guerra dei prezzi: per vendere un camion i clienti sono sottoposti a molte offerte a

prezzi molto scontati. Mercedes-Benz tenta di starne fuori, ma chiaramente i nostri dealer devono lavorare di più e più duramente per proporre nel modo giusto i nostri veicoli esaltandone tutte le caratteristiche. Parliamo a un cliente che non guarda solo al prezzo d'acquisto ma fa un ragionamento su tutto il ciclo di vita del veicolo: consumi, tenuta del valore, affidabilità. La nostra vendita è più complessa di una vendita di prodotti dove la leva prezzo viene usata di più: i nostri concessionari fanno fatica ma imparano a sfruttare sempre di più tutte le leve del business. Ad esempio un ruolo sempre più importante sta avendo l'after sales, i cui proventi oggi sono fondamentali per il business di un concessionario. I dealer in gamba come i nostri sono sempre più attenti anche a quest'area e of-

AMPIA GAMMA A PARTIRE DA 18 T

GROUNDER: IL MASSIMO NEL CAVA-CANTIERE

Mercedes-Benz, dopo aver lanciato, nel 2012, Antos per la distribuzione pesante e, nel 2011, Actros per il trasporto di linea, completa la gamma con Arocs, specialista del cava-cantiere. Con il nuovo Arocs i trasporti edili diventano più efficienti che mai. Arocs Grounder, ottima soluzione per soddisfare la normativa “mezzo d'opera”, è stato concepito per impieghi estremi in condizioni difficili. Grazie a una serie di accorgimenti tecnici come, ad esempio, lo spessore di nove millimetri del telaio a longheroni, questo veicolo è estremamente robusto e vanta stabilità e resistenza alle sollecitazioni particolarmente elevate. I modelli Grounder rientrano nell'ampio ventaglio di offerta della famiglia Arocs, che dalle 18 t di peso totale a terra della configurazione a due assi si estende fino alle 41 t dei quattro assi offroad.

Ogni trasportatore può personalizzare il proprio Arocs al momento dell'ordine rendendolo perfetto per ogni tipologia d'impiego. Anche le versioni stradali, ossia le motrici a due assi con assale posteriore motore (4x2), sono modelli assolutamente indipendenti e non semplici varianti dell'Actros. Il telaio, l'altezza del telaio e gli sbalzi si distinguono opportunamente dalle soluzioni adottate per i veicoli di linea. Non è dunque più necessario sottoporre a trasformazione i veicoli destinati al trasporto di materiale edilizio. Arocs trattore a due assi, ad esempio,

può essere ordinato nella versione standard 4x2 con sospensioni pneumatiche o meccaniche, in versione a trazione integrale 4x4 da 20 t o come Arocs Grounder 4x4.

Gli altri specialisti all'interno dell'ampia famiglia Arocs sono varianti che in passato era possibile ottenere soltanto come trasformazione speciale.



Sensori intelligenti in ogni situazione

CAMBIO COMPLETAMENTE AUTOMATIZZATO DI SERIE

Per tutte le versioni dell'ampia gamma di modelli Arocs, la trasmissione della coppia è affidata al rapido cambio automatizzato Mercedes PowerShift 3, di serie a otto o dodici marce e, a richiesta, anche a 16 rapporti. Questi gruppi di trasmissione agevolano sensibilmente il lavoro dell'autista, in special modo nelle manovre più impegnative o nel duro impiego su sterrato. A richiesta sono disponibili anche cambi manuali tradizionali a nove o 16 marce. Il cambio automatizzato in versione evoluta Mercedes PowerShift 3 si distingue, tra l'altro, per i tempi di innesto ridotti del 20 per cento in confronto al modello precedente, il PowerShift Mercedes 2, e addirittura del 50 per cento rispetto al comando del cambio automatizzato Telligent. Con il suo sistema di sensori il cambio Mercedes PowerShift 3 assicura una selezione delle marce precisa, perfettamente adeguata alla situazione di marcia e di carico.

Il cambio riconosce inoltre la fase di rilascio in discesa e mantiene la marcia innestata. La nuova funzione di marcia lenta (aumento della coppia di spunto), nella quale è integrata la modalità di manovra, facilita notevolmente le partenze e consente manovre sensibili e precise. Inoltre le diverse modalità di marcia e funzioni supplementari rendono ancora più semplici i trasporti in cava e in cantiere. Ad esempio: la modalità di disimpegno dal fondo stradale aiuta a liberare il veicolo impantanato nel fango senza aiuti esterni. Il passaggio diretto dalla prima alla retromarcia, senza dover mettere il cambio in folle, rappresenta un altro vantaggio. E per retrocedere rapidamente, ad esempio nei cantieri autostradali, sono disponibili retromarce particolarmente veloci.

Secondo il modello, Arocs è equipaggiato con il programma di marcia Offroad oppure Power. Entrambi i programmi dispongono di tre modalità di marcia. La modalità standard, che include la funzione EcoRoll di serie, favorisce in generale uno stile di guida particolarmente parsimonioso nell'impiego su strada. La modalità manuale assicura un controllo assoluto dell'Arocs nel fuoristrada estremo. Nella modalità Power del programma corrispondente i cambi marcia avvengono ad un regime di 100 giri/min superiore rispetto alla modalità EcoRoll standard. La modalità Power si disattiva automaticamente quando non occorre più una coppia così elevata. La modalità Offroad del corrispondente programma di marcia consente di avanzare costantemente a un regime più elevato.

fro altri servizi come prodotti finanziari, accordi per l'assistenza: oggi vendere un camion non è solo vendita del veicolo ma anche un mondo di servizi”.

Avete progettato qualche iniziativa nuova a sostegno delle vendite? “Mercedes-Benz - ha concluso Ferraioli - da tempo non propone grandi sconti, la strategia è un'altra: proporre offerte finanziarie. Tramite Mercedes-Benz Financial Services proponiamo un prodotto finanziario vicino alle esigenze del cliente: finanziamenti e leasing a tassi agevolati. A questi si affiancano campagne promozio-

nali che sottolineano i valori residui importanti: prendi il veicolo in leasing e alla fine scegli se restituirlo o riscattarlo. Siamo inoltre gli unici a offrire, con Mercedes-Benz Charterway, il noleggio di veicoli pesanti con un accordo all inclusive: paghi una rata mensile e hai tutto, dall'assicurazione alla manutenzione. Sono tutte offerte che quindi lavorano sull'accessibilità al veicolo, tramite non al pagamento al momento dell'acquisto ma con formule intelligenti che facilitano l'acquisto e la gestione del veicolo nel tempo”.



FUSO

Canter off-road ancora più efficiente

QUANDO IN UN CANTIERE OCCORRE IL MASSIMO DELLA FORZA IL BEST-SELLER MONDIALE TRA GLI AUTOCARRI LEGGERI SI PROPONE NELLA VERSIONE 6C18 A TRAZIONE INTEGRALE INSERIBILE: PARTNER IDEALE PER UTILIZZI PIÙ GRAVOSI.

URBANO LANZA
VERONA

Con 140mila esemplari venduti in tutto il mondo, Fuso Canter è tra gli autocarri leggeri più diffusi e di gran lunga il veicolo industriale di maggior successo di Daimler Trucks, e con la nuova generazione ha ottime chance di migliorare ulteriormente questa straordinaria posizione sul mercato. Non poteva dunque mancare al Samoter una versione fuoristradistica del leggero con la Stella prodotto in Giappone. In occasione del Salone di Verona a Luigi Romano Serafini, Product Manager Fuso Canter, abbiamo chiesto quali siano le ultime novità del Canter. "Al Samoter 2014 - ci ha detto innanzitutto Serafini -

Mercedes-Benz ci ha offerto l'occasione di presentare un valido prodotto da affiancare ai veicoli industriali: un esemplare del Canter nella configurazione ribaltabile, sempre apprezzato per le operazioni su cantiere grazie alle sue doti di affidabilità e robustezza. Di recente è stata lanciata la gamma TF1, che ha ampliato l'offerta, e oggi il range va dai 35 q con cabina stretta e cabina Comfort e poi via via da 60, da 65 e 75 q e, ultima novità lanciata con la serie TF 1, la versione da 8,55 t con valori di portata a telaio assolutamente da leader di mercato: parliamo di 60 q a telaio, che sono comparabili con veicoli da distribuzione da 10 t di mtt".

Nel contesto del Samoter è stata scelta la versione 4x4. "In

un contesto di cantiere - ha proseguito il manager Fuso - non potevamo che portare il meglio per le operazioni fuoristrada, ovvero la versione a trazione integrale: Canter 6C18 4x4 ha trazione integrale inseribile, con mozzi sbloccabili e ridotte, cambio che può avere cinque marce e riduttore che permette di avere le marce più corte. Nella configurazione da 65 q si tratta di un veicolo robusto, in grado di affrontare percorsi veramente impervi, tant'è che quello che proponiamo come test drive è lo stesso percorso che fanno i mezzi d'opera". Equipaggiato con motore da 3 l e 180 cv, si rivela un mezzo molto aggressivo e efficace in tutte le situazioni, anche le più critiche.

Quali sono a questo punto le aspettative commerciali relative al Fuso Canter? "Il Samoter 2014 - ci ha risposto Luigi Romano Serafini - speriamo sia stata l'occasione per dare la giusta visibilità e lanciare alla grande questa versione sul mercato, per quanto come ben sappiamo trattasi di mercato in sofferenza. In generale, il punto di forza della gamma Canter è rappresentato da un'offerta decisamente molto vasta e con diverse declinazioni di allestimento".

Tornando al mercato, quali sono le indicazioni dei primi cinque mesi? "Il mercato - ha dichiarato il Product Manager Fuso Canter - è partito fiacco: gennaio, febbraio e marzo sono stati decisamente sotto tono. Ad

Accesso facile con il gradino supplementare

CABINA SINGOLA E DOPPIA E DUE VERSIONI DI PASSO

Canter 4x4 è disponibile con cabina singola e doppia e in due versioni di passo. La portata dell'autotelaio equivale a circa 3,5 t. Se non dovesse bastare, grazie alle sue elevate riserve di carico per asse (2.800/6.000 kg di carico ammesso sull'asse anteriore/posteriore) Canter 4x4 può arrivare, a seconda del tipo di impiego, a un peso complessivo di 7 o 7,5 t. Cabina e sovrastruttura sono notevolmente rialzate per favorire le migliori prestazioni sullo sterrato e, per questo motivo, l'accesso è facilitato da un gradino supplementare. L'angolo di attacco anteriore è di 35 gradi, contro i 18 del Canter 4x2; quello posteriore è di 24 gradi contro gli 11 del 4x2. L'altezza libera dal suolo, rispetto al Canter 4x2, aumenta da 219 a 320 mm. Grazie al riuscito connubio tra struttura robusta e doti fuoristradistiche, Fuso Canter 4x4 è ideale per tutti gli impieghi su terreni difficili come, ad esempio, nei cantieri, nel settore energetico e nei servizi antincendio. Inoltre, Canter è adatto per essere utilizzato dalle Amministrazioni comunali per i servizi di viabilità invernale con lama sgombraneve e spargisale. La larghezza di soli 2 metri permette a Canter 4x4 di operare agevolmente anche in spazi ridotti. Il robusto paraurti in tre parti, realizzato in acciaio, è dotato di spigoli rivestiti in materiale sintetico che limitano eventuali danni. Ma i classici punti di forza della gamma si rivelano in Canter 4x4 soprattutto sullo sterrato: struttura a cabina avanzata per il minimo ingombro, estrema maneggevolezza e buona visibilità grazie ai fienestrini ribassati.

aprile abbiamo registrato con soddisfazione una fiammata con una risposta molto importante, un trend che fa ben sperare su prospettive buone a partire da maggio in poi. Certo, è prematuro pensare a performance annuali, ma la tendenza mi convince nel pensare che l'anno più difficile sia stato il 2013. Ci sono timidi segnali di ripresa e noi vogliamo coglierli".

La clientela sta apprezzando le innovazioni con cui Fuso Canter si è presentato sul mercato? "I trasportatori - ha detto in conclusione Luigi Romano

Serafini - ha apprezzato e apprezza le doti di affidabilità e robustezza del Fuso Canter. Parallelamente, con un'attività di comunicazione mirata, sta apprezzando altri aspetti che prima passavano in secondo piano: in primo luogo tecnologia e cambio Duonic automatizzato, apprezzato in contesti di utilizzo cittadino. Senza dimenticare che Canter è l'unico veicolo industriale offerto con un motore ibrido diesel-elettrico all'avanguardia, utilizzabile nella versione da 75 q, che consuma il 23 per cento in meno".



Luigi Romano Serafini, Product Manager Fuso Canter

L'AMPIA GAMMA DI VARIANTI COPRE TUTTI I SEGMENTI

CANTER 4X4: ANCORA PIÙ FORZA NEL CANTIERE

Già conforme alle severe norme antinquinamento Euro VI ed Euro 5b+, Canter incrementa ulteriormente le prestazioni ed è ancora più efficiente ed ecologico. Grazie a un'ampia gamma di veicoli che garantiscono un peso totale a terra tra 3,5 e 8,55 t e un vasto numero di varianti, Fuso Canter copre tutti i segmenti fondamentali nel settore degli autocarri leggeri. Anche le attività off-road trovano nel Canter un partner ideale grazie alle riconosciute doti di affidabilità e robustezza. Per gli utilizzi più gravosi è inoltre disponibile l'aggressiva versione 6C18 4x4, in grado di affrontare i terreni più accidentati.

Canter 6C18 4x4 è disponibile con peso totale a terra di 6,5 t, cabina Comfort larga 2 m e potenza di 129 kW (175 cv). La trazione integrale è inseribile, questo si traduce in elevata velocità di reazione alle variazioni del terreno e, allo stesso tempo, massima efficienza nei consumi nel traffico stradale nella modalità 4x2. A

bordo è presente un differenziale autobloccante sull'asse posteriore con un'azione bloccante fino al 70 per cento. La possibilità di sbloccare i mozzi anteriori in caso di utilizzo stradale, scollegando gli organi di trasmissione sull'asse anteriore, riduce i consumi, aumenta l'angolo di sterzo e migliora la maneggevolezza. Altra novità del Canter 4x4 è il rapporto di demoltiplicazione inseribile di serie. Questo accorgimento permette di ridurre la velocità massima nelle singole marce nella misura del fattore 1,987, aumentando contemporaneamente la forza di trazione dello stesso valore. L'inserimento si effettua a veicolo fermo con la frizione disinnestata. Una spia di controllo segnala al guidatore l'attivazione della modalità di marcia con riduttore. Nonostante l'utilizzo di un rapporto più lungo sull'asse posteriore per ottenere la massima efficienza nei consumi su strada, adesso Canter 4x4 è in grado di superare pendenze fino al 60 per cento.



TASSO ZERO*
 PER 4 ANNI
 SULLE VERSIONI 3S..
 CON CABINA STRETTA.



NUOVA GAMMA CANTER. TUTTE LE VERSIONI CHE VUOI. ECCO PERCHÉ È UNICO.

ECO EFFICIENCY

Il trasporto non ha più limiti, perché la nostra gamma ti offre tantissime soluzioni. Con versioni che vanno da 3.5 a 8.55 tonnellate e con cinque classi di peso, tre misure di cabina guida, tre varianti di motore, sei passi di lunghezza e numerosi tipi di allestimento, hai tutti gli elementi per creare la combinazione perfetta per il tuo lavoro. Inoltre, il motore Eco Hybrid ti permette di risparmiare notevolmente sui costi del carburante. Così il tuo carico peserà ancora meno.

Trova il concessionario più vicino a te su www.fuso-trucks.it

*Offerta valida su tutte le versioni di Canter a stock 35 q.li cabina standard Euro 5b+; per tutti i concessionari aderenti all'iniziativa. Importo totale finanziato 20.000 euro sul prezzo di acquisto, durata 48 mesi. 48 rate da 417 euro, T.A.N. fisso 0%, T.A.E.G. 1,33%, di cui spese d'istruttoria 300 euro. I valori sono IVA inclusa. Offerta valida fino al 30/06/2014, salvo approvazione di Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A. Fogli informativi disponibili presso le concessionarie Mercedes-Benz e sul sito internet della Società. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

All for you


FUSO

MAN TRUCK

ALL'AVANGUARDIA NELLE MISSIONI ESTREME



AL RECENTE SAMOTER DI VERONA IL COSTRUTTORE DI MONACO DI BAVIERA HA PORTATO ALL'ATTENZIONE DEGLI OPERATORI IMPEGNATI NEL MOVIMENTO TERRA, NEI CANTIERI E NELL'EDILIZIA I NUOVI VEICOLI DELLE GAMME TGL, TGM, TGS E TGX IN VERSIONE EURO 6, INNOVATIVI SOTTO OGNI PUNTO DI VISTA E RICONOSCIBILI ANCHE DAL NUOVO CARATTERISTICO FRONTALE.

LINO SINARI
VERONA

Il Salone Internazionale delle Macchine per Movimento Terra, Cantiere e Edilizia, noto come Samoter, che si è tenuto a Verona il mese scorso, è stato sicuramente in tono minore considerata l'assenza di molti e importanti costruttori che, come tutti, sono ancora alle prese con le grosse difficoltà di un settore che non vede all'orizzonte la fine di una crisi che dura ormai da molti anni. Ma MAN Truck, come del resto anche Mercedes-Benz, non ha voluto mancare all'appuntamento "e non

certo - ha sottolineato Giancarlo Codazzi, Amministratore delegato di MAN Truck & Bus Italia - perché giocavamo in casa. Che contava pure qualcosa. Abbiamo invece voluto approfittare dell'occasione per offrire all'attenzione degli operatori impegnati nel movimento terra, nei cantieri e nell'edilizia i nuovi veicoli delle gamme TGL, TGM, TGS e TGX in versione Euro 6, riconoscibili anche dal nuovo frontale, e per affermare che l'efficienza dei nostri prodotti rimane anche con la nuova normativa".

Non solo, ma tutta la nuova gamma MAN Euro 6 esposta

vuole ribadire l'impegno di MAN nel sostenere il settore cava-cantiere, attualmente uno dei più colpiti dalla difficile congiuntura economica. "È un'azione - ha spiegato Giancarlo Codazzi - che ha il suo punto di forza principalmente nella tradizione MAN quale leader di questo segmento e nella ferma volontà di proporsi come solido partner agli operatori del settore attraverso soluzioni trasporto efficienti che sappiano garantire una nuova redditività, unico mezzo per favorire una nuova crescita, in particolare in questo periodo dove i segnali di ripresa si fanno più



Giancarlo Codazzi, Ad di MAN Truck & Bus Italia

consistenti. Inoltre, abbiamo avuto modo di illustrare ai visitatori della fiera le cosiddette MAN Solutions, ovvero tutta la gamma di servizi e accessori, mentre nell'area esterna ai padiglioni abbiamo fatto testare il veicolo MAN TGS 18.440 4x4 equipaggiato con sistema MAN HydroDrive".

In effetti, MAN è stato il primo costruttore di autocarri al mondo a presentare un'alternativa efficiente alle classiche soluzioni di trazione integrale. Infatti, MAN HydroDrive è la trazione idraulica anteriore inseribile che fornisce una maggiore aderenza in caso di necessità, per esempio nelle salite su fondi sdruciolevoli e su sterrato. Il sistema è costituito da motori idraulici posti nei mozzoli delle ruote anteriori: la pompa idraulica flangiata sull'albero di uscita del cambio genera una coppia

EURO 6 PER UNA MAGGIORE EFFICIENZA IN CAVA E CANTIERE

LA FRONTIERA DELL'EFFICIENZA OPERATIVA E AMBIENTALE

I motori Euro 6 sono la nuova frontiera dell'efficienza operativa e ambientale per MAN Truck, che ha puntato su una collaudata tecnologia, combinando il ricircolo dei gas di scarico a regolazione elettronica (EGR) al post-trattamento dei gas di scarico con sistema di filtraggio del particolato CRT e riduzione catalitica selettiva (SCR). C'è poi una combinazione di soluzioni conosciute e sviluppate sulle gamme precedenti quali l'iniezione Common Rail, il ricircolo dei gas di scarico, la sovralimentazione bistadio con raffreddamento dell'aria, il filtro antiparticolato e il sistema SCR. Tecnologie che hanno dimostrato negli anni la loro efficienza sui veicoli MAN e garantito ottimi risultati: il ricircolo dei gas di scarico è stato adottato per la prima volta nel 2000, mentre la tecnologia SCR è di serie dal 2005.

L'obiettivo primario è stato mantenere i bassi consumi dei motori Euro 5 lasciando invariati i valori di potenza e coppia, affinché MAN continuasse ad offrire veicoli efficienti e affidabili. Infatti, i motori Euro 6 di MAN erogano la coppia massima a un regime più basso rispetto ai precedenti motori Euro 5. La gamma dei motori Euro 6 spazia da 184 kW (250 cv) a 353 kW (480 cv) per offrire la giusta potenza per qualsiasi tipo di impiego. Per rispettare i rigorosi parametri di Euro 6 è stata adottata la turbocompressione bistadio con intercooler: in particolare, si è scelto di utilizzare due robusti e affidabili compressori che si suddividono il compito di generare la pressione dell'aria di sovralimentazione, anziché affidarsi a un solo compressore a geometria variabile. Il risultato è un rendimento molto elevato accompagnato da una maggiore durata operativa



del sistema. I nuovi modelli Euro 6 offrono quindi una trazione potente nei percorsi off-road e il massimo contenimento dei consumi su strade asfaltate.

Anche per la rigenerazione del filtro antiparticolato, MAN ha posto particolare attenzione a massimizzare l'affidabilità operativa: durante la

marcia normale la rigenerazione avviene in maniera autonoma e automatica. Tramite la rigenerazione è possibile eliminare praticamente tutto il particolato che si è accumulato nel filtro e la superficie particolarmente ampia degli inserti del filtro in ceramica permette di garantire una sua lunga durata utile. I residui delle ceneri di olio che si accumulano dopo centinaia di migliaia di chilometri vengono rimossi in officina con la sostituzione dell'inserto del filtro. Gli intervalli di pulizia sono segnalati dal computer di bordo, che tiene in considerazione le condizioni di esercizio e sorveglia costantemente la contropressione dei gas di scarico.

Il silenziatore di scarico Euro 6 si trova sul lato destro dei veicoli e mantiene intatta la nota allestibilità dei telai MAN: i nuovi componenti non modificano la costruzione del telaio e nessuno sporge sopra il suo bordo superiore, quindi non incidono neppure sulla tara che aumenta solo di 150 kg per TGL e TGM e 200 kg per TGS e TGX. È disponibile anche un tubo di scarico verticale sul retro della cabina, una soluzione ideale per ridurre le emissioni di gas di scarico lateralmente o dietro il veicolo quando opera da fermo per far funzionare la presa di forza.



I nuovi MAN delle gamme Euro 6 sono stati al centro delle attenzioni degli operatori e del pubblico.

di 7000 Nm per ruota e i condotti idraulici trasmettono una pressione massima di 420 bar ai motori alloggiati nei mozzuoli.

“MAN HydroDrive - ha aggiunto il numero uno della filiale italiana di Man Truck & Bus - può essere inserito anche durante la marcia e sotto sforzo tramite il comodo selettore, così l'autista può affrontare le salite senza dover arrestare il veicolo. Da sottolineare anche che, rispetto alla trazione posteriore tradizionale, MAN HydroDrive pesa solo qualche chilo in più, mentre rispetto alla classica trazione integrale molte centinaia di chili in meno. Il consumo di carburante e il diametro di vola non subiscono peggioramenti rispetto a un veicolo con trazione posteriore, l'altezza da terra resta invariata a garanzia di un comodo accesso, il baricentro più basso garantisce un'ottimale stabilità di marcia”.

I trattori stradali 4x4H dotati di semirimorchi ribaltabili o le betoniere sono un esempio dell'impiego di MAN HydroDrive che si distinguono anche per il ridotto peso a vuoto. In versione ribaltabile scarrabile o multibenna il MAN TGS in combinazione

con un terzo asse trainato sterzante vanta le migliori performance per maneggevolezza, peso e trazione. Dalla sua introduzione sul mercato nel

2005, sono oltre 8mila i clienti che hanno apprezzato i vantaggi del sistema MAN HydroDrive. Ricordiamo anche che, per la configurazione

Modifiche estetiche all'insegna della funzionalità

IDENTITÀ DICHIARATA DELLA FAMIGLIA TG

I nuovi veicoli MAN TG Euro 6 si riconoscono subito grazie al nuovo frontale caratterizzato dalla modanatura cromata della calandra con il leone ancora più appariscente e gli ampi deflettori. Il bordo superiore spostato verso il basso ha liberato spazio per il copritergicristallo che, in versione nera, dona un effetto ottico di maggiore ampiezza del parabrezza. Il nuovo design del frontale convince dal punto di vista estetico, ma è anche una delle innovazioni tecniche necessarie per rispettare i requisiti della normativa Euro 6. Le feritoie per l'aria di raffreddamento sul frontale dei veicoli presentano dimensioni maggiori per massimizzare il flusso d'aria e aumentare la potenza di raffreddamento del motore e i miglioramenti aerodinamici contribuiscono a un migliore convogliamento dell'aria di raffreddamento.

Anche il robusto paraurti di acciaio, tipico dei veicoli cava-cantiere, è stato rivisto con un gradino integrato che facilita la pulizia del parabrezza e la protezione del radiatore è stata ottimizzata per migliorare l'efficienza del raffreddamento e raccorderla al paraurti stesso. Quest'ultimo è diviso in tre parti per contenere i costi delle possibili riparazioni consentendo di sostituire solo singoli elementi. Il nuovo design non ha nessun aggravio di peso rispetto alla versione di plastica dei modelli stradali ed è più leggero del modello Euro 5 di 9 kg; eventualmente le parti laterali possono essere verniciate nel colore della cabina (optional).



Nelle gamme TGS e TGX la targa copre il gancio di traino anteriore e lo protegge dalla sporcizia; all'occorrenza il suo supporto può essere ribaltato verso il basso. Prevista anche una robusta griglia di protezione dei fari a maglia grande (conforme alle norme di omologazione EU per la circolazione anche su strade pubbliche) che è fissata direttamente al paraurti di acciaio: può essere rimossa per pulire i fari, è compatibile con l'impianto lavafari e riduce i costi di sostituzione dei fari danneggiati e i relativi fermo macchina. Per il solo utilizzo off-road è disponibile anche una griglia a maglia fine che può essere fissata a scatto sulla precedente, quindi inseribile e rimovibile facilmente a mano. Per i TGS e TGX è stata prevista anche una griglia di protezione del radiatore, ideale per impieghi off-road.



Uno dei MAN presenti al Samoter durante una prova effettuata sul piazzale esterno della Fiera.

della trazione 6x4, MAN propone per le gamme TGS e TGX un freno dello sterzo come equipaggiamento speciale che, oltre a un migliore comportamento di marcia, assicura una maggiore maneggevolezza in fuoristrada. Grazie a un'azione mirata e selettiva dei freni sulle ruote posteriori interne, in funzione dell'angolo di sterzata si riduce la tendenza al sottosterzo durante la curva. Il sistema, a oggi proposto solo da MAN, si attiva fino alla velocità di 30 km/h, dopo avere premuto l'apposito tasto sul cruscotto. Nella sola versione Euro 6, i MAN TGS 6x4 con autotelaio per ribaltabili e passo di 3.300 mm sono dotati di freno dello sterzo di serie.

Un altro dispositivo di grande efficienza è il MAN PriTarder, che fornisce un sistema frenante primario altamente efficace e unico nel suo genere per il MAN TGS. In particolare nei veicoli dotati di trazione integrale o HydroDrive è possibile sfruttare in modo ottimale la forza frenante del MAN PriTarder che

agisce su tutte le ruote motrici, con un netto vantaggio soprattutto su fondi stradali sdruciolevoli. Il sistema di freno continuo è integrato al circuito di raffreddamento e flangiato direttamente al motore. MAN PriTarder agisce sull'albero motore, la sua azione è correlata al numero di giri del motore e assicura un'elevata potenza di frenata già a basse velocità: in combinazione con il freno motore EVBec raggiunge una potenza di frenata di 600 kW.

Quando è necessario frenare a basse velocità con carichi pesanti, MAN PriTarder esprime il suo massimo potenziale: rispetto all'Intarder questo sistema senza manutenzione aumenta il carico utile di 64 kg e raddoppia la durata delle pastiglie del freno di servizio. MAN PriTarder è integrato nella gestione elettronica dei freni continui MAN BrakeMatic e la sua potenza di frenata può essere comodamente impostata su sei livelli tramite il commutatore a leva sulla colonna dello sterzo.

CON MAN SOLUTIONS AMPIO PORTAFOGLIO DI SERVIZI

VICINI AL CLIENTE ANCHE DOPO L'ACQUISTO

Nell'ambito della fornitura di soluzioni di trasporto globali, MAN è in grado di offrire un ampio portafoglio di servizi a supporto dei clienti anche dopo l'acquisto del veicolo. Si tratta delle MAN Solutions che si adattano perfettamente alle esigenze individuali di ogni cliente: dal finanziamento del veicolo ai contratti di assistenza, dai corsi di guida per l'autista alla gestione telematica del veicolo. MAN consente al cliente di concentrarsi esclusivamente sul proprio business, riducendo le spese amministrative e con la certezza di avere veicoli sempre efficienti.

MAN Service - Offre contratti di manutenzione e riparazione e ricambi originali che aumentano la sicurezza e l'affidabilità allungando la vita del veicolo. Massima mobilità in Italia e in tutta Europa grazie agli oltre 1.500 punti di assistenza MAN e al servizio Mobile24 che assicura l'assistenza in caso di panne 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

MAN Support - Offre un'ampia gamma di servizi come il MAN TeleMatics, il sistema telematico di gestio-

ne della flotta che fornisce tutti i dati necessari per ottimizzare l'utilizzo del veicolo e aumentare la trasparenza dei processi di trasporto. E MAN ProfiDrive, il training speciale per i conducenti per migliorare le capacità pratiche di guida ed approfondire le conoscenze tecniche.

MAN Finance - È il consulente finanziario di MAN per individuare le migliori soluzioni di leasing e finanziamento grazie allo straordinario know-how nel settore. Tutto è a portata di mano: veicoli e finanziamenti da una sola fonte, sia che si tratti di leasing o finanziamenti, con soluzioni individuali ad alto valore aggiunto. Un esempio, il MAN FullService l'innovativa formula che racchiude finanziamento, manutenzione, assicurazione e valore residuo del veicolo, con un costo mensile certo.

MAN TopUsed - È il partner ideale per acquistare veicoli usati di qualità e di tutti i marchi e modelli (autocarri e bus) in oltre 30 Paesi attraverso 36 centri dedicati. MAN TopUsed offre inoltre l'acquisto della garanzia sui veicoli usati e dei contratti di manutenzione e riparazione, anche grazie a soluzioni finanziarie su misura.



MAN TRUCK

Vocazione ecologica del Leone

PRESENTATI DA MAN, ALLA RECENTE FIERA IFAT A MONACO DI BAVIERA, I NUOVI VEICOLI EURO 6 PER IL SETTORE DEI SERVIZI MUNICIPALI, DIMOSTRANDO COSÌ LA COMPETENZA SETTORIALE NEI CAMPI DI APPLICAZIONE SMALTIMENTO DEI RIFIUTI, SERVIZIO INVERNALE E SERVIZIO DI MANUTENZIONE STRADALE.

NILS RICKY
MONACO DI BAVIERA

“Smaltimento dei rifiuti, pulizia delle strade e servizio invernale sono compiti che devono essere svolti in modo affidabile e senza problemi come appunto confidano i cittadini. I comuni e le aziende fanno affidamento su veicoli economici ed ecologici. In tal senso gli autotelai MAN e gli allestimenti specifici per il settore collaborano a stretto contatto. Alla fiera Ifat, tenutasi a Monaco di Baviera il mese scorso, è stato possibile rendersi conto che gli ingegneri MAN hanno messo a punto autocarri Euro 6 adatti al settore grazie a un'intensa collaborazione con gli allestitori e che MAN consegna ai clienti un ottimo strumento del mestiere. “L'ampia offerta di prodotti MAN offre ai gestori un'elevata flessibilità” spiega Heinz-Jürgen Löw, direttore generale Marketing, Sale & Services presso MAN Truck & Bus.

La vasta gamma di veicoli industriali spazia dalla categoria di peso di 7,49 fino a quella da 44 tonnellate. Del resto, i veicoli delle gamme TGL, TGM, TGS e TGX offrono molte caratteristiche specifiche del settore per gli ambiti dei servizi urbani e dello smaltimento dei rifiuti. Tra queste

rientrano le giuste prese di forza, un sistema idraulico per il servizio invernale, uno speciale pannello di controllo del cambio automatico MAN TipMatic per veicoli per la raccolta dei rifiuti con elemento di comando ergonomico fissato sul bracciolo del sedile del conducente, un telaio adattato per l'allestimento delle spazzatrici con cambio di riduzione per basse velocità di spazzolatura, terzi assi cen-



Sopra e in centro, due esempi di allestimento di autocarri MAN Euro 6 per lo svolgimento di importanti servizi di utilità urbana.



UNA INTERA FLOTTA PER TRASPORTO MATERIALE RICICLABILE

VASTA SCELTA DI OPZIONI PER IL MONTAGGIO DI CASSONI

Dal trattamento dei rifiuti, che vengono classificati per materia-
le e rielaborati, derivano svariati compiti di trasporto. I sistemi multibenna e a cassone ribaltabile scaricabile a rullo con contenitori di stoccaggio e trasporto utilizzabili in modo flessibile ottimizzano il flusso dei materiali riciclabili. I cassoni possono essere caricati e scaricati facilmente, utilizzati come deposito temporaneo e rendono superflue le operazioni di trasbordo dei materiali. L'intera flotta MAN è adatta per il trasporto di cassoni con portata da 4 a 40 metri cubi. Sugli autotelai a due, tre e quattro assi delle gamme TGL, TGM, TGS e TGX è possibile montare i sistemi mobili di cassoni multibenna e a cassone ribaltabile scaricabile a rullo.

I telai MAN con sospensioni pneumatiche offrono un elevato carico utile. Le sospensioni pneumatiche possono essere abbassate per il sollevamento e il deposito dei cassoni. Ciò migliora la stabilità e riduce l'altezza complessiva durante la procedura di cambio. Per ragioni legate alla versione alta e al relativo baricentro alto si consiglia di equipaggiare il veicolo con il sistema di stabilizzazione del rollio in caso di baricentro alto combinato con la regolazione continua degli ammortizzatori (CDC - Continuous Damping Control). Tali sistemi riducono il caricamento laterale e i movimenti di beccheggio e rollio della gamma TGS e assicurano una maggiore sicurezza in curva, durante un rapido cambio di carreg-

giata e in occasione di forti frenate. Il predellino di salita semplifica il controllo visivo del conducente durante il caricamento nel cassone. Nei veicoli MAN tale predellino, situato sul parafrangente anteriore, è ampio e dotato di un lungo corrimano sul tetto della cabina



trali e trainanti per grandi capacità di carico con allo stesso tempo eccellente maneggevolezza nel traffico urbano - e questi solo per citare alcuni esempi del ricco catalogo delle configurazioni adatte al settore degli autotelai MAN. A questo si aggiungono i robusti telai delle gamme MAN TGS WW e CLA per i mercati extraeuropei, soprattutto Asia e Africa.

“MAN - ha sottolineato Heinz-Jürgen Löw - ha voluto offrire all'attenzione di un pubblico specialista la vasta gamma di soluzioni pratiche per veicoli. Tali soluzioni rispettano la normativa sui gas di scarico Euro 6. Comuni e aziende necessitano di veicoli industriali affidabili ed economici per compiti speciali nel settore dello smaltimento dei rifiuti come pure in quello del servizio di manutenzione stradale e del servizio invernale: gli allestimenti e le apparecchiature specifiche per il settore e i telai MAN collaborano in questo senso a stretto contatto. Inoltre, MAN offre telai realizzati in base alle esigenze dei clienti dotati di tecnologie dei sistemi di trazione ecologiche”.

Tra i modelli di spicco presenti alla fiera bavarese il telaio per spazzatrici MAN TGM 18.290. Quest'ultimo, nella versione con guida a destra specifica del settore, con cabina C, dispone di pneumatici più grandi da 22,5” per poter offrire una maggiore altezza libera dal suolo per gli allestimenti quali ad esempio le spazzole e il pozzetto di aspirazione da montare sopra o sotto il telaio. Le novità consistono nella diversa posizione di montaggio dei componenti per il trattamento dei gas di scarico Euro 6 - il cosiddetto pacchetto Euro 6 per spazzatrici - e nell'equipaggiamento con il cambio automatico MAN TipMatic e con il sistema idrostatico di trazione.

co di trazione.

Il sistema di trazione dell'impianto idraulico viene alimentato da una presa di forza posizionata sul lato del cambio. Da un lato tale impianto alimenta le funzioni dell'allestimento, dall'altro il motore idraulico integrato nella catena cinematica mette in moto il veicolo e garantisce così velocità molto basse di 0,9 km/h per particolari impieghi delle spazzole.

Un veicolo perfettamente “calibrato” per cicli di lavoro efficienti nello smaltimento dei rifiuti è anche il MAN TGS 26.360. Il telaio con guida a destra, a tre assi e con sospensioni pneumatiche è predisposto per il montaggio di un dispositivo di coricamento laterale. In questo sistema di raccolta le funzioni di carico e i relativi bracci idraulici per il sollevamento dei contenitori occupano lo spazio libero sul lato destro del telaio. I componenti dell'impianto di depurazione dai gas di scarico Euro 6 che sui telai standard vengono normalmente installati in questi spazi devono quindi essere riposizionati. Grazie alla stretta collaborazione tra MAN e gli allestitori è stata sviluppata una soluzione che mantiene libero lo spazio necessario per l'elevatore e le funzioni di carico.

Il giro di raccolta effettuato con un dispositivo di caricamento laterale comporta tantissime soste e conseguenti ripartenze su un percorso molto breve. Tale sfida apre le porte a un nuovo programma d'innesto del cambio automatico MAN TipMatic, il cosiddetto TipMatic per dispositivo di caricamento laterale. Questa applicazione software rende possibili brevi tempi di reazione nei numerosi processi di partenza e manovra nel passaggio da un bidone dei rifiuti a un altro, insieme alla gestione del dispositivo di caricamento laterale.



**“LA FIDUCIA IN MAN È NATA DAGLI
ECCELLENTI RISCONTRI AVUTI CON I
TRATTORI EFFICIENTLINE CHE ABBIAMO
IN FLOTTA DALLO SCORSO ANNO:
GLI AUTISTI SONO MOLTO CONTENTI,
I CONSUMI SONO ESTREMAMENTE
CONTENUTI E L’AFFIDABILITÀ È OTTIMA.”**

**SERAFINO DINO TOLFO,
AMMINISTRATORE DELEGATO ALPETRANS**



NUOVA GAMMA MAN EURO 6. SEMPLICEMENTE EFFICIENTE.

L'efficienza è un fattore determinante - sia per noi che per i nostri clienti. Al giorno d'oggi, se si desidera avere successo nel settore dei trasporti, è necessario avere una marcia in più negli affari e mettere un freno ai costi. Questo è esattamente quello che vi permette di fare la nuova gamma MAN Euro 6, il nuovo termine di paragone per prestazioni ed affidabilità. Con soluzioni tecnologiche volte a farvi risparmiare denaro ed una serie di servizi studiati su misura per voi, raggiungere i vostri obiettivi di profitto sarà più semplice.

Per ulteriori informazioni, visitate il sito www.tg.mantruckandbus.com/it/

Engineering the Future – since 1758.

MAN Truck & Bus





VOLVO TRUCKS

Quando la raccolta rifiuti è intelligente

IL NUOVO ENTRATO NELLA GAMMA DEL CAMPIONE DI EFFICIENZA DEL COSTRUTTORE SVEDESE OFFRE MASSIMA FACILITÀ D'ACCESSO E SPAZIO AMPIO PER OSPITARE FINO A QUATTRO OPERATORI.

MAX CAMPANELLA
MONACO

Campione di efficienza, grazie a funzioni come un programma di motori sviluppati da Volvo e al cambio I-Shift, il nuovo e flessibile Volvo FE risponde in modo efficiente alle esigenze della distribuzione in aree urbane e regionali, della cantieristica leggera, delle utenze e del trasporto di merci refrigerate. Flessibilità, potenza, risposta rapida e maggiore rispetto dell'ambiente rappresentano i punti di forza di Volvo FE, che si è già arricchito di una versione a tecnologia ibrida parallela sviluppata per la prima volta da Volvo Trucks: Volvo FE Hybrid, ideale per operazioni di trasporto con masse totali fino a 26 t. Soluzione ideale per le attività di distribuzio-



Nella versione Volvo FE LEC l'entrata ribassata è una delle caratteristiche salienti della cabina.

VOLVO EURO 6 A TUTTO CAMPO

Con l'avvio delle vendite del Volvo FH16 Euro 6, confermatosi con la versione da 750 cv il motore da camion più potente al mondo, si completa l'offerta motoristica Volvo per l'Euro 6. Sono in tutto cinque motori con molte soluzioni in comune ma con peculiarità costruttive specifiche che ne specializzano l'applicazione e ne identificano il carattere.

La disponibilità in produzione dei motori Euro 6 per Volvo era già iniziata nel dicembre 2012 con la versione da 460 cv del D13K, proposto con

largo anticipo rispetto a quanto stabilito dalla normativa per tutti quei paesi europei nei quali l'adozione preventiva era stata incentivata da iniziative locali di supporto oppure spinta da tariffazioni favorevoli sui pedaggi autostradali per i veicoli già corrispondenti alla nuova norma.

La parte più consistente dell'evoluzione in Euro 6 è avvenuta però tra l'estate e l'autunno dello scorso anno con la presentazione delle motorizzazioni D8K e D5K per le gamme medio leggere FE-FL e il D11K e il D13K per i pesanti.

Pur a fronte di una comune impostazione a 6 cilindri in linea (con l'unica eccezione del 4 cilindri per gli FL) con albero a camme in testa e distribuzione nella parte posteriore del motore, ciascuno dei motori proposti presenta delle peculiarità, adottate per combinare in ogni ambito le pre-

stazioni richieste dai clienti nel rispetto dei limiti imposti dalla normativa Euro 6.

Per questi motivi Volvo non si è affidata a un'unica soluzione da declinare univocamente su tutte le piattaforme motore ma, al contrario, ha scelto differenti soluzioni per quanto riguarda la sovralimentazione, i sistemi di iniezione e di controllo delle emissioni. Ne sono nati 5 motori con caratteristiche specifiche che, di fatto, ne caratterizzano nell'uso il comportamento e le prestazioni. Due esempi su tutti riguardano il sistema di controllo delle emissioni e il sistema di iniezione.

Nel primo caso, 3 motori dei 5 proposti, ossia il D5K, il D8K e il D16K, abbinano una fase di riduzione degli inquinanti direttamente nel motore tramite un circuito EGR raffreddato con un sistema di post trattamento SCR affiancato dal filtro

particolato, mentre i rimanenti due motori, il D11K e il D13K, utilizzano la cosiddetta tecnologia eSCR (SCR esteso) che effettua il controllo e trattamento dei gas di scarico a valle direttamente nel gruppo catalizzatore. Il secondo esempio è la scelta del sistema di iniezione, con il common rail presente su tutti i motori eccetto il D13K, sul quale Volvo ha confermato l'impiego degli iniettori pompa a controllo elettronico, soluzione fino ad ora adottata con ottimi risultati in termini di affidabilità, durata, prestazioni e consumi.

In coerenza con queste scelte, lo studio della sovralimentazione ha tenuto conto anche del potenziale ambito di impiego dei motori per coniugare prestazioni all'altezza delle attese, contenimento dei consumi e rispetto dei limiti sulle emissioni.

IL NUOVO FE LEC IN PILLOLE

Cabina	Facilmente accessibile con sedili per un massimo di quattro persone.
Altezza	Ingresso 530 mm, 440 mm con funzione di "inginocchiamento" attivata
Pneumatici	315/70R22.5
Portiere	Angolo di apertura a 90 gradi
Assali	4x2 o 6x2 con assale trainato sterzante
Motore	Volvo D8K Euro 6 con potenze da 250, 280 o 320 cavalli.
Cambio	Volvo I-Shift o Allison completamente automatico

ne e la raccolta di rifiuti nelle aree urbane, questa tecnologia riduce i consumi e le emissioni di CO2 fino al 30 per cento e rende il veicolo più silenzioso. Ma nel 2014, l'anno della svolta per il settore dei veicoli industriali, il costruttore svedese va oltre e amplia la propria gamma di modelli del nuovo Volvo FE per Euro 6 con una versione a ingresso ribassato. Presentato all'IFAT di Monaco, in Germania, una delle fiere più importanti al mondo nel settore nell'ambiente e nella gestione dei rifiuti, Volvo FE LEC (Low Entry Cab, ovvero cabina a ingresso ribassato) è studiato appositamente per le applicazioni di raccolta rifiuti e distribuzione nel contesto urbano.

Gli interni della cabina del nuovo Volvo FE sono già stati progettati per offrire innanzitutto comfort e ergonomia al conducente. Sicuro, comodo ed efficiente, Volvo FE presenta visibilità eccellente e sicurezza in cabina migliorata, nonché un sistema di protezione innovativo. Nella versione Volvo FE LEC le caratteristiche salienti della cabina sono entrata ribassata, pavimento piatto in ogni punto, straordinaria visuale e ampio spazio in grado di ospitare fino a quattro persone. "Riconfermiamo - spiega Pernilla Sustovic, Segment Manager Distribution in Volvo Trucks - un costante aumento della domanda di veicoli efficienti per la raccolta dei rifiuti e di soluzioni intelligenti per la distribuzione in ambito urbano. Con il nuovo Volvo FE LEC, soddisfiamo meglio che mai le esigenze di questi professionisti del trasporto. Ad esempio, Volvo è l'unico produttore a offrire un camion per la raccolta di rifiuti a ingresso ribassato e cambio automatizzato come alternativa alle trasmissioni completamente automatiche. Volvo I-Shift rende la guida più efficiente in termini di consumi e, grazie al peso ridotto del cambio, consente di aggiungere ulteriore carico".

Base del nuovo Volvo FE LEC è l'ultima generazione dei veicoli medi Volvo FE di Volvo Trucks. Telaio, catena cinematica, design, strumenti e comandi sono praticamente identici, ma a distinguere Volvo FE LEC sono soprattutto le carat-

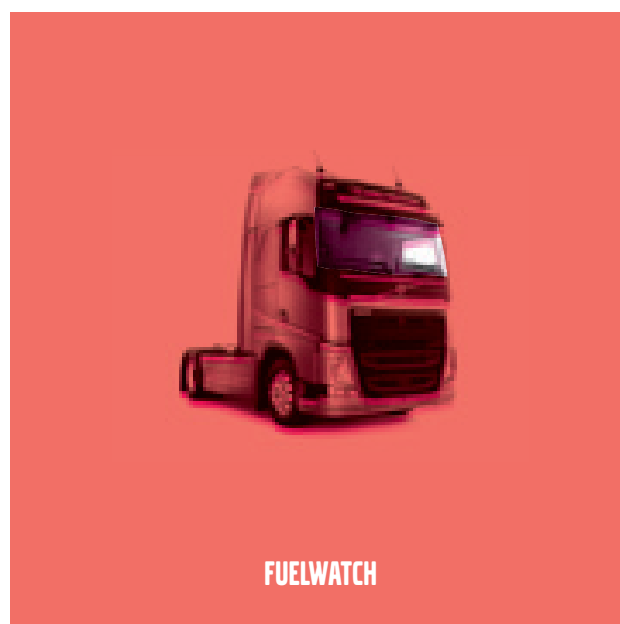
teristiche specifiche della cabina facilmente accessibile e a ingresso ribassato. L'ingresso è a un'altezza di appena 530 mm e, con la funzione di "inginocchiamento" attivata, si abbassa di ulteriori 90 mm. Le portiere possono essere aperte a 90 gradi e il pavimento è piatto in ogni punto della cabina, che può essere equipaggiata con un massimo di tre sedili passeggeri. Il sedile del conducente è posizionato più in avanti per garantire la miglior visuale possibile sia anteriore, sia laterale. La cabina presenta inoltre grandi specchi retrovisori e specchi per la visione ravvicinata. Come optional sono disponibili finestrini laterali aggiuntivi sui lati cabina.

"Volvo FE LEC - dichiara Lars Franck, Product Manager Extended Offer in Volvo Trucks - è stato studiato per agevolare le operazioni quotidiane per l'autista e il personale. Ecco perché abbiamo dato grande importanza ai dettagli pratici". Ad esempio, la funzione di "inginocchiamento" si attiva non appena viene inserito il freno di stazionamento, così è possibile uscire dalla cabina in modo rapido e comodo, ma può anche essere attivata e disattivata con un pulsante posto in plancia.

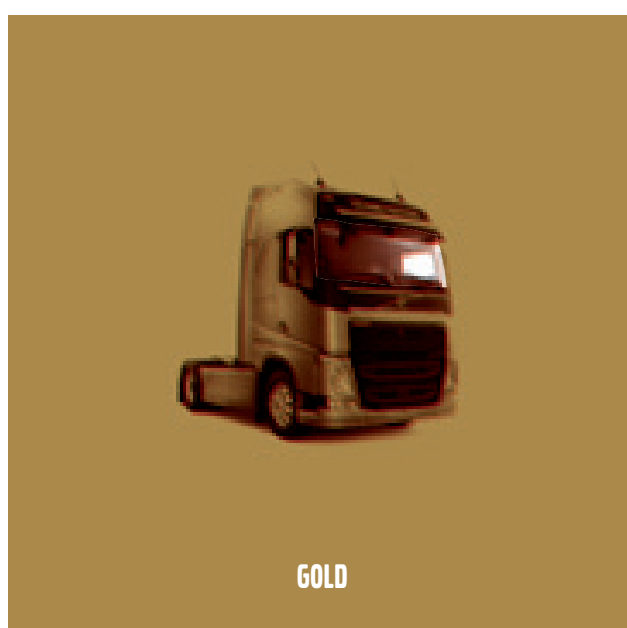
Accanto al sedile del conducente è disponibile un attacco per una pistola ad aria compressa, utile per soffiare via sporco e polvere mentre, dietro al sedile del conducente, può essere prevista come optional una presa da 24 V, comoda per alimentare un frigorifero, ad esempio. Inoltre, grazie a un adattatore nella plancia, è possibile installare una telecamera per la retromarcia o un display per visualizzare il peso del carico di rifiuti.

Nuovo Volvo FE LEC ha ottenuto l'omologazione VWTA valida in tutta Europa. Oltre a soddisfare i severi requisiti definiti da Volvo Trucks per la sicurezza nelle collisioni, è conforme alle disposizioni stabilite in materia dall'Unione Europea e dalla Svezia. Come ogni altro modello della gamma, nuovo Volvo FE è dotato di fari a led innovativi che rendono più semplice il lavoro del trasportatore garantendo sempre la massima visibilità e sicurezza.

Non c'è solo Un tRUCK OF the year 2014



CE NE SONO QUATTRO



www.volvotrucks.it/fh

NUOVO VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress



Volvo FL 512-210



IL PICCOLO CHE FA LE COSE IN GRANDE

IL PERCORSO DI PROVA SU STRADE URBANE, EXTRAURBANE E IN AUTOSTRADA CI HA PERMESSO DI METTERE IN LUCE LE QUALITÀ DEL NUOVO FL DA 12 TONNELLATE, VEICOLO ADATTO ALLE MISSION DI DISTRIBUZIONE. ALLA GRANDE GUIDABILITÀ E VERSATILITÀ DI UTILIZZO IL TRUCK SVEDESE UNISCE UN PACCHETTO DI DOTAZIONI FUNZIONALI DI PRIMO PIANO E UN EQUIPAGGIAMENTO TECNOLOGICO ALL'AVANGUARDIA PER QUANTO RIGUARDA PRESTAZIONI ED ECONOMIA D'ESERCIZIO.

FABIO BASILICO
MONZA

In casa Volvo Trucks la mission di distribuzione ha un attore di primo piano. È il nuovo FL da 12 tonnellate che abbiamo avuto l'occasione di provare in configurazione 512-210 su un percorso misto che ha affiancato a due tratti autostradali alcuni tratti extraurbani e urbani, dove un camion come l'FL dimostra tutte le sue qualità appunto come specialista della distribuzione. Ad accompagnarci nel

test drive un autista d'eccezione, Mikael Rosell, Press Test Specialist, diventato famoso per essere stato uno dei due conducenti dei truck impegnati nell'ormai celebre "spaccata" dell'attore Jean-Claude Van Damme.

Base di partenza del nostro tour è la sede Volvo Trucks Italia di Zingonia. Nel piazzale fa bella mostra, nella sua colorazione marrone fiammante, l'FL del nostro test. Da subito, il medio svedese colpisce per la sua elegante livrea, con il nuovo

design Volvo che spicca attraverso il caratteristico frontale. Il classico logo Iron mark è stato spostato in alto in una nuova posizione sotto il parabrezza. La sezione scusa sotto quest'ultimo enfatizza la leggerezza

della cabina, di tipologia comfort, contribuendo a creare un aspetto moderno. Dovuto anche allo spoiler sul tetto e ai fender laterali della cabina. Il paraurti anteriore in tre parti è dotato di angoli in acciaio con buona re-

sistenza agli impatti per diure i costi di eventuali riparazioni dovute a piccoli incidenti. Degni di nota sono anche i fari ridisegnati che, insieme alle caratteristiche luci di posizione diurne, evidenziano le relazioni

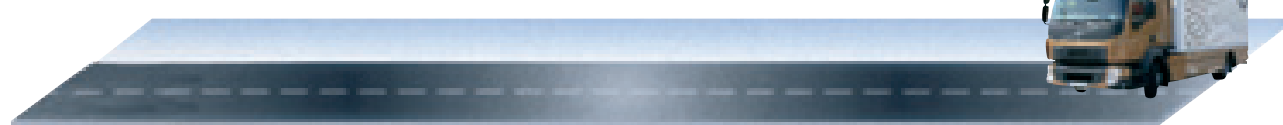
familiari con gli altri modelli della gamma dei pesanti Volvo Trucks.

Saliti a bordo ci si accorge che lo spazio, abbondante, è occupato da tutto ciò che serve per svolgere al meglio il pro-



Il driver Mikael Rosell mentre sistema il carico prima della partenza.

Capriate-Ospitaletto (Autostrada A4)

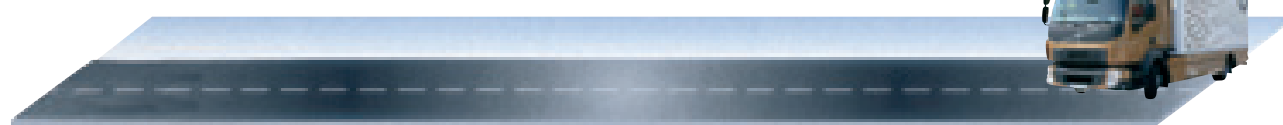


Km 46

Litri 7,51

Media 6,12 km/l

Ospitaletto-Desenzano-Capriate (SP19-SP BS 11- Autostrada A4)



Km 142

Litri 22,34

Media 6,35 km/l

Risultato finale



Km 188

Litri 29,85

Media 6,29 km/l

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Volvo Trucks
Nome - FL 512-210

Cabina - cabina comfort L2H1

Configurazione assi - 4x2

Motore - D5K210; Carburante: gasolio; cilindri: 4 in linea; alimentazione: sistema di iniezione diretta common rail, turbocompressore, intercooler, sistema di trattamento gas: EGR+SCR+DPF+DOC (Diesel Oxidation Catalyst)+ASC (Ammonia Slip Catalyst); distribuzione: 4 valvole per cilindro; livello ecologico: Euro 6; cilindrata: 5,1 dmc; potenza max: 154 kW/210 cv a 2.200 giri/min; coppia max: 800 Nm a 1.100-1.700 giri/min.

Cambio - I-Sync ATO8006, automatizzato sincronizzato, 6 marce avanti + 1 retromarcia.

Pneumatici - 245/70 R17.5 su entrambi gli assi.

Dimensioni - passo 4.100 mm.

Sospensioni - Anteriori paraboliche; posteriori pneumatiche, due soffiati

Impianto frenante - freni a disco; aiuto partenza in salita; freno motore a compressione EPG.

Dotazioni - filtro carburante riscaldato; aiuto alla trazione con acceleratore elettronico; botola tetta in vetro; Immobilizer; spoiler tetto e fender laterali cabina; pacchetto Audio Advanced; pacchetto interni Distribuzione +.

Serbatoio carburante - 215 litri.

Serbatoio AdBlue - 32 litri.

petto alla cabina corta, la comfort, che ha un'altezza interna di poco più di 1,6 m, offre spazio aggiuntivo che è possibile equipaggiare con un letto o utilizzare come spazio di lavoro con ulteriori vani ripostiglio come nel nostro caso. Di particolare utilità è il capiente vano portaoggetti con serratura, estremamente spazioso e nello stesso tempo compatto, montato sul tunnel motore e specificamente progettato per la cabina comfort senza letto. Si tratta di un vano installato contro la parete posteriore della cabina e con cassetto estraibile che offre spazio per documenti, carte stradali ed effetti personali. È suddiviso in due parti, uno scomparto ampio e una sezione più piccola dotata di coperchio proprio. Inoltre, uno scomparto esterno, sul lato conducente, ha la capacità di contenere due bottiglie o alcuni piccoli oggetti. Quando si estrae il cassetto, la superficie superiore forma un piano ideale per scrivere o mangiare. Non è finita qui, perché sulla parte superiore del vano è presente un altro grande scomparto dotato di coperchio, in grado di contenere un computer portatile o documenti. Offre anche due prese a 12 e 24 V. Il vano superiore ha un volume di 21,3 litri, quello inferiore di 44,5 litri. Non mancano poi vani nelle portiere, nel cruscotto, sopra il parabrezza, tra i sedili. La disposizione di cruscotto e quadro è intuitiva e offre a col-

stato degli elementi essenziali del camion. Quindi massimo controllo su livelli di carburante e AdBlue, velocità, regimi e pressione dell'olio. Il volante è regolabile pneumaticamente e i sedili, ergonomici, offrono un buon livello di comfort di seduta. Infine, l'FL del nostro test è dotato di tettuccio in vetro a controllo elettronico.

Il primo tratto, lungo l'Autostrada A4 in direzione di Venezia, ci porta da Capriate a Ospitaletto. Facendo buon uso del cruise control, il driver Mikael Rosell fa scorrere l'FL nel comfort più totale, sfruttando le doti da grande stradista del motore 5.1 litri D5K da 210 cv e mettendo a segno valori di consumo di tutto rispetto, con una media di 6,123 km/l su meno di 50 chilometri di percorrenza totale. Le qualità del propulsore



A bordo di FL la disposizione di cruscotto e quadro è intuitiva.

La cabina comfort per il lavoro in città

La gamma cabine a disposizione del Volvo FL include la tipologia corta, comfort e doppia. Tutte hanno un'altezza interna di 1.605 mm. La comfort è stata pensata appositamente per i trasporti in ambito urbano nel settore della distribuzione ma non solo, dal momento che è adatta, anche in virtù del fatto che può essere equipaggiata con un letto (780x1.800x90 mm per brevi intervalli di riposo o di dimensioni regolari 580x1.800x135 mm), pure per i trasporti regionali a lungo raggio. Autista ed eventuale passeggero godono innanzitutto di un abbondante spazio accuratamente predisposto per agevolare lo svolgimento delle attività lavorative, grazie all'ergonomia dei sedili e della strumentazione, ai numerosi e intelligenti vani per riporre oggetti, ai comandi intuitivi e facilmente raggiungibili. L'ingresso in cabina ribassato e tramite due gradini è davvero comodo e la plancia degli strumenti si presenta all'avanguardia dal punto di vista aerodinamico, con superfici morbide e profili arrotondati. Il tunnel motore è facilmente ispezionabile grazie alla possibilità di inclinare la cabina con un'angolazione di 55 gradi. La plancia mette a disposizione strumentazioni posizionate con una precisa logica. Ne è una dimostrazione il fatto che la leva del cambio e il freno di stazionamento sono ubicati proprio sulla plancia. La centralina elettrica con i componenti e fusibili ad essa relativi è protetta da uno sportello e posizionata sotto la plancia sul lato passeggero. Nella stessa ubicazione è disposta un'altra centralina elettrica per la carrozzeria e gli accessori ad essa relativi. La lunghezza interna è pari a 1.890 mm mentre in tutta la sua estensione la cabina comfort dell'FL è larga 2 metri. Dalla seduta del sedile conducente al tetto c'è uno spazio di oltre 1,2 metri. Il sedile del conducente consente la regolazione in senso longitudinale e verticale nonché la regolazione dell'inclinazione di cuscino e schienale. Il volante è anch'esso regolabile.



Euro 6 emettono con chiarezza nel secondo step della prova, quando, usciti allo svincolo di Ospitaletto, imbocchiamo la provinciale per Brescia. Il motore offre un ampio regime di coppia massima che consente di sfruttare meglio l'intervallo di giri a consumo ridotto con un numero minimo di cambi di marcia. La cosa è evidente quando la strada alterna tratti pianeggianti e tratti collinari con lunghi saliscendi. La coppia ottimale anche a bassi giri comporta una migliore guidabilità a bassi regimi. Fattore determinante per questa guidabilità

è l'iniezione con tecnologia common rail. Il gasolio viene iniettato alla pressione elevata di 2.000 bar, la pressione e i tempi d'iniezione vengono controllati elettronicamente e questo permette l'introduzione nella camera di combustione carburante misurato con estrema precisione e finemente nebulizzato. La funzione di controllo effettua adattamenti istantanei alle condizioni di utilizzo del momento, mentre la possibilità di iniettare gasolio anche dopo l'iniezione principale comporta una notevole flessibilità. Se il tempo d'iniezione del carburante è variabile, l'effetto positivo sul livello di rumore e di emissioni del motore è garantito. Prima dell'iniezione principale vengono iniettate piccole quantità di gasolio, riducendo così sensibilmente il ritardo e il rumore conseguente la fase di combustione principale. Oltre il dato tecnico, l'FL fa percepire direttamente le sue performance potenziali quando si dimostri capace di affrontare qualsiasi situazione di marcia, anche in ambito urbano, lungo le trafficate strade della periferia bresciana o nella successiva tratta di raggiungimento di Desenzano del Garda, percorrendo buo-

na parte della tangenziale sud del capoluogo lombardo.

Il merito di tanta sicurezza di marcia e dell'eccezionale guidabilità dell'FL va ascritto anche al flessibile e confortevole cambio I-Sync a sei marce avanti con ultima in overdrive. Si tratta di un cambio automatizzato che offre la possibilità di un utilizzo in modalità manuale, alternativa che può essere più consona a quegli autisti abituati a gestire direttamente la cambiata anche in mezzo al convulso dedalo di strade cittadine. Infatti, la leva posta dietro il volante consente al driver di scegliere se effettuare il cambio marcia automaticamente o manualmente, e permette di passare manualmente alla marcia superiore o inferiore. I cambi marcia sono assistiti da comandi elettroidraulici e richiedono l'applicazione di una forza minima. I-Sync è progettato per una coppia massima di 850 Nm ed è dimensionato per carri utilizzati in attività di distribuzione con combinazioni di peso fino a 24 tonnellate. L'utilizzo dell'I-Sync in modalità esclusivamente automatica diventa assai divertente nella lunga percorrenza austradale, quando i chilometri da macinare sono

tanti, anche ben oltre gli ottanta che ci hanno visti impegnati per coprire il tratto mancante alla chiusura del test drive, da Desenzano a Capriate, lungo l'A4 in direzione di Milano.

Il Volvo FL poggia su sospensioni anteriori paraboliche e posteriori pneumatiche, a due soffiati. L'impianto frenante prevede freni pneumatici con dischi ventilati sia anteriori che posteriori. L'aiuto partenza in salita, presente nella dotazione del modello del nostro test, assolve a un compito importantissimo, agevolando di molto la guidabilità e manovrabilità di un camion abituato a muoversi in svariate circostanze di utilizzo. Altro strumento di sicurezza fondamentale è il sistema frenante a controllo elettronico EBS che include la funzione antibloccaggio e assicura, regolando la forza frenante alle ruote e agli assali in rapporto alla distribuzione del peso del veicolo, una risposta alla frenata più rapida ed efficace, con una minore usura dei freni. Sul risparmio di usura agisce anche il potente freno motore a compressione EPG, che aiuta a conservare nel tempo la funzionalità dei freni e prolunga la durata delle pastiglie e dei dischi.

D5K, il raffinato 5 litri Euro 6 ideale per gli small trucks

Il D5K210 identifica un motore diesel a quattro cilindri in linea con cilindrata di 5,1 litri, dotato di turbocompressore a geometria variabile e intercooler. Oltre che in quella da 210 cv, all'interno della gamma Volvo Trucks viene proposto anche in configurazione da 240 cv. Ideale per i camion piccoli, come l'FL da 12 tonnellate della nostra prova, il D5K è uno dei propulsori a quattro cilindri più potenti sul mercato.

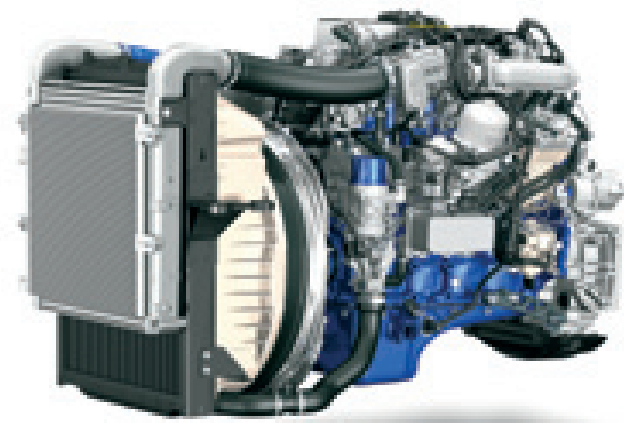
Nell'FL del nostro test drive esprime una potenza massima di 210 cv e una coppia di 800 Nm. Sia l'unità da 210 che quella da 240 cv garantiscono un'erogazione di coppia ampia e costante con una risposta rapidissima, anche a bassi regimi.

Il motore è caratterizzato da un'unica testata cilindri a da un albero a camme in testa che aziona quattro valvole per cilindro tramite bilancieri. Le funzioni del motore sono controllate elettronicamente e l'iniezione del carburante avviene con tecnologia common rail. Grazie al sistema SCR, questo propulsore soddisfa la normativa Euro 6 e attraverso la calibratura ottimale del sistema di controllo elettronico è stata possibile una riduzione del 50 per cento delle emissioni di particolato e una riduzione dell'ossido di azoto pari

all'80 per cento rispetto ai livelli Euro 5 corrispondenti. Logico quindi dedurre che si tratta di un motore ecologico particolarmente adatto agli ambienti urbani e le aree verdi metropolitane, ovvero quelle proprie delle missioni più specifiche dell'FL.

Per rispettare la normativa Euro 6, Volvo Trucks ha scelto di combinare la tecnologia di combustione ottimale con la tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction) per il post-trattamento dei gas di scarico. La tecnologia SCR, consolidata e affidabile, consente di ridurre i costi di assistenza e di allungare gli intervalli di esercizio. Oltre che con il catalizzatore SCR, il sistema di post-trattamento è stato equipaggiato con un catalizzatore ossidante, un filtro antiparticolato e un'iniezione ausiliaria di calore, tutto racchiuso nella stessa marmitta. La valvola EGR a controllo elettronico e raffreddata ad acqua migliora il flusso dei gas di scarico, assicurando che questi ultimi arrivino al sistema di post-trattamento (EATS) a temperatura ottimale.

Va anche detto che l'utilizzo degli standard di qualità VDS4, il cambio dell'olio avviene in media ogni 40mila km per il D5K e ogni 60mila km per il D8K.



Scania Streamline R 490 LA4x2MNA



STRADISTA PER VOCAZIONE

L'AUTOSTRADA È IL SUO AMBIENTE IDEALE, LE LUNGHE PERCORRENZE LA SUA MISSION PRIVILEGIATA. L'R 490 DELLA FAMIGLIA STREAMLINE HA DIMOSTRATO SUL CAMPO LE SUE QUALITÀ DA GRANDE STRADISTA, PERFORMANTE, VERSATILE E RIGOROSAMENTE ATTENTO AI CONSUMI. TECNOLOGICAMENTE AVANZATO E RICCO DI SOLUZIONI INTELLIGENTI, CONFORTEVOLE E SICURO, IL TRATTORE DEL GRIFONE È UNA RISPOSTA ADEGUATA ALLE ESIGENZE DELLE MODERNE AZIENDE DI TRASPORTI.

FABIO BASILICO
MONZA

“È un passo avanti nella strategia di miglioramento continuo del prodotto che è uno dei cardini dello sviluppo in casa Scania”. Così si esprime in una nostra intervista di un anno fa Paolo Carri, Direttore Pre-Sales & Marketing di Italscania, al momento dell'arrivo sul mercato dell'efficiente famiglia Streamline. “Non si tratta di un restyling - aggiunge Carri - La maggior parte dei miglioramenti sono sotto pelle e sono volti a ridurre ulteriormente il consumo di carburante perché riteniamo che oggi questo è quello di cui i nostri clienti hanno bisogno”. Abbiamo quindi potuto verificare la bontà di queste parole con il test a bordo di uno stradista d'eccezione come lo Scania Streamline R 490 LA4X2MNA. Accompagnati al volante da Christer Hellberg, Press test driver del Grifone, abbiamo percorso oltre 200 km, in prevalenza in ambito autostradale, che è quello più consono alle caratteristiche del veicolo in prova, e un solo tratto su strade provinciali che ci ha permesso di verificare sul campo che è nella lunga distanza e quindi su strade a lunga percorrenza che lo Streamline R 490 esprime al meglio le sue qualità e c'entra la mission per la quale è stato

progettato.

Salire a bordo dello Streamline R 490 è immergersi in una dimensione accogliente. La cabina Topline, il massimo offerto dal costruttore svedese, è in questo senso davvero al top. Munita di due letti, ha un'altezza interna che agevola il movimento senza alcuna restrizione. La postazione di guida è comoda ed ergonomica, con la strumentazione che ad arco circonda l'autista mettendogli tutti i comandi a disposizione per un utilizzo pratico e intuitivo. Anche il passeggero si accomoda su sedili confortevoli e regolabili in base alle proprie esigenze e preferenze. I molteplici vani portaoggetti, posizionati dove servono, offrono un ventaglio di possibilità per riporre oggetti, documenti, effetti personali oppure ospitano strumenti essenziali per la vita a bordo degli autisti impegnati sulle lunghe distanze, come i due vani dedicati alla macchina del caffè e al forno microonde posizionati in alto, nel sottotetto e sopra il parabrezza. Un pratico scomparto posizionato tra i due sedili è in grado di contenere bottiglie d'acqua di svariate dimensioni o altro materiale di quotidiana utilità.

Nell'ambizioso programma che permette a Scania di gestire l'introduzione dei motori Euro 6 di seconda generazione, un posto di primo piano è oc-

cupato dai sei cilindri in linea da 12.7 litri con potenza massima di 450 e 490 cv. Il risparmio dichiarato arriva fino al 2 per cento. Che unito alle migliori stilistiche in senso aerodinamico e alle altre dotazioni

tecnologiche della famiglia Streamline, come il cambio Opticruise con Scania Active Prediction consentono di ottenere ulteriori riduzioni del consumo di gasolio, a tutto vantaggio di una ottimizzata

gestione dei costi di esercizio. Il confronto è immediato e si evince dalla tabella pubblicata in queste pagine: i dati sul consumo registrati in autostrada sono, in rapporto al chilometraggio, migliori rispetto a

quelli registrati sulle provinciali, tenuto conto che si trattava comunque di strade a scorrimento veloce.

Come è risaputo, per ottenere la riduzione delle emissioni previste dalla normativa Euro

Assago-Vercelli-Santhià (Autostrada A7-A21-SP596dir-SP31-A26)

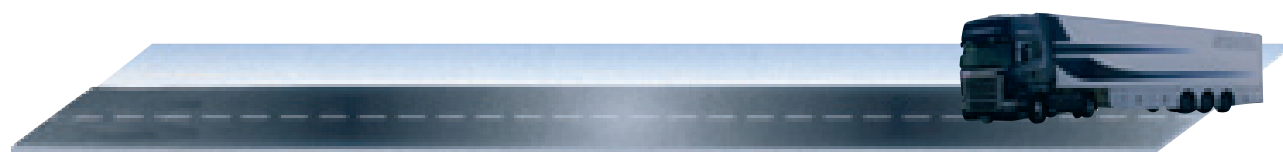


Km 160,1

Litri 48,69

Media 3,28 km/l

Santhià-Milano (Autostrada A4)



Km 76,6

Litri 16,85

Media 4,54 km/l

Risultato finale



Km 236,7

Litri 65,54

Media 3,61 km/l

Evoluzione senza fine per Opticruise

Quando fu introdotto nel 1995, Scania Opticruise era uno dei primi sistemi di cambio di marcia automatizzato sul mercato. Da subito si fece notare e apprezzare per livelli di comfort e assistenza al conducente del tutto inediti. La sua funzionalità è stata costantemente perfezionata e oggi l'Opticruise del costruttore svedese è diventato un sistema di gestione della catena cinematica completo. Numerose nuove caratteristiche, incluso lo Scania Active Prediction, sono state integrate senza costi aggiuntivi in Scania Opticruise per ottenere un sistema di controllo predittivo della catena cinematica che garantisce risparmi di carburante pari al 4-5 per cento.

Nei veicoli dotati di Scania Opticruise sono disponibili più modalità di performance: la modalità Standard, ottimizzata per garantire una buona economia dei consumi offrendo al contempo buone prestazioni in salita; quella Economy che viene impostata per consumare il meno possibile con qualche sacrificio sui tempi di marcia; la modalità Power che viene adottata quando i tempi di trasporto hanno la priorità; la modalità Off-road, adatta alla marcia su terreno

sconnesso e su superfici con un'elevata resistenza al rotolamento. Con le nuove modalità di funzionamento, i clienti hanno la possibilità di impostare le prestazioni del veicolo sulla base del tipo d'impiego, nonché in base alle preferenze personali relative a funzionalità e stile di guida del conducente. Impostazioni che possono essere modificate o regolate con precisione nelle officine Scania.

Il Grifone ha anche sviluppato un sistema semplificato, lo Scania Opticruise Basic, che limita le possibilità del conducente di influire sul cambio di marcia. Questa soluzione per un ulteriore miglioramento dell'economia operativa è richiesta soprattutto dai proprietari di grandi flotte i cui conducenti spesso guidano veicoli di marche diverse.

In opzione sono disponibili l'Opticruise completamente automatico, le modalità operative Standard ed Economy, lo Scania Active Prediction, il limitatore di velocità impostato a 85 km/h o 80 km/h, il kick down disattivato e il cambio di marcia manuale disabilitato (oltre i 50 km/h).

6, Scania si avvale della sua vasta esperienza sia nel ricircolo dei gas di scarico (EGR) che nella riduzione catalitica selettiva (SCR) per attuare una soluzione tecnica ottimale per ciascun livello di potenza, nonché per applicazioni specifiche. I propulsori da 450 e 490 cv si basano su ulteriori perfezionamenti delle unità da 440 e 480 cv, disponibili dall'inizio del 2011. L'unità da 490 è disponibile per la Serie R. Ulteriormente sviluppata sotto vari aspetti, incluso il sistema di gestione del motore e un sistema di aspirazione rivisitato che mantiene temperature di scarico sufficientemente alte senza

averne il frutto della continua evoluzione delle funzionalità dell'ormai celebre automatizzato Scania, oggi assunto al ruolo di sistema di gestione della catena cinematica completo. Fa parte dell'evoluzione anche l'inclusione dello Scania Active Prediction, che utilizza il GPS e i dati topografici per regolare con precisione la velocità di crociera. Un'integrazione senza costi aggiuntivi in Scania Opticruise per ottenere un sistema di controllo predittivo della catena cinematica che garantisce risparmi di carburante pari al 4-5 per cento.

Nei tratti del percorso autostradale che prevedevano il

per risparmiare un ulteriore 2 per cento di carburante sempre su terreno ondulato.

Di particolare interesse è stata la prova della modalità Standard di Opticruise, versatile e ottimizzata per garantire una buona economia dei consumi offrendo al contempo buone prestazioni in salita, in occasione delle quali il sistema cerca di mantenere la massima coppia del motore. Da parte sua l'Active Prediction aumenta leggermente la velocità per ottenere lo slancio necessario ad affrontare la salita. E prima di affrontare la discesa, l'R 490 inizia a funzionare al minimo per risparmiare carburante

e guadagna velocità in discesa sfruttando lo slancio. Il tutto funziona in un range di velocità del 6 per cento inferiore e del 4 per cento superiore alla velocità di crociera impostata. La modalità Economy viene invece impostata per consumare il meno possibile con qualche sacrificio sui tempi di marcia. Qui la risposta del motore è morbida. Scania Active Prediction utilizza una speciale strategia di economia: il range di velocità va dal 12 per cento al di sotto della velocità di crociera fino alla velocità di crociera impostata. Va anche ricordato che in modalità Economy lo scostamento minimo re-



In alto, l'ergonomico cruscotto che circonda il guidatore. Sopra, i due comodi vani contenenti forno a microonde e macchina del caffè.

necessità della farfalla di aspirazione. L'alta coppia erogata sin da un basso numero di giri in combinazione con il cambio automatizzato Opticruise consente al basso regime di crociera di risparmiare senza che il conducente debba adottare particolari misure di economia. Con Opticruise però il driver ha la possibilità di scegliere più modalità di performance - Standard, Economy, Power e Off-road - riuscendo così a impostare le performance del veicolo in base alle esigenze ope-

risuscarsi di lievi pendenze in salita e discesa, è stato possibile verificare le doti dello Scania Active Prediction. Completamente integrato nelle nuove funzioni del veicolo, utilizza diverse strategie di risparmio del carburante in varie modalità operative. Ottimizza la velocità in salita e in discesa, risparmiando il 2-3 per cento di carburante su terreno ondulato. Il sistema poi utilizza una strategia speciale di massima efficienza nei consumi con Opticruise in modalità Economy

Quando il design incontra il risparmio

L'ingresso della gamma Streamline ha fatto fare a Scania un deciso passo in avanti sul fronte della riduzione dei consumi e quindi dei costi di gestione. Il merito va equamente suddiviso tra le prodezze tecnologiche e quelle stilistiche che caratterizzano la famiglia Streamline, ovvero i veicoli delle serie G e R per il lungo raggio ottimizzati per i bassi consumi di carburante grazie a nuovi accorgimenti aerodinamici e ulteriori sviluppi tecnici. Un dato spicca su tutti: il risparmio di carburante può raggiungere l'8 per cento grazie ai nuovi e più efficienti motori Euro 6 di seconda generazione. Il confronto diretto è con i propulsori Euro 3-4-5 che permettono di ottenere risparmi del 5 per cento. Un grande contributo è fornito dalla nuova versione di Scania Opticruise che offre la scelta di varie modalità di performance. La Economy è completamente integrata nello Scania Active Prediction, che utilizza il GPS e i dati topografici per regolare con precisione la velocità di crociera. I motori Scania Euro 6 da 13 litri di seconda generazione sono dal due al tre per cento più economici dei primi. Scania Opticruise e lo Scania Active Prediction contribuiscono ciascuno per il 2-3 per cento.

Streamline vuol dire aerodinamica innovativa. Scania ha infatti ulteriormente perfezionato il flusso d'aria sul lato frontale e sui fianchi delle cabine delle Serie G e R per ridurre la resistenza aerodinamica e conseguentemente i consumi. Inoltre, ha introdotto in tutte le cabine un parabrezza ridisegnato e più aerodinamico insieme a una nuova serie di luci ausiliarie. All'interno prevale un generale aggiornamento della cabina, dove spiccano la nuova gamma di sedili high quality e i nuovi colori che aumentano il comfort e il benessere per conducente e passeggero. Gli spigoli della cabina sono stati smussati per trasmettere il flusso d'aria ai fianchi con la minima resistenza. Un deflettore brevettato, collocato appena sopra i gruppi ottici anteriori, è costituito da un canale che genera la giusta quantità di turbolenza che comunque deve esserci per mantenere pulita la maniglia della portiera. Funzionali ma anche belli da vedere i nuovi gruppi ottici con nuove mascherine, indicatori a Led e luci di marcia diurna.

La Casa di Södertälje ha anche introdotto nuove ed esclusive luci posteriori a Led, la cui forma riprende i tratti di stile caratteristici sul frontale; luci che consentono di risparmiare 30 litri di carburante all'anno e garantiscono una lunga durata di servizio nonché maggiore affidabilità. Cuore della nuova linea Streamline sono i nuovi motori Euro 6 con caratteristiche di assoluta efficienza. I sei cilindri da 12.7 litri da 450 e 490 cv di seconda generazione garantiscono fino al 2 per cento di risparmio di carburante. Occorre tenere in considerazione che per ottenere la riduzione delle emissioni prevista dall'Euro 6 Scania si avvale della sua vasta esperienza sia nell'EGR (ricircolo dei gas di scarico) che nell'SCR (riduzione selettiva catalitica) per attuare una soluzione tecnica ottimale per ciascun livello di potenza, nonché per applicazioni specifiche. Con Streamline, Scania ha anche introdotto nuovi servizi che incrementano l'operatività e facilitano l'interazione con l'officina. La diagnosi re-

golabile per il controllo della velocità in discesa con il retarder è di 5 km/h al di sopra della velocità di crociera (3 km/h in altre modalità).

Il Serie R del nostro test drive era equipaggiato con una delle ultime novità Scania, introdotta lo scorso autunno e pienamente disponibile dal primo trimestre di quest'anno: si tratta dell'Eco-roll, un sistema avanzato che permette di ridurre i consumi fino al 2 per cento. I clienti che ordinano un truck dotato di Opticruise con

Active Prediction possono usufruire dei vantaggi di questo sistema che calcola quale sia il consumo di carburante più efficiente quando si affronta una discesa con la marcia in folle e il motore al minimo o quando si utilizza il freno motore senza ulteriore consumo di carburante. Chi fa la scelta giusta tra le due opzioni è il sempre presente Active Prediction, i cui calcoli puntano sempre alla massima efficienza in base alle diverse condizioni operative.

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Scania

Nome - Streamline R 490 LA4X2MNA

Cabina - Topline

Configurazione assi - 4x2

Motore - DC13; Carburante: gasolio; cilindri: 6 in linea; 4 valvole per cilindro; iniezione carburante: Scania XPI (iniezione ad altissima pressione); intercooler; EGR (ricircolo dei gas di scarico)-SCR (riduzione catalitica selettiva)-VGT (turbo a geometria variabile)-DOC (catalizzatore ossidante del diesel)-DPF (filtro antiparticolato per diesel); livello ecologico: Euro 6; cilindrata: 12.7 litri; potenza max: 360 kW/490 cv a 1.900 giri/min; coppia max: 2.550 Nm a 1.000-1.300 giri/min. Potenza freno motore: 256 kW a 2.400 giri/min.

Cambio - Scania Opticruise, Scania Retarder R3500.

Pneumatici - Michelin Savergreen 315/70 R22.5 XF (anteriori), Michelin Savergreen 315/70 R22.5 XD (posteriori).

Impianto frenante - freni a disco con controllo elettronico.

Pesi - 43.500 kg (combinazione), 7.400 kg trattore.

Livello di rumorosità - 80 dBA

Dotazioni - ESP, SDS (Scania Driver Support), Eco-roll, Cruise Control con Active Prediction.

Serbatoio carburante - 400 litri.

Serbatoio AdBlue - 60 litri.



mota consente alle officine e a Scania Assistance di eseguire una diagnosi a distanza, in preparazione all'intervento di assistenza su strada o in officina con il minimo tempo di fermo macchina per il cliente. In vista di un intervento programmato, l'officina può scaricare il rapporto sullo stato del veicolo per pianificare con più facilità la manutenzione o la riparazione, accelerando così la procedura all'arrivo del veicolo e garantendo la massima operatività del cliente.

Inoltre, come controllo successivo all'intervento, l'officina può accedere a distanza ai dati del veicolo, per verificare che il problema sia stato risolto senza bisogno di tornare in officina. Inoltre, l'uso di Scania Communicator è stato esteso per garantire nuovi servizi d'officina: dal momento che si tratta dell'interfaccia di comunicazione Scania con il veicolo, ora viene installato di serie nella maggior parte dei mercati europei. Funge anche da interfaccia per Scania Fleet Management e contiene i dati topografici dello Scania Active Prediction.

Daf XF105 FTX 460



COMPAGNO DI LAVORO AFFIDABILE

ALL'ALTEZZA DELLE SFIDE PIÙ IMPEGNATIVE, COME L'AUTOSTRADA DELLA CISA DEL NOSTRO TEST, IL DAF XF 460 HA DIMOSTRATO DI ESSERE UN VEICOLO IDEALE PER LE AZIENDE DI TRASPORTI E I CONDUCENTI CHE LAVORANO CON CARICHI SUL FILO DELLE 44 TONNELLATE. LA CABINA SPACE È GARANZIA DI COMFORT E VERSATILITÀ.

MAURO ZOLA
ASSAGO

Le flotte la decisione l'hanno presa da tempo, non appena la crisi ha iniziato a mordere: la potenza ideale per chi lavora

con carichi sul filo delle 44 tonnellate è di 460 cv, anche se si percorrono tratte impegnative come l'autostrada della Cisa, che questa volta fa parte del nostro test. Daf sembra averlo capito molto bene, tanto

che in listino, come del resto già con gli Euro 5, non ha neppure una versione da 480 cv e soltanto una da 510 per chi deve davvero affrontare tratte impossibili. In più, il Daf XF 460 del nostro test ha un'altra

caratteristica che lo rende ideale per le flotte medio grandi: la cabina Space, al posto della più impegnativa (e costosa oltre che meno aerodinamica) Super Space. Il che peggiora di molto le condizioni di vita a bordo

dell'autista? Secondo noi no, anche perché l'ultima versione dell'immortale abitacolo olandese (la cui longevità si conta ormai in decenni) è stata ottimizzata fin nei dettagli. Le dimensioni poi non sono certo da

sottostimare, da sopra il tunnel motore, che è alto 13 centimetri, restano 175 cm utili, più che a sufficienza per un'autista di statura normale; in più, il lettino è diventato lungo 220 cm ed è stato equipaggiato con una



Autostrada A1: Melegnano - ingresso Cisa



Km 108,1

Litri 27,9

Media 3,87 km/l

Autostrada Cisa



Km 60,5

Litri 22,27

Media 2,71 km/l

Risultato finale



Km 168,6

Litri 50,17

Media 3,36 km/l

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome - Daf

Nome - XF105 FTX 460

Cabina - Space cab.

Motore - MX13. Carburante: gasolio. Cilindri: 6 in linea. Alimentazione: sistema di iniezione diretta Common rail, turbocompressore a geometria variabile e intercooler, ricircolo dei gas di scarico EGR, convertitore catalitico SCR, filtro antiparticolato. Distribuzione: 4 valvole per cilindro. Livello ecologico: Euro 6. Cilindrata: 12.900 cc. Potenza max CE: 340 kW/462 cv da 1.425 a 1.750 giri/min. Coppia max CE: 2.300 Nm da 1.000 a 1.425 giri/min.

Cambio - AS Tronic automatizzato a 12 marce + 4 retromarce.

Pneumatici - 315/70 R22,5.

Dimensioni - Passo 3.600 mm.

Sospensioni - Anteriori a balestre paraboliche con ammortizzatori e barra stabilizzatrice, posteriori pneumatiche a quattro soffiati con ammortizzatori.

Freni - A disco sulle quattro ruote, con ABS, EBS, Vehicle Stability Control, Freno motore MX, Intarder 3.

Dotazioni - Driver Perform Assistenza, Adaptive Cruise Control, Lane Guard System, Eco Roll.

Serbatoio carburante - 430 litri (AdBlue 90 litri).



Sopra e in basso, il Daf XF105 in livrea arancione durante una manovra di uscita da un parcheggio e lungo il tragitto di prova.

mano e il sistema radio/navigatore satellitare. Molto curati anche i particolari, come i due portabicchieri integrati posizionati in basso o il tavolino estraibile.

Dal punto di vista delle sospensioni, la cabina poggia su di una soluzione completamente pneumatica, il che lo si capisce bene da quell'accenno di beccheggio, mai fastidioso, e dal fatto che in cabina arriva assai poco delle asperità del terreno (e l'asfalto della Cisa di asperità ne presenta molte e ri-

levanti). Altra piacevole sorpresa, che però non dipende soltanto dall'abitacolo, è la silenziosità, davvero ridotta al minimo, tanto che questo Daf è il miglior trattore tra quelli che abbiamo testato.

E passando al propulsore, esso ha caratteristiche perfettamente in linea con la produzione Daf, in particolare questa versione da 460 cv si conferma regolare nell'erogazione, docile ai comandi e pronta alla risposta soprattutto ai bassi regimi; e se pure nei punti più difficili

della salita si sentirebbe il bisogno di avere qualche cavallo in più, procedendo sui 60 km/h a un regime di 1.200 giri/min, il che è garanzia di un consumo ridotto, in fondo si viaggia a medie interessanti, sufficienti a soddisfare anche un autista esigente. Sempre in tema di consumi, a dare il suo benefico contributo è l'Eco Roll, che sulla nuova generazione di trattori Daf viene fornito di serie. Il dispositivo, ormai adottato in pratica da quasi tutti i costruttori, permette quando si affron-

tano leggere discese di portare in automatico il cambio in folle riducendo i consumi fino all'1 per cento.

E parlando di cambio, quello di serie è il già ben collaudato AS Tronic dodici marce di ZF, un onesto e indefesso lavoratore che se non offre particolari brillanzze neppure dimostra pecche evidenti. E sempre da ZF arriva la versione 3 dell'Intarder, che va a supportare il nuovo freno motore più performante, aggiungendo fino a 500 kW di potenza frenante. A dare il tocco finale in ottica di risparmio ci pensa poi l'aerodinamica stessa della più recente versione della Space Cab, la cui nuovo calandra ha permesso di montare un radiatore di maggiore dimensioni, rivedendo anche la linea. Un aiuto lo danno pure le nuove minigonne laterali e il design laterale arrotondato, utile anche a far scivolare via spruzzi e sporco dalla fiancata. L'ultima novità riguarda le sospensioni: sull'assale posteriore il nuovo XF monta la soluzione Stabilink, che integra lo stabilizzatore e, oltre a ridurre il peso, controlla al meglio il livello di rigidità. Tutto ciò fa del pesante Daf il miglior veicolo per le flotte? Difficile a dirsi. Se però si aggiunge al pacchetto il prezzo competitivo, che è sempre stata una delle caratteristiche vincenti del marchio olandese, si sbancare nel mercato continentale dei trattori.

portatazze e connettore a 12 volt. Rivisti completamente anche i sedili, che adesso possono essere regolati molto più facilmente e si rivelano decisamente comodi, rivestiti in un tessuto piacevole al tatto.

Meno piacevole alla vista si rivela il falso legno di cui è rivestito il cruscotto, che per il resto è ergonomico e molto funzionale. Meglio da quel punto di vista va con la sobria plastica che ricopre il lato destro della consolle e che ha un'apparenza robusta e una consistenza piacevole. Dal canto suo, la strumentazione comprende ora uno schermo a colori da 5 pollici, attraverso cui possono essere seguiti i consigli del sistema Driver Performance Assistant, che analizza lo stile di guida dell'autista e lo indirizza verso una gestione ideale del camion. A fianco del cruscotto è posizionata la consolle centrale, in cui trovano

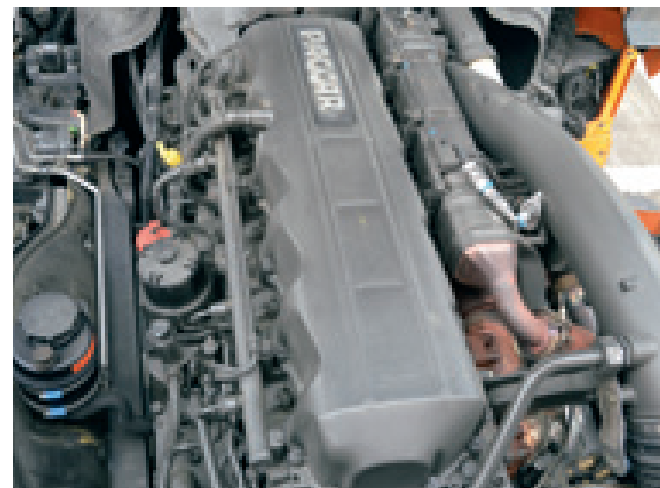


Le tecnologie Daf al servizio della normativa Euro 6

Rispetto alla generazione Euro 5, l'aggiunta più evidente sui nuovi propulsori Daf Euro 6 è l'iniezione Common rail, che nel caso del costruttore olandese raggiunge una pressione particolarmente elevata, fino a 2.500 bar, e comprende un ciclo completo con tanto di pre-iniezione e post-iniezione che possono anche essere combinate tra loro, in modo da ottimizzare la combustione e di conseguenza anche rumorosità, emissioni e soprattutto consumi. Questo lo si vede bene dalla nostra prova su strada, in cui il consumo sui tratti pianeggianti ha superato i 3,8 km con un litro, che per un camion carico a 44 tonnellate non sono certo pochi. Tornando invece alle tecnologie applicate dal costruttore sulla nuova generazione di propulsori, si tratta di combinazioni già ampiamente sfruttate da Paccar sul mercato statunitense, anche se in quel caso i motori forniti a Kenworth e Peterbilt devono rispondere alle norme Epa 10 piuttosto diverse dall'Euro 6 europeo, dato che prevedono una minor emissione di ossidi di azoto e al contrario una poco superiore emissione per quel che riguarda il particolato. Da quella base comunque ottima, i progettisti Daf Trucks hanno preso particolari fondamentali come il sistema di ricircolo dei gas di scarico e il turbo-

compressore a geometria variabile, le cui dimensioni ridotte hanno permesso di adattare il nuovo motore al vano dell'XF senza dover riprogettare del tutto la cabina. Sempre per questo motivo il circuito EGR è stato posto in posizione rialzata, in modo che il turbocompressore potesse essere montato il più vicino possibile al blocco. La scelta di un turbocompressore a geometria variabile ha inoltre un effetto benefico sui consumi, e non soltanto perché permette al sistema di agire al meglio in ogni condizione ma perché calмира la quantità di emissioni che vengono reimmesse nel propulsore, oltre a potenziare l'erogazione della potenza frenante dell'MX Engine Brake.

A questa combinazione è poi stato aggiunto un convertitore catalitico e un filtro antiparticolato a rigenerazione passiva, ottenuta con l'incremento della temperatura dovuto all'incapsulamento dei componenti base del sistema di scarico. Se comunque non fosse possibile raggiungere la temperatura necessaria per innescare la rigenerazione è possibile passare alla fase attiva, iniettando carburante nel convertitore catalitico di ossidazione, operazione a cui provvede un settime iniettore posizionato tra il turbo e il filtro.



PIRELLI TRUCK

Performance da campioni

NON CEDONO DI FRONTE A NULLA I NUOVI PNEUMATICI FR:01 II E TR:01 II DI PIRELLI TRUCK. LE PIÙ DIVERSE CONDIZIONI DI UTILIZZO SONO IL LORO TERRENO DI SFIDA. PIÙ RESISTENTI, DURATURI, PERFORMANTI SIA SU ASCIUTTO CHE BAGNATO, ANCHE A BASSE TEMPERATURE: QUESTE LE CARATTERISTICHE VINCENTI DEI CAMPIONI DEL TRASPORTO A MEDIO E LUNGO RAGGIO DI CATEGORIA REGIONAL.



GUIDO PRINA
MILANO

La lettera R identifica in casa Pirelli una precisa famiglia di pneumatici. Quelli destinati ai percorsi a medio e lungo raggio su strade moderatamente usurate e percorsi sinuosi o collinari, con superficie stradale mediamente abrasiva. Se a questo aggiungiamo "Serie 01" riusciamo a comprendere fino in fondo le due novità di prodotto che il produttore milanese lancia sul

mercato. Si tratta dei nuovi pneumatici FR:01 II e TR:01 II. Le più diverse condizioni di utilizzo sono il loro terreno di sfida e le loro caratteristiche vincenti, nel segmento del trasporto a medio e lungo raggio di categoria Regional, sono riassumibili in tre concetti chiave: più resistenti, più duraturi, più performanti sia su asciutto che bagnato, anche a basse temperature.

I nuovi pneumatici R:01 II rappresentano un importante ulteriore progresso sul fronte della

durata e della sicurezza rispetto a quelli della prima generazione. La nuova formulazione della miscela battistrada e l'elevato contenuto di silice assicurano un'elevata resa chilometrica e la giusta resistenza agli stress tipici delle coperture destinate a uso misto anche su superfici moderatamente abrasive. Questo si traduce in un miglioramento sostanziale delle prestazioni su asciutto, bagnato e in condizioni invernali, mantenendo alto il livello di sicurezza per tutta la du-

La linea R:01 ha inaugurato nel 2009 la storia della Serie 01

LA SVOLTA EVOLUTIVA DI PIRELLI TRUCK

La storia della Serie 01, distintasi fin dal suo esordio sul mercato per la grande carica innovativa, inizia nel 2009 proprio con la presentazione della linea R:01, il punto di partenza di un'evoluzione tecnologica e prestazionale che ha significato tanto per Pirelli Truck. Il processo di innovazione si è progressivamente esteso dai prodotti per applicazioni Regional, R:01 appunto, ai prodotti Energy della linea H:01, ai pneumatici per mezzi d'opera G:01 e a quelli per impiego in condizioni invernali (W:01) fino alle coperture per equipaggiamento dei semirimorchi (ST:01), dalle misure "ultrabassate" fino all'ST:01 Neverending, il primo sul mercato con la lettera A in classe di efficienza energetica e nella categoria relativa all'aderenza sul bagnato. Ma Pirelli Truck non si è fermata. Da attenta osservatrice delle dinamiche evolutive del settore dell'autotrasporto, Pirelli sa che in questi anni quel settore ha subito importanti trasformazioni, complice la crisi economica, che hanno avuto come conseguenza la sempre maggiore attenzione riservata dagli operatori del trasporto all'efficienza nei costi e alla possibilità di diversificare il tipo di trasporto e le tratte. Fattori che influenzano anche la scelta dei pneumatici, elementi che possono fare la differenza tra un trasporto concorrenziale e uno in perdita. Sotto la lente d'ingrandimento sono finiti la durata, sia in prima che in seconda vita, così come la

possibilità di impiego su diverse tipologie di fondi stradali e in diverse condizioni climatiche. Con la nuova generazione dei pneumatici R:01, Pirelli è riuscita a migliorare un prodotto già di qualità, facendo un passo in avanti e offrendo ancora più garanzie agli utilizzatori finali. Partendo dalla struttura SATT e dalle innovazioni tecnologiche caratteristiche della Serie 01 - cerchietto a piattina, gommatura totale delle cordicelle di cintura, dual layer tread compound - i prodotti sono stati ancora migliorati. Questo grazie all'utilizzo di mescole di nuova formulazione e a elevato contenuto di silice ma anche per merito di innovazioni nel disegno battistrada (FR:01 II), anche sulla base dell'esperienza maturata sul mercato brasiliano. Il risultato è alla portata degli utilizzatori: maggiore resa chilometrica, migliore resistenza alla lacerazione della fascia battistrada, più tenuta di strada su asciutto e bagnato. Va anche detto che, sempre nell'ottica della maggiore resistenza e della elevata ricostruibilità, la famiglia R:01 II ha i talloni rinforzati (BWC, ovvero Bead Wrapped Chafer). Nel caso dei prodotti TR:01 II, inoltre, si è registrata anche una più alta trattività in caso di neve: un dato importante, dimostrato dal fatto che i pneumatici hanno superato a pieni voti il test omologativo previsto dalla normativa dell'Unione europea e riportano quindi la marcatura specifica 3PMSF.

rata di vita della copertura. Il tallone rinforzato BWC (Bead Wrapped Chafer) è garanzia di una migliore resistenza e una maggiore ricostruibilità del pneumatico. Il design funzionale consente di ottenere precisione di guida anche in condizioni critiche. I due nuovi prodotti Pirelli hanno designi del battistrada specifici, concepiti per ottimizzare le differenti funzionalità di assi sterzanti e motori. La geometria degli incavi e delle lamelle è studiata ai fini di precisione e progressività di guida unite a tenuta di strada su diversi fondi.

Più nel dettaglio, l'FR:01II ha un battistrada dalla larghezza incrementata per favorire la maggiore resa chilometrica, la tenuta di strada e la precisione di guida. Inoltre, la geometria del fondo degli incavi è ottimizzata per favorire l'espulsione dei sassi. I quattro incavi a zig-zag e i robusti cordoli longitudinali

sono concepiti per ridurre gli spazi di frenata ed esaltare la sicurezza di guida. Con FR:01 II Pirelli è titolare del brevetto RSR del disegno a spalla ribassata, una soluzione che permette un'ottimale distribuzione della pressione di contatto al suolo, favorendo regolarità di usura e quindi maggiore resa chilometrica. Con TR:01 II il disegno direzionale con senso di rotolamento predefinito ottimizza la sequenza passi migliorando trattività e comfort acustico. Gli incavi più profondi restano visibili e mantengono la trattività fino a fine vita. Quelli laterali a geometria e profondità variabili (altro brevetto Pirelli) assicurano regolarità di usura e facilitano l'espulsione dei sassi. Il TR:01 II è marcato 3PMSF (Three Peak Mountain Snow Flake) e garantisce l'utilizzo nelle condizioni atmosferiche invernali più rigide, con presenza di neve e ghiaccio.

La sigla DLTC identifica invece il Dual Layer Tread Compound, ovvero la miscela battistrada con tecnologia bistrato che, nello strato esterno, assicura maggiore chilometraggio, ottimale tenuta di strada e spazi ridotti di frenata e in quello interno è garanzia di bassa resistenza al rotolamento e integrità strutturale. La gommatura totale delle cordicelle di cintura, siglata FRC (Fully Rubberized Cord For Belt) previene l'ossidazione delle corde e garantisce la resistenza contro l'invecchiamento della carcassa. Altro componente fondamentale delle coperture FR:01 II e TR:01 II è il cerchietto a filo esagonale (HBW, Hexagonal Bead Wire) che consente un'elevata flessibilità e facilità di montaggio, stabilità termica e durata del cerchietto stesso e infine ricostruibilità. FR:01 II e TR:01 II sono disponibili nelle misure 315/70 R.22.5, 295/80 R22.5 e 315/80 R22.5.

PIRELLI

Lo specialista dei van

SI CHIAMA CARRIER LA NUOVA PROPOSTA PIRELLI PER I VEICOLI COMMERCIALI. SPERIMENTATO IN ANTEPRIMA DALLE MAGGIORI FLOTTE EUROPEE, IL PNEUMATICO ASSICURA CHILOMETRAGGIO PIÙ ELEVATO, MINOR CONSUMO GRAZIE ALLA RIDOTTA RESISTENZA AL ROTOLAMENTO, MAGGIORE PRESTAZIONE SUL BAGNATO E PIÙ COMFORT.

GIANCARLO TOSCANO
MILANO

Il pneumatico ideale per i veicoli commerciali. È quanto promette il nuovo Pirelli Carrier, studiato specificatamente per i van, che arriva sul mercato forte di un totale di 3 milioni di chilometri di sperimentazione effettuata in anteprima mondiale da 20 flotte europee in Italia, Germania, Francia, Gran Bretagna, Spagna e Turchia. Rispetto ai pneumatici della generazione precedente, Carrier è in grado di garantire un chilometraggio più elevato, un minor consumo di carburante grazie alla sua ridotta resistenza al rotolamento, una maggiore prestazione sul bagnato e più comfort. Con Carrier, il produttore milanese amplia la propria gamma di prodotti commerciali, trasferendo l'innovazione tecnologica

svilupata per le gomme ultra high performance al segmento dei veicoli commerciali.

Carrier è stato, infatti, concepito seguendo i più moderni criteri di progettazione già sperimentati con successo sui prodotti di punta della P lunga, come il P Zero e il Cinturato P7, ma con un'attenzione particolare ai due fattori più importanti di questo tipo di utilizzo: la sicurezza e l'economia complessiva d'esercizio. Il nuovo pneumatico van è stato progettato nel centro di Ricerca e Sviluppo di Milano, cuore pulsante della tecnologia Pirelli, dove vengono studiati anche i pneumatici da competizione per la Formula 1.

Tutte le caratteristiche migliori del Carrier sono state confermate dagli addetti ai lavori: un costo di gestione significativamente ridotto grazie al-

l'aumento del chilometraggio, una riduzione del consumo di carburante dovuto al miglioramento della resistenza al rotolamento, e, soprattutto, una maggiore sicurezza nella guida. I risultati dei test sono perfettamente in linea con le prove tradizionali effettuate dagli ingegneri Pirelli, che avevano evidenziato un miglioramento del chilometraggio di circa il 30 per cento grazie a un radicale cambiamento della geometria del profilo e a una miscela battistrada completamente nuova. La riduzione della resistenza al rotolamento è stata, invece, raggiunta grazie a una ottimizzazione del profilo e all'utilizzo di materiali innovativi. Il nuovo disegno battistrada con 3 scanalature longitudinali larghe e la nuova miscela hanno determinato un miglioramento della frenata del 10 per cento, una



Tutte le caratteristiche migliori del **Carrier** sono state confermate dagli addetti ai lavori; tra queste, un costo di gestione ridotto.

maggiore tenuta sul bagnato e un'augmentata resistenza all'aquaplaning. Proprio per il parametro di aderenza sul bagnato,

che rientra tra gli indicatori dell'etichetta europea, il nuovo Carrier ha ottenuto ottimi risultati, guadagnandosi "A/B".

Carrier sarà disponibile sul mercato dei ricambi nelle misure da 14" a 17". La famiglia sarà, inoltre, completata con il Carrier Camper nelle misure da 15 e 16 pollici, con l'obiettivo di diventare leader di copertura del mercato del ricambio europeo per i veicoli commerciali. Imponente la campagna di lancio del nuovo prodotto: in alcuni mercati come Italia, Germania, Francia e Turchia, ogni distributore riceve un pacchetto di lancio contenente un grande timbro fatto a mano con il disegno del battistrada scolpito (che simbolizza l'approvazione delle flotte che hanno partecipato ai test on the road), il set tradizionale di cataloghi e una card con la quale poter accedere al sito dedicato al lancio del prodotto. I distributori che accederanno al sito hanno, inoltre, la possibilità di vincere uno dei premi messi in palio per l'occasione. In Italia, il lancio del Carrier è accompagnato anche da un concorso rivolto ai consumatori che durerà fino al 15 maggio. Con l'acquisto di un nuovo set di Carrier e registrandosi alla sezione dedicata sul sito ufficiale Pirelli, si avrà, infatti, la possibilità di vincere 50mila chilometri in buoni carburante, ovvero il chilometraggio medio atteso dagli addetti ai lavori per un prodotto premium destinato ai veicoli commerciali.

NON CI SONO CONFINI
TRA IL TUO PNEUMATICO
E IL TUO LAVORO.

PIRELLI.COM



UNA GAMMA COMPLETA DI PNEUMATICI E SOLUZIONI AD ALTE PRESTAZIONI, STUDIATA PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA DI OGNI FLOTTA. PIRELLI È IL PARTNER CHE SOSTIENE IL TUO LAVORO. A PARTIRE DAL NUOVO R01 II.



LA POTENZA È NULLA SENZA CONTROLLO

MICHELIN

Più strada e più risparmio

IL PRODUTTORE FRANCESE AMPLIA LA GAMMA X LINE ENERGY DEDICATA AL TRASPORTO DI LUNGA PERCORRENZA CON LE SERIE 80 E 65. OBIETTIVI RAGGIUNTI: RISPARMIO NEI CONSUMI DI CARBURANTE E MAGGIORE DURATA DI VITA DEL PNEUMATICO.

SILVIA MONTAGNA
MILANO

Michelin introduce la quinta generazione di pneumatici X Line Energy Serie 80 e 65 destinata ai veicoli di autotrasporto che viaggiano su lunghe distanze. La nuova offerta è, nello specifico, costituita dalle dimensioni 385/80R22.5 per gli assali "multi posizione" e motore e 385/65R22.5 per i semirimorchi.

L'obiettivo principale preposto nella realizzazione di questi pneumatici è stato quello di contribuire alla riduzione dei costi di gestione dei trasportatori e quindi ottimizzare la redditività della loro attività di trasporto sulle lunghe distanze. Il miglioramento del Total Cost of Ownership (TCO) è oggi infatti tra i punti più importati da rag-

giungere per gli operatori del settore sempre più attenti al risparmio del carburante. E Michelin si è adoperata per andare incontro a tali esigenze attraverso ricerca e progettazione. I risultati non si sono fatti attendere: da uno studio interno all'azienda si è rilevato che la gamma Michelin X Line Energy permette di risparmiare un litro ogni 100 km rispetto a quella precedente. Inoltre si è dimostrato che la gamma esprime al meglio il suo potenziale in un utilizzo intensivo con più di 110 mila chilometri all'anno, con poche fermate (meno di tre al giorno) e con il mantenimento di una velocità media elevata, oltre 70 km/h. "Tuttavia il guadagno in TCO non si limita al solo consumo di carburante - afferma Massimo Leonardi, direttore commerciale Truck Mi-



Michelin X Line Energy punta alla riduzione dei costi di gestione.

chelin - Siamo riusciti infatti a prolungare la durata dei pneumatici per offrire ai trasportatori lo stesso servizio più a lungo nel tempo. Così rispetto alla precedente generazione di Michelin Energy SaverGreen,

nelle dimensioni equivalenti, la nuova gamma X Line Energy Serie 80 e 65 offre fino al 5 per cento di durata supplementare sull'asse motore e fino a 10 per cento sul rimorchio". E aggiunge: "Questi guadagni in termini

di TCO sono fondamentali in un contesto dove il budget destinato alla voce carburante è più alto di quello relativo allo stipendio dei conducenti. La redditività delle aziende di trasporto ha raggiunto infatti un punto critico in una serie di situazioni, tanto che il 25 per cento delle aziende del settore sono potenzialmente a rischio entro il 2015. In queste condizioni, il miglior investimento può nascere da una buona comprensione delle problematiche connesse agli pneumatici".

Per caratteristiche prestazionali la nuova gamma Michelin X Line Energy è in prima linea in fatto di risparmio nel quadro dell'etichettatura europea degli pneumatici: offre infatti una eccellente efficacia energetica con classe B in resistenza al rotolamento per le dimensioni 315/80R22.5 e A per la dimensione 385/65R22.5. Il battistrada ha anche ottenuto la certificazione 3PMSF (Three Peak Snow Flake Mountain) - unica al momento su questo segmento - che attesta la capacità di trazione su suolo innevato.

Le innovazioni tecniche della X Line Energy Serie 80 e 65 rientrano nel quadro delle Michelin Durable Technologies. Lo pneumatico è infatti dotato della nuova generazione di carcasse Energy Flex 2 che riduce i consumi limitando il riscaldamento causato dalle molteplici flessioni dello stesso in rotolamento, nelle posizioni Z e D. La miscela di gomme e battistrada ha 5 rilievi per ridurre la resistenza al rotolamento - e

di conseguenza i consumi - riuscendo a fornire la massima aderenza nella posizioni Z e D. Il battistrada è largo in zona spalle per una maggiore durata, una migliore trazione e frenata; sono inoltre presenti intagli sulle spalle per una migliore trattività. La presenza di Lamelle TowerPump permette una migliore aderenza e minori strappi anche nelle condizioni e negli impieghi più severi, mentre le Lamelle Delta consentono di ridurre gli spazi di frenata e di migliorare la tenuta di strada in curva su terreni scivolosi, oltre a ottimizzare l'aderenza dell'assale motore.

Un'ulteriore qualità di Michelin X Line Energy si ritrova nel rispetto nei confronti dell'ambiente. Oltre a produrre emissioni ridotte di CO2, è infatti lo pneumatico più silenzioso del suo segmento con 69 dB per la dimensione 315/80R22.5 e 70 dB per quella 385/65R22.5 e vanta una sola onda secondo i criteri di etichettatura europea. È inoltre prodotto in fabbriche Michelin in Europa, tutte certificate ISO 14001. Ancora, come per tutti gli pneumatici Michelin, anche X Line Energy rientra nella filosofia "multivite" del marchio essendo riscopribile e ricostruibile.

La gamma X Line Energy Serie 80 e 65 va a completare la già esistente offerta in 315/70R22.5 e 385/55R22.5 e mira a porsi come partner privilegiato per i trasportatori che puntano a migliorare la redditività della loro attività di trasporto sulle lunghe percorrenze.

CONTINENTAL

Sempre più Generazione 3



CONTI ECOPLUS HT3, HS3 E HD3 SONO TRE NUOVI PNEUMATICI PER AUTOCARRI INNOVATIVI NEL DESIGN DEL BATTISTRADA, NELLE CARCASSE E NELLE MESCOLE CHE PUNTANO ALL'OTTIMIZZAZIONE DELLA RESISTENZA AL ROTOLAMENTO.

SILVIA MONTAGNA
MILANO

Sono tre i pneumatici che comprendono e completano la gamma della nuova Generazione 3 Continental dedicata ai mezzi pesanti e destinata a essere usata sulle lunghe distanze in autostrada e per la distribuzione regionale su strade a scorrimento veloce. Dopo aver lanciato sul mercato Conti EcoPlus HT3,

pneumatico per rimorchi, l'azienda affianca Conti EcoPlus HS3, pneumatico per asse sterzante, e Conti EcoPlus HD3, pneumatico trattivo, e va a completare una gamma che ottimizza la resistenza al rotolamento portando un netto miglioramento dei costi di guida. Test interni hanno, infatti, dimostrato che la diminuzione della resistenza al rotolamento può arrivare al 26 per cento in

confronto alla precedente generazione di pneumatici, con un risparmio di carburante fino a 1,9 litri ogni 100 chilometri.

Andiamo conoscere singolarmente le caratteristiche e le qualità di queste nuove gomme.

Il nuovo pneumatico per asse sterzante, Conti EcoPlus HS3, ha un innovativo battistrada che migliora contemporaneamente la resistenza al rotolamento e l'aderenza su fondi bagnati. Le

spalle chiuse danno a questo pneumatico la stabilità necessaria per ridurre le deformazioni (situazione in cui i consumi di carburante aumentano); nello stesso tempo le micro lamelle presenti sul battistrada assicurano ottima aderenza su fondi bagnati stradali. Il design strutturale consente inoltre una maggiore capacità di carico per rispondere alle esigenze date dalla nuova generazione di motori Euro6, più pesante rispetto ai motori precedenti. Tra le ottimizzazioni che accomunano tutti gli pneumatici della linea Conti EcoPlus c'è l'indicatore VAI (Visual Alignment Indicator), che rileva disallineamenti delle ruote dei veicoli.

Il modello EcoPlus HD3 si caratterizza per un ampio disegno del battistrada con lamelle multiprofilo che sostituisce il classico battistrada a tasselli finora tipico dell'asse trattivo. Le microscalanature, che si esten-

dono fino alla base del battistrada, assicurano una trazione superiore ottimizzando l'impronta al suolo. Questo sviluppa minor energia di deformazione e permette una riduzione di consumi di carburante. A questo cambiamento strutturale si aggiunge l'utilizzo di una nuova miscela di gomma che contribuisce al miglioramento del 16 per cento della resistenza al rotolamento. Un altro punto di forza dello pneumatico HD3 sta nelle sue spalle, che sono smussate sui lati. Il bordo smussato riduce l'ampiezza delle deformazioni nella zona del fianco e del tallone migliorando la resistenza al rotolamento e allo stesso tempo rafforza la struttura laterale. Lo pneumatico HD3 è marchiato con lo speciale simbolo del fiocco di neve su tre picchi di montagna, 3PMSF.

Il terzo componente della famiglia è EcoPlus HT3, il pneumatico specifico per rimorchi.

Robusto, con struttura delle spalle chiuse e una miscela ottimizzata, contribuisce a portare miglioramenti in termini di resistenza al rotolamento e nelle fasi di manovra. Le barre triangolari a forma di piramide alla base delle scanature del battistrada danno stabilità e minimizzano la torsione della gomma. Le spalle chiuse, inoltre, consentono di avere un'ampia area di contatto e una stabilità ottimale e riducono le distorsioni, in particolare nelle manovre più impegnative, tipiche dei rimorchi.

Tutti i pneumatici della linea Conti EcoPlus possono essere riscoperti e ricostruiti allungando considerevolmente la loro vita utile e sono anche dotati di AirKeep, una tecnologia innovativa della carcassa che mantiene fino a un 50 per cento più a lungo la pressione di gonfiaggio rispetto alla tecnologia tradizionale.

CONTINENTAL

DECISO RILANCIO SU FLOTTE E MOVIMENTAZIONE

M. CAMPANELLA
MILANO

Continental ha annunciato la formazione del dipartimento Global Marketing per la business unit Commercial Vehicle Tires. Direttore di questo dipartimento è stato nominato Michael Neuheisel, 41 anni, che nel suo nuovo ruolo riporta direttamente al capo della business unit Commercial Vehicle Tires, Andreas Esser. Michael Neuheisel coordinerà le attività di marketing delle diverse regioni in cui Continental è presente. Con la sua nuova struttura di marketing, Continental intende rafforzare il suo focus strategico sugli operatori delle flotte del trasporto e della movimentazione.

Michael Neuheisel è entrato a far parte di



Continental nel 2001 e da allora ha ricoperto diverse funzioni nei dipartimenti di Project Management, di Innovation Management e di Product and Technology Portfolio Management. Più recentemente, è stato Direttore del Technology Center dello stabilimento produttivo di Continental a Puchov, in Slovacchia.



unico rivenditore: il concessionario Daf" Afferma Dick Leek, Direttore Generale di Paccar Parts Europe. Che aggiunge: "TRP rappresenta un programma unico nel mercato che aiuta gli autotrasportatori a migliorare la propria efficienza".

Nata nel 1973, la Divisione Paccar Parts venne definita a Renton per fornire assistenza post-vendita dei ricambi negli Stati Uniti. 23 anni dopo, la Paccar Parts si estese anche in Europa scegliendo come sede

1.000 concessionari in 26 Paesi, è in grado di consegnare entro le 24 ore. Ha a disposizione tecnici competenti e professionisti, capaci di aiutare il cliente nella scelta migliore per il suo veicolo industriale, per l'eventuale finanziamento, nel programmare le riparazioni in base alla sua pianificazione, nell'adeguare la manutenzione in base alle esigenze personali, e nel provvedere all'approvvigionamento dei componenti e degli accessori, in modo sem-

CURATO DIRETTAMENTE DA PACCAR PARTS, IN SOLI 20 ANNI IL "ONE STOP SHOP" È PASSATO DA 300 A OLTRE 72.000 ARTICOLI METTENDO A DISPOSIZIONE DEL CLIENTE TUTTO CIÒ CHE SERVE PER LA MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DEL PROPRIO MEZZO.

centrale la città di Eindhoven, Paesi Bassi, dalla quale commercializza e vende un ampio assortimento di ricambi di prima qualità quali Componenti originali Daf e Componenti originali Paccar, ricambi TRP per veicoli industriali e rimorchi per tutte le marche, servizi specializzati (Clima Tech) esclusivamente attraverso la Rete dei Concessionari Daf.

Tornando al programma TRP, oltre a comprendere ricambi di tutti i marchi di veicoli industriali (fra i più importanti MAN, Mercedes-Benz, Renault, Iveco, Scania e Volvo), rimorchi, sponde montacarichi, carrozzeria e un'ampia gamma di materiali di largo consumo e attrezzi per officine, si contraddistingue per la disponibilità immediata dei suoi prodotti tanto che, grazie alla propria rete composta di

plice e veloce.

Per le riparazioni del veicolo o del rimorchio, solo i ricambi originali garantiscono il funzionamento mentre i componenti di scarsa qualità sono soggetti a una rapida usura e non offrono prestazioni ottimali con un conseguente aumento dei tempi di arresto del veicolo. I prodotti TRP consentono di eliminare il problema, godono della garanzia Daf, sono certificati e hanno prezzi molto competitivi. Fra i prodotti TRP più importanti consultabili nel catalogo digitale da segnalare gli assali per rimorchi, le sospensioni meccaniche e pneumatiche, i ricambi per telaio e carrozzeria, i componenti d'illuminazione, componenti elettrici, freni, freni pneumatici, cabina, motore, trasmissione, sicurezza, materiali di consumo e accessori.

PACCAR

Il programma TRP compie 20 anni

FERDINANDO SARNO MILANO

Oggi come oggi, grazie al programma TRP di Paccar Parts, i proprietari di veicoli e rimorchi industriali, hanno la possibilità di trovare tutto ciò che serve per la manutenzione e riparazione presso un unico rivenditore. Si tratta quindi di un servizio utile e di qualità che permette non solo di trovare qualunque pezzo di ricambio ma anche e soprattutto di non perdere tempo. Particolare, quest'ultimo, da non sottovalutare visto e considerato che il tempo è... denaro. E di denaro, di questi tempi, c'è n'è poco per tutti.

Basato sulla strategia "One Stop Shop", il programma dal 1994 è cresciuto al punto tale da diventare il fornitore leader

del settore di ricambi universali per veicoli e rimorchi di tutte le marche.

Che Paccar Parts sia in grado di soddisfare ogni esigenza grazie al programma TRP si evince dalla rapida crescita del proprio portafoglio di prodotti. Nel 1994, la gamma di prodotti era costituita da 300 articoli, destinati unicamente alla riparazione e manutenzione dei rimorchi. Nel 1998, è stata aggiunta un'ampia gamma di prodotti per officina (1.400 articoli), tra cui attrezzi e lubrificanti. Nel 2001, l'offerta di prodotti è stata ulteriormente ampliata con una gamma completa di ricambi universali per veicoli industriali e rimorchi di tutte le marche, tra cui soffiati pneumatici e ricambi per freni. Da allora, la gamma di prodotti ha subito

una crescita continua, con la recente aggiunta di prodotti quali cavi elettrici a spirale, spirali pneumatiche e luci a led.

Attualmente il programma TRP Paccar Parts comprende oltre 72.000 articoli, divisi in non meno di 17 gruppi di prodotti: si tratta di una delle gamme di ricambi e accessori universali più completa dell'intero mercato dei veicoli industriali. Il programma è disponibile presso i concessionari Daf in Europa che offrono anche assistenza. Il catalogo completo TRP in formato digitale è consultabile all'indirizzo web www.daf.com/trp.

"Ricambi di qualità per veicoli industriali e rimorchi di tutte le marche e un'ampia gamma di prodotti per officina sono ora disponibili presso un



PRIMO TRIMESTRE IN CRESCITA IN NORD AMERICA ED EUROPA

Primo trimestre 2014 positivo per Paccar. La multinazionale americana ha beneficiato del buon andamento delle vendite in Nord America e dei buoni risultati nel segmento aftermarket e in quello dei servizi finanziari. Il reddito netto è stato pari a 273,9 milioni di dollari, in netto aumento rispetto ai 236,1 milioni del primo trimestre 2013. Le vendite nette e le entrate per servizi finanziari sono ammontate a 4,38 miliardi di dollari contro i 3,92 miliardi dello stesso periodo dell'anno precedente. Paccar ha avviato a fine 2013 la produzione del nuovo Kenworth T880 e del nuovo Peterbilt Model 567.

Novità anche nell'ambito dell'offerta motoristica con il lancio del propulsore Paccar MX-11 in Europa. E proprio per quanto riguarda il vecchio continente, la consociata Daf Trucks si conferma



leader nel mercato dei trattori e leader del mercato globale in Gran Bretagna, Olanda, Polonia, Repubblica Ceca e Ungheria. Il lancio dei nuovi XF, CF e LF Euro 6 ha rafforzato la posizione del co-

struttore di Eindhoven.

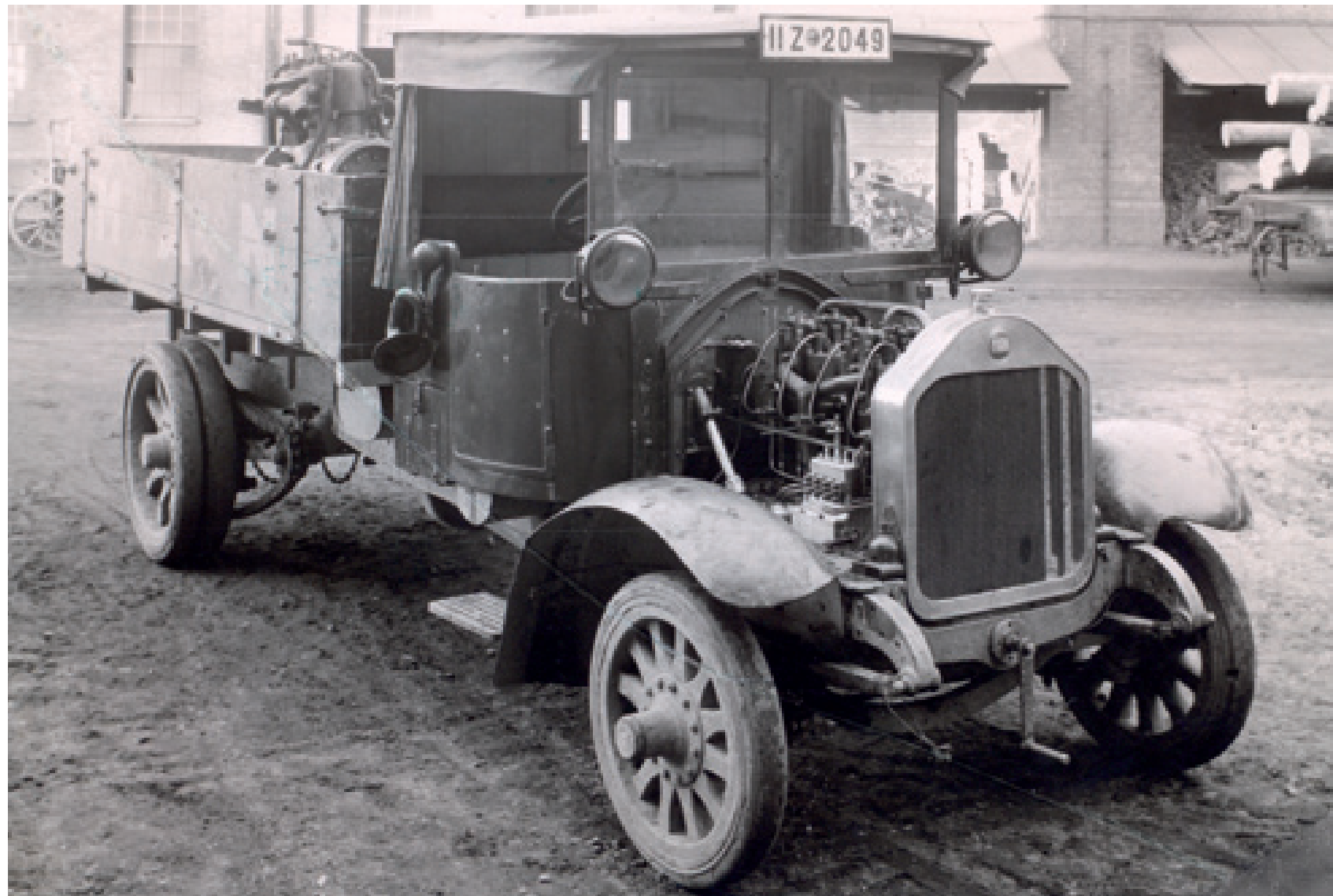
Le vendite europee di truck sopra le 16 tonnellate nel 2013 sono state pari a 241mila unità; per quest'anno la stima degli esperti e degli operatori va da 200mila a 230mila unità. Di poco diversa la situazione negli Stati Uniti e in Canada, dove le vendite di Classe 8 sono attese tra le 220mila e le 240mila unità, in questo caso però in aumento rispetto al dato 2013, fermo sulle 212mila unità vendute. L'incremento del mercato è dovuto principalmente alla sostituzione dei vecchi modelli in circolazione e alla crescita delle attività nei settori costruzioni e automotive.

Il mercato nordamericano nel 2014 dovrebbe anche beneficiare dell'aumento della domanda di trasporti espressa dal settore industriale. Lo scorso anno Paccar ha consolidato un record del 16,2 per cento di quota nel segmento sopra le 16 tonnellate in Europa e del 29,7 per cento nella Classe 8 in Nord America.

Le vendite 2014 di truck sopra le 6 tonnellate in Brasile, dove Daf ha avviato la produzione dello stabilimento di Ponta Grossa, sono stimate in 140-150mila unità, praticamente stabili rispetto alle 149mila del 2013.

MAN TRUCK

Novant'anni d'iniezione diretta



LINO SINARI
MONACO DI BAVIERA

Era il 12 marzo 1924 quando gli ingegneri Sturm e Wiebicke della MAN partirono dallo stabilimento di Augusta per il loro viaggio verso Norimberga con un veicolo MAN-Saurer. Non ci sarebbe stato nulla di eclatante se non fosse che l'autocarro, a pianale e di 4 tonnellate di peso, era azionato da un motore diesel di prova che per la prima volta iniettava il carburante direttamente nei quattro cilindri. Con una potenza di circa 40 cv, i due pionieri percorsero i 140 chilometri di tragitto in cinque ore e mezzo. Il successo di quell'esperienza fu il battesimo del fuoco per una tecnologia che permise di costruire gli economici motori diesel in modo compatto e leggero, tanto da essere adatti all'installazione anche nelle vetture. Il processo dell'iniezione diretta è d'importanza fondamentale, spiega Bernd Maierhofer, Di-

rettore Ricerca e Sviluppo di MAN Truck & Bus: "Il primo MAN con iniezione diretta diesel è stato una pietra miliare nella tecnologia dei motori. La sua enorme portata si vede oggi: ogni moderno motore diesel, per veicoli commerciali o per vetture, lavora con il principio dell'iniezione diretta. La sua derivazione più recente è l'iniezione Common Rail. La impieghiamo in tutti i motori diesel MAN, e in questo modo siamo in grado di gestire in modo efficiente il processo di combustione nel cilindro".

Rudolf Diesel aveva depositato il brevetto del primo motore diesel già nel 1897. A causa delle loro dimensioni e del loro peso, fino agli anni '20 i motori diesel sono stati utilizzati come motori stazionari nelle fabbriche oppure

per l'azionamento nelle navi. I primi autocarri e autobus MAN-Saurer erano azionati da motori a benzina. Dal 1919-1923 MAN ha continuato lo sviluppo dei motori diesel per l'impiego nelle vetture. Nello sviluppo del motore diesel per i veicoli industriali c'erano due nodi principali da sciogliere: da un lato, la tecnica doveva essere ridotta nelle dimensioni tanto da poter entrare nel cofano motore, dall'altro si trattava di rinunciare nella struttura del motore a un pesante e famelico compressore ad alta pressione. La sua funzione era quella di comprimere l'aria per poter soffiare il carburante nel cilindro del motore.

L'iniezione del carburante senza insufflaggio d'aria è stato un decisivo passo in avanti. L'aria di combustione viene com-

IL NUOVO PROCESSO DI ALIMENTAZIONE RESE IL MOTORE DIESEL COSÌ COMPATTO E LEGGERO DA POTER ESSERE USATO NELLE VETTURE E NEI VEICOLI INDUSTRIALI.



Nella pagina i primi autocarri equipaggiati con il rivoluzionario motore diesel MAN.

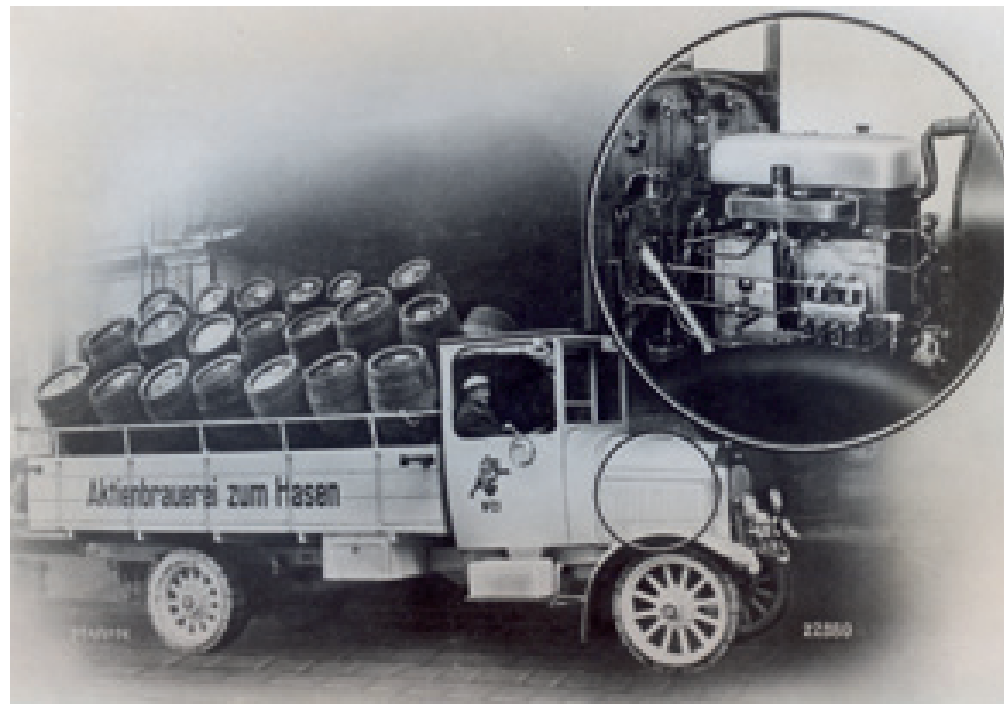
una potenza da 35 a 40 cv a 1.000 giri/min e pesavano 420 kg circa.

Nei primi sei mesi l'autocarro di prova percorse 2.500 km prima che MAN presentasse la novità alla mostra di Berlino del 1924.

L'ingegnere Sturm non resistette all'opportunità di guidare egli stesso l'autocarro fino a Berlino. Impiegò due giorni per coprire il tragitto da Norimberga. Durante il viaggio non ebbe problemi, a parte lo sporco che si depositò su un paio di iniettori. "Viaggio concluso senza problemi" scrisse Sturm via telegramma ai suoi colleghi MAN di Augusta dopo essere arrivato alla Sprea. La nuova tecnica entusiasmò pubblico e stampa di settore; i notiziari della VDI (Associazione degli ingegneri tedeschi) affermarono: "Nel settore delle macchine per autocarri e nella relativa questione del carburante, il motore diesel senza compressore MAN rappresenta la principale innovazione dell'esposizione". Oggi il motore che fu presentato all'esposizione del 1924 si trova nel Deutsches Museum di Monaco.

Il successo di Berlino fu il segnale di partenza per la produzione di serie dei nuovi motori diesel serie D 1580 B e quindi della produzione in serie di motori diesel per veicoli commerciali MAN: un passo molto importante. Come primi clienti, il trasporto merci bavarese e le poste imperiali di Monaco, Augusta e Norimberga ricevettero ciascuna un veicolo a motore diesel di prova. Il primo autocarro acquistato con motore diesel fu un veicolo per il trasporto della birra del birrificio Aktienbrauerei zum Hasen, il primo motore per autobus invece se lo aggiudicarono le poste imperiali nel 1925. L'autocarro per il trasporto della birra rimase per decenni in servizio continuo, e non ebbe mai grandi problemi o guasti.

Fin da subito furono lampanti



pressa a 20 atmosfere (20 bar) all'interno del cilindro dal movimento verso l'alto del pistone, riscaldandosi molto. Il carburante viene iniettato in questa aria ad alta pressione. Grazie alla finissima nebulizzazione e all'alta temperatura del gas all'interno del cilindro, la miscela diesel-aria si infiamma. L'iniezione nell'aria compressa all'interno del cilindro è stata possibile solo con una pompa di iniezione meccanica, che pressa il carburante negli iniettori ad altissima pressione. Gli iniettori nebulizzano il carburante in finissime goccioline, aumentandone l'infiammabilità. La pompa di iniezione, per la cui costruzione era necessaria un'altis-

sima precisione, fu costruita dall'azienda MAN stessa.

Anche la disposizione degli iniettori fu determinante per la riuscita del processo dell'iniezione diretta. Nel nuovo motore MAN il carburante veniva iniettato attraverso due ugelli aperti disposti lateralmente nella testa cilindri. La disposizione tangenziale dei due iniettori rese possibile la miscelazione del carburante iniettato con l'aria compressa, all'interno del motore. Nel 1924 ad Augusta furono costruiti i primi tre motori di test, montati e provati con successo in un autocarro e un aratro a motore. Questi primi motori diesel a iniezione diretta avevano un alesaggio di 105 mm,

due vantaggi: il peso ridotto del motore e l'enorme risparmio dei costi di esercizio dell'80 per cento rispetto ai motori con carburazione tradizionale. Due temi fondamentali già per i clienti di allora. Già a metà degli anni '20 la domanda e quindi il lavoro del reparto autocarri aumentò tanto da dover spostare l'intera produzione dei motori diesel per veicoli commerciali nella sede di Norimberga, ampliata proprio a questo scopo. Lo stabilimento di Norimberga è a tutt'oggi il Centro MAN di competenza sui motori. Qui vengono sviluppati, testati, in gran parte prodotti e montati tutti i motori dell'intera produzione MAN.



DOPO CINQUE GENERAZIONI DI GRANDI SUCCESSI A PARTIRE DAL 1981

DUCATO ALLARGA I SUOI CONFINI

UNA FULGIDA CARRIERA SEGNATA DA UNA CONTINUA EVOLUZIONE PER MANTENERE SEMPRE UNA PERENNE ATTUALITÀ, 2,6 MILIONI DI ESEMPLARI PRODOTTI CHE HANNO SODDISFATTO AL MEGLIO ALTRETTANTI CLIENTI IN OGNI ANGOLO DEL MONDO, UN PRIMATO SUI MERCATI ANCORA FINO AL DEBUTTO DEL SUO SUCCESSORE, CONSEGNANO AI MERCATI IL BEST SELLER DEI VEICOLI COMMERCIALI FIAT IN UNA NUOVA ENNESIMA GENERAZIONE CHE MANTIENE INTATTI I SUOI PUNTI DI FORZA E NEL CONTEMPO AGGIUNGE NUOVI CONTENUTI FORMALI E SOSTANZIALI PER GARANTIRSI TRAGUARDI ANCORA PIÙ AMBIZIOSI.

PAOLO ALTIERI
BALOCCO

È un compito tremendo per un costruttore di veicoli mettere le mani su un modello di grande successo quando scatta l'ora di doverlo sostituire. È quanto hanno dovuto affrontare anche in Fiat Professional nel momento in cui si è pensato di proporre sui mercati la sesta generazione del Ducato. Si può facilmente immaginare una mega riunione degli uomini dello stile, della progettazione, della produzione, del marketing, delle aziende fornitrici, degli specialisti di analisi di mercato, ognuno con montagne di dati e di proiezioni impegnato a dare il proprio contributo di competenza per cercare di disegnare il nuovo Ducato con un obiettivo ben preciso: farne un veicolo di successo come e se mai di più delle generazioni precedenti. Compito arduo, avendo come base di partenza un campione, un best seller del mercato di riferimento. La domanda è: è ancora più appetibile il nuovo Ducato? Dopo averlo visto, toccato, guidato nel corso della presentazione a Balocco, la risposta è "Sì, il Ducato alla sua sesta generazione fa un ulteriore passo in avanti rispetto alla

concorrenza, sotto molti punti di vista". Giustamente gli uomini Fiat Professional sostengono che hanno proceduto sulla strada dell'evoluzione e non della rivoluzione. Semplicemente, per continuare a giocare un ruolo da protagonista, il nuovo Ducato introduce numerose novità per rispondere alle nuove esigenze dei clienti offrendo più tecnologia, più efficienza e più valore.

"Il nuovo stile degli esterni - ha sottolineato Alessandro Silva, Chief Designer di Fiat Professional - nasce da un 'car design' all'avanguardia che, unito al concept di un vero veicolo commerciale leggero, trasmette un forte senso di dinamismo, sicurezza, qualità e robustezza. Dunque, il nuovo Ducato sviluppa ulteriormente il concetto di "design abbinato alla funzionalità" che da sempre caratterizza il modello. In particolare, tra le novità spicca la possibilità di personalizzare l'estetica del veicolo con numerose soluzioni: due diversi colori della calandra anteriore, lo "skid-plate" che arricchisce la parte inferiore del paraurti, nuovi proiettori con DRL integrate (a richiesta con tecnologia LED) e nuovi cerchi in lega leggera da 16". Inoltre, i proiettori in posizione

elevata e il paraurti protettivo suddiviso in 4 sezioni riducono i costi di riparazione. Il design del cofano e le soluzioni adottate riducono i costi di manutenzione e migliorano l'accessibilità al vano motore".

Dal look solido e distintivo, il Nuovo Ducato propone importanti novità anche dentro l'abitacolo. Del resto, gli interni del modello Ducato sono sempre stati moderni e funzionali, in linea con una delle linee guida che contraddistingue il brand Fiat Professional: "creare un ambiente di lavoro eccellente per chi guida il veicolo". Oggi l'ambiente del Nuovo Ducato è reso ancora più funzionale e confortevole da soluzioni che lo rendono ancora più simile a un'eccellente autovettura. Il cliente può scegliere fra tre ambienti - Classic, Techno e Lounge - per dare diverse connotazioni di sportività ed eleganza, e tra 2 tipologie di nuovi sedili che mantengono il livello di comfort al top di gamma. Il design della plancia è reso ancora più accogliente e ricco di soluzioni intelligenti che facilitano la vita a bordo, come l'esclusivo Supporto multifunzionale - disponibile al centro di tutte le plance in gamma - e utilizzabile con tutti i device quali smar-



L'eleganza formale che distingue il nuovo **Ducato** conferisce all'insieme del veicolo una personalità ancora più forte rispetto al suo predecessore e ne fa un importante biglietto da visita per le aziende.

phone, tablet oltre ai normali block note. Nuovo anche il porta-bicchieri integrato nella consolle centrale che può contenere due bottiglie da 0,75 litri, svariati oggetti quali smartphone o lettori MP3 e comprende le prese USB e 'aux-in' per la ricarica dei device e l'utilizzo come sorgente di musica per la radio, in alternativa è disponibile un cassetto portaoggetti spa-

zioso tanto da contenere un laptop da 15".

"Rispetto al modello precedente - ha spiegato Luca Marengo, Product Manager Nuovo Ducato - le doti di affidabilità e robustezza sono state ulteriormente incrementate grazie al patrimonio tecnologico di Fiat Professional e all'esperienza maturata esportando e testando il modello Ducato in tutto il

mondo. Oggi come mai prima d'ora, Ducato si rivolge a un mercato globale e deve essere in grado di rispondere a una grande varietà di missioni, sempre più ardue, migliorando robustezza e affidabilità grazie a specifici rinforzi sulla scocca e sulle porte, al comfort, ai nuovi sistemi frenanti che incrementa-

segue a pagina 30

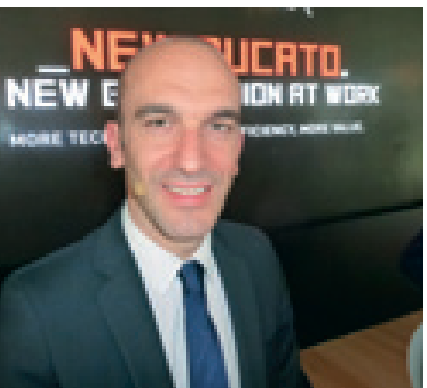
Ducato allarga i suoi confini



segue da pagina 29

no durata e alle prestazioni, ai miglioramenti apportati alla durata delle sospensioni e della frizione e ad una nuova ed esclusiva vernice bianca che mantiene inalterata la qualità nel tempo".

"In linea con la richiesta di



Alessandro Silva, Chief Designer di Fiat Professional



Luca Marengo, Product Manager nuovo Fiat Ducato

tutti i clienti, il Nuovo Ducato - ha aggiunto Marengo - fa un ulteriore passo avanti anche in termini di efficienza e costi di gestione sviluppando una strategia a lungo termine volta a migliorare le prestazioni. In particolare, lavorando su materiali e componenti si è riusciti a bilanciare l'aumento di peso, causato dai rinforzi della scocca, riducendo il peso a vuoto (fino a 20 kg in meno sui cabinati). Inoltre, grazie alle speciali sospensioni posteriori in materiale composito - il Nuovo Ducato è l'unico veicolo della sua categoria a proporle - si è ottenuto un'ulteriore riduzione di peso di 15 chili.

Meno peso significa anche maggiore efficienza e minori emissioni di CO₂, indipendente-

mente dal motore adottato. E per ridurre ulteriormente le emissioni e il consumo di carburante, il Nuovo Ducato offre soluzioni ecologiche, quali pneumatici a bassa resistenza al rotolamento, olio a bassa viscosità e fasce elastiche a basso attrito".

Durata, robustezza e conseguente aumento del valore residuo, uniti ad efficienza e bassi costi di gestione e alla riduzione del prezzo dei ricambi, consentono al Nuovo Ducato di vantare costi di manutenzione e riparazione tra i minori della categoria, contributo fondamentale al miglioramento del "Total Cost of Ownership", ovvero il costo totale di esercizio tra l'acquisto e la vendita del veicolo. E non è tutto, perché il nuovo Ducato si dimostra all'avanguardia anche per quanto riguarda l'offerta di contenuti altamente tecnologici grazie a dispositivi di sicurezza e assistenza alla guida di ultima generazione, oltre al nuovo sistema di Infotainment. Ad esempio, su tutte le versioni è offerto di serie il controllo elettronico della stabilità (ESC) che è stato migliorato grazie al sistema di contenimento del rollio, per massimizzare il comfort e proteggere il carico da movimenti imprevisti, in associazione con il sistema di riconoscimento del carico (LAC), Hill Holder, sistema antipattinamento (ASR) e sistema di assistenza elettronica alla frenata d'emergenza (EBA).

Per garantire una migliore manovrabilità del veicolo e incrementare il comfort di guida, sulle motorizzazioni MultiJet 2.3 e 3.0 sarà offerto di serie il servosterzo ad asservimento variabile "Servotronic" mentre, a richiesta, sono disponibili ulteriori ausili alla guida come il Traction+ (completo di sistema Hill Descent Control), il sistema di segnalazione superamento del limite corsia e il sistema di riconoscimento della segnaletica stradale. Novità anche nel campo dell'Infotainment dove il nuovo modello offre un'ampia gamma di radio con tecnologia Bluetooth e lettore MP3. Inoltre è disponibile l'esclusivo sistema Uconnect con touchscreen a colori da 5", telecamera per retromarcia e navigazione integrata. Infine, l'intera offerta è disponibile con decoder per la riproduzione radio digitale (DAB), oltre a quella tradizionale analogica.



Henrik Starup, Responsabile Fiat Professional Europa, Medio Oriente e Africa

"Ducato si rinnova per essere sempre best-seller del mercato"

Teatro della presentazione del nuovo Ducato è stato il Fiat Chrysler Automobiles Proving Ground di Balocco, dove sempre più spesso debuttano al cospetto della stampa i nuovi modelli del Gruppo torinese. Autorevole padrone di casa nell'occasione Henrik Starup, da meno di un anno Responsabile Fiat Professional per l'Europa, il Medio Oriente e l'Africa ma che ha seguito molto da vicino le fasi finali più delicate della definizione del nuovo Ducato prima di essere lanciato sui mercati. "Il Ducato - ha esordito - ha segnato la storia dei veicoli commerciali leggeri e grazie alla sua continua capacità di innovare ha saputo raggiungere e mantenere la leadership di mercato in Europa. Oggi, siamo qui per fare ulteriore passo in avanti nella storia di evoluzione di questo modello fondamentale nella gamma di Fiat Professional. Il nuovo Ducato punta ad allungare ulteriormente il passo rispetto ai suoi concorrenti, portando ai clienti ancora più tecnologia, più efficienza e più

IL NUOVO DUCATO È DEDICATO A TUTTE QUELLE PERSONE CHE CHIEDONO PIÙ TECNOLOGIA. PIÙ EFFICIENZA E PIÙ VALORE

valore.

Oggi più di ieri la tecnologia è il motore dell'evoluzione, l'enzima che cambia le nostre abitudini e il nostro modo di vivere e di lavorare. L'evoluzione non è solo merito di scienziati e ingegneri; ma anche di tutte quelle persone che lavorano duramente, giorno dopo giorno, per realizzare i loro sogni. Ebbene, ci piace sottolineare che il nuovo Ducato è dedicato a loro, a tutte quelle persone che al loro veicolo commerciale oggi chiedono più tecnologia, più efficienza e più valore. È pur vero che Fiat Professional è nata solo nel 2007 ma la storia dei veicoli commerciali Fiat è lunga ben 110 anni e in questi lunghissimi decenni il successo dei nostri veicoli leggeri da lavoro si è andato consolidando in maniera sempre più importante fino a proporsi oggi soprattutto in Europa come l'offerta più completa e più moderna per chi ha necessità di un veicolo per svolgere il suo lavoro".

"Il nostro slogan - ha proseguito Starup - è "parliamo con i fatti" - e i fatti sono che Fiat Professional offre una gamma di veicoli, dalla Panda van al Maxi Ducato che copre tutte le esigenze di trasporto leggero con un carico utile da 500 a oltre 2.000 kg e volumetrie da 1 a 17 metri cubi. Inoltre, per ogni modello proponiamo una ricca gamma di carrozzerie, passi, lunghezze, altezze e livelli di massa totale a terra. Non meno importante è che la nostra produzione si sviluppa globalmente con il massimo livello di qualità in ben 6 stabilimenti, dislocati in Italia, Turchia, Francia, Messico e Brasile, che adottano tutti il modello "World Class Manufacturing" per garantire l'eccellenza di prodotto. L'impianto italia-



un produttore di basi per trasformazione, è il partner industriale degli allestitori di veicoli e un fedele compagno di viaggio di tutti i camperisti".

Spettacolare la performance del Ducato nel 2013 e nel primo trimestre di quest'anno, prima di cedere il testimone al suo successore. Infatti, lo scorso anno il Ducato ha visto consolidare la sua seconda posizione in Europa con una quota del 19 per cento nel segmento. E risultando terzo nel suo segmento in un mercato, secondo in 6 mercati e primo in 10, mentre nel primo trimestre del 2014 ha raggiunto la prima posizione in Europa con la quota record del 20,1 per cento. "Il lancio del nuovo Ducato - ha concluso Henrik Starup - rappresenta un punto di partenza per migliorare ulteriormente questi numeri. Per il suo sviluppo e per sostenerne la crescita abbiamo investito in ricerca, tecnologie, processi e persone. In particolare, l'investimento ammonta a 700 milioni di euro in 5 anni".



no di Atessa, dove viene prodotto il Ducato, è la più grande fabbrica di veicoli commerciali leggeri nel mondo con una superficie attrezzata totale di oltre un milione di metri quadri, una capacità produttiva di 300.000 veicoli all'anno e 4 milioni e 600mila veicoli prodotti dal 1981 quando entrò in funzione. Infine, ci sono i numeri a sottolineare la grandezza di Fiat Professional, che ancora nel 2013 ha venduto nel mondo 430mila veicoli commerciali leggeri dei quali 250mila in Europa, Africa e Medio Oriente, quasi 180.000 in America Latina e la parte restante in Asia e Pacifico. Questi numeri non tengono conto del Nord America, dove dallo scorso anno il Ducato è venduto con il marchio Ram e il nome Promaster".

Henrik Starup ha anche ricordato che il Ducato è il modello più venduto della gamma con oltre 133mila consegne nel 2013 pari al 30 per cento del volume complessivo di Fiat Professional. Che in Europa occupa il terzo posto in classifica con una quota dell'11,6 per cento, ma che con il Ducato occupa saldamente la seconda posizione nel suo segmento mentre il Fiorino

è leader nel suo mercato con una quota bulgara del 42 per cento. "Quello degli LCV è un mercato complesso, composto da tipologie di clienti molto diverse, come flotte e user-chooser, trasporto merci e persone, allestitori e camperisti. La nostra gamma ampia, combinata a bassi costi di gestione ci ha permesso di conquistare tra i nostri clienti alcune tra le più importanti flotte europee, soprattutto tra gli operatori nei settori dei refrigerati e dei coibentati, dei generi alimentari e delle bevande e le Poste e i corrieri. In tutta Europa la posta viene consegnata con un veicolo Fiat Professional, grazie agli accordi firmati, ad esempio: con le Poste Italiane e Svizzere e con la Royal Mail nel Regno Unito".

Una parte fondamentale del successo di Ducato viene dalla leadership nel settore camper, dove rappresenta circa il 75 per cento del mercato. "Questo perché - ha evidenziato Starup - il nostro Ducato è nato per essere un motorhome: robusto e maneggevole, leggero e potente e con un'offerta flessibile di oltre 600 versioni speciali per la conversione in camper. Come a dire che Fiat Professional è molto più di

I NUMERI DEL DUCATO

33
Gli anni del Ducato
2.600.000
Le unità prodotte
133.000
Le unità consegnate nel 2013
700
Milioni di euro investiti nel nuovo Ducato
1981
Prima generazione
1990
Seconda generazione
1994
Terza generazione
2002
Quarta generazione
2006
Quinta generazione
6.600
Le persone dedicate al Ducato
10.500.000
Km percorsi nei test del nuovo Ducato
1.000
Le varianti di scocca
10.000
Le versioni
6
I propulsori

MOTORI E CAMBI

MIGLIORI CONSUMI E EMISSIONI

Il Nuovo Ducato propone le innovative motorizzazioni MultiJet II Euro 5+, ciascuna mirata alle diverse "mission" e leader della propria fascia di potenza per consumi, emissioni e prestazioni. Si parte dal 2.0 MultiJet 115 cv e 280 Nm di coppia massima (6,3 l/100 km il consumo medio e 165 g/km di CO2 le emissioni) fino a raggiungere il potente 3.0 MultiJet 180 cv, 400 Nm di coppia massima (consumo ed emissioni rispettivamente 7,7 l/100 km e 203 g/km di CO2). Nel cuore della gamma i motori 2.3 MultiJet 130 cv e 320 Nm di coppia massima (6,2 l/100 km il consumo e 164 g/km le emissioni) e il 2.3 MultiJet 150 cv con turbina a geometria variabile e 350 Nm di coppia massima (consumo ed emissioni rispettivamente 6,4 l/100 km e 170 g/km di CO2).

I motori 2.0 e 2.3 del Nuovo Ducato appartengono alla famiglia Multijet di seconda generazione, sinonimo di tecnologia, performance ed economicità. Inoltre, si contraddistinguono per elevati intervalli di manutenzione (48.000 km), consumi ed emissioni di CO2 contenuti, nonché per la silenziosità di marcia e il peso contenuto, fattore quest'ultimo sempre rilevante in un veicolo commerciale dove la portata è uno dei parametri fondamentali. Non ultimo, offrire propulsori specifici, anziché declinazioni di potenza dello stesso motore, sottolinea l'attenzione di Fiat Professional al cliente che potrà così scegliere il propulsore più appropriato alla propria attività, senza scendere a compromessi.

Abbinati a cambi manuale (5 o 6 marce) affidabili e collaudati, le motorizzazioni MultiJet 2.3 e 3.0 offrono anche il cambio robotizzato Comfort-matic, con impostazioni ottimizzate per adattarsi alle diverse condizioni di guida e missioni del veicolo: ne consegue un maggior comfort di guida e un risparmio di carburante fino al 5 per cento.

Pensato in particolare per la guida in città, le motorizzazioni 2.3 Multijet del Nuovo Ducato propongono il sistema Start&Stop che spegne automaticamente il motore quando le condizioni del traffico impongono un arresto del veicolo (ad esempio semafori rossi, code e soste temporanee) mantenendo attive tutte le funzioni che garantiscono il comfort e la sicurezza a bordo (luci, climatizzatore, radio e tergicristalli).

Spegnendo il motore quando il veicolo è fermo si evita di consumare carburante inutilmente (fino a -15 per cento nel ciclo urbano), si abbassano le emissioni nocive e migliora il comfort acustico. Il dispositivo è attivabile/disattivabile tramite il pulsante posto sulla plancia ed è di serie sull'intera gamma di motorizzazioni.

Sul Nuovo Ducato, inoltre, è di serie su tutte le motorizzazioni il Gear ShiftIndicator (GSI), una sorta di copilota che, attraverso un'icona sul quadro strumenti, suggerisce al conducente quando effettuare un cambio di marcia per utilizzare meglio il motore: ad esempio, innestando una marcia superiore per ridurre il numero di giri oppure di scalare per sfruttare al meglio la coppia disponibile. I risultati sono immediati e concreti, per quanto riguarda il comfort di guida, il risparmio economico e la riduzione di emissioni nocive.



Sul Nuovo Ducato, inoltre, è di serie su tutte le motorizzazioni il Gear ShiftIndicator (GSI), una sorta di copilota che, attraverso un'icona sul quadro strumenti, suggerisce al conducente quando effettuare un cambio di marcia per utilizzare meglio il motore: ad esempio, innestando una marcia superiore per ridurre il numero di giri oppure di scalare per sfruttare al meglio la coppia disponibile. I risultati sono immediati e concreti, per quanto riguarda il comfort di guida, il risparmio economico e la riduzione di emissioni nocive.

Sul Nuovo Ducato, inoltre, è di serie su tutte le motorizzazioni il Gear ShiftIndicator (GSI), una sorta di copilota che, attraverso un'icona sul quadro strumenti, suggerisce al conducente quando effettuare un cambio di marcia per utilizzare meglio il motore: ad esempio, innestando una marcia superiore per ridurre il numero di giri oppure di scalare per sfruttare al meglio la coppia disponibile. I risultati sono immediati e concreti, per quanto riguarda il comfort di guida, il risparmio economico e la riduzione di emissioni nocive.

Tante soluzioni per trasporto merci e persone e per trasformazioni e allestimenti

Gamma ancora più ricca

GRAZIE ALL'ARCHITETTURA A TRAZIONE ANTERIORE E AL FUNZIONALE CONCETTO DI "SCocca PORTANTE MODULARE", IL NUOVO DUCATO SI CONFERMA BEST-IN-CLASS PER EFFICIENZA DI CARICO, OVVERO NEL RAPPORTO TRA LUNGHEZZA DEL VANO DI CARICO E LUNGHEZZA TOTALE, IN PARTICOLARE NELLE VERSIONI AL DI SOTTO DEI SEI.



Il Nuovo Ducato è l'unico nel segmento trazione anteriore a offrire furgoni, versioni trasporto persone e basi per trasformazioni; una doppia gamma - standard da 2,6 a 3,5 t - per ogni tipologia d'uso e Maxi oltre 3,5t per utilizzi o allestimenti gravosi; una specifica gamma di veicoli per Trasformazione Camper. Tra le novità, il Nuovo Ducato vanta il miglior peso totale a terra (fino a 4,4 tonnellate sulle versioni camper e 4,25 tonnellate per le versioni Maxi destinate alle altre missioni), il miglior carico ammissibile sull'asse anteriore (fino 2.100 kg) e posteriore (ulteriormente migliorato fino a 2.500 t) e una portata record (fino a 2,1 t per i furgoni) dell'intera categoria "ruote singole".

Grazie all'architettura a trazione anteriore e al concetto di "scocca portante modulare", il Nuovo Ducato si conferma best-in-class per efficienza di carico, ovvero nel rapporto tra lunghezza del vano di carico e lunghezza totale, in particolare



nelle versioni al di sotto dei 6 metri che possono accedere ai parcheggi cittadini e ai traghetto, grazie alla cabina semi avanzata di dimensioni compatte.

La gamma furgoni è composta da otto volumetrie diverse, che variano da 8 a 17 mc; il vano di carico presenta una

forma squadrata e con la maggior distanza tra passaruota del mercato (1,42 m), oltre a dimensioni interne e di accessibilità ai vertici della categoria. Inoltre, il Nuovo Ducato è disponibile in 4 varianti di lunghezza e 3 varianti di altezza per i furgoni, 6 varianti di lun-

ghezza diversa per i cabinati e gli scudati - ora disponibili anche con il nuovo passo da 4.300 mm.

Sono disponibili anche versioni cabina-motrice e scudato-motore costruite direttamente in stabilimento con due diversi tipi di interfacce, che consento-

no il collegamento di oltre 800 varianti di telai posteriori speciali Al-Ko AMC, per garantire la massima personalizzazione richiesta dai clienti del settore. Novità sono anche le nuove versioni con cassone ribaltabile trilaterale e furgone doppia cabina a 7 posti, oltre a nuovi optional quali il gancio traino fisso o estraibile e il gradino di salita posteriore retrattile che facilita ulteriormente le operazioni di carico e diminuendo l'altezza della soglia di accesso - già ai vertici della categoria.

In sintesi, la gamma del Nuovo Ducato prevede versioni trasporto merci, veicoli trasporto persone e basi per trasformazioni ed allestimenti; 2 architetture di meccanica: Standard (PTT da 2,6, 2,8, 3,0, 3,3 e 3,5 t) e MAXI (PTT da 3,5 a 4,25 t - 4,4 t per versioni camper); portate utili (compreso il conducente) da 800 a 2.100 Kg; 3 passi, 4 lunghezze e 3 altezze per la gamma furgoni; 8 volumetrie del vano di carico da 8 a 17 mc; 3 differenti dimensioni

di porta laterale scorrevole e di porta posteriore; 5 passi e 6 lunghezze per la gamma basi da trasformazione (cabinati, cabinati con pianale, doppia cabina, scudati); oltre a cabine motrici e scudati motore per il collegamento di telai posteriori speciali Al-Ko AMC ed una gamma Special a telaio ribassato per le versioni Tempo Libero; cambi manuali a 5 o 6 marce e cambi robotizzati Comfort-matic a 6 marce; specifici rapporti del cambio per gamma Maxi e Ducato Camper; carichi massimi ammessi fino a 2.100 Kg sull'asse anteriore e fino a 2.500 kg su quello posteriore; 6 motori, gamma Euro 5+ (2.0 Multijet 115 cv, 2.3 Multijet 130 cv, 2.3 Multijet 150 cv, 3.0 Multijet 180 cv); Gamma Euro 4, per mercati Extra CEE (nuovo 2.3 Multijet 130 cv); Gamma CNG Euro 6, disponibile successivamente al lancio (nuovo 3.0 Natural Power 140 cv); 12 colori esterni tra i quali spicca l'esclusivo "Bianco Ducato" e 120 tinte speciali; oltre 250 optional.



DUCATO PREFERITO DALLA MAGGIORANZA DEI CAMPERISTI

Primato senza discussioni

LA GAMMA SPECIFICA "BASE CAMPER" DEL NUOVO DUCATO È LA PIÙ AMPIA E COMPLETA DEL SEGMENTO CON BEN 5 PASSI, 6 DIFFERENTI LUNGHEZZE DELLO CHASSIS E 4 MOTORI. IN TOTALE TRA BODY, PORTATE E PROPULSORI È POSSIBILE RAGGIUNGERE IL NUMERO RECORD DI 600 VERSIONI SPECIFICHE PER I MOTORHOME.

Nel 2006, Fiat lancia la prima - e finora l'unica - base per camper concepita insieme a tutti i maggiori produttori del settore in Europa. Nasce così lo slogan "Fiat Ducato Born to be a motorhome". Del resto, la base tecnica di Ducato è regolarmente ottimizzata e adeguata sulle indicazioni dei produttori di camper per rispondere all'evoluzione delle attese del cliente, oltre a presentare caratteristiche esclusive che si adattano perfettamente agli allestimenti per camper. Forte di una grande modularità, la gamma specifica "base camper" del Nuovo Ducato è la più ampia e completa del segmento con ben 5 passi, 6 differenti lunghezze dello chassis e 4 motori. In totale tra body, portate e propulsori è possibile raggiungere il numero record di 600 versioni specifiche per i motorhome. Il risultato finale conferma il primato assoluto del modello: a oggi oltre tre camper su quattro venduti in Europa nascono su base Ducato.

Il Nuovo Ducato nasce dall'accordo perfetto tra telaio e cellula abitativa per offrire il livello di qualità più alto del settore, sotto tutti i punti di vista: tetto della cabina aperto e dotato di rinforzi strutturali, sedili anteriori pivotanti che diventano parte del salotto, chassis specifico con peso ridotto per "camping-cars", alta rigidità e collegamento ottimale alla cel-

lula e ai serbatoi, carreggiata posteriore allargata per un maggior spazio interno e una maggiore stabilità, oltre alle nuove sospensioni posteriori in materiale composito e a nuove molle anteriori per i "pesi massimi". Inoltre, la praticità di una connessione elettrica predisposta ottimizza l'integrazione dei cablaggi tra veicolo e allestimento. Il design del Nuovo Ducato soddisfa ancora meglio le esigenze specifiche del cliente camper: molteplici possibilità di personalizzazione, linee orizzontali per un'ottima integrazione con lo stile della cellula, facilità di guida e delle manovre grazie a una lunghezza della parte anteriore contenuta - la migliore della categoria - che permette anche di massimizzare le dimensioni della parte abitabile.

La gamma specifica camper si allarga ulteriormente anche grazie ai nuovi contenuti del modello, alcuni di questi risultano particolarmente adatti alla missione del Nuovo Ducato "base camper". Ad esempio nell'area della tecnologia si segnalano: le sospensioni posteriori in materiale composito per riduzione della tara; il peso totale portato fino a 4,4 tonnellate sulle versioni Ducato "base camper" Maxi; le ruote da 16" adesso disponibili sulla gamma Ducato standard, anche in lega con nuovo design; le sospensioni

anteriori rinforzate per le versioni camper di elevato peso totale; l'introduzione in fabbrica (SEVEL) di una ulteriore variante d'interfaccia per l'installazione di chassis AIKo AMC per ottimizzare ulteriormente il peso; la disponibilità di ESC e TPMS su tutte le versioni con chassis AIKo AMC.

Un altro focus del Nuovo Ducato "base camper" è stato l'aumento del comfort di guida e di vita a bordo. Infatti, ai tradizionali punti di forza del modello - guida di tipo "automobilistico", grande visibilità, posizione di guida comoda eccetera - il nuovo veicolo aggiunge migliorie a sospensioni, freni, cambio Comfort-matic e introduce ulteriori contenuti quali i sedili di tipo "captain chairs" sviluppati insieme agli specialisti del settore camper. Qualunque sia il segmento del mercato - dai Van agli "A-class" di alta gamma - o il luogo di utilizzo, la gamma Fiat Ducato "base camper" offre sempre la soluzione migliore e più confortevole.

La libertà di partire, la possibilità di un contatto più diretto e partecipe con la natura, il lusso di decidere quando e dove fermarsi per assaporare una sosta, sono tutti ingredienti del successo crescente del camper style. A questi vantaggi il Nuovo Ducato somma non soltanto l'affidabilità di una base camper che non ha uguali ma il valore unico del

servizio, dell'assistenza e dell'appartenenza ad una marca storica. Infatti, Fiat Professional si propone ai tanti amanti del tempo libero come un vero e proprio "compagno di viaggio" che pensa a 360° alle vacanze del camperista, mettendogli a disposizione informazioni, servizi e soluzioni d'avanguardia: dall'applicazione "Fiat Ducato Camper Mobile" al sito www.fiatcamper.com, dal numero verde esclusivo a una rete di assistenza capillare in tutt'Europa.

In dettaglio, il servizio clienti dedicato per i camper è attivo in tutta Europa, con operatori che parlano 15 lingue diverse e offre una gamma di servizi che va dalle semplici informazioni a un'assistenza stradale completa disponibile in 51 Paesi, 24 ore su 24, 7 giorni a settimana. Spazio anche al sito dedicato www.fiatcamper.com - totalizza più di 35.000 visitatori al mese - e all'applicazione "Fiat Ducato Camper Mobile" per smartphone (Android e IOS) che è disponibile gratuitamente in diverse lingue e Paesi. Inoltre, il cliente di un camper su base Ducato può contare su oltre 6.500 punti di assistenza Fiat Professional, tutti perfettamente equipaggiati per la manutenzione e la riparazione dei telai Fiat Ducato. Tra questi più di 1.800 officine dispongono di ulteriori strutture specifiche per i camper.

DUCATO STORY

PRESENZA IMPONENTE SUL MERCATO FIN DAGLI ANNI '80

Ducato, con le sue 5 generazioni, è stato il compagno di viaggio e lavoro di oltre 2,6 milioni di clienti che lo hanno scelto sin dal 1981. Da sempre è apprezzato dai lavoratori autonomi operanti nei diversi settori (artigianato, commercio, edilizia, agricoltura, manutenzione e servizi), dalle grandi flotte (pubbliche e private), dai carrozzieri-trasformatori specializzati nel settore per il tempo libero (camper, autocaravan, motorhome) o in quello dei trasporti speciali (ambulanze, minibus, scuolabus, cassonati, coibentati ecc.). È certamente nella grande versatilità dimostrata in questi 33 anni che si possono trovare alcune delle ragioni del suo successo.

La prima serie esordì nel 1981 in un contesto di mercato e di scenario economico completamente differenti dalle logiche attuali. Il Ducato interpretò già allora in chiave moderna, le esigenze di funzionalità, di affidabilità e di economicità del trasporto commerciale leggero, proponendosi come un veicolo pratico e di sostanza basato su due capisaldi che rimangono validi ancora oggi: l'architettura a trazione anteriore e il concetto scocca portante modulare. Dal loro abbinamento nasce un altissimo livello di flessibilità, razionalità, efficienza e facilità d'uso. Questa soluzione che 33 anni fa era pionieristica ed è attualmente adottata da quasi tutti i veicoli commerciali.

Il 1990 vede la luce la seconda generazione che sancisce il debutto della trazione integrale. Nel 1994, è la volta della terza generazione che sviluppò un nuovo modo di concepire la cabina del veicolo in ottica professionale: infatti, per la prima volta nel settore la leva del cambio è integrata nella consolle centrale rendendo così fruibile la parte centrale del pavimento e facilitando l'accesso da entrambe le porte e dalla cabina al vano di carico. In questo modo miglioravano l'ergonomia e la produttività. La stampa specializzata riconobbe l'innovazione e l'approccio al cliente del nuovo Ducato assegnandogli il titolo di "International Van of the year 1994". Si arriva alla quarta generazione nel 2002 quando il Ducato adotta per la prima volta un motore Common Rail a iniezione diretta - un importante passo avanti in termini di prestazioni, silenziosità e alta efficienza. Inoltre, Ducato aprì l'era dei carburanti alternativi con i suoi motori a metano.



Il Fiat Ducato della sesta generazione mantiene inalterati i valori che hanno contraddistinto i precedenti modelli ma aggiunge nuovi e importanti contenuti sia formali che tecnici.

La quinta generazione entra in scena nel 2006: il complesso e ambizioso progetto di Fiat di sempre campo dei veicoli commerciali. Ducato segue un percorso già ben collaudato ampliando la propria gamma e aumentando ulteriormente la flessibilità: basti pensare che è stato il primo furgone a trazione anteriore a offrire un volume di 17 metri cubi. Ma soprattutto il best seller di Fiat Professional conquista il primato in termini di costi di gestione e di manutenzione. Non solo. La trazione anteriore significa meno peso, meno attrito e migliore aerodinamica. Tutti questi elementi si traducono in efficienza del veicolo. Dunque, vantaggi concreti per il cliente che si sommano a quelli assicurati da una valida gamma di motori diesel basati sulla tecnologia Multijet di seconda generazione che ottimizza consumi ed emissioni.

Nel corso degli anni Fiat Ducato ha valicato le frontiere europee per raggiungere Russia, America Latina, Medio Oriente e Australia. Oggi è commercializzato in più di 80 Paesi nel mondo, compreso il Nord America che dallo scorso anno lo vede protagonista con il nome "Promaster" sotto il marchio Ram. Prodotto in 3 Paesi (Messico, Brasile e Italia) e commercializzato in tutto il mondo, Fiat Ducato è davvero un veicolo "globale" e con la sua sesta generazione guiderà la crescita di Fiat Chrysler Automobiles nel settore dei veicoli commerciali leggeri.

Da ricordare, infine, che in tutti questi anni si sono succedute soluzioni motoristiche all'avanguardia per tecnica, prestazioni, affidabilità e competitività. Queste le tappe più significative: 1998, esordio del motore SOFIM 2.8 i.d. TD (122 cv e 285 Nm); 2000, 2.8 JTD Common Rail (127 cv e 300 Nm); 2002, 2.3 Multijet (110 cv e 270 Nm) e motore Bi-power a doppia alimentazione metano/benzina; 2004, 2.8 JTD Power "Common Rail" con turbina a geometria variabile (146 cv e 310 Nm); 2006, 2.2 Multijet (100 cv e 250 Nm), 2.3 Multijet (120/130 cv e 320 Nm) e 3.0 Multijet (157 cv e 400 Nm); 2011, nuova gamma di motori diesel dotati della tecnologia MultiJet di seconda generazione; 2012, cambio Comfort-matic disponibile anche sulle motorizzazioni 2.3.

NUOVO DUCATO. A NEW GENERATION AT WORK

_SISTEMA DI ALLERTA CAMBIO DI CORSIA INVOLONTARIO
& _RICONOSCIMENTO SEGNALI STRADALI



_RADIONAV 5" TOUCHSCREEN
CON BLUETOOTH



_TELECAMERA POSTERIORE



_PORTATA PIÙ ALTA DELLA CATEGORIA:
FINO A 2,1 TONNELLATE*



_I CONSUMI PIÙ BASSI DELLA CATEGORIA

NUOVO DUCATO. PIÙ TECNOLOGIA, PIÙ EFFICIENZA, PIÙ VALORE.

Nuovo Ducato offre molto di più a chi lavora: nuove soluzioni tecnologiche, i consumi più bassi della categoria (5,8 l/100 km), una capacità di carico al top, un design completamente nuovo. E ancora più valore al tuo lavoro.



PROFESSIONAL

*tra i veicoli a ruota singola

FORD

Aumenta la famiglia Tourneo



DOPO LA PRESENTAZIONE DI TOURNEO CUSTOM NEL 2012 E DI TOURNEO CONNECT NEL 2013, FORD LANCIA IL TOURNEO COURIER, IL PIÙ PICCOLO MEMBRO DI UNA FAMIGLIA IN GRADO DI SODDISFARE LE ESIGENZE DEL TRASPORTO MERCI E PERSONE. IL NUOVO SMART PEOPLE MOVER DELL'OVALE BLU È PARTICOLARMENTE INDICATO PER LE FAMIGLIE ALLA RICERCA DELLA MASSIMA VERSATILITÀ.

FABIO BASILICO
FRANCOFORTE

Una famiglia prolifica quella di Ford Tourneo. Dopo il lancio di Tourneo Custom nel 2012 (primo trimestre 2013 in Italia) e di Tourneo Connect nel 2013 (in Italia nel quarto trimestre), è ora la volta del più piccolo dei tre fratelli, il Courier, che Ford ha presentato alla Goldsteinhalle di Francoforte. La gamma Tourneo si affianca alla Max-Family, della quale fanno parte i veicoli multi-activity Ford, per offrire ai clienti la massima possibilità di scelta per le proprie esigenze di mobilità. "Il Tourneo Courier - ha dichiarato

Marco Alù, Direttore Relazioni Esterne di Ford Italia - è il nuovo Smart People Mover compatto Ford. Garantisce alle famiglie e alle persone dallo stile di vita attivo la migliore efficienza, il più ampio spazio a bordo e la più ricca dotazione di sicurezza della categoria". Configurato per cinque posti, contro gli 8-9 posti del Custom e i 5-7 posti del "medio" Connect, Tourneo Courier si inserisce in Italia nel segmento B-ISV, che nel 2013 ha registrato volumi per 12.600 unità. È un segmento nuovo per Ford, nel quale il 58 per cento delle vendite risultano appannaggio di privati ma dove il ruolo delle



vendite a società ha conquistato ben il 35 per cento del totale lo scorso anno. Il 7 per cento ha invece riguardato il noleggio. "Lo scenario è fortemente competitivo - ha detto ancora Marco Alù - Tourneo Courier si misura con concorrenti agguerriti come Fiat Qubo, al primo posto con il 71 per cento di share". Sia esternamente che internamente, Tourneo Courier è caratterizzato dal "family feeling" Ford ed è quindi immediatamente riconoscibile come membro a pieno titolo della gamma del marchio. Il look dinamico e moderno si sposa alla compattezza e risulta particolarmente riuscito osservando l'ampia griglia anteriore trapezoidale, i fari sottili e avvolgenti, il cofano scolpito e la linea di cintura alta. Gli interni sono ben equipaggiati, eleganti e confortevoli grazie a materiali e rifiniture di qualità nonché a soluzioni intelligenti per il comfort e la gestione dello spazio. "La consolle centrale - ha continuato Marco Alù - può ospitare documenti in formato A4 e piccoli notebook, mentre ulteriori vani portaoggetti sono stati ricavati aggiungendo un ripiano al tetto e un cassetto sotto il sedile del passeggero. La docking station MyFord Dock permette inoltre di alloggiare e ricaricare smartphone, tablet e navigatori satellitari". I sedili posteriori, abbattibili 60/40, possono essere reclinati con estrema facilità, incrementando la capacità di carico da 708 a 1.656 litri, sufficienti a ospitare oggetti ingombranti come attrezzature sportive e da campeggio. L'accesso ai sedili posteriori è reso più agevole dalle porte scorrevoli ed è facilitato da 30 mm di ampiezza in più rispetto ai veicoli concorrenti. In più, Tourneo Courier introduce nel segmento un pianale copri bagaglio ad altezza regolabile, capace di sopportare pesi fino a

TOURNEO CONNECT

IL MEDIO CHE STRIZZA L'OCCHIO ALLE FAMIGLIE PIÙ DINAMICHE

Arrivato per secondo, il Tourneo Connect ha subito imposto la sua presenza sul mercato delle multipiazze, attirando l'attenzione delle famiglie più dinamiche alla ricerca di un veicolo compatto ma con precise caratteristiche di spazio, comfort ed eleganza. Due le alternative a disposizione: Tourneo Connect e Tourneo Connect7 a sette posti. I due nuovi modelli garantiscono alle famiglie dallo stile di vita attivo la migliore soluzione per spostarsi con comodità, efficienza e flessibilità senza rinunciare a un look dinamico ed elegante. La versatilità al vertice della categoria è assicurata dalle doppie porte scorrevoli posteriori e da una lunga serie di soluzioni avanzate per la configurazione dello spazio. Non è da meno la dotazione tecnologica, che



comprende l'Active City Stop e il Ford Sync. Tourneo Connect e Tourneo Connect7 sono disponibili in Italia negli allestimenti Plus e Titanium, questi ultimi dotati di serie di climatizzatore automatico bi-zona, tetto panoramico, vetri oscurati, fendinebbia con tecnologia adattiva ed eleganti barre sul tetto. L'offerta di motori comprende l'efficiente diesel Duratorq TDCi 1.6, disponibile in versioni da 95 e 115 cavalli, l'EcoBoost 1.0 a benzina da 100 cavalli (disponibile solo nel modello a cinque posti) e l'EcoBoost 1.6 a benzina da 150 cavalli, quest'ultimo accoppiato a un cambio automatico a sei rapporti, disponibile nei modelli a passo lungo. Per massimizzare il comfort ed esaltare le dinamiche di guida, le sospensioni posteriori del Tourneo Connect sono dotate di una barra di torsione che sostituisce il precedente design a balestra. Il servosterzo elettrico EPAS garantisce agilità e precisione e consente di ridurre i consumi e le emissioni di CO2 rispetto a un servosterzo idraulico tradizionale. Transit Connect è stato progettato e sviluppato in Europa con la collaborazione della squadra di ingegneri della struttura Ford-Otosan, in Turchia. La produzione avviene nel moderno impianto di Valencia, in Spagna.



TOURNEO CUSTOM

IL PIÙ GRANDE PER TRASPORTO PERSONE, LAVORO E TEMPO LIBERO

È il più grande della famiglia Tourneo, in pratica il capofamiglia che ha sulle spalle tutto il peso di rappresentare al meglio le qualità del lignaggio. Il nuovo Ford Tourneo Custom si propone come veicolo ideale per il trasporto persone per il lavoro e il tempo libero. Dall'aspetto squisitamente moderno, in perfetto stile automobilistico, Tourneo Custom è dotato di ottimali dinamiche di guida, una plancia strumenti progettata in funzione del guidatore e interni eleganti e di qualità. Dal punto di vista del design, incarna, con il suo stile accattivante, lo stesso spirito e il grande carattere trasmessi dal Kinetic Design, già apprezzato su molte vetture Ford, che restituisce un'idea di dinamismo e di movimento anche a veicolo fermo.

Tratti distintivi sono la griglia trapezoidale anteriore, le linee incisive, i passaruota maggiorati e le superfici a vetro dalla caratteristica sagoma a punta. Tourneo Custom è disponibile nelle configurazioni a otto o nove posti, nella versione a passo corto (2.933 mm, lunghezza complessiva di 4,97 metri) e quella a passo lungo (3.300 mm, lunghezza di 5,34 metri). Con la sua altezza inferiore ai due metri, Tourneo Custom rientra nei limiti imposti da gran parte dei parcheggi. Inoltre, il tetto è dotato di uno speciale sistema di carico a scomparsa, con barre portapacchi integrate, che possono essere sollevate solo quando necessario. C'è anche la doppia porta scorrevole, con un comodo scalino che facilita l'accesso all'abitacolo. Il portellone posteriore è ad apertura verticale. Gli interni esclusivi, realizzati con materiali di alta qualità, introducono standard di stile e raffinatezza nel segmento dei veicoli per trasporto persone. L'elegante plancia, avvolgente e progettata in funzione del guidatore, presenta le stesse caratteristiche di quelle delle vetture Ford. L'abitacolo è ulteriormente valorizzato da una postazione di guida altamente personalizzabile, con la colonna dello sterzo regolabile in al-

10 kg, che scompare alle spalle dei sedili posteriori quando non utilizzato. "Il nuovo Tourneo Courier è agile e compatto, ma offre un'incredibile capacità di carico nonostante le dimensioni ridotte (la lunghezza è pari a 4,16 m) - ha spiegato Paulo Giantaglia, ingegnere capo del programma Tourneo Courier in Ford Europa - Le famiglie giovani e dinamiche cercano un'auto spaziosa e ben equipaggiata, ma che sia allo stesso tempo compatta, pratica, sicura ed efficiente. Il Tourneo Courier offre tutte queste qualità".

Tourneo Courier, che è largo poco più di due metri, alto 1,72 metri e ha un passo di 2,489 mm, è stato costruito sulla base della piattaforma globale B di Ford, la stessa condivisa da Fiesta e B-Max. Telaio, sospensioni e sterzo sono stati messi a punto per restituire il piacere di guida, l'agilità e le dinamiche su strada che caratterizzano il

Dna delle compatte Ford. E in effetti su strada, la multispaio Ford si rivela agile e pronta alla risposta. L'abbiamo provata sia con la pluripremiata motorizzazione benzina 1.0 EcoBoost da 74 kW/100 cv che con il turbodiesel 1.6 TDCi da 70 kW/95 cv. La gamma Tourneo Courier prevede anche l'unità 1.5 TDCi da 55 kW/75 cv. Tutti i propulsori sono dotati di cambio manuale a cinque marce e possono essere accoppiati allo Start&Stop per ridurre ulteriormente i consumi. Nel primo caso si tratta di un tre cilindri in linea con turbo, iniezione diretta e fasatura variabile. Il Motore dell'Anno 2012 e 2013 ha dimostrato tutte le sue qualità costruttive e prestazionali sia nei tratti misti, anche i più impegnativi, che nelle lunghe percorrenze in autostrada.

Flessibile e pronto alla risposta, coadiuvato da efficiente un cambio manuale a cinque



tezza ed estensione. I sedili posteriori possono essere ripiegati in diverse configurazioni o essere anche completamente rimossi. In totale, sono oltre 30 le possibili combinazioni dei sedili posteriori, per una totale configurabilità dell'equilibrio tra spazio per i bagagli e numero di persone trasportate. Particolare non irrilevante: tutti i posti sono dotati di cinture di sicurezza integrali a tre punti.

Tourneo Custom è spinto da una versione migliorata del motore diesel Ford Duratorq TDCi 2.2, che garantisce efficienza, potenza, affidabilità e comfort. A disposizione ci sono tre livelli di potenza: 100, 125 e 155 cavalli. Il propulsore, abbinato a un cambio manuale a sei rapporti e dotato di Start&Stop di serie, vanta la migliore efficienza della sua classe, con consumi di 6,5 litri/100 km e 172 g/km di emissioni di CO2. Va aggiunto che Tourneo Custom è stato progettato per garantire una straordinaria efficienza e per ridurre i costi di esercizio e manutenzione: l'intervallo tra i tagliandi è fissato infatti a due anni o 50mila chilometri. Ampia la gamma di tecnologie intelligenti, derivate da quelle presenti sulle vetture Ford e destinate ad assistere il guidatore, incrementare la sicurezza, e ridurre le emissioni di CO2. L'elenco comprende: il Sistema di connettività e comandi vocali avanzati Sync che permette di collegare telefoni e lettori mp3, e di utilizzarli tramite comandi vocali avan-

marce - di cui del resto è dotata tutta la gamma Tourneo Courier - il tre cilindri ha messo in luce ancora una volta che la strada del downsizing messa in atto dalle Case costruttrici è una riuscita mossa strategica. Con consumi che vanno dai 4,7 litri/100 km nel ciclo extraurbano fino ai 6,8 litri/100 km nel ciclo urbano passando dai 5,4 litri/100 km nel ciclo combinato, Tourneo Courier 1.0 fa ancora meglio se equipaggiato con Start&Stop arrivando a registrare minori consumi nel ciclo urbano e combinato, cioè nelle condizioni di marcia dove il risparmio di carburante è sempre bene accetto, mantenendo inalterati quelli del ciclo extraurbano. Le emissioni di CO2 si fermano a 124 g/km, arrivando a 119 g/km in presenza di Start&Stop. La brillantezza del tre cilindri è anche misurabile dai dati sulle prestazioni: la velocità massima tocca i ragguar-

devoli 173 km/h, lo sprint 0-100 avviene in 12,3 secondi. Nel caso del modello equipaggiato con il turbodiesel 1.6 TDCi da 95 cv, top di gamma, Tourneo Courier registra rispettivamente 170 km/h e 14 secondi. La coppia di 215 Nm si fa qui però sentire e il multispaio Ford regala emozioni sia in ripresa che nei tratti misti. In autostrada, poi, le sensazioni alla guida sono quelle di trovarsi a bordo di una berlina. Il consumo è sotto controllo, con il dato sul combinato che non supera i 4 litri/100 km, scendendo addirittura a 3,6 litri/100 km nell'extraurbano e salendo a 4,7 litri/100km nell'urbano. Dati ancora migliori con Start&Stop: 4,4 litri nel ciclo urbano, 3,5 nell'extraurbano e 3,8 nel combinato, con emissioni di anidride carbonica che si fermano 100 g/km. Per chi sceglie una soluzione diesel dalla potenza più contenuta ma con un inte-

ressante dato di coppia massima (190 Nm a 1.700-2.000 giri/min), c'è l'alternativa offerta dal turbodiesel 1.5 TDCi da 75 cv, che registra una velocità massima di 157 km/h e uno sprint 0-100 che richiede 16 secondi. Ottimali i dati sui consumi: 4,7 litri/100 km nel ciclo urbano, 3,7 nell'extraurbano e 4,1 nel combinato, che scendono rispettivamente a 4,4-3,6 e 3,9 litri con Start&Stop. La presenza del sistema consente di registrare valori minimi di CO2 pari a 103 g/km.

zati; l'Emergency Assistance, ovvero una funzione del Sync che permette di telefonare automaticamente al 112 in caso d'incidente, comunicando la posizione del veicolo; è anche possibile scegliere tra diversi sistemi audio integrati, simili a quelli presenti a bordo delle vetture Ford, caratterizzati da una grande facilità di utilizzo. È inoltre possibile dotare il Tourneo Custom di lettore CD, radio digitale DAB, nonché di un sistema premium dotato di navigatore e display multifunzione da 5 pollici. Importanti per la sicurezza sono il Sistema di monitoraggio della corsia di marcia e dell'attenzione del guidatore, gli Abbaglianti automatici, il Limitatore di velocità, la Telecamera posteriore con display integrato nello specchietto retrovisore per facilitare le manovre, le Tecnologie ECONetic che permettono di ridurre i consumi e le emissioni di CO2, come lo Start&Stop e la ricarica rigenerativa intelligente. Come la nuova Focus, Tourneo Custom è dotato di un avanzato programma elettronico di stabilità (ESP) con Torque Vectoring Control, che migliora stabilità e trazione in curva. E per massimizzare la protezione a bordo, Tourneo Custom monta sei airbag: sono disponibili anche gli airbag laterali a tendina anteriori, oltre a quelli frontali e quelli laterali per il torace, incorporati nei sedili. La produzione del nuovo Tourneo Custom è localizzata presso l'impianto Ford di Kocaeli, in Turchia.



ressante dato di coppia massima (190 Nm a 1.700-2.000 giri/min), c'è l'alternativa offerta dal turbodiesel 1.5 TDCi da 75 cv, che registra una velocità massima di 157 km/h e uno sprint 0-100 che richiede 16 secondi. Ottimali i dati sui consumi: 4,7 litri/100 km nel ciclo urbano, 3,7 nell'extraurbano e 4,1 nel combinato, che scendono rispettivamente a 4,4-3,6 e 3,9 litri con Start&Stop. La presenza del sistema consente di registrare valori minimi di CO2 pari a 103 g/km.

"Tourneo Courier - ha commentato Paulo Giantaglia - porta il segmento a nuovi livelli di sicurezza, grazie a dotazioni di serie che comprendono airbag frontali, laterali e a tendina, avvisi per le cinture di sicurezza anteriori e posteriori, punti di aggancio Isofix, controllo della velocità di crociera con limitatore di velocità, controllo elettronico di stabilità, controllo

della trazione, sistema antibloccaggio e di stabilità del traino (il gancio è installato direttamente da Ford in fabbrica) e monitoraggio della pressione delle gomme. A bordo del Tourneo Courier è disponibile inoltre l'airbag per le ginocchia del guidatore e l'ormai celebre Sync con Emergency Assistance, che in caso d'incidente contattata automaticamente il 112 segnalando l'accaduto e comunicando la posizione del veicolo". In Italia, Tourneo Courier viene proposto nelle ben accessoriate versioni Plus e Titanium, quest'ultima disponibile solo con motore 1.6 TDCi. Il listino prezzi parte dai 15.500 euro (clima escluso) della Plus 1.0, che in fase di lancio viene offerta a 13.950 euro (clima incluso). Al pari del più grande Tourneo Custom, Tourneo Courier viene assemblato nello stabilimento di Kocaeli, in Turchia.



Tourneo Courier, largo poco più di 2 metri, alto 1,72 metri e con un passo di quasi 2,5 metri, è stato costruito sulla base della piattaforma globale B di Ford, la stessa condivisa da Fiesta e B-Max.





NISSAN

Elettrico catalano

IL COSTRUTTORE DI YOKOHAMA HA AVVIATO LA PRODUZIONE PRESSO L'IMPIANTO DI BARCELLONA DI E-NV200, IL SUO SECONDO VEICOLO 100 PER CENTO ELETTRICO CHE SARÀ DISPONIBILE COME VAN E IN VERSIONE MONOVOLUME NELLA VARIANTE COMBI O IN QUELLA PIÙ LUSUOSA EVALIA. LA CAPITALE CATALANA SARÀ ANCHE LA PRIMA CITTÀ AL MONDO A INTRODURRE E-NV200 COME TAXI ZERO EMISSION.

PIETRO VINCI
BARCELLONA

Barcellona tiene a battesimo il secondo veicolo 100 per cento elettrico di Nissan. Il costrutto-

re giapponese ha infatti avviato la produzione presso il suo impianto catalano di e-NV200, che sarà disponibile sia come autovettura che come veicolo commerciale leggero e taxi e-

lettrico. Alla cerimonia di inaugurazione hanno partecipato il Ministro dell'Industria spagnolo José Manuel Soria, il Presidente catalano Artur Mas e il Sindaco di Barcellona Xavier

Trias, accolti dal Chief Planning Officer di Nissan Andy Palmer. L'impianto di Nissan a Barcellona sarà il sito di produzione globale dell'innovativo veicolo a zero emissioni.



Il posto guida si presenta moderno, funzionale e ben accessorio.

BARCELLONA CUORE PULSANTE DELLE ATTIVITÀ DEL COSTRUTTORE GIAPPONESE NEL PAESE IBERICO

NISSAN È DI CASA IN SPAGNA

Pilastrini della Business Unit europea di Nissan per i veicoli commerciali leggeri, le sedi operative spagnole contribuiscono alla presenza capillare della società in Europa, oltre che alla produzione complessiva della Casa automobilistica nella regione. Dei diversi siti ubicati in Spagna, quello di Barcellona è il cuore pulsante delle attività di Nissan nel paese iberico e ospita anche Nissan Motor Iberica SA. Dislocato su una superficie di oltre 517mila metri quadri, nel 2013 lo stabilimento di Barcellona ha prodotto 131.900 unità, grazie all'operato dell'attuale organico che supera i 3.600 dipendenti.

A Barcellona si trovano anche diverse altre strutture aziendali, tra cui una divisione del Nissan Technical Centre Europe (NTCE), un centro di ricerca e sviluppo per veicoli e motori diesel. La vasta Zona Franca comprende anche il Centro ricambi e il centro distribuzione europeo Parts Consolidation Centre, oltre agli uffici principali della Business Unit LCV per Europa, Africa, Medio Oriente e India. Barcellona è anche sede della Business Unit regionale Nissan Iberia. "Ritengo sia fondamentale mantenere la competitività dello stabilimento di Barcellona, per creare nuove opportunità produttive, che hanno un effetto domino sul numero di collaboratori da impiegare in azienda - ha affermato Frank Torres, Managing Director di Nissan Motor Iberica - Nei prossimi anni, lo stabilimento di Barcellona lavorerà a pieno regime, con una produzione annua di oltre 200mila unità, continuando nel frattempo ad aggiudicarsi nuovi modelli. Considerata la recente crisi, si tratta di un risultato



straordinario non solo per Nissan, ma per l'intero panorama industriale di questo paese".

Fondata nel 1980, Nissan Motor Iberica SA è il fulcro dell'attività di Nissan in Spagna. Forte di una ricca storia più che trentennale, la produzione dello stabilimento di Barcellona ha toccato

nuovi record, che contribuiscono a consolidare ulteriormente l'integrità e la qualità dei veicoli realizzati in questo sito per i mercati locali e internazionali. La fabbrica rappresenta un importante punto di riferimento nella regione ed è destinata a crescere e rafforzarsi nel tempo. A riprova di ciò, la sede di Barcellona ha ottenuto il diritto di produrre l'ultimissimo van elettrico e-NV200, una vera rivoluzione per il portafoglio di veicoli elettrici di Nissan, e la produzione di una nuova autovettura del segmento C e di un pick-up da una tonnellata.

L'impianto produce un'ampia gamma di veicoli. Fra i modelli attualmente realizzati a Barcellona si annoverano Nissan Pathfinder, Nissan Navara (il pick-up preferito in Europa), Nissan NV200 (vincitore del premio "Van of the Year 2010") e Nissan Primastar. "Il 2014 - ha aggiunto Torres - si prospetta un anno entusiasmante per lo stabilimento di Barcellona, dal momento che Nissan ha incrementato gli investimenti nella produzione localizzata, con l'intento di superare il traguardo delle 200mila unità entro la fine dell'anno. Con l'avvio della produzione della nuova hatchback compatta a metà del 2014, la capacità annuale dello stabilimento spagnolo aumenta di 80mila unità, a fronte di un investimento di 110 milioni di euro e della creazione di 1.000 posti di lavoro diretti e di 3.000 nell'indotto. Nissan ha anche affidato a Barcellona la produzione di 24mila unità aggiuntive del pick-up da una tonnellata, per un investimento di 14 milioni di euro, e l'assemblaggio del cambio destinato ai modelli Nissan Leaf e Nissan e-NV200, per un investimento di 6 milioni di euro. Lo stabilimento di Barcellona esporta attualmente il 94 per cento dei veicoli prodotti, destinati a 96 mercati".



Il modello e-NV200, alla cui produzione sono stati destinati 100 milioni di euro di investimento sarà esportato in 19 mercati, tra cui il Giappone.

Il modello e-NV200, per la cui produzione è stato destinato un investimento di 100 milioni di euro all'interno di un piano di investimenti più ampio nelle attività Nissan in Spagna di 431 milioni di euro, sarà esportato da questo mese in 19 mercati internazionali, tra cui il Giappone. "Quella di oggi, che segna l'avvio della produzione del nostro secondo veicolo elettrico, è una giornata epocale per Nissan - ha dichiarato Andy Palmer - E ciò avviene proprio in un momento in cui gli EV sono ormai riconosciuti come tecnologia tradizionale, molti concorrenti

si stanno avviando a lanciare il loro primo EV e Nissan detiene chiaramente il primato in questo settore. Siamo fieri che Nissan Leaf sia il veicolo elettrico più venduto al mondo, con oltre 110mila clienti che, sempre più soddisfatti, beneficiano dell'esperienza di guida silenziosa e fluida degli EV".

Barcellona sarà anche la prima città al mondo a introdurre e-NV200 come taxi 100 per cento elettrico, un'iniziativa che Palmer ritiene vitale per la città: "Il taxi e-NV200 assume un nuovo significato alla luce dei livelli record d'inquinamen-

to dell'aria raggiunti a Londra e Parigi. Portando un numero importante di veicoli a emissioni zero nelle strade di Barcellona garantiremo un'aria più pulita a ogni cittadino, visitatore e turista e siamo sicuri che le amministrazioni più lungimiranti in tutto il mondo decideranno di estendere tali benefici ai loro comuni negli anni a venire".

Per il Sindaco di Barcellona, l'inizio della produzione del nuovo veicolo commerciale full electric e la partnership tra Nissan e Barcellona "fanno parte di una strategia a Barcellona e nell'area metropolitana per conso-

lidare la città come il centro di un nuovo modello di economia urbana, fondata sull'innovazione, la tecnologia e la sostenibilità. Nella nostra città, stiamo operando su settori strategici che sono essenziali per il futuro, e i veicoli elettrici rappresentano uno di questi. Inoltre, stiamo lavorando per generare ricchezza nella nostra città, rafforzando la nostra economia e l'industria nazionale; lavoriamo quindi per realizzare un passo in avanti fondamentale per migliorare la qualità di vita per i nostri cittadini".

Interessante anche l'inter-

vento di Frank Torres, Managing Director e Vicepresidente di Nissan Spain Industrial Operations, che ha affermato: "Barcellona ha l'onore di produrre il secondo veicolo 100 per cento elettrico di Nissan e questo è il risultato di numerosi anni di duro lavoro e migliorie qualitative rese possibili dal nostro team. È solo la seconda volta che produciamo un modello in Spagna da esportare nel mercato interno di Nissan in Giappone ed è una conquista straordinaria ottenuta dai miei colleghi nell'impianto".

Nissan è uno dei maggiori costruttori extraeuropei presenti nel nostro continente, dove impiega oltre 14.500 persone nelle sue attività di design, ricerca e

sviluppo, produzione, logistica, vendite e marketing. Lo scorso anno, negli stabilimenti di Regno Unito, Spagna e Russia, Nissan ha prodotto oltre 635mila veicoli, tra cui mini-MPV, crossover, SUV, mezzi commerciali e il modello Nissan Leaf, introdotta nel 2010, l'auto elettrica più popolare al mondo, con un indice di soddisfazione delle performance del 97 per cento e raccomandata agli amici dal 95 per cento degli acquirenti.

La gamma Nissan destinata al mercato europeo consta attualmente di 24 modelli altamente innovativi. L'azienda punta a diventare il marchio asiatico numero 1 nel vecchio continente.



Anche in versione elettrica, NV200 mantiene la sua capacità di carico.

NATO DALL'UNIONE TRA I PUNTI DI FORZA DI LEAF E NV200

L'ENERGIA RIVOLUZIONARIA DI E-NV200

Nissan ha sete di primati. Con e-NV200, il costruttore di Yokohama riconferma il suo ruolo pionieristico nel settore della mobilità elettrica. Non solo perché Nissan è la prima casa automobilistica ad avere due proposte totalmente elettriche nella propria gamma globale: Leaf, l'EV più venduto al mondo, e appunto e-NV200, i cui vantaggi portati nel segmento dei van compatti sono presto detti: emissioni azzerate, livelli di raffinatezza senza precedenti e costi di gestione minimi. Coniugando il meglio di due veicoli affermati come Leaf e NV200, eletti in passato rispettivamente "World Car of the Year" e "International Van of the Year", il van e-NV200 si appresta a incidere pesantemente nell'evoluzione dei veicoli commerciali leggeri. Nel dettaglio, la propulsione 100 per cento elettrica ad alte prestazioni, derivata dalla Leaf, si unisce alla capacità di carico del veicolo commerciale NV200 per dare origine a un veicolo pratico e versatile, in grado di trasportare persone o merci senza produrre emissioni allo scarico né inquinamento acustico. E-NV200 è disponibile come van oppure in versione monovolume nella variante Combi o in quella più lussuosa Evalia. E pur essendo pensato principalmente per attività commerciali e imprese, non mancherà di fare presa anche sulle famiglie numerose alla ricerca di un'automobile versatile ed economica. Ha un'autonomia omologata di 170 km, superiore alla distanza media di 100 km percorsa giornalmente dalla metà delle flotte che usano questa tipologia di furgoni, e mantiene la stessa capacità e area di carico del modello NV200.

La batteria può essere ricaricata di notte usando una rete domestica monofase da 3,3 kW a 16 Ampere, oppure attraverso una comune presa domestica tipo Shuko da 10 Ampere. In tal caso la ricarica completa dura dalle dieci alle dodici ore, mentre con un'alimentazione da 6,6 kW/32 Ampere i tempi si riducono addirittura a quattro ore. Attraverso uno speciale sistema Quick Charger da 50 kW, compatibile con la tecnologia CHAdeMO, è poi possibile ricaricare la batteria fino all'80 per cento della capacità in soli 30 minuti, o anche meno se non è completamente scarica. In tutta Europa sono già state installate oltre 1.000 stazioni di ricarica rapida CHAdeMO, alle quali si aggiungono i punti di ricarica privati installati da alcune aziende presso le proprie sedi. "Nissan e-NV200 si inserisce in un segmento di mercato totalmente diverso da quello di Nissan Leaf - ha spiegato Guillaume Carter, senior vice president vendite e marketing di Nissan Europe - ma insieme all'EV più venduto al mondo ci permetterà di continuare a guidare la 'rivoluzione elettrica'. A tale scopo, non ci siamo limitati a convertire l'NV200 in una versione elettrica: quello che abbiamo fatto è stata una riprogettazione radicale, per creare non solo un ottimo van elettrico, bensì un prodotto straordinario sotto qualsiasi punto di vista".

Anche Jean-Pierre Diernaz, Direttore Veicoli Elettrici di Nissan Europe, ha commentato la rivoluzione e-NV200: "La propulsione elettrica di comprovata efficienza installata su Nissan e-NV200 è l'ideale per la guida tipica di un veicolo commerciale, caratterizzata da continue fermate e ripartenze. Senza emissioni allo scarico e senza inquinamento acustico, Nissan e-NV200 è attento all'ambiente e

anche alle persone. Inoltre, l'assenza di rumori e vibrazioni provenienti dagli organi di trasmissione, spesso causa di affaticamento per chi guida, e il cambio a rapporto singolo si tradurranno in vantaggi concreti per chi ogni giorno siede al volante di un taxi o di un mezzo commerciale. I gestori di flotte, inoltre, ne apprezzeranno i bassissimi costi di esercizio".

Benché basato su componenti già esistenti, e-NV200 è stato sottoposto a un programma di sviluppo ingegneristico completo, come quando si crea un veicolo da zero. Del resto, oltre il 30 per cento dei componenti del veicolo sono esclusivi. Il gruppo motopropulsore è stato riprogettato in funzione del nuovo ruolo, mentre alla scocca sono state apportate modifiche volte a non compromettere in alcun modo lo spazio di carico del modello NV200. La versione van mantiene un volume di carico di 4,2 mc e consente di trasportare due Euro pallet standard, mentre le portiere scorrevoli su entrambi i lati e le porte posteriori ad ampia apertura facilitano al massimo le operazioni di carico e scarico. Oltre a differenze estetiche, e-NV200 presenta notevoli modifiche rispetto al fratello NV200, tra cui un telaio riprogettato, interni rivisti, nuovo pacco batterie e sistema di frenata rigenerativa di capacità superiore, allo scopo di garantire la dotazione e le funzionalità necessarie al ruolo di veicolo cittadino per il trasporto di persone e merci. La differenza visiva più evidente è l'adozione del "volto" degli EV Nissan, divenuto familiare grazie a Leaf. Lo sportello di ricarica centrale e gli esclusivi fari a Led azzurri creano un look moderno e un'identità ben distinta rispetto a quella del fratello endotermico.

Le luci di posizione a freccia, nelle sfumature del blu, sono ospitate dai nuovi fari affusolati e inclinati verso l'alto, caratterizzati da una

particolare luce azzurra. Le lampadine Led sono utilizzate per i gruppi ottici posteriori di tutte le versioni e figurano anche sul frontale dei modelli destinati al trasporto passeggeri.

A bordo si trova un quadro strumenti nuovo con display digitale. Il selettore del cambio, semplificato sia in termini estetici che tattili, funziona come nei normali cambi automatici (e non come la leva tipo joystick di Leaf), per agevolare i guidatori nella transizione dai normali van con motore a combustione interna al nuovo e-NV200. Le informazioni digitali, tutte di facile lettura, riportano la velocità del veicolo, il livello di carica della batteria e l'autonomia, mentre un indicatore di energia mostra lo stato di erogazione/rigenerazione del motore elettrico. Completa la strumentazione un display multifunzione che riporta l'ora, la distanza percorsa e la velocità. Dal punto di vista meccanico, e-NV200 deve molto a Leaf, a cominciare dalle sospensioni anteriori indipendenti con schema MacPherson per poi includere il sistema di propulsione, compreso il motore sincrono da 80 kW di seconda generazione introdotto di recente, ora completamente integrato insieme a caricabatteria e inverter all'interno di un'unica unità compatta. La batteria agli ioni di litio è stata cambiata per consentire la collocazione sotto il pavimento del veicolo senza penalizzare l'area di carico. Il nuovo pacco batterie, prodotto nello stabilimento inglese di Sunderland e assemblato a Barcellona, ha 48 moduli proprio come su Leaf e anche la stessa capacità di 24 kWh, ma presenta una configurazione diversa. L'erogazione immediata della coppia, tipica di un veicolo elettrico, significa maggiore velocità di accelerazione: lo sprint 0-100 km/h avviene in un tempo migliore di quello del modello NV200 con motore dCi 1.5. Un'altra modifica di rilievo, apportata in funzione della probabile differente destinazione e modalità di utilizzo tra Leaf e il van e-NV200, è il nuovo sistema di frenata con maggiore capacità rigenerativa, che sfrutta la tipica guida cittadina caratterizzata da continue soste e partenze. Montato di serie, il sistema Hill Start Assist facilita invece le partenze in salita mantenendo il veicolo frenato per due secondi dopo il rilascio del pedale del freno.





FORD

Transit grande anche sottozero

RISULTATI DA PRIMATO ALL'ARTIC VAN TEST, PROVA ESTREMA DI RESISTENZA DOVE FORD HA MESSO A SEGNO UNA DOPPIA AFFERMAZIONE CON TRANSIT E TRANSIT CONNECT. I DUE VEICOLI SI SONO AGGIUDICATI ENTRAMBI IL PRIMO POSTO NELLE RISPETTIVE CATEGORIE DOPO ESSERSI SFIDATI IN UNA CINQUE GIORNI NELLE CONDIZIONI PIÙ AVVERSE IN TERRITORIO FINLANDESE.



Il Transit Connect impegnato nelle dure prove su terreno ghiacciato. A destra, il test del Transit.

PER DUE VOLTE "INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR"

CONNECT VERO COMPATTO DI SUCCESSO

Eleto "International Van of the Year 2014", bissando la stessa affermazione ottenuta nel 2003, Transit Connect permette alle piccole e medie imprese di abbassare i costi operativi grazie alla migliore efficienza della classe, pur vantando la migliore capacità di carico della categoria e una straordinaria affidabilità. Disponibile nelle versioni Furgone, Doppia Cabina e Combi, la nuova generazione di Transit Connect è dotata di un'ampia e pratica area di carico dal volume totale che arriva fino a 3,6 mc con paratia divisoria installata e fino a 4,4 metri cubi con paratia rimossa. Anche la capacità di carico massima, fino a 1.000 kg, è al vertice della categoria. Quello oggi sul mercato è anche il primo

Transit Connect disponibile con doppio sedile passeggero anteriore.

Il modello ECONetic abbassa i consumi a 4 litri/100 km con emissioni di CO2 di soli 105 g/km, un miglioramento del 34 per cento rispetto al modello precedente. Transit Connect ECONetic con Start&Stop è spinto da un motore Duratorq TDCi 1.6 da 95 cavalli. Anche il modello con motore a benzina EcoBoost 1.0 a 3 cilindri è al vertice della classe per efficienza. Le tecnologie ECONetic sono disponibili, oltre che a bordo del modello omonimo, anche per le versioni con motore a benzina EcoBoost 1.0 e sulle varianti diesel con motore Duratorq 1.6 da 75 e 95 cavalli.

FABIO BASILICO
COLONIA

Se siete al volante di un Transit o di un Transit Connect e la temperatura scende anche a 50 gradi sottozero, niente paura: i due veicoli sapranno dare comunque il meglio di sé. Lo ha stabilito l'Artic Van Test, la sfida estrema tra veicoli commerciali che si svolge ogni anno nelle condizioni più proibitive tra freddo, neve e ghiaccio. Nel corso dell'estenuante cinque giorni finlandese, ambiente dove le temperature possono raggiungere anche i 50 gradi sottozero, i veicoli commerciali partecipanti si sono confrontati in prove davvero al limite, come le ripetute accensioni a temperature polari, lo slalom su una pista d'atterraggio ghiacciata e 700 Km percorsi senza sosta su

prove alle quali sono stati sottoposti i veicoli commerciali in gara. I Transit hanno vinto distinguendosi anche in condizioni avverse per le qualità che li caratterizzano: efficienza, capacità di carico superiore e ottima maneggevolezza.

Nel corso di altre prove sono state misurate l'efficienza e la rapidità degli impianti di riscaldamento e sbrinatorio dei vetri, e sono stati verificati gli effetti di numerose notti passate all'aperto a temperature abbondantemente al di sotto dello zero.

"Lo sviluppo di tutti i nostri Transit prevede fin dalle prime fasi alcuni tra i più estenuanti test, condotti in ogni situazione climatica e nelle condizioni più avverse. Ciò rende i nostri veicoli commerciali pronti ad affrontare questo genere di sfide -

zati provenienti da 6 paesi europei. Il nuovo Transit da 2 tonnellate ha ottenuto il punteggio più elevato in 9 categorie su 13, superando i concorrenti di Mercedes-Benz, Opel e Volkswagen. Il nuovo Transit Connect ha conquistato il primo posto in 7 categorie, distinguendosi in modo particolare per la stabilità e la maneggevolezza su fondo ghiacciato. Ha vinto su concorrenti agguerriti di marca Citroën, Renault e Volkswagen.

"I van Ford hanno dimostrato chiaramente una maneggevolezza superiore in condizioni di scarsa aderenza, un grande vantaggio dal momento che le strade ghiacciate non sono una rarità nel lavoro di tutti i giorni - ha detto Heikki Laurell, della rivista finlandese "Auto Teknikka ja Kuljetus" che organizza l'evento - Le nostre sfide porta-



tortuose strade innevate. Ford ha dominato l'edizione 2014 dell'Artic Van Test mettendo a segno una doppia vittoria con il nuovo Transit e il nuovo Transit Connect, classificatisi primi nelle rispettive categorie. Le accensioni a bassissime temperature, lo slalom sulla pista d'atterraggio ghiacciata e le centinaia di chilometri percorsi senza sosta sono solo alcune delle

ha dichiarato Paul Randle, Direttore Veicoli Commerciali Globali di Ford Europa - I nostri clienti si affidano alla gamma Transit per svolgere ogni giorno il proprio lavoro, e il nostro compito è assicurarci che i veicoli Ford siano in grado di affiancarli sempre al meglio".

I commerciali partecipanti all'Arctic Van Test sono stati guidati da giornalisti specializ-

no davvero al limite i veicoli commerciali, in situazioni che possono lasciare a bocca aperta chiunque non sia particolarmente abituato agli inverni scandinavi".

Il nuovo Transit è stato lanciato di recente in tutti i mercati europei, il nuovo Transit Connect, Van dell'Anno 2014, è stato lanciato in Europa nella seconda metà del 2013.

LA SESTA GENERAZIONE DELLO STORICO FURGONE FORD È ANCORA PIÙ PERFORMANTE

IL PROFESSIONISTA CHE NON SMETTE MAI DI SORPRENDERE

Ford Transit è riconosciuto in tutto il mondo come "IL" furgone di riferimento, quello che ha fatto la storia ed è entrato nel cuore dei clienti, anche di quelli italiani. Il nuovo Transit, la sesta generazione del trend-setter mondiale tra i veicoli da lavoro, raccoglie una pesante eredità fatta di quasi 50 anni di onorata carriera, 5 evoluzioni e ben 7 milioni di unità vendute in tutto il mondo. Il nuovo modello arriva in Europa con una vasta scelta di versioni e modelli, ognuno dei quali è fedele alla leggendaria affidabilità Transit.

Oggi Transit non è più soltanto un furgone ma un'intera famiglia di modelli: un'offerta molto diversificata con la quale Ford è in grado di confrontarsi con l'intera produzione della concorrenza: dal Courier, il più piccolo, che verrà presentato nella nuova edizione nel corso di quest'anno, per poi approdare nel segmento delle furgonette e più in generale dei furgoni con portata inferiore a una tonnellata con il Connect, Van dell'Anno 2014. Saliamo ancora un po' con pesi e prestazioni fino al Custom, Van dell'Anno 2013, per poi arrivare al classico Transit con le sue tante configurazioni. Il

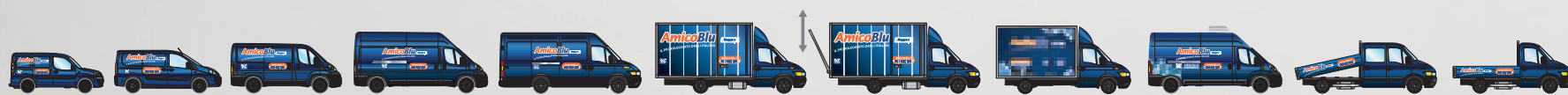


design esterno del nuovo Transit declina il Kinetic Design nel linguaggio dei veicoli commerciali di grandi dimensioni, coniugando stile, solidità e funzionalità. Anche l'abitacolo è stato completamente riprogettato con interni derivati dalla filosofia automobilistica per comodità e tecnologia, ma con tutta la versatilità e la funzionalità necessarie a un veicolo commerciale. Non solo, ma anche con rifiniture premium e materiali ad alta resistenza oltre che con ricchezze di soluzioni smart che facilitano il lavoro di tutti i giorni.

Transit si propone in ben 450 varianti principali, sei versioni, cinque lunghezze di carrozzeria, due altezze per il tetto, cinque classi di portata, tre tipi di trazione, tre livelli di potenza, due configurazioni delle ruote posteriori (singole e gemellate). Accanto alle versioni Van a 2-3 posti e Van Doppia Cabina a 6-7 posti, ci sono i modelli Combi, Chassis e Chassis Doppia Cabina, oltre alle versioni Bus M2, in grado di ospitare a bordo fino a 18 persone.

Per questa ricca famiglia di veicoli è disponibile il propulsore Ford 2.2 TDCi, potente ed efficiente, di grande elasticità e dai consumi ridotti, nelle potenze di 100, 125 e 155 cv sui modelli a trazione anteriore e posteriore, da 125 e 155 cv Euro 6 per ora solo sui modelli a trazione posteriore e da 125 e 155 cv sui modelli a trazione integrale. Il cambio è manuale a 6 marce. Sei modelli di Transit sono disponibili con il 2.2 TDCi ECONetic da 125 cv, dotato di dispositivo Start&Stop e controllo dell'accelerazione.

Hai bisogno di un furgone? Scegli il leader, noleggia AmicoBlu.



amicoblu.it

Telesales AmicoBlu
06 22935453
amicoblu@maggiore.it

Seguici su   

Con un partner come AmicoBlu, anche i lavori pesanti diventano più leggeri. Chiama lo 06 22935453 e richiedi una convenzione, con l'aiuto dei nostri consulenti dedicati potrai scegliere nella vasta flotta di veicoli commerciali quelli più adatti alle tue necessità di lavoro e sostituirli con mezzi differenti ogni volta che le esigenze della tua azienda lo richiedono. Che sia per un giorno, un weekend o un anno, scegli la flessibilità del noleggio AmicoBlu in alternativa all'acquisto; l'accesso ai nostri servizi è rapidissimo ed ogni volta hai tutta l'affidabilità che solo un leader ti può dare.

AmicoBlu

IL PIÙ NOLEGGIATO DAGLI ITALIANI





RENAULT MASTER

Più prestazioni, meno consumi

SVELATO IL GUERRIERO DELLA LOSANGA NEL SEGMENTO DA 2,8 A 4,5 TONNELLATE. DEDICATO AI PROFESSIONISTI CHE OPERANO IN AMBIENTE URBANO, NELLE ATTIVITÀ DI DISTRIBUZIONE, ARRIVERÀ DOPO L'ESTATE. IL MODEL YEAR 2014 BENEFICIA DI UNA SERIE DI INTERVENTI TECNICI ED ESTETICI.

MAX CAMPANELLA
BIRMINGHAM

Presentato in anteprima mondiale al Salone di Birmingham, con il nuovo Master si completa la famiglia di veicoli commerciali Renault equipaggiati con motori Twin Turbo. Il nuovo Master MY 2014, che arriverà dopo l'estate, è frutto dell'evoluzione dei veicoli commerciali della Losanga sulla base delle nuove necessità dei professionisti del trasporto: produttività,

consumo ridotto, sicurezza integrale, facilità di guida.

All'ultima edizione del Salone Commercial Vehicle Show di Birmingham, Renault ha svelato in anteprima il suo futuro guerriero nel segmento da 2,8 a 4,5 t, soluzione ideale per professionisti che operano in ambiente urbano. Il nuovo veicolo della Losanga beneficia di nuovo design, di nuove potenze, della tecnologia bi-turbo, dell'ESC (Controllo Elettronico della Stabilità) di serie e della

modalità Eco-Mode per favorire il risparmio di carburante. Disponibile nelle versioni furgone, autotelaio cabina semplice e doppia, pianale cabinato, combi e bus, nuovo Master potrà essere scelto nelle configurazioni a trazione anteriore o posteriore, ruote singole o gemellate e con cambio manuale o robotizzato. Nuovo Renault Master propone una tecnologia bi-turbo disponibile sui motori da 135 e 165 cv. Grazie al lavoro coordinato di 2 turbine (la

più grande agisce ad alti regimi motore mentre la più piccola agisce a bassi regimi motore) è sempre garantita la massima pressione di sovralimentazione durante tutto l'arco di funzionamento del regime motore. Per il conducente, questo si traduce in maggior comfort di guida, migliori prestazioni e, allo stesso tempo, minori consumi e emissioni di CO₂.

Nuovo Renault Master dispone anche del sistema Stop & Start, di serie sulle versioni da 135 e 165 cv. Questo dispositivo mette automaticamente il motore in standby quando il veicolo è fermo, per esempio ai semafori. Il motore riparte semplicemente premendo la frizione o ingranando la prima. In combinazione con la tecnologia bi-turbo, questi sistemi consen-

110 a 165 cv), mentre per quelli dotati di cambio robotizzato sono disponibili due livelli di potenze (125 e 150 cv). Per quanto riguarda la sicurezza, tutte le versioni del nuovo Renault Master sono equipaggiate di serie con l'ESC (Controllo Elettronico della Stabilità). Per la manovrabilità e la sicurezza ottimale, l'ESC incorpora anche la funzione Hill Start Aid, ovvero l'aiuto alla partenza in salita, l'assistenza alla frenata d'emergenza (Emergency Break Assist), il controllo elettronico della trazione (Extended Grip), una funzione di stabilità del rimorchio (Trailer Swing Assist), il controllo adattivo del carico (Adaptive Load Control) e il sistema antibaltamento (Anti Rollover Control System).

Sulle versioni Combi, è inoltre disponibile un sistema di monitoraggio della pressione del pneumatico. Infine, per una maggiore visibilità e per garantire massima sicurezza, il parasole del lato passeggero sul nuovo Renault Master può essere dotato di uno specchio retrovisore aggiuntivo. Quest'ultimo, permette di superare il punto cieco tra il campo di visione offerto dallo specchio retrovisore esterno e la visione diretta laterale.

Anche il design del Renault Master ha beneficiato di alcune modifiche. Presenta ora un nuovo cofano, una nuova calandra e può essere equipaggiato con uno schermo anti-ghiaia sul radiatore. Come i veicoli della nuova gamma Renault Trucks, nuovo Renault Master dispone di una targhetta rossa "by Re-



Nuovo Renault Master potrà essere scelto nelle configurazioni a trazione anteriore o posteriore.

I professionisti che scelgono nuovo Renault Master possono risparmiare carburante anche utilizzando la modalità Eco-Mode, di cui le versioni da 135 e 165 cv sono dotate di serie. Il conducente può ottimizzare i consumi semplicemente premendo un pulsante sul cruscot-

to di risparmiare fino al 10 per cento sui consumi di carburante.

Nuovo Renault Master, equipaggiato con un motore Euro 5 da 2.3 l, offre una vasta gamma di potenze: per i veicoli dotati di cambio manuale sono disponibili cinque livelli di potenze (da

110 a 165 cv), mentre per quelli dotati di cambio robotizzato sono disponibili due livelli di potenze (125 e 150 cv). Per quanto riguarda la sicurezza, tutte le versioni del nuovo Renault Master sono equipaggiate di serie con l'ESC (Controllo Elettronico della Stabilità). Per la manovrabilità e la sicurezza ottimale, l'ESC incorpora anche la funzione Hill Start Aid, ovvero l'aiuto alla partenza in salita, l'assistenza alla frenata d'emergenza (Emergency Break Assist), il controllo elettronico della trazione (Extended Grip), una funzione di stabilità del rimorchio (Trailer Swing Assist), il controllo adattivo del carico (Adaptive Load Control) e il sistema antibaltamento (Anti Rollover Control System). Sulle versioni Combi, è inoltre disponibile un sistema di monitoraggio della pressione del pneumatico. Infine, per una maggiore visibilità e per garantire massima sicurezza, il parasole del lato passeggero sul nuovo Renault Master può essere dotato di uno specchio retrovisore aggiuntivo. Quest'ultimo, permette di superare il punto cieco tra il campo di visione offerto dallo specchio retrovisore esterno e la visione diretta laterale. Anche il design del Renault Master ha beneficiato di alcune modifiche. Presenta ora un nuovo cofano, una nuova calandra e può essere equipaggiato con uno schermo anti-ghiaia sul radiatore. Come i veicoli della nuova gamma Renault Trucks, nuovo Renault Master dispone di una targhetta rossa "by Renault Trucks" sulla portiera del conducente e del passeggero e, sulle configurazioni furgone, anche sulla porta posteriore del veicolo. Infine, dato che il servizio rappresenta per Renault Trucks una parte integrante del veicolo, nuovo Renault Master beneficia di servizi adeguati alle proprie applicazioni. Ad esempio i distributori con l'offerta Fast & Pro dispongono di un'area dedicata ai veicoli commerciali, con tempi di consegna veloci per la manutenzione del veicolo e costi controllati. La qualità del servizio Renault Trucks è garantita anche grazie ai contratti di manutenzione Start&Drive e alle soluzioni di finanziamento e assicurative ottimizzate. La gamma Distribuzione di Renault Trucks è la più completa sul mercato e comprende nuovo Renault Master, Renault Maxity, Renault Trucks D CAB 2M, Renault Trucks D 2,1M e D WIDE.



Il moderno e funzionale cruscotto del nuovo Master. A destra il motore 2.3 dCi Euro 5.



MERCEDES-BENZ

Unimog anche con patente B

LE VERSIONI U216, U218, U423, U423 L SONO ORA OMOLOGATE ANCHE A MACCHINA OPERATRICE SEMOVENTE, QUINDI TUTTE GUIDABILI CON PATENTE B. UN'ULTERIORE CONFERMA DELLA VERSATILITÀ E FUNZIONALITÀ DEL PORTA-ATTREZZI TEDESCO.

URBANO LANZA
STOCCARDA

Un veicolo per tutte le stagioni. Non foss'altro per il fatto che da oltre 60 anni è punto di riferimento per robustezza e affidabilità, con ben 400mila unità ancora in circolazione. Stiamo parlando dell'Unimog, che conferma la sua già proverbiale versatilità con un ulteriore passo in avanti nella direzione di una sua maggiore utilizzabilità da parte dell'utenza. Le sue versioni U216, U218, U423, U423 L sono ora omologate anche a Macchina Operatrice Semovente, quindi tutte guidabili con patente B. Grazie alla nuova omologazione sono ben 31 gli attrezzi oggi montabili: dallo spalaneve al falciaerba per banchi-

ne stradali, Unimog è diventato lo strumento ideale per tutte le stagioni e per tutte le mansioni.

Tutti i modelli della nuova gamma Mercedes-Benz Unimog Blue Tec 6 sono omologati come Autocarro, per le categorie N2G e N3G; previo aggiornamento del Libretto di Circolazione presso la Motorizzazione Civile, è possibile la dotazione di attrezzi per l'esecuzione di molteplici lavori, principalmente quelli per la manutenzione stradale. La novità da poco introdotta ha una sua particolare importanza: oltre all'utilizzo con la patente B, gli Unimog Macchina Operatrice Semovente godono di ulteriori vantaggi quali l'esenzione dalla revisione annuale, nonché la ridu-



zione del bollo e del premio assicurativo. Grazie all'ampia possibilità di equipaggiamento, Unimog è a tutti gli effetti il veicolo polivalente per eccellenza: capace di essere operativo 365 giorni l'anno, d'inverno come sgombraneve e antighiaccio, per il restante periodo dell'anno come falciaerba per banchine stradali oppure spazzatrice o innaffiatrice-antincendio con una cisterna con capacità fino a 3.500 litri d'acqua. Gli Unimog Macchina Operatrice Semovente sono inoltre dotati di cassone ribaltabile, che può

essere utilizzato per lo spostamento di materiali connessi con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere.

La velocità dei veicoli viene bloccata elettronicamente a 40 km/h direttamente in produzione senza possibilità di poter effettuare manomissioni. Tra le caratteristiche principali degli Unimog M.O.S. ci sono la trazione integrale 4x4 permanente, il bloccaggio dei differenziali, le sospensioni con molle a reazione progressiva e ammortizzatori, assi a portale con riduzione ai mozzii, freni a disco su

tutte le ruote, cabina in materiale composito esente da corrosione, aria condizionata, telaio in acciaio con longheroni a C, impianto elettrico specifico con connessioni per le attrezzature, larghezza complessiva di 2.200 mm.

Gli Unimog M.O.S. possono inoltre essere dotati di tutti gli accessori della gamma Autocarro, quali il Vario Pilot, il sistema di sterzo spostabile da sinistra a destra e viceversa, il cambio meccanico con riduttori, la trazione con avanzamento idrostatico, il sistema idraulico con

2 pompe e fino a 4 distributori, la presa di forza anteriore e presa di forza veloce, il gancio di traino, la piastra portattrezzi anteriore unificata EN 15432 -1. Tutti gli Unimog M.O.S. sono equipaggiati obbligatoriamente con lampeggiatore rotante, che a richiesta possono diventare due.

Va anche detto che in generale i nuovi Unimog BlueTec 6, inclusi gli Unimog M.O.S., hanno beneficiato di numerose innovazioni per l'utilizzo con attrezzi. Una di queste è il tergicristalli sul tetto della cabina, specifico per lo sgombraneve, oppure il sistema di telecamere e monitor per agevolare il montaggio delle attrezzature e per il controllo delle stesse. La nuova trazione idrostatica consente un comodo adattamento e la regolazione continua fino a 50 km/h, in particolare per l'utilizzo con falciaerba. Non vanno poi dimenticati l'impianto idraulico per ribaltabile separato da quello operativo per gli attrezzi e il volante regolabile e multifunzione. In definitiva, grazie alla sua polivalenza e ai costi di esercizio ridotti, Unimog Macchina Operatrice Semovente è lo strumento ideale per l'impiego presso le Amministrazioni Comunali e per le ditte appaltatrici di lavori in ambito comunale e statale. Senza contare che con le sue dimensioni compatte Unimog è particolarmente adatto all'utilizzo su strade di montagna.

CASE

Protagonista in televisione

UNA MINIPALA COMPATTA SR200 E UN MINIESCAVATORE CX50 NELLA VERSIONE ITALIANA DEL CELEBRE PROGRAMMA TELEVISIVO EXTREME MAKEOVER.

NILS RICKY
MONZA

Extreme Makeover Home Edition Italia è la versione italiana di un popolare programma televisivo americano, trasmesso ininterrottamente negli Stati Uniti dal 2003 e che ha avuto ospiti d'eccezione come Michelle Obama, Arnold Schwarzenegger e David Beckham. Lo scopo del programma è regalare una nuova casa a famiglie in difficoltà. In Italia, la trasmissione andrà in onda in prima serata su Canale 5 per quattro

puntate a partire da lunedì 2 giugno e vedrà come protagoniste anche due macchine Case: una minipala compatta SR200 e un miniescavatore CX50. La troupe televisiva, guidata da Alessia Marcuzzi e affiancata da un designer di interni, un architetto, un paesaggista e un direttore lavori, ha visitato quattro località italiane. La versione italiana del programma si differenzia da quella americana per il tipo di lavori sostenuti: non si procede all'abbattimento di fabbricati, ma si provvede alla ristrutturazione di edifici esistenti

oppure alla costruzione di nuovi edifici su terreni edificabili. Come nella versione americana, anche in Italia i lavori realizzati tramite il programma televisivo vengono portati a termine in soli sette giorni. In ogni puntata, la conduttrice cura personalmente la realizzazione di un 'progetto speciale', ovvero di un ambiente particolarmente significativo per la famiglia. Il gruppo di lavoro della trasmissione si occupa della progettazione mentre per la messa in opera vengono coinvolte anche ditte edili locali. Gli arredi e le forniture sono offerte in parte dagli sponsor del programma.

Le macchine Case hanno dato il loro determinante contributo durante tutte e quattro le puntate affinché i lavori in cantiere potessero svolgersi senza problemi e nel rispetto delle tempistiche estremamente serrate imposte dal programma tv: appena una settimana per ristrutturare o costruire da zero un villino. Per questo motivo sono state scelte due macchine Case estremamente versatili: una minipala compatta SR200 e un miniescavatore CX50. La minipala compatta è stata utilizzata soprattutto per lo scarico e il trasporto del materiale edile mentre il miniescavatore è stato utilizzato per lo scavo delle fondamenta, degli impianti fognari nonché nella demolizione di muretti durante le opere di ristrutturazione. Grazie alle macchine Case sono state costruite tre nuove abitazioni ed è stata ristrutturata una villa diroccata.

Le due macchine Case, versatili e in grado di lavorare anche nei cantieri più angusti e con ridotti spazi di manovra, hanno offerto tutta la potenza, affidabilità e tecnologia tipica dei prodotti Case per rispettare i tempi imposti dal programma televisivo. Proprio come il programma Extreme Makeover Home Edition, anche Case Construction Equipment ha un DNA americano. L'azienda è da 172 anni all'avanguardia nel settore del movimento terra: una storia fatta di continua evoluzione e innovazione, fin da quando Jerome Increase Case inventò la prima trina industriale. Da allora, il marchio non ha mai smesso di investire in tecnologia di prodotto. La gamma, completamente rinnovata nel 2011, offre oggi maggiore produttività e grande comfort per l'operatore: cabine estremamente spaziose e ampi finestrini laterali per la miglior visibilità della categoria, soglia ribassata per una visuale perfetta su benna o attrezzature.

Econic a 3 assi 6x4 da 26 t



GAMMA EURO 6 PIÙ COMPLETA

Da questo mese il nuovo Econic a 3 assi 6x4 da 26 t di peso totale va a completare la gamma Euro 6 aggiungendosi al 2 assi 4x2 da 18 t e al 3 assi 6x2 da 26 t. Il motore Euro 6, per tutti gli Econic, è un diesel 6 cilindri in linea di 7.698 cc con due valvole di aspirazione e due di scarico, iniezione diretta Common Rail con pressione d'iniezione a 2.400 bar, turbocompressore a due stadi, tecnologia SCR con filtro antiparticolato e ricircolo gas di scarico EGR. Le parole chiave alla base del successo dell'Econic sono sicurezza, ergonomia, redditività e basso impatto ambientale. Valori che trovano conferma nel nuovo Econic a 3 assi 6x4 da 26 t e che si traducono in un'ottima visibilità su tutti i lati del veicolo e in un buon angolo di visuale ottenuti grazie al parabrezza panoramico e al cruscotto particolarmente basso. L'ottima visibilità e la posizione di guida consentono il contatto visivo permanente con i pedoni, riducendo drasticamente il rischio di incidenti.

Il nuovo Econic garantisce la massima sicurezza e la tutela della salute anche degli operatori, grazie a caratteristiche tecniche uniche quali l'accesso Low Entry, che agevola l'ingresso del conducente e della squadra di lavoro andando a eliminare il rischio di infortuni da caduta, e il cambio automatico studiato per l'utilizzo stop & go, per ridurre lo stress dei lavoratori. La versione 6x4 offre fino a quattro posti a sedere e cambio automatico Allison 3000/3200 con o senza retarder. L'efficienza, i tanti allestimenti possibili e la sostenibilità di Econic lo rendono perfetto per il segmento dei servizi municipali dove, da 15 anni, questo veicolo speciale Mercedes-Benz è adottato con grande successo. Le aziende municipalizzate di tutta Europa riconoscono nell'Econic il veicolo ideale per le più svariate mansioni. Anche in Italia, grazie alla preziosa collaborazione con i principali allestitori del settore, numerose città hanno inserito nelle loro flotte i veicoli Econic: a Roma circolano oltre 100 veicoli, sono in servizio molti Econic a Milano, Palermo, Torino, Firenze, Prato, Foggia. Sempre più anche città di dimensioni minori scelgono Econic per compiti quali la raccolta dei rifiuti, riconoscendo grandi vantaggi in termini di sicurezza, non raggiungibili con gli autocarri con cabina tradizionale. Altri ambiti di operatività sono i servizi aeroportuali, i servizi di distribuzione, la logistica urbana e la scala incendiario; settori in cui, in tutta Europa, Econic ha già registrato largo utilizzo.



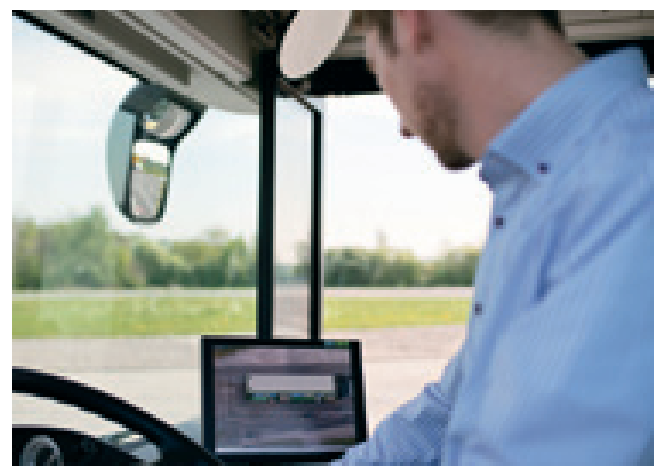
RICERCATORI E AUTISTI ALLA PROVA CON IL SIMULATORE

L'AUTOBUS SELEZIONA DA SOLO LA GIUSTA VELOCITÀ

In questa prima fase del progetto UR:BAN MAN lavora con gli autisti di autobus nel simulatore di guida. I ricercatori determinano, in questa fase, le informazioni di cui il conducente necessita, trovandosi nell'insolita situazione in cui il veicolo seleziona automaticamente la velocità da tenere in città. "In questo modo - spiega Karlheinz Dörner, Direttore del reparto Ricerca su dispositivi di assistenza al conducente e sistemi elettronici - abbiamo un quadro realistico di quali informazioni occorrono all'autotrasportatore o autista di autobus e che si aspetta di ricevere dal veicolo, per guidare in modo sicuro e comprendere i sistemi di bordo. Così capiamo

ad esempio quali informazioni deve ricevere il conducente dal sistema e come, per sfruttare al meglio l'onda verde. In questo modo possiamo configurare al meglio l'interfaccia uomo-macchina. Questo comprende la parte hardware, quindi gli elementi di comando e di visualizzazione, i segnali acustici e la parte software, ad esempio quando e con che livello di dettaglio devono essere visualizzate le informazioni".

Nell'ambito di ricerca Assistenza cognitiva Man lavora allo sviluppo di un sistema di visuale a 360° per i complessi requisiti che presenta la guida di autobus e camion nel traffico cittadino. "Il sistema di telecamere - afferma il Direttore del progetto Walter Schwertberger - è stato concepito per fornire al conducente una rapida e completa panoramica della situazione intorno al veicolo". A questo riguardo i ricercatori stanno ottimizzando la rappresentazione della zona circostante il veicolo, con una vista aerea virtuale, specificamente concepita per i veicoli commerciali e i bus.



MAN BUS

Obiettivo: mobilità più efficiente e sicura

I RICERCATORI DELLA CASA DI MONACO HANNO PRESENTATO I PRIMI RISULTATI DEL PROGETTO DI RICERCA UR:BAN SULL'INTERAZIONE TRA CONDUCENTE E AUTOBUS. LA MISSION È DECISAMENTE IMPEGNATIVA: IL VEICOLO DEVE SAPER RICONOSCERE LE SITUAZIONI DI PERICOLO E PROTEGGERE CHI GUIDA DA COMPORTAMENTI ERRATI.

MAX CAMPANELLA
BRAUNSCHWEIG

Porre il tema dei trasporti e della mobilità come questione centrale è la mission del progetto di ricerca UR:BAN, di durata biennale, finalizzato allo studio di sistemi di assistenza alla guida per una mobilità più efficiente e più sicura all'interno

delle città. Perché sono i numeri a dire quanto sia importante l'interazione tra conducente e veicolo, ovvero tra uomo e traffico: il 70 per cento degli europei vive in città e si sposta regolarmente con quotidianità per raggiungere il luogo di lavoro e poi per il rientro a casa. Negli ultimi anni sono migliorate in modo consistente le prestazioni

energetiche e le emissioni dei mezzi di trasporto, ma parallelamente sono aumentate le masse dei veicoli circolanti e le potenze installate, le percorrenze e i livelli di congestione.

Com'è possibile ridurre i consumi energetici nel settore dei trasporti e salvaguardare il diritto a una mobilità efficiente per tutte le province europee?

Con il progetto UR:BAN, sovvenzionato dal Ministero dell'Economia e dell'Energia della Germania per il 50 per cento, MAN intende trovare una soluzione, incoraggiata in questo senso dalla stessa Commissione Ue che ha presentato un Piano finalizzato a riduzione delle emissioni, innovazione e incentivi, con l'obiettivo di promu-

overe lo sviluppo e la diffusione di veicoli puliti e efficienti sul piano energetico, in modo da aiutare i costruttori europei a rafforzare su scala globale il suo ruolo guida. È la strategia della Commissione europea per lo sviluppo di un sistema di mobilità verde ed energeticamente efficiente, presentata a Bruxelles e concordata dai 27

di guida ottimale per i conducenti, allo scopo di riconoscere tempestivamente le situazioni di pericolo e proteggere il conducente da possibili comportamenti sbagliati. Questo progetto vuole fornire un contributo importante per aumentare l'efficienza e la sicurezza nel traffico stradale. Il nostro lavoro di ricerca mette sempre al primo



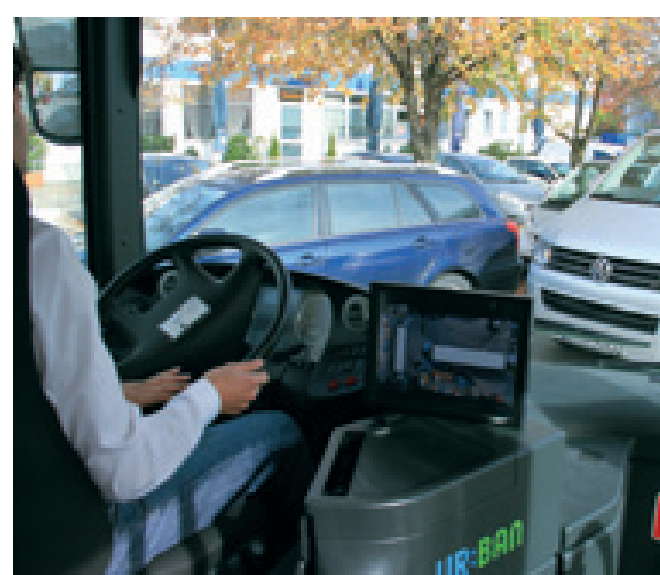
Il 70 per cento degli europei vive in città e si sposta quotidianamente per raggiungere il luogo di lavoro e poi per il rientro a casa.

VISUALE A 360° PER AUTOBUS E VEICOLI INDUSTRIALI

AMBITO DI RICERCA: ASSISTENTE PER L'ONDA VERDE

Il progetto UR:BAN si interseca con altri temi fondamentali ai quali MAN lavora: sistemi di assistenza per l'onda verde e visuale a 360°. Anche per questi ambiti del progetto l'interfaccia conducente-veicolo è di fondamentale importanza e viene quindi studiata approfonditamente. Nella seconda fase del progetto i ricercatori presenteranno un prototipo di abitacolo, che mostrerà in pratica i risultati realizzati. Nell'ambito di progetto "Il sistema dei trasporti in rete" MAN sta sviluppando un sistema di assistenza per l'onda verde che dovrebbe permettere di sfruttare al meglio le fasi di verde dei semafori sulle arterie del traffico cittadino, per risparmiare tempo e carburante. Una guida di questo tipo consentirebbe un notevole risparmio di carburante, soprattutto per camion e autobus: è necessaria molta energia per portare un veicolo di 40 tonnellate da 0 a 50 km/h. Il frequente fermarsi e ripartire nelle strade urbane riduce l'elevata efficienza dei moderni bus e veicoli

industriali. E questo è proprio quello che gli sviluppatori Man vogliono cambiare. "Si può risparmiare molto carburante - spiega Walter Schwertberger, Direttore del gruppo di ricerca sui Sistemi di assistenza di Man - riuscendo a far marciare il veicolo in modo più uniforme e evitando quindi inutili arresti e ripartenze. Proprio per questo nasce il cosiddetto "assistente per l'onda verde". I tempi di commutazione dei semafori vengono trasmessi al veicolo da un server, tramite la rete di telefonia mobile. Sulla base dei dati scambiati, il veicolo calcola la modalità di guida ottimale per sfruttare al meglio l'onda verde nel tratto pianificato. Il veicolo seleziona quindi automaticamente la velocità adatta". In primo luogo deve essere realizzata l'infrastruttura per la comunicazione: i server di gestione dei semafori urbani devono inviare le informazioni necessarie. Il progetto UR:BAN collabora su questo con due città pilota: Düsseldorf e Kassel.



Stati membri dell'Ue, ora all'esame del nuovo Consiglio europeo.

Il progetto di cooperazione UR:BAN riunisce 31 partecipanti, tra aziende, università, istituti di ricerca e amministrazioni cittadine. Insieme, stanno sviluppando sistemi di assistenza alla guida e per la gestione del traffico per la mobilità all'interno delle città. Obiettivo: una circolazione urbana sicura ed efficiente. E scorrevole. Il budget del progetto è di 80 milioni di euro. I ricercatori del progetto UR:BAN hanno presentato i risultati della prima fase del progetto.

Eberhard Hipp, Direttore del reparto Ricerca di MAN Truck & Bus, ha il ruolo di coordinatore. "Lo scenario della circolazione del traffico nelle città - spiega Hipp - diventa sempre più complesso. Gli utenti della strada si trovano a circolare in spazi ristretti, i tempi di reazione devono essere rapidi. Obiettivo del progetto è analizzare la situazione del traffico usando sistemi innovativi e nuove tecnologie, per elaborare strategie

posto il conducente".

Nell'ambito di ricerca "Uomo e traffico" i ricercatori MAN lavorano su un quesito fondamentale: come può il veicolo assistere il conducente nell'intenso traffico cittadino, fornendogli al meglio le informazioni necessarie? Come devono essere strutturati gli abitacoli dei veicoli per indicare al conducente, in modo mirato, le informazioni specifiche per determinate situazioni di guida? Nelle aree urbane in uno spazio ristretto circolano molti veicoli, e i conducenti devono essere molto concentrati e reagire rapidamente alle situazioni mutevoli del traffico - diversamente da quanto accade nel traffico a lungo raggio - e proprio per questo motivo la comunicazione tra conducente e sistemi del veicolo gioca un ruolo molto importante.

Obiettivo dei ricercatori MAN è ridurre al minimo la distrazione causata al conducente: le informazioni devono essere ridotte all'essenziale e trasmesse al conducente in modo comprensibile e intuitivo.



A DISPOSIZIONE 60 BUS CON AUTISTA

PIATTAFORMA LOGISTICA PER LE MERCI DIRETTE IN CENTRO

Essere sul mercato da 30 anni significa per SACA poter garantire qualità totale del servizio mirata sempre alla piena soddisfazione del cliente. Questa filosofia è stata costruita giorno dopo giorno da tutto lo staff direzionale, dagli operatori che conducono i mezzi e da tutte le unità operative di supporto, creando quella "cultura" del cliente che è il vero valore aggiunto strategico per cogliere tutte le nuove sfide del mercato. Grazie al know how acquisito negli anni, SACA offre una linea completa di servizi che si è arricchita del nuovo servizio Transit Point, piattaforma logistica destinata a ricevere merci dirette al centro storico, ora servito anche con mezzi elettrici e non, che funge da deposito per le merci e che è in grado di dirigerle, per strade o zone della città. Il servizio SACA Bus mette a disposizione circa 60 pullman con autista, disponibili da 8 a 64 posti: soluzione ideale per viaggiare in compagnia, per itinerari culturali, per turismo, convegni, raduni, ecc. Il servizio denominato Prontobus di pianura nella zona di Bentivoglio nasce invece dall'esigenza di collegare il principale ospedale della zona, appunto quello di Bentivoglio, con le località della provincia di Bologna, nella fascia compresa tra Castelmaggiore e Galliera nella direttrice Sud-Nord e Minerbio e Pieve di Cento in quella Est-Ovest. Le aziende socie delle cooperative SACA e Cosepuri effettuano questo servizio con minibus da 16 persone, in alcuni casi veicoli assolutamente ecologici alimentati a gas metano.

NEOPLAN

In Emilia prioritaria la difesa dell'ambiente

MAX CAMPANELLA
BOLOGNA

Attenzione alla sicurezza e rispetto dell'ambiente: si muove da sempre lungo questo doppio binario l'attività della Cooperativa SACA, leader nel settore del Trasporto Pubblico Locale con oltre 10 milioni di chilometri di servizi, più di 200 soci, 350 dipendenti e un fatturato aggregato di oltre 36 milioni di euro. Fedele a questa filosofia aziendale, la cooperativa bolognese aderente a Confcooperative ha incrociato come partner del suo progetto d'implementazione delle flotte, all'insegna delle "emissioni zero", il costruttore tedesco MAN, che per il settore del trasporto pubblico e privato offre una gamma completa di veicoli con motorizzazioni efficienti e rispettose dell'ambiente, tra cui quelle alternative come idrogeno, metano e ibrido-elettrico.

Frutto dell'importante partnership un accordo che prevede, per i soci SACA, l'acquisto a condizioni favorevoli di 10 modernissimi mezzi a "inquinamento zero" che saranno operativi nelle aree di Bologna, Modena e Reggio Emilia, garan-

do un'aria più pulita e più sicurezza alla clientela. "Si tratta - dichiara Federico Forchielli, presidente SACA - di un inve-

sioni dei veicoli circolanti in ambito europeo. SACA - prosegue Forchielli - si conferma primo network privato regiona-

CONSEGNATI I PRIMI DUE VEICOLI, ENTRAMBI NEOPLAN TOURLINER DA 12 METRI CON MOTORE D26 DA 440 CV:

LE AZIENDE CR VIAGGI E BEPPE VIAGGI INSERISCONO NEL PARCO MACCHINE MEZZI MODERNISSIMI CHE RISPETTANO LA NORMATIVA EURO 6.

stimento complessivo di tre milioni di euro: questi pullman rispettano la normativa Euro 6, entrata in vigore il 1° gennaio di quest'anno con lo scopo di ridurre ulteriormente le emis-

le per la mobilità delle persone in grado di offrire un servizio efficiente con pullman di ultima generazione fino ad oggi non ancora utilizzati dagli altri principali player dell'Emilia Roma-

gna".

"In questo senso MAN Truck & Bus - dichiara il direttore Marketing, Alessandro Smania - è leader a livello mondiale, con una proposta di prodotti dagli standard qualitativi altissimi, elevata affidabilità e sicurezza attiva e passiva grazie ai dispositivi più moderni. Con questo accordo i soci della SACA sono agevolati nel progetto di ampliamento del proprio parco macchine potendo scegliere all'interno di una gamma completa di veicoli rispettosi dell'ambiente a condizioni molto vantaggiose".

L'attenzione alla salvaguar-

dia ambientale del territorio in cui opera costituisce un elemento caratterizzante della cooperativa SACA, nata a Bologna nel 1972 e oggi attiva anche nelle province di Modena, Reggio Emilia, Genova e La Spezia. Una vera e propria vocazione testimoniata, tra l'altro, dall'utilizzo di numerosi mezzi ecologici, come gli autobus elettrici che ogni giorno collegano la stazione e il centro storico di Bologna con i centri commerciali di Casalecchio di Reno, e come i veicoli a trazione elettrica o bimotores che operano nel servizio di trasporto merci denominato Transitpoint. "Con

questi dieci nuovissimi pullman turistici che saranno acquistati da MAN Truck & Bus - spiega il presidente Forchielli - SACA arricchisce ulteriormente la sua ampia flotta composta oggi da 70 vetture, 120 autobus e pullmini e 60 automezzi per il trasporto merci con un'età media molto bassa e pertanto estremamente affidabili. Grazie al suo forte spirito imprenditoriale e mutualistico, la cooperativa SACA è in grado di rispondere con puntualità e professionalità a tutte le molteplici esigenze di mobilità della clientela, dal TPL al trasporto merci fino al noleggio di vetture e pullman turistici".

Le prime due unità che rientrano nell'accordo sottoscritto tra MAN e SACA sono state consegnate ai soci CR Viaggi e Beppe Viaggi: due esemplari di Tourliner, il potente "re dei chilometri" a marchio Neoplan, nella lunghezza da 12 metri equipaggiati con motore MAN D26 da 440 cv rispettosi della norma Euro 6. Tourliner, tuttofare flessibile, autobus di punta del brand turistico della Casa di Monaco, offre già nella versione standard un elevato comfort: cucina di bordo, frigorifero e abitacolo ergonomico. Grazie ai monitor ben visibili, al frigorifero da 56 litri e alla pratica cucina di bordo, i passeggeri di CR Viaggi e Beppe Viaggi si sentiranno come a casa: Tourliner offre ampi vani di stivaggio per tutto ciò che i passeggeri portano con sé in viaggio. Particolarmente intelligenti gli sportelli laterali del vano bagagli che si aprono e chiudono parallelamente, consentendo di caricare e scaricare bagagli in un battibaleno, anche nelle stradi-
ne più strette.



Da sinistra, Daniele Passini della SACA e Federico Forchielli, Presidente della cooperativa bolognese.



La consegna del Neoplan Tourliner al rappresentante Beppe Viaggi.



Il secondo Tourliner da 12 metri è stato consegnato a CR Viaggi.

SACA CONTA OLTRE 200 DIPENDENTI

TUTTO NASCE NEL 1972

A OPERA DI NOVE GARAGISTI

SACA, azienda costituita in forma di cooperativa, nasce nel 1972 per opera di un gruppo di nove garagisti. La capacità di monitorare, comprendere e interpretare le esigenze del mercato è stata la chiave di successo dell'azienda bolognese che, anticipando i tempi, è riuscita a individuare, già negli Anni Settanta, quelle che sarebbero state le evoluzioni e le nuove richieste del mercato dell'autonoleggio, mercato che imponeva un superamento dei vecchi schemi di lavoro, individuali e "casalinghi". Era necessario impostare le attività su base manageriale, con un

nuovo e rapido assetto gestionale e organizzativo. Nel 1974 l'azienda iniziò a operare in modo organico. Dopo 30 anni di attività, i nove soci iniziali sono diventati 197 nel 2006, con un numero complessivo di oltre 200 dipendenti. SACA è diventata referente qualitativamente affidabile e sicuro per tutti gli interlocutori del mercato, con un fatturato in costante crescita. Dai 5.165 euro del 1972, l'azienda è passata ai 28,200 milioni nel 2006. All'offerta di soluzioni all'avanguardia, l'azienda ha sempre saputo affiancare una serie di servizi a valore aggiunto - quali serietà professionale, sicurezza del parco mezzi, chiarezza dei costi, equi e controllati e supporto delle unità operative - che le hanno conferito il vantaggio competitivo necessario per affrontare il mercato. All'inizio degli anni '90, la cooperativa decide di accogliere una nuova sfida, quella del TPL; iniziano le prime collaborazioni con l'Azienda Trasporti Comunali di Bologna, vengono prese le prime linee in concessione, poi la collaborazione aumenta fino a progettare e realizzare servizi in partnership. Oggi SACA è riuscita a realizzare una rete di soci che permette di svolgere servizi di TPL nelle province di Bologna, Modena, Reggio Emilia, La Spezia e in tutta la zona del Tigullio.



GUIDO PRINA
PARIGI

Importante commessa per Heuliez Bus, il brand di autobus urbani della galassia CNH Industrial. La commessa in questione è quella dell'operatore dei trasporti pubblici di Parigi RATP. Il merito va alla leadership nelle tecnologie ibride manifestata da Heuliez Bus. RATP, ovvero Régie Autonome des Transports Parisiens, ha recentemente lanciato un'importante gara d'appalto europea per un contratto pluriennale (2014-2017) relativo alla fornitura di circa 1.000 autobus urbani da 12 metri con motore ibrido o alimentato a gas natu-

rale. La società che gestisce la rete di trasporti di Parigi ha dunque scelto Heuliez Bus, brand francese specialista nel segmento premium dei veicoli di trasporto urbano e pioniere nel settore dei veicoli ibridi, che, in base a una delle quattro gare d'appalto complessive, si occuperà della fornitura di autobus elettrici ibridi.

Per la prima volta nella sua storia, Heuliez Bus vince un'importante commessa da parte di RATP con il suo modello GX 337 HYB. Ciò premia gli sforzi compiuti dalla società di Rorthais, da sempre all'avanguardia nello sviluppo del mercato degli autobus ibridi in Francia e nel resto dell'Europa continentale.

Questi autobus saranno dotati della funzione "Arrive & Go" che consente di fermarsi e ripartire in modalità interamente elettrica, riducendo il consumo di carburante del 5 per cento. Si tratta di una tecnologia innovativa che rappresenta un'importante evoluzione: da un sistema di trazione ibrido a uno interamente elettrico.

Inoltre, l'accelerazione costante e fluida migliora nettamente il comfort di passeggeri e autisti, mentre il minor livello di rumorosità va a vantaggio sia dei passeggeri sia dei residenti nell'area urbana interessata dal servizio. Heuliez Bus ha fornito finora oltre 165 bus ibridi, tra cui

HEULIEZ BUS

Mobilità ibrida sotto la Torre Eiffel

HEULIEZ BUS, BRAND FRANCESE SPECIALISTA NEL SEGMENTO PREMIUM DEI VEICOLI DI TRASPORTO URBANO E PARTE INTEGRANTE DELLA GALASSIA CNH INDUSTRIAL, SI È AGGIUDICATO UN'IMPORTANTE COMMESSA PER LA FORNITURA DI AUTOBUS ELETTRICI IBRIDI ALLA SOCIETÀ CHE GESTISCE LA RETE DI TRASPORTI DELLA VILLE LUMIÈRE.

16 bus articolati per RATP, che hanno percorso più di nove milioni di chilometri. La più grande flotta di bus ibridi in Europa è in servizio a Digione, sempre in Francia, con 102 veicoli tra bus GX 327 HYB da 12 metri e bus articolati GX 427 HYB da 18 metri. Tra gli altri clienti di Heuliez vi sono operatori di Bordeaux, in Francia, di Reunion Island (territorio francese nell'Oceano Indiano) e di Barcellona, in Spagna.

Forte di un'esperienza di 90 anni nell'innovazione e nella sostenibilità, Heuliez Bus è stata la prima a specializzarsi nel segmento in rapida crescita dei mezzi di trasporto pubblico ibridi.

Heuliez Bus è tradizionalmente il partner di riferimento delle città di piccole e medie dimensioni per lo sviluppo delle loro reti di trasporto urbane grazie all'ampio ventaglio d'offerta, che spazia dal piccolo e compatto midibus GX 137 ai più avanzati citybus articolati GX 437 HYB da 18 metri. La società ha un organico di circa 500 dipendenti e ha sede centrale a Rorthais, nella Francia occidentale, dove sono ubicate le attività di ricerca e sviluppo, produzione, vendita, servizio post-vendita, formazione e i team di assistenza. CNH Industrial è leader globale nel campo dei capital goods con una consolidata esperienza industriale,

un'ampia gamma di prodotti e una presenza mondiale. Ciascuno dei brand del Gruppo è un player internazionale di rilievo nel rispettivo settore industriale: Case IH, New Holland Agriculture e Steyr per i trattori e le macchine agricole, Case e New Holland Construction per le macchine movimento terra, Iveco per i veicoli commerciali e industriali, Iveco Bus e Heuliez Bus per gli autobus e i bus gran turismo, Iveco Astra per i veicoli cava cantiere, Magirus per i veicoli antincendio, Iveco Defence Vehicles per i veicoli per la difesa e la protezione civile, FPT Industrial per i motori e le trasmissioni.

IVECO BUS

Anche il brand torinese convince RATP

Anche Iveco Bus, marchio di autobus di CNH Industrial, ha avuto un ruolo importante nell'aggiudicarsi la gara d'appalto per RATP. L'operatore del trasporto pubblico di Parigi ha decretato Iveco Bus vincitore di due dei quattro lotti della gara d'appalto per la fornitura della nuova generazione di autobus urbani a gas naturale compresso (CNG) e ibridi elettrici. La scelta di RATP è stata motivata dalle qualità ambientali di queste tecnologie e dal fatto che Iveco Bus ha saputo anticipare le esigenze di RATP per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento urbano, che attualmente rappresenta un problema per molte città europee. È questo un nuovo capitolo nella storica partnership tra RATP e Iveco Bus. Con quasi 5.000 autobus in servizio in tutta Europa, Iveco Bus è da molti anni leader europeo nella produzione di veicoli alimentati a gas naturale compres-

so (CNG). I livelli di emissione del motore Cursor 8 CNG, noto per la sua eccellenza tecnologica, sono addirittura inferiori a quelli imposti dalla normativa Euro 6. Inoltre, per un maggior comfort acustico urbano e per i passeggeri, il Cursor 8 CNG offre, a tutte le velocità, livelli di rumorosità dimezzati, oltre a vibrazioni attenuate. Il Cursor 8 CNG di Iveco è prodotto da FPT Industrial, il brand di CNH Industrial che produce gruppi propulsori, presso lo stabilimento di Bourbon-Lancy, in Francia, dove dal 2003 sono stati prodotti 24mila Cursor 8 CNG per applicazioni stradali e industriali di tutto il mondo, compresa una recente fornitura per potenziare le flotte di autobus a Pechino.

Iveco Bus ha vinto la gara di appalto di RATP grazie a Urbanway, il suo nuovo autobus urbano disponibile anche in versione Full Hybrid. Urbanway unisce



LA JUVENTUS IN FESTA A BORDO DI IVECO BUS

Un Cityclass Open Top di Iveco Bus, con livrea personalizzata Juventus e decorato con lo scudetto n. 30, è partito dallo Juventus Stadium, con a bordo la squadra Campione d'Italia per immergersi nella festa bianconera nelle vie del centro di Torino. Al seguito della squadra, per la terza volta consecutiva protagonista della festa scudetto, un altro Cityclass Open Top e un Mago 2 cabrio per il trasporto di sponsor e stampa messi a disposizione da Iveco Bus, per il quale essere parte di momenti importanti e indimenticabili del mondo dello sport è diventata ormai una tradizione. I Cityclass Open Top e il Mago 2 cabrio di Iveco Bus sono veicoli quotidianamente impiegati per le visite turistiche nella città di Roma e Urbino. I mezzi dispongono di un piano scoperto, per permettere ai turisti di ammirare i monumenti e le opere architettoniche da una posizione rialzata e priva di ostacoli visivi. La Juventus che ha conquistato lo scudetto nella stagione 2013-2014 sarà ricordata come la Juve dei record.

La squadra, guidata da Antonio Conte ha realizzato infatti i seguenti exploit: terzo scudetto consecutivo, 102 punti complessivi come nessuna grande squadra in Italia e in Europa, 33 vittorie su

38 partiti (3 pareggi e 2 sconfitte soltanto), 19 successi su 19 partite giocate in casa, miglior attacco con 80 gol e migliori difesa con 23 gol. La squadra tipo: Buffon, Barzagli (Caceres), Bonucci, Chiellini, Lichtsteiner, Pogba, Pirlo, Vidal (Marchisio), Asamoah, Tevez, Llorente. Altri: Storari, Giovinco, Osvaldo, Vucinic, Quagliarella.



sistemi tecnologicamente avanzati a un design accattivante e innovativo nonché una nuova area conducente sviluppata in conformità con le più recenti specifiche di EBSF (European Bus System of the Future), sotto l'egida dell'associazione internazionale del trasporto pubblico (UITP), per offrire il meglio in fatto di ergonomia, spazio e comodità. Sulla versione Full Hybrid di Urbanway il sistema di trazione utilizza un motore Euro 6 ridotto nelle dimensioni ma superiore in termini di efficienza del combustibile e adotta l'esclusiva tecnologia Hi-eSCR di post-trattamento dei gas di scarico, oltre a un generatore elettrico. L'energia accumulata in fase di decelerazione viene recuperata e immagazzinata in batterie agli ioni di litio di ultima generazione; questa energia viene poi rilasciata durante l'ac-

celerazione. Va aggiunto che l'eliminazione della scatola del cambio consente di ottenere una guida più fluida e un'accelerazione senza scatti, garantendo il massimo comfort a passeggeri e conducente. Questa tecnologia ibrida riduce le emissioni di CO2 e il consumo di carburante tra il 25 e il 35 per cento. L'utilizzo del 30 per cento di carburante in meno equivale a una riduzione di oltre 25 tonnellate di emissioni di gas serra per veicolo all'anno, cioè più del doppio del peso del veicolo.

La versione Full Hybrid di Urbanway, infine, è dotata della nuova funzione "Arrive & Go", che garantisce arrivi e partenze "elettrici" al 100 per cento e silenziosi alle fermate dell'autobus, senza inquinamento né vibrazioni, a beneficio sia della comunità di abitanti che dei passeggeri.



L'AUTOBUS TURISTICO CON PRESTAZIONI DI ALTO LIVELLO

- + Design elegante e dinamico, comfort di bordo e vista panoramica grazie allo speciale tetto vetrato
- + Massima sicurezza con sistemi avanzati come Adaptive Cruise Control e Lane Departure Warning System
 - + Sistema completo di intrattenimento a bordo, Wi-Fi, porte USB
- + Per le linee nazionali ed internazionali, il trasporto turistico e il servizio navetta VIP

Nuova gamma Euro VI Iveco Bus. Risparmiare carburante non è mai stato così facile.

**IVECO
BUS**

Iveco Bus con





ITALSCANIA

Trentino primo in Europa

LA CONSEGNA DELLE UNITÀ È PARTITA QUESTO MESE. I NUOVI AUTOBUS SARANNO IMPIEGATI NEL SERVIZIO URBANO GESTITO DALLA SOCIETÀ TRENTINO TRASPORTI ESERCIZIO, INTERAMENTE PUBBLICA, OPERATIVA DAL 1° GENNAIO 2009 IN SEGUITO ALLA RIORGANIZZAZIONE DEL SETTORE AVVIATA DALLA PROVINCIA AUTONOMA.

MAX CAMPANELLA
TRENTO

Per Scania esiste un'alternativa al diesel: l'alimentazione a gas metano. È prevista per l'inizio di giugno di quest'anno la consegna dei primi 8 Citywide LF Euro 6 a gas metano in Europa, che rappresentano un enorme passo avanti nel settore del trasporto passeggeri con propulsione a gas. Gli autobus, identificati dalla sigla Citywide LF CN280UB4X2EB Euro 6 per impiego urbano, andranno ad ampliare la flotta di Trentino Trasporti che, attraverso la società Trentino Trasporti Esercizio, gestisce il trasporto pubblico in tutta la provincia di Trento. "È per noi motivo di grande

soddisfazione - afferma l'ingegner Roberto Caldini, Direttore dell'unità Buses & Coaches di Italscania - aver concluso, primi in Europa, il contratto di fornitura dei primi autobus Euro 6 a gas. Questa fornitura rappresenta un ulteriore passo verso un trasporto pubblico ecosostenibile. Siamo, inoltre, particolarmente orgogliosi che un cliente storico e attento alle problematiche ambientali come Trentino Trasporti abbia colto questa opportunità che avrà, sicuramente, positive ricadute sull'intero territorio provinciale. È importante sottolineare come Scania sia riuscita a realizzare motori a gas le cui prestazioni sono del tutto paragonabili a quelle dei motori diesel. Per Scania, la ri-

cerca della sostenibilità ambientale va sempre di pari passo con l'efficienza operativa e dei consumi".

Trentino Trasporti Esercizio è una realtà aziendale relativamente nuova nel panorama del TPL italiano. Società interamente pubblica operativa dal 1° gennaio 2009 per la gestione dei servizi di trasporto pubblico in Provincia di Trento, è stata costituita a fianco di Trentino Trasporti nel corso del 2008 quando la Provincia Autonoma di Trento ha riorganizzato il settore del trasporto pubblico locale. Trentino Trasporti è rimasta proprietaria dei beni strumentali all'esercizio del servizio pubblico di trasporto.

Trentino Trasporti Esercizio,

il cui Consiglio di Amministrazione è attualmente presieduto da Franco Sebastiani, conta 1.156 persone e ha a disposizione una flotta di oltre 740 mezzi (urbani, extraurbani e da noleggio) e 19 treni. Le attività sono organizzate in molteplici unità di gestione, diffuse capillarmente in tutta la Provincia di Trento.

"Il servizio urbano di Trento - hanno spiegato dall'Azienda di TPL - è uno dei nostri punti di forza grazie all'attuazione del Progetto di "Rete forte". Si tratta di un servizio semplice, con orario cadenzato e facile da ricordare perché le corse passano sempre agli stessi minuti di ogni ora per la maggior parte delle linee e per una marcata

importanza che attribuiamo all'informazione, con un formato degli orari esposti leggibile molto facilmente. La "Rete Forte" è composta oggi da 21 linee bus e minibus".

Parallelamente al servizio urbano di Trento, Trentino Trasporti articola la sua attività di TPL in altri numerosi ambiti. Il servizio di trasporto pubblico "Piano d'Area" di Rovereto, nato nel 2001 con l'estensione del Servizio Urbano di Rovereto ad altri sette comuni confinanti (Isera, Mori, Nogaredo, Nomi, Pomarolo, Villa Lagarina, Volano), è stato rinnovato nel 2011 con l'ulteriore estensione a Calliano e alla frazione Porte di Trambileno. L'attuale rete è costituita da otto linee

che si intersecano nel centro di Rovereto. Anche il servizio urbano di Riva del Garda, Arco e Nago-Torbole è stato integralmente rinnovato a partire da marzo 2009, con l'entrata in vigore del nuovo servizio Urbano Integrato Alto Garda. Il servizio si articola oggi su tre linee. A partire dall'aprile 2008 è stato istituito il nuovo servizio urbano di Pergine, con varie linee che collegano nei giorni feriali le frazioni del circondario con il centro e sono attestate tutte al Centro Intermodale di Pergine, per garantire l'intermodalità con il servizio ferroviario e le altre linee extraurbane in transito. Il servizio si articola oggi su otto linee.

OBIETTIVO: SPERIMENTARE MEZZI E TECNOLOGIE INNOVATIVE

COLLEGAMENTI CAPILLARI IN TUTTE LE VALLI DELLA REGIONE

Oltre al servizio urbano Trentino Trasporti Esercizio gestisce il trasporto pubblico su strada sul territorio provinciale di Trento mediante autoservizi che garantiscono collegamenti capillari in tutte le valli del Trentino. Trentino Trasporti effettua inoltre, per conto della Provincia Autonoma di Trento, servizi di trasporto alunni per le scuole dell'obbligo e per particolari tipologie di servizi si avvale di autonoleggiatori terzi. Dalla gomma al ferro e non solo: Trentino Trasporti è concessionaria della linea ferroviaria che collega Trento a Malè e, dal maggio 2003, a Mezzana-Marilleva, e gestisce il servizio di funivia che collega il centro di Trento alla frazione di

Sardagna. "Il nostro obiettivo - spiegano dall'Azienda di TPL - è promuovere e realizzare un sistema di mobilità che assicuri a tutti i cittadini l'accessibilità al servizio, avendo cura di ridurre l'inquinamento e i fenomeni di impatto ambientale, con l'obiettivo di incrementare l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico rispetto al mezzo privato. L'Azienda è impegnata nella sperimentazione e nell'utilizzo di mezzi e tecnologie innovative per lo sviluppo di una mobilità pulita e sostenibile. In quest'ottica si colloca l'arrivo degli otto Scania Citywide LF Euro 6 a gas metano che, con orgoglio, per primi in Europa impiegheremo ad ampliamento della flotta".



VEGA EDITRICE

IL MONDO
DEI TRASPORTI

ANNUARIO
Trucks & Vans

2014

Sesta edizione

Per informazioni rivolgersi a:

Vega Editrice - Via Ramazzotti, 20 - 20900 Monza (MI)

Tel. +39 039.493101 - Fax +39 039.493103 - info@vegaeditrice.it

NUOVO EURO CARGO E6



Torino. Piazza Vittorio.

PERFETTO IN OGNI SITUAZIONE

Il nuovo Eurocargo Euro VI è impeccabile in ogni contesto, grazie alle oltre 11.000 versioni disponibili e all' HI e-SCR, l'esclusiva tecnologia brevettata Fiat Powertrain, che ne ottimizza le prestazioni e garantisce emissioni e consumi ridotti senza ricorrere all'EGR. In più, i nuovi motori Tector 5 e Tector 7 dalle performance superiori contribuiscono a un più basso costo totale di esercizio. Con un'affidabilità e una resistenza ancora maggiori, la versatilità di Eurocargo Euro VI segna un nuovo punto di riferimento nella sua categoria.

Nuovo Eurocargo Euro VI. Il partner ideale per il tuo business. Sempre perfetto.

Numero verde
800-800288

IVECO
WWW.IVECO.IT



Iveco con

